



Edited by Foxit Reader
Copyright(C) by Foxit Software Company,2005-2008
For Evaluation Only.

NEWS

N° 22, Mars
Maart 2003



616 Squadron C119 Display



Dakota News

Sommaire

Inhoud

P 3 Il y a dix ans...

P 4 Restauration C119
et Pembroke

P 5 Robert Thesias nous a
quittés...

P 6 Les premiers "JET" à
Melsbroek en 1945...

P 17 C119 Display



Blz 3 Tien jaar geleden...

Blz 4 Restauratie C119
en Pembroke

Blz 5 Robert Thesias
heeft ons verlaten...

Blz 6 De eerste "Jet" in
Melsbroek in 1945

Blz 14 C119 Display

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 Melsbroek

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 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50 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>

Il y a dix ans...

...et même un peu plus, fut inauguré, le 10 décembre 1992, le 'Centre Historique du 15 Wing, Dakota', rebaptisé plus tard 'Dakota, Centre de Documentation du 15 Wing' lors la constitution en a.s.b.l. (moniteur belge du 14 février 1995).

En décembre 92, nous étions une poignée d'une dizaine de bénévoles fermement décidés à entreprendre ce projet ambitieux, afin de rechercher et sauvegarder ce qui pouvait l'être du précieux patrimoine du 15 Wing.

A l'époque, le local du bloc 3 que nous occupons aujourd'hui était encore en chantier de rénovation de ce qui était davantage un grenier-débaras. Et pendant de nombreux mois nos réunions de travail se sont tenues dans l'un ou l'autre mess, avant de mettre nous-mêmes la main à la pâte, lorsque le gros oeuvre de notre espace fut terminé.

Heureusement,

au sein de notre petite équipe, des 'bricoleurs' talentueux s'occupaient, qui de la menuiserie, qui de la tapisserie, qui de l'électri-cité, afin que notre Centre prenne forme ; sans oublier notre membre d'honneur Pierre Van Den Broeck, qui

passa de nombreuses heures à peindre portes, chasis et panneaux. Et le 3 mai 1995, nous étions fin prêts pour l'inauguration officielle en présence d'une assistance nombreuse, à qui nous offrions alors la possibilité d'adhérer à notre projet en devenant membres.

Et puis il y eut les débuts des travaux de restauration de notre C 119 d'abord, du Pembroke ensuite, confiés aux bons soins d'une équipe enthousiaste d'anciens mécaniciens mais aussi d'autres passionnés.

Que de chemin parcouru déjà, et que de réalisations, que nous devons aussi au soutien de nos membres dont vous êtes, ce dont nous vous remercions chaleureusement.

Tien jaar geleden...

... en zelfs iets langer werd, op 10 december 1992, het "Historisch Centrum van de 15 Wing, Dakota" geopend, later omgedoopt tot "Dakota, Documentatiecentrum van de 15 Wing", wanneer het werd opgericht als V.Z.W. (Belgisch Staatsblad van 14 februari 1995).

In december 1992 bestonden wij uit een handvol vrijwilligers dat vastbesloten was om dit prestigieuze plan te ondernemen, teneinde zoveel mogelijk van het belangrijke patrimonium van de 15 Wing op te zoeken en te bewaren.

Indertijd was het lokaal van blok 3 dat wij vandaag bezetten nog een bouwwerf van vernieuwing van wat tot dan toe meer een zolder-bergplaats geweest was. Gedurende vele maanden hielden wij onze werkvergaderingen in een of andere mess, vooraleer zelf de handen uit de mouwen te steken, wanneer het grote

werk aan onze ruimte voltooid was. Gelukkig bevonden zich in de schoot van onze kleine ploeg talentrijke "doe-het-zelvers" die zich bezighielden met schrijnwerkerij, behangen of elektriciteit, zodat ons Centrum stilaan vorm kreeg; zonder ons erelid Pierre Van Den



3-5-1995 : inauguration officielle "Dakota", Gén Henry et Gén Debêche
officiële opening "Dakota", Gen Henry en Gen Debêche

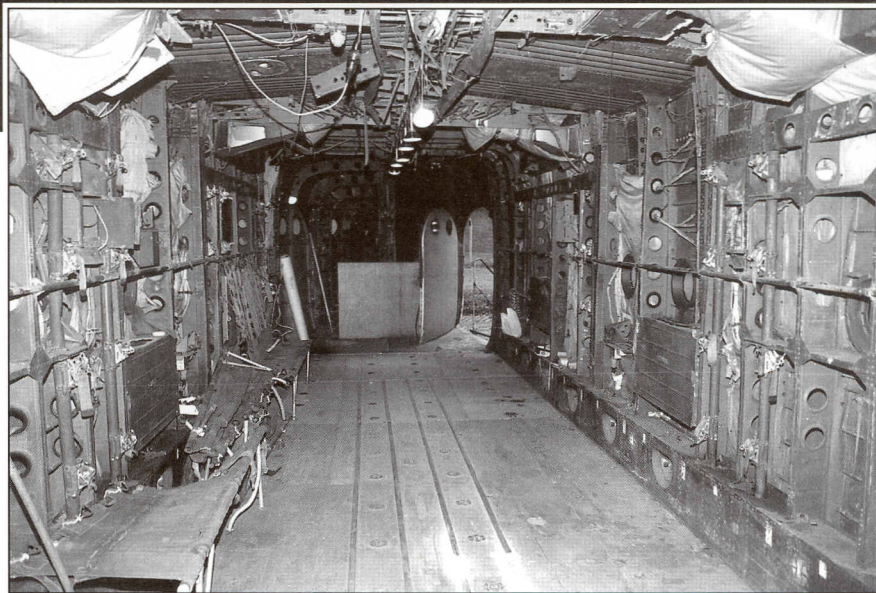
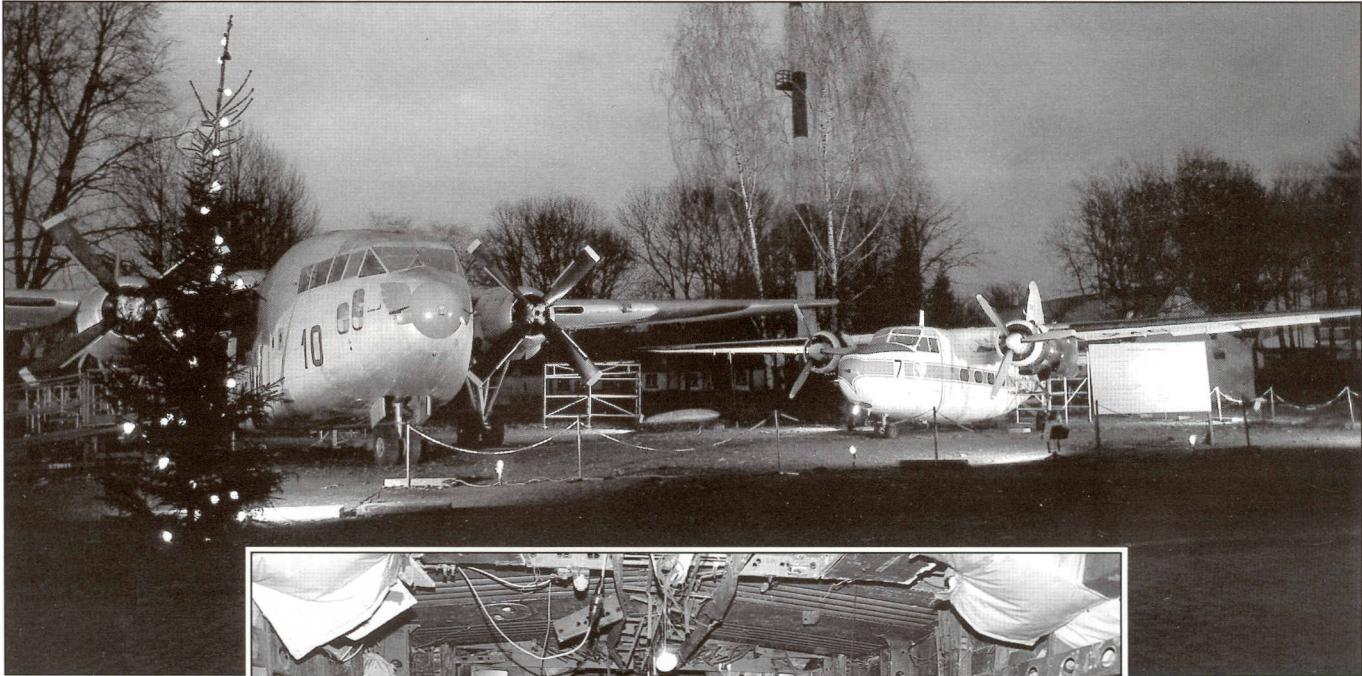
Broeck te vergeten, die vele uren bezig was met het schilderen van deuren, ramen en panelen. Op 3 mei 1995 waren wij eindelijk klaar voor de officiële opening die werd bijgewoond door talrijke aanwezigen, die wij bij die gelegenheid de mogelijkheid boden om zich aan te sluiten bij ons project door lid te worden.

Vervolgens was er het begin van de restauratie van eerst onze C119, vervolgens van de Pembroke, toevertrouwd aan de goede zorgen van een enthousiaste ploeg oud-mecaniciens maar ook andere gepassioneerden

Welke weg werd reeds afgelegd en hoeveel hebben wij reeds gerealiseerd, mede dankzij de steun van onze leden - waar U bij hoort -en waarvoor wij U hartelijk dank zeggen.

Restauration C119 et Pembroke

Restauratie C119 en Pembroke



photos : J. Van Hyfte

La remise en état du plan vertical du Pembroke (RM7) est terminée ; il a été recouvert d'une peinture anti-corrosion ; le plan arrière de la cellule a été pourvu d'une tôle de protection.

.....Tandis que se poursuivent les travaux sur le C 119, dont la cellule a bénéficié d'un nettoyage 'haute pression'.

Dans le cargo, un nouveau plancher s'installe, recouvert d'une couche de peinture et d'un anti-dérapant ; colmatage de fissures pour empêcher de nouvelles infiltrations d'eau.

Le cockpit doit subir un nettoyage approfondi avant le remontage d'un tableau de bord, et l'installation de sièges...encore à trouver (qui peut nous aider ?).

Cargo C119, nouveau plancher
Laadruimte C119 met nieuwe vloer

De herstelling van het verticale staartstuk van de Pembroke (RM7) is voltooid; het werd bedekt met een anti-roest verf; het achterste gedeelte van de romp werd voorzien van een beschermende plaat.

Ondertussen gaan de werken aan de C119 verder - de romp kon genieten van een "hoge druk reiniging".

In de laadruimte wordt een nieuwe vloer geplaatst, die bedekt wordt met een laag verf en een anti-slijplag; de spleten werden opgevuld om nieuwe insijpeling van water te voorkomen.

De cockpit moet een grondige reiniging ondergaan vòòr de plaatsing van het instrumentenbord en de zetels... die nog moeten gevonden worden (wie kan ons helpen?).

Robert Thesias nous a quittés...

C'est avec beaucoup de tristesse que nous devons vous faire part du décès de Robert Thesias survenu le 22 janvier 2003, un de nos très fidèles collaborateurs depuis la création de notre Centre.

Nos membres se souviendront certainement de cet homme affable et débordant de gentillesse, toujours prêt à rendre service et mettant à notre profit sa très grande expérience du 15 Wing. C'est là que se déroula toute sa carrière de photographe, spécialisé e.a. dans la prise de vues aériennes à bord des C 119, Pembroke et Merlin ; en particulier dans le cadre des nombreuses missions effectuées au bénéfice de l'Institut Géographique National. Il fut l'une des chevilles ouvrières au sein du C.E.E.P. (Centre d'Etude et d'Exploitation de la Photographie), situé en ce temps à Melsbroek. Sa mise à la retraite avec le grade d'adjudant ne signifiait pas pour autant l'arrêt de ses activités ; et c'est avec le même enthousiasme qu'il continua à mettre son talent au service de notre jeune musée de l'air à Bruxelles.

Il n'est donc pas étonnant qu'il soit venu se joindre à nous comme bénévole, nous aidant avec passion à rechercher, assembler et classer une documentation importante ; Robert était ainsi revenu dans 'son' Wing, conscient de l'importance de la conservation du patrimoine et des traditions des 'Sioux'.

Lorsqu'il y a deux ans, la maladie s'acharna sur lui, à force de courage, il ne cessa d'oeuvrer, chez lui, dans la tâche qu'il s'était fixée comme but.

Nous ne dirons jamais assez à quel point il laisse un grand vide parmi nous ; sans nul doute, il est un exemple pour les générations futures, exemple d'abnégation et de 'spirit'.

Pour Robert, 'Tenacity' n'était certes pas un vain mot. Adieu Robert.



Robert Thesias heeft ons verlaten...

Met diepe droefheid brengen wij U op de hoogte van het overlijden van Robert Thesias op 22 januari 2003, een van onze trouwste medewerkers van bij het ontstaan van ons Centrum.

Onze leden herinneren zich zeker deze minzame en uiterst vriendelijke man, steeds bereid om te helpen, die ons zijn grote ondervinding bij de 15 Wing ter beschikking stelde. Het is daar dat gans zijn carrière zich afspeelde, als fotograaf gespecialiseerd in ondermeer luchtopnamen aan boord van C119, Pembroke en Merlin, voornamelijk in het kader van talrijke zendingen ten voordele van het Nationaal Geografisch Instituut. Hij was een van de draaischijven van het E.S.C.F. (Exploitatie-en Studiecentrum voor Fotografie) dat indertijd in Melsbroek gevestigd was.

Zijn opruststelling als adjudant betekende geenszins het einde van zijn activiteiten, want met evenveel enthousiasme stelde hij zijn talenten ten dienste van ons jonge Luchtvaartmuseum te Brussel.

Het is dus niet te verwonderen dat hij zich bij ons voegde als vrijwillig medewerker, ons helpend met het opzoeken, verzamelen en klasseren van een uitgebreide documentatie; op die manier was Robert teruggekeerd naar "zijn" Wing, bewust van het belang van het bewaren van het patrimonium en de tradities van de "Sioux".

Wanneer twee jaar geleden de ziekte hem overvalt vecht hij moedig terug en hij stopt niet met werken aan de taak die hij zich tot doel gesteld had.

Wij vinden geen woorden om te zeggen hoe groot de leegte is die hij laat tussen ons; ongetwijfeld is hij een voorbeeld voor toekomstige generaties, als voorbeeld van zelfverloochening en "spirit".

Voor Robert was "Tenacity" zeker geen ijdel woord.

Vaarwel, Robert.

Les premiers 'JET' à Melsbroek... en 1945

C'est un fait remarquable, et peut-être méconnu, que les premiers avions à réaction 'alliés' – la Luftwaffe utilisait déjà le Messerschmitt 262 et autres Arado -, stationnés sur le continent le furent à Melsbroek ; il s'agissait de Meteor du 616 RAF Squadron.

Nos recherches nous ont permis d'entrer en contact avec la '616 (South Yorkshire) Royal Auxiliary Air Force Association', par l'intermédiaire d'un de nos membres, Dudley Ford, que nous tenons à remercier.

George Barlow, le vice-président de l'association, nous fit parvenir un ouvrage écrit par Mike Cooper, un ancien du 616 Sqn, ouvrage dont nous reproduisons ici de larges extraits.

De eerste "JET" in Melsbroek... in 1945

Het is een merkwaardig en weinig bekend feit dat de eerste "geallieerde" jets (de Luftwaffe gebruikte toen reeds de Messerschmitt 262 en andere Arado), die op het vasteland gestationeerd waren, vanuit Melsbroek opereerden. Wij spreken over de Meteors van 616 RAF Squadron.

Door onze opzoekingen, en dank zij één van onze leden, Dudley Ford (die wij hierbij hartelijk willen danken), zijn wij in contact gekomen met de "616 (South Yorkshire) Royal Auxiliary Air Force Association".

George Barlow, vice-voorzitter van die vereniging, stuurde ons een publicatie, van de hand van Mike Cooper, oudgediende van het 616 Sqn. Hieruit volgen enkele uitvoerige uittreksels.

'METEOR AGE, story of 616 Squadron and the first jet aircraft to enter RAF service' by Mike Cooper

Bien que j'en sois l'auteur, l'idée de réaliser ce travail me fut inspirée et suggérée par Mr Cecil Rhodes, qui est l'éditeur de 'Intake', la revue officielle du Flight Meteor. Il s'agit d'une association d'enthousiastes qui se consacrent à la remise en état de vol d'un Meteor. On me demanda de relater les expériences des pilotes et mécaniciens du 616 Squadron au cours de la période de rééquipement et d'opérations avec le Meteor.

Le 616 Squadron fut la première escadrille alliée à être équipée d'avions à propulsion à réaction, et la seule à les utiliser contre l'ennemi.

.....

Mon but fut de rapporter aussi fidèlement que possible les événements de cette période, depuis les premiers signes d'un rééquipement de l'escadrille avec un nouveau type, jusqu'à la participation à la 'Victory Parade' le 8 juin 1946.

Avril 1944 ; le 616 Squadron est stationné à West Mallang dans le Kent, et est équipé de Spitfire VII pour

Hoewel ik de auteur ben van dit werk, werd het idee om het te schrijven mij ingefluisterd door Mr. Cecil Rhodes, uitgever van "Intake", het officieel tijdschrift van de Meteor Flight. Dit is een vereniging van enthousiastelingen, die zich inzetten om een Meteor opnieuw vliegklaar te maken. Men vroeg mij om een officieus verslag te brengen van de ervaringen van de piloten en werktuigkundigen van het 616 Sqn, in de periode van heruitrusting en operaties met de Meteor.

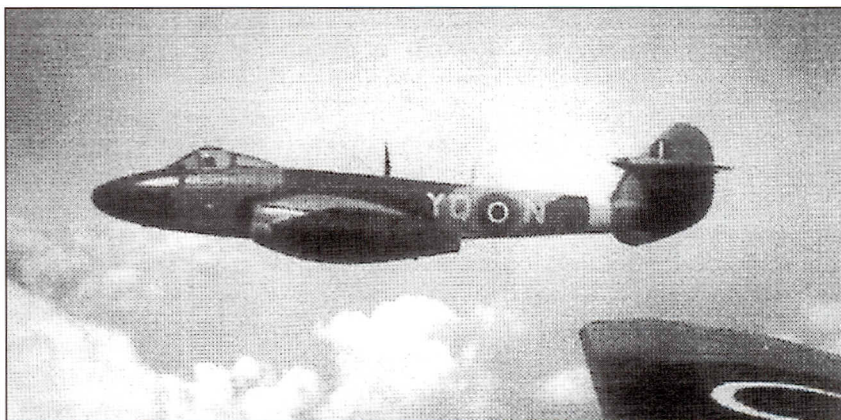
Het 616 Sqn was het eerste geallieerd Sqn dat uitgerust werd met reactievliegtuigen, en het enige dat ze ook daadwerkelijk inzette tegen de vijand.

.....

Ik wilde zo nauwkeurig mogelijk verslag uitbrengen over de gebeurtenissen uit deze periode, vanaf de eerste tekenen die wezen op een heruitrusting van het smaldeel met een nieuw type vliegtuig, tot aan hun deelname aan de "Victory Parade", op 8 juni 1946.

In april 1944 was het 616 Sqn, uitgerust met "high alti-

des missions à haute altitude. Nos patrouilles se déroulaient au-dessus de la côte sud de l'Angleterre et avaient pour objet d'arrêter et de dissuader les Allemands d'effectuer des vols de reconnaissance-photo de jour au-dessus de ces régions. Il ne faisait aucun doute que le rassemblement préparatoire à l'invasion ('D-Day') avait commencé. A la base se propageaient les premières rumeurs d'un rééquipement ; nous espérions tous que ce serait le Spitfire XIV équipé du moteur Griffin. Cependant, il ne s'agissait pas de cela.



Sqn Ldr Barry à bord d'un Meteor camouflé du 616 Sqn
Sqn Ldr Barry vliegt een gecamoufleerde Meteor van het 616 Sqn

Le même mois l'escadrille fit mouvement à Fairwood Common (South Wales) où, pour la première fois, nous apprenions que le 'changement' serait un nouveau type d'avion. Seul le CO (commandant d'escadrille) et les 'Flight Commander' en savaient plus.

.....

Le 26 mai 1944, notre Squadron Commander (Sqn/Ldr Watts) et moi-même furent envoyés à Farnborough, et c'est là que j'appris que notre nouvel avion serait un avion à réaction bimoteur Meteor. D'autres pilotes se souviendront avoir dû signer l' 'Official Secrets Act', ainsi que le CO et moi l'avions fait. A l'évidence, la sécurité était extrêmement stricte, et il nous était interdit de parler en public de l'avion, même sur la base.

Le lendemain, 27 mai 1944, le CO et moi-même furent conduits au milieu de l'aérodrome où nous pouvions

tude Spitfire VII's", gestationeerd te West Malling, in Kent. Wij voerden patrouilles uit op grote hoogte boven de Zuidkust van Engeland, om zo de Duitse foto zendingen bij dag over die streken af te schrikken en te stoppen. De troepenconcentratie als voorbereiding van "D-Day" was volop aan de gang, toen wij op ons vliegveld de eerste geruchten opvingen over een heruitrusting van ons smaldeel. Wij hoopten allemaal dat het de Spitfire XIV met Griffin motoren zou worden. Het zou echter anders verlopen.

In april 1944 werd het smaldeel verplaatst naar Fairwood Common, in South Wales, waar wij voor het eerst vernamen dat wij een nieuw type vliegtuig zouden krijgen. Alleen de CO en de Flight Commanders wisten over welk type het ging.



Le Meteor de "Prule Mullenders, après un atterrissage forcé
De Meteor van "Prule Muellenders na een noodlanding

apercevoir deux avions bizarres parkés près d'une rangée de caravanes. Il s'agissait du 'dispersal' des deux Meteor, encore peints en jaune et clairement immatriculés 'P', pour prototype. Ils étaient toujours la propriété du 'Ministry of Supply' (approvisionnement), et pas encore à l'inventaire de la Royal Air Force. C'é-

.....
 Op 26 mei 1944 werden onze Squadron Commander (Sqd/Ldr Watts) en ikzelf naar Farnborough gestuurd, en daar vernam ik dat ons nieuw vliegtuig de tweemotorige Meteor zou worden, met straalaandrijving. Andere piloten herinneren zich dat zij de "Official Secrets Act" moesten onderschrijven, dus veronderstel ik dat wij dit eveneens deden. Feit is, dat "veiligheid" zeer strikt toegepast werd, en dat het ons verboden was openlijk te spreken over het vliegtuig, zelfs niet op de basis.

's Anderendaags 's morgens, op 27 mei 1944, werden de CO en ikzelf naar het midden van het vliegveld geloodst, waar wij twee eigenaardige vliegtuigen geparkeerd zagen naast enkele caravans. Wij vernamen snel dat dit de "dispersal" was van de twee Meteors, nog altijd geel geverfd, en met de letter "P" (voor

tait des Meteor I, équipés de moteurs Welland, et non pourvus de canons.



*W/O Amor au retour d'une mission
W/O Amor keert terug van een zending*

Le Wing Commander Willie Wilson était responsable de ce 'flight' ; lui ayant été présentés dans sa roulotte, il s'avéra être plaisant et détendu. Il nous remit une feuille de papier sur laquelle étaient dactylographiées les 'pilots notes' concernant le démarrage et le pilotage des Meteor. Conduits chacun vers un avion distinct, nous nous installions dans le cockpit et consultions les notes. Ensuite, après une étude approfondie, nous retournions chez le Wing Commander, qui nous demanda s'il n'y avait pas de problème. « Non, Monsieur » fut notre réponse. « Alors, volez ces 'foutus' engins » dit-il. C'est ce que nous fîmes, sans trop de difficulté ; je pilotais le EE213 et le CO le EE214. Ayant effectué chacun deux vols ce même jour, il y en eut encore deux le 29 mai. A l'exception des pilotes d'essai, nous étions sans doute les premiers pilotes d'escadrille à voler sur Meteor.

A l'issue des trois premiers vols, nous nous sentions en pleine confiance avec l'avion ; dès lors, nous volions en formation au cours du quatrième vol, sans doute la première formation en Meteor.

.....

(Après D-day, 6 juin 1944) ; à partir de ce moment là, et tandis que la majorité du 616 Sqn poursuivait la guerre en Spitfire, le programme de conversion consistait à envoyer des groupes restreints de pilotes à Farnborough pour leur conversion sur Meteor ; ces pilotes ne suivaient pas la même procédure que le CO et moi-même : le Wing CO Wilson les accompagnait aux avions et, s'installant dans le cockpit, leur expliquait les 'pilots notes'.

Dennis Barry décrit bien son premier vol en Meteor.

« Pour notre premier vol nous étions agglutinés autour du Meteor, regardant dans le cockpit, tandis que le Wing CO parcourait le 'cockpit drill', détaillant les instruments et les caractéristiques

prototype) clairement visible sur son fuselage. Ze waren nog steeds eigendom van het "Ministry of Supply", en niet opgenomen in de getalsterkte van de RAF. Het waren Meteor I 's, met Welland motoren, en zonder boordgeschut.

Wing Commander Willie Wilson beval deze "flight" in het centrum van het vliegveld. Men bracht ons naar zijn caravan, en wij werden aan hem voorgesteld; het was een sympathieke en laconieke persoonlijkheid. Hij gaf ieder van ons een blad papier waarop "pilots notes" getypt was: hoe de Meteor opstarten en vliegen. Wij werden elk naar een ander toestel gebracht, klommen in de cockpit, en begonnen de vlieginstructies te bestuderen. Weinig later, na zorgvuldige studie ervan, namen wij opnieuw contact met de CO, die ons vroeg of er "any problems" waren. Wij antwoordden "No Sir", en hij zei: "Then, fly the bloody things". Dat deden wij, en werden met zeer weinig problemen geconfronteerd. Ik vloog de EE213, en de CO de EE214, elk twee vluchten die dag, en nog twee op 29 mei. Wij dachten dat wij, naast de testpiloten, de eerste smaldeelpiloten waren die met de Meteor vlogen.

Na de eerste drie vluchten voelden wij ons beiden zeer veilig in het vliegtuig, zodat wij reeds formatie vlogen tijdens onze vierde vlucht. Dit was waarschijnlijk de eerste formatievlucht op Meteor.

.....

Van dan af bestond het conversieprogramma erin dat, terwijl de meerderheid van de 616 piloten de oorlog verder voerde op Spitfire, kleine groepjes piloten naar Farnborough gestuurd werden voor hun conversie op Meteor. Hun ervaringen waren ietwat verschillend van die van de CO en mijzelf: Wing CO Willie Wilson begeleidde hen persoonlijk naar de vliegtuigen, en gaf hen, zittend in de cockpit, toelichting bij de "pilot's notes".

Dennis Barry geeft ons een goede beschrijving van zijn eerste Meteor vlucht:

"De briefing voor onze eerste vlucht kregen wij, samengeschoold rond de Meteor, en in de cockpit glurend, terwijl de Wing CO door de "cockpit drill" ging, de vlieginstrumenten aanduidde, en de vliegkarakteristieken uitlegde. Er waren wel geen officiële gedrukte "pilot's notes", maar toch waren wij vol vertrouwen, zij het toch een beetje met ontzag vervuld. Kort nadien mochten wij opstijgen voor onze eerste familiarisatievlucht. Terwijl ik naar het begin van de startbaan van Farnborough taxiede, overliep ik de "cockpit drill", en lijnde het vliegtuig op. Op de remmen staand, "throttles forward" naar maximum toerental. Dan, remmen los, en ik versnelde geleidelijk "down the runway". Geen slingerbeweging, geen luchtweerstand. Blijf horizontaal tot een aangeduide snelheid van 80 Mph, breng dan geleidelijk de stick naar achter, en stijg

de vol de l'avion. Il n'existait pas de 'pilots notes' officielles, mais, bien qu'un tant soit peu impressionnés, nous étions en confiance. Ensuite nous pouvions décoller pour notre premier vol de familiarisation. Tandis que je roulais vers le bout de piste de Farnborough, je parcourais mon 'cockpit drill' avant d'aligner l'avion pour le décollage. Les manettes à gaz à fond en tenant l'avion aux freins, je relâchai ceux-ci pour accélérer lentement sur la piste. Pas d'oscillation, pas de traînée ; tenir le manche au neutre jusqu'à 80m.p.h. (130 km/h), ensuite tirer dans le manche et décoller à 120 m.p.h. (200 km/h). Rentrer le train et grimper, rentrer les volets. Au début le taux de montée est faible, 500 ft/minute (150 m/min), mais avec la montée en puissance le taux augmente. Ensuite un vol local ; l'avion est paisible, sans bruit en provenance des moteurs, seulement un 'wooshing' de l'air le long du cockpit, comme en planeur. La visibilité est bonne avec un nez court devant soi, comme si on était dans la carlingue d'un ballon d'observation. Après un atterrissage réussi, je rejoignis mes collègues, satisfait de l'avion, si ce n'est le manque de puissance. »

.....
Tous les pilotes furent confrontés à deux problèmes particuliers. Tout d'abord celui d'estimer la vitesse correcte pour l'approche de l'aérodrome avant l'atterrissage. Tous nous trouvions qu'au premier essai nous avions dû faire un ou deux circuits supplémentaires, avec les manettes à gaz réduites à fond, avant que la vitesse ne soit suffisamment basse afin de pouvoir sortir les roues et les volets. Cette diminution lente de la vitesse était due au profil aérodynamique du Meteor et à l'absence d'hélice.

Le second problème était la réponse peu rapide des moteurs. Nous devions apprendre à anticiper, plus vite qu'en Spitfire, lorsqu'il fallait plus ou moins de puissance. Ceci valait également pour l'approche, s'il fallait refuser l'atterrissage, et pendant le roulage (taxi).

.....
Pendant ce temps, à Culmhead, et comme pilote expérimenté de Oxford, la tâche m'incombait d'instruire d'autres pilotes du 616 Sqn sur avions bimoteurs. Ce que je fis pendant onze heures, non sans nervosité, n'ayant jamais fait d'instruction.

.....
Jusqu'au 21 juillet 1944 se poursuivait le rôle double du 616 Sqn, celui des missions en Spitfire à basse altitude en France, et celui de la conversion sur Meteor ; c'est alors que l'escadrille, équipée maintenant de plusieurs Meteor, fit mouvement vers Manston.

.....
Pour assister les nouveaux mécaniciens dans leur conversion sur les avions, plusieurs spécialistes civils des firmes de construction furent temporairement rattachés

op à 120 Mph. Trek de wielen in, en stijg op terwijl de "flaps" binnenkomen. De stijgsnelheid is, in het begin, niet fameus: 500 voet/minuut, maar verbetert naargelang het vermogen toeneemt. Wij doen een lokale vlucht, het toestel vliegt rustig, zonder motorenlawaaï: alleen een suizend geluid van de lucht die langs de cockpit stroomt, als van een zweefvliegtuig. Het uitzicht is, dank zij de korte neus vooraan, goed, en kan vergeleken worden met dat vanuit de observatiepost van een luchtschip. Na een succesrijke landing keerde ik terug bij mijn collega's, tevreden over de mogelijkheden van het toestel, behalve over zijn gebrek aan vermogen.

.....
Alle piloten hadden met twee specifieke problemen te kampen.

Ten eerste, de correcte inschatting van de naderings-snelheid, nodig tijdens de voorbereiding tot de landing. Wij stelden oorspronkelijk allemaal vast dat wij een of twee extra rondjes rond het vliegveld moesten draaien (met minimum gas), voor de snelheid genoeg gedaald was om wielen en flaps te kunnen neerlaten. Dit traag verlies van snelheid was te wijten aan de zeer gladde stroomlijn van de Meteor, en de afwezigheid van een schroef.

Het tweede probleem was de trage respons van de reactiemotor. Wij moesten leren inschatten wanneer er meer of minder vermogen nodig ging zijn, en dit veel vroeger dan in de Spitfire. Dit gold evenzeer tijdens de



Flt Lt Kistrop

nadering, bij de beslissing om de landing af te breken, als tijdens de taxi.

.....
Ondertussen kreeg ik in Culmhead, als "ervaren" Oxford piloot, de opdracht andere 616 piloten te leren vliegen op tweemotorige toestellen. Ik deed dit gedurende elf uren, maar het bleek een zware mentale belasting, vermits ik nooit eerder onderricht gegeven had.

.....
Aan deze dubbele rol voor het 616 Sqn (offensieve vluchten op lage hoogte naar Frankrijk, en conversie

à l'escadrille.

.....

En fait le rééquipement de l'escadrille en Meteor avait commencé à Culmhead lorsque les deux Meteor 'P' (prototype) furent livrés. Suivirent quelques Meteor 'I', à présent camouflés et pourvus de leurs quatre canons de 20 mm.

.....

Après le déplacement vers Manston, le 21 juillet 1944, arrivèrent d'autres Meteor 'I', équipant ainsi l'escadrille de suffisamment d'avions pour entreprendre sa mission assignée de la défense de Londres contre les V1. C'est alors que survinrent deux problèmes d'importance.

Le premier était celui de la courte durée de vol du Meteor ; la moyenne sûre n'excédait pas 40 minutes. Pour être capables d'intercepter les V1, les Meteor et tout autre avion devaient patrouiller en vol et piquer vers la bombe (volante) afin d'atteindre une vitesse suffisante pour la rattraper et atteindre l'enveloppe de tir. De cette manière, les 'Anti Diver Patrol', comme on les appelait, étaient assurées par de nombreux types d'avions, de l'aube au crépuscule. L'aérodrome de Manston ne se situait pas sous la trajectoire générale des bombes, et voler les Meteor de là vers le circuit de patrouille absorbait un carburant précieux. Pour cette raison la décision fut prise de déployer chaque jour les Meteor à High Holden, un aérodrome satellite près de Ashford. Cette base était située sur la route des bombes volantes. De là s'effectuaient les patrouilles de Meteor, et les avions rentraient à Manston chaque soir. Des Kelly était l'officier en charge des mécaniciens à High Holden ; ici, le caractère secret concernant les Meteors était maintenu, et le contingent du 616 Sqn restait isolé du reste de la base.

.....

Le deuxième problème était le manque de fiabilité des canons ; souvent ils s'enrayaient après quelques coups, ou refusaient tout simplement de fonctionner.

.....

Néanmoins, la persévérance des pilotes et des mécanos permit de remporter quelques succès. Quelques 'premières' historiques furent accomplies.

Au cours de l'après-midi du 27 juillet 1944, le Flight Officer Mc Kenzie, un de nos pilotes canadiens, était en patrouille 'Diver Patrol', réalisant ainsi la première mission opérationnelle RAF-alliée en avion à réaction.

Le 4 août 1944, le F/O Dixie Dean, en patrouille, repéra une V1 plus bas que lui. Il piqua, rejoignit rapidement la bombe et positionna le Meteor à l'arrière pour ouvrir le feu, mais les canons refusèrent de fonctionner. En furie, Dixie se rapprocha de la bombe, glissa son aile gauche sous celle de la bombe et la fit basculer, entraînant sa chute au sol. C'était la première victoire alliée en jet.

Le même jour le F/O Rogers abattit une bombe. Dixie Dean détruisait sa deuxième le 7 août et sa troisième

op Meteor) kwam een einde op 21 juli 1944, toen het smaldeel, nu uitgerust met meerdere Meteors, verplaatst werd naar Manston.

.....

Om ons nieuw grondpersoneel te leren omgaan met de nieuwe vliegtuigen, werden meerdere burgerspecialisten uit de vliegtuigfabrieken tijdelijk aangehecht bij het smaldeel.

.....

De effectieve heruitrusting van het smaldeel met Meteors was begonnen in Culmhead, bij de levering van de twee "P" Meteors. Ze werden gevolgd door enkele, nu volledig gecamoufleerde, Meteor I's, uitgerust met 4 kanonnen van 20 mm.

.....

Na de ontplooiing naar Manston op 21 juli 1944, volgden nog meer Meteor I's, zodat het smaldeel uiteindelijk voldoende toestellen had om de toegewezen opdracht te vervullen: deelnemen aan de verdediging van Londen tegen de V1 (de Vliegende Bom). Hierbij kwamen twee grote problemen voor de Meteor aan het licht.

Vooreerst was er de korte tijd dat het vliegtuig in de lucht kon blijven: de veilige vluchtduur bedroeg gemiddeld immers slechts 40 minuten. Om de V1's te kunnen onderscheppen moesten alle vliegtuigen, dus ook de Meteor, in de lucht patrouilleren en naar de bom duiken om voldoende snelheid te halen om ze te naderen, en zo binnen vuurbereik te komen. Deze "Anti Diver Patrols", zoals wij ze noemden, werden uitgevoerd door veel types vliegtuigen, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Het vliegveld van Manston lag echter niet op het normale vliegp pad van de V1's, en wij verbruikten kostbare brandstof om naar het te patrouilleren gebied te vliegen. Daarom werd er beslist om dagelijks enkele Meteor's naar High Holden te vliegen, een satelliet vliegveld in de buurt van Ashford, dat juist onder de gebruikelijke aanvalspad van de vliegende bommen lag. De Meteor patrouilles werden van daar uit gevlogen, maar de toestellen keerden iedere avond naar Manston terug. Des Kelly was "Officer in Charge" van het grondpersoneel van 616 Sqn in High Holden. De Meteor's werden er nog steeds met geheimhouding omringd, en het 616 contingent bleef afgezonderd van de rest van de basis.

.....

Het tweede probleem was onbetrouwbaarheid van de kanonnen. Ze haperden regelmatig na het afvuren van enkele schoten, en weigerden soms zelfs helemaal te vuren.

.....

Ondanks alles hielden de piloten en de grondcrews van 616 vol, en scoorden zelfs enkele successen. Ze vestigden zelfs enkele historische premières.

Op 27 juli 1944 vloog F/O McKenzie, een van onze Canadese piloten, 's namiddags een "Diver Patrol". Dit was de eerste operationele zending op straalvliegtuig,

le 10. Le 16, le F/O Mc Kenzie en 'bascula' une par la méthode de bout d'aile, et un pilote belge, le F/O Mullenders, en abattait une. Le 17 août, trois bombes furent abattues, une par le F/O Ritch, un Canadien, une par le W/O Woodacre, et une par le Flt/Sgt Easy. Il y en eut encore quatre avant la fin du mois ; respectivement par le Flt/Sgt Watts, le F/O Miller, tandis que le F/O Hobson en partageait une avec un pilote de Tempest, et encore une par le Meteor du Flt/Sgt Epps.

La dernière bombe au crédit de l'escadrille fut abattue par le F/O Miller ; au total treize.

Un incident dont se souvient vaguement Geoff Armor fut celui au cours duquel le P/O Ian Wilson, en 'Diver Patrol' à bord d'un Meteor, fut attaqué et endommagé par un Spitfire. Le pilote du Spit, interrogé à propos de son attaque d'un Meteor, répondit qu'il ignorait que les Alliés avaient des avions à réaction, et qu'il présumait qu'il s'agissait d'un Allemand. Réponse logique, à cette époque, parce qu'on ne savait pas grand chose à propos du Me 262 allemand, et que le Meteor était tenu secret.

La première tragédie se situe également dans cette période ; le 15 août, le Flt/Sgt Gregg, un nouveau venu à l'escadrille, terminant son 'Diver Patrol' à partir de High Holden, retournait vers l'aérodrome. Sur le point d'atterrir, un bus traversa le bout de piste devant lui. Il remit les gaz, dans l'intention de refaire un tour, lorsque l'avion bascula, s'écrasa et prit feu : Gregg fut tué. Jusque là on avait espéré que le Meteor, utilisant de la paraffine au lieu du carburant d'aviation, ne prendrait pas feu ; cet espoir s'évanouit.

.....
La servicibilité des Meteor I et plus tard III posait un sérieux problème. En plus des pannes de canons sur les 'I', les deux types souffraient d'un nombre fréquent de surchauffes du palier principal des moteurs ; les

zowel van de RAF als van de Geallieerden.

Op 04 augustus 1944 was F/O Dixie Dean op patrouille, toen hij, onder zich, een V1 zag vliegen. Hij zette de duikvlucht in, verkleinde snel de afstand tot de bom, en positioneerde zijn Meteor om ze van achter onder vuur te nemen. De kanonnen haperden echter. Dixie was spinnijdig, naderde de bom, schoof zijn linkervleugel onder die van de V1 en tikte die naar boven, waardoor de bom naar beneden dook. Dit betekende

de eerste geallieerde luchtzege van een straalvliegtuig.

Diezelfde namiddag schoot F/O Rogers een bom neer. Dixie Dean vernietigde zijn tweede bom op 7 augustus, en zijn derde op 10 augustus. Op de 16de deed F/O McKenzie er nog een neerstorten met de "wing-tip" methode, terwijl een Belgische piloot, F/O Mullenders, er een neerschoot. Op 17 augustus werden er nog drie neergehaald: een door de Canadese F/O Ritch, een door W/O Woodacre (die een Mustang moest voorbij steken om bij zijn doel te geraken), en een door Flt/Sgt Easy. Voor het einde van de maand werden er nog eens vier vernietigd:

Flt/Sgt Watts en F/O Miller elk een, terwijl F/O Hobson een zege moest delen met een Tempest piloot, en een andere met een Meteor, bestuurd door Flt/Sgt Epps. F/O Miller vernietigde de laatste bom voor het smaldeel, wat het totaal op 13 brengt.

Geoff Amor herinnert zich vaag een incident waarbij P/O Ian Wilson tijdens een "Diver Patrol" aangevallen werd door een Spitfire, die zijn toestel beschadigde. Bij zijn ondervraging verklaarde de Spitfire piloot dat hij niet wist dat de geallieerden over straalvliegtuigen beschikten, en bijgevolg veronderstelde dat het om een Duits toestel moest gaan. Dat was een aanvaardbare uitleg, vermits er op dat ogenblik heel weinig geweten was over de Duitse Me 262, en dat de Meteor



Melsbroek, Meteor EE234 YQ-Q 616 Sqn

pilotes se devaient de surveiller les températures de tuyères, et si elles excédaient une certaine valeur, il fallait couper les moteurs. Ce qui arrivait fréquemment, et le retour à la base sur un moteur n'était pas rare ; le problème était que les paliers étaient en 'métal blanc'. Il ne fut résolu qu'en les remplaçant par des roulements à galets.

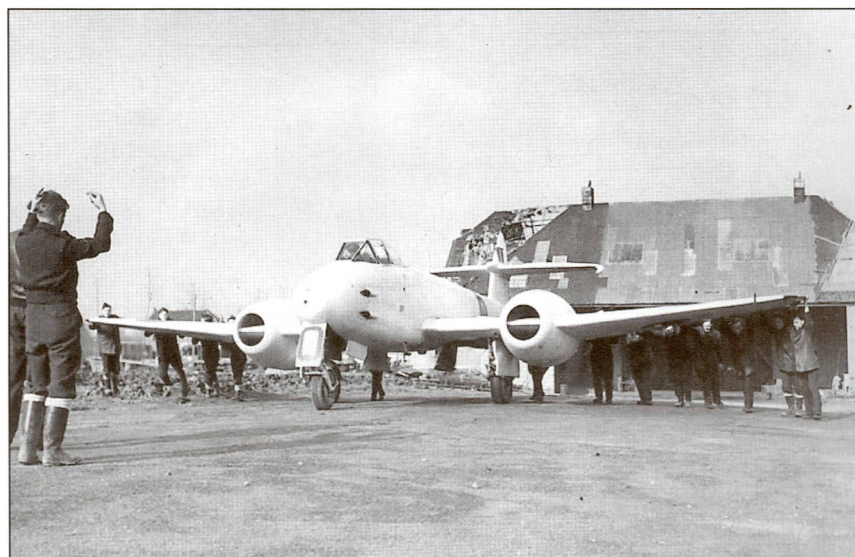
.....

La panne canons fut également résolue ; il s'agissait d'un bourrage au niveau du compartiment fuselage empêchant l'éjection des douilles vides. Après modifications, les canons fonctionnèrent parfaitement.

.....

Et puis survint un autre problème ; nous avons trouvé qu'en piquant, et pour ouvrir le feu au même angle qu'en Spitfire, la vitesse du Meteor devenait trop grande pour assurer le 'confort' à basse altitude. Les Meteor I n'avaient pas d'aérofreins. Dès lors, nous devions voler à des angles plus faibles, pratiquement parallèles au sol. Mais alors, malheureusement, les obus projetaient vers le haut un amas de boue, que notre vitesse nous entraînait à traverser. De nombreux Meteor revenaient avec des dégâts d'impacts dans les nacelles de moteurs, ailes et fuselage.

Pendant cette période d'essais intensifs, nous avons été confrontés avec la tendance de lacet de l'avion (instabilité directionnelle), ne faisant pas de celui-ci une plate-forme de tir idéale. Le problème ne fut pas



Melsbroek (photo/foto Imperial War Museum)

résolu pendant la période couverte ici.

Les 'Diver Patrol' se poursuivirent en septembre 1944, mais le nombre de V1 diminuait et il s'avérait que la menace était passée ; leurs sites de lancement avaient été maîtrisés par la progression des armées alliées. D'autres tâches furent maintenant attribuées à l'escadrille. L'une impliquait un détachement de Meteors déployé à Debden, en octobre, afin d'aider les B17 et B24, bombardiers diurnes de la USAAF, et leurs escortes dans l'élaboration de nouvelles tactiques

nog steeds met veel geheimhouding omhuld was.

De eerste tragedie gebeurde eveneens in die periode. Op 15 augustus keerde Flt/Sgt Gregg, een nieuweling in het smaldeel, na een Diver Patrol terug naar High Holden. Kort voor "touchdown" stak een bus plots voor zijn neus de landingsbaan over. De piloot gaf vol gas om een "go around" te beginnen, maar het vliegtuig kantelde, sloeg te pletter en vloog in brand. Gregg kwam hierbij om het leven. Tot dan hoopten wij dat de Meteor niet in brand zou vliegen, vermits hij op kerosine vloog in plaats van op "aviation fuel". Dit bleek een ijdele hoop.

.....

De inzetbaarheid van de Meteor's I, en nadien de III's, stelde echter grote problemen. Naast de haperingen van de boordkanonnen op de I's, was oververhitting van de hoofdagers in de motor een veel voorkomend euvel bij beide Mk's. De piloten moesten de temperatuurmeters van de straalpijp nauwlettend in het oog houden, en als de meters boven een bepaalde waarde stegen, moesten de motoren stilgelegd worden. Veel piloten kregen hiermee te kampen, en op een motor terugvliegen naar de basis werd routine. Het probleem was dat deze lagers uit simpel witmetaal gemaakt waren, en dat werd pas opgelost nadat ze vervangen werden door kogellagers.

.....

Het probleem met de kanonnen werd uiteindelijk ook opgelost. Het bleek dat de opwaartse luchtstroom in de groeven onder de romp, langs waar de lege hulzen moesten uitgeworpen worden, belette dat deze effectief uitgeworpen werden. Na de nodige wijzigingen vuurden de kanonnen perfect.

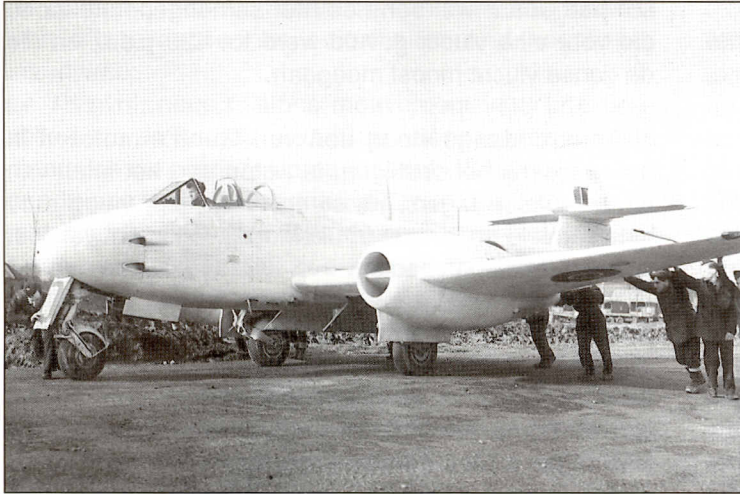
.....

Tijdens de testen merkten wij een ander probleem op: indien wij even steil doken als met de Spitfire om onze kanonnen af te vuren, liep de snelheid van het toestel kort bij de grond veel te hoog op, vermits de Meteor I's niet voorzien waren van luchtremmen. Dus moesten wij ons doel veel vlakker aanvliegen, bijna evenwijdig met de grond. Spijtig genoeg wierpen onze projectielen op die manier een muur van modder

en stof op die wij door onze snelheid niet konden vermijden. Veel Meteors keerden dan ook terug met gedeukte of afgescheurde metaalplaten onder de motoren, vleugels of romp.

Tijdens deze intensieve vuurtesten merkten wij eveneens op dat het vliegtuig een lichte neiging had tot "yawen" ("gieren": lichte, opeenvolgende koersafwijkingen rond een gemiddelde richting). Officieel noemde men dat "directionele instabiliteit", maar hierdoor was het vliegtuig wel geen perfect vuurplatform. Het pro-

défensives contre les Me 262 à réaction allemands. Ces derniers infligeaient de lourdes pertes aux Américains, et les pilotes de Meteor essayaient, avec une



Melsbroek (photo/foto Imperial War Museum)

certaine réussite, à simuler leurs attaques.

.....
En décembre, et toujours à Manston, les Meteor I furent remplacés petit à petit par les Meteor III équipés de moteurs Derwent, mais toujours sans aérofreins. Le 17 janvier 1945 l'escadrille fit mouvement vers Colerne pour une courte période.

.....
A présent nous faisons partie du 84 Group, 2nd Tactical Air Force ; et le 5 février un détachement de quatre Meteor peints en blanc, ainsi que quatre pilotes, commandés par le Squadron Leader Dennis Barry, fut déployé à Melsbroek, près de Bruxelles. Ils y rejoignaient les équipes au sol envoyées peu avant. La mission consistait en des vols locaux au-dessus de zones tenues par les Alliés, afin de calibrer les canons anti-aériens pour la vitesse élevée des Meteor. Au début de mars la majorité de l'escadrille fit mouvement vers Melsbroek.

.....
Nous laissons derrière nous nos chauffeurs et employés WAAF ; nous étions ainsi une escadrille exclusivement mâle,...pas de chance.

.....
Installée à Melsbroek, l'escadrille recevait plus de Meteor III, à présent équipés d'aérofreins et dotés du camouflage RAF. Nous poursuivions nos vols locaux ; la plupart des Meteor étaient convoyés à Melsbroek par nos propres pilotes d'escadrille, habituellement des vols sans histoire. A une exception près. Le Flt/Sgt Geoff Amor, un des pilotes des Meteor blancs, alors qu'il taxiait, heurta un bowser (camion citerne) de son bout d'aile, l'obligeant à faire un rapport. Le lendemain, alors que Geoff était le seul pilote dans la roulotte des opérations, le commandant de la base, ayant lu le rapport, téléphonait à Geoff pour demander si les freins du Meteor n'avaient pas fonctionné à cause d'une panne

bleem werd niet opgelost in de periode die in dit verslag behandeld wordt.

Duikpatrouilles werden nog steeds uitgevoerd in september 1944, maar er kwamen steeds minder V-1's, en het werd duidelijk dat de grootste dreiging voorbij was: hun lanceerinrichtingen waren door de geallieerde opmars onder de voet gelopen. Het smaldeel kreeg dus andere opdrachten. Een hiervan was het sturen, in oktober, van een detachement Meteors naar Debden, om er de USAAF dagbommenwerpers B17 en B24, en hun escorte, te helpen nieuwe defensieve gevechtstactieken te ontwikkelen tegen de Duitse Me 262 straalvliegtuigen. Deze toestellen brachten de Amerikanen zware verliezen toe, en de Meteor piloten probeerden, met enig succes, hun aanvallen te simuleren.

.....
In december, terwijl wij nog steeds in Manston waren, kwamen de eerste Meteor III's toe in het smaldeel om onze Meteor I's te vervangen. Ze waren voorzien van Derwent motoren, maar nog steeds zonder "air brakes".

Op 17 januari 1945 ontplooidde het smaldeel, voor een korte periode, naar Colerne.

.....
We maakten nu deel uit van 84Group, 2nd Tactical Air Force, en op 5 februari werd er een contingent van vier wit geschilderde Meteor's en vier piloten naar Melsbroek -nabij Brussel- geposteed, onder bevel van Sqd/Ldr Dennis Barry. Daar werden zij opgewacht door hun grondcrews die er als eersten naartoe gezonden waren. Wij moesten lokale vluchten uitvoeren boven grondgebied dat reeds in handen van de geallieerden was, om deze troepen te familiariseren met de Meteor, en om hen toe te laten hun luchtafweergeschut te kalibreren voor de hoge snelheid van de vliegtuigen.

Begin maart 1945 verhuisde het grootste deel van het smaldeel naar Melsbroek. Wij moesten echter al onze WAAF chauffeurs en kantoorbedienden achterlaten. Zo werden wij, jammer genoeg, een uitsluitend mannelijk smaldeel.

Het smaldeel installeerde zich in Melsbroek, en kreeg meer Meteor III's, die nu wel voorzien waren van airbrakes, en geschilderd in RAF camouflagekleuren. Wij moesten de lokale vluchten verder zetten. De meeste van die Meteor's werden naar Melsbroek overgevlogen door onze eigen smaldeelpiloten, over het algemeen een vlucht zonder geschiedenis. Er was echter een uitzondering. Toen Flt/Sgt Geoff Amor, een van de vier piloten van de witte meteor's, naar de verspreidingszone taxiëde, en hierbij zijn vleugeltip beschadigde tegen een bowser, moest hij natuurlijk een ongevalverslag opstellen. 's Anderendaags was Geoff de enige piloot in de Ops caravan, toen de basisbevelhebber, die het verslag gelezen had, hem tele-

du compresseur. Il avait dû expliquer à un commandant surpris, que le Meteor n'avait pas de compresseur (pour le circuit de freinage), mais seulement un réservoir d'air, comprimé à 420 psi avant chaque vol, et devant suffire pour toute la mission.

Le lendemain Geoff eut un feu moteur au décollage, dû à un problème de palier ; il poursuivit le décollage, revint atterrir, et éteint le feu.

A Melsbroek, il nous était interdit de survoler les zones tenues par les Allemands ; parce que, nous disait-on, le métal des aubes de moteur pouvaient résister à des températures nettement plus élevées que celles des moteurs de Me 262. Si les Allemands en obtenaient des échantillons, d'un Meteor accidenté, ils auraient pu améliorer les performances des moteurs de leurs Me 262.

La vie était donc plutôt monotone, mais nous faisons partie des forces de libération de la Belgique et nous étions très bien traités par la population. Nous, les pilotes, étions logés dans une maison spacieuse dans les faubourgs de Bruxelles, mais notre infrastructure de dispersion se limitait à une roulotte.

Le 19 mars un certain nombre d'entre nous étaient assis tranquillement dans notre roulotte de dispersion lorsque retentit le signal précurseur d'une attaque aérienne. Nous nous précipitâmes à l'extérieur pour plonger tête première dans une tranchée proche. La panique avait été causée par deux Arado Ar 234, bombardiers à réaction qui larguèrent quelques bombes anti-personnel sur l'aérodrome. L'une d'entre elles endommagea un Meteor, mais il n'y eut pas de victimes.

Un autre incident impliqua notre pilote belge, le Flt/Lt 'Prule' Mullenders, qui, excédant son temps de vol, se trouva à court de carburant, mais réussit un atterrissage forcé, train sorti, dans un champ de blé. Une inspection par notre officier technicien établit la possibilité de décoller l'avion de là. Aussi, un camion citerne, un engin de terrassement, ainsi qu'une équipe de mécaniciens et un pilote, le Flt/Lt Gordon Clegg, furent dépêchés sur le site ; l'avion fut inspecté et réapprovisionné en carburant, tandis qu'une 'piste' fut aménagée par la niveleuse, et le Flt/Lt Clegg décolla. Il manqua de peu quelques arbres au bout du champ, mais rejoignit la base avec succès avec un avion intact. Belle démonstration.

A plusieurs reprises nous avons fait des essais en Meteor III concernant leur vitesse maximale, et constatons qu'en léger piqué nous pouvions atteindre des vitesses de 500 à 550 m.p.h. (800 à 880 km/h). Néanmoins, à ces vitesses, des vibrations effrayantes parcouraient le fuselage ; c'était comme si quelqu'un cognait le fuselage avec un marteau de forgeron. On nous expliqua que ce phénomène était causé par l'air qui, en passant dans l'espace-venturi entre le fuselage et les nacelles moteur, atteignait la vitesse du son. Rarement avons-nous dépassé les 550 m.p.h.

Fin mars 1945 il ne subsistait aucun doute que les

fonisch vroeg of de remmen van de Meteor het begeven hadden omdat de luchtcompressor het had laten afweten. Hij moest dus aan een verbaasde basiscommandant uitleggen dat de Meteor geen compressor had, maar wel een fles met samengeperste lucht, die voor elke vlucht gevuld werd tot 420 p.s.i., en die de ganse vlucht moest meegaan.

's Anderendaags vloog een van Geoff's motoren in brand tijdens het opstijgen, te wijten aan het falen van de witmetalen lagers. Hij steeg verder op, vloog rond het vliegveld en landde er uiteindelijk veilig en wel. Het vuur bluste hij pas nadien.

Zolang wij in Melsbroek waren, mochten wij niet vliegen boven grondgebied dat nog in handen was van de Duitsers omdat, naar men ons vertelde, het metaal van de compressorbladen in onze motoren bestand was tegen veel hogere temperaturen dan dat in de motor van de Me 262. Indien de Duitsers een staal van ons metaal konden bemachtigen uit een neergestorte Meteor, zouden zij de prestaties van de Me 262 motoren kunnen verbeteren.

Ons leven was dus tamelijk eentonig, maar vermits wij toch ook deel uitmaakten van de strijdkrachten die België bevrijdden, werden wij zeer goed ontvangen door de bevolking. Wij waren, als piloten, gehuisvest in een reusachtig en indrukwekkend huis aan de rand van Brussel, terwijl onze accommodatie op de dispersal slechts bestond uit een caravan.

Op 19 maart zaten een aantal van ons rustig in de caravan op de dispersal, toen het luchtalarm weerklonk. Wij stormden naar buiten en doken hals over kop in een nabijgelegen loopgracht. Deze paniek werd veroorzaakt door twee Arado Ar 234 straalbomwerpers, die een aantal anti-personeelsmijnen uitwierpen boven het vliegveld. Een hiervan beschadigde een Meteor, maar er waren geen slachtoffers.

Bij een ander incident was onze Belgische piloot, Flt/Lt "Prule" Mullenders betrokken. Hij bleef te lang in de lucht, kreeg te kampen met brandstoftekort, maar maakte een geslaagde noodlanding (met wielen uit) in een haverveld. Na inspectie door onze technische officier, bleek het mogelijk het vliegtuig van op dat veld te laten opstijgen. Er werd een brandstoftruck en een bulldozer, met het nodig grondpersoneel en een piloot -Flt/Lt Gordon Clegg- naar het veld gestuurd. Het vliegtuig kreeg een onderhoudsbeurt en werd volgetankt, terwijl de bulldozer en de bowser een soort "runway" aanlegden. Toen steeg Flt/Lt Clegg op, op het nippertje enkele bomen vermijgend op het einde van het veld. Hij kon echter veilig landen op de thuisbasis met een volledig onbeschadigd toestel. Een "Good Show"!

Wij hebben de Meteor III's dikwijls getest op hun maximumsnelheid, en ondervonden dat, in een lichte

Alliés gagneraient la guerre, et il n'y avait plus aucune raison de maintenir les Meteor en retrait. Donc, le 26 mars, l'escadrille entière se déplaça vers l'aérodrome de Gilze-Rijen en Hollande, mais il n'y eut toujours pas de contact direct avec l'ennemi : un 'scramble' (alerte) afin d'intercepter un avion allemand se révéla infructueux.

Le 15 avril, nous faisons mouvement vers une nouvelle piste de fortune, B91 Kluis, 'découpée' dans une plantation de conifères près du pont de Nijmegen. Les conditions y étaient primitives ; nous vivions sous tentes et la piste était faite de revêtement métallique. Néanmoins, c'est d'ici que nous avons effectué nos premières 'sorties' vraiment opérationnelles. La première se déroula le 16 avril 1945, lorsque le Sqn/Ldr Watts en patrouille avec les Flt/Sgt Cartmel, F/O Wilson et W/O Packer, effectuait une 'Rhubarb' à basse altitude au-dessus du nord de la Hollande, mais sans succès. Pourtant, le jour suivant, 17 avril, avec le W/O Wilkes pour une 'Rhubarb', nous repérons et détruisons un camion allemand. C'était le premier tir des Meteor en mission réelle, et leur première victime. A partir de ce moment les succès remportés en 'ground strafing' (tirs vers le sol) se succédèrent ; dans les jours qui suivirent, le W/O Wilkes et moi-même détrui-

duikvlucht, "indicated airspeeds" van 500 tot 550 Mph bereikt konden worden. Aan die snelheden ontstond echter een angstaanjagend gebeuk langs de romp. Het klonk alsof iemand met een voorhamer op de romp sloeg. Men vertelde ons dat dit te wijten was aan de lucht die de geluidsmuur doorbrak terwijl zij door de venturi-achtige opening stroomde tussen de romp en de motorgondels. Wij vlogen niet dikwijls sneller dan 550 Mph!

Op het einde van maart 1945 was het duidelijk dat de geallieerden de oorlog zouden winnen, en was er geen reden meer om de Meteor's op de achtergrond te houden. Bijgevolg verhuisde het ganse smaldeel op 26 maart naar het vliegveld van Gilze Rijen, in Nederland, nog steeds echter zonder direct contact met de vijand: een "scramble" achter een binnendringende mof bleek immers vruchteloos.

Op 15 april trokken wij naar een pas aangelegde airstrip: B91 Kluis, uitgehakt in een naaldbosaanplanting in de buurt van de brug van Nijmegen. Wij leefden er zeer primitief in tenten, en de startbaan bestond uit metalen matten. Het was nochtans van daar uit dat wij onze eerste, echt operationele, zendingen uitvoerden.

De allereerste op 16 april 1945, toen Sq/Ldr Wats, boven Noord Holland, een "Rhubarb" patrouille op lage hoogte leidde met Flt/Sgt Carmel, F/O Wilson en W/O Packer, maar zonder succes. Andere gelijkaardige patrouilles hadden even weinig succes...Tot ik, 's anderendaags 17 april, W/O Wilkes leidde op zo een "Rhubarb", en wij een Duitse vrachtwagen zagen en vernietigden. Dit was de eerste keer dat de kanonnen van de Meteor afgevuurd werden met de bedoeling te doden, en meteen kleefde het eerste bloed aan de Meteor's. Van toen af volgden succesvolle grondaanvallen elkaar bijna dagelijks op. W/O Wilkes en ikzelf vernietigden tijdens de twee volgende dagen nog een vrachtauto, een staff car en een gepantserde wagen.

Ons smaldeel, dat nu deel uitmaakte van RAF 83 Group, werd snel naar voren geschoven. Eerst, op 20 april, naar B109 Quackenbruck in Duitsland, 45 miles ten Zuidoosten van Bremen. Op 28 april naar B152 Fassberg, en op 30 april naar B156 Luneberg. Vanuit al die basissen werden "Rhubarb" zendingen uitgevoerd, en het feit dat ze al uitgevoerd konden worden, strekt tot eer van de grote efficiëntie en het harde werk van ons grondpersoneel. De snelle verplaatsingen van vliegveld naar vliegveld vereisten van hen immers uiterst zorgvuldige planning, lange verplaatsingen langs de baan en vele en lange werkuren. Tijdens onze vluchten werden wij dikwijls door "flak" beschoten, maar de schutters werden



Melsbroek (photo/foto Imperial War Museum)

sions un autre camion, une voiture d'état-major et un véhicule blindé.

L'escadrille faisait à présent partie du 83 Group RAF et fut déplacée rapidement vers l'avant. D'abord, le 20 avril, à B109 Quackenbruck en Allemagne, à 70 km au sud-est de Bremen ; ensuite, le 28 avril, à B152 Fassberg ; et, le 30 avril, à B156 Luneberg. A partir de chaque base étaient effectuées des patrouilles 'Rhubarb' ; le fait que ces vols étaient possibles démontre bien la grande efficacité et le travail de notre état-major. Les mouvements rapides d'un aérodrome à l'autre impliquaient un planning minutieux, de longs voyages par la route, et beaucoup d'heures de travail.

Au cours des missions de 'strafing' la 'flak' (artillerie antiaérienne allemande) se manifestait souvent, mais habituellement les tireurs étaient trompés par la vitesse des Meteor ; certains furent quand-même touchés.

.....
Pendant notre séjour à Luneberg, la RAF arrêta ses opérations offensives ; les hostilités avaient pris fin. Le 7 mai l'escadrille se déplaça vers Lubeck, le plus à l'est que les Alliés pouvaient aller avant de pénétrer dans les zones occupées par les Russes.

.....
Lubeck était un aérodrome allemand fixe, et avait été une base pour les avions à réaction Me 262. Le lendemain de notre arrivée était VE Day, le 8 mai 1945, jour officiel de la capitulation de l'armée allemande. Et ce soir là nous célébrions l'événement avec un spectaculaire feu d'artifice, à l'aide de fusées trouvées dans un des magasins.

.....
Maintenant l'escadrille faisait partie des forces britanniques d'occupation.

.....
Notre séjour en Allemagne touchait à sa fin ; le 31 août 1945, le 616 Squadron devint le 623. Et le 1 septembre l'escadrille rejoignait l'Angleterre ; d'abord à Manston, et quatre jours plus tard à Acklington dans le Northumberland. C'est là que nous devenions une véritable escadrille de 'temps de paix', effectuant des exercices d'entraînement de toutes sortes. Nos avions furent également équipés de bidons ventraux de 100 gallons, ce qui allongeait le temps de vol de 40 minutes à une heure.

.....
Bien que le 616 Squadron avait officiellement cessé d'exister le 30 août 1945, il fut reconstitué moins d'un an plus tard, en juin 1946 à Finningley (South Yorkshire). Quelques pilotes du 616 de la première heure, ainsi que des mécaniciens rejoignirent l'escadrille. Parmi eux il y avait Dennis Barry qui, sans aucun doute contre son gré, poursuit la tradition de créer le premier incident. Le 9 janvier 1950 il devint le premier, et probablement le seul pilote à s'éjecter avec succès d'un Meteor sans l'aide d'un siège éjectable.

.....
L'emblème d'escadrille fut conçu par Chester Herald et approuvé par le Roi George VI en 1941. Il est symbolique du comté: une rose blanche de Yorkshire sur une flèche dorée. Et comme devise « Nulla Rosa Sine Spina » (pas de rose sans épines). L'emblème et sa devise conviennent particulièrement à l'escadrille, rappelant le lieu de naissance de ses premiers membres et leur mission de guerre.

En mars 1957, la politique de l'Air Ministry de réduction des dépenses entraîna la dissolution du 616 Squadron ainsi que d'autres escadrilles auxiliaires.

.....

traduction : Jo Huybens

gewoonlijk misleid door de snelheid van onze toestellen. Sommigen werden nochtans toch geraakt.

.....
De offensieve operaties van de RAF werden stopgezet terwijl wij in Luneberg waren: het was het einde van de vijandelijkheden. Op 7 mei verhuisde het smaldeel naar Lubeck, meest Oostelijk punt waar de Geallieerden konden gaan, zonder de door de Russen bezette zone binnen te dringen.

Lubeck was een ander permanent Luftwaffe vliegveld, thuisbasis van Me262 straalvliegtuigen.

De dag na onze aankomst op 8 mei 1945, vierden wij "V.E. Day", de dag van de officiële capitulatie van de Duitse strijdkrachten. Wij staken die nacht een spectaculair vuurwerk af, met pyrotechnische middelen die wij in een van de magazijnen gevonden hadden.

.....
Zo werd het smaldeel een onderdeel van de "Britse Bezettingsstrijdkrachten".

.....
Uiteindelijk kwam er dan toch een einde aan ons verblijf in Duitsland. Op 31 augustus 1945 werd het Squadron nummer veranderd van 616 in 263, en op 1 september werd 263 Sqn terug naar Engeland geposteed. Eerst naar Manston, en vier dagen later naar Acklington in Northumberland. Daar werden wij een echt "vredestijd-smaldeel", en voerden allerlei trainingsvluchten uit. De vliegtuigen werden uitgerust met vaste, ventrale lange afstandreservoirs van 100 gallons, wat onze "safe airborne time" van gemiddeld 40 minuten tot op een uur bracht.

.....
Hoewel 616 Sqn officieel had opgehouden te bestaan op 30 augustus 1945, werd het, minder dan een jaar later, in juni 1946, opnieuw opgericht in Finningly, South Yorkshire. Enkele van de oorspronkelijke 616 Meteor piloten en grondcrews vervoegden het smaldeel. Een van die piloten was Dennis Barry die, zonder twijfel tegen zijn zin, de traditie verder zette door een eerste incident te creëren: op 9 januari 1950 was hij de eerste, en waarschijnlijk zelfs de enige, piloot die in vredestijd zijn Meteor met succes verliet in vlucht, en dit zonder de hulp van een schietstoel.

.....
Het smaldeelkenteken werd ontworpen door de "Chester Herald", en in 1941 goedgekeurd door wijlen Koning George VI. Het staat symbool voor "the county" (het graafschap) namelijk de witte roos van Yorkshire boven op een gouden pijl, met als leuze: "Nulla Rosa Sine Spina" (Geen Roos Zonder Doorn). Het kenteken en de leuze zijn bijzonder toepasselijk, vermits het de geboorteplaats aangeeft van de eerste leden van het smaldeel, en de oorlogsoverdracht ervan.

In maart 1957 werd 616 Sqn, samen met alle andere reserve jacht-smaldelen, ontbonden als gevolg van de toen heersende kostenbesparingspolitiek van het "Air Ministry".

Vertaling : Jos Ackermans

C119 "Flying Boxcar" display

Il y a déjà plus de dix ans qu'à l'occasion de meetings aériens, on pouvait également admirer les performances de notre C 130 H, grâce à la virtuosité de Jean-Luc Feuillen et Xavier Elleboudt, équipage désigné pour ce faire et composé en outre de Luc Collée, Fons Loverie, "Pepe" Petrisot, "Boubou" Boutet, Dany Boesmans en "Toutou" Toussaint.

La démonstration en vol d'un avion du 15 Wing avait été jusque là peu habituelle, mis à part dans le cadre de sa mission 'normale' (largage de paras, matériel, largage à très basse altitude 'VLAGES', etc...). Mais en 1992, le chef d'état-major de la force aérienne (oui, nous avions encore une force aérienne !) se laissa convaincre et autorisa la présentation en vol officielle du C 130. Elle se prolongea jusqu'en 1994...

Il y avait eu un précédent cependant, ...en C 119.

En effet, de 1967 à 1969, Charles Vingerhoets et Hubert Van Bever / Désiré Baudoul présentaient le 'Flying Boxcar' au cours de quelques meetings tels que Melsbroek (25.6.67), Koksijde 'Wings Festival' (12.8.67), Brustem (22.6.68), Deurne (18.5.69), etc...

Prenant Koksijde comme exemple, la présentation durait huit minutes suivant le programme suivant :

1. Décollage, suivi immédiatement d'un virage serré de 360° par la gauche (le public se trouvant à droite de l'axe de décollage).



2. Passage à basse altitude, grande vitesse devant le public.

3. Virage en montée vers 500 pieds pour se présenter en sens opposé ; coupure d'un moteur pendant le virage, et passage à basse altitude avec une hélice en drapeau ("feather").



Het is reeds meer dan tien jaar geleden dat men ter gelegenheid van vliegmeetings eveneens de mogelijkheden van onze C130 kon bewonderen, dankzij de virtuositeit van Jean-Luc Feuillen en Xavier Elleboudt, de hiervoor aangeduide bemanning die verder nog bestond uit Luc Collée, Fons Loverie, "Pepe" Petrisot, "Boubou" Boutet, Dany Boesmans en "Toutou" Toussaint.

De voorstelling in vlucht van een vliegtuig van de 15 Wing was tot dan toe niet zeer gebruikelijk, behalve dan in het kader van zijn "normale" opdracht (droppen van para's, materieel, dropping op zeer lage hoogte "VLAGES", enz...). In 1992 liet de Stafchef van de Luchtmacht (ja, toen hadden wij nog een Luchtmacht!) zich nochtans overtuigen en gaf de toelating tot een officiële voorstelling in vlucht van de C130. Men ging er mee door tot in 1994...



C. Vingerhoets et/en H. Van Bever

Nochtans bestond er een voorgaande... op C119.

Inderdaad, van 1967 tot 1969 stelden Charles Vingerhoets en Hubert Van Bever/Désiré Baudoul de C119 voor tijdens enkele meetings zoals Melsbroek (25-6-67, Koksijde "Wings Festival" (12-8-67), Brustem (22-6-68), Deurne (18-5-69) enz...

Nemen wij Koksijde als voorbeeld, daar duurde de voorstelling 8 minuten om volgend programma te brengen :

1. Opstijgen, onmiddellijk gevolgd door een korte bocht van 360° naar links (het publiek bevond zich rechts van de startbaan).



2. Doortocht op lage hoogte, tegen hoge snelheid voor het publiek.

3. Stijgende bocht naar 500 voet om zich aan te bieden in tegenovergestelde richting; stilleggen van één motor tijdens de bocht, en doortocht op lage hoogte met één schroef in vaanstand ("feather").

4. Virage en montée vers 500 pieds ; redémarrage du moteur en montée, suivi d'un atterrissage de campagne 'court' ('short field landing') en inversant les moteurs ('reverse') et avec utilisation maximum des freins.



4. Stijgende bocht naar 500 voet; heropstarten van de motor, gevolgd door een korte landing ("short field landing"), de motoren omkerend ("reverse") en met maximum gebruik van de remmen.

5. Recul de 100 mètres sur la piste, suivi d'un décollage court et d'une montée en virage vers 1000 pieds.

5. 100 meter achteruit op de startbaan, gevolgd door een korte opstijging en een stijgende bocht naar 1000 voet.

6. Circuit normal à 1000 pieds jusqu'au seuil de piste ; et rapidement...descente du train, des volets, moteurs au ralenti, ...et piqué vers le sol pour l'atterrissage final ('high field approach').

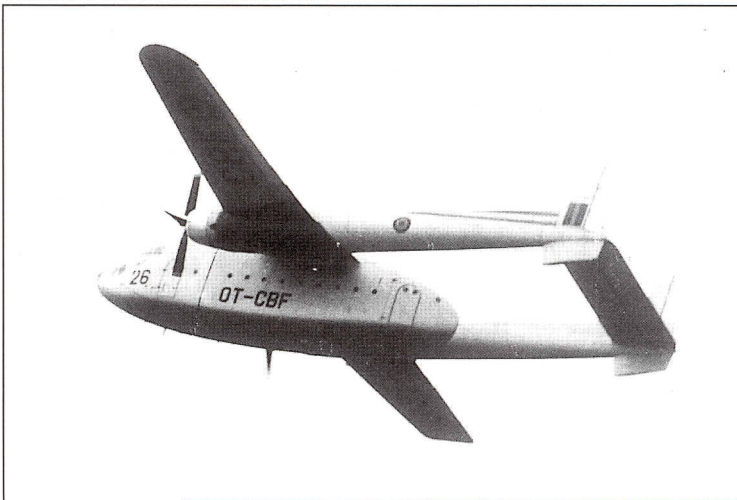


6. Normale omloop op 1000 voet tot aan de drempel van de landingsbaan; en vlug... landingsgestel en windremmen uit, motoren vertraagd,... en duik naar de grond voor de laatste landing ("high field approach").

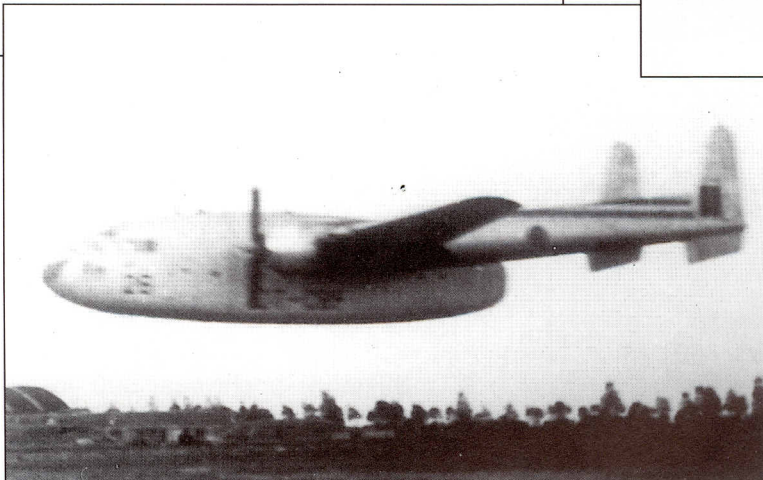
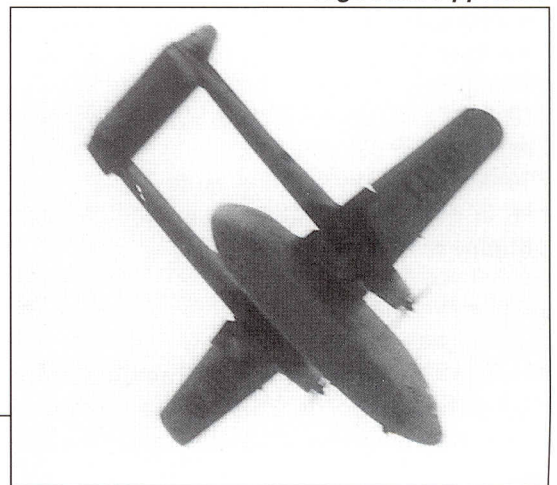
Sans aucun doute, et les articles de presse le prouvent, la démonstration épatait le public, étonné de voir ce dont était capable ce 'lourdeau', aux mains, il est vrai, de pilotes talentueux et très expérimentés. C'était une autre époque...

Zonder enige twijfel, en de krantenartikels leveren het bewijs, verstomde deze voorstelling het publiek, dat verbaasd vaststelde waartoe deze "zwaargewicht" in staat was, in de handen, dat is waar, van weliswaar talentrijke en zeer ervaren piloten. Het was een andere tijd....

Hélice gauche "en drapeau"
Linkerschroef in "vaanstand"



"High Field Approach"



Koksijde, 12-8-1967
Vingerhoets/baudoul