



# NEWS

N° 25, Décembre 2003  
December 2003



**B24 - LIBERATOR**  
**Churchill**  
**Bruegel 2003**



B24 Nose arts...

# Dakota News

## Sommaire

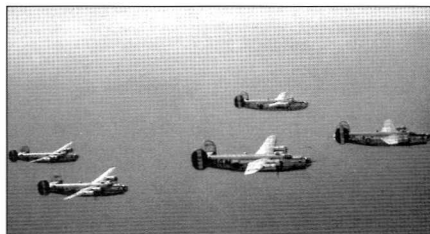
P 3      Editoriaal : Breugel 2003



P 5      Winston Churchill, un VIP très satisfait



P 9      Les aventures d'un équipage B-24 à Meisbroek



P 17     Divers

## Inhoud

Blz 3      Editoriaal : Breugel 2003

Blz 5      Winston Churchill, een zeer tevreden VIP

Blz 9      De lotgevallen van een B-24 bemanning op Meisbroek

Blz 17     Algemeen

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

**Layout** : André Janssens

**Imprimerie** : Boone-Roosens, Lot

**Rédaction:**

P. Alliet, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

**Editeur responsable** : Jos Ackermans

**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 Air Component** : <http://www.mil.be>

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

**Layout** : André Janssens

**Druk:** Boone-Roosens, Lot

**Redactie:**

P. Alliet, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

**Verantwoordelijke Uitgever** : Jos Ackermans

**Adres:**

Dakota - 15e Wing Luchttransport.  
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek  
Tel: (02) 7524650 Fax: (02) 7524651

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 Air Component** : <http://www.mil.be>

# BREUGEL 2003

Op 18 oktober konden wij eens te meer, met toelating en steun van de Korpsoverste en het voltallig Messpersoneel, maar zonder de bezielende leiding van onze betreunde Directeur, Kol VI b.d. "Jo" Huybens, ons jaarlijks ledenfeest opnieuw organiseren in de 15e Wing. Wij telden 120 deelnemers s'namiddags, en 137 s'avonds (deze tamelijk evenwichtige verhouding konden wij realiseren omdat velen onze "hint" voor de namiddagdienst opgevolgd hebben).

Deze respons, en de "feedback" die wij tijdens en na de maaltijd ontvingen, sterken ons in de overtuiging dat onze "Breugel-formule" door iedereen gesmaakt wordt, en dus voor herhaling vatbaar is.

's Namiddags mochten wij, naast de Korpsoverste, Kol VI Rudy Geirnaert, ook de Lt Gen VI b.d. Hoeben (gevozen Korpsoverste van de 15e Wing) en Mandl (ex-Stafchef van de Belgische Luchtmacht) verwelkomen als erenodigden. 's Avonds waren het onze vrienden, oudgedienden van de RAF., die een speciale vermelding verdienen voor hun blijvende gehechtheid en betrokkenheid bij onze organisatie.

Wij danken eveneens Ivy en Nathalie, de weduwe en de dochter van onze overleden Directeur, voor hun aanwezigheid en gewaardeerde medewerking.

De kok kon ons dit jaar opnieuw verrassen met enkele nieuwe maar toch traditionele ingrediënten, zodat het copieuze buffet er toch weer enigszins anders uitzag. Over kwaliteit en hoeveelheid heb ik alleen maar lovende woorden gehoord! In uw aller naam dank ik dan ook al het keuken- en mess-personeel voor hun gewaardeerde medewerking.

Het duet dat de muzikale omljsting verzorgde wist eens te meer de juiste toon te zetten. Hun optreden werd trouwens regelmatig onderbroken door uw

Le 18 octobre nous avons pu, une fois de plus grâce à l'autorisation et le support du Chef de Corps et tout le personnel du Mess Officers (mais sans l'inspiration enthousiaste de notre Directeur regretté, Col Avi e.r. « Jo » Huybens), organiser notre fête annuelle pour nos membres au 15e Wing. Vous étiez 120 l'après-midi, et 137 le soir. Nous avons pu réaliser ce quasi-équilibre puisque beaucoup avaient compris notre « hint » au profit du service de l'après-midi.

Cette réponse, ainsi que le « feedback » que nous avons pu récolter pendant et après le repas, nous confirment dans l'idée que notre « formule Breugel » est appréciée par tout le monde, et mérite certainement d'être renouvelée.

L'après-midi, nous avons eu le plaisir d'accueillir comme invités d'honneur le Chef de Corps, Col Avi Rudy Geirnaert, ainsi que les Gén Avi e.r. Hoeben (ancien Chef de Corps du 15e Wing) et Mandl (ancien Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne Beige).

Le soir, c'étaient nos amis, anciens de la RAF, qui méritaient une mention spéciale pour leur présence continue à notre



organisation.

Nous remercions également Ivy et Nathalie, veuve et fille de notre Directeur défunt, qui nous ont fait l'amitié de leur participation.

Le Chef de cuisine nous a, une fois de plus, pu surprendre avec quelques nouveaux, mais néanmoins traditionnels plats, pour que le buffet copieux ne soit pas exactement le même que l'année passée. Qualité et quantité n'ont suscité que des éloges! C'est donc avec plaisir que je remercie et félicite, en votre nom à tous, tout le personnel de cuisine et du mess pour leur précieuse collaboration.

Le duo chargé de l'ambiance musicale a, une fois de plus, su trouver le ton exact: leur performance était

welverdiend applaus.

De inspanningen die de Kring van Aktieve Reservisten van de 15e Wing geleverd hebben om ons een "half-time" attractie te bezorgen mogen evenmin ongemerkt voorbij gaan: hun demonstratie van "anti-brand technieken" was spectaculair en zeer interessant, zoals moge blijken uit de hierbij gevoegde foto.

Rita Denève, onze "public relations lady" ontbrak evenmin op het appèl: zij fungeerde als perfecte gastvrouwen en zorgde er tevens voor dat alle geïnteresseerde dames hun felbegeerde bloemetjes konden bemachtigen... Hartelijk dank aan onze "Dame aux azalées"!



Ondertussen bereidde een andere ploeg medewerkers, op dat ogenblik ver van het feestgedruis, uw opvang voor in ons Documentatie Centrum: ook dit gedeelte verliep vlekkeloos, zowel 's (na)middags als 's avonds.

En hoe vond u de opstelling en verlichting van de twee transporttoestellen aan de ingang van het Kwartier Groenveld? Dat aspect danken wij aan Jean Dries en zijn ploeg "Restore Boxcar"!

Ik wens eveneens onze genereuze sponsors te bedanken (Artisans Brasseurs, Interbrew, Wijnen Niels, ...) voor hun bijdrage tot het welslagen van dit jaarlijks feest, maar ook AGPM, Aronia, ASCO & Transports Niels, omdat zij de regelmatige publicatie van dit "DAKOTA News" mee helpen mogelijk te maken.

"Last but by no means least" wens ik alle deelnemers te danken voor hun aanwezigheid en goed humeur: hun lidmaatschap en steun zijn immers absoluut noodzakelijk om ons toe te laten het werk van onze stichter verder te zetten.

Ik zou u dan ook willen uitnodigen niet tot volgend jaar te wachten om ons opnieuw te bezoeken: UW Documentatie Centrum kan immers elke maandag of woensdagnamiddag bezocht worden!

Tot spoedig, en

**Beste Wensen voor de komende Eindejaarsfeesten voor u en al wie u dierbaar zijn**

*vanwege gans het DAKOTA team*

d'ailleurs régulièrement interrompue par vos applaudissements plus que mérités !

Les efforts, consentis par le Cercle des Réservistes Actifs du 15e Wing, pour nous présenter une attraction « half time » ne peuvent pas passer inaperçus : leur

démonstration de techniques anti-incendie était spectaculaire et très intéressante, comme en témoigne la photo ci-contre.

Rita Denève, notre « public relations lady » ne manquait pas à l'appel non plus: elle était la parfaite organisatrice qui fit le nécessaire pour que toutes les dames reçoivent leurs fleurs, tant convoitées... Un grand merci à notre

« Dame aux Azalées » !

Entretemps, une autre équipe de collaborateurs appréciés préparait, loin des bruits de la fête, votre accueil dans notre Centre de Documentation, tant le soir que l'après-midi.

Avez-vous apprécié la mise en place et l'illumination de nos deux avions de transport à l'entrée du Quartier ? Jean Dries et son équipe « Restore Boxcar » en furent « responsables » !

Je désire aussi remercier nos généreux sponsors (Artisans Brasseurs, Interbrew, Vins Niels, ...) pour leur soutien à la réussite de cette fête annuelle, ainsi que AGPM, Aronia, ASCO et Transports Niels, qui contribuent à la publication régulière de notre « DAKOTA News ».

« Last but by no means least » je remercie tous les participants pour leur présence dans la bonne humeur: votre affiliation et votre fidélité nous sont absolument vitales pour nous permettre de perpétuer l'oeuvre de notre fondateur.

Je vous invite donc à ne pas attendre l'année prochaine pour venir nous rendre visite: VOTRE Centre de Documentation vous est ouvert chaque lundi et mercredi après-midi !

A bientôt et

**Meilleurs Vceux pour les Fêtes de Fin d'Année Pour vous et tous ceux qui vous sont chers**

*De la part de tout le DAKOTA team*

## Eerste VIP opdracht voor de 169; Wing van Meisbroek

*Mr André Scaillet stuurde ons het volgende artikel toe, waarvoor we hem hartelijk danken.*

*Inderdaad, onze « DAKOTA News » is een publicatie bestemd voor al onze leden, maar - hoeft het nog gezegd te worden ? - ze dankt haar kwaliteit voor een groot gedeelte aan de zeer welgekomen bijdragen van onze leden zèlf ! De reden hiervoor is tegelijk eenvoudig en logisch: deze bijdragen zijn vrijwel altijd een verslag van een evenement dat ze in levende lijve hebben meegemaakt, hetgeen het verhaal aantrekkelijker maakt voor de lezer - het is alsof hij er zelf bij was!*

*Met dit in gedachten nodig ik u allen uit, beste lezers, te blijven bijdragen tot de redactie van uw "DAKOTA News" door ons het verhaal van uw wedervaren op te sturen (in geschreven of digitale vorm). Nu reeds hartelijk dank!*

*En nu over naar het artikel van André.*

## Premiere mission VIP pour le; 169 Wing de Meisbroek

*Mr André Scaillet nous a envoyé l'article ci-dessous, et nous l'en remercions cordialement.*

*En effet,, notre "DAKOTA News" est une publication destinée à tous nos membres, mais - faut-il encore le dire -, elle doit sa qualité pour une grande partie aux contributions fort appréciées de ces mêmes membres. La raison en est à la fois simple et compréhensible: ces contributions représentent presque toujours des histoires vécues par eux-mêmes, et sont donc plus attrayantes, plus vives, puisque le lecteur se trouve pratiquement dans la peau de l'auteur !*

*C'est dans cet esprit que je me permets de vous inviter, chers lecteurs, à continuer à contribuer à la rédaction du « DAKOTA News » en nous envoyant le récit de vos expériences (sous forme écrite, ou digitale). Un grand merci d'avance.*

*Voici donc l'article d'André.*

## Win-sten Churchill , een zeer teveden: VIP.

**S**eptember 1946. De eerste verjaardag van de Bevrijding wordt gevierd. Het land is terug aan het werk. De heropbouw is volop aan de gang. Op het politiek vlak vormen zich de "voorstanders" en "tegenstanders" voor wat betreft de terugkeer van de Koning. Het leger reorganiseert zich, de "londonniens" grijpen het voortouw ten nadele van de "naphthalines". De luchtcomponent die zich tijdens de oorlog ingezet heeft in de schoot van de RAF, mag een eigen Luchtmacht oprichten. Dit gebeurt op 1 juli 1946, met Lucien Leboutte als drijvende kracht..

Voor wat betreft het transport: de zendingen van de 169 Wing beperken zich voorlopig tot regelmatige vluchten naar Keulen, Wahn, Hendon, Villacoublay en Prestwick. Maar tijdens deze septembermaand ziet een nieuwe opdracht het levenslicht: het VIP-transport.

## Winsten Chuirchill , un VIP très satisfait

**S**eptembre 1946. On a fêté le premier anniversaire de la Libération. Le pays s'est remis au travail. La reconstruction bat son plein. Politiquement, l'échiquier se divise en « pros » et « antis » concernant le retour du Roi. Notre armée se réorganise et ce sont les « londonniens » qui tiennent le haut du pavé, par opposition aux « naphthalines » d'avant-guerre. La « composante » beige s'étant battue au sein de la RAF, obtient la création d'une force autonome. C'est chose faite le 01 juillet 1946, sous l'impulsion de Lucien Leboutte (retour de balancier 55 ans plus tard, les « autonomes » devant rejoindre la composante, mais ceci est une autre histoire qui ne fait rire personne). Pour le transport, les missions du 169 Wing se limitent à des vals réguliers avec pour destinations principales Cologne, Wahn, Hendon, Villacoublay et Prestwick. Ce mois de septembre voit naître un autre type d'activité : le transport VIP.



## Als Winston Churchill de spits afbijt !

Wanneer Churchill in september zijn tweede reis naar België onderneemt, gebeurt dit als privé-persoon. Tijdens de Conferentie van Potsdam hebben de verkiezingen plaats, en verdwijnt Churchill inderdaad van het politiek toneel. Hij wordt vervangen door de leider van Labour, Clement Atlee, waarvan Churchill zegt: " Hij is een bescheiden man en hij heeft alle redenen om het te zijn."

Als "half-gepensioneerde", heeft hij echter nog steeds invloed. Nog steeds bejubeld wegens de behaalde overwinning en nog steeds het symbool van de Engelse weerstand, wekken zijn verplaatsingen altijd de interesse op van diplomaten en van het grote publiek.

De ex-Eerste Minister blijft trouw aan zijn overtuiging en heeft een sterk karakter. Zijn veranderende humeur, zijn koppigheid en zijn duidelijk afgeleide beslissingen zijn uitdrukkingen van zijn sterke persoonlijkheid. Men vreest hem evenveel als men hem bewondert.

De invloed van Groot-Brittannië op België viert zijn hoogtepunt. De Amerikanen vergissen zich niet als ze België beschouwen als de « baby » van de Engelsen. En België heeft nood aan bescherming. We leefden onder een Regentschap, een soort overgangsfase met een onzekere afloop. Prins Karel heeft heel wat fanatieke aanhangers, en Churchill is er één van. Hij ziet in de Prins een soort Hamiet, vooral voor wat betreft zijn eigenschap van dromer en artiest die gebukt gaat onder de fatalistische rol die hij speelt.

Het is in deze context dat Winston en Mary Churchill hun privé-bezoek brengen aan België, op 25 september 1946. Op het programma: gesprekken met diverse politieke autoriteiten, ontmoeting met de Regent, wat uitrusten en wat ontspannen.

In de marge van dit bezoek, laat een journalist van « The Star » niet na te schrijven dat er sprake is van een verlovings tusschen Miss Mary en de Regent. Dit berust op zuivere speculatie, nog in de hand gewerkt door de terugkeer van Koningin Elisabeth uit Parijs, met de bedoeling de genodigden van haar zoon te begroeten. Onze nationale pers besteedt echter slechts weinig aandacht aan deze roddel. Vanuit het Paleis zelf volgt, als naar gewoonte, noch een bevestiging, noch een ontkenning.

Bij hun aankomst in Meisbroek worden onze bezoekers ontvangen door Mr de Staercke, persoonlijke secretaris van Prins Karel, en een Britse zaakgevestigde, Mr Harrison. In het begin logeren Mijneer en Juffrouw Churchill op het koninklijk paleis. De terugkeer is voorzien voor zaterdag, 28 september in de namiddag.

## Quand Winston Churchill essuie les plâtres !

Lorsqu'en septembre 1946, Churchill entame son deuxième voyage en Belgique, il l'effectue à titre purement privé. En effet, en juillet 1945, en pleine conférence de Potsdam, le résultat des élections en Grande-Bretagne l'écarte du pouvoir. Il est remplacé par le leader travailliste Clement Atlee, dont il dira : « C'est un homme modeste, qui a toutes les raisons de l'être ».

Entré dans une semi-retraite, Churchill reste influent. Auréolé de la victoire et incarnant l'esprit de résistance britannique, chacun de ses déplacements suscite l'intérêt des diplomates et du grand public.

L'ancien Premier ministre prend parti selon ses convictions, mais il n'est pas sans parti pris, ni préjugés. Il est doté d'un caractère fort et entier. Ses sautes d'humeur, ses coups de buttoir et ses décisions tranchées sont l'expression de sa forte personnalité. On l'admire autant que l'on le craint.

L'influence de l'Angleterre en Belgique est à son apogée. Les Américains ne s'y trompent pas, eux qui considèrent notre pays comme le « bébé » de la Grande Bretagne. Il est vrai que traversé par des forces contraires, le bébé Belgique a besoin de protection. Nous vivions sous la Régence, sorte d'entre-deux à l'issue incertaine. Le Prince Charles compte des partisans résolu et Churchill en est. Il semble éprouver un sentiment de protection pour le Prince dans lequel il retrouve Hamiet pour son côté rêveur, artiste, écrasé sous le rôle que lui assigne la fatalité.

C'est dans ce contexte que Winston et Mary Churchill entament leur visite privée le 25 septembre 1946. Au programme : entretiens avec diverses autorités politiques, rencontre avec le Régent, repos et distractions.

En marge de ce voyage, un journaliste de « The Star » n'hésite pas à écrire qu'il serait questions de fiançailles entre le Prince régent et Miss Churchill. Pure spéculation, renforcée par le fait que la Reine Elisabeth est rentrée spécialement de Paris pour rencontrer les invités de son fils. Notre presse nationale n'apporte que peu de crédit à ce supposé carnet rose. Selon son habitude, le Palais ne confirme, ni ne dément l'information.

A leur descente d'avion à Meisbroek, nos visiteurs sont accueillis par Mr de Staercke, secrétaire particulier du Prince Charles, et par un chargé d'affaires britannique, Mr Harrison. Dans un premier temps, Monsieur et Mademoiselle Churchill séjourneront au palais royal. Le retour est prévu le samedi 28 septembre après-midi.

## Dinant : een onverwachte gebeurtenis

Men weet dat de ex-Eerste Minister altijd een voorliefde heeft gehad voor kunstschilderen. Niet dat hij een groot talent was: hij was beter in politiek dan in het schilderen... Alhoewel... alleen al zijn handtekening geeft zijn werken de nodige waarde!

Donderdag, 12 hr 25 te Dinant.. Indrukwekkende limousines trekken de aandacht.. Ze stoppen ter hoogte van de brug over de Maas, waar - toevallig - in augustus 1914 Charles de Gaulle gewond raakte. Een gentleman in het grijs gekleed, en met een grijze hoed op, en een blond harige jongedame, stappen uit.. Ze begeven zich, lopend langs de voormalige Duitse politiekazerne, naar de kastanjbomen in de Avenue Colonel Cadoux.. De voorbijgangers herkennen Mr Churchill en zijn dochter. Als een lopend vuurtje verspreidt het nieuws zich over de brug en op de terrassen. Snel wordt een politieversperring opgericht en de massa wordt op een afstand gehouden. Tijdens dit alles trekt Churchill een witte salopette aan en plooit zijn schildersezels open..

Hij laat een fotograaf opdraven aan wie hij vraagt het decor dat hij wenst te schilderen op de gevoelige plaat vast te leggen..

Miss Mary steekt de brug over en gaat een frisdrankje consumeren op het terras van het "Hôtel de la Collégiale". Haar vader begint een doek te beschilderen met in het midden een rivier, links de bebloemde gevels, en op de achtergrond de ruïnes van Crevecoeur.

Van het voorval op de hoogte gebracht, besluit de gemeenteraad er voor die dag het bijtje bij neer te leggen, om aan de burgermeester, Mr Leclef, de kans te geven Churchill te gaan begroeten. Deze laatste legt nu en dan zijn penseel terzijde om welwillend te antwoorden op de vragen vanuit het publiek, op tijd en stond het bekende "V"-teken vormend.

In de loop van de namiddag maakt Miss Mary met een klein wit jacht een boottocht op de Maas tot in Anseremme. Daarna bedwingt ze de 408 treden die haar tot op de top van de Citadelle brengen om het prachtige uitzicht te kunnen fotograferen. Ze vertrouwt haar indrukken toe aan een journalist. "Ja, ze is zeer opgetogen over haar bezoek aan België." "Ja, ze heeft tijdens de oorlogsjaren dienst gedaan in een luchtafweerbatterij in de buurt van Meisbroek [!]. En : "Neen, ze heeft Dinant nog nooit eerder bezocht en vindt de stad werkelijk prachtig, temeer daar ook haar vader zeer gelukkig is met het warme onthaal dat hun te beurt is gevallen."

Bij haar terugkeer in de stad ontvangt Mary allerhande geschenken met sterk plaatselijk karakter en haast zich naar haar vader.. Deze heeft, even voor 18 uur, gedaan met zijn schilderij. Hij staat op, trekt zijn "working suit" uit en steekt tevreden een sigaar aan.

## A Dinant : un évènement inattendu

On sait que l'ancien Premier ministre britannique a toujours professé beaucoup de goût pour la peinture. Ce n'est pas porter ombrage au grand homme, que d'affirmer qu'il fut meilleur en politique qu'artiste peintre. Toutefois, sa signature à elle seule valorise ses Œuvres.

Jeudi, 12 hr 25 à Dinant.. De puissantes limousines attirent l'attention. Elles s'arrêtent au pont de Meuse là ou -coïncidence - Charles de Gaulle fût blessé en août 1914 ! Un gentleman en gris coiffé d'un chapeau de même couleur, et une jeune fille blonde, mettent pied à terre. Ils se dirigent, en longeant l'ex-quartier de la police allemande, vers les marronniers de l'Avenue Colonel Cadoux. Des passants reconnaissent Mr Churchill et sa fille. Comme une traînée de poudre, la nouvelle se répand et la foule accourt sur le pont et les terrasses. Un barrage de police est improvisé et les curieux sont tenus à distance. Pendant ce temps, Mr Churchill revêt une salopette blanche et déplie son chevalet..

Il fait appeler un photographe auquel il demande de fixer sur la pellicule le site qu'il se propose à peindre..

Miss Mary traverse le pont et va prendre un rafraîchissement à l'extérieur de l'hôtel de la Collégiale. Son père se met à brosser une toile avec au centre le fleuve, à gauche les façades fleuries, et dans le fond les ruines de Crevecoeur.

Alerté, le conseil communal arrête les travaux pour permettre au bourgmestre, Mr Leclef, d'aller saluer Mr Churchill.. Celui-ci dépose de temps en temps ses pinceaux pour répondre à la foule en formant avec les doigts le fameux « V ».

Durant l'après-midi, Mary fait une promenade sur la Meuse vers Anseremme sur un petit yacht blanc. Ensuite elle gravit les 408 marches de la Citadelle et prend quelques photos du panorama. Elle confie quelques impressions à un journaliste. « Oui, elle est enchantée de son voyage en Belgique ». « Oui, elle a servi pendant la guerre dans une batterie antiaérienne dans la région de Meisbroek [ ! ] ». Et « Non, elle n' a jamais vu Dinant et elle est vraiment émerveillée, d'autant plus que son père est très heureux de la chaleur de l'accueil ».

A son retour en ville, Miss Mary reçoit plusieurs cadeaux très couleur locale et s'empresse d'aller les montrer à son père. Celui-ci, peu avant 18 heures, a fini d'esquisser son tableau. Il se lève, se débarrasse de son « working suit » et, content de lui, allume un cigare.

Il reçoit à son tour quelques présents, dont une dinanderie représentant l'écusson de la ville. Churchill la serre sur son CCEuravant de remonter en voiture.

Op zijn beurt ontvangt hij enkele geschenken, waaronder een dinanderie met het wapenschild van de stad. Churchill drukt dit nauw aan zijn hart alvorens terug in de wagen te stappen.

Alvorens zijn verblijf in België te beëindigen, begeeft de voormalige Premier zich naar Brugge naar het beghijnhof. Hier installeert hij eveneens zijn schildersezels, in het midden van het gazon, en vereeuwigt de mooiste beelden op het doek. Ten gepaste tijde, zoals het traditioneel hoort, bieden de begijntjes hem thee en taart aan!

## Bye bye Belgium...

In het vliegtuig dat hem ter beschikking wordt gesteld en dat hem op 29 september 1946 terug naar Groot-Brittannië brengt, pent Churchill enkele lijnen neer. Hij dankt de Prins-Regent hartelijk voor het onthaal dat hem te beurt viel in België. Enkele lijnen verder eindigt hij met de woorden:

*" I write this in your beautitull and silent airplane ; it was indeed kind of you to let it take me home bya triangular route. We carry with us very pleasant memories, and send you back our warmest wishes tor yourself and your country.*

*I am, Sir,  
Your Royal Highness' obediant servant..*

*Winston S. Churchill.*

Een welverdiend eerbetoon aan de 169 Wing (voorloper van de 15 Wing)!

Deze vlucht werd uitgevoerd door Majoor VI. Henry.

Zoals het hoort moest deze ervaring op een passende wijze gesymboliseerd worden: gedurende lange tijd kon men in de burelen van de specialisten een eindje sigaar aan een koordje zien hangen ....

Jaren later, meer precies in september 2000, maakte de vereniging "Churchill Fellows" een reis door België. Tijdens een bezoek aan Dinant, kreeg de stad het fameuze schilderij overhandigd. Dit tooit heden ten dage de salons van het stadshuis van de stad aan de Maas ... De cirkel is gesloten ...

André Scaillet

(Vrij vertaald door Philip Alliet)

Nota van de redactie: Op een vraag aan de stad Dinant het schilderij te mogen fotograferen en te laten verschijnen in Dakota News, kregen we tot vandaag geen antwoord. Indien de toelating hiervoor op een latere datum zou worden verkregen, zal een foto van het desbetreffende schilderij geïntegreerd worden in één van de volgende edities.

Pour terminer sa visite en Belgique, l'ancien Premier ministre se rend le dernier jour à Bruges, au béguinage de la Vigne. Il installe son trépied au milieu de la pelouse de l'enclôs pour en peindre les aspects les plus pittoresques. Au moment venu, les religieuses lui ont offert le thé et les gâteaux. Tradition oblige !

## Bye bye Belgium...

Dans l'avion, mis à sa disposition, qui le ramène en Grande Bretagne le 29 sept 1946, Churchill rédige quelques lignes. Il remercie chaleureusement le prince - Régent de l'accueil reçu en Belgique. Après quelques considérations dans lesquelles il ne lui cache pas sa sympathie protectrice, il termine son message par ces mots :

*" I write this in your beautiful and silent airplane ; it was indeed kind of you to let it take me home bya triangular route. We carry with us very pleasant memories, and send you back our warmest wishes tor yourself and your country.*

*I am, Sir,  
Your Royal Highness' obediant servant..*

*Winston S. Churchill. »*

Belle promotion pour le 169 Wing ( précurseur du 15 Wing). Ce vol fut exécuté notamment par le Major Avi Henry.

Comme il convient, cette réussite devait se matérialiser par un symbole fort: durant longtemps un cigare de Churchill pendit au bout d'un fil dans le bureaux des spécialistes ..

Bien des années plus tard, en septembre 2000, l'association " Churchill Fellows » effectue une croisière fluviale en Belgique . Elle regroupe des boursiers ayant réalisé des travaux dans le cadre du " Winston Churchill Memorial Trust ». Lors d'une escale à Dinant, elle offrit l'oeuvre picturale à la ville. Celle-ci orne désormais les salons de l'hotel de ville de la cité mosane. Un retour aux sources en quelques sorte ...

A.Scaillet

Note de la rédaction: Une demande a été adressée à la ville de Dinant pour obtenir l'autorisation de photographier la peinture en question et de publier la photo dans le "Dakota News". Jusqu'aujourd'hui, on n'a pas encore reçu réponse. Dans le cas ou cette autorisation serait obtenue dans le futur, la photo sera publiée dans une des éditions futures.



## De lotgevallen van een 8-24 bemanning op Meisbroek, 1 januari 1945

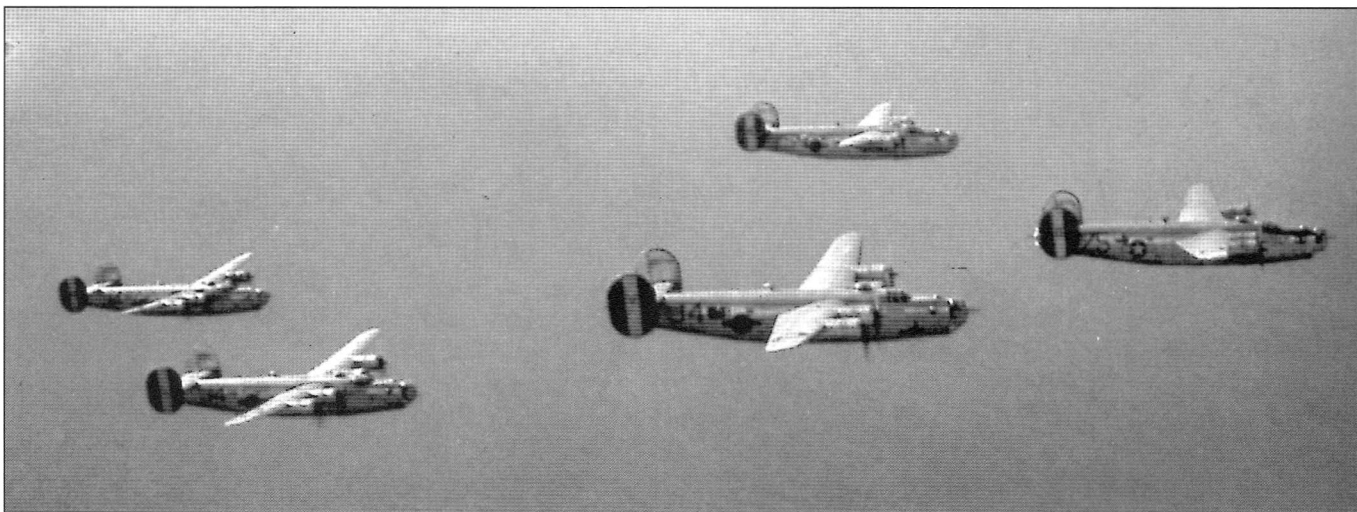
8-58 Meisbroek was een druk vliegveld in de winter van 1944-'45. De grote basis werd niet alleen gebruikt door 8-25 Mitchells, Spitfires en Mosquito's van de RAF, maar kreeg dikwijls het bezoek van geallieerde vliegtuigen die in nood verkeerden. Vanuit de lucht waren de drie startbanen van Meisbroek immers goed waar te nemen.

Het volgende verhaal werd enkele jaren geleden neergeschreven door Ronaid Spencer, een navigator die tijdens het laatste oorlogsjaar 35 operationele opdrachten volbracht in een 8-24 Liberator van de 467th 80mb Group.

## Les aventures d'un équipage 8-24 à Meisbroek, 1er janvier 1945

Cet hiver 1944-45, la base aérienne 8-58 Meisbroek était fort occupée. Elle n'était pas seulement employée par des 8-25 Mitchells, Spitfires et Mosquito's de la RAF, mais recevait aussi régulièrement la visite d'avions alliés en perill. En effet, les trois pistes d'atterrissages de Meisbroek étaient facilement repérables du haut..

Le navigateur Ronaid Spencer a, en 1945, effectué 35 missions opérationnelles en 8-24-Liberator, affecté au 467th 80mb Group. Il se souvient ..



Het was 1 januari 1945, Nieuwjaarsdag. Onze Group, de 467ste, nam deel aan een raid op een spoorweg brug in Koblenz. Tijdens het verloop van de opdracht, begonnen we er ons rekenschap van te geven dat de hoogtewinden ons problemen gingen geven. Dit werd later bevestigd, wanneer de navigators bij hun thuiskomst berekenden dat we boven het doelwit een uitzonderlijk sterke noordenwind van zowat 180 km/u hadden gehad!

Ik herinner me niet meer de juiste aanvliegerichting van het doelwit te Koblenz, maar het was waarschijnlijk in de buurt van 'heading 090°'. We bombardeerden immers altijd 'downwind', om ons zo snel mogelijk uit de voeten kunnen te maken boven het doelwit. Maar, die dag blies de wind ons zo fel naar het zuiden, dat we ten zuiden van Koblenz uitkwamen en onze 'bomb run' naar het noorden moesten uitvoeren. Pal in de

C'était le 1er janvier 1945, jour de Nouvel An. Notre Group, le 467me, participait à un raid sur un pont de voie ferrée à Koblenz. Cette mission était rendue difficile par des vents à haute altitude. Ceci sera confirmé ultérieurement, lorsque les navigateurs, après notre retour, calculeront qu'on avait volé dans un vent venant du nord et qui avait une vitesse d'environ 180 km/hr au-dessus de l'objectif!

Je ne me souviens plus exactement de la direction de l'attaque mais cela doit être plus au moins heading 090°. On bombardait toujours « downwind », pour ainsi pouvoir s'échapper le plus vite possible. Mais, ce jour-là, les vents forts nous avaient tellement fait dévier vers le Sud, que nous arrivions au sud de Koblenz, obligés ainsi de faire notre « bomb run » vers le Nord, donc « headwind » ! Ce raid est sans aucun doute le

wind, dus! Het was zonder twijfel de langste 'bomb run' van mijn hele loopbaan. We hingen praktisch stil op een hoogte van 23.000 voet, en berekenden achteraf dat we over Koblenz vlogen met een grondsnelheid van zo'n 100 km/u. Aan deze snelheid kregen we het vanzelfsprekend hard te verduren van de luchtafweer,

plus long de toute ma carrière! Notre vitesse au-dessus du pont était pratiquement nulle, et ceci à une altitude de 23.000 pieds. Des calculs ultérieurs indiquaient qu'on avait survolé Koblenz à 100 km/hr. Volant à une vitesse si basse, il est évident que nous étions une proie facile pour la défense anti-aérienne



*L'équipage de Ronald Spencer. Ronald se trouve au fond, le deuxième à gauche. Le pilote Stan Kilar se trouve aussi au fond, le deuxième de droite. (Photo R.D. Spencer)*

*De bemanning van Ronald Spencer. Ronald staat achteraan tweede van links, piloot Stan Kilar staat achteraan tweede van rechts. (Foto R.D. Spencer)*

en verscheidene toestellen van onze Group werden zwaar geraakt..

Nadat we eindelijk van onze bommen lading verlost waren, draaiden we in noordwestelijke richting, terug naar Engeland. Toen we de Ardennen naderden, begon ik gids te spelen, en wees de rest van de bemanning via de intercom op 'bezienswaardigheden', zoals de vele bruine kraters in de witte sneeuw. Ik herinner me dat ik enkele grondexplosies zag, wanneer we plots een keiharde klap hoorden, de luidste dreun die ik ooit in een vliegtuig waarnam. Toen ik gewaar werd dat we nog vlogen, keek ik uit de 'astrodome' naar de motoren, vleugels en staart, waarna ik de piloten mededeelde dat alles er normaal uitzag. Alles werkte nog, behalve de intercom. Ik kon enkel nog met de piloot communiceren via briefjes die ik tussen zijn voeten doorgaf.

Daarop begonnen we ons tengevolge van de sterke 'headwinds' zorgen te maken over onze brandstofvoorraad. De boordmecaniciën gaf de brandstofaanduidingen door, en ik berekende hoever we daarmee zouden geraken. Aan de Noordzeekust besloten we dat we in Engeland zouden geraken, en we begonnen aan de overtocht. Maar, kort daarop besloten de piloten om toch het zekere voor het onzekere te nemen en rechtsomkeer te maken. We waren gebriefd over een noodvliegveld ten zuiden van Brussel, A-89 Le Culot (nvdr: het huidige Beauvechain). Wanneer we over Brussel vlogen, zagen we echter een heel groot vliegveld waarop verscheidene B-17's en B-24's geparkeerd stonden, en waar verscheidene zware bommenwer-

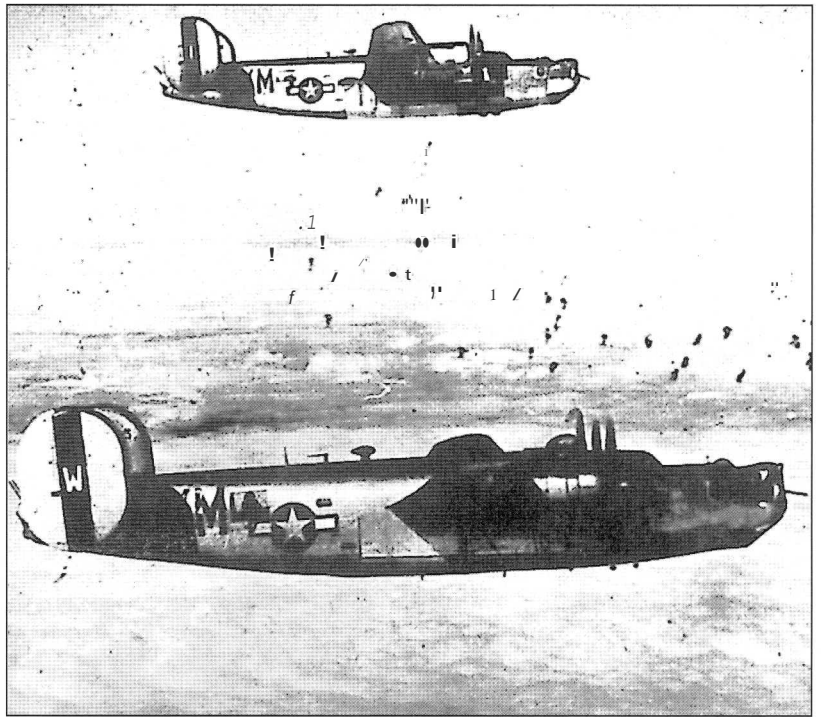
allemande. Un grand nombre d'avions de notre groupe a été touché gravement..

Après avoir lâché finalement nos bombes, nous retournions en direction de l'Angleterre. Au-dessus des Ardennes, je m'attribuai le rôle de guide et je commençai à expliquer les « curiosités » au sol, comme les cratères bruns dans la neige. Je me souviens encore d'avoir vu quelques explosions au sol, lorsqu'on perçut un bruit énorme, le coup le plus fort jamais entendu dans un avion. Je constatai qu'on volait encore. A travers l'astrodome, je regardai les ailes, les moteurs, la queue et j'informai les pilotes que tout semblait fonctionner, sauf l'intercom. Par la suite je communiquai avec le pilote à l'aide de petits papiers que je passais entre ses pieds.

Un problème important était bien sur le niveau du carburant, compte tenu de la consommation exagérée pendant le « headwind ». Le mécanicien de bord me passait les indications et je calculais la distance maximale encore réalisable. Au-dessus de la côte de la Mer du Nord, on tenta d'essayer de regagner l'Angleterre, mais, peu après, le pilote décida quand-même de faire demi-tour et d'atterrir quelque part en Belgique. Comme aérodrome de secours, on nous avait indiqué le A-89, Le Culot (ndlr : actuellement Beauvechain), au sud de Bruxelles. En survolant Bruxelles, nous apercevions un grand aérodrome, sur lequel plusieurs B 17 et B 24 étaient stationnés, et au-dessus duquel volaient plusieurs bombardiers lourds. Notre commandant de

*Deux 8-24 traversent des explosions d'obus de Flak au cours d'un raid sur une ville allemande*

*Twee 8-24 vliegen boven ontploffende Flak-obussen tijdens een raid op een Duitse stad*



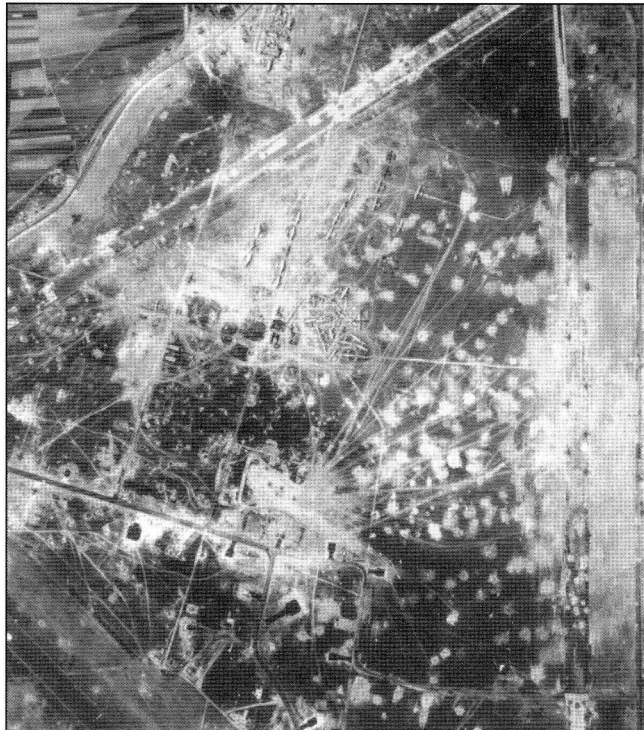
pers overheen cirkelden. Onze boordcommandant besloot daarop om Le Culot te laten voor wat het was, en naar dit vliegveld uit te wijken.

Toen we het vliegveld naderden, zagen we meerdere zwarte rookkolommen opstijgen vanop het veld. Tijdens de landing merkten we op dat deze rook afkomstig was van vliegtuigen die in brand stonden. We vroegen ons af waar we terechtgekomen waren. We volgden de andere bommenwerpers die net geland waren naar een hoek van het vliegveld, waarna we vaststelden dat we op B-58 Meisbroek geland waren.

Na te hebben geparkeerd klommen we uit de Liberator en voegden we ons bij de andere bemanningen. Iedereen vroeg zich luidop af wat er gaande was op het vliegveld, wanneer plotseling een jeep op ons toereed. Er sprong een Britse sergeant uit die ons aanmaande om terug in onze kist te kruipen en plaats te nemen achter de boordwapens. Het vliegveld had net een zware aanval doorstaan

bord décida alors d'atterrir ici.

Pendant l'approche, des colonnes de fumée noire étaient visibles. Lors de l'atterrissage, il devenait clair que plusieurs avions en feu étaient à l'origine de cette fumée. Nous suivions les autres bombardiers qui venaient d'atterrir jusqu'au coin de l'aérodrome, pour constater que nous nous trouvions à A -58, Meisbroek.



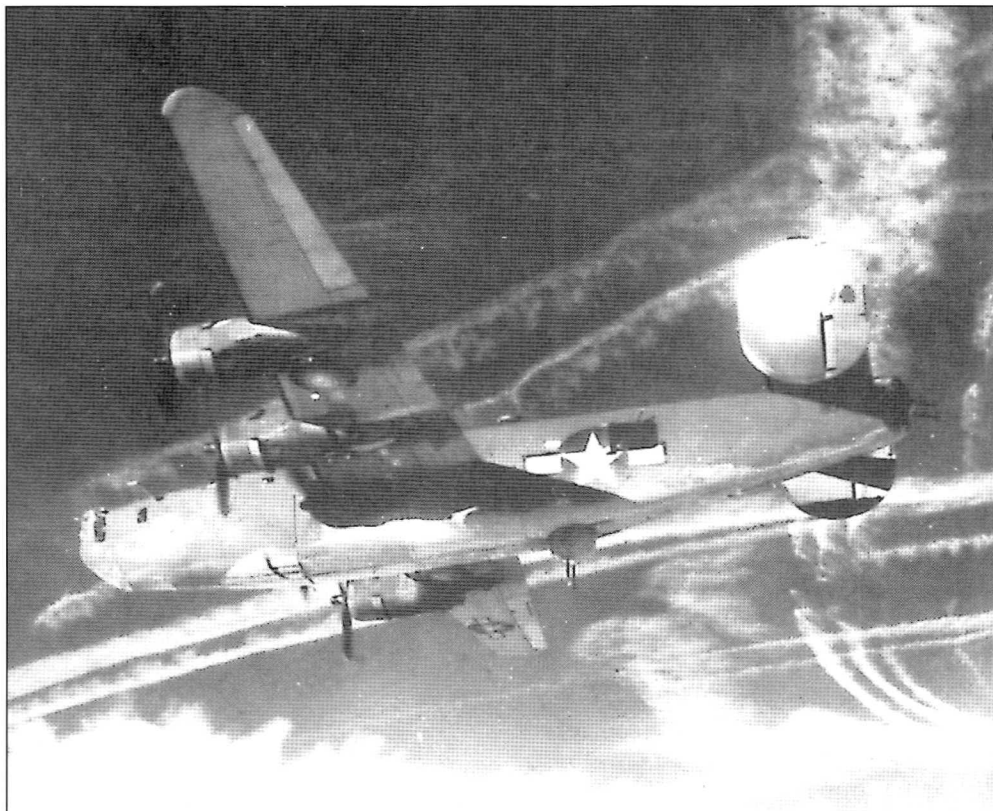
*Meisbroek, 20 maart 1945. Men ziet duidelijk de tientallen wrakken van Geallieerde bommenwerpers die noodlandingen hebben uitgevoerd op het vliegveld. (Foto J. Marrett)*

*Photo aérienne de Meisbroek datant du 20 Mars 1945. Les épaves des bombardiers alliés perdus suite à des atterrissages d'urgence sont clairement visibles*

Après avoir stationné l'appareil, nous sommes descendus du Liberator et avons rejoint les autres équipages. On se demandait encore à haute voix ce qui se passait, lorsque soudain une jeep s'approcha. Un sergent britannique sauta de la jeep et nous incita de remonter à bord et de prendre position aux armes de bord. L'aérodrome venait juste de subir une attaque aérienne par des chasseurs allemands, et selon lui, ils allaient revenir. Avec une certaine incrédulité, le pilote, trois tireurs et moi-même remontrions à bord et armions les

*Un 8-24 Liberator après un raid sur un aérodrome allemand; la tourelle-bouleventrale est baissée - les nombreuses traînées de condensation proviennent de chasseurs volant plus haut*

*Een 8-24 Liberator na een aanval op een Duits vliegveld; de schutterskoepel aan de buikzijde is neergelaten - de vele condenssporen komen van hoger vliegende jagers*



van Duitse jachtvliegtuigen, die alles hadden kapotgeschoten, en volgens de sergeant kwamen de aanvallers nog terug. Met het nodige ongeloof zochten we toch enkele vrijwilligers om gehoor te geven aan de oproep van de sergeant, en de piloot, drie boordschutters en ikzelf klommen terug aan boord van onze machine en wapenden de boordmitrailleurs. Na een tijdje gewacht te hebben, kwam er opnieuw een jeep aangereden, deze keer met een kolonel aan boord. Vloekend beval hij ons om onze vliegtuigen onmiddellijk te verlaten en ons te begeven naar de schuilkelders verspreid over het veld. Hij beweerde dat hij de vliegveldcommandant was, en zei dat onze vliegtuigen van zijn basis moesten verdwijnen zo gauw de Duitse aanval officieel afgeblazen werd. We vertelden de brave man dat we brandstofgebrek hadden, en niet konden terugvliegen. De kolonel beloofde ons benzine, maar vertelde erbij dat we onmiddellijk moesten vertrekken na de herbevoorrading. Ondertussen was de avond ingevallen.

We bekeken onze B-24 en zochten naar de Flak-schade. We vonden een gat van een 88 mm granaat in het bommenluik. De granaat had de bovenkant van de romp terug verlaten en was pas nadien ontploft. Onze mecaniciens telden later meer dan 500 gaten in de romp van het vliegtuig en de intercomdoos was vernield.

Uiteindelijk arriveerde er een brandstoftruck bij onze vliegtuigen. De B-17's werden bevoorrad en vertrokken. Ik herinner me dat onze B-24 een der laatste vliegtuigen was dat werd bijgetankt. Het was nu omstreeks acht uur 's avonds en het werd erg koud.

armes. Après un court laps de temps, une autre jeep arriva, cette fois avec un colonel. En jurant, il nous ordonnait de quitter les avions immédiatement pour nous rendre aux abris qui étaient dispersés sur le terrain. Il nous informa qu'il était le commandant de l'aérodrome et que nous devions quitter les lieux tout suite après l'attaque allemande. Nous expliquions au sage homme que nous n'étions pas à même de repartir par manque de carburant. Le colonel nous en promit, à condition que nous partions immédiatement. L'obscurité pointait déjà.

Une rapide inspection des dégats causés à notre Liberator par la FLAK révéla un impact causé au niveau de la soute à bombes par un obus de 88 mm. Le projectile était sorti par la partie supérieure du fuselage avant d'exploser. On compta plus de 500 trous dispersés çà et là, et le boîtier intercom était détruit.

Finalement, un bowser s'approcha et remplit les B 17, qui partirent au plus vite. Je me rappelle que notre B 24 était parmi les derniers à être servis. Il était déjà 8 heures du soir et il faisait assez froid. Nous découvriions qu'une couche de glace s'était fixée sur l'avion. Les équipages des B 24 sont particulièrement attentifs à ce phénomène, étant donné la forme critique des ailes « Davis ». En Angleterre, d'ailleurs, la voilure était toujours traitée avec un produit appelé « Killfrost », un mélange à base d'alcool qui évite la formation d'une couche de glace.

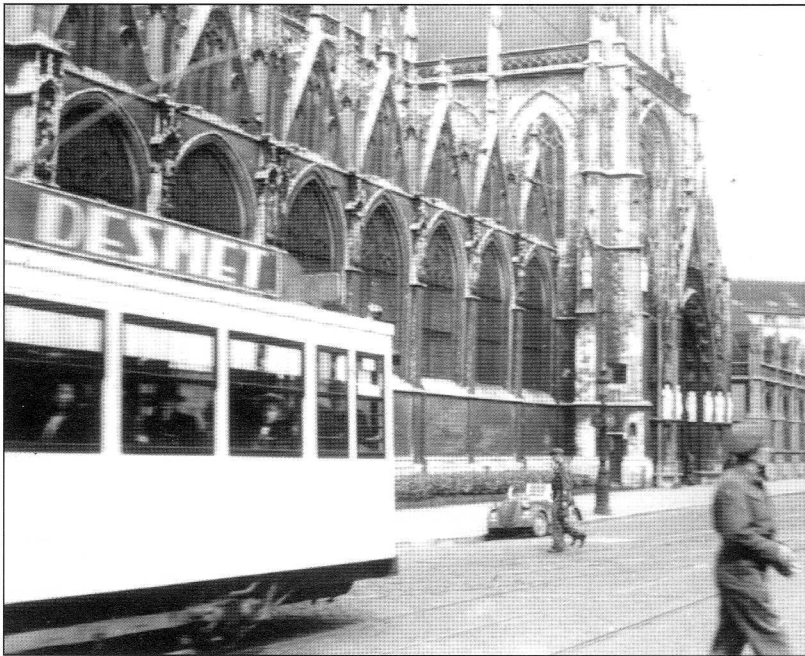
Mais re-voilà le colonel, qui nous demande la raison

We ontdekten dat er zich een dikke ijslaag had afgezet op onze kist.. B-24 piloten worden steeds gewaarschuwd om niet op te stijgen met een ijslaag op de vleugels, vanwege de kritische vorm van de Davis-vleugel.. In Engeland werden daarom de vleugels voor het opstijgen altijd afgespoeld met 'Killfrost', een alcoholmengsel dat ijsvorming tegengaat..

De kolonel verscheen terug ten tonele, en vroeg ons waarom we nog niet vertrokken waren. Onze boordcommandant, Stan, legde uit dat we 'Killfrost' nodig hadden. De brave man begreep ons niet, waarop Stan de gevaren van ijsvorming op vleugels uitlegde. De kolonel was niet onder de indruk, en beval ons het vliegveld te verlaten of er zou wat volgen. Stan en ik overlegden even, maar besloten het er niet op te wagen. De ijsafzetting was te gevaarlijk, en bovendien hield een nachtvlucht boven Engeland andere gevaren in, zoals de Engelse luchtafweer. Stan was vastbesloten en vertelde de kolonel dat hij zijn recht als gezagvoerder wenste te gebruiken om niet meer op te stijgen. De kolonel was razend en vertelde Stan dat hij

pour laquelle nous sommes toujours là ! Notre commandant de bord, Stan, lui expliqua qu'il nous fallait du Killfrost.. Le colonel ne comprit rien, et Stan lui expliqua les dangers d'une couche de glace sur les ailes. Le colonel ne fut pas du tout impressionné et nous ordonna à nouveau de partir. Après avoir conféré entre nous et tenant compte du fait qu'un éventuel vol de nuit au-dessus de l'Angleterre serait assez risqué à cause de la défense anti-aérienne britannique, Stan décida de faire usage de ses droits de commandant de bord et de ne plus décoller ce soir-là. Le colonel était furieux, expliquant que Stan serait désigné responsable de tout incident qui pourrait arriver à l'avion. Sur ce, il s'en alla en fulminant..

Stan désigna quelques tireurs comme garde-avions. Rapidement, il nous fallait trouver une manière pour rejoindre la ville de Bruxelles. Nous y trouvions un hotel avec - à notre grande surprise- encore quelques chambres libres ! La mienne était extraordinaire, avec papier peint en or et un " podium » sur lequel se



*Des vues de Bruxelles, prises par Spencer le 1janvier 1945*

*Foto's van Brussel, genomen door Spencer op 1 januari 1945*



ervan zou lusten indien er iets zou gebeuren met het vliegtuig. Daarop stooft hij ervandoor met zijn jeep. Stan duidde een paar boordschutters aan om het vliegtuig te bewaken, terwijl de rest van ons een manier ging zoeken om in Brussel te geraken. We vonden transport en belandden in een hotel, dat, tot onze verbazing, kamers vrij had. Ik had een ongelooflijke kamer, met gouden behangpapier en een soort podium met daarop een enorm bed. Er was ook een badkamer met een groot bad erin, en iets anders dat ik nog nooit gezien had: een bidet.. Ik herinner me dat ik erg onder de indruk was van de bidet..

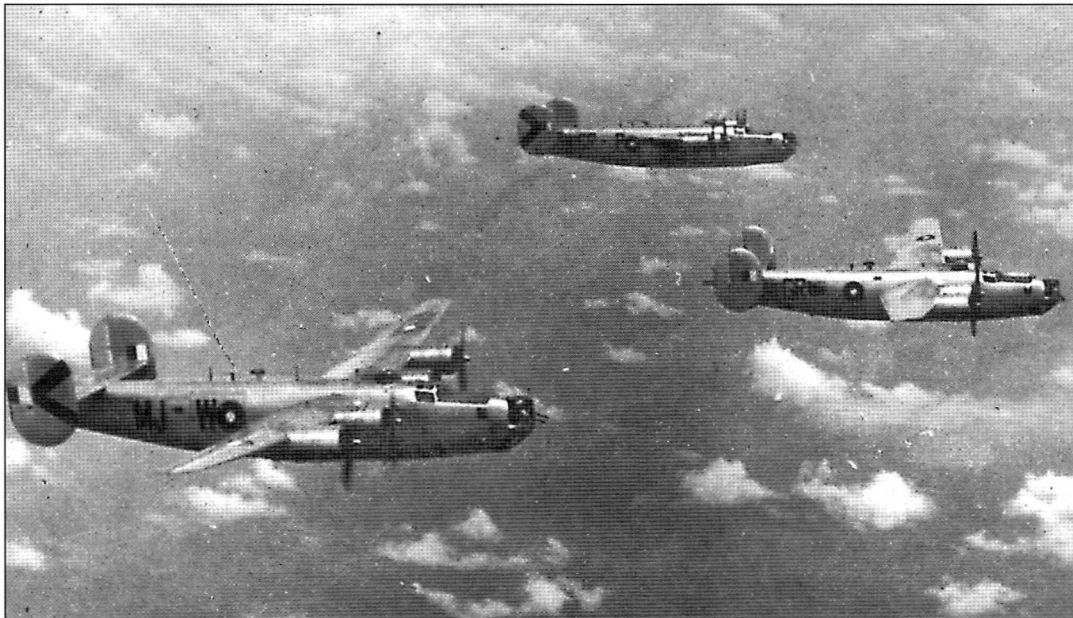
Vervolgens gingen we naar beneden om te eten, waarna we de straat opgingen om 'een stapje in de wereld

trouvait le lit énorme ! Il Y avait également une salie d'eau avec un bain et un bidet - un truc que je n'avais

te zetten'. We vonden een deugdelijke nachtclub, compleet met live band, danseressen, obers in smoking, enz.. Ik herinner me dat ik aan een klein tafeltje zat, en me ongemakkelijk voelde in mijn vlieguitrusting, inclusief zware vlieglaarzen. Maar, de plek was gevuld met militairen van allerlei slag, en overall lagen vuurwapens op de tafels. Een onwerkelijk zicht..

Ik herinner me dat we rond middernacht terugkeerden naar het hotel en gingen slapen. Terwijl ik in het chique bed lag in de chique kamer, dacht ik bij mezelf dat dit zonder twijfel de meeste interessante Nieuwjaarsdag was die ik ooit had gehad. Plotseling hoorde ik echter het geluid van een motorboot een V-1 Vliegende Bom dus. Ik had ze vele malen horen vliegen in Engeland. In de wetenschap dat ik veilig was, zolang ik de motor hoorde, maakte ik me geen zorgen. Maar opeens stopte het geluid! Na enkele seconden hoorde ik een zware knal, waarschijnlijk slechts op minder dan een kilometer van ons hotel..

De volgende morgen namen we ons ontbijt aan kleine tafeltjes in de lobby van het hotel. Ik viel meteen op, toen ik mijn tafeltje omver duwde met mijn lompe vlieglaarzen. De ober bekeek mij met weinig begrip. Een vrachtwagen gaf ons een lift tot op het vliegveld, en het aantal fietsen en mensen op klompen dat ik zag verbaasde me. We stopten onderweg voor souvenirs en champagne, en ik kocht een paar kleine houten klompen, die ik nog steeds bezit..



Op het vliegveld aangekomen, wachtten we tot het ijs gesmolten was alvorens op te stijgen richting Engeland. Toen we aankwamen op onze basis Rackheath in Oost-Engeland was iedereen verbaasd. We waren immers als vermist opgegeven. De Groepscommandant, Colonel Albert Shower was nogal ontevreden over het feit dat we in Brussel geland waren en niet op Le Culot, en de champagne en souvenirs konden hem jammer genoeg niet sussen.

encore jamais vu ! Je me rappelle avoir été impressionné par cet accessoire.

Après avoir été manger nous nous rendîmes en ville pour nous amuser. Très vite, nous trouvions un nightclub convenable. Tout y était : live band, garçons en smoking, danseuses, ... Je me vois encore, installé à une petite table, pas très à l'aise dans ma combinaison de vol et avec mes lourdes bottes. Le lieu était rempli de militaires de tout genre, partout il y avait des armes ostensiblement posées sur les tables. Vraiment une vue irréaliste !

Je me rappelle de notre retour à l'hotel vers minuit pour aller dormir. Allongé dans mon lit, je me fis la réflexion que ceci serait sans doute le Nouvel An le plus intéressant de ma vie. Soudain, j'entendis le bruit d'un bateau à moteur. Il s'agissait d'une bombe volante du type V1. J'avais perçu ce bruit de multiples fois en Angleterre. Sachant qu'on était hors danger tant que le moteur tournait, je me sentis à l'aise. Mais, tout d'un coup, le bruit s'arrêta et j'entendis une explosion forte, probablement pas à plus qu'un kilomètre de notre hotel!

Le lendemain nous prenions le petit déjeuner dans le lobby. Je me fis remarquer tout de suite en renversant la petite table avec mes bottes larges. Le garçon me

regarda sans pitié. Après, nous nous rendîmes à l'aérodrome en camion et je fus étonné par le grand nombre de vélos et de gens en sa bots ! Après, un arrêt pour acheter des cadeaux et des souvenirs, ou j'achetai une paire de petits sabots, que je possède toujours !

Arrivés à l'aérodrome, nous avons attendu la fonte de la glace sur les ailes, avant de décoller. Lors de notre atter-

issage à Rackheath, notre base, nous n'apercevions que des réactions d'étonnement - nous étions signalés perdus ! Le commandant du groupe, le Colonel Albert Shower, était assez mécontent du fait que nous avions atterri à Bruxelles, et non pas à Le Culot, et ni la champagne, ni les souvenirs ne pouvaient le faire changer d'avis.

Malheureusement, quelque jours plus tôt, notre groupe

Spijtig genoeg hadden we enkele dagen voordien, op Kerstdag, een andere bemanning verloren, nadat ze met hun B-24 een noodlanding hadden gemaakt op een vliegveld ergens in België. Ze waren aangevallen geweest door enkele Me 109s, en hadden een kapotgeschoten hydraulisch systeem. De Liberator had enkele vliegtuigwrakken geramd die aan het einde van de startbaan stonden en was meteen in brand gevlogen. De piloot, Lt. Martin Sefca, en copiloot, Lt. Weldon Hanks, hadden zich niet kunnen bevrijden uit het wrak, ondanks verwoede pogingen van de navigator en andere bemanningsleden. Ik weet ondertussen dat ze begraven liggen op een kerkhof in België. Weldon Hanks was onze copiloot geweest tijdens onze opleiding, maar omdat hij niet kon opschieten met onze piloot had hij zijn overplaatsing gevraagd naar een andere bemanning.

Ik ben na de oorlog enkele malen terug in België geweest. Ik ben een autoliefhebber, en woonde in 1962 de Grand Prix van Spa bij. In 1964 maakte ik als kolonel deel uit van een demonstratieteam dat de Grumman OV-1 Mohawk voorstelde aan het Belgische Leger. We verbleven in het Metropole Hotel in Brussel en reden elke dag voorbij Waterloo op weg naar het vliegveld te Gosselies waar de demonstraties plaatsvonden.

#### **Grumman OV-1 Mohawk**



Het Belgische Leger vond de OV-1 zeer interessant, maar spijtig genoeg veel te duur.. De chef testpiloot van SABCA gaf ons een demonstratie in de F-104, inclusief een 'low pass' op 5 meter boven onze stand.

Ik hoop dat u mijn verhaal interessant vondt.

Ronaid D. Spencer  
Vrij vertaald door Cdt VI P. Celis

avait perdu un équipage à l'occasion d'un atterrissage en B 24 Liberator sur un autre aérodrome, quelque part en Belgique. Ils avaient subi une attaque par des Me 109, qui avait endommagé le système hydraulique. Lors de l'atterrissage, l'avion avait heurté quelques épaves placées au bout de la piste, et avait pris feu. Le pilote, le Lt Martin Sefca, et son co-pilote, le Lt Weldon Hanks, n'avaient pas réussi à évacuer l'avion, malgré des efforts surhumains du navigateur et des autres membres de l'équipage. Entretemps, j'ai été informé que ces deux aviateurs ont trouvé une dernière demeure dans un cimetière quelque part en Belgique. Weldon Hanks avait été co-pilote pendant notre période d'instruction, mais, pour des raisons personnelles, avait demandé à pouvoir changer d'équipage.

Après la guerre, j'ai encore visité quelques fois la Belgique. Je suis amateur de courses d'automobiles et j'ai assisté au Grand Prix de Spa en '61. En 1964, comme colonel, je faisais partie d'un team de démonstration qui présentait le Grumman OV-1 Mohawk à l'Armée beige. Nous étions logés dans l'hôtel « Métropole » à Bruxelles. Chaque jour, en route vers Gosselies où les démos avaient lieu, on passait par Waterloo.

L'Armée beige était fort intéressée par l'OV-1 Mohawk, mais l'avion coûtait malheureusement beaucoup trop cher. Le chef des pilotes d'essai de SABCA nous offrit une démonstration en F-104, Y compris un « low-pass » à une hauteur évaluée à 5 mètres du sol.

J'espère que vous trouverez mon histoire amusante.

Ronaid D. Spencer  
Traduction : P. Alliet

## Eerbetoon, aan de B-24 Liberator

In het artikel « De lotgevallen van een B-24 bemanning op Meisbroek » maken we kennis met één van de mooiste vliegtuigen die in de loop van de vorige eeuw werden gemaakt. Het is interessant, zelfs heel in het kort, enkele woorden te wijden aan dit opmerkelijk toestel, dat voor de Geallieerden bij hun opmars naar de overwinning een belangrijke rol heeft gespeeld.

In 1944 werd door "Research Branch" van het Amerikaanse leger een enquête uitgevoerd naar het moreel van de bemanningen van de zware bommenwerpers. Sommige vragen hadden betrekking op de kwaliteit van het materieel. Hieruit bleek dat de crews duidelijk een voorkeur gaven aan de B-17, Flying Fortress ten nadele van de B-24 (92% voldoening voor de B-17 tegen 76% voor de B-24). Het zware viermotorige toestel van Consolidated vond men niet echt aangepast aan de opdrachten die het moest vervullen: alhoewel superieur aan zijn voorganger in tal van domeinen, vond men hem te zwaar en veel moeilijker te vliegen.

Nochtans was de B-24 de strategische bommenwerper waarvan er het meeste aantal werd gebouwd tijdens de Tweede Wereldoorlog. Bijna 20.000 exemplaren zouden van de band rollen! (Van de B-17 werden er "slechts" 12.000 gemaakt.) Het ontwerp voor het toestel verliet de tekentafels in het begin van 1939, en de massaproductie draaide tegen eind 1942 op volle toeren.

Na de capitulatie van Japan in augustus 1945 werd de productie stilgelegd; vanwege zijn "gebreken" besloot de USAF immers er

geen verder gebruik van te maken ...

Maar tussen 1942 en 1945 zou de B-24 de strijdmakker zijn van de B-17 tijdens zowat alle grootschalige operaties in het Europees theater. Ook elders in de wereld werd de Liberator ingezet: in de Pacific verving hij zelfs de B-17, en op het Aziatische front werd hij ook massaal ingezet.

## Hommage au B-24 Liberator

Dans l'article « Les aventures d'un équipage B-24 à Meisbroek », nous faisons connaissance avec un des plus beaux avions construits pendant le dernier siècle ! Il est sans doute intéressant de consacrer, même succinctement, quelques mots à cet avion remarquable qui, pour les Alliés, a joué un rôle tellement important sur la voie vers la victoire.

En 1944, la Research Branch des forces armées américaines effectua une grande enquête sur le moral des équipages de bombardiers lourds. Certaines questions, portant sur la qualité du matériel mis en œuvre, laissèrent apparaître une préférence très nette des navigants pour l'appareil B-17 Flying Fortress (taux de satisfaction: 92% pour le B-17, contre 76% pour le B-24). Le quadrimoteur lourd de Consolidated était jugé mal adapté aux missions pour lesquelles il était prévu: tout en se révélant supérieur à l'avion de Boeing sous bien des aspects, il était trop lourd et plus difficile à piloter.

Pourtant, le B-24 fut le bombardier stratégique le plus fabriqué au cours de la Seconde Guerre Mondiale. Près de 20.000 appareils sortirent des chaînes de montage (contre 12.000 appareils B-17). Apparu pendant le dernier trimestre de 1939, ce bombardier ne parvint cependant au stade de production en très grande série qu'à la fin de 1942. Sa fabrication fut

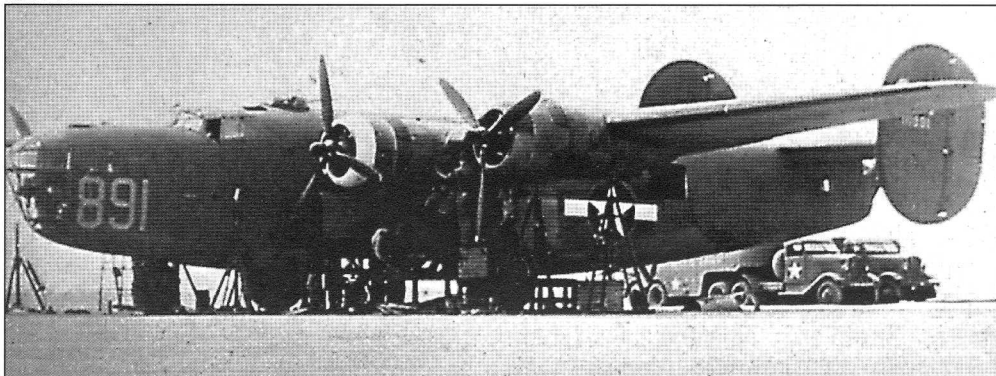
stoppé dès la capitulation du Japon en août 1945. Les vices du B-24 firent en effet que l'USAF ne jugea pas utile de continuer à l'employer.

Entre ces

deux dates, le Liberator fut le compagnon de lutte du B-17 dans la plus grande partie des opérations contre la « Festung Europa » (Forteresse Europe). Il supplanta même l'appareil de Boeing dans le Pacifique et fut largement employé en Moyen-Orient.

En dehors du bombardement, il fut utilisé pour la

B24-D





Behalve voor zuivere bombardementen werd de B-24 Liberator ook aangewend voor verkenningsoopdrachten, transport en onderzeebootbestrijding.

De B-24 werd gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan versies (niet minder dan 28 !), waarvan de belangrijkste en meest in het oog springende hieronder vermeld staan (gelieve bvb te letten op de XB-24 F, in verband met het ijsafzettingprobleem waarover ook wordt gesproken in het artikel "De lotgevallen van ...") :

- \* XB-24 en YB-24 : prototypes
- \* Liberator I en 11: versies voor Coastal Command van de RAF
- \* LB-30 : transportversie afgeleid van de Liberator I1
- \* B-24 D Liberator III : eerste versie gefabriceerd in grote aantallen;
- \* B-24 E : variëte van de B-24D, maar geassembleerd bij Ford!
- \* C-87 Liberator Express : transportversie afgeleid van de B-24 E
- \* XB-24 F : prototype voorzien van een thermische ontijzelingsinstallatie in plaats van een pneumatische
- \* B-24 H : versie gefabriceerd in grote aantallen met verlengde romp ; bij de RAF bekend onder de benaming Liberator VI
- \* F-7 A en B : verkenningversies afgeleid van de B-24 H
- \* C-109 : benaming gegeven aan een aantal B-24 D et E die waren omgebouwd voor transport van brandstof
- \* B-24 J : versie gefabriceerd in grote aantallen in 1943 en 1944 ; bij de RAF bekend onder de naam Liberator VI , en die later, na aanpassingen, andere versies heeft gekend zoals de Liberator C.VI en Liberator C.VIII ( voor transport bij de RAF) en de GR. VIII ( voor Coastal Command)
- \* PB-4Y 1 en 2 : versies voor de US NAVY, zeer gelijkend op de B-24 D, later op de B-24 J
- \* C-87 A: versie voor transport van VIPs



reconnaissance, le transport et la lutte anti-sous-marine.

Le B-24 Liberator se distingua par les très nombreuses versions (pas moins de 28 !!) auxquelles il donna naissance, et dont les plus importantes ou remarquables sont reprises ei-dessous (relatif au « problème » du dégivrage, mentionné dans l'article « Les aventures ... » : faire attention particulièrement au modèle XB-24 F) :

- \* XB-24 et YB-24 : prototypes
- \* Liberator I et 11: versions pour Coastal Command de la RAF
- \* LB-30 : version de transport dérivée du Liberator 11
- \* B-24 D Liberator III : première version produite en grande série ;
- \* B-24 E : variëte du B-24D, mais construite par Ford !
- \* C-87 Liberator Express : version de transport dérivée du B-24 E
  - \* XB-24 F : prototype doté d'une installation de dégivrage thermique et non plus pneumatique
  - \* B-24 H : version de grande série avec fuselage allongé; désigné Liberator VI dans la RAF
  - \* F-7 A et B : versions de reconnaissance dérivées du B-24 H
  - \* C-109 : divers B-24 D et E transformés pour le transport d'essence
  - \* B-24 J : vers ion produite en masse en 1943 et 1944 ; appelé Liberator VI dans la RAF, et qui a donné lieu, par transformations, au Liberator C.VI en Liberator C.VIII de transport pour la RAF et au GR. VIII pour le Coastal Command
  - \* PB-4Y 1 et 2 : versions pour l'US NAVY, très comparables au B-24 D, puis au B-24 J
  - \* C-87 A : version pour transport de VIPs

(Extrait du livre «Les plus beaux avions du monde» de .....)

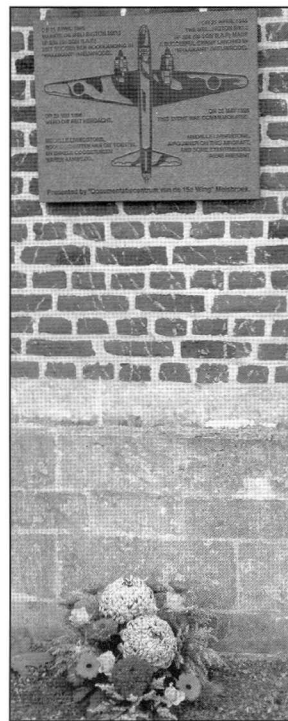
(Vrij vertaald uit het boek « Les plus beaux avions du monde » van .....)

Le DAKOTA a été invité par la commune de Nieuwrode à assister à la traditionnelle cérémonie du 11 novembre.

J. Ackermans nous y représentait, et a déposé une gerbe sur la plaque, commémorant l'atterrissage forcé de l'équipage RAF de notre membre « Mei » Livingstone (décédé le 17 septembre dernier).

DAKOTA werd door de gemeente Nieuwrode uitgenodigd om deel te nemen aan de traditionele 11 november viering.

J. Ackermans vertegenwoordigde er ons, en legde een bloemstuk neer aan de gedenksteen, opgericht ter herinnering van de crash landing van de RAF bemanning waar ons lid, "Mei" Livingstone (overleden op 17 september laatstleden) deel van uitmaakte.



Le 07 novembre, une délégation du DAKOTA a remis, conformément à ses statuts, et en exécution d'une décision prise lors de la dernière Asssemblée Générale Statutaire présidée par le le Col Avi e.r. « Jo » Huybens, un chèque au « Foyer Général CORNET » à Nivelles.

Ce foyer (bilingue) accueille une bonne quarantaine d'enfants handi-

capés de militaires (dont l'age varie de 15 à 75 ans). Nous avons pu nous rendre compte qu'ils s'y sentent vraiment heureux et s'y trouvent réellement « chez eux » : on n'a vu que des visages rayonnants de bonheur.

Notre contribution facilitera la participation de quelques habitants moins munis, au voyage que le Foyer organise annuellement.

Op 07 november overhandigde een delegatie van DAKOTA, in overeenstemming met de statuten en in uitvoering van een beslissing, genomen tijdens de laatste Statutaire Algemene Vergadering, onder voorzitterschap van Kol VI b.d. "Jo" Huybens, een cheque aan het "Tehuis Generaal CORNET" te Nijvel.

Deze (tweetalige) instelling vangt een veertigtal gehandicapte kinderen van militairen op (in leeftijd variërend van 14 tot 75 jaar). Wij konden vaststellen dat ze er zich allemaal erg gelukkig, en werkelijk "thuis" voelen: wij zagen er slechts van geluk stralende gezichten!

Onze bijdrage zal de deelname vergemakkelijken van enkele minder fortunlijke bewoners aan de reis die het tehuis elk jaar organiseert.

Men vraagt ons de volgende aankondiging te publiceren

Aan ALLEN die betrokken waren bij de operaties of het onderhoud van de MIRAGE 5, reserveer de 02 APRIL 04 voor onze

## **DELTA MEET in FLORENNES**

Voor een persoonlijke uitnodiging stuur uw coördinaten aan Secretariaat M.P.A. : rue Jules Goffin, 17 4257 Rosoux  
of per E-mail : Deltameet04@hotmail.com

On nous demande de publier l'annonce suivante:

A TOUS qui étiez impliqués dans les opérations ou le support du MIRAGE 5, réservez la date du 02 AVRIL 04 pour notre

## **DELTA MEET à FLORENNES**

Pour une invitation personnelle communiquez vos coordonnées au Secrétariat M.P.A. rue Jules Goffin, 17 4257 Rosoux  
ou par E-mail Deltameet04@hotmail.com