



Driemaandelijks tijdschrift
Editie 3/97

Périodique trimestriel
Edition 3/97

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

Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable

YOU BOUGHT ME TIME

*You gave your lives in World War II,
And even though I fought with you
I lived - was it my due?
You bought me time!*

*Time to see my family grow,
See my grandkids faces glow-
Things that you will never know,
You bought me time!*

*Time to work and time to play
Watch a sunset after day.
Watch my garden grow in May,
You bought me time!*

*Played golf, tennis, football and bowls
Worked at my job, achieved my goals,
Wore many hats - played many roles,
You bought me time!*

*Fifty-years and even more,
I've lived since that so costly war,
No aircraft whine, no cannon roar,
You bought me time.*

*And now I'm over seventy,
I've had a life both full and free
I thank you all eternally -
You bought me time!*

Amie Hanenberg
Lake Worth, Florida
(On Vacation, 1996)

To the memory of all my fallen comrades, known and unknown, who by their supreme sacrifice gave a life and future to those of us who survived.

We are indebted to you, and remember you daily, not just on November 11, Armistice Day.



Membres d'Honneur - Ereleden

1. Pour leur témoignage d'intérêt, leur aide et leurs relations exceptionnelles, la qualité de MEMBRE d'HONNEUR "DAKOTA" a, le 21 mars 1997, été accordée à :

Voor hun blijken van belangstelling, de door hen verleende hulp en hun buitengewone verhoudingen, werd, op 21 maart 1997, de hoedanigheid van ERELID "DAKOTA" toegekend aan :

Juliette LISKA
André SCAILLET
André VANDENBORRE
Pierre DEMOL
«OLD TIMERS» 15 WING

2. La qualité de MEMBRE d'HONNEUR "DAKOTA" a, le 14 Juin 1997, également été accordée à :

De hoedanigheid van ERELID "DAKOTA" werd, op 14 juni 1997, eveneens toegekend aan:

Allan KINTON
Airgunner 69 Squadron R.A.F.
(Melsbroek Sep '44 - Apr '45)

"For the outstanding achievements and the efforts he puts forward to the lasting friendship and the accomplishment of the official remembrance of those who served the N°34 Wing R.A..F. at Melsbroek at the end of the Second World War"



The Documentation Center of the
15 Wing of the Belgian Air Force

★ Dakota ★

is proud to grant the quality of

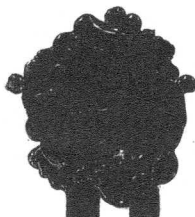
Member of Honor

to

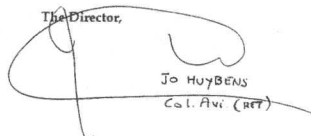
Allan Kinton
of No. 69 Squadron RAF

for the outstanding relationship and the efforts
he puts forward to the lasting friendship and
the accomplishment of the official
remembrance of those who served
the No. 34 Wing RAF at Melsbroek
at the end of the second world war.

Melsbroek, 14th June 1997



The Director,



JO HUYBENS
Col. Avic (ret)



Vaandel van de 15^e Vervoer en Verbindings Wing

1. BESCHRIJVING van het VAANDEL

- LEEIJW : verguld, bovenop een eveneens vergulde sokkel; gouden koord
- SOKKEL : lange kanten : "L'UNION FAIT LA FORCE 15 WING"
korte kanten : geen opschriften.
- VLAGGESTOK : in twee delen, verenigd door een koperen mof
- DOEK : van zijde, met gouden franjes, van 78 x 78 cm.

2. GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT.

Het Koninklijk Besluit N° 1394 van 26 november 1952 verleende een vaandel aan de 15^e Vervoer en Verbindings Wing van de Luchtmacht.

Dit vaandel werd, op 19 oktober 1954, door Z.M. Koning BOUDEWIJN aan Majoor Vlieger A. OGER overhandigd, op de "Esplanade du Cinquantenaire" te Brussel (1).

Het embleem wordt in zijn eenheid bewaard.

(1) : Journal / Dagblad *Le Soir*, 20 Octobre 1954

Réf.: "EMBLEMES et CITATIONS des UNITES" (1971)
Cdt Luc A. LECLEIR, Docteur en droit
Licencié en philosophie et lettres
Chef de la Section Historique
des Forces Armées Belges

Etendard du 15^e Wing de Transport et Communications

1. DESCRIPTION de l'ETENDARD

- LION : doré, monté sur socle doré également; cordelière d'or
- SOCLE : grandes faces : "L'UNION FAIT LA FORCE 15 WING"
petites faces : aucune inscription.
- HAMPE : en deux pièces unies par un manchon en cuivre
- TABLIER : en soie, à franges d'or, de 78 x 78 cm.

2 HISTORIQUE

L'arrêté royal N° 1394 du 26 novembre 1952 attribua un étendard au 15^e Wing de Transport et Communications de la Force Aérienne.

Cet étendard fut remis à Bruxelles, Esplanade du Cinquantenaire, le 19 octobre 1954 par S.M. le Roi BAUDOIN au Major Aviateur A. OGER (1).

Cet emblème est conservé à son unité.



DAKOTA in YORK

Uitgenodigd door "OUDGEDIENDEN" van het 140 Sqn R.A.F., begaf een afvaardiging van "DAKOTA" zich naar YORK, waar dit Smaldeel, op 26 en 27 september, haar jaarlijkse bijeenkomst organiseerde. U herinnert zich nog wel dat zij "RECCE" Mosquito's opereerden vanuit Melsbroek van september 1944 tot april 1945.

Na een rustige overvaart met de "FERRY" van Zeebrugge naar Hull (14 uren) werden wij opgewacht door Squadron Leader D.F.C. "Bobby" PEARSON, die ons de prachtige schoonheid van het natuurreservaat van de "MOORS" liet bewonderen; na deze omweg van 150 Km, die de moeite waard was, voegden wij ons bij de rest van het "Squadron" in York. Wij hadden reeds kennis gemaakt met de meerderheid van hen, toen zij, op 14 juni ll., in Melsbroek waren ter gelegenheid van de "34th Wing R.A.F. REUNION".

Ons verblijf in YORK werd gekenmerkt door twee gedenkwaardige avonden in "R.A.F. style", tijdens dewelke wij nog meer te weten konden komen over hun "MELSBROEK PERIOD", en nogmaals overstelt werden met documenten -kaarten, pilot's Notes, foto's, . . .), die deze oudgedienden zeer zorgvuldig bewaard hadden : . . . een echte buitenkans voor onze documentatie !! Het hoogtepunt van de "officiële" avond kwam toen Allan KINTON, tot zijn grootste verrassing en niet zonder ontroering, erkend werd als "Erelid van DAKOTA".

Toch kregen wij ook nog de gelegenheid York te bezoeken, deze historische stad, die voornamelijk bekend is om haar talrijke geschiedkundige resten, haar "MINSTER" (tweede grootste Engelse kathedraal na CANTERBURY), en haar prachtig spoorwegmuseum.

DAKOTA à YORK

A l'invitation des "anciens" du 140 Squadron R.A.F., une délégation du "DAKOTA" se rendit à YORK, où se tenait, les 26 et 27 septembre, la réunion annuelle de cette escadrille qui, souvenez-vous, opérait ses Mosquitos "RECCE" à MELSBROEK de septembre 1944 à avril 1945.

Après une croisière paisible en "FERRY" de Zeebrugge à Hull (14 heures !), nous fûmes accueillis par le Squadron Leader D.F.C. "Bobby" PEARSON qui nous fit admirer la majestueuse beauté de la réserve naturelle des "MOORS"; détour de 150 Km qui en valait la peine, avant que nous rejoignons le reste du "Squadron" à YORK. Nous avons eu l'occasion de faire connaissance avec la plupart d'entre eux, alors qu'ils étaient venus à la réunion du 34^e Wing R.A.F. à Melsbroek le 14 juin dernier.

Notre séjour à YORK fut ponctué par deux soirées "R.A.F. - style" mémorables, au cours desquelles nous eûmes l'opportunité d'en apprendre encore davantage sur leur "période Melsbroek" et de recevoir (une fois de plus) des documents - cartes, pilot's notes, photos, . . . - que ces anciens avaient conservés précieusement : quel régal pour notre documentation !

Le point d'orgue de la soirée "officielle" fut la reconnaissance d'Allan KINTON comme membre d'honneur "DAKOTA", . . . à sa grande surprise, et non sans émotion.

L'occasion nous fut quand même laissée de visiter cette ville historique qu'est YORK, reconnue pour ses vestiges nombreux, son "Minster" (deuxième cathédrale anglaise après Canterbury), et son prestigieux musée du chemin de fer.



A. KIRK
140 SQN

B. PEARSON
16 SQN

J. TAYLOR
16 SQN



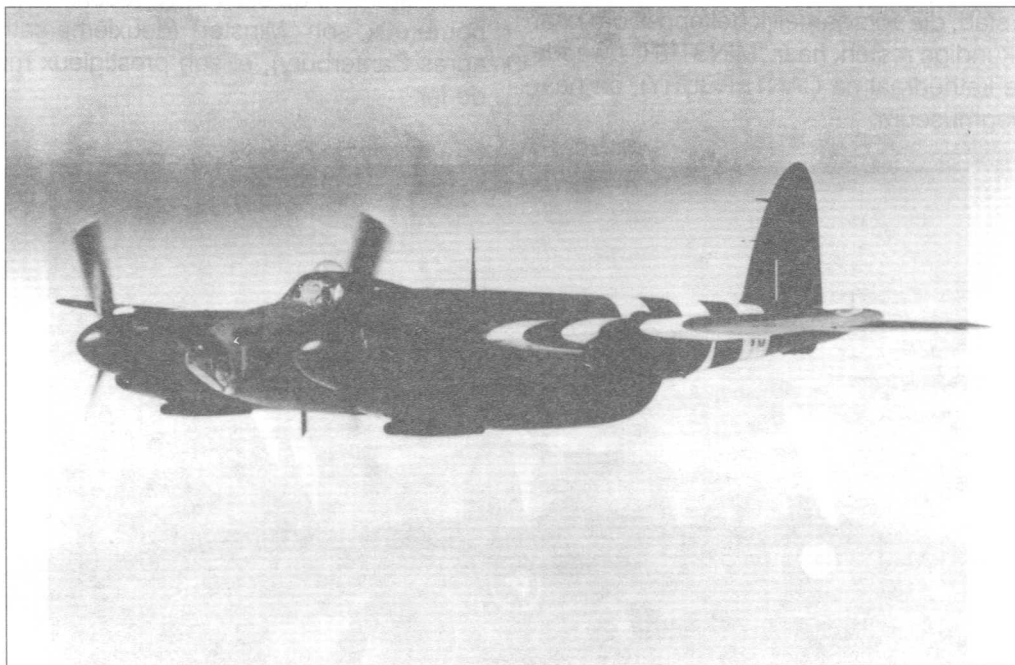
York - Allan Kinton et Juliette Liska,
notre précieuse collaboratrice,
onze gewaardeerd medewerkster

Met spijt in het hart moesten wij op 28 september afscheid nemen van deze "anciens" die, zonder enige twijfel, geschiedenis hebben gemaakt, en met wie wij nauwe vriendschapsbanden hebben gesmeed.

"Many special thanks to Arthur KIRK, Bobby PEARSON, Jim TAYLOR, Melville LIVINGSTONE, Stan HAYWARD, Allan KINTON, Walter LE MAY, Dennis BEADLE, Gordon WINSKILL, F.J. SEWARD, Benny BENNET and G. MERRIMAN".

C'est avec regret que, le 28 septembre, nous prenions congé de ces "anciens" qui ont, sans nul doute, écrit une page d'histoire, et avec qui nous avons établi des liens d'amitié certains.

"Many special thanks to Arthur KIRK, Bobby PEARSON, Jim TAYLOR, Melville LIVINGSTONE, Stan HAYWARD, Allan KINTON, Walter LE MAY, Dennis BEADLE, Gordon WINSKILL, F.J. SEWARD, Benny BENNET and G. MERRIMAN".



MOSQUITO PR 140 SQN / 34 WING Sep 1944

Based at Melsbroek and returning from a daily morning mission to photograph German North Sea Ports. On this day, a pre-arranged rendez-vous was made with a fellow Mosquito Crew to take the photograph with a hand-held F24 camera.

(Photo Basil Jackson)



Opdracht B4R /75F 33 BRUSTEM

Helder en zonnig weer doet de meeste mensen aan vakantie of aan zalig nietsdoen denken. Maar niet bij iedereen roept de aanwezigheid van de zon een sfeer van "dolce farniente" op. In het Exploitatie en Studiecentrum voor Fotografie (ESCF) brengt een stralende zon het maken van luchtfoto's met zich mee.

Op zo een heerlijke dag waren wij bij Commandant vlieger Coertjens van het E.S.C.F. te gast. Reeds een tijdje ligt er een opdracht voor het maken van luchtfoto's te wachten, die voor de vernieuwing van stafkaarten onmisbaar zijn. Het is de opdracht B 4R/75 F 33 Brustem. Wellicht vraagt U zich als lezer af wat die groep letters en cijfers wel te betekenen hebben. Kijk, het gaat eenvoudig om de vernieuwing van de stafkaarten van de zone Brustem. De hoofdletter B is de afkorting van België, 4 R duidt aan dat men aan de vierde herziening (R van revision) toe is, terwijl 75 het jaartal aanduidt. Tenslotte is F 33 Brustem (F = feuille of blad) de identificatieaanduiding van het blad van de stafkaart waarop de opdracht betrekking heeft.



PERCIVAL PEMBROKE

Tien op tien voor het weer

Met deze aanduidingen alleen kan men natuurlijk niet onmiddellijk de lucht in. Er zijn nog heel wat voorbereidingen te treffen. Een eerste voorwaarde om een fotografische opdracht te kunnen uitvoeren is gunstig weer. Wegens dat imperatief moet men natuurlijk vooraf weten hoe de meteorologische omstandigheden zijn boven het betrokken gebied. Daarom telefoneert Eerste Sergeant-Majoor Verheyden naar de weerkundige dienst om te vernemen hoe het met het weer boven Bierset en Brustem gesteld is. "Zicht meer dan tien kilometer, ten/ten blue sky of tien op tien voor het weer", zijn ongetwijfeld aanduidingen die gunstige werkomstandigheden laten voorzien.

Nu eens zien hoe het met de planning gesteld is. De aangeduide Percival Pembroke werd tijdens het dagelijks nazicht technisch in orde bevonden. Dus ook van die kant zijn er geen hinderpalen.

Mission B4R/75F 33 BRUSTEM

Dès que le beau temps revient, la plupart d'entre nous n'aspirent plus qu'aux vacances ou à une douce nonchalance.

Pourtant, le retour des beaux jours n'est pas le signal du "dolce farniente" pour tout le monde.

Au Centre d'Exploitation et d'Etude de la Photographie de la Force Aérienne (CEEP) le moindre rayon de soleil est mis à profit pour faire de la photographie aérienne.

C'est donc par une belle journée ensoleillée que nous avons rendu visite au commandant-aviateur Coertjens qui dirige le CEEP.

Depuis quelque temps déjà une mission de photographie aérienne, indispensable à la mise à jour des cartes d'état-major était prévue. C'était la mission B4R-75 F33 Brustem.

Sans doute vous demandez-vous ce que ce groupe de lettres et de chiffres peut signifier : il s'agit simplement de renouveler les cartes d'état-major de la zone de Brustem.

La majuscule B est l'abréviation de Belgique, 4R évoque la quatrième révision, tandis que 75 indique le millésime. Enfin, F33 Brustem (F = feuille) est la désignation de la carte d'état-major sur laquelle porte la mission.

Météo : Dix sur dix

Les seules indications de la météo ne suffisent pas pour décoller. De nombreuses préparations sont encore nécessaires.

La première nécessité pour une mission photographique est néanmoins un temps favorable. Il faut donc s'enquérir des conditions atmosphériques au-dessus de la zone concernée. Dans ce but, le 1^{er} sergent-major Verheyden s'enquiert auprès du service météorologique de la situation au-dessus de Bierset et de Brustem. "Visibilité plus de dix kilomètres, 10-10 blue sky, soit dix sur dix pour le temps".

Ces indications sont la garantie de bonnes conditions de travail.

Voyons maintenant comment est fait le planning. Le Percival Pembroke qui fera la mission a subi la vérification technique quotidienne : il est en ordre. De ce côté, pas de problèmes.

Enfin, l'Institut Géographique Militaire (IGM) donne le feu vert et fournit toutes les indications utiles. Cet organisme dresse chaque année une liste de missions. Pour chacune d'elles, un dossier parvient au centre d'exploitation et d'étude de la photographie. Il contient toutes les indications concernant la zone à photographier, et sa division en bandes. On y trouve aussi différentes indications utiles telles que l'altitude de vol, les appareils photographiques à utiliser et, enfin, le nombre de photos demandées.

A la verticale ou en oblique

Tout est donc favorable pour exécuter le plan de vol. Le 1^{er} sergent-major Verheyden prévient la 21^e escadrille et on désigne un navigateur.



Tenslotte vanwege het Militair Geografisch Instituut (M.G.I.) is ook de toelating gegeven en zijn alle nodige gegevens verstrekt. Elk jaar stelt deze instelling een lijst van opdrachten op. Voor elke zending wordt dan aan het Exploitatie- en Studiecentrum voor Fotografie een dossier overgemaakt. Dit omvat alle gegevens betreffende de zone en haar indeling in banden die gefotografeerd moeten worden. Verder vindt men er ook nog de noodzakelijke aanduidingen zoals de vluchthoogte, de te gebruiken camera's en tenslotte het aantal te maken foto's.

De lucht in

Alles is dus gunstig om de geplande vlucht uit te voeren. Eerste Sergeant-Majoor Verheyden verwittigt het 21^{ste} Smaldeel en er wordt een navigator aangeduid. .

Eerste Sergeant-Majoor Thesias (*), fotograaf, begeeft zich naar de briefing. Samen met de navigator, Kapitein Huggenberger, wordt het ganse dossier doorgenomen.

Terwijl de piloot en de navigator zich klaarmaken en de laatste schikkingen voor de vlucht treffen, is de fotograaf reeds druk in de weer met het testen van de fotografische apparatuur die zich aan boord van de Pembroke bevindt. Dit nazicht neemt de vorm aan van een lege cameratest. Wanneer dit alles voorbij is wordt de film in het magazijn aangebracht.

Zowat een uur na de briefing stijgt het toestel op met Adjudant-Chef Vlieger Elen aan de stuurknuppel. Na een vlucht van een twintigtal minuten nadert de Pembroke de zone Brustem. Onze piloot trekt nu zijn machine op tot op 9.960 voet, de hoogte die voor verticale luchtopnamen gewenst is. Om goede verticale luchtopnamen te verwezenlijken moet het vliegtuig in een constante horizontale baan de zone overvliegen. De camera is vastgeankerd op de vloer en de lens wordt loodrecht op het te fotograferen terrein gericht. Het gebeurt ook wel vaak dat er opdrachten voor schuine luchtfotografie worden uitgevoerd. Technisch is dat niet zo eenvoudig vermits de fotograaf dan met een handcamera zijdelings uit de deur van het toestel het terrein viseert.

En nu veel foto's nemen

Eens de gepaste hoogte bereikt, kruipt de navigator in de neus van de Pembroke. Het vliegtuig wordt door hem naar de juiste band geleid. Van zodra de gewenste vliegrouete en het afgesproken beginpunt bereikt is verwittigt hij met een "Camera on". Onmiddellijk volgt het « Camera on » van de fotograaf die zijn fotoapparatuur ingeschakeld heeft. De film rolt, het diafragma en de snelheden worden op elkaar ingesteld al naargelang de weersomstandigheden. Bij dit alles heeft onze fotograaf meer dan de handen vol. Hij moet rekening houden met de schommelingen van het vliegtuig en er voor zorgen dat de camera steeds in evenwicht is. En alsof dit alles nog niet voldoende is moet hij ook nog een steekkaart bijhouden waarop het beginuur en het aantal foto's genoteerd wordt. Gelukkig voor hem worden een aantal gegevens zoals de hoogte, de tijd en de belichtingstijd automatisch op de film geregistreerd.

Le 1^{er} sergent-major Thésias(*), photographe, se présente au briefing. Avec le navigateur, le capitaine Huggenberger, il étudie tout le dossier.

Alors que le pilote et le navigateur se préparent et fixent les toutes dernières dispositions de vol, le photographe n'a que peu de temps pour tester l'équipement photographique qui se trouve à bord du Pembroke. Cette vérification prend la forme d'un test photo à vide. Lorsque tout cela est terminé, le film est placé dans le magasin.

Une heure après le briefing, l'appareil se trouve sur la piste d'envol avec l'adjudant-chef aviateur aux commandes. Après une vingtaine de minutes de vol, le Pembroke atteint la zone de Brustem. Le pilote amène sa machine à 9.960 pieds, l'altitude requise pour les prises de vues à la verticale. Pour réaliser de bonnes photos à la verticale, l'avion doit survoler la zone en un vol constamment horizontal. L'appareil est ancré au plancher et l'objectif est dirigé verticalement vers le terrain à photographier.

Il arrive souvent que la mission consiste à réaliser des photographies en oblique. La technique n'est pas si simple puisque le photographe doit dans ce cas se pencher avec un appareil à la main par la porte latérale de l'appareil et viser le terrain.

Une fois la bonne altitude atteinte, le navigateur rampe jusque dans le nez du Pembroke.

C'est lui qui amène l'avion en bonne position. Aussitôt atteinte la ligne de vol et le point donné pour le début des prises de vues, le navigateur crie: "Camera on". Immédiatement, le photographe embraye son appareil photo. Le film tourne, le diaphragme et les vitesses sont fonction des conditions météorologiques. Le photographe en a vraiment plein les bras.

Il doit tenir compte du roulis et prendre garde à ce que l'appareil photo reste bien en équilibre.

Et comme s'il n'en avait pas assez déjà, il doit encore tenir un relevé sur lequel figure l'heure de début et le nombre de photos prises. Heureusement pour lui, certaines données comme la hauteur, l'heure et le temps de pose sont enregistrées automatiquement sur le film.



Schuine lucht fotografie - Photographie aérienne oblique



Moeilijkheden waarmee men rekening moet houden

De opnamevlucht is goed bezig wanneer plots de controletoeren van Brussel meldt dat een burgervliegtuig de zone zal kruisen. Onmiddellijk moet de aan gang zijnde opdracht gestaakt worden. Ja, dat is het soort pech waarmee onze vliegende fotografen geconfronteerd worden. Maar kom, genoeg gesakkerd, herbeginnen is er goed voor... en het behoort tot de stel. Opnieuw de juiste band opzoeken, terug op de juiste hoogte aanvliegen en men kan terug in gang schieten. Misschien interesseert het onze lezers te weten dat bij het nemen van luchtfoto's steeds de richting west-oost of oost-west gevlogen wordt.

Op zijn steekkaart noteert Eerste Sergeant-Majoor Thesias 14 uur 16 minuten. De laatste foto's zijn geschoten. De terugkeer naar de basis verloopt vlot.

Wij zijn nog maar pas geland en of er staat reeds een voertuig van het Militair Geografisch Instituut op ons te wachten. Die mannen nemen dadelijk de koffer met de filmen over.

Voor ons was het een interessante trip. Voor het trio echter dat door de piloot, de navigator en de fotograaf gevormd wordt, was het een opdracht van intensief en vermoeiend werk. "Gedurende drie uren onophouden dezelfde hoogte houden zonder gebruik te maken van de automatische piloot vraagt heel wat concentratie", vertrouwt ons Adjudant Chef Vlieger Elen toe. En wij, voor wie dit alles totaal nieuw is, kunnen niets anders doen dan het maar geloven. Wanneer een doorgewinterd piloot het ons zegt zal het wel waar zijn...

Dewandeleer Paul
VOX 03 JUL 75

(*) Heden is Robert THESIAS één van de overtuigde vrijwilligers van ons Documentatiecentrum.

Un vol fatigant

On est en train de prendre les clichés de vol, quand la tour de contrôle de Bruxelles annonce brusquement qu'un avion civil va pénétrer dans la zone. On doit immédiatement suspendre les clichés en cours. C'est le genre de contre-temps que nos photographes du ciel peuvent rencontrer. Mais rien ne sert de maugréer, il faut recommencer, ce sont les risques du métier. Mais avant tout, il faut retrouver la bande de terrain, et revenir à la bonne hauteur.

Le lecteur sera sans doute étonné d'apprendre que pour la photo aérienne, on vole toujours d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est.

Le premier sergent-major Thesias note les dernières photos sur sa fiche. Le retour à la base se passe sans incident.

L'avion a à peine atterri que déjà un véhicule de l'Institut Géographique Militaire s'avance pour emporter la valise contenant le film.

Pour nous, le voyage fut intéressant, mais pour le trio formé par le pilote, le navigateur et le photographe, ce fut un travail intensif et fatigant.

"Cela demande beaucoup de concentration de voler à la même hauteur pendant trois heures sans arrêt et sans faire usage du pilote automatique, nous a confié l'adjudant-chef aviateur Elen.

Le métier de pilote a parfois un côté fastidieux...

VOX 03 JUL 75
Paul Dewandeleer

(*) Aujourd'hui, Robert THESIAS est un des bénévoles assidus de notre "Centre de Documentation"



Robert Thesias "aux commandes" de sa caméra

Aan de bediening van zijn fototoestel



“HOT NEWS”

Met veel plezier melden wij u dat de PEMBROKE RM-7, transportvliegtuig dat van 1953 tot 1976 gebruikt werd in de 15^e Wing, binnenkort terug keert naar de Wing.

Deze nieuwe aanwinst is een milde schenking van de N.V. Park Molenheide te Helchteren, vertegenwoordigd door zijn Afgevaardigde Bestuurder Mr. VANHERK Marc Jr., die wij hiervoor hartelijk danken.

Het vliegtuig zal nog dit jaar overgebracht worden, en dit gebeuren zal op een gepaste wijze gevierd worden.

Op die wijze zal ook het 21^e Smaldeel vertegenwoordigd zijn in ons “historisch park”, . . . en wordt onze zeer actieve restauratieploeg voor een nieuwe, bijkomende uitdaging geplaatst.

“HOT NEWS”

Nous avons la joie de vous apprendre l'arrivée prochaine du PEMBROKE RM-7, avion de transport du 15^e Wing en utilisation de 1953 à 1976.

Cette nouvelle acquisition est une donation généreuse de la S.A. Park Molenheide à Helchteren, représentée par son administrateur délégué Mr. VANHERK Marc Jr., que nous tenons ici à remercier vivement.

Le transfert sera encore effectué cette année, et l'événement sera répercuté comme il se doit.

De cette manière, la 21^e Escadrille sera également présente dans notre “parc historique”, . . . et constituera un défi supplémentaire pour notre très active équipe de restauration.



RM7 ^{te}
à Molenheide 1997

RM7 *in vlucht*
en vol 1965





Goed nieuws komt nooit alleen ...

Op 27 oktober l.l. werd onze verzameling aangevuld met een praktisch complete cockpit van een C-119, met name het instrumentenpaneel, de centrale console, de stoelen voor piloten en navigator, en andere accessoires.

Deze aanwinst was mogelijk dank zij één van onze trouwe leden, Mr. Carlos VANDENBROUCKE, die al jaren dit erfstuk van de 15^e Wing bewaarde, en het aan "DAKOTA" overhandigde in ruil voor vier schietstoelen (Mirage, F-84, . . .) die afgestaan werden door de Sectie Lucht van het Legermuseum, die wij hierbij eveneens hartelijk danken.

Het instrumentenpaneel dat wij reeds konden bemachtigen dank zij Mr. Dirk DEBRUYNE, zal deel uitmaken van de permanente tentoonstelling die wij zullen organiseren in onze C-119 CP-10, die wij aan het restaureren zijn.

. . . Wie zou ons een DC-3 willen toevertrouwen ?

RESTORE BOXCAR

Het is reeds een tijdje geleden sinds wij een laatste stand van zaken gaven over de vorderingen van de restauratie van "onze" C-119. Sindsdien is onze ploeg "tovenaars" met reuzenschreden vooruit gegaan.

Elke maandag van het jaar hebben zij voortdurend gewerkt aan ontmanteling, plaatwerk, afschuren, schilderen, en onverpoosd duizenden klinknagels geplaatst.

Hoe verder ze vorderen, hoe meer corrosie, hooi, . . . en vogelnesten ze vinden. Uit respect voor de natuur hebben ze de werkzaamheden aan de rechter motor tot een later tijdstip uitgesteld, om er een vogelnestje te laten uitbroeden. Deze jongen fladderen nu waarschijnlijk vrolijk rond in het kwartier Groenveld!

Het resultaat van hun "volharding" is verbazend: de vleugels werden gemonteerd, de helft van de romp werd herschilderd, de (blauwe) "SIOUX" en de immatriculatie identificeren reeds het "kunstwerk" van onze ploeg.

Eens te meer bedanken wij de Maintenance van de 15^e Wing, alsook de 21^e Log Wing voor hun hulp, zonder uiteraard onze leden te vergeten, wiens geldelijke bijdragen ons toelaten de noodzakelijke werktuigen, onderdelen, verf, enz. . . aan te kopen.

De eindfase van het zware werk, namelijk het monteren van de "booms", is voor binnenkort. . . .

Une bonne nouvelle n'arrive jamais seule ...

Le 27 octobre dernier, notre collection s'enrichissait d'un cockpit quasi complet du C-119, à savoir tableau de bord, console centrale, sièges des pilotes et navigateur, et d'autres accessoires.

Cette acquisition fut possible grâce à l'un de nos fidèles membres, Mr. Carlos VANDENBROUCKE, qui conservait depuis des années cet ensemble du patrimoine du 15^e Wing, et qui le confia au "DAKOTA" en échange de quatre sièges éjectables (Mirage, F-84, . . .) cédés par la Section Air du Musée de l'Armée, que nous tenons également à remercier.

Le tableau de bord déjà en notre possession grâce à Mr. Dirk DEBRUYNE, fera partie de l'exposition permanente qui sera disposée dans notre C-119 CP-10 en cours de restauration.

. . . Qui serait disposé à nous confier un DC-3 ?

RESTORE BOXCAR

Voilà un certain temps que nous n'avions fait le point concernant l'état d'avancement de la restauration de "notre C-119"; et depuis lors, notre équipe de "magiciens" a avancé à grand pas.

A l'ouvrage tous les lundis de l'année, ils ont poursuivi les travaux de démontage, tôlerie, ponçage, peinture, fixé sans relâche des milliers de rivets.

Au fur et à mesure qu'ils progressent, ils découvrent de nouvelles corrosions, du foin, . . . et des nids d'oiseaux. Respectueux de la nature, ils ont remis à plus tard des travaux sur le moteur droit, afin d'y laisser éclore une cuvée d'oisillons qui égayent sans doute aujourd'hui le quartier Groenveld!

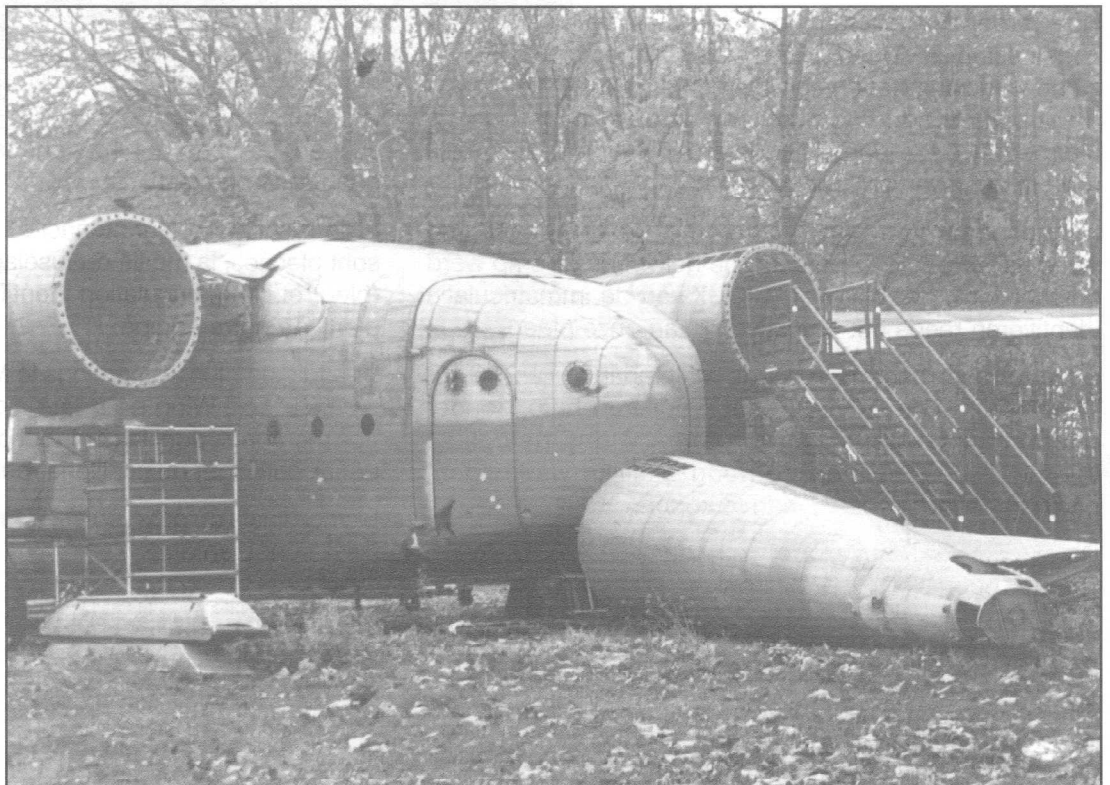
Et le résultat de leur "ténacité" est surprenant: les ailes sont placées, la moitié du fuselage est peinte, le "SIOUX" (bleu) et l'immatriculation identifient maintenant l'"œuvre d'art" de notre équipe.

Une fois de plus, remercions le Maintenance du 15^e Wing et le 21^e Log Wing pour leur aide, sans oublier celle de nos membres, dont la contribution financière permet d'acquérir outillage, quincaillerie, peinture, etc. . . .

L'étape finale du gros œuvre, à savoir la pose des "booms", c'est pour bientôt. . . .



Nov 97 CP10 OT-CAJ

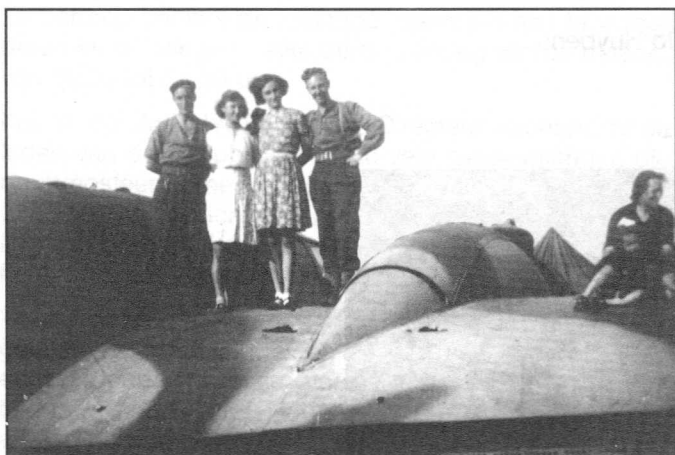


Nov 97 "Booms" ready for installation



Op zoek naar een WELLINGTON

Tijdens de "34 Wing RAF Reunion" van 14 juni i.l. te Melsbroek, had Melville Livingstone, air gunner van 69 Sqn, graag de plaats willen bezoeken waar "zijn" Wellington een noodlanding had moeten maken. Hij herinnerde zich slechts de naam van de plaats, Nieuwrode, waarvan hij dacht dat het tussen Melsbroek en Evere lag. Nadat hij ons een kopij van zijn "logbook" had toegestuurd, konden wij met de opzoekingen van start gaan. Het bleek dat het gebeuren zich had voorgedaan op 21 april 1945, tijdens een vlucht van Eindhoven naar Evere.



Apr 1945 te à Nieuwrode

Hubert Verstraeten, een van onze toegewijde leden, nam de zaak ter harte, en ontdekte dat Nieuwrode (ten zuiden van Aarschot) inderdaad op de route ligt die op die dag door de Wellington 533 gevlogen werd.

Zijn speurwerk (van deur tot deur) in dit gehucht van Holsbeek leverde hem vanaf augustus zeven personen op die zich deze "crash" nog herinnerden, een ervan was zelfs een ooggetuige.

Deze noodlanding, gevolg van motorpech, was ten andere meesterlijk uitgevoerd, vermits er geen enkel slachtoffer was. Melville Livingstone herinnerde zich dat ze geland waren in de nabijheid van een kloosterschool, want het duurde niet lang voor het vliegtuig omringd was door nieuwsgierigen, waarvan veel kinderen. De bemanning deelde "souvenirs" uit, zelfs hun parachutes. . . .

Tot op heden is H. Verstraeten er niet in geslaagd eigenlijke "resten" van het toestel terug te vinden (het werd waarschijnlijk weggevoerd door een ploeg van het RAF-Regiment), . . . maar hij blijft hopen. Hij kon daarentegen wel, en dat is even belangrijk, enkele originele foto's bemachtigen die getuigen van het ongeval. U vindt ze terug in dit artikel.

A la recherche d'un WELLINGTON

Lors de sa participation à la réunion du 34^e Wing RAF le 14 juin à Melsbroek, Melville Livingstone, air gunner du 69 Sqn, avait souhaité se rendre à l'endroit où "son" Wellington avait dû faire un atterrissage forcé. Il se souvenait seulement du nom de la localité, Nieuwrode, qu'il situait entre Melsbroek et Evere. Nous ayant fait parvenir une copie de son "logbook", nos recherches purent se préciser. En effet, l'"événement" s'était produit le 21 avril 1945, lors d'un vol entre Eindhoven et Evere.

Un de nos membres assidus, Hubert Verstraeten, se mit donc à l'ouvrage, découvrant que Nieuwrode (au Sud d'Aarschot), se situe effectivement sur la route volée par le Wellington 533 ce jour-là.

Faisant du "porte à porte" dans cette entité de Holsbeek, il parvint, dès le mois d'août, à retrouver sept personnes qui se souvenaient du "crash", dont même un témoin visuel.

L'atterrissage, suite à une panne de moteur, avait d'ailleurs été effectué avec maîtrise, puisqu'il n'y eut aucune victime. Melville Livingstone se souvenait qu'ils s'étaient posés près d'une école-couvent, car peu après, l'avion était entouré de curieux dont beaucoup d'enfants, à qui ils avaient distribué des "souvenirs" dont des parachutes.



Quelques jours plus tard - Les sœurs Blocks en robes "coupées" dans les parachutes de l'équipage du Wellington.

Enkele dagen later - De zusters Blocks in kledjes "gesneden" uit de valschermen van de Wellington bemanning



M. Livingstone was vanzelfsprekend uiterst tevreden toen wij hem, tijdens ons recent bezoek in York, de resultaten van onze opsporingen meedeelden.

Om deze gebeurtenis te herdenken zijn wij van plan de acteurs en de getuigen te herenigen in Nieuwrode "Kraaikant", waarschijnlijk volgende lente. . .

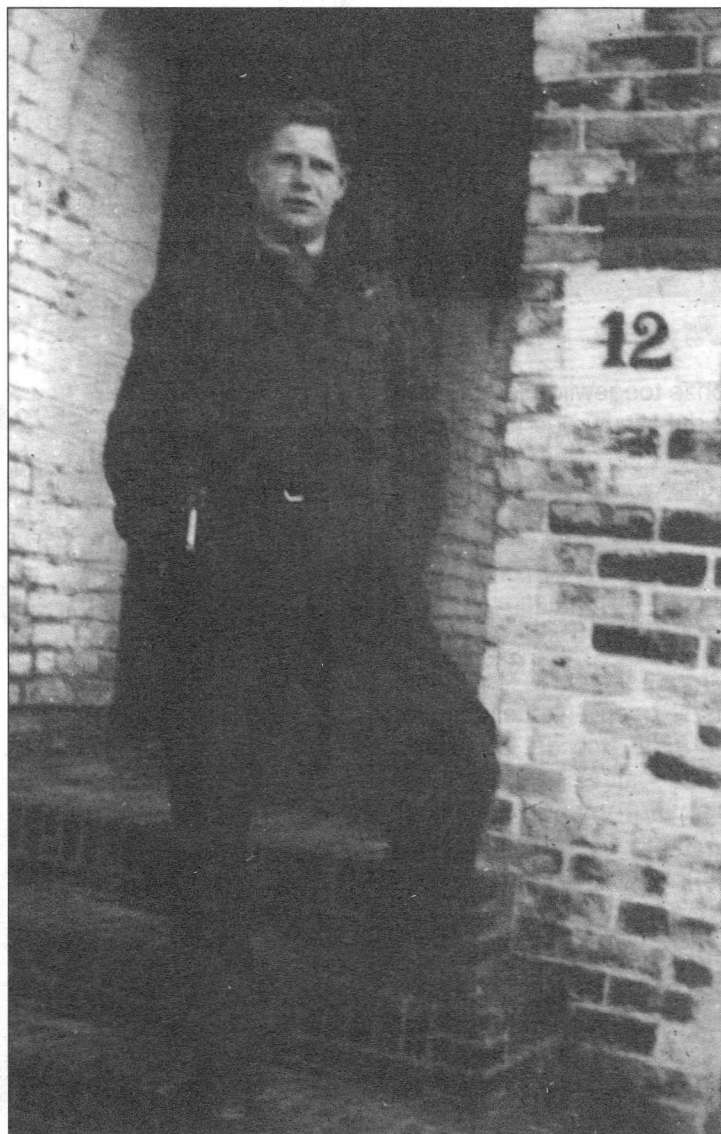
Jo Huybens

Jusqu'à présent, H. Verstraeten n'est pas encore parvenu à retrouver des "restes" de l'avion, celui-ci ayant probablement été évacué par une équipe du RAF Regiment; . . . mais il ne désespère pas. Mais, tout aussi précieux, il put ramener quelques photos originales qui témoignent de l'accident, et que nous reproduisons dans cet article.

Je ne vous dis pas la satisfaction de M. Livingstone lorsque nous lui apprenions les résultats des recherches lors de notre rencontre récente à York.

Pour commémorer cet événement, nous réunirons à Nieuwrode "Kraaikant" acteurs et témoins, au printemps prochain, sans doute.

Jo Huybens.



Melville Livingstone - Melsbroek, 1945



Flight Simulator Club

Ongewone activiteit in het DAKOTA Centrum op zondagmorgen, 21 september 1997: mensen van allerlei slag en ouderdom zeulen de trappen op met volledige computer-configuraties, die in een minimum van tijd opgesteld zijn, sommige worden zelfs verbonden in een lokaal netwerk. Vanaf 10 uur begint het "serieuze" werk: instructies vragen aan de "toren", motoren opstarten, taxiën naar "holding 25 Left", cleared for take-off. . . de terminal van Zaventem, en de hangars van de 15^e Wing verdwijnen (virtueel) onder onze vleugels. . . : de "Flight Simulator Club / BELGIUM - Afdeling Brabant" doet zijn "maidenflight" in onze infrastructuur.

Ze hebben immers de toelating gekregen hier te vergaderen en te "vliegen", elke derde zondag van de maand, van 10.00 tot 17.00 uur.

Kol. Vl. o.r. Jo HUYBENS, onze Directeur, verwelkomt de leden van deze club, alsook de vele nieuwsgierigen die de atmosfeer komen opsnuiven, en Jan CUYPERS (Tel. 02/2519100), oprichter van de (nederlandstalige) afdeling van Brabant, bedankt ons voor de geboden gastvrijheid, en biedt alle aanwezigen een welkomstglas aan.

Voor deze "première" kwamen een vijftigtal geïnteresseerden (clubleden en gasten) opduiken. Op de eerstvolgende "normale" vergadering, op 19 november, telden wij een twintigtal leden, met een tiental computers en één netwerk.

Guido NAESSENS, de huidige voorzitter, richtte in februari 1991 de "FLIGHT SIMULATOR CLUB BELGIE" op, die nu reeds een kleine 300 enthousiaste leden telt, verspreid over gans België.

De club bestaat uit verschillende regionale afdelingen (sommige zelfs franstalig) o.a. in Brussel, Gent, Kleine Brogel, Kortrijk. . . De plaatsen waar bijeenkomsten doorgaan worden "luchthavens" genoemd, en hebben een "luchthavencommandant" als plaatselijke verantwoordelijke.

De club organiseert meetings, cursussen (radionavigatie en kaartlezen), rallies en wedstrijden en heeft contacten met gelijkaardige verenigingen in het buitenland. Tijdens de vergaderingen kunt u, in het kader van "vliegen op computer", informatie uitwisselen en problemen voorleggen en bespreken.

Gelukkig dient u geen computerexpert of gebreveerde piloot te zijn om aan te sluiten. Het lidgeld bedraagt 1.000 F per jaar en hiervoor krijg je een lidkaart, een tijdschrift (maandblad "AIRMAIL"), en een voordelkaart (waarmee sommige winkels u tot 10% voordeel geven op hard- en software). Verdienstelijke leden kunnen, na (cursus en) examen IFR en VFR een diploma, "vleugels" en hun immatriculatie krijgen.

De gebruikte software (voornamelijk Microsoft's FLIGHT SIMULATOR - in allerlei versies) kan aangevuld worden met bijkomende "scenery", "aircraft", "adventures", etc. . . die door sommige leden ontwikkeld, en als "share- of freeware" ter beschikking gesteld wordt (zowel op diskette

Flight Simulator Club

Activité hors du commun au Centre DAKOTA, ce dimanche matin 21 septembre 1997: des gens de tout âge et condition nous arrivent avec des configurations complètes d'ordinateurs, qui sont montées dans un minimum de temps. Certains sont même connectées en réseau local. A partir de 10.00 Hrs le travail "sérieux" commence: demander des instructions à la "tour", démarrer les moteurs, taxier vers le "holding 25 Left", cleared for take-off, . . . le terminal de Zaventem, ainsi que les bâtiments du 15^e Wing disparaissent (virtuellement) sous nos ailes. . . : le "Flight Simulator Club / BELGIUM - Afdeling Brabant" fait son "maidenflight" dans notre infrastructure.

Ils ont en effet obtenu l'autorisation de s'y rassembler et d'y "voler" chaque troisième dimanche du mois, de 10.00 à 17.00 Hrs.

Le Col. Avi. e.r. Jo HUYBENS, notre Directeur, accueille les membres de ce club, ainsi que les nombreux curieux qui sont venus "prendre la température". Puis, c'est au tour de Jan CUYPERS (Tél. 02/2519100), fondateur de la section (flamande) du Brabant de nous remercier pour l'hospitalité et d'offrir un verre d'accueil.

Pour cette "première", il y avait une cinquantaine d'intéressés (membres et invités). Lors de la réunion suivante (le 19 novembre) l'on pouvait dénombrer une vingtaine de membres, qui avaient amené une dizaine d'ordinateurs et un réseau.

C'est Guido NAESSENS, le Président actuel, qui fonda en février 1991, le "FLIGHT SIMULATOR CLUB BELGIUM", qui compte déjà de près de 300 membres enthousiastes dans toute la Belgique.

Le club se compose de plusieurs divisions régionales (dont certaines francophones), e. a. à Bruxelles, Gand, Kleine Brogel, Courtrai, . . . Les endroits où se tiennent les réunions sont nommés "aéroports", et ils ont un "commandant d'aéroport" comme responsable local.

Le club organise des meetings, des cours (navigation-radio et lecture de carte), rallies et concours, et entretient des contacts avec des organisations similaires à l'étranger. Pendant les réunions, vous pouvez échanger des informations, soumettre et discuter des problèmes, le tout en rapport avec le "vol sur ordinateur".

Heureusement, il n'est pas nécessaire d'être expert en ordinateurs ou pilote breveté pour adhérer au club. Pour 1.000 FB par an, vous pouvez devenir membre, et vous recevrez une carte l'attestant, une publication mensuelle ("AIRMAIL") et une carte de réduction (jusque 10% sur vos achats hard- et software dans certains magasins). Les membres peuvent aussi, après (cours et) examen IFR et VFR, obtenir un diplôme, des ailes et leur immatriculation.

Les programmes utilisés (principalement les différentes versions du FLIGHT SIMULATOR de Microsoft) peuvent être



als op Internet. . .). Dit verhoogt het realisme van de simulatie ten zeerste (kijk maar eens vanuit de controle-toren van Zaventem hoe die B-737 van SABENA over het vliegveld taxiëert, met de toren van Diegem en de gebouwen van de 15^e Wing in de verte. . . of wat dacht u van deze nadering en landing bij nacht op runway 25 Left? Feeëriek schouwspel. . .).

Sommigen laten bovendien zo weinig mogelijk aan de verbeelding over: geen "gewone" joystick, maar een heuse stuurknuppel, throttles, voetenstuur, koptelefoon, verbinding (via lokaal netwerk) met lokale verkeerstoren en vluchtleiding, pilotenuniform, . . . Dat alles stelt uiteraard nogal hoge eisen aan de "hardware", en computers, gebaseerd op Pentium MMX-200, met een werkgeheugen tot 32 en zelfs 64 Mb, 3-D videokaart met 8 Mb geheugen, 15- en 17 inch schermen, geluidskaarten met boxen om "U" tegen te zeggen, 4 Gbyte hard disks. . . zijn geen uitzondering: "the sky is the limit!". . .

Weliswaar geen goedkoop hobby om "state of the art" te blijven, maar gelukkig kan het ook iets minder !! . . .

Voor informatie betreffende de overkoepelende "FLIGHT SIMULATOR CLUB" kunt u terecht bij :

Guido NAESSENS
Lusthoflaan, 1
B-9030 GENT - MARIKERKE
Tel. : 075:81.89.56

of zelfs via Internet: <http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Hanger/1955>

(op deze site vindt u eveneens gegevens, foto's, etc. over "Luchthaven" Zaventem/Melsbroek in onze DAKOTA centrum)

Voor de (Nederlandstalige) Afdeling Brabant kunt u zich wenden tot Jan CUYPERS (02/251.91.00), en bent u uiteraard steeds welkom op een van hun maandelijkse bijeenkomsten in ons "DAKOTA Centrum" (elke derde zondag van 10.00 tot 17.00 Uur).

Jos Ackermans

"upgraded" avec des "scenery", "aircraft", "adventures", etc. . . . développés par certains membres, et distribués comme "share- ou freeware" (aussi bien sur disquettes que sur Internet . . .). Ceci augmente beaucoup le réalisme de la simulation (observez seulement, à partir de la tour, ce B-737 SABENA taxiant sur l'aéroport avec, dans le fond, l'église de Diegem et les bâtiments du 15^e Wing, . . . ou faites une approche et atterrissage de nuit sur la 25 L : Féérique!!)

Certains poussent le réalisme très loin: point de "joystick" ordinaire, mais bien un vrai manche, des throttles, des palonniers, des écouteurs avec micro pour entrer, via réseau local, en communication avec la "tour de contrôle", uniforme de pilote. . . Tout ceci exige évidemment un "hardware" performant, et des ordinateurs, basés sur Pentium MMX-200, avec une mémoire de 32, voir 64 Mb, des cartes vidéo 3-D avec 8 Mb de mémoire, des moniteurs 15 et 17 pouces, des cartes sons avec des enceintes acoustiques impressionnantes, des disques durs de 4 Gbyte, ne sont pas des exceptions: "the sky is the limit!". . . Vraiment pas un hobby bon marché pour rester "state of the art", mais, heureusement, ça marche aussi avec un peu moins. . .

Pour des informations sur le "FLIGHT SIMULATOR CLUB" vous pouvez prendre contact avec :

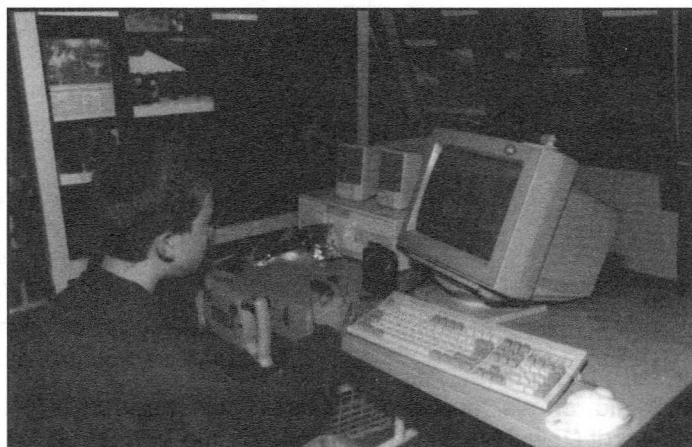
Guido NAESSENS
Lusthoflaan, 1
B-9030 GENT-MARIKERKE
Tél. : 075/81.89.56

ou même via Internet: <http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Hanger/1955>

(sur ce site vous trouverez également des photos et informations sur l'"Aéroport" Zaventem/Melsbroek, dans notre centre "DAKOTA")

Pour la section (flamande) de Brabant: contactez Jan CUYPERS (02/251.91.00) ou, mieux, venez assister à une de leurs réunions en notre "Centre DAKOTA" (chaque troisième dimanche du mois de 10.00 à 17.00 Hrs).

Jos Ackermans





Dank U ...

Aan al onze leden en hun genodigden die, door deel te nemen aan onze "MOSELPARTY" van 15 november, eens te meer bijgedragen hebben tot de bloei van ons centrum, en ons steunproject ten voordele van "BUZO ZONNEGROEN" (buitengewoon onderwijs)

Wij waren met meer dan drie honderd om de uitstekende weekdieren te "degusteren" die gratis geleverd werden door de firma van ons lid Clary VAN DURMEN, die wij hierbij speciaal bedanken, zonder "Nono" NIELS te vergeten, die ons de erg gesmaakte "SAUVIGNON" leverde.

Wij danken eveneens de 15^e Wing voor het ter beschikking stellen van de Officiersmess, en ook het personeel voor hun prestatie die, zoals wij dat van hen gewoon zijn, voorbeeldig was.

Onze gelukwensen gaan ook naar de leerlingen van het Instituut Emile GREYSON (CERIA Campus te ANDERLECHT), die ons bijstonden dankzij de tussenkomst van een ander lid, Guy VAN OVERSTRAETEN.

Hartelijk dank ook aan de "ARTISANS BRASSEURS" van NAMEN, en INTERBREW voor hun "erg gesmaakte" bijdrage, en, last but not least, aan de "HONKY TONK TILDONK COUNTRY DANCERS" voor de "Western" animatie van deze dag.

... En aan allen, al dan niet leden, die zich volledig ingezet hebben om van deze dag een waar succes te maken.

J. HUYBENS

Geacht Lid,

Het einde van het jaar nadert met rasse schreden, en bij die gelegenheid wens ik u te bedanken voor uw trouw aan ons project.

U bent nu met ongeveer 400 om ons te steunen, zowel op moreel als op materieel vlak; zonder uw bijdragen hadden wij nooit aan het huidige ritme de nieuwe ontwikkelingen kunnen verwezenlijken.

Vandaar dat wij ons veroorloven nogmaals beroep te doen op uw vrijgevigheid om uw lidgeld van 1998 te storten.

Wij blijven u erkentelijk, en vergeet niet dat u nog steeds welkom bent in ons centrum, elke maandag en woensdag vanaf 13.00 u, alsook elke 3^e zondag van de maand vanaf 10.00 u.

Merci ...

A tous nos membres et invités qui, par leur participation à notre "FETE AUX MOULES" du 15 novembre, ont contribué, une fois de plus, à l'essor de notre centre et à notre projet de soutien au "BUZO ZONNEGROEN" (enseignement spécial).

Nous étions plus de trois cents à déguster les délicieux mollusques offerts gracieusement par la société de notre membre Clary VAN DURME, que nous tenons à remercier spécialement, ainsi que "Nono" NIELS, pour la fourniture de l'excellent "SAUVIGNON".

Nos remerciements également au 15^e Wing pour la mise à disposition du Mess Officiers, de même qu'au personnel pour sa prestation "habituelle", c'est à dire exemplaire. Nos félicitations aux élèves de l'institut Emile GRYSOEN (Campus CERIA ANDERLECHT), de la partie grâce à l'intervention de notre membre Guy VAN OVERSTRAETEN.

Merci encore aux "ARTISANS BRASSEURS" de NAMUR et à INTERBREW pour leur contribution particulière, et, last but not least, aux "HONKY TONK TILDONK COUNTRY DANCERS" pour l'animation "Western" de la journée.

... Et à tous ceux, membres et autres, qui se sont dévoués pour que cette journée soit un succès.

J. HUYBENS

Cher membre,

La fin de l'année approche à grands pas, et c'est l'occasion de vous remercier de votre fidélité à notre projet.

Vous êtes près de 400 maintenant à nous soutenir, aussi bien sur le plan moral que sur le plan matériel; sans votre contribution, les progrès réalisés n'auraient pu l'être à ce rythme.

Nous nous permettons, dès lors, de faire appel une nouvelle fois à votre générosité pour le règlement de votre cotisation pour 1998.

En vous assurant de notre reconnaissance, sachez que vous êtes toujours le bienvenu en notre centre, le lundi et le mercredi à partir de 13.00 h, ainsi que chaque 3^e dimanche du mois à partir de 10.00 h.



Eerste Airbus in dienst bij de 15° Wing
Premier Airbus en service au 15° Wing



L'A310-200, ex Singapore Airlines, immatriculé CA01, arrivé au 15 Wing le 29 Sep 97
De A310-200, ex Singapore Airlines, geïmmatriculeerd CA01, komt aan in 15 Wing op 29 Sep 97