



Driemaandelijks tijdschrift
Editie 1/98

Périodique trimestriel
Edition 1/98

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

Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable



DAKOTA
C-47 SKYTRAIN



25 jaar later
25 ans plus tard



Il y a 25 ans ...

Premier "PARA DROP" à partir d'un C-130 du 15^e Wing, 16 mars 1973

Vendredi matin, la visibilité sur l'aérodrome de Melsbroek était loin d'être exceptionnelle. Néanmoins, le Colonel Terlinden, Commandant du 15^e Wing de Transport, qui dispose à présent de dix nouveaux "HERCULES", donna le "vert".

Ce signal mettait fin à la longue attente des para-commandos qui, depuis jeudi (il y avait du brouillard et un plafond nuageux bas), étaient prêts pour leur x-ième saut.

Mais celui-ci avait quelque chose de particulier, parce que, pour la première fois, les "bérrets rouges et verts" allaient sauter d'un C-130 belge, le nouvel avion de transport dont notre pays a commandé douze exemplaires pour un montant d'environ 3 milliards.

Les para-commandos qui prirent place à bord de l'appareil pesant se sentaient très honorés de participer à ce premier saut, mais également le Colonel Segers, le Commandant du régiment paracommado, et le Major Everaert, le Commandant du Centre d'Instruction à Schaffen. Tous deux portent le parachutisme dans l'âme, et n'ont pas manqué l'opportunité laissée par le prévisionniste météo. Pour le Colonel Segers, il s'agissait en fait d'un premier et d'un dernier saut, puisqu'il prendra congé de son régiment à la fin du mois, après l'avoir dirigé avec efficacité depuis quelques années. En temps que Chef du Personnel de la Force Terrestre, il aura bien sûr encore l'occasion de pratiquer le parachutisme, mais le saut d'hier était bien le dernier dans sa fonction de Commandant du Régiment.

Il était environ 10 heures lorsque le C-130, piloté par le Major Hoeben et le Commandant Van Bever (co-pilote) prit son envol. Moins d'une demi-heure plus tard, le "Hercules" apparut au-dessus de Schaffen à sa vitesse de croisière de 540 Km/h. Un léger brouillard était toujours présent, mais il n'y avait pas de vent. Un peu plus tard le "ready to go" précipitait les paras dans le vide. Le Colonel Segers sautait le premier, suivi du Major Everaert; en un minimum de temps, les 22 parachutistes avaient quitté l'appareil. Et voilà bien un des gros avantages de l'"Hercules": 64 paras peuvent sauter de l'avion en 32 secondes à peine.

Le Colonel Segers était enchanté du parachutage et de l'atterrissement qui se sont déroulés sans anicroche.

L'Hercules de la Force Aérienne Belge offre en outre l'avantage de pouvoir transporter la plupart des véhicules utilisés par les para-commandos, ainsi que l'hélicoptère Alouette. Il peut également emporter deux CVRT, les véhicules de reconnaissance blindés de la Force Terrestre.

De plus, le C-130 peut utiliser des pistes d'atterrissement dont l'infrastructure est en principe insuffisante.

Cette dernière possibilité s'applique aussi bien en approche dans des conditions météo défavorables sur des terrains sommairement aménagés, que sur des zones de largages pour les troupes aéroportées et leur matériel.

Le C-130 ouvre donc une ère nouvelle, également pour les parachutistes.

25 jaar geleden ...

Eerste "PARA DROP" uit een C-130 van de 15^e Wing, 16 maart 1973

De zichtbaarheid was vrijdag voormiddag rond het militaire vliegveld van Melsbroek maar zo en zo. Maar Kolonel Terlinden, de bevelhebber van de 15^e transportwing, die nu reeds over 10 nieuwe "Hercules" toestellen beschikt, zette niettemin het sein op groen. Meteen kwam er een einde aan het eindeloos wachten voor de paracommado's, die sinds donderdag (toen was er veel mist en hing het wolkendek te laag), klaar werden gestoomd voor hun zoveelste sprong.

Maar deze keer was het wel iets speciaal. Want voor de eerste keer zouden de groene en wijnrode baretten springen vanuit een Belgische C-130, het nieuwe vrachtvliegtuig, waarvan ons land er twaalf voor een bedrag van om en bij de 3 miljard heeft besteld.

De paracommado's, die gisteren in de logge kist stapten, vonden het een bijzondere eer dat zij er voor de eerste sprong bij waren. Maar ook Kolonel Segers, de bevelhebber van het Paracommadoregiment en Majoor Everaert, de commandant van het Bekwamingscentrum te Schaffen, die beiden het parachutespringen in het hart hebben, lieten de kans van de weermaker niet voorbij gaan.

Voor Kolonel Segers was het eigenlijk de eerste en de laatste sprong, want eind deze maand neemt hij afscheid van zijn regiment dat hij sinds enkele jaren doeltreffende leiding heeft gegeven. Als personeelschef bij de Landmacht zal hij natuurlijk ook nog wel aan parachutespringen doen, maar de sprong van gisteren was dus inderdaad wel zijn laatste sprong als regimentscommandant.

Het was ongeveer 10 u. toen de C-130, geïpiloteerd door Majoor Hoeben en Commandant Van Bever als tweede piloot, het luchtruim koos. Een klein halfuurtje later verscheen de "Hercules" die een normale kruissnelheid heeft van 540 Km/u boven Schaffen. Daar hing nog een beetje mist, maar er stond geen wind.

Een weinig later kwam het gekende "ready to go" en één voor één wierpen de para's zich in de diepte. Kolonel Segers sprong het eerst, dan Majoor Everaert. In een minimum van tijd hadden de 22 valschermspringers het vliegtuig verlaten. En dat is nu weer één van die grote pluspunten van de "Hercules": precies 64 parachutisten kunnen in nauwelijks 32 seconden het vliegtuig verlaten. Kolonel Segers was opgetogen over de parachutage en de landing die zonder blauwe plekken verliep.

De "Hercules" van de Belgische Luchtmacht biedt overigens het grote voordeel dat het de meeste voertuigen, gebruikt door de paracommado's, alsook de helikopter Alouette kan vervoeren. Twee CVRT, de gepantserde verkenningsvoertuigen van de Landmacht kunnen eveneens aan boord van de C-130 worden genomen. Bovendien kan het toestel worden gebruikt op landingsplaatsen die op gebied van infrastructuur onvoldoende zijn.

Deze laatste mogelijkheid is zowel van toepassing bij de naderingsvlucht in slechte meteorologische omstandigheden op summier ingerichte terreinen, als bij naderingsvluchten naar dropzones voor luchtlandingstroepen en materiaal. De C-130 opent dus nieuwe horizonten, ook voor de valschermspringers.



Le RM 7 est de retour ...

Ainsi qu'annoncé dans notre dernière édition (Dakota News 3/97), nous avons eu le plaisir de recevoir le Pembroke OT-ZAG, ou RM 7, de la S.A. «Park Molenheide» à Houthalen (Limbourg), où il «reposait» depuis plus de vingt ans.

C'est le 12 janvier dernier, par une matinée au parfum de printemps, que se mettait en place une équipe qui allait procéder au démontage de l'avion juché au sommet de trois piliers à trois mètres du sol.

Une petite route sinuuse permettait tout juste l'accès des grue et camions de l'équipe de dépannage du 21 Log Wing de la force aérienne qui, à l'initiative du Musée de l'Armée (conservatrice du patrimoine), avait été mobilisée par l'Etat Major FAé pour nous prêter main forte. Quelques «restaurateurs» du «Dakota» complétaient l'équipe, qui sans tarder se mit à la tâche, à la satisfaction non dissimulée de notre directeur. Monsieur Marc Van Herk Jr, le donateur, et Rita Denève, notre «Relations Publiques» satisfaisaient la curiosité des badauds ainsi que de la presse écrite et télévisée présents sur les lieux pour assister à l'opération.

Une fois le fuselage supporté par de solides sangles, les boulons d'attache aux piliers étaient cisaillés; et comme si c'était un jouet, le Pembroke fut soulevé de ses supports à l'aide de la grue de 24 tonnes, et déposé avec délicatesse sur le sable de la plaine de jeux dont il avait été l'attraction depuis de si nombreuses années.

Et chacun de s'affairer à démonter moteurs, ailes et empennage; le lendemain soir, le «gros» du travail était achevé. Avec soulagement nous constations l'état encore très satisfaisant de l'épave», mis à part l'intérieur, jonché de pommes de pin et de boîtes de coca, où ne subsistaient que les armatures des quatre sièges de l'équipage, quelques boîtes de contrôle et très peu d'instruments. Nous avons l'espoir de «récupérer» quelques sièges passagers (probablement au 10ième de Kleine Brogel), ainsi qu'un tableau de bord (qui peut nous aider?).

Le 14 janvier, une aile était déjà transportée à Melsbroek.

Mais l'apothéose fut bien le jeudi 15 janvier, lorsqu'un convoi non commun de cinq véhicules quittait le site enchanteur de Molenheide pour se mettre en route (et autoroutes) vers Melsbroek; ce n'est peut-être pas sans regret que le personnel du Parc assistait au départ de «son» avion ...

Et à 15 heures précises, la colonne franchissait le corps de garde de Groenveld et s'alignait aux côtés de notre C119 qui aura désormais de la compagnie. Là également, presse et télévision marquaient leur intérêt pour l'événement; ... celui-ci fut "arrosé" comme il se doit le jour même.

En attendant de passer à la restauration proprement dite du RM 7, le ré-assemblage commençait le 16 février.

Toute informations à propos de cet avion (photos, etc ...)

sont les bienvenues; nous avons déjà pu confirmer que c'est à bord du RM 7 que fut rapatrié notre champion national Eddy Merckx après son grave accident à Blois (France) en septembre 1969.

Nous tenons encore à remercier chaleureusement le 21 Log Wing et en particulier son équipe de dépannage, ainsi que les «chauffeurs» du 20 Log Wing, pour leur professionnalisme et leur «spirit»

De RM 7 is terug . . .

Zoals aangekondigd in onze laatste uitgave (Dakota News 3/97), hebben wij van de N.V. "Park Molenheide" te Houthalen (Limburg) de Pembroke OT-ZAG, of RM 7, mogen ontvangen, waar hij reeds twintig jaar "rustte".

Op twaalf januari ll., op een frisse lentemorgen, was onze ploeg ter plaatse om er het vliegtuig te demonteren dat op drie pilaren rustte, op drie meter boven de grond.

Een smal kronkelbaantje bood nauwelijks doorgang aan de kraan en de vrachtwagens van de depannage ploeg van de 21 Log Wing van de Luchtmacht die, op initiatief van het Legermuseum (bewaarder van het patrimonium), door de Staf van de Luchtmacht opgetrommeld waren om ons hierbij te helpen. Enkele "restaurateurs" van "Dakota" vervolledigden de ploeg die, tot groot en onverholen genoegen van onze directeur, zonder aarzelen aan de slag ging. Mijnheer Marc Van Herk Jr., de milde schenker, en Rita Denève, onze "Public Relations" bevredigden de nieuwsgierigheid van de omstanders en ook van pers en televisie die ter plekke de operaties bijwoonden.

Zodra de romp ondersteund was door stevige draagriemen werden de bouten die haar verankerden aan de pilaren doorgesneden, en werd de Pembroke, als was het een speelgoedje, van zijn steun gehesen door de kraan van 24 Ton. Het toestel werd behoedzaam neergevlijd op het zand van de speeltuin, waarvan het gedurende zo vele jaren de aantrekspool uitmaakte.

Iedereen was druk doende de motoren, vleugels en staartvlakken te ontmantelen, zodat 's anderendaags 's avonds het "gros" van het werk klaar was. Tot onze opluchting stelden wij vast dat het "wrak", nog in goede staat was, behalve het interieur, bezaaid met denneappels en Colablikjes, en waar slechts het geraamte van de vier zetels van de bemanning enkele controledozen en zeer weinig instrumenten overbleven. Wij hopen enkele passagierszetels (misschien in de 10e Wing van Kleine Brogel) en een instrumentenpaneel te kunnen "recupereren" (wie kan ons hierbij helpen ?). Reeds op 14 januari werd een eerste vleugel naar Melsbroek gebracht.

Het hoogtepunt kwam uiteraard slechts op donderdag 15 januari, toen een ongewoon konvooi van vijf wagens de toverachtige site van Molenheide achter zich liet om zich naar Melsbroek te begeven; het personeel van het Park beleefde het vertrek van "zijn" vliegtuig waarschijnlijk niet zonder spijt...

Om precies 15.00 U bereikte de colonne het wachthuis te Groenveld, en stelde zich op naast

onze C-119, die vanaf nu gezelschap heeft. Hier betoonden pers en televisie eveneens hun interesse voor het gebeuren, . . . dat die dag nog "gevierd" werd zoals het hoort.

In afwachting van de eigenlijke restauratie van de RM 7 begon de "wedersamenstelling" ervan op 16 februari.



Melsbroek, 13 sep 1969

Rapatriement d'Eddy Merckx - Repatriëring van Eddy Merckx



L'équipe du 21 Log Wing était composée de:

1 Sgt Maj Philippe LOOZE
1 Sgt Maj Geert VANDEN BERGHE
1 Sgt Maj Philippe FAY
1 Sgt Davy MORREN
CLC René DE RIJCKE

Les "chauffeurs" du 20 Log Wing étaient:

ICLC Eddy DENEVE (cousin germain de "notre" Rita)
CLC Pascal ROGER
CLC Jean-Luc LECLERCQ
CLC Rossolino RICOTTA

Alle informatie over dit vliegtuig (foto's en dergelijke meer) zijn welkom; wij hebben reeds kunnen vaststellen dat onze nationale kampioen Eddy Merckx met dit eigenste toestel gerepatrieerd werd vanuit Blois (Frankrijk), na zijn zwaar ongeval in september 1969.

Wij houden er nogmaals aan de 21 Log Wing, en in het bijzonder zijn dépannage ploeg te bedanken, alsook de "chauffeurs" van de 20 Log Wing voor hun professionalisme en hun "spirit".

De ploeg van de 21 Log Wing bestond uit:

1 Sgt Maj Philippe LOOZE
1 Sgt Maj Geert VANDEN BERGHE
1 Sgt Maj Philippe FAY
1 Sgt Davy MORREN
CLC René DE RIJCKE

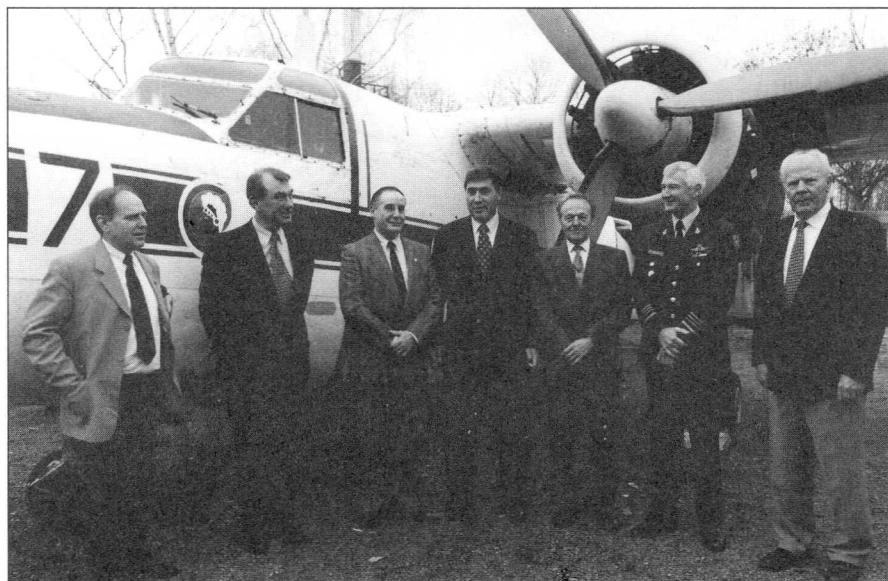
De "chauffeurs" van 20 Log Wing waren:

ICLC Eddy DENEVE (volle neef van "onze" Rita)
CLC Pascal ROGER
CLC Jean-Luc LECLERCQ
CLC Rossolino RICOTTA



15/1/1998
Aankomst RM7
te Melsbroek

15/1/1998
Arrivée RM7
à Melsbroek



Van links naar rechts
De gauche à droite

J. Huybens
K. Wyckaert*
Dr Vandenbosch*
E. Merckx
L. Geens*
Kol Avi A. Muller
G. Vanherck

*Bemanning die
Eddy Merckx
repratireerde op
13 september 1969

*Equipage qui
rapatria Eddy Merckx
le 13 septembre 1969



De 15^e Wing bestaat 50 jaar ...

Zoals de andere eenheden van de Luchtmacht werd, op 1 februari 1948, de 169e Wing - Royal Air Force benaming - herdoopt in 15e Wing Transport en Verbindingen; de 366 en 367 Smaldeelen die er deel van uitmaakten, werden respectievelijk 20e en 21e Smaldeel. De vliegtuigen van toen waren Oxford, Anson, Dominie en Dakota (DC-3).

Le 15^{ième} Wing a eu 50 ans ...

Ainsi que les autres unités de la Force Aérienne, ce fut le 1 février 1948 que le 169^{ième} Wing, dénomination Royal Air Force, fut rebaptisé 15^{ième} Wing de Transport et Communications; les 366 et 367 Squadrons qui le composaient devenaient respectivement les 20^e et 21^e Escadrilles. Ses avions d'alors s'appelaient Oxford, Anson, Dominie et Dakota (DC3).

Jo Huybens

Jo Huybens

AVRO ANSON



AIR SPEED OXFORD



The «Eyes» of 21st Army Group

A plusieurs reprises déjà, nous avons évoqué les opérations effectuées durant la deuxième guerre mondiale au départ de Melsbroek en 1944/45, en particulier par le 34 Wing R.A.F. Cette fois, nous souhaitons nous pencher sur ce qui se passait au sol, particulièrement en ce qui concerne le traitement et l'exploitation des films de reconnaissance ramenés par les équipages du 16 Squadron (Spitfire), du 69 Sqn (Wellington) et du 140 Sqn (Mosquito).

A l'époque, le Général Montgomery se plaisait à considérer le 34 Wing, avec ses trois escadrilles de reconnaissance, comme «Les yeux du 21^{ème} Groupe d'Armée» ("Eyes of 21st Army Group"). Près de 90% des missions du Wing se faisaient au profit de l'Armée (Army co-operation), 5% pour la Marine (Navy) et 5% pour l'évaluation des dommages causés par les unités de bombardement (Bomber Comand damage assessment). Ce dernier aspect était «couvert» principalement par les escadrilles de reconnaissance basées en Angleterre.

Ces dernières utilisaient fréquemment Melsbroek comme escale de ravitaillement pour les missions éloignées en Italie ou dans les Balkans; même avec des réservoirs supplémentaires, les objectifs étaient trop distants d'Angleterre pour les avions à courte ou moyenne portée.

Au retour, ces avions se reposaient à Melsbroek où leurs films étaient développés et imprimés par les unités mobiles de photographie (N° 1 and 7 Mobile Field Photographic Sections). De Melsbroek, les photos étaient transportées par estafette vers le château de Keerbergen où elles étaient "interprétées"; les résultats étaient alors transmis au Quartier Général du Bomber Command en Angleterre.

Pour les besoins très urgents, après les missions dans la zone industrielle de Turin, il arrivait que les avions poursuivent leur vol pour atterrir en Afrique du Nord, d'où les rapports pouvaient arriver plus rapidement à destination que si les avions étaient revenus à Melsbroek. Néanmoins, ils y repassaient pour ravitaillement et «reconditionnement» des équipages avant leur retour vers l'Angleterre.

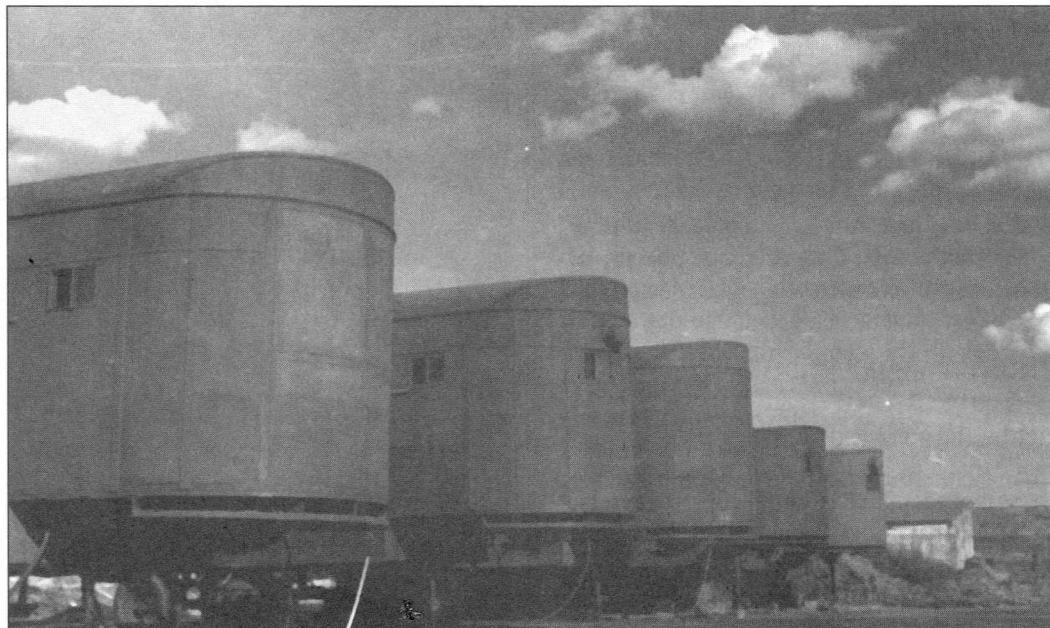
The “Eyes” of 21st Army Group

Reeds meerdere malen hebben wij het gehad over de operaties die, gedurende de tweede wereldoorlog, uitgevoerd werden vanuit Melsbroek in 1944/45, en meer specifiek door 34 Wing R.A.F.. Hier willen wij het nu hebben over wat er op de grond gebeurde met betrekking tot de behandeling en de exploitatie van de waardevolle verkenningsfilms die terug gebracht werden door de bemanningen van het 16 Sqn (Spitfire), het 69 Sqn (Wellington) en het 140 Sqn (Mosquito).

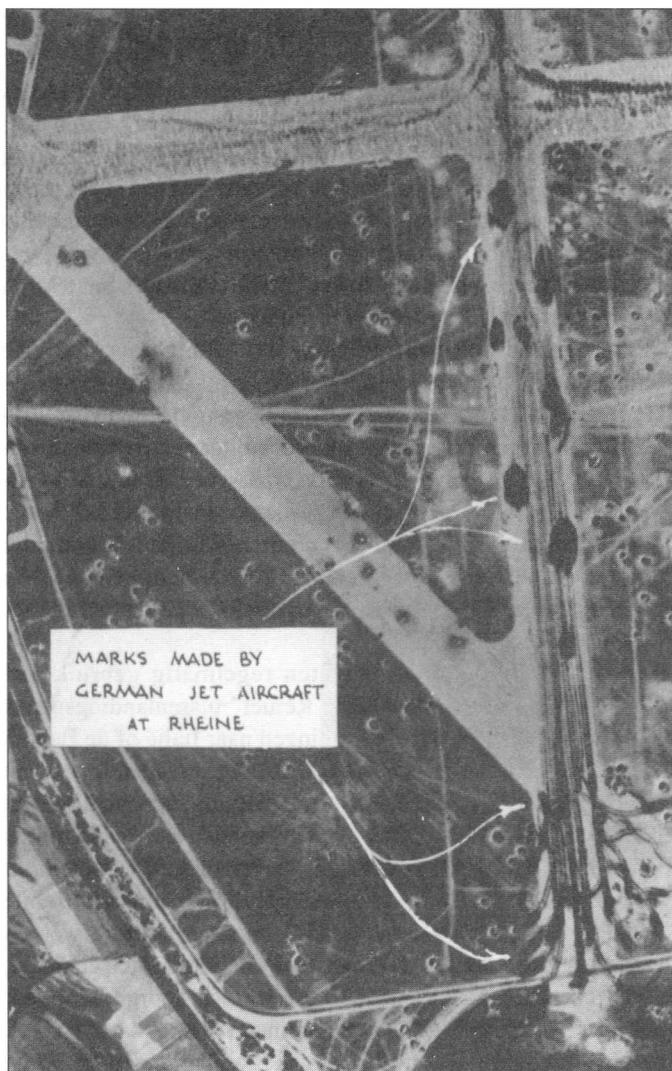
In die periode beschouwde Generaal Montgomery de drie verkenningssmaldelen van de 34e Wing als "De ogen van de 21e Legergroep" ("Eyes of 21st Army Group"). Ongeveer 90% van de zendingen van 34 Wing werden uitgevoerd in steun van het Landleger (Army co-operation), 5% voor de inlichtingendienst van de Marine (Navy) en 5% voor evaluatie van de schade, veroorzaakt door de bombardementen (Bomber Command damage assessment). Andere "photo-recce" Sqn, gebaseerd in Engeland, leverden de grootste inspanning met betrekking tot dit laatste aspect.

Deze laatste vliegtuigen maakten regelmatig gebruik van Melsbroek als een "Rest and/or Refuel" tussenlandingsplaats voor hun lange-afstands PR zendingen naar Italië of de Balkan in steun van Bomber Command. Deze doelen lagen te ver van Engeland voor de medium en lichte vliegtuigen, zelfs uitgerust met drop tanks. Op hun terugvlucht landden deze vliegtuigen opnieuw in Melsbroek, waar hun films ontwikkeld en afgedrukt werden door N°1 en N°7 mobiele fotografische secties ("Mobile Field Photographic Section -MFPS"). Vanuit Melsbroek werden die foto's per estafette naar het kasteel van Keerbergen gebracht, en de resultaten van de interpretatie werden doorgeseind naar het Hoofdkwartier van Bomber Command in Engeland.

Voor de zeer dringende foto's na de bombardementen op de industriezone van Turijn gingen de vliegtuigen soms landen in Noord Afrika, waar hun films sneller ontwikkeld en geïnterpreteerd konden worden dan indien ze via Melsbroek zouden terugvliegen. In elk geval maakten ook deze toestellen, tijdens hun terugvlucht naar Engeland, een tussenlanding in Melsbroek om er bij te tanken en de bemanning te voorzien van het nodige.



M.F.P.S



Un MFPS se composait de:

1. "CONTINUOUS FILM PROCESSING VEHICLE" (véhicule de traitement de film continu)

C'était un long véhicule, contenant les bains chimiques et le mécanisme de transport. L'intérieur était complètement occulté. Le traitement des émulsions n'était interrompu qu'à l'épuisement des "chimies" (environ 12 heures), et au bout de chaque film en cours de développement, un autre film était fixé.

Un sas d'entrée assurait l'occultation et le véhicule était pourvu d'un conditionnement d'air.

2. "MULTIPRINTER VEHICLES"(02)

(véhicules d'impression)

L'aménagement était identique au véhicule précédent, mais cette fois l'intérieur était pourvu d'un éclairage orange; ici également, le traitement (impression des photos) était continu (sauf pour le changement des bains).

3. "CONTACT PRINTER VEHICLE"(02)

(véhicules d'impression "CONTACT")

De même dimension que les précédents avec l'éclairage orange. Au lieu d'une grande machine centrale, on disposait de deux rangées de tireuses-contact, bains chimiques et éviers. A remarquer que la dimension des "contacts" de ces films grand-format était de 30 cm/30 cm, à partir des caméras FAIRCHILD, ou de 22,5 cm/22,5 cm à partir des caméras WILLIAMSON (F24).

Een MFPS was samengesteld uit:

1. "CONTINUOUS FILM PROCESSING VEHICLE" (Voertuig voor doorlopende behandeling van films)

Dit was een zeer lang voertuig met lange chemische baden en een transportmechanisme. Binnenin was het praktisch volledig verduisterd.

De filmbehandeling werd slechts tijdelijk stil gelegd bij uitputting van de chemicaliën (na +/- 12 uur), en op het einde van elke film werd er een nieuwe aangeplakt.

Men kwam er binnen langs een lichtdicht sas, en het voertuig was uitgerust met een zwaar air conditioning systeem.

2. "MULTIPRINTER VEHICLES"(02)

(Afdruk voertuigen)

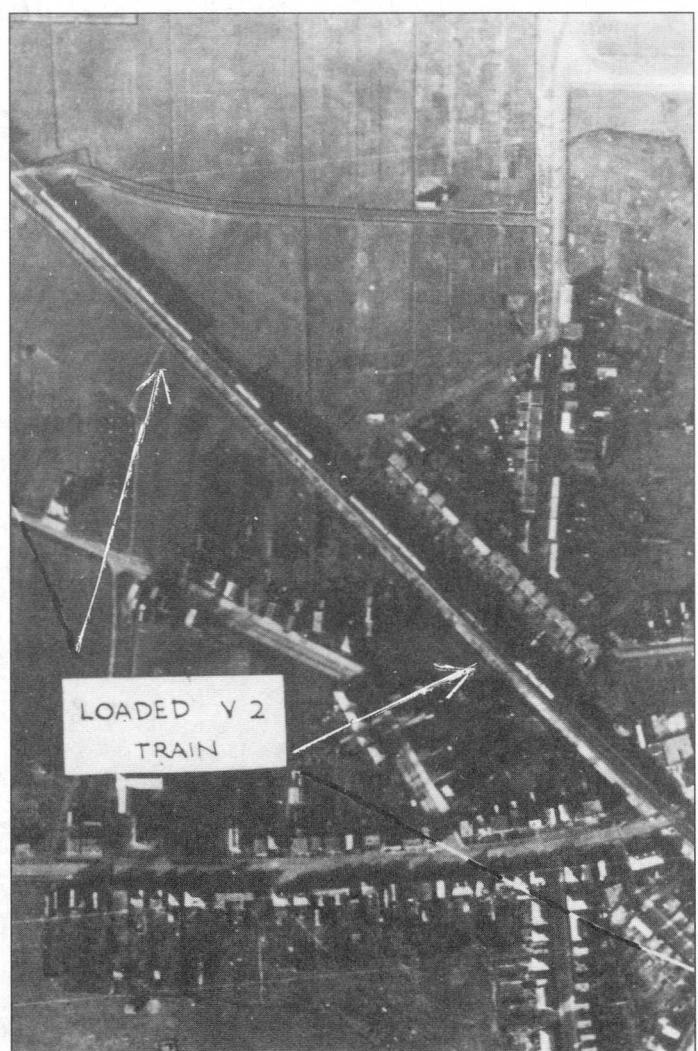
Gelijkwaardige lay-out, maar met oranje binnenverlichting. Werkte eveneens ononderbroken (behalve voor verwisselen van de baden)

3. "CONTACT PRINTER VEHICLES"(02)

(Voertuigen voor "Contact" afdrukken)

Zelfde afmetingen, en eveneens met oranje verlichting. In plaats van één grote centrale machine, beschikte men er over twee rijen contact printers, chemische baden en spoelbakken.

Op te merken: contactafdrukken van deze groot formaat films maten 30cm/30cm voor de FAIRCHILD camera, en 22.5cm/22.5cm voor de WILLIAMSON (F24) camera.





4. "PHOTO ENLARGEMENT VEHICLE"

(véhicule d'agrandissements)

Encore une fois, même construction, mais ici le dispositif permettait le tirage sur du papier bromide de 1 m/1 m, pour lequel étaient utilisés de grands bacs de révélateur et de fixateur. Il fallait deux hommes pour manipuler chaque photo dans les bains. Ces tirages de grandes dimensions servaient aux conférences des "plans de bataille" ("battle plan conferences").

5. "CHEMICAL STORE and MIXING"

(stockage et préparation des "chimies")

Dans un véhicule spacieux, mais plus petit que les autres, étaient entreposés (sur des étagères) les films et papiers non-exposés, les poudres (révélateur, fixateur), le méthanol pour le séchage rapide des films, ainsi que les cuves de dilution des produits chimiques dans l'eau.

6. "ADMINISTRATION VEHICLE"

(véhicule administratif)

En plus du bureau du Commandant, de la place y était prévue pour le triage des photos (en vue de leur distribution) et pour l'organisation des tâches du personnel.

De plus, deux véhicules-citernes s'approvisionnaient de façon continue dans les cours d'eau ou lacs; en effet, nous utilisions des milliers de litres d'eau par jour.

L'ensemble disposait également d'un puissant groupe électrogène au diesel, sans oublier deux motos pour les estafettes. Un MFPS était entièrement autonome, y compris une cuisine mobile (deux "chefs"); pendant toute la durée des hostilités, le personnel MFPS prenait ses repas dans ses propres installations, et jamais dans les mess.

Les deux (N°1 & N°7) MFPS furent inséparables, depuis leur formation en Angleterre, jusqu'à la fin de la guerre en Europe. Arrivés en Belgique, mais avant leur installation à Melsbroek - qui devait être "nettoyé" par les services de déminage-, les MFPS étaient disposés à Bruxelles sur la Place Rogier. Les passants pensaient qu'il s'agissait de buanderies, à cause des quantités de vapeur d'eau produites par nos appareils; la R.A.F. se gardait d'affirmer cette idée . . .

Reconsidérant les campagnes de la 21st Army, «Monty» avait toujours considéré la reconnaissance aérienne comme une source vitale de renseignement; il était persuadé que chaque combattant devait avoir vu une image du terrain sur lequel il allait devoir progresser. Les photos ne pouvaient avoir plus de 24 heures, et devaient être «obliques» plutôt que «verticales» pour une meilleure compréhension par l'infanterie et les «AFV crews» (Armoured Fighting Vehicles). Les «verticales», qui constituaient la majorité de la production, étaient utilisées par les interprètes-photo. Les photos étaient produites en paires stéréoscopiques grâce à l'exposition simultanée par deux caméras, une dans chaque aile.

Evidemment, il n'était pas possible de présenter une photographie à chaque fantassin; la politique était de produire des agrandissements d'un mètre carré à l'usage des briefings d'officiers, et des «contacts» de neuf pouces carré pour l'échelon du commandant de peloton; ceci avant une attaque, afin de montrer aux hommes la situation du terrain. La plupart de ces photos concernaient les fortes concentrations ennemis plutôt que la rase campagne.

4. "PHOTO ENLARGEMENT VEHICLE"

(Voertuig voor fotografische vergroting)

Nogmaals dezelfde constructie en verlichting, maar dit keer met materiaal dat vergrotingen op bromide papier tot 1m/1m toeliet, en uitgerust met zeer grote, ondiepe ontwikkel- en fixeerbaden. (Twee man waren nodig voor de behandeling van elke afdruk in de baden).

Deze grote afdrukken dienden voor de "battle plan conferences"

5. "STORAGE & CHEMICAL MIXING"

(Opslag en menging van chemicaliën)

Een ruim voertuig (wel kleiner dan de voorgaande), voorzien van leggers en kasten voor opslag van onbelichte film en foto-papier, chemische poeders (ontwikkelaar en fixeer), methanol voor het snel drogen van films en recipiënten om de chemica-liën met water te mengen.

6. "ADMINISTRATION VEHICLE"

(Administratief voertuig)

Bevatte het bureel van de Commandant, en ruimte voor het triëren van de foto's (voor hun verdeling) en toewijzen van taken aan het personeel.

Bovendien waren er twee "water bowsers", die ononderbroken gevuld werden in rivieren of meren. Wij verbruikten immers duizenden liter water per dag.

Verder beschikte de MFPS over een krachtige diesel generator en twee moto's voor de estafette.

Een MFPS was volledig autonoom, met inbegrip van een mobiele keuken (twee koks). Gedurende de ganse duur van de vijandelijkheden nuttigde het personeel van de MFPS zijn maaltijden in de eigen installaties, en nooit in de mess.

De TWEE identieke MFPS (N°1 & N°7) waren onafscheidelijk, en opereerden samen vanaf hun oprichting in Engeland tot het einde van de oorlog in Europa (opgedoekt in Duitsland).

Bij hun aankomst in België (voor hun installatie in Melsbroek, dat eerst door de ontmijningsdienst moest gezuiverd worden) werden beide MFPS opgesteld op het Rogierplein in Brussel. De voorbijgangers dachten dat het "wasserijen" waren, wegens de grote hoeveelheden waterdamp die onze apparaten ontwikkel-den; de R.A.F. heeft dit misverstand natuurlijk nooit willen opphelderen . . .

Voor wat de campagnes van het 21e Leger betreft, had "Monty" de fotografische luchtverkenning altijd als een absoluut vitaal element van "intelligence" beschouwd. Hij eiste dat al zijn vechtende troepen foto's zouden zien van het terrein waarin ze moesten oprukken.

Het moesten recente foto's zijn -jonger dan 24 uur- en liever "schuine" dan verticale, voor een beter begrip door de infante-rie en de "AFV crews" (armoured fighting vehicle). De verticale foto's, die het gros van de afdrukken uitmaakten, werden gebruikt door foto "interpreters". Ze werden geleverd in "stereografische paren", dank zij de gelijktijdige belichting in twee camera's, een in elke vleugel.

Het was natuurlijk niet mogelijk een foto te geven aan elke infanterist. Er werden dus vergrotingen gemaakt van 1m*1m, gebruikt tijdens de briefing van de officieren, terwijl, voor elke aanval, contact afdrukken van 9 inch in het vierkant geleverd werden tot op het echelon pelotoncommandant, om ze aan de manschappen op het terrein te tonen. Het ging voornamelijk om



L'exploitation suivie de nos images, littéralement des milliers chaque jour grâce à nos imprimantes à haute vitesse, était la responsabilité d'une organisation de l'armée au nom plutôt inélégant de APIS (Army Photographic Intelligence Service). La distribution était une tâche dévolue aux estafettes mais, lorsque les délais étaient critiques, elle se faisait par parachutage en Lysander. Je me souviens que cette dernière méthode avait été utilisée à l'époque de la percée de Falaise (Normandie), de la traversée du canal Albert (Belgique), de la bataille des carrefours de Hechtel (frontière belgo-néerlandaise), de l'échec de la bataille d'Arnhem, de la bataille des Ardennes (durant les rares journées sans tempête de neige), et à l'occasion des traversées du Rhin.

Les gars de l'APIS avaient élu domicile le long des deux "Mobile Field Photographic Sections" du 34 Wing ; et comme nous, ils étaient entraînés à plier bagages, charger et se mettre en route en deux heures, aussi bien qu'à déballer et être opérationnels en trois heures. Les ordres de missions photographiques émanaient de quatre sources: APIS, la R.A.F. Photographic Interpretation, les unités en campagne ou de Medmenham en Angleterre; moins fréquemment du Bomber Command, mais en routine du Renseignement de la Marine (Naval Intelligence). Ce dernier suivait d'autres procédures.

La «Naval Intelligence» satisfaisait la plupart de ses besoins auprès des escadrilles de reconnaissance basées en Angleterre; cependant, le 34 Wing avait une responsabilité de routine pour la «couverture» quotidienne (à l'aube) de tous les ports allemands de la mer du nord, afin de détecter tout départ ou arrivée de grands navires de guerre. Habituellement un seul avion suffisait à remplir cette mission journalière.

Lorsque le 34 Wing fut «installé» à Melsbroek, la Royal Navy avait établi à proximité une section réduite d'interprétation pour l'exploitation rapide de nos films; elle était également basée au château de Keerbergen, à quelques kilomètres.

Une des grandes frayeurs du «SHAEF High Command» était la mise en action d'un pernicieux navire de poche allemand en mer du nord ou dans l'Atlantique.

La menace était telle que la Navy ne pouvait attendre de recevoir nos photos. Aussi, chaque fois que le film de «surveillance des ports» arrivait pour traitement, la Navy envoyait une «Wren»(personnel féminin) interprète-photo plutôt jolie, afin d'analyser les négatifs "9 inch" à peine séchés. Le passage de la Wren était à chaque fois, pour ses admirateurs de la «chambre noire», le point culminant de la journée; je me souviens d'une occasion, à Melsbroek, lorsque la Wren se précipita par la double porte en criant «Il est parti!», faisant allusion à un croiseur qui n'était plus au mouillage à Kiel.

Basil Jackson
ex-photographe 34 Wing

P.S. Remerciant Basil Jackson de la narration de ces activités qui furent si vitales durant la guerre, sachez que durant son «séjour» à Melsbroek (1944/45), il fit la connaissance d'une

foto's van vijandelijke versterkings, en niet zo zeer van open terrein.

De verdere behandeling van onze foto's (onze hoge-snelheid-multiprinters produceerden er letterlijk duizenden per dag- viel onder de verantwoordelijkheid van een legerorganisatie met de nogal onelegante naam "APIS" (Army Photographic Intelligence Service). Normaal werden de foto's verstuurd per estafette, maar in uitzonderlijk kritische omstandigheden werden ze soms geparachuteerd door een Lysander.

Ik herinner mij dat deze methode gebruikt werd tijdens de doorstoot van Falaise (Normandië), de overtocht van het Albertkanaal in België, de slag op het kruispunt van Hechtel nabij de Belgisch-Nederlandse grens, de slecht aflopende slag bij Arnhem, het Ardennen offensief (tijdens die enkele dagen zonder blizzard) en de overtocht van de Rijn.

Het APIS personeel logeerde in tenten naast de twee Mobile Field Photographic Sections van de 34 Wing. Zoals wij, waren ze getraind om in 2 uur, gepakt en gezakt, te kunnen vertrekken, en ontladen, geïnstalleerd en opnieuw operationeel in 3 uren.

Voor de fotozendingen en het produceren van afdrukken hadden wij bijgevolg vier opdrachtgevers: APIS, "R.A.F. Photo Interpretation Units" te velde of vanuit Medmenham (UK), R.A.F. Bomber Command (niet dikwijls), en (routinematiig) de inlichtingendienst van de marine (Naval Intelligence). Deze laatste volgden heel eigen regels.

De behoeften van "Naval Intelligence" werden voor het grootste gedeelte gedekt door foto smaldeilen die in UK gebaseerd waren, maar de 34 Wing had een eigen, specifieke opdracht: vroeg elke morgen moesten ze alle Duitse havens in de Noordzee fotograferen om toe te zien op de bewegingen van de grotere slagschepen. Deze dagelijkse taak kon gewoonlijk door één enkel vliegtuig uitgevoerd worden.

Van zodra de Wing in Melsbroek "ingegeven" was, had de Royal Navy een kleine nabijgelegen foto interpretatie sectie opgericht, om ons werk snel te kunnen beoordelen. Deze sectie bevond zich eveneens in het kasteel van Keerbergen, op enkele kilometers.

Een van de grootste bekommernissen van het Hoger Commando van SHAEF was dat ze het spoor zouden bijster raken van een Duits vestzakslagschip in de Noordzee of de Atlantische Oceaan. Het gevaar was zo groot dat de Navy niet kon wachten tot hun afdrukken uit onze foto eenheden kwamen. Dus stuurde de Navy, zodra de dagelijkse film met havenbewaking toekwam voor behandeling, een nogal mooie "Wren" (vrouwelijk personeel) foto interpreteerde. Zij analyseerde rechtstreeks de grote hoeveelheid nauwelijks gedroogde 9 inch negatieveen, terwijl de film over de lichtbak passeeerde. Het bezoek van deze Wren was een dagelijks terugkerend hoogtepunt voor haar bewonderaars uit de donkere kamer. Ik herinner mij nog levendig hoe zij in Melsbroek plotseling door de dubbele deur stormde al schreeuwend: "It's gone!", waarmee zij een kruiser bedoelde die niet langer in Kiel voor anker lag . . .

Basil Jackson
Gewezen fotograaf van 34 Wing



jeune fille de Bruxelles prénommée Raymonde. Ils se rencontrèrent régulièrement pendant ses heures «off-duty», et continuèrent de correspondre alors qu'il poursuivait son service au sein de la R.A.F. en Asie du sud-est.

Après sa démobilisation, et lorsqu'il eut progressé dans sa carrière civile, Basil épousa Raymonde à Bruxelles; ils vécurent en Angleterre pendant dix ans. Après quoi, ayant obtenu une nomination à Bruxelles, il y conserva son emploi jusqu'à sa pension.

Raymonde et Basil , ayant atteint la septantaine bien sonnée, vivent toujours ensemble en Belgique à l'adresse à consonance bien britannique: avenue Prince Charles, Waterloo.

Nous avons été heureux de rencontrer ce couple très attachant à l'occasion de notre «34 Wing Reunion» en juin '97, et plus récemment à notre «Mossselfest» du 15 novembre.

Basil Jackson est membre du «Dakota» et nous a fait don, en plus de ses souvenirs très vivaces, de photos et documents précieux concernant son «temps à Melsbroek».

Merci, Basil.

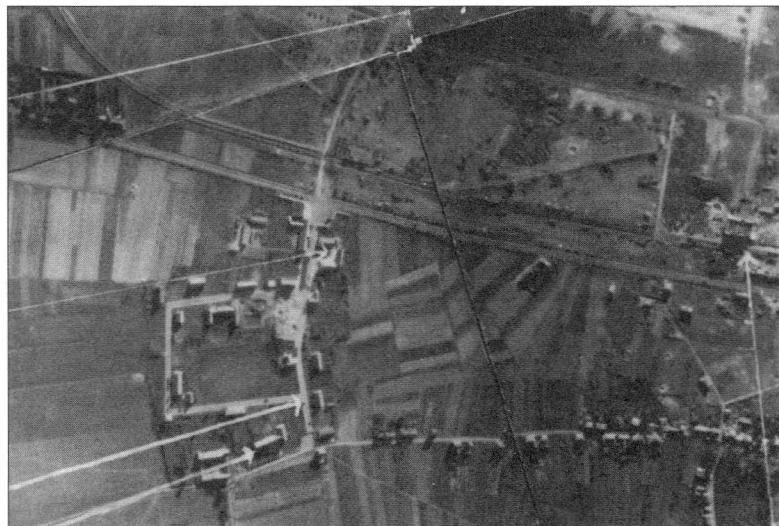
P.S. Wij danken Basil voor dit relaas van zijn activiteiten die zo vitaal waren tijdens de oorlog. Het weze gezegd dat hij, tijdens zijn "verblijf" in Melsbroek (1944/45) kennis maakte met Raymonde, een jongedame uit Brussel. Gedurende zijn "off-duty" uren ontmoetten zij zich regelmatig, en ze bleven elkaar brieven schrijven gedurende zijn daaropvolgende dienst bij de R.A.F. in Zuidoost Azië.

Na zijn demobilisatie, en van zodra hij voldoende vooruitgang geboekt had in zijn burgercarrière om aan trouwen te denken, trad hij in Brussel in het huwelijk met Raymonde. Het paar leefde eerst tien jaar in Engeland, en toen kreeg hij een betrekking in Brussel, waar hij bleef tot zijn op pensioen stelling. Raymonde en Basil, ondertussen de zeventig ver gepasseerd, wonen nog steeds samen in België, op hun adres met erg Britse bijklank: Prins Charles Dreef - Waterloo.

Het deed ons plezier dit erg aantrekkelijk stel te ontmoeten tijdens onze «34 Wing Reunion» van juni '97 en, meer recent, op ons «Mossselfest» op 15 november.

Basil Jackson is lid van "DAKOTA" en heeft ons, naast zijn levendige herinneringen, ook kostbare foto's en documenten bezorgd over "zijn tijd in Melsbroek".

Bedankt, Basil.



Melsbroek, october 1944 by J. Taylor, Spitfire PRXI - 16 SQN
On reconnaît la chaussée de Haacht et le quartier "Groenveld"
Haachtse Steenweg en Kwartier "Groenveld" zijn herkenbaar



Trois ans et demi avec le Roi BAUDOUIN

C'est le 16 avril 1959 que j'ai effectué mon premier vol avec le Roi Baudouin à l'occasion de la visite du Roi à la base de Kleine Brogel.

C'est le Dakota K-16 OT-CWG aménagé en version VVIP qui avait été utilisé pour cette mission. Cet appareil se trouve aujourd'hui au Musée de l'Air.

Peu de temps après le décollage, le Roi est venu dans le poste de pilotage et je lui ai proposé de prendre place dans le siège du copilote. Très vite, je fus frappé par l'intérêt que le Roi portait à l'aviation, et plus particulièrement au pilotage et à la navigation. Toutes les questions qu'il posait étaient pertinentes et je lui ai proposé de prendre les commandes.

Le retour vers Melsbroek se passa dans les mêmes conditions et le Roi tint à remercier tout l'équipage et à me faire part du plaisir qu'il avait pris à effectuer ce vol.

A compter de ce premier voyage, beaucoup d'autres furent effectués avec le K-16 : Ramstein, Florennes, Hyères, Leuchars, Aberdeen, Cologne, Châteauroux, Luxembourg, San Sebastian, Gütersloh, Saint Jacques de Compostelle ... A plusieurs reprises, le Roi était accompagné du Roi Léopold, de la Princesse Liliane, du Prince Alexandre, du Grand Duc Jean de Luxembourg, de la Princesse Joséphine Charlotte.

A chaque vol, le Roi manifestait toujours le même intérêt pour le vol, et l'équipage était toujours chaleureusement remercié.

Le 16 décembre 1959 marque le départ du long périple du Roi et du Ministre de Schrijver à travers toutes les provinces de notre ancienne colonie, périple qui dura jusqu'au 2 janvier. L'itinéraire passait successivement par Tripoli, Fort Lamy, Stanleyville, Usumbura, Elisabethville, Kamina, Luluabourg, Léopoldville, Coquilhatville et retour à Bruxelles par Tripoli. Le KY-2 OT-CDB, DC6 spécialement aménagé, avait été affecté à ce voyage.

C'est au cours de cette mission que les grandes qualités humaines du Roi me sont apparues dans toute leur ampleur. Vivre quasi quotidiennement les moments de détente entre les manifestations officielles dans la carlingue ou le cockpit avait considérablement renforcé les relations entre le Roi et les membres de l'équipage qui, à la veille de Noël, avaient tenu à orner le salon royal d'un sapin pour l'étape Usumbura-Elisabethville. Ils en furent remerciés. Pour l'indépendance de notre colonie, c'est un nouveau départ vers Léopoldville le 28 juin 1960.

L'avion royal transporte la délégation belge et on se souviendra encore des circonstances pénibles qui ont précipité le retour vers la Belgique après le discours discourtois de Monsieur Lumumba.

Le 4 octobre 1960, entre deux vols avec le Roi et la Reine de Thaïlande à l'occasion de leur visite officielle en Belgique, j'ai l'honneur de conduire de Madrid à Bruxelles, Dona Fabiola qui deviendra la Reine des Belges. Le 15 décembre, dans un luxe de précautions, le DC-6 royal quitte dans la nuit, Bruxelles pour Séville emportant le jeune couple royal pour son voyage de noces.

En 1961, de nombreux voyages furent effectués avec le couple royal en DC-6 : Séville les 4 et 17 mars, Cologne-Wahn et Luxembourg le 29 avril, Paris-Villacoublay les 27 et 28 mai à l'occasion de la visite officielle de nos souverains en France, Wildenrath et Laarbruch le 21 juin. Le K-16 ne restait pas inactif : San Sebastian le 26 juillet et le 11 septembre, Saint Jacques de Compostelle le 11 août, Madrid le 28 décembre.

Drie en een half jaar met Koning BOUDEWIJN

Het is op 16 april 1959 dat ik mijn eerste vlucht met Koning Boudewijn maakte naar aanleiding van het koninklijke bezoek aan de basis Kleine Brogel.

Voor deze opdracht werd gevlogen met Dakota K-16 OT-CWG, in VVIP-versie aangepast. Dit toestel bevindt zich vandaag in het Luchtaartmuseum.

Kort na de opstijging kwam de Koning in de pilotagepost en ik stelde hem voor plaats te nemen in de zetel van de co-piloot. Ik was heel vlug onder de indruk van de belangstelling die de Vorst aan de dag legde voor de luchtvaart en meer bepaald voor piloteren en navigatie. Alle vragen die Hij stelde waren pertinent en ik heb Hem dan voorgesteld de besturing over te nemen. De terugkeer naar Melsbroek verliep in dezelfde omstandigheden en de Koning stelde er prijs op, de ganse bemanning te bedanken en mij in het bijzonder te vertellen welke vreugde Hij had gevoeld bij het uitvoeren van deze vlucht.

Na deze eerste reis volgden er nog heel wat andere met de K-16 : Ramstein, Florennes, Hyères, Leuchars, Aberdeen, Keulen, Châteauroux, Luxembourg, San Sebastian, Gütersloh, St. Jacob van Compostella...

Verscheidene malen was de Koning vergezeld van Koning Leopold, Prinses Liliane, Prins Alexander, Groothertog Jan van Luxembourg, Prinses Josefine-Charlotte. Bij elke vlucht betuigde de Koning steeds opnieuw zijn grote belangstelling voor de vlucht en de bemanning werd altijd hartelijk bedankt.

16 december 1959 betekent het vertrek van de lange reis van de Koning en Minister de Schrijver doorheen alle provincies van onze vroegere kolonie, een rondrit die tot 2 januari duurde. De reisweg liep achtereenvolgens door Tripoli, Fort Lamy, Stanleystad, Usumbura, Elisabethstad, Kamina, Luluabourg, Leopoldstad, Coquilhatstad en terug naar Brussel via Tripoli. Deze reis werd gemaakt met de KY-2 OT-CDB, een DC6 die speciaal hiervoor werd aangepast. Het is in de loop van deze opdracht dat de grote menselijke kwaliteiten van de Koning mij in al hun omvang duidelijk werden. Omzeggens dagelijks deze ontspanningsogenblikken beleven -tussen de officiële plechtigheden- in de cabine of in de cockpit : het had de betrekkingen tussen de Koning en de bemanningsleden aangehaald en deze laatsten hadden op de vooravond van Kerstmis het koninklijke salon willen versieren met een kerstboom, voor de etappe Usumbura-Elisabethstad. Ze werden ervoor bedankt.

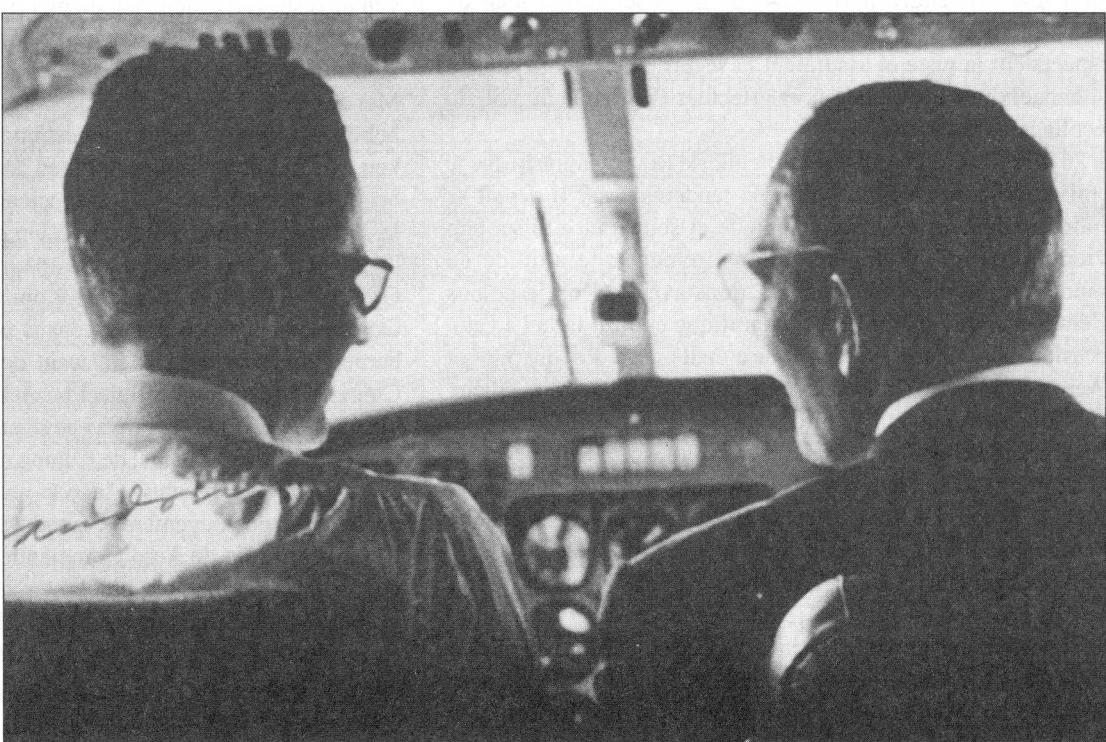
Voor de onafhankelijkheid van onze kolonie wordt opnieuw naar Leopoldstad gevlogen op 28 juni 1960. Het koninklijke vliegtuig transporteert de volledige Belgische delegatie en men zal zich nog wel herinneren, hoe pijnlijk de omstandigheden waren, die de terugkeer naar België overhaast hebben na de onhoffelijke toespraak van Lumumba.

Op 4 oktober 1960 heb ik tussen twee vluchten met de Koning en de Koningin van Thailand naar aanleiding van hun officieel bezoek aan België, de eer, Donna Fabiola van Madrid naar Brussel te begeleiden, waar Zij de Koningin der Belgen zou worden. Op 15 december verlaat de koninklijke DC6 met een luxe van voorzorgen Brussel in de nacht, op weg naar Sevilla, met het jonge vorstenpaar dat er zijn huwelijksreis ging maken.

In 1961 werden talrijke reizen met het vorstenpaar gemaakt in de DC6 : Sevilla tussen 4 en 17 maart, Keulen-Wahn en Luxemburg



AERO COMMANDER OT - CWB



S.M. Le Roi Baudouin et Lt Col Avi A. Binon
aux commandes de l'Aero Commander

Z.M. Koning Boudewijn en Lt Kol Avi A. Binon
aan het stuur van de Aerocommander



Le Roi désirait vivement acquérir un avion personnel. Le choix final devait se faire entre deux bimoteurs : le Beechcraft King Air et l'Aero Commander. C'est ce dernier qui fut choisi en raison de ses remarquables qualités de vol, notamment sur un moteur. L'appareil, immatriculé OT-CWB, fut livré le 18 septembre 1951 et confié au 15 Wing pour son entretien.

Après quelques heures de vol avec Bill Wallace, Chief Test Pilot d'Aero Commander, pour avoir l'avion bien en mains, j'ai commencé la double commande avec le Roi. Presque quotidiennement, nous effectuions des petites navigations et lorsque l'occasion se présentait, des déplacements à Luxembourg, Genève ou San Sebastian. Souvent, nous allions atterrir à Genk, car le Roi souhaitait suivre de près l'évolution de la construction de sa villa campinoise d'Opgrimbie.

Je relève dans mon log book, pour les mois de juin et juillet, 21 heures de vol en Aero Commander, le Roi occupant, la plupart du temps, le siège de gauche.

Arrivé à ce stade, le Roi désirait savoir à quel niveau d'entraînement il était arrivé. Je me souviens lui avoir répondu qu'il pouvait franchement être lâché en solo pour ensuite effectuer quelques heures seul pour se perfectionner avant de commencer l'entraînement au vol sans visibilité. Le Roi devait savoir que jamais il ne pourrait voler seul car il m'a répondu : « dommage » !

L'aérodrome de Genk était un peu juste pour que le Roi puisse effectuer l'atterrissement et, par prudence, je reprenais les commandes dans la phase finale. Le Roi qui connaissait l'existence de la piste de Zutendaal, plus proche d'Opgrimbie, me demanda un jour s'il était possible d'utiliser cette piste à la fois pour son entraînement et pour ses visites en Campine. Avec la complicité du Chef de Corps de Kleine Brogel, je mis alors au point une procédure permettant de disposer d'une jeep de contrôle, avec le contrôleur et deux MP qui, à ma demande, inspectaient la piste et assuraient la sécurité de l'atterrissement à Zutendaal. Le Roi pouvait alors effectuer l'entièreté du vol, du décollage à l'atterrissement.

Le 26 juin 1961, après un vol à Ostende, le Roi m'annonça que je serais encore mis à contribution le lendemain car Il devait se rendre à Chièvres en visite officielle et souhaitait utiliser son avion. Alors que j'adoptais volontairement une attitude de grande réserve dans mes conversations avec le Roi, je ne pus m'empêcher de trouver l'idée magnifique et qu'il fallait à cette occasion montrer aux aviateurs que c'était bien le Roi qui pilotait l'Aero Commander. J'ajoutai que ce serait encore plus merveilleux si le Roi pouvait revêtir l'uniforme bleu. La réponse témoignait d'une grande considération pour nos pilotes : le Roi jugeait la chose prématûre car il tenait à respecter les traditions de la Force Aérienne. Le Roi a effectué ce vol sur Chièvres à gauche et entièrement seul, je n'étais que le « safety pilot »...

C'est en effectuant un vol à Celle en R.F.A., le 29 septembre 1962 que j'ai annoncé au Roi que je quittais le 15 Wing en octobre pour occuper une nouvelle fonction au Q.G. 2 ATAF à Moenchengladbach. Le Roi m'a remercié pour tout ce qui avait été fait pour Lui par le 15 Wing et m'a souhaité bonne chance. Au cours du mois de novembre, grande fut ma surprise d'être invité pour une audience privée au Château de Laeken. Pendant une trentaine de minutes, le Roi s'est informé de mes nouvelles fonctions avec grand intérêt ainsi que de ma famille. Il m'a rappelé le livre

op 29 april, Parijs-Villacoublay op 27 en 28 mei naar aanleiding van het officiële bezoek van onze vorsten in Frankrijk, Wildenrath en Laarbruch op 21 juni. Ook de K-16 bleef niet inactief : San Sebastian op 26 juli en 11 september, St. Jacob van Compostella op 11 augustus, Madrid op 28 december.

Het was de vurige wens van de Koning een persoonlijk vliegtuig te bezitten. De uiteindelijke keuze ging tussen twee tweemotorige toestellen : de Beechcraft King Air en de Aero Commander. Dit laatste werd tenslotte gekozen omwille van zijn uitzonderlijke vluchtkwaliteiten, o.a. op één motor. Het toestel kreeg als immatriculatie OT-CWB; het werd geleverd op 18 september 1951 en voor onderhoud toevertrouwd aan de 15de Wing.

Na enkele uren vlucht met Bill Wallace, chef-testpiloot van Aero Commander, om het toestel goed in handen te krijgen, begon ik met de dubbelvluchten met de Koning. Bijna dagelijks voerden wij kleine navigaties uit en wanneer de gelegenheid zich voordeed, ook verplaatsingen naar Luxemburg, Genève of San Sebastian. Wij gingen dikwijls in Genk landen, want de Koning wenste van dichtbij de vooruitgang te volgen van de bouw van zijn Kempische villa in Opgrimbie. Ik lees in mijn logboek dat de 21 uren vlucht in Aero Commander in de maanden juni en juli, meestal afgelegd werden met de Koning op de linkerzetel.

In deze fase wenste de Koning te weten op welke trainingsniveau Hij nu gekomen was. Ik herinner mij Hem te hebben gevraagd, dat Hij zonder probleem solo kon gaan vliegen, om nadien enkele uren alleen te vliegen en zich zo te perfectioneren, alvorens de training blindvliegen aan te vangen. De Koning moest weten dat Hij nooit alleen zou mogen vliegen want Hij heeft mij gevraagd : "Wat jammer!".

Het vliegveld van Genk was een beetje kort om de Koning de landing te laten uitvoeren, en uit voorzichtigheid nam ik dan in de eindfase de besturing over. De Koning kende het bestaan van de piste van Zutendaal, dichter bij Opgrimbie, en op zekere dag vroeg Hij mij of het mogelijk zou zijn, deze piste zowel voor zijn training als voor zijn bezoeken in de kempen te gebruiken. Met de medeplichtigheid van de Korpsoverste van Kleine Brogel heb ik dan een procedure uitgestippeld om te kunnen beschikken over een controlejeep, met een contrôleur en twee MP's, die op mijn verzoek de piste inspecteerden en zorgden voor de landingsveiligheid in Zutendaal. Op die manier kon de Koning de ganse vlucht uitvoeren, van opstijging tot landing.

Op 26 juni 1961 kondigde de Koning mij na een vlucht naar Oostende aan, dat 's anderendaags opnieuw op mijn diensten beroep zou worden gedaan, want de Koning moest zich naar Chièvres begeven op officieel bezoek en Hij wenste zijn eigen vliegtuig te gebruiken. Ik was gewoonlijk zeer gereserveerd tijdens mijn gesprekken met de Koning maar nu kon ik me toch niet beletten, het een prachtige idee te vinden, en dat bij deze gelegenheid aan de vliegeniers getoond werd, dat het wel degelijk de Koning was, die de Aero Commander bestuurde. Ik voegde er nog aan toe, dat het nog prachtiger zou zijn, indien de Koning het blauwe uniform kon aantrekken. Het antwoord getuigde van een grote waardering voor onze piloten : de Koning vond dat het nog voorbarig was, want hij wenste de tradities van de Luchtmacht te respecteren. De Koning heeft deze vlucht naar Chièvres op de linkerstoel en helemaal alleen uitgevoerd, ik was alleen maar de "safety pilot"...

Gedurende een vlucht naar Celles in de DBR op 29 september 1962 heb ik aan de Koning aangekondigd, dat ik de 15de Wing



d'Alfred de Vigny « Grandeur et servitudes militaires » car mon regret d'avoir dû quitter le 15 Wing ne lui avait pas échappé. Comme ce jour-là il neigeait beaucoup, nous nous sommes longuement entretenus du vol par mauvais temps. Le Roi m'a également demandé à cette occasion qui je lui conseillais pour assurer ma succession. Je répondis que le capitaine Raymond Baccaert qu'il connaissait bien pour avoir été régulièrement mon second sur les vols royaux en DC-6, convenait très bien pour poursuivre dans les mêmes conditions le service du Roi. Je reçus un magnifique cadeau et l'autorisation de voler en Aero Commander à ma convenance. Mon émotion était telle à l'issue de cette audience qu'en quittant le palais, j'ai descendu les marches du perron ... en voiture.

Après avoir quitté le 15 Wing, j'ai effectué trois courts vols dans cet avion; le dernier, le 9 avril 1964.

A la fin du mois d'avril, alors que j'avais pris la décision de quitter la Force Aérienne et que j'effectuais mon vol d'adieu au 15 Wing, je fus informé par un officier d'ordonnance que je devais me trouver à Beauvechain le lendemain avec comme simple consigne de me rendre à la tribune officielle et de suivre les invités. A Beauvechain, j'appris bien vite que le Roi serait présent à la cérémonie et lorsque je vis le Roi arriver aux commandes de son Aero Commander en uniforme de la Force Aérienne, j'ai immédiatement réalisé que ma suggestion de 1961 se réalisait enfin.

Le Roi reçut ses ailes du Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le lieutenant-général Ceuppens.

A la réception qui a suivi au mess des officiers et où les personnalités ont été présentées au Roi, j'ai été refoulé par le chef du protocole du fait que je n'avais pas d'invitation spéciale. Après avoir salué les personnalités, le Roi est venu vers moi au milieu des officiers parmi lesquels je me trouvais et me remercia à nouveau pour tout ce que j'avais fait. Apprenant que je quittais la Force Aérienne, le Roi eut la gentillesse de me dire qu'il comprenait très bien ma décision et formula des souhaits sincères pour la poursuite de mes activités aéronautiques.

J'ai appris par la suite que j'avais été totalement oublié par les organisateurs de la cérémonie et que c'est le Roi lui-même qui s'était étonné de ne pas voir le nom de son « moniteur » parmi les personnalités présentées lorsque le détail de la cérémonie Lui a été communiqué. Il a prié son officier d'ordonnance de faire immédiatement le nécessaire pour que je sois présent...

Au total, j'ai effectué 131 missions avec le Roi et la Reine, totalisant 276 heures de vol.

Pendant les trois années et demie où j'ai été au service de nos souverains et où j'ai eu la chance de partager certains moments de grande intensité humaine, j'ai pu me rendre compte de leurs immenses qualités de cœur, d'intelligence et de sens social. Je n'ai nullement été surpris par l'élan de ferveur manifesté par une très grande majorité de nos compatriotes lors du décès du Roi Baudouin. Ce que j'ai ressenti au contact de nos souverains, beaucoup d'autres l'ont ressenti comme moi.

En guise de conclusion et pour témoigner de ses immenses qualités, je voudrais évoquer la visite du Roi au 15 Wing lors de la collision en vol survenue à deux C119 à Chièvres le 12 décembre 1961. Ce malheureux accident n'était pas imputable aux équipages. Les cercueils des 13 victimes étaient alignés dans le hangar Herpain. J'étais à côté du Roi qui, par des paroles d'une grande simplicité et des regards d'une poignante intensité humaine,

ging verlaten om een nieuwe functie te bekleden in het hoofdkwartier 2ATAF in Moencheng Gladbach. De Koning heeft mij bedankt voor al wat voor hem gedaan werd door de 15de Wing en heeft mij geluk toegewenst. In de loop van de maand november kreeg ik tot mijn grote verrassing een uitnodiging voor een privé audiëntie op het kasteel van Laken. Gedurende zowat dertig minuten vroeg de Koning mij uit over mijn nieuwe functies en met evenveel belangstelling over mijn gezin. Hij herinnerde mij aan het boek van Alfred de Vigny "Grandeur et servitudes militaires" (Militair aanzien en dwang) want het was hem niet ontgaan met welk spijt ik de 15de Wing had moeten verlaten. Het sneeuwde flink op die dag en wij hebben lang gesproken over vliegen in slechte weersomstandigheden. Bij deze gelegenheid heeft de Koning mij ook gevraagd wie ik Hem kon aanbevelen als mijn opvolger. Ik antwoordde dat kapitein Raymond Baccaert – geen onbekende voor Hem, want hij trad regelmatig op als assistent op de koninklijke vluchten met DC6- heel goed geschikt was om in dezelfde omstandigheden de dienst van de Koning voort te zetten. Ik kreeg een prachtig geschenk en de toelating naar goeddunken met de Aero Commander te vliegen. Na deze audiëntie was ik zo ontroerd, dat ik bij het verlaten van het paleis de trappen van het perron... met de wagen ben afgereden. Na mijn afscheid van de 15de Wing heb ik nog drie korte vluchten gemaakt met dit toestel, de laatste op 9 april 1964. Op het einde van de maand april, toen ik beslist had de Luchtmacht te verlaten en ik mijn afscheidsvlucht van de 15de Wing uitvoerde, werd ik door een ordonnantie-officier ervan op de hoogte gebracht, dat ik mij's anderendaags naar Beauvechain moest begeven; ik moet me aanbieden op de officiële tribune en de genodigden volgen. In Beauvechain vernam ik al gauw dat de Koning de ceremonie zou bijwonen. Toen ik de Koning zag aankomen aan het stuur van zijn Aero Commander, in uniform van de Luchtmacht, besefte ik onmiddellijk dat mijn suggestie van 1961 eindelijk realiteit was geworden.

De Koning kreeg zijn vleugels van de Stafchef van de Luchtmacht, luitenant-generaal vlieger Ceuppens.

Op de receptie, nadien in de officiersmess, waar de personaliteiten aan de Koning voorgesteld werden, werd ik door de chef van de protocoldienst tegen gehouden, want ik had geen speciale uitnodiging. Nadat Hij de personaliteiten begroet had, stapte de Koning naar mij toe, in het midden van een groep officieren en Hij dankte mij opnieuw voor al wat ik gedaan had. Bij het horen van mijn afscheid van de Luchtmacht, was de Koning zo vriendelijk mij te zeggen dat Hij mijn beslissing goed kon begrijpen en Hij formuleerde de oprechte wens dat ik mijn luchtvaartactiviteiten zou kunnen voortzetten. Ik heb nadien vernomen dat de organisatoren van de plechtigheid mij volledig vergeten hadden en dat het de Koning zelf was, die zich verwonderde, de naam van zijn "moniteur" niet te vinden bij de personaliteiten, toen de details van de plechtigheid hem medegedeeld werden. Hij verzocht zijn ordonnantie-officier onmiddellijk het nodige te doen, opdat ik aanwezig zou zijn...

In het geheel heb ik 131 opdrachten gevlogen met de Koning en de Koningin, gedurende 276 uren vlucht.

Gedurende de drie en een half jaar in dienst van de Vorsten heb ik het geluk gehad bepaalde ogenblikken van intense menselijkheid met hen te mogen delen. Ik heb mij kunnen rekenschap geven van hun enorme kwaliteiten van hart, intelligentie en sociaal voelen. Ik was helemaal niet verrast door de uiting van



réconfortait les mères, les pères, les épouses et les fiancées des membres des deux équipages. Personne n'a été oublié. Le Roi est resté plus de deux heures dans le froid de l'énorme hangar. Un tel hommage rendu aux aviateurs du 15 Wing ne peut être passé sous silence.

Au moment de l'annonce du décès du Roi, j'ai revécu tous ces moments et je l'avoue, j'ai pleuré....

*Alex BINON, Colonel
Aviateur Hre.*

warme genegenheid bij de grote meerderheid van onze landgenoten bij het overlijden van Koning Boudewijn. Wat ik heb aangevoeld in mijn contacten met onze vorsten, hebben vele anderen ook beleefd, zoals ik.

Als besluit, en om getuigenis af te leggen van deze grote kwaliteiten, zou ik hier willen herinneren aan het bezoek van de Koning aan de 15de Wing naar aanleiding van de botsing in vlucht tussen twee toestellen C119 in Chièvres op 12 december 1961. Dit treurig ongeval was niet toe te schrijven aan de bemanningen. De doodskisten van de 13 slachtoffers waren opgesteld in de Herpain hangar. Ik stond naast de Koning die met eenvoudige woorden en met blikken van hartverscheurende menselijkheid troost toesprak tot de moeders, vaders, echtgenoten en verloofden van de bemanningsleden. Niemand werd vergeten. De Koning bleef meer dan twee uur in de koude van de reuzengrote hangar. Een dergelijke hulde vanwege de Koning aan de vliegeniers van de 15de Wing mag niet verzwegen worden. Toen ik het overlijden van de Koning hoorde aankondigen, heb ik al deze ogenblikken opnieuw beleefd en ik geef het toe, ik heb geweend....

Ere-kolonel vlieger Alex BINON.

Vertaling : Gill Van den Broeck.



29/4/64

*Voor de eerste maal "in het blauw" begeeft Z.M. Koning Boudewijn zich
naar Beauvechain aan boord van zijn Aero-commander
Pour la première fois "En bleu" S.M. Le Roi Baudouin se rend
à Beauvechain à bord de son Aéro-commander*



ENCORE ... A PROPOS du DU DAKOTA

Traduction d'un article paru dans le AIR MAIL d'Avril - Juin 1997, écrit par STAN WHITE et qui nous a été donné par un ancien du 15 Wing : Alphonse Coucke

La RAF l'appelait le DAKOTA. Comment ce nom lui a été donné, je ne le sais pas. Mais les Britannique contrairement aux Américains aiment donner un nom à leurs avions.

Si la RAF l'a nommé ainsi à cause d'une région des USA appelée Dakota ou si elle l'a choisi en hommage à quelqu'un natif de ces tribus d'indiens, nul ne le sais. En fin de compte, les Américain en arrivèrent à appeler le DC-3 (C-47), le Skytrain mais aussi le Gooney Bird, le Placid Plodder et le Dowager Duchess pour ne mentionner que trois de ses totems ! Mais pour la RAF c'est toujours resté le Dakota ou plus simplement le DAK

Les origines de l'avion se trouvent clairement dans l'avion de la « Douglas Commercial » (DC-1) qui vola pour la première fois en juillet 1933 et était une réponse aux spécifications émisent par la TWA qui cherchait une alternative au Boeing 247 employé par le concurrent de la TWA, United Airlines.

United Airlines et Boeing avaient des intérêts communs (jusqu'à ce que le Congrès n'en décide autrement), et la TWA n'allait pas admettre d'être rejetée du marché des lignes aériennes commerciales, en trouvant elle-même, en fin de compte, l'achat d'un avion compétitif. Douglas Aviation de Santa Monica, Californie, était un des nombreux constructeurs approchés par la TWA.

Il n'est pas facile d'attribuer la ligne du Dakota à quelqu'un. Mais il semble parfaitement possible que Donald Douglas en soit lui-même largement responsable, bien qu'avec un chef ingénieur dans l'équipe tel que James H « Dutch » Kindelberger (plus tard le dessinateur du réputé Mustang), cela eût à peine été un effort solitaire. Il est certain que l'équipe de projet dirigée par Fred Stineman développa le « Douglas Sleeper Transport » (DST) au départ du DC-1 qui déboucha sur le DC-3.

Si vous me permettez une digression, il serait bon de parler de l'expérience de Donald Wills Douglas. Fils d'un employé de banque de descendance écossaise, il naquit et grandit à Brooklyn, N.Y. Après trois ans à l'Académie Navale des E.-U., Annapolis, et après avoir vu Orville Wright faire la démonstration de son avion à l'armée, en Virginie, il passa à l'Institut de Technologie du Massachusetts en vue de devenir ingénieur en aéronautique. Il accomplit les quatre années normales de cours en deux ans et est en sortit avec distinction.

A 23 ans, il part travailler chez Glenn Martin, où il introduit le concept d'analyse de stress dans le design des avions. Vers 1920, il désirait commencer sa propre compagnie d'avion et rapidement, il met sur pied un atelier dans le grenier d'une usine de Los Angeles, empruntant les outils pour le travail du bois de l'usine mais complétés par sa foreuse électrique de 25 dollars.

Il engagea Jack Northrop, qui après l'avoir quitté pour former sa propre compagnie (uniquement pour lui être repris après peu de temps), rejoignit Douglas et apporta avec lui les ailes très avancées de Northrop. En 1932, Douglas avait un nombre de dessinateurs talentueux prêt à relever le challenge de produire un avion correspondant aux spécifications de la TWA.

Douglas n'aime pas le design du Boeing 247: le longeron principal divisant la cabine, il dessina son avion pour avoir les

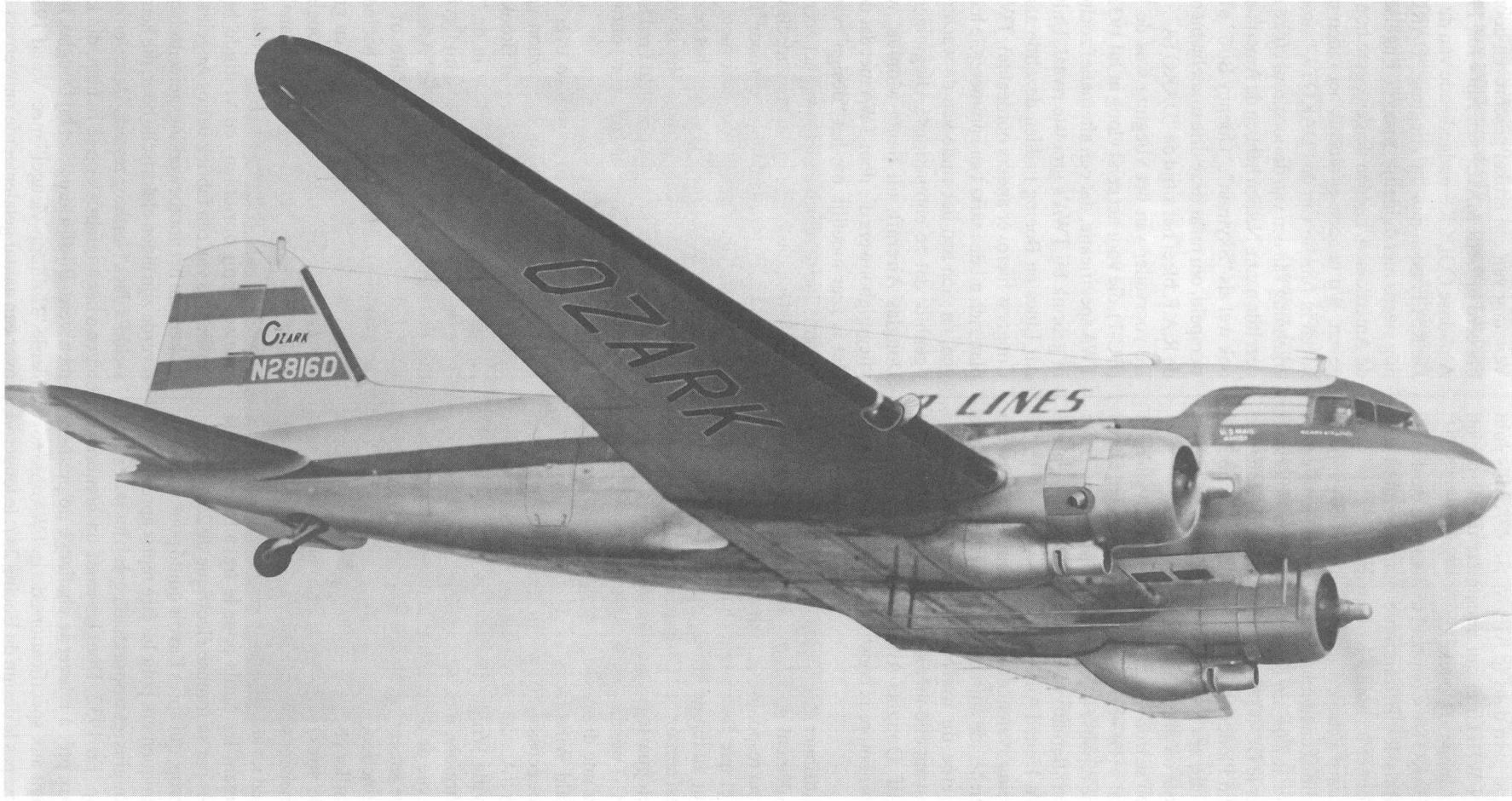
MEER... over de DAKOTA

Vertaling van een artikel geschreven door Stan WHITE, gepubliceerd in "AIR MAIL" van Apr - Jun 1997, ons bezorgd door Alphonse COUCKE oudgediende van de 15^e Wing.

De R.A.F. noemden dit vliegtuig "DAKOTA". Waarom is me nog steeds niet duidelijk, maar de Engelsen, in tegenstelling tot de Amerikanen, hadden de gewoonte hun vliegtuigen namen te geven. Wij hebben er slechts het raden naar of zij deze naam kozen in functie van de "DAKOTA" streek in de States, of als erkennung van een van de oorspronkelijke indianenstammen met dezelfde naam. Nadien hebben de Amerikanen de DC-3 (of C-47) ook wel als "Skytrain", "Gooney Bird" of "Placid Plodder" bestempeld, om maar deze drie troetelnamen te criteren. Maar voor de R.A.F. bleef het altijd de "DAKOTA".

De voorvader van het vliegtuig was de Douglas Commercial (DC-1), die voor het eerst vloog in Jul 1933, als antwoord op een TWA specificatie, dat een alternatief zocht voor de Boeing 247, in gebruik bij TWA's grootste rivaal, United Air Lines. United Air Lines en Boeing hadden dezelfde aandeelhouders (tot het Congress hierover anders oordeelde). TWA was echter niet van plan zich uit de markt van commerciële luchtlijnen te laten dringen, en zich aan het einde van de wachtrij te bevinden op het ogenblik dat ze competitieve vliegtuigen moesten aankopen. Douglas Aircraft, uit Santa Monica, was één van de vele vliegtuigbouwers die door TWA met dat doel benaderd werden. Het is zeer moeilijk om het "design" van de Dakota aan één persoon toe te schrijven. Hoewel het zeer goed mogelijk is dat Donald Douglas zelf hiervoor grotendeels verantwoordelijk was, werd hij hierbij uiteraard bijgestaan door "Chief Engineer" James H. "Dutch" Kindelberger (die later roem verwierf met het ontwerpen van de MUSTANG), zodat het bezwaarlijk als een "solo effort" bestempeld kan worden! Het is wel een bekend feit dat een project team, onder leiding van Fred Stineman, uit de DC-1, de DST (Douglas Sleeper Transport) ontwikkelde, die uiteindelijk tot de DC-3 zou leiden.

Hier zou ik graag even uitweiden over de "background" van Donald Wills Douglas. Hij is als zoon van een bankbediende van Schotse oorsprong geboren in Brooklyn, New York, waar hij ook opgroeide. Na drie jaren in de "United States Naval Academy" te Annapolis, en nadat hij Orville Wright zijn vliegtuig had zien demonstreren aan de "Army" in Virginia, ging hij naar het Massachusetts Institute of Technology, om er luchtvaartingenieur te worden. Hij beëindigde de vier jaar durende cursus in de helft van de tijd, en gradueerde met onderscheiding. Op 23 jarige leeftijd ging Douglas werken voor Glenn Martin, waar hij het idee van stress analyse invoerde bij het ontwerpen van vliegtuigen. In 1920 wilde hij zijn eigen vliegtuigmaatschappij oprichten, en vestigde hij zich in de zolderverdieping van een fabriek in Los Angeles. Hij mocht er gebruik maken van het houtbewerkingsgereedschap van de fabriek, maar leverde zijn eigen elektrische boor, die hem \$25 gekost had!! Hij stelde er Jack Northrop tewerk. Deze verliet hem tijdelijk om zijn eigen vliegtuigfabriek op te richten, die kort nadien overgenomen werd. Bij zijn terugkeer bij Douglas, bracht hij de ver gevorderde "Northrop-vleugel" mee. Vanaf 1932 kon Douglas aldus over een aantal getalenteerde ontwerpers beschikken, klaar om de uitdaging aan te gaan om een vliegtuig te bouwen dat volle-





ailes extérieures boulonnées sur une section centrale qui combine le fuselage avec les bouts d'ailes. Lui et ses ingénieurs, décident que leur avion incorporerait les »design » caractéristiques les plus avancés connus à ce moment :

toute la construction est revêtue de métal, les capots moteur et les nacelles permettent un refroidissement et un courant d'air important, qui minimisent le frottement, et le train d'atterrissage est rétractable. Les ailerons d'ailes sont également inclus dans le dessin afin de réduire la vitesse d'atterrissage à environ 65 miles à l'heure, et une version modifiée de l'aile Northrop multicellulaire permettait le décollage.

Dans les dix jours après la réception de l'invitation de soumission de la TWA, l'assistant de Kindelberger, Arthur Raymond, et l'administrateur général Harry Wetzel, se rendirent à New York pour soumettre la proposition de la Douglas Aircraft Company. Ils s'y rendirent en train, plutôt que par avion, parce qu'il avaient besoin de temps pour peaufiner les derniers détails.

L'une des exigences de la TWA était que l'avion proposé devait être capable de décoller de n'importe quel aérodrome de la compagnie sur un moteur, et après, pouvoir grimper au-dessus de la plus haute montagne sur n'importe quelle route TWA.

Douglas demanda l'avis de Kindelberger à ce sujet et reçut comme réponse « Il n'y a qu'une seule façon de trouver. Construis la chose et essaye la ! ». L'avion prit forme, ses ailes très solides et élastiques furent testées en roulant dessus au rouleau-compresseur - sans leur causer de dommages. Le projet permettait de démonter aisément les moteurs en déconnectant toutes les lignes et attaches à l'arrière de ceux-ci. Douglas reconnaissait l'importance d'une maintenance facile et incorpora ces éléments dans le concept dès l'étape de la planche à dessin.

Avec deux moteurs Wright R-1820 produisent chacun 700 CV, l'avion Douglas prouva son potentiel en test, malgré quelques expériences alarmantes de coupure de moteur durant l'ascension. Celles-ci trouvèrent leur cause dans les circulations du système de carburation expérimental des moteurs Cyclones, qui se réduisaient pendant la montée coupant ainsi l'apport de carburant. Une simple modification solutionna le problème. Le succès du DC-1 (un seul exemplaire fut construit) permit à la TWA de commander une version allongée (14 places, avec les derniers moteurs Wright de 1000 CV, un fuselage légèrement plus rondouillard, et appelé DC-2). L'avion possédait également un pilote automatique (une facilité rare à cette époque). Le plus inhabituel, ces premiers Douglas Commerciaux avaient également un chauffage à vapeur dans la cabine - émanant d'une petite unité dans la nacelle gauche ! En annonçant l'avion à sa direction, la TWA mit l'accent sur le fait qu'il permettrait les horaires les plus rapides jamais offerts aux voyageurs, équipé pour transporter douze passagers ; les sièges seraient construits en caoutchouc et placés en deux rangs de six, permettant à chaque passager un espace de 40 pouces de dossier à dossier. Les sièges pouvaient également pivoter de cent quatre-vingt degrés, permettant ainsi aux passagers de se tourner vers l'arrière de l'avion s'ils le préféraient. Il y avait une toilette et un office à bord, et l'équipage devait comprendre une hôtesse pour veiller au confort des passagers. Pan Am, Eastern, Western, Braniff et Northwest ont rapidement suivi avec leurs commandes et le succès commercial était assuré. Le Douglas Commercial était le meilleur et le plus efficace que n'importe quel autre, et bientôt United Airlines allait également devenir client.

dig beantwoordde aan de strenge specificaties van TWA. Donald Douglas hield niet van het ontwerp van de Boeing 247, vermits de bijzonderste langsligger de binnenruimte in twee verdeelde. Daarom ontwierp hij zijn vliegtuig op zo een manier dat de vleugels vastgeschroefd werden aan een centrale sectie, die de romp en de aanzet van de vleugels combineerde. Samen met zijn ingenieurs had hij besloten om in hun vliegtuig de -op dat ogenblik bekende - meest vooruitstrevende concepten in te bouwen, zoals volledig metalen buitenbekleding, een motorbehuizing die meer dan voldoende afkoeling en luchtstroming verzekerde, maar tevens de luchtweerstand verminderde, en een intrekbaar landingsgestel. Om een landingssnelheid van ongeveer 65 knopen te bekomen, werden eveneens "Wing flaps" voorzien in het ontwerp, en een aangepaste versie van de "multi-cellular Northrop Wing" moest zorgen voor de draagkracht.

Binnen de tien dagen nadat ze de aanvraag tot aanbesteding van TWA ontvangen hadden, gingen Kindelberger's assistent, Arthur Raymond en de algemene beheerder Harry Wetzel naar New York om er de offerte van de Douglas Aircraft Company voor te leggen. Ze reisden per trein, liever dan per vliegtuig, omdat ze nog wat tijd nodig hadden om de laatste ontwerpdetails uit te werken. Een van de TWA eisen was dat het voorgestelde lijnvliegtuig op één motor moet kunnen opstijgen van om het even welk TWA vliegveld, en dan nog kunnen uitklimmen over de hoogste berg langs elke TWA route. Douglas won hierover het advies in van Kindelberger, en kreeg als antwoord: "Er is slechts één manier om dat te ontdekken: bouw het ding en probeer het"! Het vliegtuig nam vaste vorm aan, terwijl zijn zeer sterke en veerkrachtige vleugels uitgetest werden door er met een stoomwals over te rijden - zonder beschadiging!! Het ontwerp voorzag gemakkelijk demonteerbare motoren, waarvan alle leidingen en fittingen achter de motor zelf ontkoppeld konden worden. Douglas was inderdaad overtuigd van het belang van een gemakkelijk onderhoud, en verwerkte dergelijke zaken, reeds vanaf de tekenplank, in de bouwplannen.

Voorzien van twee Wright R-1820 motoren, die elk 700 pk leverden, bewees het vliegtuig zijn mogelijkheden in testvluchten, ondanks enkele alarmerende ervaringen, waarbij de motoren uitvielen tijdens het uitklimmen. Dit werd veroorzaakt door de vlotters in de experimentele carburators van Cyclone, die achteruitkantelden tijdens het klimmen, en aldus de brandstoftoevoer afsloten. Een eenvoudige wijziging loste dit probleem op. Het succes van de DC-1 (waarvan er slechts één gebouwd werd) bracht TWA er toe een grotere versie te bestellen (14 passagiers, met de meest recente Wright motoren van 1.000 pk, en een ietwat bredere romp): de DC-2. Het vliegtuig was eveneens uitgerust met een automatische piloot, wat toen nog een uitzondering was! Het meest ongewone aan deze eerste Douglas Commercial was de verwarming van de kajuit door stoom, die opgewekt werd door een klein aggregaat in het linker motorcompartiment! Toen TWA het vliegtuig voorstelde aan zijn personeel, benadrukten zij dat het toestel zou toelaten de "snelste dienstregeling ooit" aan te bieden aan hun reizende klanten, en dat het uitgerust was om twaalf passagiers te vervoeren, in zetels die, in twee rijen van zes, op rubber gemonteerd waren, met voor elke passagier 40 inches ruimte tussen rugleuning en rugleuning. De zetels konden zelfs honderd tachtig graden gedraaid worden, indien de passagiers liever naar de staart van het vliegtuig keken! Er was een toilet en een keukentje aan boord, en een



A cette époque Douglas n'était qu'une société modeste, et les premiers DC-1 et DC-2 étaient construits largement à la main. American Airlines voulaient une version plus grande, et Douglas fut capable de répondre à cette demande alors qu'un outillage d'importance n'exista pas pour les modèles précédents. Avec une configuration de l'empennage légèrement différente, une accentuation de la flèche du bord d'attaque, et une section plus fine des bouts d'ailes (le DC-2 manifestait une légère instabilité, et ce changement de dessin l'éliminait), le nouvel avion, propulsé par des moteurs de 14 cylindres en deux lignes Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasps, qui fonctionnaient plus rondement que les Cyclones de Wright, vola en décembre 1935.

Avec une capacité de 21 sièges, l'avion fut appelé DC-3. A remarquer qu'un DC-3 de la Chinese National Airlines revenant de Birmanie, transporta un jour 75 passagers, ce qui montre que le nombre de sièges dans un avion n'est pas nécessairement une référence de sa capacité de transporter ! Plus de 800 avions de ce modèle ont été construits.

Une production massive de la version de guerre, le C-47 Skytrain, porta la production totale à plus de 13.000 exemplaires.

Incontestablement, le Dakota est un avion facile à voler. C'était un aéroplane stable et un très bon avion pour le vol aux instruments. A faible charge, le manuel pilote recommande une approche aux moteurs, volets sortis, à la vitesse de 75 noeuds. La faible vitesse de décrochage, combinée avec une bonne réaction des contrôles à basse vitesse d'approche, permet au Dakota d'utiliser les plus petits aérodromes.

Ces qualités expliquent les performances exceptionnelles du Dakota pendant la seconde Guerre Mondiale, quand des milliers de pilotes sans aucune expérience de pilote de ligne, en prirent les commandes. Avant de mentionner ses exploits, il faut signaler que le Douglas Commercial n'a pas seulement volé sur tous les fronts, il a également été requisitionné par les Allemands et les Italiens, tandis que la compagnie japonaise Nakajima avait déjà négocié une licence de construction (le premier avion fut terminé plus de trois ans avant Pearl Harbour) ; et que l'Union Soviétique avait acheté 18 DC-3 avant la guerre (et en produisit ensuite un grand nombre qui volèrent pour l'Aeroflot et les militaires comme PS-84 et Lisunov Li-2). C'était certainement un avion dont la livrée a connu de nombreuses couleurs !

Mais retournons au Dakota tel que nous le connaissons. En septembre 1940, les avions de transport commençaient à figurer en bonne place dans le programme d'approvisionnement du gouvernement américain, et une commande de 545 DC-3 (ou C-47 Skytrain) fut lancée. C'était le début d'un programme qui allait devenir colossal. A la fin de la guerre, les Américains avaient 32 Groupes, comprenant 190 escadrilles de transport équipées en majorité de cet avion. Le C-47 avait un plancher et un fuselage arrière plus résistants que ses ancêtres civils, et il offrait l'avantage d'une grande porte de chargement du côté gauche. Le train d'atterrissement ne devait plus être descendu manuellement, il était sorti hydrauliquement. Il avait des moteurs Pratt & Whitney de 1200 CV (R-1830-92) et son poids fut porté à 29.300 Livres.

La production du C-47 se faisait à Long Beach, Californie, mais l'augmentation des commandes militaires obligea Douglas de déplacer sa production à Tulsa, Oklahoma. L'avion reçut un système électrique de 24 Volts pour remplacer celui de 12 Volts

stewardess om over het welzijn van de passagiers te waken. Pan Am, Eastern, Western, Braniff en Northwest aarzelden niet lang met hun eigen bestellingen, en het commercieel succes van het vliegtuig was verzekerd. De Douglas Commercial was immers een beter en meer efficiënt toestel voor de burgerluchtvaart (uitgedrukt in kostprijs per passagiersmijl), dan enig andere concurrent, en weldra zou zelfs United Airlines klant worden!

Op dat moment was Douglas slechts een bescheiden onderneming, en de eerste DC-1 en DC-2's werden grotendeels met de hand vervaardigd. American Airlines wenste een grotere versie, en Douglas kon hierop inspelen omdat ze voor de eerste series nog geen grootschalige investeringen in gespecialiseerd machines en gereedschappen gemaakt hadden. De staart werd licht gewijzigd, de aanvalsboord van de vleugels werd schuiner ingeplant, en de vleugeltippen kregen een fijnere sectie (de DC-2 was lichtjes instabiel, en deze modificatie loste dat op). Het nieuwe vliegtuig kreeg twee Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp motoren met 14 cilinders in twee rijen (die achter draaiden dan de Wright Cyclones), en vloog voor het eerst in december 1935.

Met een capaciteit van 21 passagiers werd aldus de DC-3 geboren. Er wordt verteld dat een DC-3 van Chinese National Airlines ooit 75 passagiers vervoerde vanuit Birma, wat bewijst dat het aantal zetels in een vliegtuig niet noodzakelijk een maat is van zijn mogelijkheid om personen te vervoeren. Van dit model werden er nadat meer dan 800 gebouwd. Massaproductie van de oorlogsversie, de C-47 Skytrain, zou dit cijfer op meer dan 13.000 brengen!

Iedereen is het erover eens: de Dakota was een gemakkelijk te besturen vliegtuig. Het is een stabiel vliegtuig, met goede instrument mogelijkheden. Het «piloten-handboek» raadt een «power-on» landing aan, met laag gewicht, «full flaps», en aan 75 knopen. De lage «stalling speed» van het vliegtuig, en de goede hanteerbaarheid aan lage snelheden maken dat de Dakota zelfs de kleinste vliegvelden kan gebruiken.

Deze eigenschappen verklaren de buitengewone wapenfeiten van de Dakota in WO II, toen duizenden piloten, zonder voorafgaande ervaring in de burgerluchtvaart, de controles van het toestel in handen namen. Voor wij hierover uitweiden, moeten wij benadrukken dat de Douglas Commercial niet alleen op alle fronten gevlogen heeft: het werd voor militaire dienst opgeëist door Duitsers en Italianen, de Japanse NAKAJIMA maatschappij had onderhandeld om het vliegtuig onder licentie te mogen bouwen (hun eerste vliegtuig was klaar, meer dan drie jaar voor Pearl Harbour), terwijl de Sovjet Unie 18 DC-3 gekocht had voor WO II (nadat bouwden ze er zelf een groot aantal, die in Aeroflot en het Leger bekend stonden als de PS-84 en de LISUNOV LI-2). Het was zeker een vliegtuig dat «onder veel vlaggen» gevlogen heeft!

Terug naar de Dakota die wij kennen. Vanaf september 1940 stonden transportvliegtuigen op een voorname plaats in het «aankooplijstje» van de regering van de US, en zo werden er 545 DC-3 (of C-47 Skytrain) besteld. Dit lag aan de oorsprong van een programma dat enorm ging worden. Op het einde van de oorlog zouden de Amerikanen 32 Groepen tellen, met 190 Transport Smaldele, grotendeels uitgerust met dit type vliegtuig. De C-47 beschikte over een sterkere vloer en staartgedeelte dan zijn burgerlijke voorganger, maar had tevens het voordeel van een



(devenant ainsi le C-47A) et peu après la version fut produite avec des moteurs plus puissants et du carburant supplémentaire (le C-47B ou Dakota IV) spécialement pour permettre à l'avion d'opérer au-dessus de la « bosse » entre la Birmanie et la Chine - l'Amérique portait déjà aide aux Chinois contre l'envahisseur japonais.

Près de 1900 Dakota furent livrés au Royaume-Uni selon un schéma Lend-Lease. Ils ont servi dans 25 escadrilles RAF ; et la 31ème escadrille opérant sur le front de Birmanie était la première équipée de ce type d'avion. La 31ème escadrille fut équipée de DC-2's et de DC-3's qui furent offerts par des hommes d'affaires américains, et après avoir effectué un excellent travail en évacuant personnel et blessés pendant l'avance japonaise, se convertit au parachutage de support.

Plus tard, le C-47 participa au pont aérien de Berlin où il apporta aux Berlinois de prodigieuses quantités de farine et de charbon ; en Malaisie où, équipé de haut-parleurs extérieurs, il haranguait les terroristes, en Corée, et au Vietnam.

Dans ce dernier conflit, en 1965, il fut employé comme « gun ship » avec le sobriquet de « Puff the Magic Dragon » (essouffle le dragon magique).

Beaucoup d'exemplaires du Dakota volent toujours aujourd'hui, et font encore parler d'eux - telle que la flotte Air Atlantique qui est appelée de temps en temps pour disperser des nappes de pétrole. Un avion aurait volé 85.000 heures et aurait usé 550 pneus et 136 moteurs avant de prendre sa retraite ! Le dernier Dakota de la RAF (KN645) fut retiré d'emploi le 01 avril 1970 ; cependant, un Dakota vole toujours fièrement sous les couleurs du Flt Lt Lord VC avec le Battle of Britain Memorial Flight (BBMF). Cet avion (jadis KG661, et reçu ultérieurement un nouveau numéro ZA947) se trouvait au « Royal Aircraft Establishment » de Farnborough jusqu'à ce qu'il soit déclaré comme surplus. Adopté par le « Strike Command » et réfectionné par Air Atlantique, il fut remis au BBMF en mars 1993. Fabriqué en 1942 pour l'USAAC, il fut transféré à la RCAF, servant en Europe jusqu'à ce qu'il soit superflu en 1971. Il semble parfaitement qualifié pour sillonner les airs avec les autres avions de la BBMF ! Quel avion ! Il révolutionna le transport aérien civil, et il fit dire au Général Eisenhower qu'avec le bazooka, la jeep et la bombe atomique, il rendit possible la victoire de la Seconde Guerre Mondiale. Personne ne pourrait nier l'énorme contribution militaire de cet avion. Les avions qui étaient supposés le remplacer ont depuis longtemps disparu dans la pénombre.

La chanson des Beatles disait « M'aimerez - vous toujours quand j'aurai soixante - quatre ans ? » ; si le Dak pouvait en dire autant, nous répondrions « Vous AVEZ soixante - quatre ans et nous vous aimons ! ».

Fin

Traduction J-P RAVET

grote ladingsdeur aan de linkerkant. Het landingsgestel moest niet langer neergepompt worden: dit gebeurde hydraulisch. Het vliegtuig kreeg 1.200 pk Pratt & Whitney R-1830-92 motoren, en zijn gewicht liep op tot 29.300 Lbs.

Oorspronkelijk werd de C-47 gebouwd in de installaties van Long Beach, Californië, maar, in 1942 noopten de groeiende militaire bestellingen Douglas ertoe, de productie over te hevelen naar Tulsa, Oklahoma. Het 12-Volt elektrisch systeem werd vervangen door een 24-Volts- (dit werd de C-47A), en kort nadien werd er een versie gebouwd met een opgedreven motor en grotere fueltanks (de C-47B, of Dakota IV), speciaal ontworpen voor de vluchten tussen Birma en China (Amerika steunde immers toen reeds de Chinezen tegen de invasie door de Japanners).

Ongeveer 1.900 Dakotas werden aan UK geleverd onder het «Lend-Lease schema» (lening-huur). Zij vlogen in 25 RAF smaldeelen, en het 31^e Smd, dat op het Birmaanse front opereerde in juni '42, werd als eerste uitgerust met dit type. Dit Smd werd uitgerust met DC-2's en DC-3's, die door Amerikaanse industrieën geschenken waren. Na een geslaagde evacuatie van personeel en slachtoffers tijdens de Japanse opmars, schakelden zij over op parachutage van bevoorrading.

Nadien nam de C-47 nog met veel succes deel aan de Airlift van Berlijn (waar het Berlijners enorme hoeveelheden bloem en kolen bezorgde), in Maleisië (waar via luidsprekers de terroristen toegesproken werden), tijdens het conflict van Korea, en in Vietnam. In dit laatste oorlogsgebied werd het in 1965 ingezet als gun-ship en kreeg de bijnaam «Puff the Magic Dragon».

Vandaag vliegen er nog steeds veel Dakota's rond, en sommigen halen nog steeds de kranten -zoals de «Air Atlantique» vloot waarop men soms beroep doet om olievlekken te lijf te gaan.

Het blijkt dat één vliegtuig 85.000 uur gevlogen heeft, en hierbij 550 banden en 136 motoren versleten heeft, voordat het uit dienst genomen werd. De laatste Dakota van de RAF (KN 645) werd op 11 april 1970 «op pensioen» gezet, maar toch vliegt er nog altijd één, fier in de kleuren van Flt Lt Lord VC, in de «Battle of Britain Memorial Flight». Dit toestel (oorspronkelijk KG661 maar nadien opnieuw ingeschreven als ZA-947), bevond zich in het «Royal Aircraft Establishment» te Farnborough tot het overtallig werd. Het werd geadopteerd door Strike Command, opgeknapt door Air Atlantique, en in Mar 1993 overgemaakt aan BBMF. Het werd in 1942 gebouwd voor USAAC, nadien getransfereerd naar de RCAF, en vloog in Europa tot het -in 1972- overtallig werd. Het heeft dus blijkbaar alle kwaliteiten om samen met de andere toestellen van BBMF het luchtruim te delen!!!

Wat een vliegtuig! Het betekende een revolutie in de burgerluchtvaart, en volgens Generaal Eisenhower maakte het, samen met de bazooka, de jeep en de atoombom, de overwinning in WO II mogelijk. Weinigen zullen de enorme militaire bijdrage van dit vliegtuig betwisten. Toestellen die ontworpen werden om het te vervangen zijn al lang in de vergeethoek geraakt. Het liedje van de Beatles vraagt «Zul je nog van me houden als ik 64 ben?», en als “de Dak” die vraag moet stellen, zouden wij antwoorden «Je BENT 64, en wij houden nog immer van jou!!».

Vertaling J. ACKERMANS



MEMBRE d'HONNEUR

Pour son témoignage d'intérêt, son aide et ses relations exceptionnelles, la qualité de MEMBRE d'HONNEUR "DAKOTA" a, le 18 mars 1998, été accordée à:

Georges VANHERK

ERELID

Voor zijn blyken van belangstelling, de door hem verleende hulp en zijn buitengewone verhoudingen, werd, op 18 maart 1998, de hoedanigheid van ERELID "DAKOTA" toegekend aan:

Georges VANHERK



Rita Deneve
P.R. "DAKOTA"

Georges VANHERK



*Grâce à G. Vanherk, le Pembroke RM7 fut préservé
durant plus de vingt ans au "Park Molenheide"; ci-dessus en juillet 1995*
*Dank zij G. Vanherk, werd de Pembroke RM7 gedurende meer
dan twintig jaar in "Park Molenheide" bewaard; hier in juli 1995*



SOUTIEN “DAKOTA” à “BUZO ZONNEGROEN”

Le bénéfice intégral de notre “Fête aux moules” du 15 novembre dernier fut remis à l’institut d’enseignement spécial “ZONNEGROEN” à l’occasion d’une réception à ZOUTLEEUW le 18 décembre 1997.

Merci encore à nos membres d’avoir participé à cette “opération”, et spécialement à Clary VAN DURME, “NONO” NIELS, l’équipe de l’institut Emile GRYSON (Campus CERIA), et les “HONKY TONK TILDONK COUNTRY DANCERS”.

“DAKOTA” STEUN aan “BUZO ZONNEGROEN”

De hele opbrengst van ons “Mosselfeest” van 15 november ll. werd, op 18 december 1997, overhandigd aan de instelling voor speciaal onderwijs “ZONNEGROEN”, tijdens een ontvangst die zij in ZOUTLEEUW organiseerden.

Nogmaals hartelijk dank aan al onze leden die aan deze “operatie” hebben deelgenomen, en meer speciaal aan Clary VAN DURME, “NONO” NIELS, de ploeg van het Emile GRYSON instituut (Campus CERIA), en de “HONKY TONK TILDONK COUNTRY DANCERS”



Photo: Jef Collaer

Foto: Jef Collaer



CORRECTIONS

1. A l'article paru dans le "DAKOTA NEWS" , à propos des "DC-4's et DC-6's au 15 WING", et dont le contenu résulte des recherches "minutieuses" effectuées par nos collaborateurs Guy Cassiman et Frans Van Humbeek

a. Titre

La rigueur "technique" exigerait que l'article aurait dû être intitulé "DC-4/C-54 et DC-6A... ", mais nous avons choisi le terme générique "DC-4 et DC-6... ", qui, sans être erroné, correspond au langage "coutumier" de ses équipages.

b. Texte

Le mécanicien de l'équipage du KY2, qui effectua la mission "Extrême-Orient" - à partir du 12.1.64- était le Capt Destrebecq, et non Desterbecq.

c. Photos

Lire DC6A au lieu de DC6

DC4 KX2, immatriculation OT-CWV au lieu de T-CWV

2. Au tableau "Historical cards DC-4 et DC-6 au 15 WING" paru dans le "DAKOTA NEWS" N° 2/97

a. Compléter DC-4 par C54

b. Lire DC-6A au lieu de DC-6

c. DOUGLAS C-54 KX1 OT-CWU

lire "C-54A..." au lieu de "c-54A..."

15/06/44 lire "serial Bu 39173" au lieu de "Ba 39173"

10/50 lire +/- 10/50

08/84: lire "OSTEND/St Jan" au lieu de "OSTEND/Jan"

d. DOUGLAS DC-4 KX2 OT-CWV

/77: lire +/- 77

e. DOUGLAS DC-6A KY1 OT-CDA

08/76: lire +/- 08/76

01/77: lire +/- 01/77

09/91: lire +/- 09/91

f. DOUGLAS DC-6A KY2 OT-CDB

08/76: lire +/- 08/76

01/77: lire +/- 01/77

12/95: lire "OT-CDB" au lieu de "QT-CDB"

g. DOUGLAS DC-6A KY3 OT-CDC

lire "c/n 44420" au lieu de "c/n 444207"

03/54: lire 08/54 au lieu de 03/54

16/02/60: après "until" ajouter "01/10/60"

01/10/60: lire "10/10/60" au lieu de "01/10/60"

08/76: lire "+/- 08/76"

01/77: lire "+/- 01/77"

01w77: lire "01/77" au lieu de "01w77"

h. DOUGLAS DC-6A KY4 OT-CDF

08/54: lire "+/- 08/54"

08/76: lire "+/- 08/76"

01/77: lire "+/- 01/77"

VERBETERINGEN

1. Aan artikel verschenen in "DAKOTA NEWS" , betreffende de "DC-4's en DC-6's in de 15 WING", en waarvan de inhoud de vrucht is van "minutieus" opzoekingswerk, uitgevoerd door onze medewerkers Guy Cassiman en Frans Van Humbeek

a. Titel

Zuiver technisch gesproken zouden wij het artikel de volgende titel moeten geven hebben: "DC-4 /C-54 en DC-6A... ", maar wij hebben gekozen voor de meer generieke term van "DC-4 en DC-6", die, zonder verkeerd te zijn, overeenstemt met het "gewone" taalgebruik van zijn bemanningen.

b. Tekst

Lezen: "GUEUFFEN" i.p.v. "GUEFFEN"

Lezen: "KAISIN" i.p.v. "KAIZIN"

Lezen: "DC-7C" i.p.v. "DC-7"

Lezen: "16 Feb 1960" i.p.v. "6 Feb 1960"

Lezen: "KY3 OT-CDC" i.p.v. "KY3 OT-CDG"

Lezen: "17 Dec 62" i.p.v. "27 Dec 62"

Lezen: "STANSTED" i.p.v. "STANSTEDT"

Lezen: "februari 1976" i.p.v. "februari 1956" (declassering DC 6A) 2de bladzijde van het artikel, na de 4de paragraaf (eindigend op ... in Kamina op 04 Dec) toevoegen:

"Vanaf 21 mei 1959 werd de DC-6A KY1 uitgeleend aan SABENA, herschilderd en geïmmatriculeerd OO-SMR op naam van het Ministerie van Landsverdediging. Na regelmatige passagiersvluchten op Europese en intercontinentale lijnen te hebben uitgevoerd, vloog het voor het laatst voor SABENA op 14 september. Op 12 oktober werd het toestel terug over gemaakt aan de Luchtmacht, met als immatriculatie KY1 /OT-CDA.

c. Foto's

Lezen: "DC-6A" i.p.v. "DC-6"

DC4 KX2, immatriculatie "OT-CWV" i.p.v. " T-CWV"

2. Aan de tabel "Historical cards DC-4 en DC-6 in 15 WING" verschenen in "DAKOTA NEWS" N° 2/97

a. "DC-4" vervolledigen met "C54"

b. Lezen DC-6A in plaats van DC-6

c. DOUGLAS C-54 KX1 OT-CWU

Lezen "C-54A..." in plaats van "c-54A..."

15/06/44 lezen "serial Bu 39173" in plaats van "Ba 39173"

10/50 lezen +/- 10/50

08/84: lezen "OSTEND/St Jan" in plaats van "OSTEND/Jan"

d. DOUGLAS DC-4 KX2 OT-CWV

/77: lezen +/- 77

e. DOUGLAS DC-6A KY1 OT-CDA

08/76: lezen +/- 08/76 * 01/77: lezen +/- 01/77

09/91: lezen +/- 09/91

f. DOUGLAS DC-6A KY2 OT-CDB

08/76: lezen +/- 08/76 * 01/77: lezen +/- 01/77

12/95: lezen "OT-CDB" in plaats van "QT-CDB"

g. DOUGLAS DC-6A KY3 OT-CDC

lezen "c/n 44420" in plaats van "c/n 444207"

03/54: lezen 08/54 in plaats van 03/54

16/02/60: na "until" bijvoegen "01/10/60"

01/10/60: lezen "10/10/60" in plaats van "01/10/60"

08/76: lezen "+/- 08/76"

01/77: lezen "+/- 01/77"

01w77: lezen "01/77" in plaats van "01w77"

h. DOUGLAS DC-6A KY4 OT-CDF

08/54: lezen "+/- 08/54"

08/76: lezen "+/- 08/76" * 01/77: lezen "+/- 01/77"