



*Driemaandelijks tijdschrift*  
*Éditie 2/97*

*Périodique trimestriel*  
*Édition 2/97*

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

*Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable*



## Herdenkingsdag

Op 14 juni '97 werd de kroon gezet op meer dan een jaar voorbereiding. Die dag mochten wij met genoeg een vijftigtiental "anciens" van de 34e Wing R.A.F. ontvangen. Het ging om gewezen piloten, navigators, mitrailleurs of mecaniciens van het 16e, 69e of het 140e Smaldeel, die zich in Melsbroek bevonden van september 1944 tot april 1945; leden van andere gespecialiseerde eenheden, die toentertijd de noodzakelijke steun leverden aan de 34e Wing, hadden zich eveneens bij deze groep gevoegd. Het waren fotografen, verbindingsmannen, specialisten voor de bouw en het onderhoud van de landingsbanen, enz. . . .

Sinds bijna twee jaar hebben zij, maar ook anderen die zich niet konden verplaatsen, positief gereageerd op onze oproep, en ons hun persoonlijke herinneringen, foto's en documenten opgestuurd, voorzien van een schat aan persoonlijke commentaren.

Voorafgegaan door een "authentieke" doedelzakspeler (Michel Maillard) en van het vaandel van de Belgische Sectie van de R.A.F.A. (Royal Air Force Association) en van de oudstrijdersvereniging van Steenokkerzeel, kwam de "formatie" toe in de Mess Officiers, waar ze door een zestigkoppige delegatie (oudgedienden van de 15e Wing en leden van de Club) verwelkomd werd. Deze plechtigheid werd opgeluisterd door de aanwezigheid van de Heer Servranckx, burgemeester van Steenokkerzeel, Luitenant Generaal Vlieger M. Mandl, Commandant van T.A.F., Lt. Gen. Vl. o.r. A. Debêche, "pionier" van de 15e Wing, Group Captain D. Hencken, Defense Attaché van Groot Britannië, de Heer L. Beech, voorzitter van R.A.F.A., en van Lt. Kol. Vl. o.r. R. Baccaert van de "Old Timers".

Na de "briefing" over de operaties van de 15e Wing door Lt. Kol. Vl. H. Malaise, en een historisch overzicht door Jo Huybens, kon iedereen de retrospectieve tentoonstelling "1944 - 1945" bewonderen, die dank zij ons toegewijd lid Eric Dessouroux kon gerealiseerd worden. Ondertussen beantwoordden de "anciens" de talrijke vragen van de aanwezigen, van de pers en van de televisie.

Het orgelpunt van deze dag was zonder enige twijfel de inhuldiging van een gedenkplaat aan de ingang van Blok 3, waarin ons Centrum ondergebracht is: plechtigheid vol emoties, die herinneringen opriep aan hen die hun leven offerden voor onze vrijheid.

Nadien volgde een rondrit op het vliegveld van Melsbroek-Zaventem, met uitstekende deskundige uitleg van de Heer Van Cuyck; behalve twee gebouwen uit de Duitse periode, die onze gasten nog konden herkennen, blijven er weinig sporen over uit de periode 1940-1945.

Na een lang oponthoud in "DAKOTA", belandden wij uiteindelijk in de Officiersmess voor een avond gewijd aan de geneugten van een goede tafel en het uitwisselen van met anekdoten doorspekte herinneringen.

s'Anderendaags bezochten wij de Sectie Lucht van het Legermuseum, met als gidsen Raymond Baccaert en

## Journée de Commémoration

Après plus d'un an de préparatifs, la journée du 14 juin '97 en fut la consécration. Ce jour-là, nous nous sommes réjouis d'accueillir près de vingt-cinq "anciens" du 34<sup>e</sup> Wing R.A.F. Ils avaient été pilotes, navigateurs, mitrailleurs, mécaniciens, au sein des 16<sup>e</sup>, 69<sup>e</sup> et 140<sup>e</sup> Escadrilles, et plus spécialement à Melsbroek, de septembre 1944 à avril 1945; s'étaient également joints à eux des membres d'autres unités spécialisées qui, à l'époque, avaient fourni le support nécessaire aux opérations du 34<sup>e</sup> Wing. Il s'agissait de photographes, d'opérateurs de communications, ou encore de spécialistes de construction et d'entretien de pistes, etc. . . Depuis près de deux ans, ils ont -ainsi que d'autres qui n'ont pu se déplacer- répondu à notre appel et envoyé leurs souvenirs personnels, tels que photos et documents, valorisés par de nombreux commentaires.

Précédée d'un joueur de cornemuse "authentique" (Michel Maillard), ainsi que des étendards de la R.A.F.A. (Royal Air Force Association) section Belge, et de l'association des anciens combattants de Steenokkerzeel, la "formation" fit son entrée au Mess Officiers, où elle fut accueillie par une assemblée de plus de soixante personnes -anciens du 15<sup>e</sup> Wing et membres-, rehaussée par la présence de Mr. Servranckx, bourgmestre de Steenokkerzeel, du Lieutenant Général Aviateur M. Mandl, Commandant T.A.F., du Lt Gén Avi. e.r. A. Debêche, "pionnier" du 15e Wing, du Group Captain D. Hencken, Attaché de la Défense de Grande Bretagne, de Mr. L. Beech, président R.A.F.A. et du Lt. Col. Avi. e.r. R. Baccaert des "Old Timers".

A l'issue d'un "briefing" sur les opérations du 15 Wing par le Lt. Col. Avi. H. Malaise et d'un rappel historique par Jo Huybens, chacun put admirer l'exposition rétrospective "1944 - 1945", réalisée grâce à notre dévoué membre Eric Dessouroux. Pendant ce temps, les "anciens" répondaient aux nombreuses questions de l'assistance, ainsi que de la presse et de la télévision.

Le point culminant de cette journée était sans aucun doute l'inauguration d'une plaque commémorative à l'entrée du Bloc 3 qui abrite notre Centre de Documentation: moment d'émotion qui ranima le souvenir de ceux qui firent le sacrifice de leur vie pour notre liberté.

Ce fut ensuite un tour de l'aérodrome de Melsbroek-Zaventem, commenté magistralement par Mr. Van Cuyck: mis à part deux bâtiments datant de l'époque allemande et que nos hôtes ont pu reconnaître, il subsiste peu de traces de la période 1940-1945.

Après une halte prolongée au "DAKOTA", nous nous retrouvions finalement au Mess Officiers pour une soirée consacrée à la convivialité d'une bonne table et à l'échange de souvenirs émaillés d'anecdotes.

Le lendemain fut consacré à une visite de la Section Air du Musée de l'Armée, guidée par Raymond Baccaert et Philippe Van Beethoven; après un déjeuner de classe à la



Philippe Van Beethoven. Na een stijlvolle lunch in de cafetaria lieten wij onze “anciens” enkele hoekjes van onze hoofdstad herontdekken.

Dit “herinneringsweekend” werd afgesloten in de “Pinte d’Argent”, onder de kleuren van de “Union Jack”. Een jazz orkestje betoverde ons met een aangepaste selectie, gaande van “It’s a long way to Tipperary” tot “In the mood” van Glenn Miller.

Melville Livingstone, mitrailleur op Wellington, was zodanig onder de indruk dat hij zijn terugvlucht naar Engeland volledig uit het oog verloor. . .

A very good journey, indeed. . . .

caf t ria, nous faisons red couvrir   nos “anciens” quelques coins de la capitale, pour terminer ce week-end du souvenir   “la Pinte d’Argent” o , sous les couleurs de l’“Union Jack”, une formation de jazz nous ravissait avec des morceaux choisis, allant de “It’s a long way to Tipperary”   “In the mood” de Glenn Miller.

Melville Livingstone, mitrailleur sur Wellington, en perdit son latin, . . . et son vol de retour en Angleterre. . .

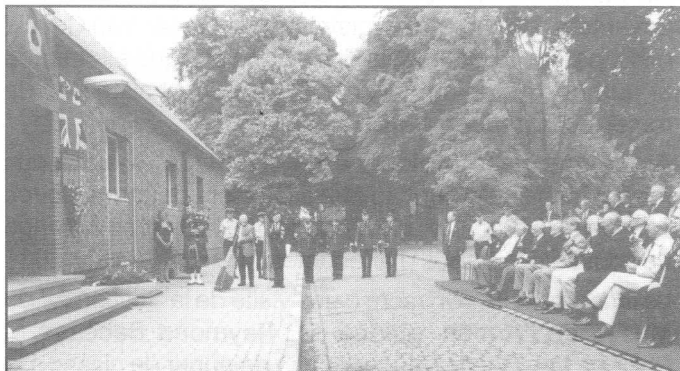
A very good journey, indeed. . . .



Stan Hayward



Display Eric Dessouroux



Com moration  
plaque





## De operatie SIMBA

In de vijftiger jaren koesterde de Luchtmacht de hoop een heen - en terugverbinding naar Kongo te verwezenlijken met één van de types straalvliegtuigen, in dienst bij de operationele smaldelen. Te veel moeilijkheden stonden die ambitieuze verwezenlijking echter in de weg, tot op het ogenblik dat de CF - 100 Canuck ten tonele verscheen eind 1957.

Hoewel de uitvoering van een verbinding België - Kongo op gebied van de vlucht zelf nauwelijks problemen inhoudt, is de noodzakelijke logistieke ondersteuning van dergelijke operatie een ander paar mouwen. De grootste moeilijkheid bestaat namelijk in het vinden van een voldoende aantal militaire of burgervliegvelden die beschikken over de onontbeerlijke infrastructuur, die vluchten van straalvliegtuigen mogelijk maken. Tussen de ter beschikking gestelde middelen moet dan nog de voorkeur gegeven worden aan vliegvelden, bevoorrad met jetbrandstof, uitgerust met zuurstof onder druk en startaggregaten.

Doch, men moest vaststellen dat op het einde van de jaren '50 slechts weinig sites in staat waren om de jets van onze Luchtmacht op te vangen. De wisseloplossing om het volledige logistieke aspect met eigen middelen op te lossen werd al gauw opgegeven wegens te duur.

Men moest noodgedwongen wachten op het in gebruik nemen van een nieuwe generatie burgertoestellen, uitgerust met turboreactoren, vooraleer de meeste luchthavens hun technische installaties moderniseerden.

Vanaf dat ogenblik kan de Luchtmachtstaf zijn groots plan uit de kast halen, en een eerste werkgroep werd belast met het uitzoeken van het best aangepast toestel om deze zending uit te voeren. Op het einde van 1958 was deze keuze beperkt tot de "HUNTER", de "F - 84 F THUNDERSTREAK" en de "CF-100 CANUCK"

### **Het plan krijgt vaste vorm**

Na de beoordeling van de mogelijke vliegtuigtypes kiest de werkgroep de CF - 100 CANUCK. Dit toestel was inderdaad het enige dat een optimale veiligheid bood, dank zij de aanwezigheid van twee reactoren, en zijn navigatiemogelijkheden bij alle weer. Vermits de CF - 100 bovendien een tweezitter is, konden de navigators van de 15de Wing geïntegreerd worden in het project en aldus hun grote ervaring op de vluchten naar Afrika valoriseren.

De eer en het voorrecht om deze zending waar te maken werd gegeven aan de smaldelen van de 1ste Wing te Beauvechain. De gelegenheid wordt geboden door de viering van de 10de verjaardag van de basis Kamina. De CF - 100 moeten ter plaatse zijn om deel te nemen aan de meeting, voorzien op 11 juli 1959.

## L'opération SIMBA

**Au cours des années '50, la Force Aérienne caressait l'espoir d'effectuer une liaison Belgique-Congo et retour en mettant en oeuvre un des types d'appareils à réaction utilisés dans ses escadrilles opérationnelles. Les difficultés trop nombreuses devaient retarder la réalisation de ce projet ambitieux jusqu'au moment de l'arrivée des CF-100 Canuck à la fin de l'année 1957.**

Si la mise sur pied d'une liaison Belgique-Congo ne pose guère de problèmes sur le plan de vol lui-même, il en va tout autrement en ce qui concerne l'organisation logistique nécessaire à une telle opération. La difficulté majeure consiste à localiser un nombre suffisant d'aéroports militaires ou civils qui disposent de l'infrastructure indispensable, à même d'assurer les vols d'appareils à réaction. Parmi ces moyens mis à disposition, il convient de donner la priorité aux aérodromes ravitaillés en carburant pour jet et équipés d'oxygène sous pression, ainsi que de groupes de démarrage.

Or, il faut bien le constater, à la fin des années '50 peu de sites sont susceptibles d'accueillir des appareils à réaction de notre Force Aérienne. La solution alternative, qui veut que celle-ci assure elle-même ses besoins logistiques, est rapidement abandonnée en raison de son coût trop élevé.

Il faudra attendre la mise en service par les compagnies civiles de nouveaux appareils moyen et long-courrier équipés de turbopropulseurs pour voir la plupart des grands aéroports moderniser leurs installations techniques.

L'Etat-Major de la Force Aérienne peut dès lors ressortir de ses tiroirs son «grand» projet mis en veilleuse et un premier groupe de travail est aussitôt chargé de déterminer le type d'appareil qui convient le mieux pour réaliser cette mission. En cette fin de 1958, les «jets» en opération au sein de la Force Aérienne sont le "HUNTER", le "F84F THUNDERSTREAK" et le "CF-100 CANUCK".

### **Le projet prend forme**

Après avoir évalué les différents types d'avion, le groupe d'étude finit par choisir le CF-100 CANUCK. Cet appareil est en effet le seul à assurer une sécurité optimale grâce à sa double motorisation et à ses capacités de navigation tout-temps. De plus, le CF-100 étant biplace, les navigateurs du 15e Wing peuvent être intégrés au projet en raison de leur sérieuse expérience de vols vers l'Afrique.

L'honneur et le privilège de réaliser cette mission reviennent aux escadrilles du 1er Wing de Beauvechain. L'occasion est donnée par le 10e anniversaire de la base de Kamina. Les CF- 100 devront être sur place pour participer au meeting prévu pour le 11 juillet 1959.

Toutes les questions concernant l'avion étant résolues, il devient important de s'intéresser de plus près à l'itinéraire et au choix des étapes.





Vermits alle problemen omtrent het geschiktste vliegtuig opgelost zijn, komt het er nu op aan van nabij de volgweg en de etappes uit te kiezen. De voornaamste selectiecriteria zijn:

- beschikken over voldoende moderne vliegvelden, die de vereiste apparatuur bezitten;
- in geval van marginale weersomstandigheden of technische problemen kunnen rekenen op andere, evenwaardige vliegvelden binnen het bereik van de CF - 100.

Hierbij komen eveneens andere beschouwingen aan de orde, zoals de afstand per traject, de navigatiehulpmiddelen, de toestemming tot overvliegen en landen in vreemde naties, de parkingmogelijkheden na de nachtvluchten, het op punt stellen van de landingsprocedures met de lokale controles, het verzekeren van een betrouwbare meteorologische dekking op grote hoogte, de lengte van de landingsbanen, zonder het noodzakelijke beheer bij elke etappe te vergeten. Niet minder dan vier reismogelijkheden worden bestudeerd alvorens het theoretisch definitief traject vast te leggen. Het wordt het langste van alle, maar tevens het veiligste!

Vertrekkend van Beauvechain moeten de vliegtuigen in drie dagen de volgende reisweg afleggen : Lissabon, Las Palmas, Dakar, Abidjan, Lagos, Leopoldstad, om triomfantelijk te eindigen in Kamina.

Nu alles ten minste op papier geregeld is, moet een "project team" gevormd worden om de coördinatie van maatregelen te treffen, en de definitieve tussenstops te bepalen na een verkenning van de volgweg. Hierbij komt natuurlijk de timing van de bewegingen heen en terug. Het team is samengesteld uit Lt. Kol VI. BINON, vlieggroepbevelhebber van de 15de Wing, Maj. VI. DELERS, commandant van het 11de Smaldeel van de 1ste Wing, en Maj. VI. LADEN, OSNav 1ste Wing.

Op 11 juni 1959 verlaat een C - 119 Melsbroek om een verkenning van de volgweg en de etappes te maken. Parallel met deze opdracht start het Project team een testprogramma voor brandstof - en zuurstofverbruik van de CF - 100. Tegelijk worden de talrijke officiële documenten, noodzakelijk voor deze reis opgesteld: toelatingen voor overvliegen en landen en aanduiding van de onderhoudspluigen. Deze ondergaan een Spartaanse training, vermits ze tijdens de trip zullen blootgesteld zijn aan een bijzonder geladen werkschema in klimaattypes die grondig van het onze verschillen. Eveneens moet de inventaris op punt gesteld worden van alle mee te nemen wisselstukken.

Voor deze operatie wordt tevens beslist de boordradars van de CF - 100 weg te nemen en te vervangen door extra brandstoftanks.

Terug op 19 juni bevestigt de bemanning van de C - 119 alle details van de zending, die voor de gelegenheid «**OPERATIE SIMBA**» gedoopt wordt.

Les principaux critères de sélection sont les suivants:

- disposer d'aérodromes suffisamment modernes et dotés d'équipements techniques adaptés à la situation ;
- en cas de dégradation de météo ou de problèmes techniques, pouvoir faire diversion vers d'autres aérodromes équivalents, qui tiennent compte du rayon d'action du CF-100.

A cela s'ajoute également la prise en considération d'autres éléments importants, parmi lesquels: la distance entre les étapes, l'assistance à la navigation, les autorisations de survol et d'atterrissage en pays étrangers, les possibilités de parking aux étapes de nuit, la mise au point avec les contrôles locaux des procédures d'atterrissage, l'assurance d'une bonne couverture météo à haute altitude, les longueurs des pistes, sans oublier l'intendance nécessaire à chaque étape. Pas moins de quatre itinéraires sont étudiés avant d'aboutir au trajet théoriquement définitif. C'est le plus long parmi les différentes possibilités, mais aussi le plus sûr!

Partant de Beauvechain, les avions devront parcourir en trois jours l'itinéraire suivant : Lisbonne-Las Palmas, Dakar, Abidjan, Lagos, Léopoldville pour terminer en apothéose à Kamina.

Tout étant réglé, du moins sur papier, un «project team» se forme afin d'assurer la coordination des mesures à prendre dans le cadre de cette organisation et d'établir les escales définitives après une reconnaissance d'itinéraire, ainsi que de fixer le timing des mouvements aller retour. Il est composé du Lieutenant-Colonel BINON, commandant du groupe de vol du 15e Wing, du Major Aviateur DELERS, commandant de la 11e Escadrille du 1er Wing et du Major Aviateur LADEN, officier supérieur navigant du 1er Wing.

Le 11 juin 1959, un C-119 quitte Melsbroek et effectue une reconnaissance de l'itinéraire et des étapes. Parallèlement à cette mission, le «project team» déclenche simultanément avec les CF-100 un programme d'essai de consommation de carburant et d'oxygène. De même il procède à l'établissement des nombreux documents officiels nécessaires à ce voyage, sollicite de multiples autorisations de survol et d'atterrissage et constitue les équipes d'entretien des avions. Ces dernières subissent d'ailleurs un entraînement très sévère, car au cours de cette mission elles seront confrontées à un horaire de travail particulièrement difficile et à des climats très différents de chez nous. Il faut également inventorier les pièces de rechange indispensables qui seront convoyées par les C-119.

On décide aussi pour cette opération d'enlever les radars de nez qui équipent les CF- 100 et de munir les avions de leurs réservoirs supplémentaires.

De retour le 19.juin, l'équipage du C-119 confirme tous les détails de cette mission, qui est baptisée pour la circonstance «**OPERATION SIMBA**».



## De bemanningen

Vanaf die dag zijn de namen van de bemanningen bekend. Voor de eerste steun - C 119 vinden we de Lt. Kol VI. BINON terug, zendingsoverste en boordcommandant; de Kapt VI. DANHIEZ, tweede piloot en de 1ste Sgt. VI. ROBOUX, navigator, de Adj. VI. SMETS, radio en de 1ste Sgt. Maj. BARELLO, boordwerktuigkundige.

De tweede C -119 wordt bemand door de Kapt VI. DESENDER, boordcommandant; Adj. VI. FONCK, tweede piloot; Kapt VI. DEHUY, navigator, 1ste Sgt VI. GARROI, radio en de 1ste Sgt Maj. GYCKIERE, boordwerktuigkundige.

De bemanningen CF - 100 zijn als volgt samengesteld :

CF - 100 N° 1 : Maj. VI. DELERS, teamleader en Maj. VI. LADEN, navigator

CF - 100 N° 2 : Lt. VI. VANDERSTOCK, co-leader en Kapt VI. BERY, navigator.

CF - 100 N° 3 : Lt. VI. HALLAUX, piloot en Kapt VI. POLLET, navigator.

CF - 100 N° 4 : Adj. VI. ELEN, piloot en Adj. VI. DECLERCQ, navigator.

## Les équipages

Dès ce jour, les noms des différents équipages sont connus.

Pour le C-119 d'appui n° 1, nous retrouvons le Lieutenant-Colonel BINON, chef de mission et commandant de bord; le Capitaine Aviateur DANHIEZ, second pilote, le 1er Sergent Aviateur ROBOUX, navigateur; l'Adjudant Aviateur SMETS, radio et le 1er Sergent Major BARELLO, mécano de bord.

Pour le C-119 d'appui n° 2, nous avons le Capitaine Aviateur DESENDER, commandant de bord ; l'Adjudant Aviateur FONCK, second pilote; le Capitaine Aviateur DEHUY, navigateur; le 1er Sergent Aviateur GARROI, radio et le 1er Sergent Major GYCKIERE, mécano de bord.

Quant aux équipages des CF-100, ils sont les suivants :

CF-100 n° 1 : Major Aviateur DELERS, leader du team, et Major Aviateur Laden, navigateur.

CF-100 n° 2 : Lieutenant-Aviateur VANDERSTOCK, co-leader, et Capitaine Aviateur BERY, navigateur.

CF-100 n° 3 : Lieutenant Aviateur HALLAUX, pilote, et Capitaine Aviateur POLLET, navigateur.

CF-100 n° 4 : Adjudant Aviateur ELEN, pilote, et Adjudant Aviateur DECLERCQ, navigateur.



*Equipages et mécaniciens - Bemanningen en mekaniekers*

Twee ploegen techniekers maken eveneens deel uit van het gezelschap :

De eerste ploeg bestaat uit Lt. DE KUYPER, ploegoverste; 1ste Sgt. VERMEER, motorspecialist, Sgt. DE COCK, celspecialist; Sgt. DELA, instrument repair, Sgt. AERTS, electricier en Sgt. VERLINDEN, wapenmaker.

Ploeg nummer twee is samengesteld uit Lt. GUSTIN, ploegoverste; 1ste Sgt. Maj. VAN HERWEEGEN, motorspecialist, 1ste Sgt. POLJET, celspecialist;

Deux équipes de techniciens et de mécanos font partie du voyage. Il s'agit, pour l'équipe n°1, des Lieutenant DE KUYPER, chef d'équipe; 1er Sergent VERMEER, ajusteur moteur; Sergent DE COCK, ajusteur cellule ; Sergent DELA, ajusteur instrument; Sergent AERTS, électricien et Sergent VERLINDEN, armurier.

L'équipe n° 2 est constituée par les Lieutenant GUSTIN, chef d'équipe ; 1er Sergent Major VAN HERWEEGEN, ajusteur moteur; 1er Sergent POLJET, ajusteur cellule ;



Sgt. BIDOUL, instrument repair; 1ste Sgt. Maj. BEULENS, electricier en Sgt WANBERZIE, radiotechnieker.

**Na het opstellen van de vluchtplannen, de organisatie van de steun en het vastleggen van de bemanningen kan de OPERATIE SIMBA eindelijk van start gaan.**

Sergent BIDOUL, ajusteur instrument; 1er Sergent Major BEULENS, électricien et Sergent WANBERZIE, mécanicien radio.

**Après avoir établi les plans de vol, organisé l'appui et déterminé les équipages, l'opération Simba peut enfin prendre son envol.**



*Un des deux C-119's d'appui - Één van de twee steun C-119's*

Melsbroek, 3 juli 1959, nauwelijks 5 uur 's ochtends.

De bemanningen van de twee steun - C 119 van de 15de Wing (CP 22 / OT-CBB en CP 34 - OT-CBN ) vervullen de laatste formaliteiten en beginnen aan de ultieme inspectie van hun toestellen.

Benevens de technische ploegen nemen eveneens de Kapt VI. "OPKI" OPDEBEEK, piloot en Adj. VI. HUGGENBERGER, bijgenaamd "Le SUISSE", navigator deel aan de reis. Zij vormen de reservebemanning CF - 100 in geval van...

Om 6 uur starten de twee C-119 met bestemming Lissabon, waar ze na vijf uren vlucht probleemloos landen. Terwijl de CP 22 ter plaatse blijft om de vier CF 100 op te wachten, vervolgt de CP 34 na een korte tussenstop de reis naar Las Palmas ( Canarische Eilanden ), waar de bemanning en de techniekers overnachten vooraleer de volgende morgen door te vliegen naar Dakar. Enkel "OPKI" blijft ter plaatse om de jagers op te vangen, die er in de loop van de dag verwacht worden.

Melsbroek, le 3juillet 1959, il est à peine cinq heures du matin.

Les équipages des deux C-119 d'appui du 15e Wing (CP22/OT-CBB et CP34/OT-CBN) remplissent les dernières formalités et procèdent aux ultimes vérifications des appareils.

Outre les équipes techniques, sont également du voyage le Cpn «OPKI» OPDEBEEK, pilote, et l'Adj HUGGENBERGER surnommé «le SUISSE», navigateur. Ces deux derniers constituent l'équipage de réserve CF-100 au cas où...

A 6 heures, les deux C-119 décollent à destination de Lisbonne qu'ils atteignent après cinq heures de vol sans histoire. Si le CP22 reste sur place en attendant les quatre CF-100, le CP34 n'y effectue qu'une brève escale. Après une petite heure, il reprend sa route, vers Las Palmas aux Canaries, où l'équipage et les techniciens passent la nuit avant de repartir le lendemain matin pour Dakar. Seul «OPKI» reste sur la base pour accueillir les chasseurs attendus dans la journée.



### **Het vertrek van de CF - 100.**

Beauvechain, 4 juli bij zonsopgang : de dag kondigt zich mooi aan. Op de runway stijgen de vier CF - 100 (AX-1, AX-12, AX-23 en AX-44) op en zetten dadelijk koers naar Portugal.

OPERATIE SIMBA is begonnen !

Het kruisniveau van 40.000 voet is snel bereikt. Parijs defileert onder de vleugels. Het weer is prachtig, met een perfecte zichtbaarheid. Alles kondigt zich goed aan, temeer daar er geen problemen ondervonden worden met de bijkomende tanks, waarvoor sommigen wel gevreesd hadden. Enkel de volumineuze overlevingskits hinderen ietwat het comfort van piloten en navigators. Ze lijken bovendien erg nutteloos in de gegeven vliegomstandigheden.

Na een gedeelte van Frankrijk en de Golf van Gascogne overvlogen te hebben, kruisen de toestellen eindelijk de Spaanse grens. Op de radio sippelen de eerste meteorberichten binnen : mist boven Lissabon ! Om zekerheid te bekomen, vraagt Maj. DELERS bevestiging van het bericht. Het antwoord laat geen twijfel toe: alle militaire en burgervelden van de regio zijn met een dikke mistlaag bedekt.

De formatie kruipt dicht bij de leader. Elkeen neemt de procedures voor nadering en landing nog eens door. Bovendien blijken de radioverbindingen met de lokale controle zeer moeizaam te verlopen. De Portugezen bedienen zich van een herzien en Iberisch gekruid Engels, en, vermits het weekend is, werken de radars van de basis niet !

De formatie voert een wijde bocht uit boven de stad en begint een langzame daling. Op 1.500 voet aangekomen, stellen de wingmen vast dat het radiokompas van de leader problemen geeft. VANDERSTOCKT en ELEN verlaten de formatie, hernemen hoogte en herbeginnen de naderingsprocedure. DELERS geeft de leiding door aan zijn wingman "Piet" HALLAUX, en beiden kiezen het zog van het eerste element. Op de grond realiseert de zendingsoverste zich de moeilijkheden en haast zich naar de toren. Daar neemt hij de zaken in handen en geeft in klare taal de noodzakelijke richtlijnen voor de landing. Uiteindelijk landen de vliegtuigen in alle veiligheid.

De mecaniciens hebben nauwelijks één uur nodig om de tanks bij te vullen en de verschillende checks uit te voeren. De hemel klaart langzaam uit en ontsluit een prachtig berglandschap, dat nog iets meer het risico onderlijnt dat de bemanningen gelopen hebben tijdens de nadering.

Een Piper Cub, komende van het burgervliegveld, brengt de onontbeerlijke meteo-informatie. Deze blijkt uiteindelijk vrij gunstig.

### **Le départ des CF-100**

Beauvechain, le 4 juillet à l'aube, la journée s'annonce belle. Sur la piste, quatre CF-100 (AX-1, AX-12, AX-23 et AX-44) décollent et mettent immédiatement le cap sur le Portugal.

L'Opération SIMBA a commencé !

Les 40.000 pieds, altitude de croisière, sont rapidement atteints. Paris défile sous leurs ailes. Le temps est magnifique et la visibilité parfaite. Tout s'annonce bien, d'autant plus qu'il ne semble pas y avoir de problème avec les réservoirs supplémentaires, contrairement à ce que d'aucuns prévoyaient. Seul l'encombrant «kit» de survie gêne un peu le confort des pilotes et navigateurs. Il semble d'ailleurs bien inutile dans de pareilles conditions de vol.

Après avoir survolé une partie de la France et traversé le golfe de Gascogne, les appareils franchissent enfin la côte espagnole. La radio capte les premières informations météo : il y a du brouillard sur Lisbonne! Pour plus de sûreté, le Major DELERS demande confirmation du message. La réponse ne laisse aucun doute: les aérodromes civils et militaires de la région sont couverts par une épaisse couche de brouillard.

La formation se resserre autour du leader. Chacun se remet en mémoire les procédures d'approche et d'atterrissage. De plus il s'avère que les communications radio avec le contrôle local s'effectuent laborieusement. Les Portugais utilisent un anglais revu et corrigé à la «sauce ibérique» et en outre, comme il s'agit d'un week-end, les radars de la base ne fonctionnent pas!

La formation effectue un large virage au-dessus de la ville et entame une lente descente. Arrivés à 1.500 pieds, les ailiers constatent que le radio-compas du leader doit lui poser quelques problèmes. VANDERSTOCKT et ELEN quittent la formation, reprennent de l'altitude et recommencent leur procédure d'approche. Quant à DELERS, il s'en remet à son ailier, «Piet» HALLAUX, et tous deux prennent le sillage de la première paire.

Au sol, le chef de mission imagine les difficultés des pilotes et se précipite à la tour. Là, il prend les choses en main et se charge de donner en clair les consignes nécessaires à l'atterrissage. Les avions se posent enfin en toute sécurité.

Il faut à peine une heure aux mécanos pour assurer le remplissage des réservoirs et procéder aux différentes vérifications. Le ciel se dégage lentement et laisse apparaître un magnifique paysage montagneux, qui souligne encore un peu plus le risque encouru par les équipages lors de la descente.

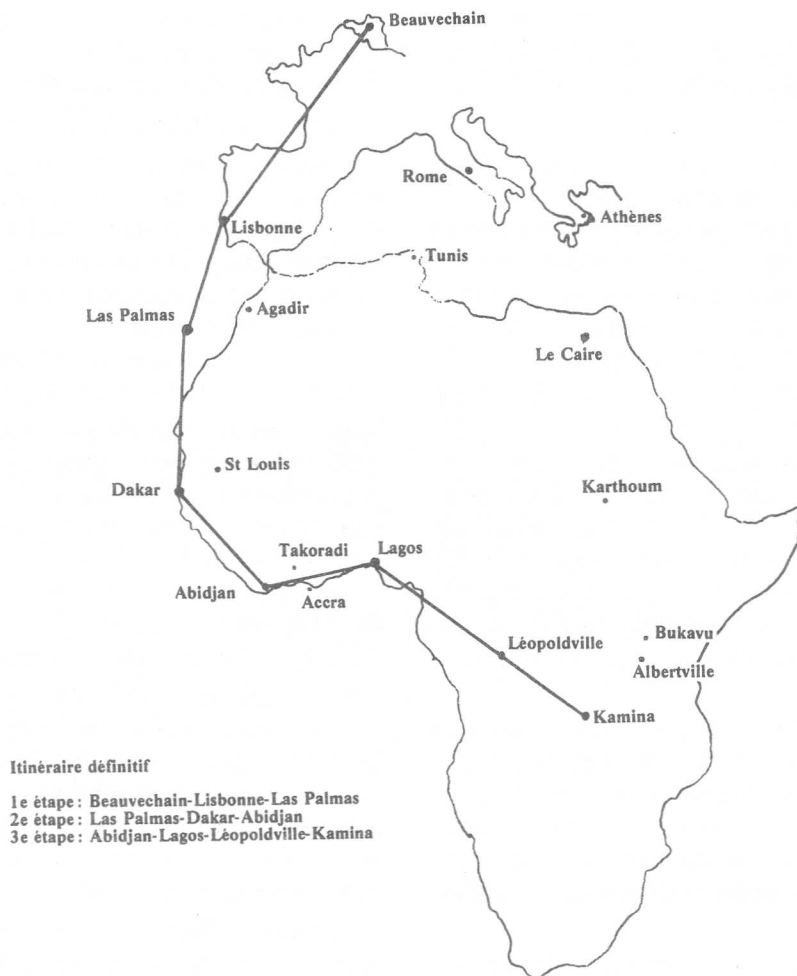
Un Piper Cub, en provenance de l'aérodrome civil, amène les indispensables prévisions météo. Celles-ci, en définitive, s'avèrent assez bonnes.





**Bestemming : LAS PALMAS**

**Destination : LAS PALMAS**



Na een summiere briefing van Maj. DELERS neemt iedereen terug plaats aan boord en het opstijgen gebeurt paar per paar. De formatie vormt zich boven het witte wolkentapijt. Plots hoort HALLAUX in zijn headset: "Piet, Uw tips lekken !" Het is zijn wingman die hem meldt dat hij achter zich twee lange witte slierten vormt, teken van brandstofverlies uit zijn supplementaire tanks. Op het moment zelf is dit geen groot probleem, maar bij het einde van de vlucht zouden ze dit verlies wel eens hard nodig kunnen hebben. In feite zijn ze alle vier het slachtoffer van hetzelfde probleem. Inderdaad, na het voltanken ontstaat er op grote hoogte een overdruk, met als gevolg een verlies van brandstof langs de overdrukklep van de hulptanks. Na een paar uren vlucht zou dit verholpen moeten zijn.

Aangekomen boven de kust van de Canarische Eilanden kondigt de formatie een daling aan en maken een rondje rond het eiland op lage hoogte, om de overtollige brandstof op te gebruiken, en tegelijk het prachtig landschap te bewonderen. De controletoren verzoekt trouwens om een paar "passes" in scheervlucht, wat de piloten maar al te graag inwilligen. Daarna volgt de landing op een bijzondere korte en met keien bezaaide piste.

Après un rapide briefing du Major DELERS, chacun reprend place à bord et le décollage s'effectue deux par deux. La formation se reforme au-dessus du tapis blanc des nuages.

Soudain, HALLAUX entend dans ses écouteurs : «*Piet, tu siphonnes de tes tips !*». C'est son ailier qui lui signale qu'il laisse derrière lui deux longues traînées blanches, signe d'une perte de carburant des réservoirs supplémentaires. Pour le moment, il n'y a pas de problème majeur, mais, à l'arrivée, ce pétrole perdu leur sera peut-être indispensable... En fait, en quelques minutes, ils sont tous victimes du même phénomène. En effet, comme le plein vient d'être effectué, une surpression s'exerce à haute altitude et provoque une perte par le trop plein des réservoirs auxiliaires. Après une ou deux heures de vol, cela devrait aller mieux.

Arrivés aux abords des Canaries, les appareils amorcent leur descente et effectuent un tour de l'île à basse altitude, ceci pour consommer le carburant superflu et admirer le paysage somptueux. La tour de contrôle demande en outre d'effectuer quelques passes en rase-motte au-dessus de l'aérodrome, ce dont les pilotes ne se privent pas. Puis c'est l'atterrissage sur une piste particulièrement courte et caillouteuse.



De ontvangst is hartelijk. De lokale autoriteiten en de ereconsul van België zijn ter plaatse om erover te waken dat de bemanningen niets ontbreekt.

Ietwat later vertrokken uit Lissabon, laat de steun C 119 (CP-22) op zich wachten. Om de dode tijd op te vullen, gaan de piloten en navigators over tot het voltanken en halen de bagage uit de luiken. Na de aankomst van de C-119 zetten de mecaniciens zich aan het werk en beëindigen de karwei. De bemanningsleden zoeken na het avondmaal hun kamers op in het hotel Santa Catalina in de stad, ondanks een bal, gehouden in de salons van het hotel.

De 5 juli, om vier uur 's morgens, kruisen de bemanningen de laatste balgasten die het hotel verlaten...

Na de laatste aanbevelingen van de leader zijn de piloten klaar voor het vertrek. Het is 5 u 30. Op deze slechte piste van slechts 600 meter lang, gebeurt het starten individueel. Bij elk opstijgen vliegen de keien in het rond !

Eens gehergroepeerd, zetten de CF-100 koers naar Dakar. Op de grond verzamelen de mecanos hun materieel en gaan aan boord van de C 119, die om 6u30 opstijgt met bestemming Abidjan via Dakar. De vlucht van de Canucks is zonder geschiedenis. Bijna twee uren na het opstijgen begint de lange daling naar Dakar. Na een ruim circuit boven de oceaan, lijnen ze zich op met de as van de runway, verbreken de formatie op de kop, en maken allen een perfecte landing.

De aankomst van deze vier straaljagers veroorzaakt een grote toeloop. Terwijl de mecanos van de tweede ploeg bezig zijn met het herbevoorraden in brand- en zuurstof, nemen de piloten plaats aan de bar en nemen een typisch Frans ontbijt tot zich.

Voor de laatste vlucht van de dag is de meteo boven Abidjan allesbehalve geruststellend. Onweders worden gemeld boven een groot deel van de route, terwijl de landingsverwachtingen nauwelijks beter zijn dan de opgelegde minima.

### **MOEILIJKE OMSTANDIGHEDEN**

Ondanks de ongunstige weersomstandigheden wordt het vertrek toch gegeven.

Ook de C-119 CP 34 stijgt op voor de langste etappe van de reis.

De eerste C-119 (CP-22), komende van de Canarische Eilanden landt eveneens in Dakar na een 5 u 35 durende vlucht zonder wetenswaardigheden. Er is nauwelijks tijd voor een sandwich en een koffie tijdens de refuelingperiode vooraleer verder te vliegen. Om 12.35 vertrekt het transport richting Abidjan. Na het overvliegen van een stuk woestijn en een uitgestrekt stuk moeras wordt de hemel meer en meer bewolkt. De grond verdwijnt uit het zicht van de bemanning en het begint te regenen. Gelukkig wordt de aankomst te Abidjan gekenmerkt door een korte opklaring. Het is 19.30 als de landing plaats heeft, na een tocht van zeven uur dertig.

L'accueil est chaleureux. Les autorités locales, ainsi que le consul honoraire de Belgique sont présents pour veiller à ce que rien ne manque aux équipages.

Parti de Lisbonne peu après les CF-100, le C-119 d'appui (CP22) se fait attendre. Pour meubler le temps, pilotes et navigateurs procèdent déjà aux pleins des avions et sortent les bagages hors des soutes. Dès l'arrivée du C-119, les mecanos se mettent à l'ouvrage et terminent le travail. Logés en ville, à l'hôtel Santa Catalina, les membres d'équipage gagnent leurs chambres après le repas du soir et cela malgré un bal organisé dans les salons de l'hôtel.

Le 5, à quatre heures du matin, les équipages croisent les derniers danseurs qui quittent le bal...

Après les dernières recommandations du leader, les pilotes sont prêts à partir. Il est 5 heures 30. Sur cette mauvaise piste de 600m de long, les décollages s'effectuent individuellement. A chaque passage, des cailloux volent dans tous les sens !

Une fois regroupés, les CF-100 mettent le cap sur Dakar. Au sol, les mecanos rassemblent leur matériel et embarquent dans le C-119, qui décolle à 6 heures à destination d'Abidjan via Dakar.

Le vol des Canuck est sans histoire. Près de deux heures plus tard, la longue descente vers Dakar commence. Après un large circuit au-dessus de l'océan, ils s'alignent dans l'axe de la piste, se disloquent à l'entrée de celle-ci et effectuent un atterrissage impeccable. L'arrivée de ces quatre chasseurs à réaction ne manque pas d'attirer la foule. Pendant que les mecanos de l'équipe n° 2 s'affairent au ravitaillement en carburant et oxygène, les pilotes s'installent au bar et s'offrent un petit déjeuner à la française.

Pour la dernière étape de la journée, la météo au-dessus d'Abidjan n'est guère brillante. Des orages sont annoncés sur une bonne partie de la route et les prévisions d'atterrissage atteignent à peine les minima imposés.

### **DES CONDITIONS DIFFICILES**

Malgré les conditions atmosphériques qui s'annoncent difficiles, le départ est donné.

Le C-119 CP34 décolle également pour ce qui est l'étape la plus longue du voyage.

Le premier C-119 (CP22), en provenance des Canaries, se pose aussi à Dakar après 5 heures 35' de vol sans histoire. Le temps de prendre un sandwich et un café, puis de procéder au refueling, qu'il est déjà l'heure du départ. A 12 h 35, le transport décolle pour Abidjan. Après le survol d'un petit bout de désert et d'une longue étendue marécageuse, le ciel devient de plus en plus nuageux. Le sol disparaît de la vue de l'équipage et enfin la pluie se met à tomber. Heureusement l'arrivée de l'appareil à Abidjan est saluée par une brève éclaircie. Il est 19. h 30 quand il se pose, après un périple qui aura duré sept heures.



Voor de CF - 100 zijn de vluchtomstandigheden ronduit slecht. Gedurende geruime tijd tracht de leader de verkeerscontrole vruchteloos op te roepen. De nummer 4 is de eerste, die "tips empty" aankondigt (brandstof in extra tanks verbruikt). De drie anderen bevinden zich kort daarop in gelijkaardige omstandigheden, en het gezelschap zet de tocht op inwendige voorraad verder.

De leader ontvangt eindelijk een zwak antwoord uit Abidjan. Langzaam aan worden de berichten duidelijker. Daaruit blijkt dat er een statische onweerswolk boven de stad hangt, het plafond gedaald is tot op 80 meter en de zichtbaarheid praktisch nul is tengevolge van de wolkbreuk die zich op de streek stort.. Er wordt geen enkele verbetering binnen het uur verwacht. Een landing van de CF - 100 is onmogelijk.

De leader besluit uit te wijken naar Accra, gelegen op ongeveer 240 Km van Abidjan. Iedereen controleert zijn brandstofreserve. De verbruiksgrafieken worden druk nagekeken ! De spanning stijgt. De radiostilte wordt enkel verbroken door de oproepen van de leider naar de controlediensten van Accra. Indien de weersomstandigheden er dezelfde zijn, blijft er slechts één oplossing : uitschieten !

Op gebied van verbruik, is de nummer 4 er het slechtst aan toe, en nog steeds geen antwoord van Accra te bespeuren.

- Simba leader van Man, hoe ontvangt U mij ? Over.
- Man van Simba, ik hoor U 5 bij 5, Over.

De leader heeft geen ogenblik getwijfeld om de oproep, komende van een klein broussevliegveld ten Noorden van de baan Abidjan - Accra te beantwoorden. Een dialoog ontspint zich.

- Man van Simba, kan U me de meteo van Accra doorgeven ?
- Simba leader van Man, ik roep Accra op via teleprinter en houd U op de hoogte . Out.

Het wachten schijnt een eeuwigheid, hoewel er in feite slechts enkele seconden verlopen

- Simba van Man !
- Man van Simba, aan U !
- Ziehier de actual van Accra : 4/8 stratus op 1.500 voet, 6/8 cumulus op 3.000 voet, zichtbaarheid 15 mijlen. Aan U !
- Man van Simba, dank U. Out.

Oef ! de meteo is gunstig. Nog één vraagteken: de brandstofreserve. Het contact met Accra komt eindelijk door. De meteo wordt bevestigd en de piloten krijgen de landingsinstructies. De leader bepaalt de naderingsprocedure: eerst de n° 3 en n°4, die de grootste brandstofperikelen hebben ; nadien de n° 1 en n° 2.

Zo zuinig mogelijk omspringend met de kostbare brandstof, dalen de CF - 100 naar de basis. De n° 4 heeft slechts 900 pond over in zijn tanks... Nochtans verloopt alles vlekkeloos. De vliegtuigen landen eindelijk en lijnen zich op vlak voor de controletoren. De chef van de luchthaven wenst de bemanningen welkom, vlak voor de

Pour les CF-100 également, les conditions de vol sont mauvaises. Depuis quelque temps déjà, le leader tente d'appeler le contrôle aérien, mais il n'obtient aucune réponse. Le n° 4 est le premier à annoncer ses «tips empty» (plus de carburant dans ses réservoirs auxiliaires). Les trois autres se retrouvent rapidement dans les mêmes conditions et passent également sur leurs réservoirs internes.

Le leader capte enfin une faible réponse d'Abidjan. Peu à peu les messages se clarifient. Un orage est stationnaire au-dessus de la ville, le plafond se situe à 80 m et la visibilité est pratiquement nulle en raison d'une pluie torrentielle qui s'abat sur la région. Aucune amélioration n'est prévue dans l'heure. L'atterrissage des CF-100 est impossible.

Le leader décide de se détourner sur Accra, situé à plus ou moins 240 km d'Abidjan. Chacun contrôle ses réserves de carburant. Les graphiques de consommation sont consultés deux fois plutôt qu'une ! La tension monte. Le silence est seulement rompu par les appels du leader à destination du contrôle d'Accra. Si par malheur les conditions climatiques y sont identiques, il ne reste qu'une solution: l'éjection !

Au niveau des consommations, c'est le n° 4 qui se trouve en plus mauvaise posture et Accra ne répond toujours pas.

- *Simba Leader de Man, comment me recevez-vous? A vous !*
- *Man de Simba Leader; vous reçois 5 sur 5 ! A vous!*

Le leader n'a pas hésité un seul instant à répondre à cet appel en provenance d'un petit aérodrome de brousse au nord de la route Abidjan-Accra. Le dialogue s'engage :

- *Man de Simba Leader, pouvez-vous me passer la météo d'Accra ?*
- *Simba Leader de Man, j'appelle Accra en graphie et vous tiens au courant! Terminé.*

L'attente semble longue, interminable. Pourtant, elle ne dure que quelques minutes.

- *Simba de Man!*
- *Man de Simba, à vous!*
- *Voici la météo d'Accra: 4/8 de stratus à 1.500 pieds, 6/8 de stratocumulus à 3.000 pieds, visibilité 15 milles. A vous.*
- *Man de Simba, merci. Terminé.*

Ouf! La météo est bonne. Seul point d'interrogation : la réserve de carburant.

Le contact avec Accra peut enfin s'établir. La météo est confirmée et les pilotes reçoivent les consignes d'atterrissage. Le leader fixe la procédure de descente : d'abord le n° 3 et le n° 4, qui ont le moins de carburant ; ensuite le n° 1 et le n° 2.

Economisant au mieux ce précieux fuel, les CF-100 descendent vers l'aérodrome. Le n° 4 n'a plus que 900 livres de carburant dans ses réservoirs... Pourtant, tout se déroule très bien. Les appareils touchent enfin la piste et vont s'aligner face à la tour de contrôle. Le chef de l'aéroport souhaite la bienvenue aux équipages avant que l'aire



parking bestormd wordt door een massa inboorlingen. De discussies gaan hun gang, terwijl een politieman zich opwerpt als hun woordvoerder.

de stationnement ne soit rapidement envahie par une foule d'indigènes. Les discussions vont bon train et un policier se fait leur porte-parole.



*Escale à ACCRA - Tussenlanding in ACCRA*

De vragen gaan o.a. over :

“Van waar komt U ? Waar gaat U heen ? Wat soort bewapening hebt U mee ? Wat gaat U doen in Kongo ?”

De Maj. DELERS doet zijn best om er antwoorden op te geven. Vrij snel is het ijs gebroken en de bemanningen zullen een uitstekende herinnering bewaren aan deze uitbundige en spontane ontvangst van de Ghanezen.

Vanaf de toren wordt aan de C-119 CP 34 het order gegeven om Accra te vervoegen. Nochtans hebben de afgrijselijke atmosferische omstandigheden, gekoppeld aan een stevige kopwind en de omwegen om de onweders te ontwijken zijn brandstofreserves zodanig aangetast, dat hij verplicht is zich eerst te gaan bevoorraden in Abidjan. Hij komt slechts laat in de avond te Accra aan.

Ondanks alles moet de vertraging opgevangen worden. De mekaniekers werken de ganse nacht door om de vliegtuigen tegen 's anderendaags klaar te hebben.

### **De laatste etape**

Op 6 juli om 6 h 's morgens loopt de wekker af voor de eerste steun- C 119. Iedereen maakt zich klaar.

Het weer is barslecht. Het houdt niet op met regenen. De C 119 is nauwelijks in de lucht of hij verdwijnt in de wolken. Slechts op 10.000 voet vindt hij de zon terug. Langzaam zet de CP 22 koers naar Lagos. Op zijn route vliegt hij boven Accra en de zendingsoverste neemt de gelegenheid te baat om zijn orders aan de lokale controle te geven : verbod om de CF - 100 te laten starten zonder toestemming

Les questions fusent:

«D'où venez-vous ? Où allez-vous ? Quel est l'armement de vos avions ? Qu'allez-vous faire au Congo ?»...

Le Major DELERS s'empresse d'y répondre. Bien vite la glace est rompue et les équipages garderont un excellent souvenir de cet accueil cordial et spontané de la part des Ghanéens.

De la tour, l'ordre est donné au C-119 CP34 de rejoindre Accra. Cependant les mauvaises conditions atmosphériques, le vent debout et les détours pour éviter les orages ont fortement entamé ses réserves de carburant. Cela l'oblige à faire le plein à Abidjan avant d'atteindre Accra tard dans la soirée.

Malgré tout, il faut rattraper le retard. Les mécanos travailleront toute la nuit pour préparer les avions pour le lendemain matin.

### **La dernière étape**

Le 6 juillet à 6 h du matin, le réveil sonne pour l'équipage du premier C-119 d'appui. Tous se préparent.

Le temps est mauvais; la pluie ne cesse de tomber. A peine le C-119 a-t-il décollé qu'il plonge dans les nuages . Ce n'est qu'à 10.000 pieds qu'il retrouve le soleil. Lentement le CP22 se dirige vers Lagos. Au passage, il survole Accra et le chef de mission en profite pour donner ses instructions au contrôle local: pas question de laisser décoller les CF-100 sans ordre de Lagos. C'est dans une pluie diluvienne





van Lagos. Het is in een ware zondvloed dat hij landt in Lagos. Onmogelijk de CF - 100 te laten vertrekken in dit weer. Nochtans is een kleine weersverbetering in de loop van de ochtend voorspeld.

De jagers mogen komen landen te Lagos, doch enkel met behulp van de procedure Q.G.H. (nadering onder controle van goniometrie), op punt gesteld met de Engelse controleur ter plaatse. Met bekwame spoed nemen de CF 100 bemanningen plaats aan boord en bereiken Lagos na een klein uur vlucht. De landing gebeurt individueel. De piloten worden voortreffelijk binnengeloodst met een doeltreffend goniosysteem.

Een kleine rust is meer dan welkom voor het moment van de traditionele briefing. Nog nauwelijks twee uren en de CF - 100 zullen Kongo bereiken.

De meteo is gunstig. Om 14 u stijgen de CF - 100 op, omgeven door een enorm water- en stoomgordijn. Vervolgens is het de beurt aan de C-119, die vijf uur nodig zal hebben om Leo te bereiken.

- Simba leader van Bravo Bravo (roepnaam van de OT-CBB, CP-22)
- Gaat alles naar wens ?
- Bravo Bravo van Simba leader. O.K. Behalve een generator panne voor mij. Rood waarschuwinglampje brandt. Zeker te wijten aan de regen. Out.

De CF - 100 lekken nog steeds brandstof met dezelfde regelmaat. Dit wordt een gewoonte en niemand geeft er nog om.

Reeds ontvangen de radiokompassen de signalen van het krachtige baken van Leo. De daling naar Kongo wordt aangevat..

De chef controleur van dienst identificeert zich. Het gaat om een ancien van het 349e Smaldeel, J.J. MANS, die zich nog levendig de militaire procedures herinnert. Hij vraagt een kleine afwijking : een "low pass" over de stad en het vliegveld. Al het genoegen is aan de piloten en ... de aanwezigen.

Gedurende dit maneuver wordt een burger DC - 7 verzocht op veilige afstand te wachten; onnodig te zeggen dat de piloot dit voorgestelde interludium niet op prijs stelde.

Om 11 u 30 landen de toestellen op de 4.800 meter lange piste van N'Djili. De twee C-119 komen aan rond 17 uur en 's avonds vieren alle bemanningen op een waardige manier hun aankomst in Kongo in het hotel Palace.

**Na van een goede nachtrust in het hotel Palace in Leopoldstad genoten te hebben, ontvangen de bemanningen van de CF -100 een navigatie-opdracht : het overvliegen op lage hoogte van enkele belangrijke Kongolese steden.**

We zijn de ochtend van 7 juli 1959.

Thijsstad, Boma, Matadi en Banane in het estuarium van de Kongostroom ontvangen het bezoek van de straaljagers. De reservebemanning, gevormd door

qu'enfin il se pose à Lagos. Impossible de lâcher les CF-100 par ce temps. Une petite amélioration est malgré tout annoncée dans la matinée.

Les chasseurs pourront venir se poser à Lagos, mais en utilisant la procédure Q.G.H. (approche contrôlée par goniométrie) mise au point avec le contrôleur anglais qui se trouve sur place. Rapidement, les équipages des CF-100 prennent place à bord de leurs avions et atteignent Lagos après une petite heure de vol. L'atterrissage se fait individuellement. Les pilotes sont bien guidés par un système gonio particulièrement efficace.

Un peu de repos est le bienvenu avant l'heure du traditionnel briefing. Encore deux petites heures et les CF-100 atteindront le Congo.

La météo est bonne. A 14 h, les CF-100 décollent dans une énorme gerbe d'eau et de vapeur. Puis c'est le tour du C-119, qui mettra cinq heures pour atteindre Léo.

- Simba Leader de Bravo Bravo (indicatif du OT-CBB, CP22). Est-ce que tout va bien ?
- Bravo Bravo de Simba Leader. O.K. sauf panne de génératrice pour moi. Voyant rouge allumé. Certainement dû à la pluie. Terminé.

Les CF-100 siphonnent toujours avec la même régularité. Cela devient une habitude et plus personne ne s'en inquiète.

Déjà les radio-compas accrochent le puissant radio-phare de Léo. La descente vers le Congo est entamée.

Le chef contrôleur en poste se fait connaître. Il s'agit d'un ancien de la 349e Escadrille, J.J. MANS, et il se souvient encore très bien de la procédure militaire. Il demande une petite dérogation : un passage à basse altitude sur la ville et l'aérodrome. Tout le plaisir est pour les pilotes et... l'assistance.

Pendant ce temps, un DC-7 civil a reçu l'ordre d'attendre au loin ; autant dire que le pilote n'apprécie guère l'intermède proposé.

A 11 h 30, les avions se posent sur la piste de N'Djili, longue de 4.800 mètres !

Les deux C-119 arrivent vers 17 h et, le soir, à l'hôtel Palace, tous les équipages fêtent dignement leur arrivée au Congo.

**Après avoir profité d'une bonne nuit de repos au Palace Hotel de Léopoldville, les équipages des CF-100 reçoivent une mission de navigation : survoler à basse altitude quelques villes importantes du Congo.**

Nous sommes au matin du 7 juillet 1959.

Thysville, Boma, Matadi et Banane dans l'estuaire du fleuve Congo reçoivent la visite des chasseurs à réaction. L'équipe de réserve, formée du Cpn "Opki" OPDEBEEK et du 1er- Sgt HUGGENBERGER, ont ainsi l'occasion de prendre la relève des équipages fatigués.

Dans le courant de l'après-midi, le public vient en masse pour admirer les CF-100 exposés devant l'aérogare de N'Djili. Le gouverneur général lui-même vient saluer les participants de cette mission.



Kapt "Opki" OPDEBEEK en de 1ste Sgt HUGGENBERGER hebben aldus de gelegenheid om de taak van vermoeide bemanningsleden over te nemen.

In de loop van de namiddag komt het publiek massaal opzetten om de CF -100's, netjes geparkeerd voor de luchthaven van N'Djili te bewonderen. De gouverneur - Generaal komt zelf de deelnemers aan de zending begroeten.

's Avonds vindt een officiële receptie plaats met als achtergrond de zoo van Leo.

's Anderendaags vroeg zetten de CF - 100 koers naar Kamina, einddoel van de opdracht, echter niet na een nieuwe reeks passages op lage hoogte boven de stad.

Het is 9 u 30, als de toestellen in perfecte formatie zich aanbieden boven de basis. Na een glansrijke "break" landen ze op de piste van Baka, tehuis van de G.V.S.

(Gevorderde Vliedschool), waar Kolonel CREPS ze ontvangt met het traditionele welkomstglas. Het zelfde scenario speelt zich iets later af, wanneer de twee C - 119 op hun beurt landen.

De volgende dagen gaan de zendingen door boven de voornaamste Katangese steden (Elisabethstad, Jadotstad, Kolwezi, Albertstad). De piloten oefenen eveneens voor de luchtshow, voorzien voor zondag 11 juli. Deze begint met een imponerende "static show", die op de beste wijze de activiteiten van de Belgische Luchtmacht in Kongo moet illustreren. 's Namiddags, voor een tribune met vele officiële genodigden en een talrijk publiek, begint de meeting met de overvlucht van drie HARVARDS, die in de lucht de drie nationale kleuren trekken. Vervolgens voeren de CF - 100 hun demonstratie uit. De menigte is vooral onder de indruk van de passages in scheervlucht. Meer dan één toeschouwer heeft het hoofd ingetrokken ! Enkel een C - 119 van de 15de Wing slaagt erin beter te doen... Een acrobatische solo op HARVARD, uitgevoerd door Adj. MEERT laat het meesterschap zien, waarover een instructeur van de G.V.S. moet beschikken. Op het ogenblik dat de para's een massasprong uit de DC - 3's uitvoeren, geleid door de Kol KREPS, maakt het acrobatisch peloton van de basis zich klaar voor het opstijgen. Deze formatie HARVARDS, onder de leiding van Maj. NOSSIN, wil niet achterblijven en voert een perfecte show uit. Een solo CF - 100, gebracht met het gouden vlieghandje van VANDERSTOCKT kondigt het einde van de show aan, die afgesloten wordt met een luchtdéfilé die de vier CF - 100, vier en twintig HARVARDS, drie C - 119, zes DC - 3 en drie SYCAMORE bevat.

12 juli is een rustdag. Morgen reeds dient de terugweg aangevat...

#### **KAMINA - LEOPOLDSTAD**

Om 9 uur zetten de vliegtuigen koers naar Leo, dat ze één uur later bereiken. Toerisme en rust vormen het dagprogramma.

En soirée, une réception officielle se déroule dans le cadre du parc zoologique de Léo. Tôt le lendemain matin, les CF-100 mettent le cap sur Kamina, but de la mission, non sans avoir effectué une nouvelle série de passes à basse altitude sur la ville.

Il est 9 h 30, lorsque les appareils se présentent en formation impeccable au-dessus de la base. Après un superbe "break", les avions se posent sur la piste de Baka, siège de l'E.P.A. (Ecole de Pilotage Avancé), où le Colonel KREPS les accueille avec le traditionnel verre de bienvenue. Le même scénario se répète un peu plus tard, lorsque les deux C-119 atterrissent à leur tour.

Les jours suivants, les missions se succèdent au-dessus des principales villes du Katanga (Elisabethville, Jadotville, Kolwezi, Albertville). Les pilotes doivent également s'entraîner pour le show aérien prévu pour le dimanche 11 juillet. Celui-ci débute par l'ouverture d'une imposante exposition statique qui doit illustrer au mieux l'activité de la Force Aérienne belge au Congo. Un après-midi, devant un parterre d'invités officiels et un nombreux public, le meeting commence par le passage de trois HARVARD striant le ciel de trois traînées fumigènes aux couleurs nationales. Puis les CF-100 effectuent leur démonstration. La foule est surtout impressionnée par les passages à basse altitude. Plus d'un spectateur a baissé la tête! Seul un C-119 du 15<sup>e</sup> Wing réussit à faire mieux encore... Un solo acrobatique sur HARVARD, exécuté par l'Adj MEERT, démontre toute la maîtrise dont doit faire preuve un moniteur de l'E.P.A.. Au moment où les paras effectuent un saut massif depuis les DC-3 commandés par le Colonel KREPS, le peloton acrobatique de la base se prépare à décoller. Cette formation de HARVARD, emmenée par le Major NOSSIN, ne veut pas être en reste et accomplit également une brillante démonstration. Un solo CF-100, mené de main de maître par VANDERSTOCKT, annonce la fin du show, qui se clôture par un défilé aérien qui rassemble les quatre CF-100, vingt-quatre HARVARD, trois C-119, six DC-3 et trois SYCAMORE.

Le 12 juillet est une journée de repos. Demain déjà, il faut prendre le chemin du retour...

#### **KAMINA-LEOPOLDVILLE**

A 9 h, les avions mettent le cap sur Léo qu'ils atteignent une heure plus tard. Tourisme et repos sont au programme du jour.



### **LEO - LAGOS - ABIDJAN**

14 juli : opstijgen om 7 uur en aankomst voorzien te Lagos rond 9 u 30.

De meteoperikelen, ontmoet tijdens de heenreis, herhalen zich. Het regent nog steeds met bakken in deze regio, doch de bemanningen zijn thans goed ingevlogen en verdragen beter dit soort toestanden. De landing heeft plaats tussen twee tropische regenbuien en met een plafond van nauwelijks 200 voet. Voor deze tweede passage in Lagos zijn de administratieve problemen verdwenen. Zelfs de inboorlingen geven een minder angstvallige indruk.

Om 11 u 30, nieuw vertrek, ditmaal richting Abidjan.

Rond 13 uur, terwijl de formatie zijn naderingsomloop aanvat, geraakt het eerste paar onvrijwillig betrokken in het défilé van 14 juli. Op nadrukkelijke aanvraag van de toren improviseert het tweede paar een mini-show voor het publiek dat de Belgische jagers kwam opwachten.

De twee C - 119 komen 's namiddags aan en de techniekers hebben nauwelijks de tijd om het onderhoud te verzekeren vooraleer de nacht valt.

### **LEO-LAGOS-ABIDJAN**

14 juillet, décollage à 7 h et arrivée prévue à Lagos vers 9 h 30.

Les problèmes météo rencontrés au cours du voyage aller se répètent. Il pleut toujours autant sur cette région, mais les équipages sont maintenant bien rodés et supportent mieux ce type de situation. L'atterrissage s'effectue entre deux averses tropicales et sous un plafond de 200 pieds à peine. Pour ce deuxième passage à Lagos, les difficultés administratives ont disparu. Même les indigènes se montrent moins craintifs.

A 11 h 30, nouveau départ, en direction d'Abidjan cette fois.

Vers 13 h, alors que la formation entame son circuit d'approche, la première paire participe bien involontairement au défilé aérien du 14 juillet. A la demande insistante de la tour, la seconde paire improvise un mini-show pour le public venu accueillir les chasseurs belges.

Les deux C-119 arrivent dans l'après-midi et les équipes techniques n'ont que le temps de procéder aux entretiens des appareils avant la tombée de la nuit.



*"Jo" BERY en/et VANDERSTOCK*



## ABIDJAN - DAKAR - LAS PALMAS

Om 3 uur 's morgens verdwijnt de eerste C - 119. Hij zet de neus op Las Palmas, dat hij bereikt na 11 uur vlucht en een korte tussenstop van 3 uur in Dakar.

De CANUCKS vertrekken om 6 u 30, gevolgd door de tweede C - 119 en zetten koers naar Dakar per paar met tussenstop van 10 minuten.

De vlucht verloopt volgens plan; routine ! Plots wordt de radiostilte echter doorbroken door een oproep van VANDERSTOCK. Hij heeft zopas een daling van de hydraulische druk opgemerkt: nog met moeite 1.600 psi. Tien minuten verlopen vooraleer een nieuwe oproep gelanceerd wordt, die de drukval bevestigt: 800, dan 700 psi... Een rood waarschuwinglampje licht op ! De naald van de drukmeter beweegt constant. De piloot mindert snelheid, om zijn toestel beter te kunnen manoeuvreren. Indien de drukval zich doorzet, zal er manueel moeten gestuurd worden, d.w.z. zonder de kostbare hulp van hydraulische druk, wat een moeilijke en erg vermoeiende besturing inhoudt. Er blijft slechts 400 psi over. VANDERSTOCKT vermindert verder snelheid tot 180 knopen, terwijl hij denkt aan het uur en vijftien minuten vluchttijd tot Dakar. Aan boord blijven piloot en navigator kalm, maar bereiden zich niettemin op het ergste voor. Ze herhalen de ejectiedrill, en dan geeft de piloot zijn instructies aan de navigator:

- Als we moeten springen, verwittig ik je via intercom en geef je het rode signaal.
- O.K., er resten nog 45 minuten vlucht voor we Dakar bereiken.
- Als we springen, zal ik me zo snel mogelijk na jou uitschieten. We proberen mekaar op de grond terug te vinden.

Op de grond ! Een kijkje naar beneden laat een immense moerassige vlakte vermoeden, waar krokodillen, serpentes en andere diertjes woekeren. Deze streek heeft niets weg van een toeristenparadijs ! VANDERSTOCKT onderbreekt het gepeins van zijn navigator :

- Heb je naar beneden gekeken ! Wat zou ons beste uitwijkveld kunnen zijn?
- Ziguinchor, in principe. Maar het zou beter zijn Dakar te proberen indien de druk zich op het huidige niveau handhaaft.
- Akkoord, we proberen het.

De nummer twee volgt het vliegtuig in moeilijkheden. Hij houdt zich klaar om hulp in te roepen.

VANDERSTOCKT zet een langzame daling in en stabiliseert op 10.000 voet. Maj. DELERS (leader) en zijn wingman staan reeds aan de grond in Dakar. De controle is op de hoogte van de problemen van de CF - 100. VANDERSTOCKT begint de lange naderingsprocedure en probeert de nodige manoeuvres op lage hoogte tot een minimum beperkt te houden. Het vliegtuig bevindt zich op

## ABIDJAN - DAKAR - LAS PALMAS

A 3 h du matin, le premier C-119 s'éloigne. Il se dirige vers Las Palmas, qu'il atteint après 11 heures de vol et une courte étape de 3 heures à Dakar.

Les CANUCKS prennent l'air à 6 h 30, suivis du second C-119, et se dirigent vers Dakar par section de deux, à 10 minutes d'intervalle.

Le vol s'accomplit conformément au plan. La routine, quoi! Soudain, la monotonie du silence radio est rompue par un appel de VANDERSTOCK. Il vient de constater une baisse de pression hydraulique: 1.600 p.s.i. à peine. Dix minutes s'écoulent avant un nouvel appel pour confirmer la chute de pression: 800, puis 700 livres... Un témoin rouge s'allume! L'aiguille du manomètre oscille en permanence. Le pilote réduit sa vitesse, afin de rendre son appareil moins difficile à manier. Si la chute de pression se maintient, il faudra piloter manuellement, c'est-à-dire sans l'aide précieuse de pression hydraulique, ce qui aura pour conséquence de rendre le pilotage plus délicat et extrêmement fatigant. Il ne reste que 400 livres de pression. VANDERSTOCKT réduit sa vitesse à 180 noeuds en songeant que Dakar est encore à 1 h 15' de vol. A bord, pilote et navigateur restent calmes, mais se préparent néanmoins au pire. Ils se remémorent le drill d'éjection, puis le pilote donne ses instructions au navigateur :

- Si on doit sauter, je t'avertis par inter et je donne le signal rouge
- O K, il reste plus ou moins 45' de vol avant d'atteindre Dakar.
- Si on saute, je m'éjecte le plus vite possible après toi. On essaie de se retrouver au sol.

Au sol! Un regard vers le bas laisse apparaître une étendue marécageuse où crocodiles, serpents et autres bestioles doivent pulluler. Cette région n'a rien d'un paradis pour touriste ! VANDERSTOCKT interrompt les méditations de son navigateur:

- Tu as vu en bas! Quelle serait notre meilleure diversion ?
- En principe, Ziguinchor. Mais il vaut mieux tenter Dakar si la pression se maintient à son niveau actuel.
- D'accord. On essaie.

Le n° 2, quant à lui, suit l'avion en difficulté. Il se tient prêt à donner l'alerte aux secours.

VANDERSTOCKT amorce une lente descente et stabilise à 10.000 pieds. Le Major DELERS (leader) et son ailier se sont déjà posés à Dakar. Le contrôle est prévenu des problèmes rencontrés par le CF- 100. VANDERSTOCKT entame alors la longue procédure d'approche sur le radiophare et tente de réduire au minimum les manoeuvres nécessaires à basse altitude. L'avion est à 30 miles de l'aérodrome, juste dans l'axe de la piste, et à 3.000 pieds d'altitude. Le pilote, totalement concentré sur les





30 mijlen van het vliegveld in de as van de piste en op een hoogte van 3.000 voet. De piloot, totaal geconcentreerd op de uit te voeren manoeuvres, laat het contact met de lokale controle aan zijn navigator over.

- Dakar van Simba 60, we hebben een totale hydraulische panne en vragen het vrijmaken van de omloop en een noodlanding.
- Simba 60 van Dakar, we brengen het veiligheidsdispositief ter plaatse, de meteorvoorwaarden zijn gunstig, neemt U de hoofd baan of de noodstrip ?
- Dakar van Simba 60, we proberen het landingsstel neer te laten en nemen de hoofd baan; snelheid Mach 0.3.

Het neerlaten van het landingsstel moet manueel gebeuren. Het vliegtuig blijft moeilijk in de manoeuvres, terwijl de wielen langzaam uitkomen. Eén wiel schommelt ettelijke seconden zonder te vergrendelen... Zullen de enkele ponden druk volstaan om te vergrendelen? De drie groene lichten komen eindelijk aan. VANDERSTOCKT kan "wielen uit en vergrendeld" aankondigen. Het vliegtuig landt normaal en taxiëert traag naar de parkingzone, geëscorteerd door de interventievoertuigen. Iedereen slaakt een zucht van opluchting.

De technische ploeg neemt onmiddellijk de situatie onder handen: een dichtingsring van de hydraulische besturing is lek geslagen en heeft aldus het verlies van alle vloeistof veroorzaakt. Een mecanicien van Air France geeft zijn diagnose: om dit vliegtuig terug vliegklaar te maken, zullen twee à drie werkdagen nodig zijn. Dit is op zichzelf een uitdaging voor onze mecanos. Nauwelijks zes uren na de landing kondigt de hoofdmecanieker aan: vliegtuig klaar! Dit technisch hoogstandje laat de techniek van Air France sprakeloos achter en stelt het voorgenomen vluchtplan veilig. Het opstijgorder voor Las Palmas wordt om 17 u 30 gegeven. Op 250 Km van Tenerife is de zichtbaarheid zodanig dat ze toelaat de top van de oude vulkaan van het eiland te onderscheiden. De vlucht eindigt zonder verdere problemen.

## BEAUVECHAIN

16 juli: Opstijgen om 7 uur: richting Lissabon. De meteo is gunstig. Is dit het einde van de problemen? Het is 9 u 30 als de vier CF-100 landen op het militair vliegveld. De piloten genieten van een kleine twee uren respijt vooraleer terug op te stijgen richting Beauvechain.

Boven Frankrijk worden ze geïntercepteerd door een formatie VAUTOUR en MYSTERE, die hen een tijdje escorteert. De leader kan reeds de toren van Beauvechain contacteren:

- Toren van Simba leader, vraag landingsinstructies, over.
- Simba leader van toren, baan in gebruik is 22 rechts; hoogtemetersetting 30.21; grondwind kalm; roep opnieuw op in final, over.

Om 15 uur strijken de CF-100's neer op de tarmac van Beauvechain. Het grote avontuur is ten einde.

manoeuvres à effectuer, laisse à son navigateur le soin de contacter le contrôle local:

- Dakar de Simba 60, sommes en complète panne hydraulique, demandons dégagement du circuit et atterrissage d'urgence.
- Simba 60 de Dakar, mettons en place le dispositif de sécurité, les conditions météo sont bonnes, prenez-vous la piste normale ou la piste de secours?
- Dakar de Simba 60, tentons de sortir le train, prenons la piste principale, vitesse: mach 0.3.

La descente du train d'atterrissage doit se faire manuellement. L'avion reste difficile à manoeuvrer, tandis que les roues sortent lentement. L'une d'elles balance pendant de longues secondes sans vouloir se verrouiller.. Les quelques livres de pression qui restent vont-elles suffire à bloquer ce train? Les trois témoins verts s'allument enfin, VANDERSTOCKT peut annoncer «*train sorti et verrouillé*». L'avion se pose normalement et se dirige lentement vers son aire de stationnement, escorté par les véhicules d'intervention. Chacun pousse un soupir de soulagement.

L'équipe technique prend aussitôt les choses en main: un joint d'étanchéité du système de commande hydraulique des ailerons a cédé et a provoqué ainsi la perte de tout le liquide. Un mécanicien d'Air France pose son diagnostic: pour mettre en état de vol cet avion, il faudra minimum deux à trois jours de travail. C'est un défi pour les mecanos. Six heures à peine après l'atterrissage, le chef mécanicien annonce: avion prêt! Cette prouesse technique a laissé le mécanicien d'Air France sans voix et permet de respecter l'horaire. L'ordre de décollage pour Las Palmas est donné à 17 h 30.

A 250 km de Ténérife, la visibilité est telle qu'elle permet d'apercevoir la pointe du vieux volcan de l'île. Le vol se termine sans autres problèmes.

## BEAUVECHAIN

Le 16 juillet, décollage à 7 h: direction Lisbonne. La météo est bonne. Est-ce la fin des problèmes? Il est 9 h 30, lorsque les quatre CF-100 atterrissent sur l'aérodrome militaire. Les pilotes bénéficient de deux petites heures de répit avant de redécoller pour Beauvechain. Au-dessus de la France, une formation de VAUTOUR et de MYSTERE les intercepte et leur offre un brin d'escorte. Le leader peut déjà contacter la tour de Beauvechain:

- Tour de Simba leader, demande consignes d'atterrissage. Over.
- Simba leader de tour, piste en usage: 22 à droite; réglage altimétrique 30.21; vent au sol calme; rappelez en finale. Over.

A 15 h, les quatre CF-100 se posent sur le tarmac de Beauvechain. La grande aventure est terminée.



De bemanningen worden bij het verlaten van hun toestellen opgewacht door generaal TRUYERS, die eraan houdt ze persoonlijk geluk te wensen na het volbrengen van deze moeilijke zending.

Enkele uren later landen eveneens de C - 119's te Melsbroek, einde van hun reis.

De operatie Simba in een notedop : twee maanden voorbereiding, veertien dagen vermoeiende inspanningen, bekroond met het gevoel iets buitengewoons verwezenlijkt te hebben.

**Vertaling : Piet CLAES**

**Serge NEMRY**

Les équipages sont attendus à leur descente d'avion par le Général TRUYERS, qui tient à féliciter personnellement les hommes qui viennent d'accomplir cette difficile mission.

Quelques heures plus tard, les C-119 se posent également à Melsbroek, terme de leur voyage.

L'Opération Simba, en conclusion: deux mois de préparation, quinze jours de prestations épuisantes et le sentiment d'avoir effectué une mission hors du commun.

**Serge NEMRY**



*"Mission completed"*



### 34 WING : "An UNOFFICIAL ACCOUNT"

*Zoals aangekondigd in DAKOTA NEWS, 1/97, volgt hier een meer complete historiek van de 34 WING R.A.F.. Het gaat eigenlijk om grote uittreksels uit een document "34 WING - An Unofficial Account", dat ons ter beschikking werd gesteld door "anciens" van deze Wing.*

*De namen die er in voorkomen worden uitsluitend gegeven om het gebeuren te authenticifiëren. Dit vermindert in generlei mate de verdiensten van anderen, die niet genoemd worden, maar eveneens plichtsgetrouw hun taak volbrachten in de schoot van deze eenheid.*

In de Lente van 1943 werd de "Second Tactical Air Force" opgericht, om de noodzakelijke steun te verlenen aan de "21st Army Group" wanneer de landingsoperaties zullen aanvangen.

De strategische verkenning was tot dan toe geleverd geworden door het 140 Sqn, maar het werd snel duidelijk dat deze eenheid versterkt moest worden met andere elementen, om tegemoet te komen aan de behoeften van de Britse invasietroepen, voornamelijk in functie van de recente ontwikkelingen in de nachtfotografie. Er werd bijgevolg beslist, in dienst van "21 Army Group" en "Second Tactical Air Force", een fotografische verkenningsswing te vormen, wat op 1 juli 1943 gebeurde in Hartford Bridge. Oorspronkelijk bestond de 34 Wing uit het 140 Sqn (uitgerust met Spitfire MK V) en het 16 Sqn (met Mustangs).

Als training, en om het materiaal uit te testen, leefden wij vanaf augustus, en dit gedurende twee maanden, onder tenten (logement plus operaties). Wij vlogen zendingen boven Frankrijk en geleidelijk aan werd het 140e heruitgerust met Mosquitos, en het 16e met Spitfire MK XI.

Na eerder kalme oktober en november maanden, begon de Wing, vanaf eind december, militaire installaties te fotograferen in het Nauw van Cales, wat nuttig bleek toen het zuidoosten van Engeland de eerste aanvallen van "BUZZ Bombs" (V-1) moest ondergaan.

Eind februari werkten beide smaldelen op vol rendement: de 24e werden er eenendertig "sorties" gevlogen, die 7.451 negatieven opleverden.

In die periode begonnen wij met een systematische "dekking" van sites die, na de landing, als vliegveld zouden kunnen gebruikt worden. Dit hield in dat wij het kanaal overvlogen op 25.000 voet, om dan naar het objectief te duiken op 9.000 voet, waarna deze procedure herhaald werd zolang er objectieven waren, en dit met niet bewapende Mosquitos, zeer kwetsbaar voor de aanvallen van de vijandige Focke Wulf's 190 en Messerschmit 109, die zeer talrijk waren in dit gebied.

Ralph Mottram en Val Riley hielden het record: veertien sites in één sortie!!

Ondertussen werd er in Farnborough een nieuwe techniek van nachtfotografie uitgetest, met een hiertoe speciaal uitgeruste Wellington. De resultaten waren positief, en de Army drong aan om zowel over nachtfotografie als over visuele verkenning te beschikken.

### 34 WING:"AN UNOFFICIAL ACCOUNT"

*Ainsi qu'annoncé dans le DAKOTA NEWS 1/97, nous vous présentons un historique plus complet du 34ième WING R.A.F.; il s'agit en fait de larges extraits d'un document "34 WING, An unofficial account" mis à notre disposition par des "anciens" de cette unité.*

*Les noms qui apparaissent ici sont mentionnés dans le seul but d'authentifier "l'histoire". Ceci n'enlève rien au mérite de ceux qui ne le sont pas et qui ont accompli leur mission au sein de l'unité.*

Au printemps de 1943 est créée la "Second Tactical Air Force", qui fournira le support nécessaire au "21st Army Group" lorsque débiteront les opérations du débarquement.

La reconnaissance stratégique avait jusque là été fournie par le 140e Squadron, mais il paraissait maintenant évident que cette escadrille devrait être renforcée par d'autres éléments afin de subvenir aux besoins des Forces Britanniques d'invasion, particulièrement au vu de l'évolution récente de la photographie de nuit.

Il fut donc décidé de former un Wing de reconnaissance photographique au service du "21 Army Group" et de la "Second Tactical Air Force", ce qui se réalisa le 1 juillet 1943 à Hartford Bridge.

A ses débuts, le 34 Wing se composait du 140 Squadron qui utilisait des Spitfire MK V, et du 16 Squadron avec ses Mustangs.

En août, et pour une durée de deux mois, il fallut loger et opérer sous tente, dans un but d'entraînement et afin d'évaluer le matériel. Des missions s'effectuaient au-dessus de la France, et petit à petit le 140 Sqn s'équipait de Mosquitos, tandis que les Spitfire XI arrivaient au 16 Squadron.

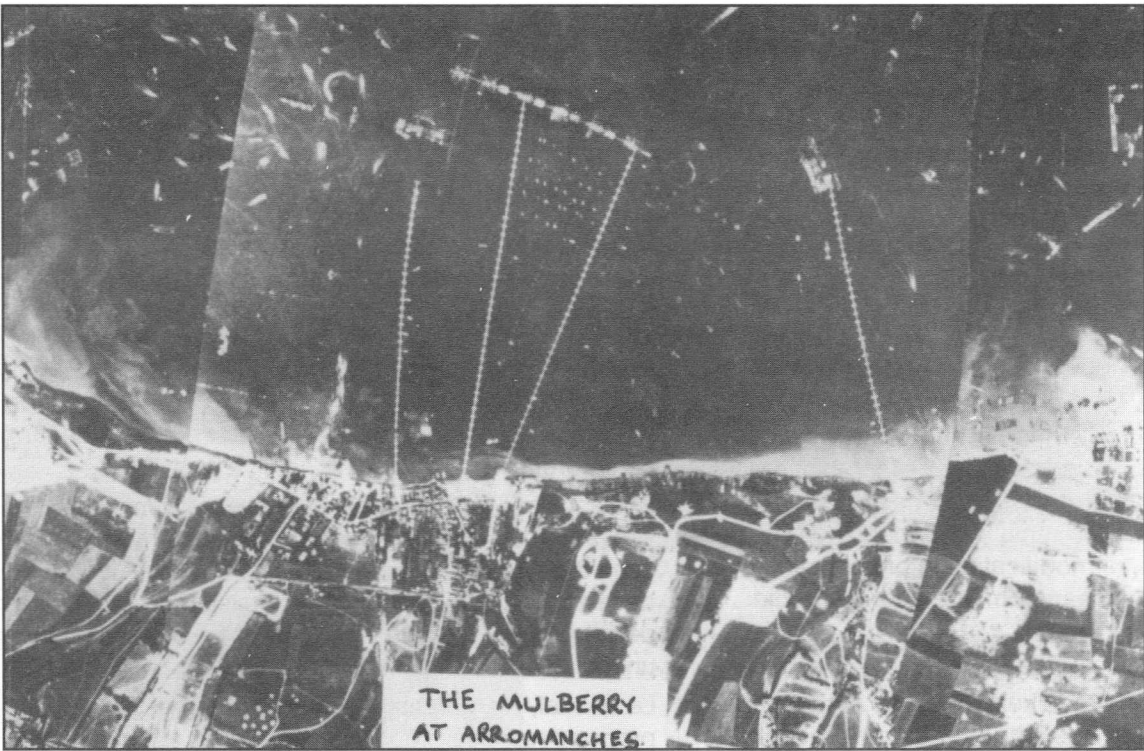
Octobre et novembre avaient été des mois plutôt calmes, mais à partir de fin décembre, le Wing commençait à photographier des installations militaires dans le Pas de Calais, ce qui s'avérerait intéressant lorsque le sud-est de l'Angleterre allait endurer les premières attaques des "BUZZ Bombs" (V1).

Fin février 1944, les deux escadrilles fonctionnaient à plein rendement: le 24, trente et une sorties étaient effectuées, "produisant" 7.451 négatifs!

A cette époque commença une "couverture" systématique des sites qui pourraient être utilisés comme aérodromes après l'invasion du continent; ce qui impliquait de traverser le "Channel" à 25.000 pieds et de piquer ensuite jusqu'à 9.000 pieds vers l'objectif, en répétant ce profil autant de fois qu'il y avait d'objectifs, et ceci à bord de Mosquitos non armés et vulnérables aux attaques des Focke Wulf's 190 et Messerschmit 109, nombreux dans cette zone. Ralph Mottram et Val Riley détenaient le record en ayant "couvert" quatorze sites en une sortie.

Pendant ce temps, à Farnborough, était évaluée une nouvelle technique de photographie de nuit à l'aide d'un





140 SQN September 1944





Op 7 april verliet de Wing Hartford Bridge en ging zich, opnieuw onder tenten, installeren in Northolt. Iedereen voelde dat "D-Day" nakend was. . .

Wij vlogen uitgestrekte mozaïeken van Normandië en het Nauw van Calés, en wij kregen meer en meer doelwitten: kustverdediging, stranden, havens, zeebodem, munitiestations, bruggen, vliegvelden, V-1 lanceerinstallaties, radars, etc. . . .

De Wing kreeg achtereenvolgens het bezoek van Generaal Eisenhower en van Zijne Majesteit de Koning.

Iedereen werd meer onder druk gezet, en de secties van foto-interpretatie werkten 24 u op 24.

Als gevolg van de proeven in Farnborough werd de 34 Wing met een derde Sqn versterkt: het 69e dat, vanuit Malta, in Northolt toekwam met zijn Wellingtons. Om hun rol van nachtverkenner te kunnen vervullen, dienden hun vliegtuigen echter nog talrijke modificaties te ondergaan, en er bleef hen slechts één maand om operationeel te zijn. . .

Op 29 mei richtte Air Marshal Conningham zich tot de Wing, betreffende de belangrijke opdrachten die ons te wachten stonden, en een 4 km brede kustzone, van Avranches tot Blankenberge, diende hoe langer hoe meer "bedekt" te worden.

Tijdens de nacht van 5 op 6 juni 1944 moest het 69e twee vliegtuigen op verkenning sturen in de streek van Rouen, terwijl het 140 eveneens drie nachtopdrachten vervulde. De ontscheping begon praktisch op het ogenblik dat het 69 zijn objectieven overvloog. Op 6 juni moest de 34 Wing in contact treden met de "Sixth Airborne Division", die op de linkerflank moest oprukken. Sandy Webb heeft zelfs een bericht moeten "droppen", om hen ervan te overtuigen zich te signaleren.

De Navy wenste een dagelijkse dekking van de stranden tussen OUISTREHAM en ST VAAST. Deze opdracht werd snel "MILK RUN" gedoopt, en heeft ons toegelaten talrijke, niet gekwalificeerde navigators, operationeel te maken op Mosquito.

Tijdens een dergelijke zending werden Phil Wintle en zijn nav "Busty" Millier geïntercepteerd door tien Me-109, maar zij konden ontsnappen dank zij de wolkendekking. Een andere nieuwe zending bestond uit het bewaken van de spoorwegen, om zo de vijandelijke herbevoorradingsoperaties op te sporen. Dit was een gevaarlijke opdracht, want de Duitsers hadden luchtafweergeschut opgesteld op de treinen en in de voornaamste steden die via het spoor bediend werden.

Midden augustus zagen de Duitsers zich verplicht zich achter de Seine terug te trekken, wat wij met talrijke verkenningsvluchten moesten bevestigen.

Op het einde van dezelfde maand verscheepte het grootste deel van 34 Wing naar Frankrijk, om zich te vestigen op site A-12, een Amerikaans terrein op 16 km zuidoost van Bayeux. Niet voor lang echter, want op 9 september bevond de Wing zich grotendeels op het vliegveld van Amiens/Glisy.

Wellington spécialement équipé. Les résultats étaient satisfaisants, et l'Army insista afin de pouvoir bénéficier de la photographie de nuit et de la reconnaissance visuelle.

Le 7 avril, le Wing quittait Hartford Bridge et s'installa à Northolt, à nouveau sous tente; chacun sentait l'arrivée imminente de "D-Day".

De vastes mosaïques de la Normandie et du Pas de Calais furent réalisées, et les objectifs devinrent plus nombreux: défenses côtières, plages, ports, fonds marins, gares de formation, ponts, aérodromes, sites V.1, radars, etc. . . .

Successivement le Wing reçut la visite du général Eisenhower et de Sa Majesté le Roi.

La pression s'accroissait sur chacun et les sections d'interprétation photo fonctionnaient 24 h sur 24.

Suite aux essais de Farnborough, un troisième Squadron vint renforcer le 34 WING: le 69 Sqn, qui arriva à Northolt, venant de Malte avec ses Wellingtons. Mais leur avions devaient encore subir de nombreuses modifications afin de remplir leur rôle de reconnaissance de nuit: il leur restait un mois pour être opérationnel.

Le 29 mai, Air Marshal Conningham s'adressa au Wing à propos des tâches importantes qui nous attendaient, et la bande côtière, large de 4 km et qui s'étendait d'Avranches à Blankenberghe, devait être "couverte" de plus en plus fréquemment.

Pendant la nuit du 5 au 6 juin 1944, l'ordre fut donné au 69 Squadron d'envoyer deux avions en reconnaissance du côté de Rouen, tandis que le 140 Sqn effectuait également trois sorties de nuit.

Le débarquement commençait quasi au moment où le 69 Sqn survolait ses objectifs. Le 6 juin, le 34 Wing dut établir le contact avec la "Sixth Airborne Division", qui devait progresser sur le flanc gauche: Sandy Webb avait dû larguer un message afin de les persuader de se signaler.

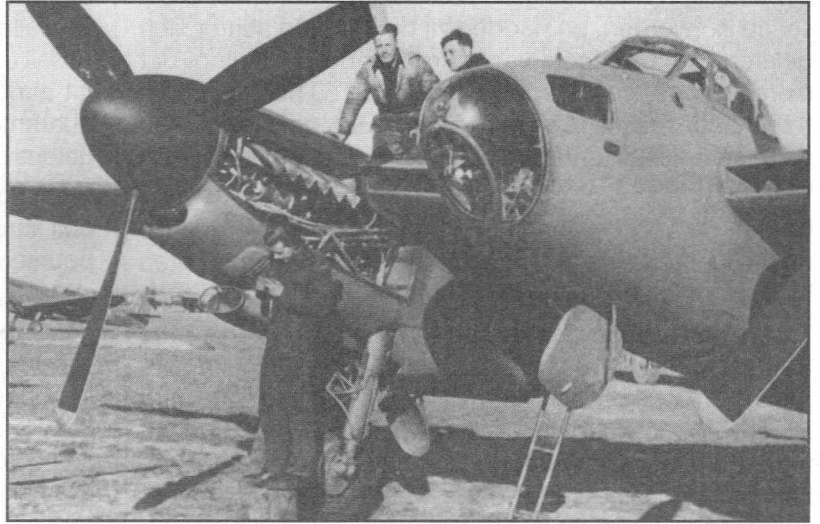
Une couverture journalière de la plage entre OUISTREHAM et ST VAAST était demandée par la Navy; cette mission était rapidement baptisée "Tournée du laitier" (Milk Run) et avait permis à de nombreux navigateurs non qualifiés de devenir opérationnels sur Mosquito.

Au cours d'une de ces missions, Phil Wintle et son nav. "Busty" Millier furent interceptés par 10 Me-109, mais parvinrent à s'échapper grâce à la couverture nuageuse.

Une autre nouvelle mission consistait à surveiller les lignes de chemin de fer, afin de détecter les mouvements de réapprovisionnement des Allemands; mission périlleuse, car de l'artillerie antiaérienne avait été installée sur les trains et sur les principales villes desservies par le chemin de fer.

A la mi août, les Allemands se voyaient forcés à se retirer derrière la Seine, ce qui dut être confirmé par de nombreuses missions de reconnaissance.

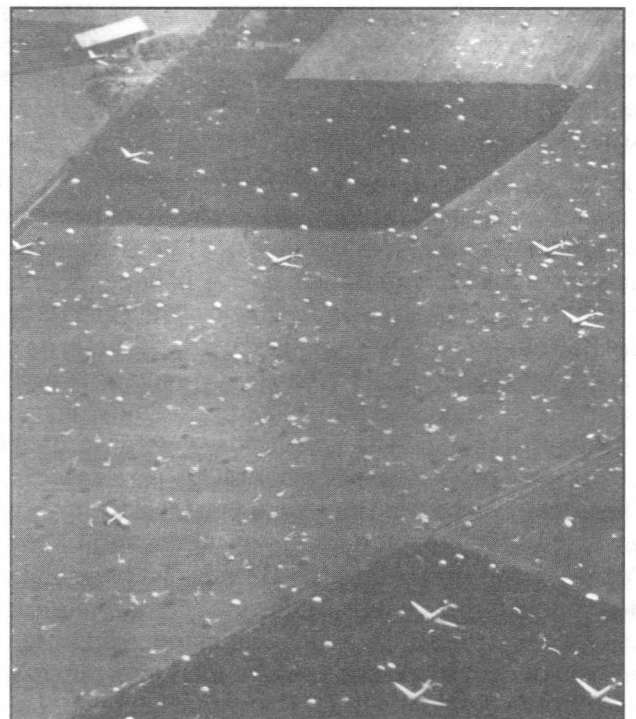
A la fin de ce même mois, la majeure partie du 34 WING s'embarqua pour la France et s'installa sur le site A-12, un terrain américain à 16 km au sud-ouest de Bayeux; pour peu de temps, puisque le 9 sept la majorité du Wing se retrouvait sur l'aérodrome d'Amiens/Glisy.



Melsbroek MOSQUITO XVI 140 SQN



"Ken" by Turret of WELLINGTON 69 SQN



"Remarkable photograph by Sandy WEBB of Paratroops being dropped by Dakotas at ARNHEM



Ondertussen waren de grondtroepen opgerukt naar Brussel en Antwerpen, en hadden zij de 34 Wing achter zich gelaten. Het probleem van petroleumbevoorrading, dat hierop volgde, werd toegewezen aan het 69 Sqn, dat vanaf 6 september dagelijks veertig vluchten uitvoerde om 15.990 galons brandstof, en 1.180 galons olie naar Amiens te vervoeren.

Gezien de snelle vooruitgang van het leger werden de nachtvluchten tijdelijk opgeschort, terwijl de opdrachten bij dag nog steeds uitgevoerd werden.

Tijdens een luchtgevecht tussen een Mosquito van het 140e Sqn en twee Me-109, voerde een van deze laatste, wegens munitietekort, schijnaanvallen uit, met een aanvaring als gevolg: de vleugeltip van de Mosquito werd geraakt, maar de ganse linkervleugel van de Me-109 werd afgegrukt, en het toestel stortte neer in "vrille". F/Sgt Richardson, piloot van de Mosquito daarentegen, slaagde erin zijn vliegtuig naar Brussel (Evere of Melsbroek ???) te loodsen, om er een veilige noodlanding uit te voeren.

De 34<sup>e</sup> Wing was nog geen drie weken in Amiens, toen zij reeds moest ontplooiën naar Melsbroek, een vliegveld ongeveer zeven mijl ten Noordoosten van Brussel. Op 27 september 1944 was deze herontplooiing voltooid. Brussel zelf was nog niet volledig bekomen van de Bevrijding, en de Wing had opnieuw een dak boven het hoofd, solider dan zeildoek, hoewel er vele lekken waren. Wij wilden het ons echter zo comfortabel mogelijk maken, en ons voorbereiden op de Belgische winter, zodat de meesten van ons, eind oktober, reeds goed en wel ingeburgerd waren bij de lokale bevolking.

Op 30 september gebeurde er een tragisch luchtvaartongeval: een Anson, bestuurd door Peter Cox, en met Colin Chapman (die het commando van het 140<sup>e</sup> Smd had overgenomen van Richard Bowen die op 14 september naar het Staff College ging), David Priestly, F/O Cooper en F/Sgt Kay als passagiers, vloog tegen een heuvel in de omgeving van Biggin Hill. Allen aan boord verloren hierbij het leven. Door het verlies van Peter en Colin moesten bepaalde wijzigingen in de Wing doorgevoerd worden: Os Dobell werd bevelhebber van het 140<sup>e</sup>, Mike Shaw, die "A" Flight in 69 Sqn bevolen had, werd Smaldeelcommandant, en Sandy Webb keerde terug naar Engeland om er de Wing Support Unit te bevelen. Dit was niet het einde van deze ongelukkige periode, want op 2 oktober werd Tubby Longley, sinds maart "A" Flight Commander, op de terugreis van de laatste zending van zijn "toer", met zijn navigator, F/Sgt Taylor, aangevallen en neergeschoten door een Thunderbolt in de omgeving van Leuven. Geen van beide overleefde.

Op 07 oktober kwam Gordon Cole toe om Wing Commander Operations te worden. Sinds het fiasco van Arnhem was het duidelijk dat wij gedurende de ganse winter in Melsbroek zouden moeten blijven. In die winterperiode konden wij door de weersomstandigheden niet veel dagoperaties uitvoeren. Nochtans vloog het 16<sup>e</sup> wel een aantal opdrachten over de bruggen van Venlo, nadat

Entre-temps, les troupes au sol devaient progresser vers Bruxelles et Anvers, laissant le 34 Wing à l'arrière. Ce qui posait un problème de ravitaillement en pétrole; cette tâche fut attribuée au 69 Sqn qui, à partir du 6 sep, effectua quarante quatre vols pour transporter à Amiens 15.590 galons de carburant et 1.180 galons d'huile.

Etant donné l'avance rapide des armées, les missions de nuit furent suspendues pour un temps, tandis que se poursuivaient les sorties de jour.

A l'occasion d'un combat entre un Mosquito du 140 Sqn et de deux Me 109, un de ceux-ci, à court de munitions, effectua des attaques simulées, . . . et une collision s'ensuivit: le bout d'aile du Mosquito fut touché, mais l'aile gauche entière du Me 109 fut arrachée et il "vrilla" vers le sol. De son côté, le F/Sgt Richardson, pilote du Mosquito, parvint à ramener son avion jusqu'à Bruxelles (Evere ou Melsbroek?) où il effectua avec succès un atterrissage forcé.

Le 34 Wing demeura à Amiens pendant moins de trois semaines, et reçut alors l'ordre de se déployer à Melsbroek, ce qui fut accompli pour le 27 septembre.

Bruxelles ne s'était pas encore complètement remise de la libération, et le Wing pouvait à nouveau s'abriter sous un toit, plus solide que de la toile, malgré les nombreuses "fuites". Quoiqu'il en soit, nous parvenions à nous installer convenablement et à nous préparer pour l'hiver belge, de telle sorte que chacun de nous avait trouvé une bonne table pour la fin octobre.

Le 30 septembre se passa un accident tragique: un Anson, piloté par Peter Cox, heurta une colline près de Biggin Hill. Il n'y eut pas de survivant: les passagers étaient Colin Chapman (qui avait pris le commandement du 140 Sqn le 14 Sep, lorsque Richard Bowen avait dû rejoindre le Staff College), David Priestley, F/O Cooper et F/Sgt Kay. La perte de Peter et de Colin entraîna quelques changements au Wing, et Os Dobell reprit le commandement du 140 Sqn, tandis que "Mike" Shaw, qui avait commandé le "A" Flight du 69 Sqn, devint le Commandant du Sqn; Sandy Webb retourna en Angleterre pour commander le Wing Support Unit.

Ce n'était pas la fin de cette période malchanceuse; le 2 octobre, Tubby Longley, commandant du "A" Flight 140 Sqn depuis mars, rentra de la dernière mission de son "tour" avec son navigateur, F/Sgt Taylor, lorsqu'ils furent attaqués par un Thunderbolt près de Louvain, et "descendus"; tous deux périrent.

Le 7 octobre arrivait Gordon Cole, qui devint Wing Commander Operations; depuis l'échec d'Arnhem, il était clair que nous resterions à Melsbroek pour l'hiver. Pendant cette période, la météo nous donna peu l'occasion d'effectuer des missions de jour. Pourtant, un certain nombre de sorties furent effectuées par le 16 Sqn avec pour objectif le pont de Venlo, suite aux efforts du 2nd Group de le détruire. D'autres sorties étaient exécutées dans le seul but de produire des "couvertures" de base. Peut-être vaut-il la peine de signaler la décision de "convertir" le "A" Flight 140 Sqn à la mission de nuit (l'arrivée des ME-262 et 163 révélait





2<sup>nd</sup> Group geprobeerd had die te vernietigen; andere dagvluchten waren van minder belang, en dienden voornamelijk als basisdekking. Vermeldenswaardig, in die winter, is echter wel de beslissing om "A Flight 140" om te vormen voor nachtopdrachten (de komst van ME262 en 163 had immers duidelijk gemaakt dat onze Mosquitos te traag en te weinig wendbaar waren voor dagvluchten boven Duitsland), en het 16<sup>e</sup> in te zetten voor de dagvluchten (met uitzondering van een klein deel van de opmetingen die nog steeds door 140<sup>e</sup> zouden uitgevoerd worden).

In die periode maakten de "Vliegende Bommen" een onwelkom heroptreden, en de eerste twee vielen onaangenaam dicht bij de Operations Room. Veel piloten maakten melding van condensatieslierten van V-2, en er werd geprobeerd de lanceerinstallaties te fotograferen. Wij kregen veel hooggeplaatst bezoek: in november ontvingen wij gedurende drie opeenvolgende dagen Lord Trenchard, Air Marshal Sir Arthur Tedder en Sir Harold Balfour, Onder Staatssecretaris van Luchtzaken, terwijl Air Chief Marshal Sir Charles Portal ons een week later met een bezoek vereerde.

Hoewel van een gans andere aard, is het ook opmerkenswaardig dat leden van N<sup>o</sup> 7 Mobile Field Photographic Section, na tips van de plaatselijke burgerbevolking, vier Duitsers konden arresteren, die zich sinds september nabij Perk hadden schuil gehouden.

In die periode hadden wij een overvloed aan ontspanningsmogelijkheden: naast onze eigen bioscoop, met elke avond goede voorstellingen, was er nog Brussel met zijn onuitputtelijk aanbod.

De nachtverkenning ontwaakte weldra uit haar korte rust van begin september, en in oktober en november werden er veel opdrachten gevlogen. De doelen waren zowel de bruggen over de Maas, als de bewegingen op de wegen en de spoorwegen onmiddellijk achter de vijandelijke linies. Die spoorwegen waren, in november, de aanleiding tot het "gezegde van de maand" van een zekere Flt Sgt uit het 69<sup>e</sup>, die rapporteerde: "Er KON geen beweging op die spoorlijn zijn, vermits alle seinen op rood stonden!!" Gedurende die maanden kreeg 69 af te rekenen met geduchte tegenstand van flak en zoeklichten, en in de nacht van 28 op 29 oktober keerden vier van de vijf vliegtuigen terug met flak-schade.

Op 11 december leed de Wing een zwaar verlies, nadat Group Captain Ogilvie opgestegen was in een Spitfire om het weer boven de Noordzee te gaan verkennen: hij keerde niet terug, en ondanks een grootscheepse zoekactie waaraan alle beschikbare vliegtuigen s'anderendaags deelnamen, vond men geen enkel spoor terug. Pat Ogilvie had veel gedaan voor de Wing gedurende de maanden dat hij het bevel erover voerde, en zijn buitengewone moed en gezond oordeel, gebaseerd op brede ervaring, samen met een welhaast geheimzinnig vermogen om de essentie van een probleem te vatten, werden door iedereen bewonderd. Op 24 december werd hij opgevolgd door Richard Bowen, die pas de "Staff College Course" had beëindigd.

que le Mosquito était trop lent et trop peu manoeuvrable pour les missions diurnes au-dessus de l'Allemagne). Toutes les "demandes" de jour revenaient alors au 16 Sqn, à part quelques missions de surveillance laissées au 140 Sqn.

Durant cette période, les bombes volantes firent une réapparition malvenue, et les deux premières s'abattirent à proximité inconfortable de la salle d'opérations. De nombreux pilotes signalaient des traînées de V-2, et tentèrent d'en photographier les sites de lancement.

Nous recevions de nombreux visiteurs de rang; en novembre, en l'espace de trois jours, vinrent Lord Trenchard, Air Marshal Sir Arthur Tedder et Sir Harold Balfour, Sous-Secrétaire d'Etat-Air, tandis qu'arrivait, une semaine plus tard, l'Air Chief Marshal Sir Charles Portal.

Il vaut la peine de signaler cet événement d'un autre ordre que fut la capture, par le personnel du N<sup>o</sup> 7 Mobile Field Photographic Section, de quatre Allemands qui étaient restés cachés près de Perk depuis le mois de septembre; l'information avait été fournie par des habitants de la région.

Les occasions de détente ne manquaient pas: à part notre propre cinéma qui présentait de bons spectacles chaque soir, il y avait des possibilités infinies à Bruxelles.

Le besoin de reconnaissance de nuit resurgit, et de nombreuses sorties furent effectuées en octobre et novembre; les objectifs variaient de ponts sur la Meuse aux mouvements sur les routes et chemins de fer dans les zones à proximité immédiate des lignes ennemies. Les chemins de fer furent à l'origine de l'anecdote du mois de novembre, lorsqu'un certain Flight Sergeant du 69 Sqn signala: "qu'il ne pouvait y avoir aucun mouvement, puisque tous les signaux étaient rouges!!"

Pendant ces mois, le 69 Sqn rencontra énormément d'opposition de la FLAK et des phares de recherches: au cours de la nuit du 28 au 29 octobre, quatre avions sur cinq revinrent avec des dégâts de FLAK.

Le 11 décembre, le Wing eut à déplorer la tragique disparition du Group Captain (Colonel) Ogilvie. Parti en Spitfire pour une mission de reconnaissance météorologique au-dessus de la Mer du Nord, il n'en revint pas; le lendemain, bien que tous les avions disponibles du Wing aient été utilisés pour une recherche d'envergure, ce fut sans succès. Pat Ogilvie s'était beaucoup dévoué pour le Wing pendant sa période de commandement: son immense courage, son jugement sain basé sur une grande expérience, et sa capacité incomparable à saisir l'essentiel d'un problème, étaient admirés de tous.

Le 24 décembre, il fut remplacé par Richard Bowen, qui venait d'achever un cours d'état-major.

L'offensive allemande dans les Ardennes, qui avait débuté le 16 décembre, put être contenue pour Noël; le 23 décembre, les conditions météorologiques s'étaient améliorées, et le jour même de Noël, 29 missions furent exécutées.

Pour la plupart d'entre nous, ce fut un changement bienvenu après cette longue période de mauvais temps. Les festivités





Tegen Kerstmis werd het Duitse Ardennenoffensief, dat op 16 december gestart was, tot staan gebracht. De weersverbetering, die vanaf 23 december intrad, liet ons toe 29 zendingen te vliegen op Kerstdag. Na de lange periode van slecht weer, was dit een welkome afwisseling voor de meesten onder ons. Toegegeven, onze Kerstmisplanning werd er enigszins door in de war gestuurd, maar toch vonden wij tijd voor de meeste traditionele gebruiken, en wij genoten ten volle van de eindejaarsperiode, misschien zelfs omdat wij het zo druk hadden. Behalve onze eigen deelnemers, werden , op 29 december , 700 plaatselijke kinderen zeer gastvrij onthaald door onze Wing, en zij en hun moeders zullen zich lang deze dag herinneren.

Op Kerstdag vloog "Butch" Baker een zending over Heligoland, die aan de Air Survey Liaison Section (ASLS) het basismateriaal opleverde voor de kaarten die Bomber Command gebruikte tijdens hun raid van 18 april. (ASLS was een Sectie van R.E., bevolen door Freddy Hore, en aangehecht aan de Wing om adviezen te verstrekken over alles wat met opmeting en fotodekking te maken had).

Op 1 januari, om 0900 Hr, werd Melsbroek aangevallen door ongeveer 40 FW 190's en ME 109's, die in 25 minuten al hun munitie verschoten. Wij hadden praktisch geen weerwerk kunnen verrichten, vermits onze Bofors kanonnen, als verdediging tegen het Duitse Ardennenoffensief, omgebouwd waren tot anti-tank geschut, en ook nog geladen met A/Tk granaten. Zes Spitfires, zes Mosquitos en elf Wellingtons van de Wing werden vernietigd, en er vielen 25 slachtoffers, waarvan er zes overleden. De vijanden waren zo opgetogen dat zij een tamelijk onbenullige acrobatische show opvoerden boven Brussel, waarvoor ze een zware tol moesten betalen toen ze probeerden terug te vliegen naar Duitsland.

In januari eisten twee piloten (elk in een onbewapende Spitfire!), de vernietiging op van een vijandelijk vliegtuig in vlucht:

Harry Baker werd op 25.000 voet aangevallen door twee ME 163's. Hij probeerde verschillende manoeuvres, en uiteindelijk dook hij verticaal naar beneden. Hij slaagde er slechts met grote moeite in zijn vliegtuig terug recht te trekken, maar een van de "jets" die hem gevolgd was, kon dat niet, en boorde zich in de grond.

Op 9 januari, toen Leigh-Murray uit de wolken kwam in de streek van Hamburg, stelde hij vast dat hij formatie aan het vliegen was met een JU 88. Hij maakte een schijnaanval op de '88, die "binnen de Spitfire" probeerde te draaien, en voor het laatst gezien werd toen hij, in ongecontroleerde spin, op 3.000 voet in de wolken terecht kwam.

Zendingen overdag bleven routine, hoewel heel wat sorties s'nachts werden gevlogen, indien de weersomstandigheden dan gunstiger waren. Sommige van de beste nachtfoto's werden in januari of februari gemaakt, wanneer de grond met sneeuw bedekt was.

Gedurende het Ardennenoffensief was er een nieuw type opdracht voor 69 Sqn bijgekomen: ze moesten een aantal specifieke punten observeren die de Amerikaanse artillerie had geregistreerd in het gebied van 12<sup>th</sup> US Army Group.

de Noël en furent quelque peu perturbées, mais les traditions purent être respectées et, sans doute parce que nous étions très occupés, la fin d'année fut fêtée comme il se doit; en plus de nos festivités propres, le Wing s'occupait de 700 enfants des localités voisines le 29 décembre. Ainsi que leurs mères, ils s'en souviendront longtemps. Le jour de Noël, "Butch" Baker effectua une mission "sur" Hélioland. Ce qui permit au "Air Survey Liaison Section", commandée par Freddy Hore, de préparer les cartes qui seront utilisées par le Bomber Command pour leur raid du 18 avril.

Le 1 janvier, à 9 heures du matin, Melsbroek fut attaqué par une quarantaine de Focke Wulf 190 et de Messerschmitt 109, qui tirèrent toutes leurs munitions en 25 minutes, pendant lesquelles ils ne rencontrèrent aucune opposition, du fait que nos canons Bofors avaient été reconfigurés dans un rôle antichar dans le contexte de l'offensive des Ardennes. Six Spitfire, six Mosquitos et onze Wellingtons du 34 Wing furent détruits; vingt-cinq personnes de l'unité furent touchées, dont six mortellement. L'ennemi était si exalté, qu'ensuite les pilotes allemands s'adonnèrent à un genre de spectacle acrobatique au-dessus de Bruxelles, ce qui leur occasionna quelques pertes lorsqu'ils tentèrent de regagner l'Allemagne.

En janvier, deux pilotes, à bord de Spitfires non armés, revendiquèrent chacun la destruction d'un avion ennemi. Harry Baker avait été attaqué à 25.000 pieds par deux Messerschmitt 163; après avoir essayé quelques manoeuvres, il engagea son avion dans un piqué vertical, dont il réussit à ressortir, non sans difficulté. Mais un des "Jets", qui avait tenté de le suivre, ne réussit pas sa ressource, et s'écrasa au sol.

Et puis, le 9 janvier, Leigh-Murray, à la sortie de la couche nuageuse dans la zone de Hamburg, se retrouva en formation avec un Junkers 88, sur lequel il effectua une attaque simulée. Le Ju 88 essaya de "virer à l'intérieur" du Spitfire, mais fut observé pour la dernière fois entrant dans les nuages à 3.000 pieds en vrille incontrôlée.

Les opérations de jour demeuraient routinières, tandis que quelques bonnes missions étaient effectuées de nuit, lorsque la météo était favorable; et quelques-unes des meilleures photographies de nuit furent prises lorsque le sol était recouvert de neige en janvier et février.

Une mission d'un nouveau type fut confiée au 69 Sqn durant l'Offensive des Ardennes; certaines positions spécifiques dans la zone du 12<sup>ème</sup> Groupe d'Armée US leur étaient attribuées, et, si quelque manifestation d'activité était observée, elle était transmise par radio vers les batteries concernées, qui avaient été équipées de matériel radio adéquat pour la cause. Malheureusement, par manque d'activité ennemie, il n'y eut pas d'observations satisfaisantes, bien que les communications furent testées et s'avèrent adéquates.

Le 69 Sqn continuait d'attirer l'attention de la FLAK.

Un incident hors du commun vaut la peine d'être rapporté: lors d'une manoeuvre d'évasion violente, le Sgt Thompson



ALL ROADS AND RAIL LINE  
OBSTRUCTED BY ALLIED BOMBS  
AT ST. VITH DURING HUN  
WINTER OFFENSIVE IN THE  
ARDENNES. 14.1.45.



ALLIED GLIDERS  
NEAR BASTOGNE  
JANUARY 1945



69 SQN Crew in front of Wellington JA 381  
Redmond, Devlin, Hayward, Sharp, Wetherall  
Malsbroek, Oct 1944





Indien zij enig teken van vijandelijke activiteit waarnamen, dienden zij dit langs de radio te melden aan de betrokken batterijen die hiertoe speciale radio's ontvangen hadden. Deze verbindingen werden uitgetest, en bleken perfect te werken, maar spijtig genoeg konden er, bij gebrek aan vijandelijke troepenbewegingen, geen doeltreffende salvo's afgevuurd worden.

Het 69 bleef een doelwit voor de vijandelijke flak, wat aan de basis lag van een buitengewoon incident: na een krachtig ontwijkingsmanoeuvre werd Sgt Thompson uit het ontsnappingsluik van zijn Wellington geslingerd, maar zijn voet geraakte klem in het vliegtuig. Hij bleef een tijdje in deze hachelijke positie hangen, maar slaagde er uiteindelijk toch in zich opnieuw in het vliegtuig te hijsen, met als enig gevolg een verstuipte enkel!!

Door een recente verandering in gebruikspolitiek mocht het 69<sup>e</sup> bij heldere maan bommen meenemen op zending, zodat ze zonder flares uitgeworpen konden worden. Aldus werden zes 250 ponders op 1 februari gedropt op WISSKIRCHEN, en, op een nacht in diezelfde maand, wierp Sandy Darby een volle lading van zestien bommen af boven WARBURG, nadat hij er een trein in het station had opgemerkt.

Begin februari telde de Wing 161 officieren, 216 senior N.C.O.'s en 1.468 manschappen. Dit totaal groeide toen, op 15 februari, de 1401 Met. Flt de Wing vervoegde. Deze Flight bleef tot het einde van de oorlog bij de Wing, en werd eerst bevolen door "Barmy" Balmforth, en later door "Clinker" Clyne. De aanwezigheid van de Met. Flt. was van onschatbare waarde voor de 34<sup>e</sup> Wing, die voor zijn opdrachten moest kunnen rekenen op nauwkeurige weersvoorzichten op honderden mijlen van het eigen vliegveld verwijderd.

Een van de voordelen van Melsbroek was de nabijheid van 2<sup>nd</sup> T.A.F. Headquarters, in Brussel. Niet alleen omwille van de talrijke en uiterst aangename party's, maar omdat hierdoor praktisch dagelijkse persoonlijke bezoeken mogelijk waren om de opdrachten te bespreken die altijd aan de Wing werden over gemaakt door het "Recce Center".

Het ging hier in feite om een gezamenlijke Landmacht - Luchtmacht dienst, onder voorzitterschap van Neville Whittingham en Peter Moulding, waar er veel besproken werd bij een tas koffie, en waar de telefoon 20 op 24 roodgloeiend stond. Zowel Neville als Peter, maar ook hun adjuncten - John Bishop ("Bish" - ex-140), "Li" Perry, John Barratt en Tom Palmer - kwamen regelmatig op bezoek in Melsbroek.

In maart begonnen de Legers opnieuw vooruitgang te boeken, en het gros van onze nachtelijke inspanningen werden gericht op het gebied tussen Maas en Rijn, waar dikwijls vijandige bewegingen werden ontdekt. De Mosquitos fotografeerden een grote variëteit aan doelwitten, onder meer ontladingsstations en rangeerterreinen. De conversie van "A" Flight van 140<sup>e</sup> Sqn tot nachtfotografie was juist op tijd beëindigd, zodat zij hun maximum inspanning konden leveren tijdens het oversteken van de twee grote rivieren door onze Legers. Dit bleek uitzonderlijk

fut éjecté par la sortie de secours d'un Wellington. Uniquement retenu dans l'avion par le pied, il resta dans cette position périlleuse pendant un moment, mais réussit à se rehisser à bord avec une entorse comme unique séquelle.

Un changement récent de tactique entraîna le 69 Sqn à emporter des bombes lorsque, par clair de lune, elles pouvaient être larguées sans utiliser des fusées éclairantes; six bombes de 250 livres furent ainsi lâchées le 1 février sur le village de Wisskirchen.

Ce même mois, un chargement de 18 bombes fut largué à Warburg par Sandy Darby, suite à l'observation d'un train à l'arrêt dans la gare.

Au début du mois de février, le Wing se composait de 161 officiers, 216 sous-officiers et 1.468 subalternes; ce nombre augmenta encore à l'arrivée du 1401 Flight Météo le 15 février.

Ce Flight demeura attaché au Wing jusqu'à la fin de la guerre, d'abord sous les ordres de "Barny" Balmforth, et ensuite de "Clinker" Clyne. Sa présence était précieuse pour le 34 Wing, dont le succès de la mission dépendait largement d'une prévision météorologique précise à quelques centaines de kilomètres de l'aérodrome.

Un des avantages de Melsbroek était la proximité du Q.G. du 2nd T.A.F. situé à Bruxelles; mis à part les festivités, qui étaient nombreuses et réjouissantes, des visites journalières permettaient de discuter les demandes de mission, qui étaient toujours transmises au Wing par le Centre de Reconnaissance. Il s'agissait en fait d'un Bureau Joint Armée/Force Aérienne présidé par Neville Whittingham et Peter Moulding: les discussions allaient bon train, et le téléphone était en utilisation continue de 20 heures sur 24! Neville et Peter se rendaient fréquemment à Melsbroek, ainsi que leurs adjoints, John Bishop ("Bish" - ancien du 140 Sqn), "Li" Perry, John Barratt et Tom Palmer.

Au mois de mars, les Armées reprirent leur progression et la majorité des missions de nuit était dirigée vers des zones s'étendant entre la Meuse et le Rhin, et où étaient observés de nombreux mouvements ennemis. Les Mosquitos photographiaient les déchargements de train, des gares de formation, et d'autres objectifs.

La conversion du "A" Flight 140 Sqn en photographie de nuit venait de se terminer; à temps pour qu'un effort maximum puisse être fourni tandis que les Armées opéraient leur traversée des deux grands cours d'eau. Ces missions s'avèrent de grande valeur: du fait des conditions météo défavorables pour la reconnaissance de jour, la majorité du renseignement était fournie par les missions de nuit.

Le 140 Sqn avait fourni un superbe effort; si on réalise que l'escadrille ne possédait que quatorze avions on ne peut que féliciter les équipes au sol qui ont pu maintenir un taux de servicibilité élevé. Du 21 au 26 mars, le 140 Sqn réalisa 53 sorties de nuit, dont 14 dans la nuit du 25 mars. Quelques missions intéressantes furent effectuées par le 69 Sqn, avec comme passager "mystérieux" un certain Sgt Earl, habillé en soldat, mais qui "travaillait" pour la Marine.



waardevol, vermits de weersomstandigheden de verkenning bij dag zodanig in de war stuurden, dat er een beroep moest gedaan worden op nachtverkenning, om aan de Legers een groot gedeelte van hun noodzakelijke en essentiële inlichtingen te kunnen bezorgen.

Onderstaande cijfers illustreren de machtige inspanning van 140, vooral indien U zich realiseert dat dit Sqn slechts over 14 vliegtuigen beschikte. De zeer hoge beschikbaarheidsgraad van de vliegtuigen zou tenandere nooit bereikt kunnen zijn zonder de buitengewone inzet van de "groundcrews", die hiervoor al onze achting verdienen. Tussen 21 en 26 maart inbegrepen voerde het 140 Sqn 53 nachtzendingen uit, waarvan 14 op de nacht van de 25e. Sommige interessante zendingen werden gevlogen door 69e, met een nogal mysterieuze Sgt Earl als passagier, die gekleed ging als soldaat, maar toch voor de Navy werkte. Met een speciaal voor dit doel ontwikkeld apparaat onderzocht hij of de Duitsers infra-rode zoeklichten gebruikten om de op til zijnde oversteek van de Rijn op te sporen. Tevens werd de Wing vereerd door een artikel in de "Sphere", waarin haar activiteiten beschreven werden, zeggende dat de Wellingtons tot 50 voet boven de grond zakten. Dit ontlokte de volgende opmerking van een N.C.O. bemanningslid van 69 Sqn: "Wat waren zij in God's naam zo hoog aan het zoeken??"

Toen het weer verbeterde, nam het werk overdag toe, en een ernstige inspanning werd geleverd om de basisdekking klaar te hebben voor het te laat was. Onze belangrijkste doelwitten waren de vliegvelden en de verbindingsmidelen.

Deze laatste zorgden voor drie buitengewone zendingen: Eerst kwam Trevor Moody, die op 5 maart het kanaal van Dortmund naar Ems fotografeerde in Ladbergen. Daaruit bleek eens te meer dat het onbruikbaar was. Deze informatie werd diezelfde avond om 9 uur uitgezonden door de B.B.C., en de C. in C. Bomber Command maakte, in een speciaal bericht, zijn gelukwensen over. Dan was er Ken Snell, die vanop 1.000 voet het viaduct van Altenbeken fotografeerde, op ongeveer 160 mijlen van Eindhoven.

Nadien was het Leigh-Murray, die opnieuw het Dortmund-Ems kanaal fotografeerde.

In maart werd Sandy Webb uit de Wing Support Unit gemuteerd, om opnieuw naar operaties op Typhoon terug te keren, en Gordon Cole ging zijn plaats innemen in Hartford Bridge. Sandy was in het 140e toegekomen in 1941, bij haar oprichting als 1416 Flight. Drie maanden in het Staff College niet te na gesproken, had hij onafgebroken gediend in dit Smaldeel of in de 34 Wing, waar hij verantwoordelijk was voor een groot deel van het beste wat er gepresteerd werd. Gordon werd, als Wing Commander Operations, opgevolgd door Red Hardiman.

Op 19 maart voerde een vijandelijke jet een bliksemanval uit op Melsbroek, en wierp hierbij een tiental bommen af, gelukkig zonder schade voor de Wing, en zonder slachtoffers. Op het einde van de maand werden twee Spitfires afgedeeld naar Gilze Rijen, waar zij proeven moesten uitvoeren om de lanceerinstallaties van de V-2 in de buurt

Il utilisait un équipement spécial, conçu pour découvrir si les Allemands utilisaient des phares de recherche infrarouge pour détecter l'imminence de la traversée du Rhin.

Le Wing eut également l'honneur d'avoir ses activités citées dans le "Sphere": on y rapportait que les Wellington volaient aussi bas que 50 pieds, ce qui suscita un commentaire d'un sous-officier du 69 Sqn: "Mais que font-ils donc à cette altitude?"

Les missions de jour reprirent avec l'amélioration du temps, de manière à pouvoir achever à temps la couverture de base; les objectifs prioritaires étaient les aérodromes et les communications.

Ceci produisait trois missions remarquables: l'une pour Trevor Moody, qui prit des photos du canal Dortmund-Ems à Ladbergen le 5 mars, ce qui démontra sa mise hors service. Cette information fut relayée par la BBC aux nouvelles de 21 heures; un message de félicitations pour cette mission fut envoyé par le Commandant du Bomber Command.

Les deux autres concernaient Ken Shell, qui avait photographié à 1.000 pieds le viaduc de Attenbeken, à 160 miles d'Eindhoven, et Leigh-Murray, qui avait à nouveau "couvert" le canal Dortmund-Ems.

En mars, Sandy Webb quitta le "Wing Support Unit" pour retourner en opérations sur Typhoon, tandis que Gordon Cole reprenait sa fonction à Hartford Bridge. Sandy avait rejoint le 140 Sqn quand il fut formé en 1941 au départ du 1416 Flight; mis à part trois mois au "Staff College", il était resté de façon continue au Sqn ou au Wing, où on lui devait la majorité du bon travail qui avait été réalisé. La place de Wing Commander, laissée libre par Gordon, fut reprise par Red Hardiman.

Le 19 mars, un "jet" effectua une attaque éclair sur Melsbroek, larguant une dizaine de bombes, mais sans causer de dommage, ni aux installations, ni au personnel. A la fin du mois, deux Spitfires furent détachés à Gilze Rijen, pour y effectuer des essais en vue de détecter les sites de lancement de V-2 près de Rotterdam; mais la pression de nos chasseurs-bombardiers, alliée à l'avance des Armées empêcha d'autres tirs de ces missiles par les Allemands. En conséquent, le détachement revint après quelques jours.

Le 24 mars, les Armées Canadiennes et Britanniques traversèrent le Rhin; ceci entraîna une diminution des missions de nuit par manque de précision des demandes, mais aussi parce que les communications n'étaient pas satisfaisantes.

Pourtant, quelques vols furent réalisés au-dessus de la Hollande et, plus tard, au-dessus des régions de Hambourg et de Oldenburg, mais sans observation de quelque intérêt. Le nombre de missions de jour diminua également; quoique, au début, les pilotes étaient aux premières loges pour observer les bombardements d'aérodromes et de centres de communications! Mais, chaque jour, il y avait de moins en moins de besoins sur la zone opérationnelle, et pour la fin avril, la mission normale du Wing avait cessé.





van Rotterdam op te sporen. De activiteiten van onze jager-bommenwerpers, en de doorstoot van onze legers, maakten het de Duitsers echter onmogelijk om nog meer van deze wapens te lanceren, zodat het detachement na een paar dagen terug kon keren.

Op 24 maart staken de Britse en Canadese troepen de Rijn over, en van dan af verminderde het aantal nacht-opdrachten, vermits de troepen hun behoeften niet konden voorspellen, en de verbindingsmogelijkheden niet voldeden. Er werden wel een paar opdrachten gevlogen boven Holland, en later zelfs tot Hamburg en Oldenburg, maar dit leverde over het algemeen weinig interessants op. Het aantal dagvluchten nam eveneens af, hoewel sommige piloten, in de beginfase, grootse plannen koesterden voor het bombarderen van vliegvelden en communicatiecentra! Maar, iedere dag, werd meer en meer van onze operatiezone ingepalmd, en, eind april, werd het normale werk van de Wing gestopt.

Op 7 april gaven de officieren een afscheidsfeest in de Mess, waarop veel vrienden uit Brussel uitgenodigd waren, maar het reglement voorzag dat alle burgers voor 23.00 U de Mess moesten verlaten! Don Twidale en zijn Catering Staff hadden gezorgd voor uitstekende spijzen en dranken, waardoor de Belgen waarschijnlijk een vals beeld kregen van ons leven in de Air Force. Nochtans genoot iedereen van de party, en wij mochten veel Stafleden van het H.Q. van de T.A.F. onder de gasten rekenen. Op 9 april hielden de soldaten eveneens een afscheidsparty, en, drie dagen later, begon de Wing haar herontplooiing naar Eindhoven.

Niemand zal beweren dat deze verhuis populair was, vermits wij ons onderkomen in Melsbroek na zes maanden hard werk volledig aan onze behoeften hadden aangepast, en dat de nabijheid van Brussel een grote bonus betekende. Eindhoven, daarentegen, had ons zeer weinig te bieden, en de tekortkomingen van het vliegveld, waar onze voorgangers weinig of niets gedaan hadden om de door de Duitsers achter gelaten wrakken op te ruimen, werden zeer scherp aanvoeld.

Vermits er van de oorspronkelijke zending praktisch niets over bleef, moest de Wing zijn energie op een ander manier in goede banen leiden. Het 69 Sqn was het meest ondernemend in dit domein, en zo kon Mike Shaw, op 18 april, de eerste anti-onderzeeboot patrouille langs de Nederlandse kust vliegen. De Duitsers hadden ons, met vestzakduikboten die langs de Nederlandse kust gebaseerd waren, zware verliezen toegebracht in de Noordzee, voornamelijk nabij de uitmonding van de havens van Antwerpen en Oostende. Het 69 Sqn kreeg toelating om dagelijks vier vliegtuigen in te zetten te Knokke; bewapend met ladingen tegen onderzeeërs moesten deze patrouilles de Duitsers ontmoedigen. Het is interessant om weten dat het 69 Sqn aldus haar oorspronkelijke opdracht, van vóór haar aansluiting bij de 34 Wing, terugvond. Ze hadden echter niet veel geluk: de enige onderzeeër van de Biber-klasse die ze konden waarnemen, slaagde erin, wegens de slechte zichtbaarheid, te ontkomen door te duiken vóór zij de aanval konden inzetten.



Nov 1944 16 SQN "DOWNTOWN" Brussels

Le 7 avril, les officiers organisèrent une fête d'adieu au Mess; de nombreux amis de Bruxelles y furent invités, mais, en application des règlements, tous les civils devaient avoir quitté le mess pour 23 heures. Grâce à Don Twidale et son équipe, il y avait à manger et à boire à profusion, ce qui donna probablement aux Belges une fausse impression sur le train de vie de la R.A.F.; mais chacun s'était bien plu, et parmi les invités on avait pu reconnaître un grand nombre d'officiers du Q.G. 2<sup>nd</sup> T.A.F.

Le personnel subalterne organisa sa propre fête le 9 avril et, trois jours plus tard, le Wing commençait son déploiement vers Eindhoven.

On ne peut pas dire que ce déplacement était populaire; en effet, après six mois de dur labeur, nos logements à Melsbroek avaient été adaptés à nos besoins. D'autre part, la proximité de Bruxelles constituait une grande attraction. Eindhoven avait peu à offrir en échange, et l'état de l'aérodrome était déplorable, du fait que nos prédécesseurs n'avaient pas fait grand chose pour ranger le désordre, laissé par les Allemands.

Du fait que la mission originale avait pour ainsi dire cessé d'exister, le Wing tenta de trouver d'autres moyens de dépenser son énergie. Le 69 Sqn était le plus entreprenant dans ce domaine, et le 18 avril, Mike Shaw effectua la première patrouille anti-sous-marine le long de la côte néerlandaise. Les Allemands avaient causé des pertes importantes en Mer du Nord, et particulièrement près des embouchures des ports d'Antwerpen et d'Oostende, par la mise en oeuvre de sous-marins de poche basés le long de la côte Hollandaise. Le 69 Sqn obtint l'autorisation d'envoyer chaque jour quatre avions à Knokke; armés de charges anti-sous-marines, leurs patrouilles avaient pour but de décourager les Allemands. Il est intéressant de noter que de cette manière, le 69 Sqn retrouvait le genre de mission qui était la sienne avant de rejoindre le 34 Wing. Cependant, ils ne furent pas très chanceux, car ils ne repérèrent qu'un sous-marin de la classe Biber; et, à cause d'une visibilité médiocre, celui-ci parvint à s'échapper en plongeant avant qu'une attaque puisse être effectuée.



Verder diende het 69 Sqn ook kaarten en foto's over te vliegen van Brussel naar het Hoofdkwartier van het Tweede Leger, dat ondertussen in de streek van Hannover was toegekomen.

Het 16<sup>e</sup> en het 140<sup>e</sup>, bevolen door Doug Frostick nadat Os Dobell, op 14 april, naar het Staff College van de Marine gestuurd was, voerden voornamelijk maritieme verkenningsvluchten uit langs de Noord-Duitse en Deense kust. Daar was er, tegen het einde van de maand, gebleken dat de vijand, in een wanhoopspoging, probeerde troepen naar Noorwegen te evacueren via de zee. Er werd zowel overdag als 's nachts gevlogen, en talrijke waarnemingen werden gerapporteerd. Zo meldde Tommy Thompson, op 3 mei, een konvooi van 200 schepen langs de Oostkust van Denemarken, en de vliegtuigen van Coastal Command en van 2<sup>nd</sup> T.A.F. traden onmiddellijk in actie. Deze laatste eisten de vernietiging op van 23 vaartuigen, en de beschadiging van 115 andere!

Op 5 mei werden alle zendingen geschorst, en op 7 mei werden de geruchten bevestigd, als zou Duitsland zonder voorwaarden gecapituleerd zijn. De smaldelen stopten de operaties, en de feestelijkheden konden beginnen.

Op 3 mei stortte een Anson, gepiloteerd door Gordon Hughes, neer na het opstijgen vanuit Suchteln: Gordon werd ernstig gekwetst, maar Michael Spender, enig passagier, overleefde zijn zware verwondingen niet. Michael was, sinds januari 1944, de "Senior Air Force Photographic Interpreter" van de Wing; in die functie was hij verantwoordelijk voor de eerste Air Force verslagen over alle zendingen die de Wing had uitgevoerd. Hij beschikte over een uitstekende en uitgebreide kennis in zijn domein, en begreep de problemen die men, na de overwinning, zou moeten oplossen. Zijn overlijden betekende een tragisch verlies voor de Dienst.

Hier is niet veel aan toe te voegen. Nadat de opwinding van de Zege was weggeëbd, startte de Wing met trainingsprogramma's met betrekking tot het Oostelijk front, en het uurrooster van vreedestijd werd ingevoerd. Philip McClean kwam Gordon Hughes vervangen als Wing Commander/Administration, en Bobby Pearson, pas terug van de "American Staff College Course", werd zijn Sqn Leader.

69 Sqn stuurde een detachement naar Aalborg, in Noord-Denemarken, om er een geodetische dekking uit te voeren van het gebied tussen Denemarken en Noorwegen. Na vijf erg aangename weken zat ook deze opdracht erop.

140 Sqn keerde in juli terug naar Engeland om uitgerust te worden voor een opdracht in het Verre Oosten, maar werd er, als gevolg van het einde van de oorlog met Japan, ontbonden in september.

69 Sqn keerde in augustus terug naar Engeland, en werd eveneens ontbonden.

16 Sqn bleef in Eindhoven tot september, en keerde dan terug naar Engeland, terwijl de rest van de Wing zijn tenten opplooiden en zich verspreidde, sommigen om hun bolhoed opnieuw op te zetten, anderen om militair te blijven.

Une autre mission du 69 Sqn fut le transport de cartes et de photographies de Bruxelles vers le Q.G. de la Seconde Armée qui, entre-temps, avait atteint la région de Hanovre.

Le 16<sup>e</sup> et le 140<sup>e</sup>, qui était commandé par Doug Frostick lorsque Os Dobell fut envoyé au Collège d'Etat-major de la Marine le 14 avril, furent principalement engagés dans la reconnaissance maritime le long de la côte Allemande du Nord et les côtes Danoises où, vers la fin du mois, l'ennemi avait été observé dans une tentative désespérée d'évacuer des troupes par la mer vers la Norvège. Les missions étaient effectuées de jour et de nuit, et de nombreuses observations furent rapportées, particulièrement le 3 mai lorsque Tommy Thompson renseigna, le long de la côte Est du Danemark, un convoi de 200 navires. Celui-ci fut immédiatement attaqué par les avions du Coastal Command et du 2<sup>nd</sup> T.A.F.; ce dernier revendiqua la destruction de 23 navires, et d'avoir causé des dégâts à 115 autres.

Le 5 mai, toutes les missions furent suspendues, et le 7 mai, confirmation fut reçue des rumeurs que l'Allemagne avait capitulé sans conditions; les escadrilles cessaient d'opérer, et les festivités pouvaient commencer.

Le 3 mai survint un accident lorsqu'un Anson, piloté par Gordon Hughes, s'écrasa au décollage près de Suchteln: Michaël Spender, le seul passager, succomba à ses blessures. Gordon fut sérieusement blessé. Michaël avait été le plus ancien Interprète-Photographe au Wing depuis janvier 1944; dans cette fonction, il avait été responsable des premiers rapports Air Force à propos de toutes les missions que le Wing avait effectuées. Il avait une parfaite et étendue connaissance des problèmes auxquels il avait fallu faire face pour arriver à la victoire. Sa mort constituait une perte tragique pour la Force.

Il n'y a pas grand chose de plus à dire. Après que l'excitation de la Victoire se soit tempérée, le Wing débuta des programmes d'entraînement concernant les problèmes d'Orient, et les horaires de temps de paix furent appliqués. Philip Mc Clean remplaça Gordon Hughes dans sa fonction de Wing Commander, et Bobby Pearson, rentré du cours d'Etat-major Américain, revint comme Squadron Leader.

Le 69 Sqn envoya un détachement à Aalborg, au Nord du Danemark, afin d'effectuer une "couverture" géodésique entre le Danemark et la Norvège, ce qui les occupa agréablement pendant cinq semaines.

Le 140 Sqn retourna en Angleterre en juillet, afin de se rééquiper pour l'Extrême-Orient; mais, avec la fin de la guerre contre le Japon, le 140 Sqn cessa d'exister en septembre. Il en fut de même du 69 Sqn, qui rejoignit l'Angleterre en août.

Le 16 Sqn demeura à Eindhoven jusqu'en septembre avant de rejoindre l'Angleterre; ce qui restait du Wing replia ses tentes et se dispersa, certains recoiffant leur chapeau melon, d'autres restant en service.



## LES DC-4's ET DC-6's AU 15e WING (Suite / Vervolg)

### Individual historical cards of the 6 four-engine Douglas aircraft operated by the Belgian Air Force

#### Abbreviations used

BAF : Belgian Air Force  
ccd : cancelled  
c/n : construction number  
C.o.A. : certificate of airworthiness  
del : delivered  
f/n : fuselage number  
c/s : radio-call sign  
rgd : registered  
tfd : transferred  
TT : total flying time  
wfu : withdrawn from use

#### **DOUGLAS C-54 KX1 OT-CWU**

Type	c/n	f/n
c-54A-10DC/R5D-1 built at Chicago 15/06/44	10326	57
/46		
27/04/47		
30/04/47		
05/05/47		
30/05/47		
03/06/48		
26/06/50		
10/50		
26/10/50		
08/11/50		
17/10/57		
29/05/70		
01/01/71		
14/06/71		
19/10/71		
29/02/72		
04/84		

del to U.S. Army Air Force - serial 42-72221  
and tfd to U.S. Navy - serial Ba.39173  
sold and rgd NC49539  
converted by Pacific Overseas Airlines, Ontario (California)  
bill of sale to SABENA (291.791 USD)  
del at Brussels - TT 36 h 51 (probably since Overhaul)  
C.o.A. reserved in Belgium - rgd OO-CBS operated for freight and passengers  
rgd in Belgian Congo - C.o.A. C.115 - 00-CBS  
immobilised for modifications previous sale to BAF  
sold to BAF 15 Wing/21 Sqn Melsbroek (12.098.000 BEF)  
checked and signed by BAF -TT 7.900 hr  
rgd KX1/OT-CWU  
00-CBS ccd in Belgian Congo  
slightly damaged by fire in hangar at Melsbroek - TT 12.040 hr  
last flight - TT 17.933 hr  
wfu and stored at Melsbroek  
tfd to Belgian Administration des Domaines  
bought in auction by Mr. J. Vermeersch, Torhout (Belgium)  
transported by road to Torhout  
displayed, dismantled on ground  
sold as scrap and broken up at Torhout by Mr O. Depoortere, Ostend/ Jan

#### **DOUGLAS DC-4 KX2 OT-CWV**

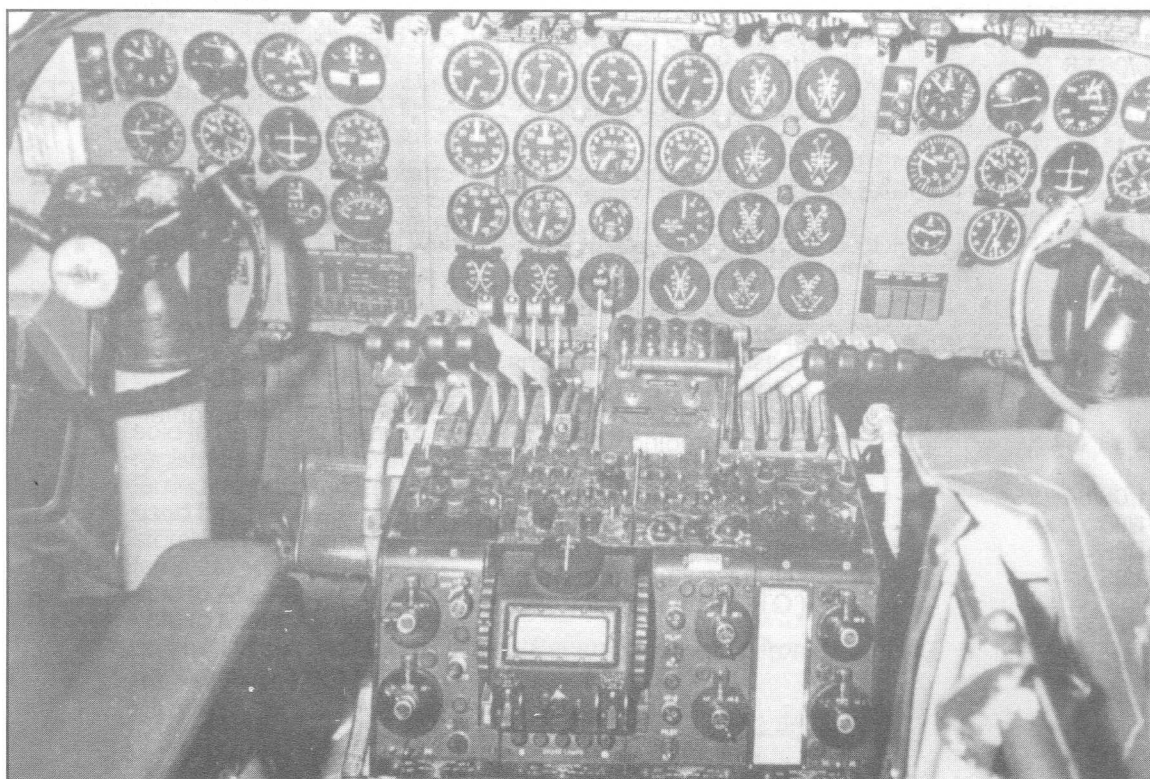
type	c/n	f/n
DC-4-1009 built at Santa Monica 21/05/46	42987	41
13/11/46		
18/05/54		
30/04/71		
14/06/71		
18/10/71		
14/03/72		
24/03/72		
11/04/72		
12/05/72		
13/06/72		
14/03/77		
/77		
beginning 1980's :		

del to D.D.L. - rgd OY-DFO - named "Rolf Viking"  
tfd to S.A.S. - rgd OY-DFO - named "Rolf Viking"  
del Copenhagen - Brussels for BAF 15 Wing/21 Sqn Melsbroek  
rgd KX2 OT-CWV - TT 15.791 hr  
wfu and ferried to Koksijde AFB for storage - TT 24.591 hr  
tfd to Belgian Administration des Domaines  
bought in auction by A.J. Walter (Aviation) Ltd, Horley (UK) (about 240.000 BEF)  
registration LN-TUR reserved for Norwegian Overseas Airways, Oslo  
registration withdrawn, as not imported in Norway  
rgd to Walter Aviation Ltd G-AZSI  
ferried from Koksijde to Southend (UK)  
flown to Stansted (UK)  
used to provide spare parts for British Air Ferries  
ATL.98 "Carvair" fleet, and progressively stripped  
G-AZSI ccd in UK  
tfd to Stansted Fire School  
used for fire practice  
completely destroyed





*KAMINA, Jul 1958 DC4 KX2*



*Cockpit DC6 KY1*





### **DOUGLAS DC-6A KY1 OT-CDA**

c/n 45458	f/n 984
built at Santa Monica	
initially ordered by Slick Airways and to be rgd N7819C, but ccd before delivery	
22/05/58	del to BAF
25/05/58	arrived at Brussels for 15 Wing/21 Sqn Melsbroek - rgd KY1/OT-CDA
21/05/59	leased to SABENA and registered to Etat Belge/Ministère de la Défense Nationale - C.o.A. 1245 - 00-SMR - TT 524 hr
14/09/59	last SABENA flight
12/10/59	OO-SMR ccd
12/10/59	returned to BAF - rgd KY1/OT-CDA
22/08/75	offered in exchange
01/11/75	new r-c/s BAF61
16/07/76	wfu and ferried to Koksijde for storage - TT 16.125 hr
08/76	taken over by Ets. A. Fontaine (Brussels) in exchange
01/77	sold to Secmafer Aviation/SFAIR (France)
01/77	registration F-BYCG reserved
04/77	ferried from Koksijde to Nice as F-BYCG
07/77	C.o.A. to SFAIR F-BYCG
	operated as freighter
31/12/79	ceasing SFAIR operations
15/01/80	sold to Westair International, Monument (Co, USA)
07 & 08/06/80	ferried Nice - Shannon - Gander for Tucson (AZ)
23/06/80	rgd to Westair - N37778
12/80	F-BYCG ccd in France
12/81	sold to Bayu Indonesia Air -rgd PK-BAX - named "Sadewa"
	operated as freighter
11/89	noted wfu in derelict state at the now closed Jakarta-Kemayoran Apt
09/91	ditto - used as spares
/94	after many years at Kemayoran airport, located at Bogor on the main Jakarta to Bandung road at km.85 - used as a café and restaurant, "DC 6 Aero Restaurant"

### **DOUGLAS DC-6A KY2 OT-CDB**

c/n 45518	f/n 998
built at Santa Monica	
initially ordered by Slick Airways and to be rgd N7820C, but ccd before delivery	
20/06/58	del to BAF
26/06/58	arrived at Brussels for 15 Wing/21 Sqn Melsbroek - rgd KY2/OT-CDB
22/08/75	offered in exchange
01/11/75	new r-c/s BAF62
23/07/76	wfu and ferried to Koksijde for storage - TT 14.583 hr
08/76	taken over by Ets. A. Fontaine (Brussels) in exchange
01/77	sold to Secmafer Aviation/SFAIR (France)
01/77	registration F-BYCH reserved
04/77	ferried from Koksijde to Nice as F-BYCH
06/77	C.o.A. to SFAIR F-BYCH
-	operated as freighter
31/12/79	ceasing SFAIR operations
06/80	sold to Aero B Venezuela
	rgd YV-293C - named "Maracaibo" - operated as freighter
/83 or /84	ceasing trading
	stored at Caracas Maiquetia Apt
21/08/84	sold and del to Trans-Air-Link
01/85	rgd to Trans-Air-Link, Miami (FL, USA) - N870TA
01/86	leased to Taca International
12/95	still current at Santa Domingo ('QT-CDB' still clearly discernible on fuselage)



### **DOUGLAS DC-6A KY3 OT-CDC**

c/n 444207	f/n 479
built at Santa Monica	
28/05/54	del to SABENA
28/05/54	rgd in Belgium - C.o.A. 1011 - OO-CTO
29/05/54	arrived at Brussels
03/54	converted by SABENA to DC-6C (for passengers and or freight)
/54 or /55	rgd in Belgian Congo - C.o.A. C.232 - 00-CTO
25/03/57	badly damaged on ground at Melsbroek, when collided with SABENA DC-7C
	Immobilised until 09/06/57 - TT 8330 hr
23/12/59	sold to BAF (55.000.000 BEF) - TT 16.163 hr - remained by SABENA
/59 or /60	fitted out with a nose radar
16/02/60	tfd to Belgian Ministère de la Défense Nationale and leased to SABENA until
01/10/60	handed over to BAF 15 Wing/21 Sqn Melsbroek - rgd KY3/OT-CDC -
	TT 17.863 hr
24/01/72	OO-CTO ccd in Belgium
22/08/75	offered in exchange
01/11/75	new r-c/s BAF63
03/02/76	wfu and ferried to Koksijde for storage - TT 31.770 hr
08/76	taken over by Ets. A. Fontaine (Brussels) in exchange
01/77	sold to Secmafer Aviation/SFAIR (France)
01w77	registration F-BYCI reserved
4,/77	ferried from Koksijde to Nice as F-BYCI
06/77	C.o.A. to SFAIR F-BYCI
04/78	noted at Nice still marked "OT-CDC" - operated as freighter
11/79	sold to "Westair International"
02/80	rgd to Jim Cullen, Monuments (Co/USA) - N486OM
09/81	sold to Bayu Indonesia Air rgd PK-BAY - named "Nakula" - operated as freighter
01/89	wfu at Jakarta
09/91	noted stored in derelict state at the now closed Jakarta Kemayoran Apt

### **DOUGLAS DC-6A KY4 OT-CDF**

c/n 44421	f/n 489
built at Santa Monica	
03/07/54	del to SABENA
07/07/54	arrived at Brussels
29/07/54	rgd in Belgium - C.o.A. 1007 - OO-CTP
29/07/54	rgd in Belgian Congo - C.o.A. C.233 -OO-CTP
08/54	converted by SABENA to DC-6C (for passengers and/or freight)
06/59	fitted out with a nose radar
23/12/59	sold to BAF (55.000.000 BEF) - TT 16.555 hr - remained by SABENA
16/02/60	tfd to Belgian Ministère de la Défense Nationale and leased to SABENA
	until 01/10/60
30/09/60	handed over to BAF 15 Wing/21 Sqn Melsbroek - rgd KY4/OT-CDF -
	TT 18.302 hr
24/01/72	OO-CTP ccd in Belgium
22/08/75	offered in exchange
01/11/75	new r-c/s BAF64
05/02/76	wfu and ferried to Koksijde for storage - TT 31.834 hr
08/76	taken over by Ets. A. Fontaine (Brussels) in exchange
01/77	sold to Secmafer Aviation/SFAIR (France)
01/77	registration F-BYCJ reserved
04/77	ferried from Koksijde to Nice as F-BYCJ
	used for spare parts for the 3 others (F-BYCG, -H, -I)
in 08/79	stored at Nice complete
27/08/79	ferried to Miami (FL/USA)
11/09/79	sold to Atlas Aircraft Corp - rgd N844TA
04/04/80	sold to Miami Air Lease Inc
28/11/80	crashed in sea near Bihimi Island, Bahamas, on-route from Miami to
	Bahamas - 2 crew killed



MELSBROEK "BATAVIA" 13.4.72

DC6 - Vertrek naar Marietta (U.S.A.) voor cursus C130

Départ pour Marietta (U.S.A.) pour le cours C130