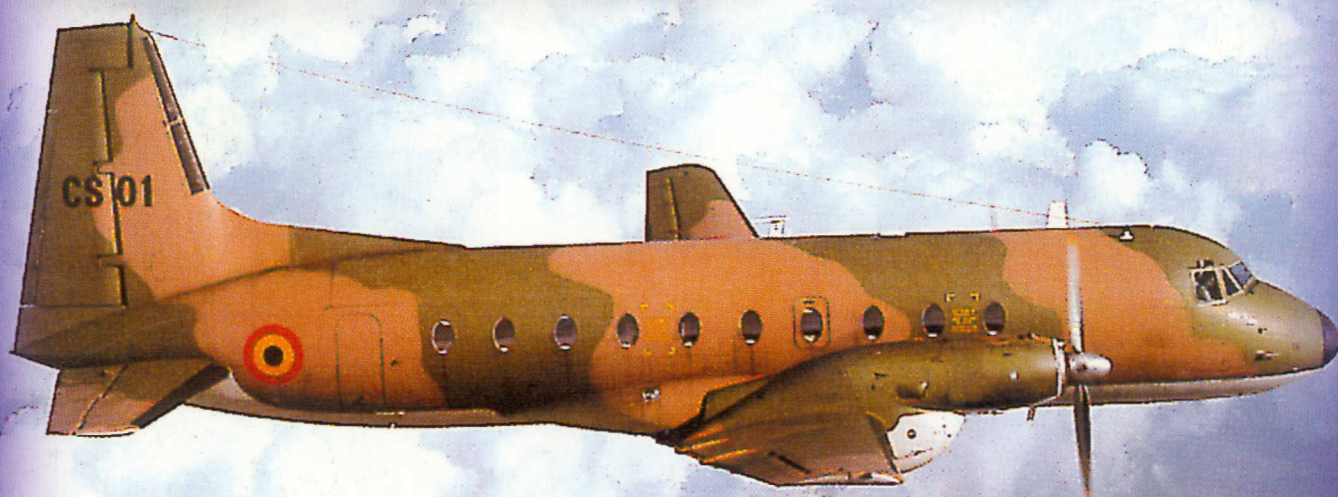




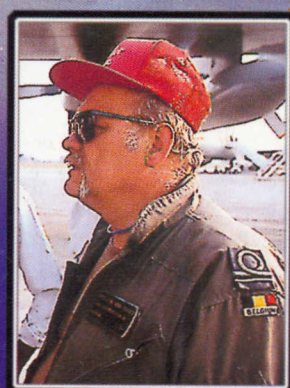
NEWS

N° 21, Décembre 2002
December



MERLIN
HS748
Groenveld 1948

In Memoriam
Juil Scheyltjens



Dakota News

Sommaire

Inhoud

P 3 La fin des HSI48 et Merlin



Blz 3 Het einde van de HSI48 en Merlin

P 10 Le quartier Groenveld en février 1948



Blz 10 Het kwartier Groenveld in februari 1948

P 13 Adieu Juul...

Blz 13 Vaarwel Juul...

P 14 Le Focke-Wulf de Meisbroek

Blz 14 De Focke-Wulf van Meisbroek

Revue périodique, éditée par l'ASBL "Centre de Documentation du 15e Wing"

Layout : André Janssens

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Rédaction:

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

Editeur responsable : Jo Huybens

Adresse:

Dakota - 15e Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tél : (02) 752 46 50 Fax: (02) 752 46 51

Cotisation annuelle de membre "Dakota,," 13 à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL (cette cotisation donne droit au DAKOTA NEWS)

Website Force Aérienne : <http://www.mil.be/baf>

Periodiek tijdschrift, uitgegeven door de VZW "Documentatiecentrum van de 15e Wing"

Layout : André Janssens

Druk: Boone-Roosens, Lot

Redactie:

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

Verantwoordelijke Uitgever : Jo Huybens

Adres:

Dakota - 15e Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tel: (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota,," 13 te storten op rekening nr. 438-1064121-48 t.v.v. de VZW (deze bijdrage geeft recht op DAKOTA NEWS)

Website Luchtmacht : <http://www.mil.be/baf>

La fin des HS 748 et MERLIN

Alors que quatre Embraer flambant neufs ont repris leurs tâches, cinq Merlin et trois HS 748 ont terminé leur longue carrière au 15 Wing. Un exemplaire de chaque type est stocké à l'aérodrome de Weelde depuis août 2001, tand is qu'un HS 748 (CS 01) a pris son envoi pour Cotonou (Benin) le 13 mai 2002, en attendant son transfert (éventuel) à la force aérienne béninoise. Le dernier HS 748 et quatre Merlin se trouvent toujours à Meisbroek; le public a pu les contempier (sans doute pour la dernière fois) lors de l'"open door" du 28 septembre dernier.

Avant de consacrer quelques-unes de nos pages à leur mise en oeuvre au 15 Wing, il nous a paru intéressant de retourner à l'époque où ils furent introduits à la force aérienne ...

ei-dessous deux articles de F. Van Linthout parus dans le magazine VOX en 1976

'Hello Hawker'

Le 15 Wing de Transport et de Communications, dont la base se trouve à Meisbroek, a acquis il y a peu de temps un nouvel appareil, le Hawker Siddeley 748, ou HS 748. La Belgique est le premier pays de l'OTAN à s'assurer les services de cet avion britannique. Il est destiné à succéder aux DC 3 'Dakota'; deux appareils sont déjà en service à Meisbroek et un troisième y est attendu pour la fin du mois d'août. L'acquisition de ce nouvel appareil s'inscrit dans le cadre des missions du 15

Wing qui sont, rappelons-le, des missions de transport d'hommes et de matériels divers, d'approvisionnement et de ravitaillement des forces armées.

Parmi les appareils utilisés par le 15 Wing, on relevait déjà le C 130 H 'Hercules', un avion de transport tac-

Het einde van de HS748 en de MERLIN

Nadat vier splinternieuwe Embraers hun taken hebben overgenomen, hebben vijf Merlins en drie HS748 hun lange carrière bij de 15 Wing beëindigd. Eén exemplaar van elk type werd gestockeerd op het vliegveld van Weelde sinds augustus 2001, terwijl een HS748 (CS01) overgevlogen werd naar Cotonou (Benin), in afwachting van zijn eventuele overgang naar de luchtmacht van Benin. De laatste HS748 en vier Merlins bevinden zich nog steeds in Meisbroek; het publiek heeft ze waarschijnlijk een laatste keer kunnen aanschouwen ter gelegenheid van de Open Door van 28 september 11. Alvorens enkele bladzijden te wijden aan hun aanwending in de 15 Wing, leek het ons interessant om terug te keren naar de periode dat zij bij de Luchtmacht werden ingevoerd ...

Hieronder volgen twee artikelen van F. Van Linthout, verschenen in VOX in 1976

'Hello Hawker'

De 15de Vervoer- en Verbindingswing, waarvan de basis zich in Meisbroek bevindt, heeft er sinds kort een toestel bij, de Hawker Siddeley 748, of HS 748. België is het eerste NAVO lid dat zich

van de diensten van dit Britse vliegtuig verzekert.

De HS 748 moet de Douglas DC 3 'Dakota' opvolgen; twee toestellen werden al in Meisbroek in gebruik genomen, terwijl men er een derde tegen het einde van de maand augustus verwacht. Het nieuwe toestel past in

het kader van de specifieke taken van de 15e Wing: transport van mensen en materiaal en bevoorrading van de strijdkrachten. Onder de verschillende vliegtuigtypes die de 15de Wing gebruikt citeren we de C 130 H 'Hercules', een tactisch transportvliegtuig dat voor-



tique, outil principal de nos para-commandos, le Boeing 727, bien connu pour les liaisons intercontinentales qu'il assure. Le récent Falcon 20, de Dassault, employé pour les déplacements courts et rapides, et le Merlin, utilisé notamment en matière de photographie aérienne, complètent le parc d'avions de l'unité.

Le commandant aviateur De Clerck de la 21 Escadrille est convaincu que le HS 748 deviendra un digne successeur du 'vieux fidèle' DC 3. "C'est un avion solide, bien conçu et doté d'un équipement moderne, avec des qualités opérationnelles qui surpassent celles de son glorieux prédécesseur."

Bien qu'à première vue l'appareil ait peut-être vieilli (le projet date de 1959 et le premier prototype a volé en 1960), et que sa vitesse de pointe de 461 km/h à 3.050 mètres de hauteur serait modeste pour un avion de ligne actuel, le HS, dans la série des successeurs du Dakota est l'avion le plus avancé et qui satisfait le mieux aux exigences de la force aérienne. Le CS 01 et le CS 02 ont déjà de nombreuses missions à leur actif; l'avion est réellement un instrument de travail efficace et souple pour des missions à l'intérieur de l'Europe. Le HS est pourvu des équipements de bord les plus modernes, parmi lesquels les tout derniers perfectionnements en matière de vol aux instruments. A l'opposé du DC 3, il a une cabine pressurisée grâce à laquelle il peut conduire ses passagers jusqu'à une altitude de 7.000

mètres, au calme, au-dessus de tous les grains. Le HS présente également d'exceptionnelles qualités au décollage et à l'atterrissage qui sont le résultat des grands volets 'Fowler' dont sont équipées les ailes. Commandant De Clerck:

"Pour vous illustrer cela, je puis vous dire qu'avec le HS 748 nous avons atterri sur le terrain de Grimbergen, une pelouse de mille mètres de long".

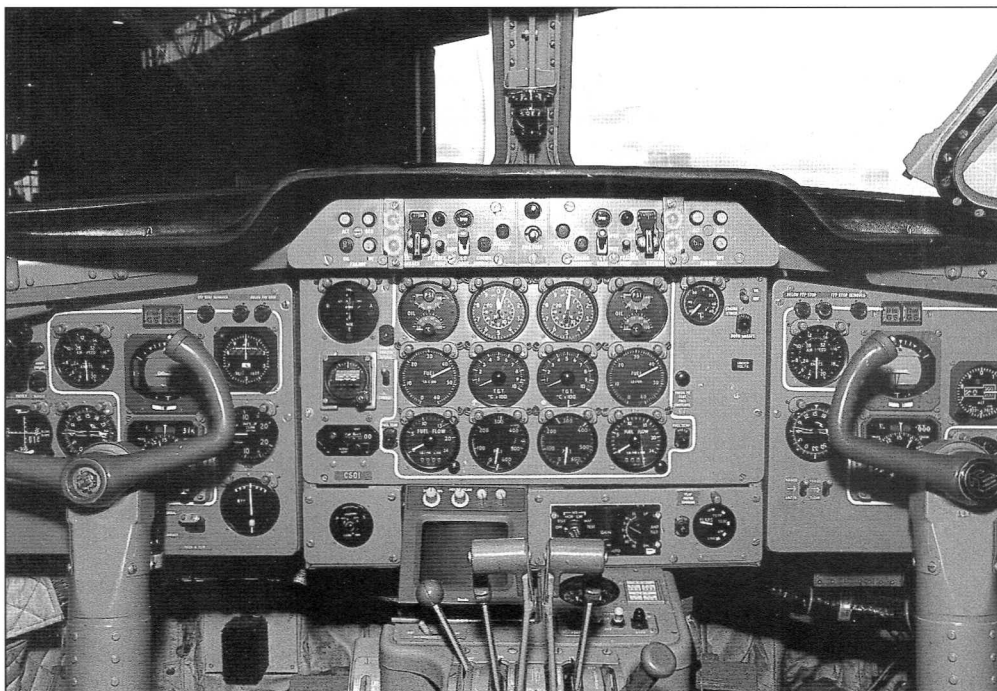
La version destinée aux passagers a 44 sièges,

namelijk door onze para-commando's wordt gebruikt en de Boeing 727 die voor de intercontinentale verbindingen kan instaan. De recente Falcon 20 van Dassault, die kan ingezet worden op de korte afstanden en de Merlin III, bijzonder nuttig op het terrein der luchtfotografie, vervolledigen het vliegtuigpark van deze eenheid.

Commandant Vlieger De Clerck van het 21ste Smaldeel is er echter van overtuigd dat de HS 748 een volwaardige opvolger zal worden van de 'ouwe trouwe' DC 3: "Het is een zeer stevig, goed afgewerkt en modern uitgerust vliegtuig, met operationele kwaliteiten die deze van zijn roemrijke voorganger ver overtreffen". Hoewel het toestel op het eerste gezicht misschien verouderd moge lijken (het ontwerp dateert reeds van 1959 en het eerste prototype vloog in 1960), en zijn maximale kruissnelheid van 461 km/u op 3.050 meter hoogte nogal bescheiden is voor een hedendaags verkeersvliegtuig, is de HS in de klasse van de Dakota opvolgers het meest vooruitstrevende vliegtuig dat veruit het best aan de behoeften van de Belgische Luchtmacht voldoet.

De CS 01 en de CS 02 hebben trouwens al vrij veel zendingen op hun actief. Commandant De Clerck: "De Engelsen maken niet veel publiciteit rond de HS 748, maar het vliegtuig is werkelijk een doeltreffend en soepel werkinstrument voor opdrachten binnen Europa".

De HS is uitgerust met de meest moderne boordinstrumenten, waaronder al de laatste nieuwigheden op het gebied van instrumentvliegen. In tegenstelling tot de DC 3 heeft de HS een drukcabine waardoor het toestel zijn passagiers tot op 7.000 meter hoogte kan



De instrumenten van de HS 748
Les instruments du HS748

brenge, in kalme lucht, boven alle slecht weer. De 748 kan ook bogen op uitzonderlijke start- en landingeigenschappen die het resultaat zijn van de grote 'Fowler' kleppen waarmee de vleugels uitgerust wer-



*De CS03 bereidt de landing voor, de grote ladingsdeur helemaal geopend
Le CS03 prépare l'atterrissage, a grande porte d'embarquement ouverte*

espace dans lequel on peut installer 24 civières ou 5 tonnes de marchandises (à cet effet, à l'arrière, on a aménagé une grande porte d'embarquement). Le CS 02 est conçu pour 24 passagers et 4 VIP, installés dans un espace séparé au milieu de l'avion. Le HS se contente d'un équipage de 4 personnes: un commandant, un second pilote, un loadmaster et un steward. En ce début d'août, par un après-midi ensoleillé, nous avons eu la chance d'accompagner le commandant De Clerck, instructeur sur HS, lors d'un vol d'instruction sur le CS 02; le candidat commandant est l'adjudant chef Van Daele. Durant le vol vers Charleroi-Gosselies un Merlin III A volera en formation avec nous et pourra ainsi assurer une couverture photographique. Sur l'aire d'embarquement de Meisbroek nous attend le nouveau venu, camouflé en vert-brun. Après que le commandant ait discuté de l'état de l'avion avec le mécanicien, nous nous glissons à bord par une trappe à fermeture électrique.

L'intérieur est vraiment surprenant: des sièges en simili-cuir brun dans l'espace réservé aux passagers, moquette dans tout l'appareil, pare-soleil à tous les hublots, un vestiaire, une cuisine, un bar avec réfrigérateur. Dans l'espace réservé aux VIP, des sièges en étoffe rouge sombre et des tablettes en bois; le tout forme un contraste frappant avec l'aspect

den. Commandant De Clerck: " Om dat te illustreren kan ik jullie vertellen dat we met de HS 748 reeds het burgervliegveld van Grimbergen bij Brussel bezochten, een grasvlakte van amper duizend meter lang".

De passagiersversie van onze luchtmachttoestellen heeft 44 zetels; in de plaats daarvan kunnen ook 24 draagberries of 5 ton vracht vervoerd worden (daarvoor werd achteraan trouwens een grote laaddeur ingebouwd). De CS 02 is ingericht voor 24 passagiers + 4 VIP's in een afgescheiden ruimte midden in het vliegtuig. De HS 748 stelt zich tevreden met een vierkoppige bemanning: een gezagvoerder, een tweede piloot, een loadmaster en een steward.

Op een zonnige namiddag begin augustus krijgen we de kans met commandant De Clerck, instructeur op de HS 748, een opleidingsvlucht met de CS 02 mee te maken; kandidaat gezagvoerder is adjudant-chef Van Daele. Tijdens de vlucht naar Charleroi-Gosselies zal een Merlin III A, die een foto opdracht vervult, even in formatie komen vliegen om 'in flight shots' te maken. Op de inschepingsvloer te Meisbroek wacht de bruin-groen gevlekte 'new comer' ons op; nadat gezagvoerder en copiloot met de mecanicien de technische toestand van de CS 02 besproken hebben, klimmen we langs een elektrisch opvouwbare trap aan boord.

extérieur de l'avion. Un coup d'oeil dans le poste de pilotage nous prouve que les pilotes disposent également de tout le confort nécessaire.

Lorsque l'équipage a terminé la 'check list', la tour de contrôle de Bruxelles-National nous prend en charge et nous mène vers la piste, puis dans l'espace aérien fort encombré de la capitale de l'Europe: direction sud. En dessous des bancs de nuages, l'air est instable et une brume restreint la visibilité à quelques kilomètres; mais à deux mille mètres tout est calme, le bruit des deux turbo-propulseurs est réduit à un doux bourdonnement et nous sommes les témoins d'un spectacle fascinant: sous un ciel d'un bleu sans tache, aussi loin que l'oeil puisse voir, s'étend une mer de cumulus blancs comme neige, qui renvoie les rayons du soleil dans toutes les directions et vous aveugle. Après quelques minutes, vous n'arrivez plus à croire qu'il existe un autre monde que celui qui, au-dessus des nuages, baigne dans la lumière du soleil. Un sentiment de solitude et d'isolement vous gagne, l'inconnu vous envahit. S'agit-il là de l'envoûtement de l'espace? Serais-je en train de soulever un coin du voile qui dissimule la passion de l'aviation?

Lorsque le Merlin vole à nos côtés, à un souffle de nous, je me dis, et c'est bien connu, que les qualités propres à un aviateur doivent être l'élément universel du pilotage: précision, dévouement, et ténacité, voire obstination, une tradition du 15 Wing.

F. Van Linthout

('VOX' n°29, 12.8.1976)

HAWKER SIDDELEY 748-2A

Envergure / spanwijdte: 30,02 m

Longueur / lengte: 20,42 m

Hauteur: hoogte: 7,57 m

Surface alaire / vleugeloppervlak: 75,34 m²

Moteurs / motoren:

2 x Rolls Royce Dart 532-2L

2.280 HP

Poids / gewicht:

max 'take-off': 20.183 kg

load capacity 5.222 kg

Autonomie / vliegbereik:

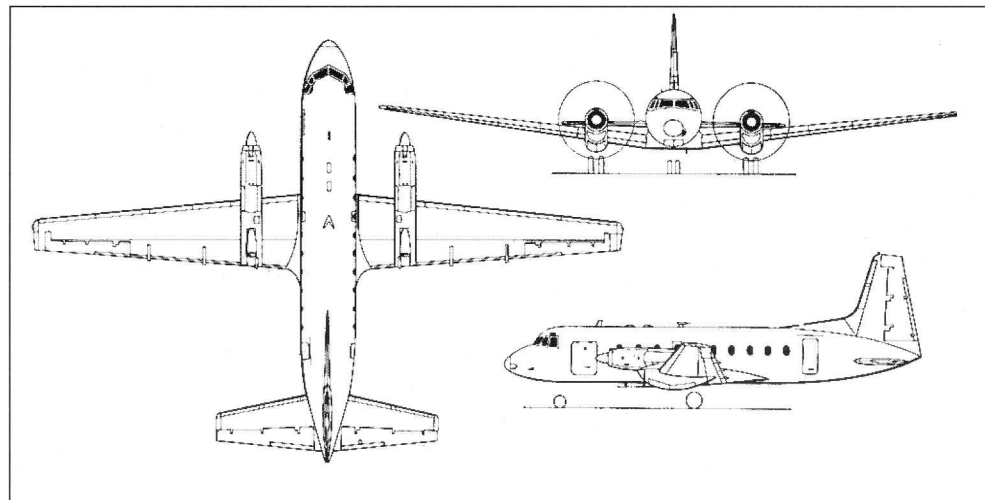
1.120 km

Mise en service / in dienst-name:

CS 01 : 28.6.1976

CS 02; 31.7.1976

CS 03: 30.9.1976



Het interieur is een aangename verrassing: bruine simillederen zetels in de passagiers ruimte, vasttapijt overal in het toestel, zonneschermen voor de vensters, vestiaire, keuken, bar met ijskast. In de VIP ruimte, donkerrode stoffen zetels en houten tafeltjes. Dat alles vormt wel een scherp contrast met het uitwendig voorkomen van het vliegtuig; een blik in de stuurhut bewijst ons dat ook de piloten niet van comfort onthouden werden.

Nadat de bemanning de 'check list' overlopen heeft, leidt de burgerlijke verkeersleiding van Brussel-Naam ons vlug en efficiënt door het drukke luchtruim van Europa's hoofdstad, in zuidelijke richting. Onder de uitgestrekte wolkenlaag is de lucht vrij onstabiel en beperkt nevel de zichtbaarheid tot enkele kilometers. Op tweeduizend meter wordt alles plots heel kalm, het geluid van de twee turboprops vermindert tot een zacht gezoem, en we worden getuigen van een fascinerend schouwspel: onder een helblauwe hemel spreidt zich een sneeuw witte cumuluszee uit, die de zonnestralen in alle richtingen terugkaatst en die je ogen verblindt. Na enkele minuten geloof je niet meer dat er nog een andere wereld bestaat dan deze hier, boven de wolken, badend in het zonlicht. Gevoelens van eenzaamheid en afzondering dringen zich op; het onbekende bekruipt je. Zou dat de grote aantrekkingskracht van het vliegen zijn? Zou ik hiermee een stukje van de sluier die rond de liefde voor het vliegen hangt, opgelicht hebben?

Als de foto-Merlin naast ons komt vliegen, praktisch binnen handbereik, denk ik aan wat iedereen weet: de vliegenier moet beschikken over alle eigenschappen die universele elementen van het piloteren zijn: precisie, toewijding en...tenacity, volharding, een traditie in de 15de Wing.

F. Van Linthout

('VOX' n°29, 12.8.1976)

Merlin...l'enchanteur

Le 12 septembre 1975 un communiqué de presse nous arrivait des Etats-Unis: "San Antonio, Texas. Swearingen Aviation Corporation today announced the sale of six Merlin III A propjet aircraft to the government of Belgium for use by its Air Force. Swearingen was declared winner over other competing American manufacturers by Belgian officials. The Merlins will be used by the NATO country's Air Force in general utility roles. Delivery of the first aircraft will be made in March 1976".

La décision gouvernementale avait été prise trois jours plus tôt et mettait fin aux hésitations quant au choix à faire d'un successeur au Percival Pembroke, avion dont la force aérienne belge avait commandé douze exemplaires en 1953. Ils avaient eux-mêmes remplacé les Avro Anson et avaient été mis en service au 15 Wing de Transport et de Communications à Meisbroek.

Leur rôle principal fut de servir d'avions de liaison, mais ils furent également utilisés comme avions de prises de vues photographiques; c'est d'ailleurs à Meisbroek qu'est situé le Centre d'Etude et d'Exploitation des Photographies aériennes (CEEP), qui joue, en fait, le rôle de trait d'union entre la prise de vues et l'établissement des cartes géographiques par l'Institut Géographique National.

Pour le remplacement du Pembroke, qui commençait à se faire vieux, on chercha dans les types d'avions qu'offre le marché dit 'general aviation', qui englobe l'aviation sportive, de tourisme et d'affaires. On cherchait plus précisément un bimoteur à turbines à cabine pressurisée. En comparaison avec un avion sans cabine pressurisée et pourvu de moteurs à pistons conventionnel, ce type d'avion offre aux passagers un confort accru et de meilleures prestations pour des vols à des altitudes supérieures à 4.000 mètres.

Il existait deux concurrents au Merlin III A: le Mitsubishi

Het neusje van de zalm

Op 12 september 1975 deelde een Amerikaanse perscommuniqué het volgende mee: "San Antonio, Texas. Swearingen Aviation Corporation today announced the sale of six Merlin III A propjet aircraft to the government of Belgium for use by its Air Force. Swearingen was declared winner over other competing American manufacturers by Belgian officials. The Merlins will be used by the NATO country's Air Force in general utility roles. Delivery of the first aircraft will be made in March 1976".

De regeringsbeslissing was drie dagen vroeger genomen en stelde een einde aan het wikken en wegen van de mogelijke opvolgers van de Percival Pembroke, waarvan de Belgische Luchtmacht in 1953 twaalf exemplaren had besteld. Het waren de vervangers van de Avro Anson en ze kwamen in dienst bij de 15de Vervoer- en Verbindingswing te Meisbroek. Hun voorname rol was die van verbindingsvliegtuig, maar ze werden ook voor luchtfotografie gebruikt.

In Meisbroek bevindt zich immers het Centrum voor Studie en Exploitatie van Luchtfotografie (CSEL / CEEP), dat ondermeer een schakel is tussen de vliegtuigopname en de afwerking van een landkaart door het Nationaal Geografisch Instituut.

Voor de vervanging van de verouderde Pembroke zocht men op de markt van de 'general aviation' (algemene luchtvaart, die betrekking heeft op sport-, toerisme- en zakenvliegtuigen) naar een geschikt tweemotorig schroefturbine toestel met gepresuriseerde cabine. In vergelijking met een vliegtuig zonder drukkajuit en met gewone zuigermotoren, biedt een dergelijk toestel meer comfort voor de passagiers en betere vliegprestaties op hoogten groter dan 4.000 meter. Naast de Swearingen Merlin III A, kwamen ook nog de Japanse Mitsubishi MU-2 en de Britse Beechcraft King Air in aanmerking; wat betreft hun afmetingen, gewicht, kruissnelheid, klimvermogen en





De cockpit van de foto versie van de Merlin IIIA (links);
Fotograaf Robert Thesias regelt zijn toestellen (onder)

Le cockpit de la version photo du Merlin IIIA (à gauche);
le photographe Robert Thesias règle ses appareils (en-dessous)

MU-2 japoans, en le Beechcraft King Air anglais. En ce qui concerne les dimensions, le poids, la vitesse de croisière, la vitesse ascensionnelle, l'autonomie de vol et l'altitude maximale, les possibilités du moteur et le prix, il n'existait guère de différences sensibles. Mais le Merlin américain sembla néanmoins être le 'fin du fin': de meilleures prestations, une consommation assez basse pour ce type d'appareil, une bonne finition, et de plus l'appareil était livrable avec plusieurs options concernant les conditions de transport pour les passagers et l'équipement photographique.

Le premier Merlin arriva au 15 Wing le 29 mars 1976; actuellement ils sont quatre à être utilisés comme avions de liaison (CF 01 à CF 04). Les deux derniers appareils (CF 05 et CF 06) seront pourvus de l'appareillage photographique nécessaire. Neuf équipages, soit dix-huit pilotes, formés partiellement aux Etats-Unis, peuvent actuellement voler sur Merlin.

Quand je vis le Merlin pour la première fois à l'aéroport de Meisbroek, je fus immédiatement frappé par l'impression d'élégance et de force qui s'en dégage. Pour ma part, c'est l'un des plus beaux avions à turbine du monde. Je remarquai surtout, lors d'un vol à bord du CF 03 piloté par les adjudants chefs Richard et Devos (13.000 et 9.000 heures de vol, il faut le souligner), le confort 'airline' de l'espace réservé aux passagers, les



prijs, waren er slechts kleine onderlinge verschillen. Maar de Amerikaanse Merlin bleek toch het neusje van de zalm te zijn: net iets betere prestaties, in zijn klasse een laag brandstofverbruik, met veel zin voor details afgewerkt, en bovendien leverbaar in verschillende versies (waaronder de vereiste passagiers- en fotouitvoeringen).

De eerste Merlin kwam op 29 maart 1976 in de 15de Wing toe; op dit ogenblik zijn er vier (CF 01 tot CF 04) als verbindingsvliegtuig in gebruik, terwijl de twee laatst geleverde toestellen (CF 05 en CF 06) in Melsbroek van de nodige foto uitrusting worden voorzien. Negen bemanningen, achttien piloten dus, gedeeltelijk in de Verenigde Staten opgeleid, bezitten de bevoegdheid met de Merlin te vliegen.

Toen ik de Merlin voor het eerst zag op inschepingsvloer van de militaire luchthaven te Meisbroek, trof me onmiddellijk zijn zeer slanke en sterk gestroomlijnde vorm; persoonlijk vind ik dit een van 's werelds mooiste schroefvliegtuigen. Mijn ontmoeting met de

possibilités d'utilisation de l'appareil, la priorité donnée à l'agencement du cockpit et enfin la beauté du Merlin. Dommage que tout le monde ne puisse se déplacer à bord de cette limousine volante, ... à moins que 'Merlin l'Enchanteur', son célèbre homonyme, ne fasse usage de sa baguette magique.

F. Van Linthout

(VOX n° 41 18.11.1976)

Merlin was dan ook liefde op het eerste zicht...

Tijdens een korte vlucht met de CF 03, gepiloteerd door de adjudant-chefs Richard en Devos (respectievelijk 13.000 en 9.000 vlieguren, dat mag wel even gezegd ...), vielen me vooral het 'airline' comfort in de passagiersruimte, de 'big airplane' gebruiksmogelijkheden van het toestel, de hoge prioriteit aan de cockpitinrichting gegeven, en de schoonheid van de Merlin op. Werkelijk spijtig dat niet iedereen van deze vliegende limousine zal kunnen gebruik maken ... of zou "Merlijn de tovenaer", zijn befaamde naamgenoot, dat misschien toch voor elkaar kunnen krijgen?

F. Van Linthout

(VOX n° 41, 18.11.1976)

FAIRCHILD SWEARINGEN MERLIN III A

Envergure / spanwijdte: 14,10 m
 Longueur / lengte: 12,85 m
 Hauteur : hoogte: 4,90 m
 Surface alaire / vleugeloppervlak: 26 m

Moteurs / motoren: 2 x Garret TPE 331 900 HP

Poids / gewicht: max 'take-off': 5.700 kg
 load capacity : 8 paps

Autonomie / vliegbereik: 3.590 km

Mise en service / in dienstname:

CF 01 29.3.1976

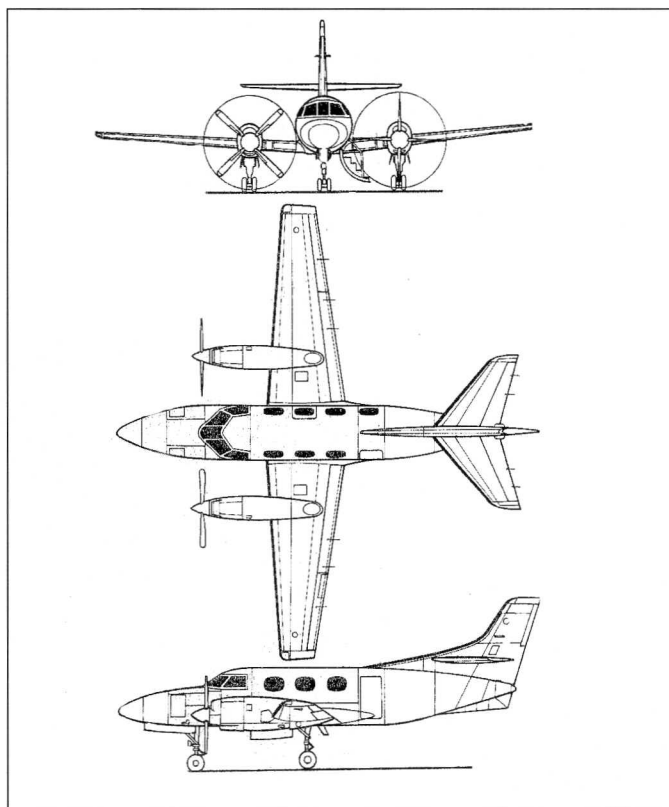
CF 02 9.5.1976

CF 03 4.6.1976

CF 04 28.6.1976

CF05 13.10.1976

CF 06 2.10.1976



Op 16 april 1980, tijdens een oefenvlucht op het vliegveld van Lille, verongelukte de CF 03; de twee piloten, kapitein vlieger Timmermans en adjudant-chef vlieger Lemmens verloren hierbij het leven..

Le 16 avril 1980, au cours d'un vol d'entraînement sur l'aérodrome de Lille, le CF 03 fut perdu; cet accident coûta la vie aux deux pilotes, le capitaine aviateur Timmermans et l'adjudant-chef aviateur Lemmens.

Le quartier Groenveld en février 1948

Ayant passé les tests d'admission à l'Aviation Militaire à deux reprises en 1947, la deuxième fois étant la bonne, je suis convoqué au Quartier Groenveld pour le 25 février 1948.

Le jour venu, je me rends de Ouaregon à Bruxelles par chemin de fer, après avoir 'changé' à Mons. Je revois en pensée la vieille gare du sud de la capitale et le chantier de la jonction ferroviaire avec le nord de Bruxelles, dont les travaux ne seront terminés que dix ans plus tard.

Le reste du voyage s'effectue en tram, le 'H'; en longeant l'aéroport de Meisbroek par la chaussée de Haacht, j'aperçois tout au long un amas de carcasses et de débris d'avions alliés et allemands. Entre autres, ceux détruits le 1 janvier 1945, lors de la dernière attaque d'envergure de la Luftwaffe. Ou nom de code 'Bodenplatte', cette opération avait mobilisé 900 avions ennemis; ceux-ci avaient attaqué 15 bases aériennes en Belgique, aux Pays-Bas et dans le nord de la France, détruisant au sol 144 avions de la RAF, 50 de l'USAF, et en endommageant 400 autres. Les Allemands avaient perdu 204 appareils au cours de l'action.

Enfin arrivé à la caserne Groenveld, ainsi qu'on l'appelait déjà à l'époque, je passe au corps de garde où le planton me demande de me présenter à l'escadrille administrative, dont le bloc est situé à gauche de la route d'accès intérieure.

Le Quartier Groenveld fait office de dépôt du personnel de l'aviation militaire (WRID, Wing de Recrutement, d'Instruction et de Dépôt); l'escadrille est commandée alors par le sous-lieutenant R. Matyn, un montois d'origine. J'y rencontre une dizaine de recrues qui, comme moi, remplissent les diverses formalités; on reçoit un 'pay-book' (une sorte de livret militaire), ainsi qu'une carte d'équipement qui permettra d'obtenir matériel de couchage, tenue, gamelle, etc...

Construite par les Allemands, la caserne est assez agréable d'aspect, et n'a pas l'apparence rébarbative

Het kwartier Groenveld in februari 1948

In 1947 had ik twee maal de toelatingstesten tot de Militaire Luchtvaart afgelegd. De tweede keer was de goede keer, en zo werd ik opgeroepen in het Kwartier Groenveld op 25 februari 1948.

Die dag begeef ik mij op weg met de trein van Ouaregnon naar Brussel, met een overstap in Bergen. Ik herinner mij nog steeds het oude station in het zuiden van de hoofdstad, en het bouwterrein van de spoorverbinding met het noorden van Brussel (de "jonction"), waarvan de werken slechts tien jaar later zullen beëindigd worden.

De rest van de reis gebeurt met tram H. Wij komen voorbij het vliegveld van Meisbroek, en langs de volledige Haachtsesteenweg zie ik een opeenstapeling van wrakken en resten van geallieerde en Duitse vliegtuigen; o.a. degenen die vernield werden tijdens de laatste grote operatie van de Luftwaffe op 1 januari 1945. Onder de codenaam "Bodenplatte" had de vijand voor deze operatie 900 jachtvliegtuigen in lijn gebracht, die 15 vliegbasisen in België, Nederland en Noord-Frankrijk hadden aangevallen. Hierbij werden 144 toestellen van de RAF en 50 van de USAF aan de grond vernield, en werden er nog eens 400 andere beschadigd. De Duitsers hadden 204 toestellen verloren tijdens deze operatie.

Bij mijn aankomst in de kasernegroenveld (zo werd ze toen inderdaad reeds genoemd) kom ik voorbij het wachtlokaal, waar een planton mij naar het Administratief Smaldeel stuurt: die blok ligt links van de binnenste toegangsweg. Het Kwartier Groenveld vervult de rol van "opslagplaats" van personeel van de Militaire Luchtvaart (WROD, Wing voor Rekrutering, Opleiding en Depot). Het Administratief Smaldeel wordt op dat ogenblik bevolen door Onderluitenant R. Matyn, afkomstig van Bergen.

Ik ontmoet er een tiental rekruten die, zoals ik, diverse formaliteiten vervullen. Wij ontvangen een "paybook" (een soort militair zakboekje) en een uitrustingssteekkaart, waarmee wij slaap- en eetgerei en een uniform zullen krijgen.



Soldaat Freddy Capron
Soldat Freddy Capron

d'une caserne classique. Les principaux blocs de logement sont situés sur la gauche de la route d'accès; sur la droite, presque en face de l'escadrille administrative,



**Wachtlokaal
Corps de garde**

(coll. R. De Vré)

Lors du repas de midi, je dois me faire violence: on nous sert un plat composé de pommes de terre vapeur, chou-fleur et une cote de porc; alors que j'ai toujours refusé de manger du chou à la maison, je fais honneur au repas servi et, depuis, j'ai pris goût à toutes les sortes de choux.

Au cours de l'après-midi nous allons chercher le matériel de couchage; une paire de draps, deux couvertures, un oreiller, sa housse, et trois 'biscuits' qui composent le matelas. Je partage avec les nouvelles recrues une chambre non chauffée, située sous les combles du bloc 6; il y fait froid en cette période de l'année. Ma première nuit est assez agitée car j'ai oublié d'emporter un pyjama et n'arrive pas à me réchauffer malgré les deux couvertures. Nous ne disposons pas d'armoire; comme mes camarades de chambrée, j'ai placé ma valise à côté du lit. Le lendemain, après la toilette, nous allons prendre le petit-déjeuner au réfectoire situé dans un bloc de l'autre côté de la route d'accès, mais dont je ne parviens pas à me rappeler l'emplacement exact. Il a neigé durant la nuit; une fine couche poudreuse recouvre le sol. L'avant-midi, visite médicale, suivie du passage à l'équipement où l'on reçoit un kit-bag et le nécessaire que l'on doit y fourrer; on reçoit aussi le calot, une veste et un pantalon de la RAF. Au cours de l'après-midi, nous adaptions nos tenues anglaises à la nationalité beige en décousant l'épervier de la manche de la veste, ainsi que les boutons à couronne britannique que nous remplaçons par des boutons à couronne beige.

Le lendemain nous sommes fin prêts en tenue lorsque

des miliciens déblaient et évacuent en brouettes les débris du mess officiers que les Allemands ont fait sauter en toute hâte, en septembre 1944, avant de battre en retraite. C'est à cet endroit que se trouvent actuellement le C 119 et le Pembroke du musée Dakota.

Lors du repas de midi, je

De "Kazerne Groenveld" werd door de Duitsers gebouwd, en ziet er nogal aangenaam uit, zonder het onsympathiek uiterlijk van een klassieke kazerne.

De voornaamste logementblokken liggen links van de toegangsweg. Aan de rechterkant, bijna recht tegenover het Administratief Smaldeel, ruimen miliciens de resten van de Mess Officiers op, die de Duitsers in allerijl hebben opgeblazen in september 1944, juist voor hun aftocht (op deze plaats bevinden zich nu de C-119 en de Pembroke van het Dakota museum).

Tijdens het middagmaal moet ik mij geweld aan doen: wij krijgen een bord gestoomde aardappelen met bloemkool en een varkensrib. Thuis had ik steevast geweigerd om het even welke kool te eten, maar hier eet ik wat mij voorgeschoteld wordt: sindsdien heb ik smaak gevonden in alle soorten kool.

's Namiddags gaan wij ons beddengoed afhalen: een paar lakens, twee dekens, een oorkussen met overtrek, en drie "biscuits" die de matras vormen.

Ik deel met de nieuwe rekruten een niet verwarmde kamer onder het dakgebinte van blok 6. Het is er koud in deze periode van het jaar, en mijn eerste nacht is nogal onrustig: ik heb mijn pyjama vergeten, en kan mij niet verwarmen, ondanks de twee dekens. Wij beschikken niet over een kast en, zoals mijn kamergenoten, heb ik mijn valies naast mijn bed geplaatst.

's Anderendaags gaan wij, na het toilet, ontbijten in de refter die zich aan de andere kant van de toegangsweg bevond (waar juist, kan ik mij echter niet herinneren). Die nacht heeft het gesneeuwd, en een dunne laag poedersneeuw bedekt de grond.

's Morgens geneeskundig onderzoek, en nadien naar de uitrusting, waar wij een "kit-bag" met al het nodige ontvangen. Daar krijgen wij eveneens een RAF "calot", vest en broek.



**Escadrille administrative
Administratief smaldeel** (coll. G. EELLEN)

's Namiddags passen wij onze Engelse uitrusting aan de Belgische nationaliteit aan, door de sperwer op de mouw te verwijderen, en door de knopen met Britse

les sous-officiers instructeurs nous prennent en charge et nous donnent les premières leçons de "drill" à l'anglaise.

J'ai aussi un vague souvenir d'une séance de Welfare qui s'est déroulée à la cantine, d'un orchestre qui jouait du Glenn Miller, d'un spectacle avec des artistes, et de la Brabançonne qui a clôturé la séance. J'ai passé le premier week-end au quartier; le dimanche matin, un de mes nouveaux copains m'a photographié sur le seuil du bloc 6. C'est la seule photo qui m'est restée de ce bref passage à la caserne Groenveld; je garde un excellent souvenir de ce premier contact avec l'aviation militaire, devenue Force Aérienne par la suite.

Je suis resté au quartier Groenveld jusqu'au matin du 8 mars 1948, date à laquelle nous nous sommes rendus par chemin de fer à Sint Nikolaas Waas, à la caserne Weyler, où nous allions recevoir une instruction militaire de deux mois. C'est bien loin tout ça !

Aujourd'hui je trouve que le quartier Groenveld n'a guère changé depuis que 54 ans se sont écoulés; il a conservé l'aspect de cette époque, surtout à gauche de la route d'accès, les changements survenus se situant surtout de l'autre côté de cette route intérieure.

Freddy Capron



St Nikolaas-Waas, caserne WEYLER

(coll. J. BLOCRY)

kroon te vervangen door knopen met de Belgische kroon.

's Anderendaags staan wij nauwelijks in tenue wanneer de onderofficieren - opleiders zich over ons ontfermen: wij krijgen onze eerste lessen "drill op zijn Engels".

Ik herinner mij vaag een Welfare-sessie in de Kantine, met een orkest dat Glenn Miller speelde, gevolgd door een show met artiesten, en afgesloten door de "Brabançonne".

Het eerste weekend moest ik in het kwartier blijven. Die zondagmorgen heeft een van mijn nieuwe kameraden mij gefotografeerd aan de ingang van Blok 6. Het is de enige foto die ik nog heb van mijn kort verblijf in "Kazerne Groenveld". Ik hou een uitstekende herinnering aan dit eerste contact met de Militaire Luchtvaart, die later uitgroeide tot de Luchtmacht.

Ik ben tot de morgen van 08 maart 1948 in Kwartier Groenveld gebleven, toen wij, per spoor, naar de Kazerne Weyler in Sint-Niklaas-Waas gingen, om er een militaire opleiding van twee maanden te krijgen.

Dat is allemaal lang geleden!!

Nu, na 54 jaar, vind ik dat het Kwartier Groenveld nauwelijks veranderd is. Het heeft nog steeds het uitzicht van toen

behouden, voornamelijk het gedeelte links van de toegangsweg. De verbouwingen die sindsdien werden uitgevoerd situeren zich vooral aan de overzijde van de binnenste toegangsweg.

Freddy Capron

Appel aux 'Anciens'

Possédez-vous une ou des photos du quartier Groenveld prises entre 1947 et 1949, de même que des témoignages concernant des événements de l'époque ? Si c'est le cas, n'hésitez pas à les transmettre au centre DAKOTA / 15 Wing, chaussée de Haacht, 138, 1820 Meisbroek, également ouvert tous les lundis et mercredis.

Vos documents vous seront restitués après utilisation. Merci!

Oproep tot de "Anciens"

Heb jij nog foto's van binnen het Kwartier Groenveld, genomen tussen 1947 en 1948, of getuigenissen betreffende gebeurtenissen uit diezelfde periode?

Indien bevestigend, gelieve contact op te nemen met "DAKOTA", 15 Wing LuTpt, Haachtsesteenweg 138, 1820 Meisbroek, ook open elke maandag en woensdag. Foto's worden u, na exploitatie, uiteraard terug gestuurd. Hartelijk dank bij voorbaat.

Adieu Juul...

Vaarwel Juul...

Comment exprimer la douleur causée par la perte d'un homme qui occupait une place si importante au sein de notre association ? Les mots ne suffisent pas pour dire le vide créé par le départ inopiné de Hector, "Juul" Scheyltjens, le 30 octobre 2002.

Il était la cheville ouvrière de notre équipe de restauration, aux petits soins pour 'son' C 119, prodiguant à ses collègues les conseils précieux permettant que le CP 10, en si piteux état, reprenne forme et allure; il en était fier, à juste titre. Il prolongeait ainsi, de façon magistrale, une complicité de près de cinquante ans entre le 'Flying Boxcar' et lui-même. Au 15 Wing dès le début de sa carrière de mécanicien, il serait vain d'essayer d'évaluer le nombre de mises en oeuvre, de



travaux de maintenance ou de réparations à son actif pour que la mission de son avion s'accomplisse; et son enthousiasme n'avait certes pas faibli lorsqu'après vingt ans de service, le C 119 fut remplacé par le C 130.

Voilà pour les qualités techniques exceptionnelles dont il fit preuve; mais, en outre, Juul avait le don, la sensibilité, la connaissance humaine nécessaires pour former, guider les jeunes (et moins jeunes) mécanos, qui reconnaissaient en lui un vrai chef, au sens noble du terme, qui savait les mettre en confiance en toutes circonstances, que ce soit en période de 'routine' ou en opérations soutenues.

Nous savions la douleur qui était sienne depuis de nombreux mois; mais jamais nous ne l'avons entendu se plaindre, et quelques jours avant qu'il ne nous quitte, il était encore présent au sein de l'équipe 'du lundi', comme si de rien n'était.

How can I bring the pain under words that is caused by the loss of a man, who occupies such an important place within our association?

Words shoot to fill the void to describe, caused by the sudden passing, on 30 October 2002, of Hector, "Juul" Scheyltjens. He was the huge figurehead of our restoration team, full of dedication for "his" C-119, always ready to give his colleagues the cost-effective guidelines to follow, which have allowed the CP10, originally in a lamentable

state, to be restored, and to give back its original form and appearance.

He was a very fair, proud man.

On the way he took with him, a masterly manner, a complicity through more than fifty years of life between him and the "Flying Boxcar".

He made, since the beginning of his career as a mechanic, always part of the 15th Wing, and we can hardly count how many aircraft he delivered in that period, ready to take on the assigned mission, and how many maintenance or restoration jobs he took on for this. His enthusiasm is moreover not diminished, when, after twenty years of faithful service, the C-119 was replaced by the C-130.

Up to the point of his exceptional technical skills, of which he always has proof.

But moreover, Juul had the gift, the sensitivity and the human knowledge that are necessary to form, guide the young (and not so young) mechanics, to whom he was a true boss, in the true sense of the word, who knew how to put them at ease in all circumstances, whether in routine operations or during long-term operations.

Où Juul, tu laisses un vide immense parmi nous ;
mais, crois nous, ton 'spirit' est toujours présent et
restera un exemple pour nous tous.

Merci Juul
J. Huybens

Wij wisten hoeveel pijn hij de voorbije maanden moest
verbijten, en toch hebben wij hem nooit horen klagen.
Enkele dagen voor zijn plots heengaan was hij zelfs
nog, alsof er niets aan de hand was, aanwezig bij de
"maandagploeg" ...

Juul, je laat bij ons inderdaad een grote leegte achter,
maar geloof ons, je "SPIRIT" is er nog altijd, en zal
steeds een voorbeeld voor ons allen blijven.

Bedankt, Juul.
J. Huybens

Nous déplorons également le décès de ...

Col Aví BEM 'Mike' Terlinden, chef de corps du 15
Wing (1971-1973), et fondateur du Musée de l'Air ; le
18.4.2002

Flt/U (ret) Arthur Kirk-Waring, DFC, 140 Sqn RAF
(Meisbroek 1944-45) et membre Dakota ; le 4.10.2002

LAC Benny Bennett, 34 Wing RAF (Meisbroek 1944-
45) et membre Dakota

Sqn Ldr 'Bobby' Pearson, DSO, DFC, 140 Sqn (Mels-
broek 1944-45) et membre Dakota

Geoffrey Merriman, 34 Wing (Meisbroek 1944-45) et
membre Dakota ; le 14.9.2002

Wij betreuren eveneens het heengaan van ...

Kol VI SBH 'Mike' Terlinden, korpscommandant van de
15 Wing (1971-1973) en stichter van het Luchtvaart-
museum, op 18 april 2002

Flt/U (ret) Arthur Kirk-Waring, DFC, 140 Sqn RAF
(Meisbroek 1944-45) en lid van Dakota, op 4 oktober
2002

LAC Benny Bennet, 34 Wing RAF (Meisbroek 1944-
45) en lid van Dakota

Sqn Ldr 'Bobby' Pearson, DSO, DFC, 140 Sqn (Mels-
broek 1944-45) en lid van Dakota

Geoffrey Merriman, 34 Wing (Meisbroek 1944-45) en
lid van Dakota, op 14 september 2002

LE 'FOCKE WULF' DE MELS BROEK

Au sein de notre association de nombreux bénévoles s'activent à archiver l'abondante documentation recueillie, tandis que d'autres s'investissent dans la restauration de nos C 119 et Pembroke, ou dans la recherche et le contact avec des 'anciens' qui, à la fin de la deuxième guerre mondiale, faisaient partie de l'aviation alliée qui occupait Melsbroek. A tel point qu'un certain nombre d'entre eux, intéressés par nos activités, nous rendent régulièrement visite, venant d'Angleterre et du Canada, ... jusqu'à deux fois par an ! Nous faisons alors de notre mieux afin de rendre leur séjour agréable.

Lors de leur passage un week-end du mois de mai de cette année, se tenait à Haacht une exposition à propos de la 'Ligne K-W', et ceci à l'occasion de la parution d'un ouvrage consacré à l'histoire de cette ligne de défense anti-char établie entre Wavre et Koningshooik. Voilà qui pouvait intéresser nos 'vétérans' que nous y avons amenés.

Parmi le matériel exposé, uniformes, archives, etc ... , mon attention fut attirée par une photo connue d'un Focke Wulf 190-D de la Luftwaffe, le nez planté dans le sol. "Voilà le Focke Wulf de Meisbroek" me dis-je; à côté de moi une personne confirma mon idée, ajoutant: "Et les instruments exposés devant la photo sont ceux de cet avion, que j'ai moi-même dévissés avec un canif; ce qui me valut une claque de ma mère lorsque je les avais ramenés à la maison".

Me remettant de mon étonnement, j'écoutais attentivement le reste de son histoire et me rendais compte que mon témoin en connaissait un bout à propos de la libération de Meisbroek en septembre 1944. Sans hésiter il accepta mon invitation à se rendre en notre centre de documentation; et quelques semaines plus tard nous y retrouvions Ward Goossens de Zaventem. Voici son récit:

"Mes parents tenaient un café, le 'Sportwereld', situé Bosstraat, n013 à Zaventem; à l'arrière de l'établissement nous avions une salie des fêtes d'environ 38 mètres de long sur 16 mètres de large. Déjà à partir de septembre 1939, y séjournaient des militaires belges du 1ge TAAe de Nivelles; ces soldats en kaki portaient une 'floche' bleue à leur calot, et leur tâche consistait à niveler les terrains près de la drève de Lo (dans ces environs se trouvaient les terres qui furent parmi les premières à être expropriées pour la construction de l'aérodrome). Ils étaient sous le commandement du capitaine Nyssen, un Bruxellois.

Le 10 mai 1940 étaient arrivés de Bierset six avions

De "FOCKE WULF" van MELS BROEK

Binnen onze vereniging houden heel wat vrijwilligers zich bezig met het archiveren van onze uitgebreide documentatie, terwijl anderen de C119 en de Pembroke restaureren of het contact onderhouden met mensen die, tijdens de Tweede Wereldoorlog, hier op het vliegveld deel uitmaakten van de geallieerde troepen. Een aantal van deze oorlogsveteranen voelt zich zo verbonden met ons initiatief dat ze ons, soms tot twee maal per jaar (vanuit Engeland of Canada!), komen bezoeken. We proberen dan uiteraard om de tijd die ze bij ons doorbrengen zo aangenaam mogelijk te maken.

Inde maand mei 2002, tijdens hun verblijf, werd er in Haacht een tentoonstelling georganiseerd met als centraal thema "de K-W lijn". Dit gebeurde naar aanleiding van het verschijnen van een boek met de geschiedenis van de anti-tank lijn tussen Waver en Koningshooik. Dit was voor ons de ideale gelegenheid om met onze Engelse vrienden deze tentoonstelling te bezoeken.

Tussen het tentoongestelde materiaal, uniformen, archiefdocumenten enz. werd mijn aandacht getrokken door een gekende foto van een Focke Wulf 190 - D van de Luftwaffe in "neusstand". "Maar dat is de Focke Wulf van Meisbroek" merkte ik op. Een omstaander bevestigde mijn vermoeden, en voegde eraan toe "en de instrumenten die er naast liggen komen uit dat vliegtuig, want ik heb ze er zelf uitgevezen met mijn pennenmes. Bij mijn thuiskomst heb ik van mijn moeder hiervoor een paar oorvegen gekregen". Nadat ik van mijn verbazing bekomen was, en de rest van het verhaal aanhoorde, was het voor mij duidelijk: mijn getuige kon heel wat vertellen over de bevrijding van het vliegveld van Meisbroek in september '44. Zonder aarzelen aanvaardde hij mijn voorstel om een bezoek te brengen aan ons Documentatiecentrum.

Enkele weken later hadden we een nieuwe ontmoeting met Ward Goossens uit Zaventem, en hier volgt zijn verhaal.

"Mijn ouders hielden het café Sportwereld, gelegen aan de Bosstraat 13 te Zaventem. Achter het café was er een feestzaal van ongeveer 38 m. lang op 16 meter breed.

Reeds vanaf september 1939 verbleven er Belgische militairen van het 1ge TAAe uit Nijvel in onze zaal. Het waren soldaten in kaki die een blauwe "floche" aan hun muts droegen. Zij moesten de gronden aan de Lo Dreef nivelleren (in deze omgeving lagen de gronden die deel uitmaakten van de eerste onteigening voor het vliegveld). Zij stonden onder het bevel van kapitein

Renard 31 (1). Une partie du personnel logeait dans la fabrique de meubles de Victor Dries (avenue de Vilvoorde), et ils devaient repartir le samedi suivant (11 mai). Les hommes étaient fatigués et avaient faim; heureusement il y avait du hochepot ('hutsepot') au menu. Le dimanche ils sont partis, et peu de temps après passait le corps expéditionnaire anglais; ces hommes étaient très nerveux et voulaient même mettre le feu à la salie!

Nyssen, een Brusselaar.

Op 10 mei 1940 waren er 6 vliegtuigen van het type Renard 31, vanuit Bierset toegekomen. Een deel van de manschappen verbleef in de meubelfabriek van Victor Dries (Vilvoordelaan) en ze zouden de volgende zaterdag (11 mei) opnieuw vertrekken. De manschappen waren vermoeid en hongerig; gelukkig stond er hutsepot op het menu. De zondag nadien zijn ze vertrokken, en kort nadien trok het Britse Expeditie



Après la campagne des dix-huit jours, voilà qu'arrive chez nous une fanfare autrichienne; elle accompagnait des troupes de l'artillerie anti-aérienne qui portaient des pattes de eoliet rouges. Ils mettaient en oeuvre des canons Oerlikon de 35 mmo

Ensuite ce fut le tour de mécaniciens italiens, qui étaient de joyeux lurons; lorsque mon grand-père avait débarassé les tables après leurs repas, nous utilisions les restes pour nourrir les a[ll]imaux. Mais comme les Italiens mangeaient du pain blanc et du spaghetti, une délicatesse que nous ne connaissions pas à l'époque mais que nous avons très vite appréciée, mon grand-père prit bien soin d'utiliser de la vaisselle propre pour enlever les restes.

Après le départ des Italiens, et que nous l'ayons désinfectée sérieusement, la salie fut aménagée en quatre chambres et fit office de 'Krankenrevier'. C'était surtout

Korps voorbij.

Die waren erg zenuwachtig en wilden zelfs onze zaal in brand steken!

Na de 18-daagse veldtocht kregen we een Oostenrijkse muziekkapel over de vloer. Die vergezelde troepen van de luchtafweer, die rode spiegels op de kraag van hun uniform droegen. Als bewapening hadden ze 35 mm kanonnen van het type Oerlikon.

Daarna waren het Italiaanse mechanici die bij ons verbleven. Het waren levenslustige jongens. Na hun maaltijden moest mijn grootvader het keukenafval wegbrengen, dat we gebruikten om de dieren te voederen. Maar de Italianen aten wit brood en spaghetti, een lekkernij die we hier toen nog niet kenden. Wij leerden zeer snel al dit lekkers te appreciëren, zodat mijn grootvader er steeds voor zorgde dat er propere recipiënten werden gebruikt om de etensresten te verza-

¹ Renard 31 qui portaient l'emblème du Sioux (9 et 11 escadrilles)

¹ Renard 31 die het embleem van de Sioux (9 en 11 Smaldeel) droegen

des pilotes de Stuka du Front de l'Est, aux doigts gelés ou pieds amputés, qui y logeaient. Ils dispensaient des cours théoriques à de jeunes pilotes à l'entraînement; ils fabriquaient aussi des modèles de chars qu'ils utilisaient comme matériel didactique. Mon père ne voyait pas cela d'un bon oeil, en particulier parce qu'ils 'débitaient' les pieds (ronds) de chaise de notre café pour en faire des roues pour leurs chars.

Ils furent suivis de troupes de maintenance des positions de Flak (artillerie anti-aérienne) situées autour de l'aérodrome de Meisbroek.

Fin 1943 s'installèrent des techniciens du groupe 'Luftminenzug LMZ 15' qui montaient les détonateurs sur les mines aériennes; à partir de ce moment nous n'avions plus accès à la salie. Normalement ce groupe était chargé de rendre l'aérodrome inutilisable; la destruction de celui-ci aurait dû se passer le samedi 2 septembre 1944; il nous fut conseillé d'ouvrir portes et fenêtres. Heureusement ils ne remplirent que partiellement leur mission.

C'est au cours de ces journées de septembre que nous avons aperçu le Focke Wulf sur la plaine; après le départ des Allemands et avant l'arrivée des Alliés, je m'empressai vers l'aérodrome ...

Après avoir déconnecté les batteries (du Focke Wulf) j'ai commencé à démonter le tableau de bord; les batteries furent installées sur un camion de la famille par alliance de l'actuel bourgmestre de Zaventem, Mr Vermeire.

Pendant les journées de libération début septembre il y avait des escarmouches entre les troupes Flak allemandes (membres des Jeunesses Hitlériennes) et les militaires anglais.

Enfin arriva la Brigade Piron sous le commandement du capitaine Willems; ils séjournèrent trois jours chez nous avant de se déplacer vers Putte-Kappelen. Pendant ce temps les Anglais avaient occupé l'aérodrome; il y en avait partout. Le gros de la troupe s'était installé au couvent des Ursulines situé Hoogstraat. Très vite, une bonne entente s'établit entre militaires et civils. Ceux-ci faisaient beaucoup de travaux domestiques; le

melen ...

Na het vertrek van de Italianen, en na een grondige ontsmetting, werd de zaal verdeeld in vier kamers, die dienst deden als "Krankenrevier". Het waren voornamelijk Stuka piloten van het Oostfront, met bevroren vingers of een geamputeerde voet, die er verbleven. Ze gaven theoretische lessen aan jonge piloten in opleiding. Ze maakten ook speelgoed tanks, die ze gebruikten als didactisch materiaal bij de les. Mijn vader had hiertegen wel bezwaar, vermits ze de ronde poten van onze caféstoelen gebruikten om wieltjes te maken voor deze speelgoedtanks.

Daarna was het weer de beurt aan onderhoudstroepen, voornamelijk voor de "Flak-stellingen" (luchtafweertuigen) rond het vliegveld van Meisbroek. Eind 1943 veranderde de sfeer: ditmaal waren het ingenieurs van de groep "Luftminenzug LMZ 15", die de ontstekers voor de luchtmijnen monteerden. We mochten zelf niet meer in de zaal komen. Het was ook deze groep die het vliegveld onbruikbaar had moeten maken. Dit had normaal plaats moeten grijpen op zaterdag 2 september (1944). Wij kregen de raad om ramen en deuren te openen. Gelukkig slaagden ze slechts gedeeltelijk in hun opdracht.

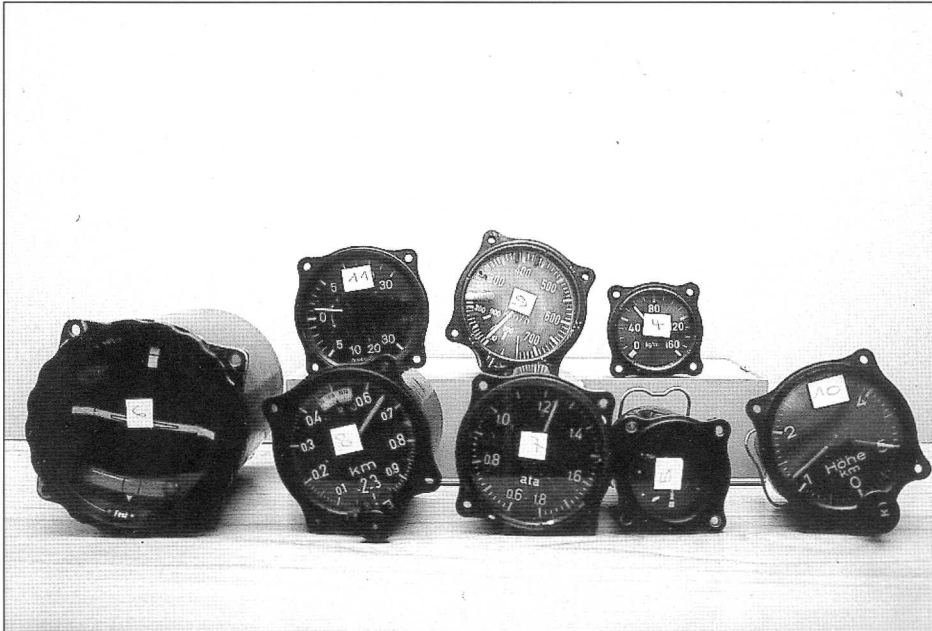
Het was tijdens deze septemberdagen dat we de Focke Wulf op het vliegveld zagen staan. Na het loskoppelen van de batterijen ben ik begonnen met het demonteren van het

instru-
mentenpa-
neel. De bat-
terijen heb-
ben dienst
gedaan in
een vracht-
wagen bij de
aange-
trouwde fa-
milie van de
huidige
burgemeester
(van Zaven-
tem) Ver-
meiren.

Tijdens de
bevrijdings-
dagen, begin

september, waren er schermutselingen tussen Duitse Flak troepen (leden van de Hitler-jeugd) en Engelse militairen. Daarna kwam de Brigade Piron voorbij, onder het bevel van Kapitein Willems. Ze verbleven drie dagen bij ons en trokken toen verder naar Putte-Kappelen.

Ondertussen hadden de Engelse troepen het vliegveld in gebruik genomen. Overal verbleven Engelse militairen. Het gros van de troepen had zijn intrek



problème était cependant la rémunération, car nous n'avions que faire de leur argent anglais. Ainsi commença un véritable système de troc; parfois cela tournait mal, par exemple lorsque nous recevions des pneus de vélo, ... dont les dimensions ne correspondaient pas à notre système métrique !

Il était évident que nos libérateurs appréciaient la détente, ce qui nous valut de nombreuses soirées dansantes dans la salle 'Ons Huis', ou quelques musiciens de l'orchestre renommé Geraldo créaient l'ambiance voulue. Un musicien de cet orchestre était le fameux Ray Jacobs, dirigeant de la fanfare du 139 Wing.

A présent les orchestres belges voulaient surtout jouer de la musique anglo-saxonne, mais la formation locale de Harry Bal (de Machelen) avait besoin de partitions. La solution fut trouvée lorsque le Squadron Leader Williams, qui volait C 47 (Dakota) entre Lutton et Melsbroek, les ramena dans le cadre du troc."

Comme toujours, à toute histoire il y a un 'happy end'; encore cette fois, puisque Ward Goossens termina son récit par ces mots: "Quant aux instruments du Focke Wulf, je pense que leur place est ici au Dakota !".

Nous le remercions de tout coeur, et d'ici peu, vous pourrez admirer cet enrichissement de notre collection.

Hubert Verstraeten

genomen in het Ursulinen klooster, gelegen aan de Hoogstraat. Zeer snel ontstond er een goede verstandhouding tussen militairen en burgers. De burgers deden heel wat huishoudelijk werk, doch het probleem was hoe dit te vergoeden (wij hadden namelijk niets aan hun Engels geld), en zo ontstond een ware ruilhandel. Dit kon wel eens fout lopen: wij hadden wel nood aan fietsbanden, maar door het verschil in afmetingen konden we met de door hen geleverde banden niet veel aanvangen.

Het was duidelijk dat onze bevrijders ontspanning ook nogal wat op prijs stelden. Zo waren er geregeld dansavonden in de zaal "Ons Huis", waar een orkest met een paar muzikanten van het beroemde orkest Geraldo voor de nodige sfeer zorgde. Een muzikant van dit orkest was de gekende Ray Jacobs, leider van de muziekbond van de 139 Wing.

Toen wilden onze Belgische orkesten bij voorkeur Angelsaksische muziek spelen, maar het plaatselijk orkest van Harry Bal (orkest uit de buurgemeente Machelen) miste de nodige muziekpartituren. Ook hiervoor was er een oplossing: Sqd. Leader Williams, die op C-47 vloog voor de bevoorrading tussen Lutton en Meisbroek, bezorgde ze ons als deel van de ruilhandel.

Meestal is er aan elk verhaal een "happy end", en ook hier is dat zo, want Ward eindigde zijn verhaal met de woorden "de instrumenten van de FW 190-0 horen hier thuis, in het Dakota centrum"

Waarvoor onze hartelijke dank. Binnenkort zult u deze verrijking van onze verzameling in ons Documentatiecentrum kunnen bewonderen.

Hubert Verstraeten.

ERRATUM

Vous avez certainement remarqué l'erreur commise dans la légende d'une photo à la page 5 du Dakota News n° 20 : il faut évidemment lire "FIAT CR42" au lieu de "RENARD R31"

ERRATUM

U hebt zeker de vergissing opgemerkt die in de legende van een foto op blz 5 van Dakota News nr 20 geslopen is : U moet uiteraard lezen "FIAT CR42" in plaats van "RENARD R31"