FAS Infomagazine

België-Belgique
P.B.
8530 HARELBEKE
3/5515
P003625

Flanders Aviation Society vzw

Juli 2012 – Jaargang 20 – Nummer 69



Commander Eric "Winkle" Brown

Terug naar de oorsprong

Twee graven, twee verhalen

The Battle of Palmdale

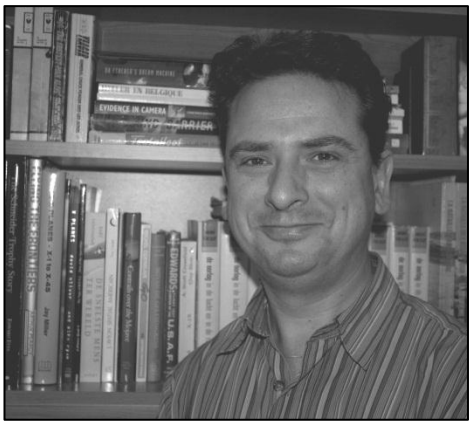
VIP bezoek Kleine Brogel

30e Model Airshow Moorsele

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Deman Kapellestraat 10 Ledegem – Afgiftekantoor Harelbeke 1

Voorwoord voorzitter

Geachte leden,



In naam van de redactie zou ik iedereen willen bedanken, die ter gelegenheid van de nieuwe info, ons mails en aanmoedigende schouderklopjes hebben gegeven. De FAS-info lezers overtuigden ons dat we lang niet uitverteld zijn!

Ondertussen zijn wij gestart met onze activiteiten-kalender. Op 17 april waren wij te gast op de vliegbasis Kleine-Brogel, waar Adjudant Julien Swennen ons als echte Vips heeft ontvangen. Door onvoorziene omstandigheden hebben wij ons bezoek vroegtijdig moeten afsluiten. Hiervoor mijn excuses.

Wat hebben we te bieden in onze nieuwe FAS info?

Luc Braeckman zal ons meenemen naar de oorsprong van de militaire luchtvaart. Een boeiend meerdelig verhaal, waarbij grondig werd gefocust op de materialen die honderd jaar geleden werden gebruikt voor het vervaardigen van luchtwaardige toestellen, in dit geval voor de Italiaanse strijdkrachten.

Er is al veel geschreven over de luchtoorlog boven België, maar als viermotorige bommenwerpers worden neergeschoten boven onze regio, is het altijd interessant om eens een blik te werpen achter het verhaal van die bemanningen die hun leven hebben gegeven voor onze vrijheid. Zoals we van Dirk gewoon zijn, gaat hij ook deze keer tot op het bot van het verhaal. Dirk schreef niet alleen boeken over de luchtoorlog boven West-Vlaanderen maar is ook gefascineerd door luchtvaartarcheologie (Groep Huyghe-Decuypere). Een hobby die leidde naar het opsporen en bergen van vliegtuigwrakken en het oplossen van het vermiste vraagstuk uit de rijke luchtvaartgeschiedenis.

Deze onderzoeken gebeuren niet alleen in Europa, maar ook in de Verenigde Staten. Lothair neemt ons mee naar de Mojave woestijn in Californië waar Peter Merlin meer verteld over zijn zoektocht naar een Grumman Hellcat, die voor grote opschudding zorgde in de zomer van 1956.

Een piloot die dikwijls voor ‘opschudding’ zorgde in het milieu van de testpiloten, was niemand minder dan Commander Eric ‘Winkle’ Brown. Ter gelegenheid van zijn nieuwe boek ‘Miles M52’ was de 93-jarige ‘Winkle’ te gast in het Stampe Vertongen museum in Antwerpen. Redactielid Jan Vanhulle was een van de fans die hem persoonlijk kon spreken, een lezing dat hij niet snel zal vergeten. U leest er alles over op bladzijde 16.

Om af te sluiten, nog dit. Op de eerste zondag van september organiseert WVLAC Moorsele voor de 31ste keer een internationale airshow voor radiobestuurde vliegtuigen. Om jullie een voorsmaakje te geven, bieden wij een verslag van de editie 2011. Een dag om te vermelden op jullie persoonlijke luchtvaartkalender.

In naam van het bestuur, wens ik ons allen een goede zomer toe.

Bart Vandamme

Voorzitter

FAS is stichtend lid van de Vlaamse Lucht- en ruimtevaart initiatieven vzw

Infomagazine
Nummer 69 | Juli 2012

FAS
Flanders Aviation Society v.z.w.
Luchthavenstraat 1 bus 2
8560 Wevelgem
Reknr.: 103-2240336-92

E-mail:
Fas-info@hotmail.com

Website:
www.fasinfo.be

Museum FAS-EXPO



Informatie en boeking:
Vanackere Etienne
Etienne.vanackere@skynet.be

De Grave Etienne
056/71.00.69

FAS-vereniging
Voorzitter:
Bart Vandamme

Verantwoordelijke leden:
Acke Kristof

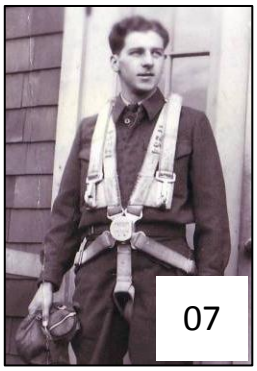
FAS Infomagazine
Hoofdredactie - Lay-out:
Nicky De Munster

© Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave mag gekopieerd worden zonder toestemming van de auteur.

Inhoud











HISTORIEK

Terug naar de oorsprong (Deel 1) → *04*
Luc Braeckman

Twee graven, twee verhalen: → *07*
De crash van Halifax MZ598 en Lancaster LM101 in 1944
Dirk Decuypere

LUCHTVAARTARCHEOLOGIE

The Battle of Palmdale (Californie, USA) → *12*
Lothair Vanoverbeke

ACTUEEL

Eric Brown op bezoek in Stampe museum → *16*
Jan Vanhulle

Verslag VIP Bezoek Kleine Brogel → 18
De Brabander Harald - Eddy Depoorter

30e Model Airshow WVLAC Moorsele 2011 → *19*
H. Verplancke

Omslag: Eric Brown poseert trots met zijn nieuwe boek Miles.M52, in het Stampe Vertongen museum te Antwerpen.
Foto: Jan Vanhulle
Ontwerp cover: Bart Vandamme

HISTORIEK

Terug naar de oorsprong van de militaire luchtvaart (Deel 1)

Luc Braeckman

Een tijd geleden kreeg ik de unieke kans om een authentiek document, betreffende de aankoop van enkele vliegtuigen voor de Italiaanse strijdkrachten, in te kijken. Dat document vertelt ons uit welke materialen die toestellen gebouwd moesten worden. Hun eigenschappen, de leveringstermijn en de prijs per toestel. En laat dit document nu net 100 jaar oud zijn en je zult beseffen hoe boeiend de geschiedenis kan zijn en met welke reuzensprongen de luchtvaart geëvolueerd is tijdens die periode.

Achtergrond

Ik ga eerst trachten de achtergrond te schetsen waarin ons verhaal zich afspeelde. Aardrijkskunde is, in tegenstelling tot wat vele denken, een levende materie met steeds wisselende spelers op een speelveld dat voortdurend van vorm wisselt. Vergelijk immers eens een hedendaagse kaart van Europa met één van ongeveer 100 jaar geleden. Je zult versteld staan van het aantal landen, die verdwenen zijn, hoeveel er bij kwamen en hoe de grenzen werden hertekend.

Zo werd Italië pas laat in de 19e eeuw een eenheidsstaat, wat vrij laat was om op koloniaal gebied nog een rol van enige betekenis te spelen. Desondanks droomde Italië van een eigen koloniaal rijk. Het toenmalige koninkrijk Italië had rond de vorige eeuwwisseling zijn oog laten vallen op enkele gebieden langs de andere kant van de Middellandse zee, een regio waartoe het huidige Libië behoort. Deze gebieden maakten echter deel uit van het Ottomaanse rijk.

Ter verduidelijking, het Ottomaanse rijk was ooit een wereldrijk verspreid over grote delen van Europa, Afrika en Azië. Het betrad echter verzwakt door interne twisten de 20ste eeuw. Bovendien koos het later tijdens de eerste Wereld Oorlog de kant van Duitsland en kreeg daarom nadien een vernederend verdrag opgelegd waardoor de omvang van dat rijk sterk werd teruggebracht. Dit leidde uiteindelijk tot het ontstaan van het huidige Turkije.

Om zijn expansie te kunnen realiseren sloot Italië in 1902 een overeenkomst met Frankrijk dat inhield dat ze elkaar de vrije hand zouden laten in Noord-Afrika. Frankrijk ging zijn ogen sluiten voor wat Italië van plan was met de Ottomaanse provincie Tripolitanië. Italië, op zijn beurt, zou de andere kant opkijken voor wat Frankrijk met Marokko wilde doen.

Nadat Marokko in de zomer van 1911 inderdaad een Frans protectoraat werd, verklaarde Italië op 29 september 1911 de oorlog aan het Ottomaanse rijk en al in oktober 1911 landden de eerste Italiaanse strijdkrachten in Tripoli. Deze strijdkrachten waren aanvankelijk veel sterker dan de Ottomaanse Turken en lijfden al op 5 november enkele gebieden in, waaronder Tripoli. Ottomaanse officieren wisten echter nadien met de hulp van enkele Libische stammen onverwacht veel weerstand te bieden en confronteerden de Italianen met een moeizamere oorlog dan voorzien. De Italianen gingen daarom op zoek naar steun in de Balkan, waarbij Bulgarije, Griekenland, Servië en Montenegro graag de wapens opnamen tegen de Ottomanen. Deze oorlog monde uit in de eerste Balkan Oorlog en was ondermeer één van de aanleidingen tot de eerste Wereldoorlog. Deze Tripolitaanse oorlog werd beëindigd op 18 oktober 1912 met de: "Vrede van Lausanne" waarbij de sultan van het Ottomaanse rijk het Italiaanse gezag over Tripolitanië, Cyrenaica en Fezzan moest erkennen. Deze gebieden werden samengevoegd tot één kolonie: Italiaans-Libië.

Bijkomende informatie

Tijdens dat conflict, nu net 100 jaar geleden, gebeurden ook enkele zaken die men vanuit de krijgs- en luchtvaartgeschiedenis kan omschrijven als: de eerste keer dat….

… er een vliegtuig werd gebruikt voor een verkenningsmissie. Op 23 oktober 1911 steeg kapitein Carlos Piazza vanuit Tripoli op met zijn Blériot voor wat de eerste verkenningsvlucht werd tijdens een gewapend conflict. Enkele maanden later bevestigde hij een camera aan zijn vliegtuig en leidde zo het tijdperk van de foto verkenning in.

… er vanuit een vliegtuig richtlijnen werden gegeven aan het geschut van enkele oorlogsbodems en zo de scheepsartillerie hielpen bij het bestoken van vijandige stellingen.

…er vanuit een vliegtuig een bom werd gegooid op de vijand tijdens een oorlog.



Giulio Gavotti (foto: wikipedia)

Op 1 november 1911 dropte immers *Sottotenente (tweede luitenant) Giulio Gavotti* vanuit zijn *Etrich Taube* vliegtuig, 4 granaten op een kamp van de Turkse troepen in Libië. Hoewel er op de grond geen slachtoffers vielen was de psychologische impact van dit gebeuren enorm. Vanuit het Ottomaanse kamp kwam er veel en fel protest. Zij argumen-

teerden dat het volgens de Conventie van Den Haag uit 1899 verboden was om vanuit "luchtschepen" bommen te gooien. Italië legde dit protest echter naast zich neer, volgens hen was er in die conventie sprake was van een zeppelin of een ballon en niet van een vliegtuig! Diezelfde Giulio Gavotti was ook de eerste die tijdens een conflict een operationele nachtvlucht uitvoerde, namelijk op 4 maart 1912.
De ironie wil nu, dat net precies 100 jaar later, deze regio opnieuw het strijdtoneel is/was van een conflict met ondermeer de inzet van westerse gevechtsvliegtuigen om de Libische troepen te bombarderen en zo om het bewind te breken van Muammar Gaddafi. Hopelijk wordt niet van elke verjaardag op die manier gevierd.

Begin van ons verhaal

Om die gevechten aan de andere kant van de Middellandse zee verder te kunnen zetten, moest Italië op zoek gaan naar wapens en materiaal. Zij gingen ondermeer shoppen in Frankrijk en op 17 mei 1912 werd er een contract getekend voor de levering van twaalf toestellen van het type: "Maurice Farman, model militair 1912". Langs Italiaanse kant werd dit document ondertekend door kapitein Prandoni, hoofd van het smaldeel belast met de bevoorrading via de lucht van de troepen in de streek rond Tripoli en werkzaam voor het Italiaanse ministerie van oorlog. De andere ondertekenaar van dit document was niemand minder dan Maurice Farman.



Maurice Farman (foto: Wikipedia)

Bijkomende informatie: wie was Maurice Farman?

Maurice Farman werd op 21 maart geboren in Parijs, als kind van Engelse ouders. Aanvankelijk legde hij zich toe op het racen en won ondermeer de eerste wedstrijd die zichzelf een "Grote Prijs" mocht noemen, namelijk: "*le Grand Prix de Pau*"
Nadien richtte hij zijn interesse naar wat de "gemotoriseerde luchtvaart" werd genoemd. Zo vestigde hij in 1909 enkele uithouding- en snelheidsrecords. Nadien begon hij zelf met het bouwen van vliegtuigen om uiteindelijk in 1912 samen te smelten met het bedrijf van zijn broer Henri (die nog demonstratievluchten heeft gevlogen boven Gent) tot: *Farman Aviation Works.*
Maurice Farman overleed op 25 februari 1964 te Parijs. Sommige bronnen beweren dat hij tot aan zijn overlijden nooit een vlieglicentie behaalde. Hij staat echter in de analen van Aeroclub de France vermeld met het brevet NR 6.

Ons verhaal

Ik ga nu in grote lijnen het contract overlopen en proberen om hier en daar iets te verduidelijken:
Contract na gemeenschappelijk overleg,
voor de levering van 12 vliegtuigen "Maurice Farman" tweedekkers met één zitplaats voor luchttransport – die omvorm baar moeten zijn in een toestel met drie zitplaatsen.

1ste artikel.

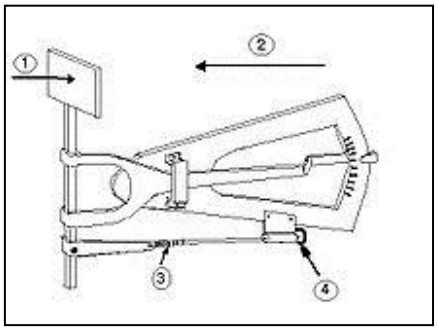
Het huidige contract heeft de levering tot doel van 12 "Maurice Farman" tweedekkers met één zitplaats en voorzien van een Renault motor van 70 PK. Voor elk toestel zal het vaste bedrag van 25.000 Frs betaald worden, of 300.00 Frs voor de hele levering.

2e artikel.

De toestellen moeten van het "*Militair 1912*" type zijn en worden gewijzigd en versterkt als volgt:

a) De gondel die de motor en zijn toebehoren draagt, moet gemakkelijk afneembaar zijn. Deze (gondel) moet eveneens voorzien zijn van een demonteerbare stoel om naast de piloot of, één tot twee passagiers, of een (wilgen) mand alias (houten)kist met een inhoud van 0,5m³ te vervoeren. De nuttige lading, het gewicht van de piloot, de brandstof en olie inbegrepen, moest zeker 400 kilogram bedragen tijdens een normale vlucht.
b) Het landingsgestel, gemaakt van houten ski's, moest eenvoudig afneembaar zijn.
c) De achterste cel moest gemonteerd worden op elastische schaatsen in hout.
d) De bediening van de motor moest gebeuren via een getand systeem van hefbomen en dit diende gemonteerd te worden op het stuurwiel van het vliegtuig.
e) De vliegtuigen moesten kunnen landen op grasvelden en er nadien terug eenvoudig kunnen van opstijgen.
f) Elk vliegtuig moest zo gebouwd worden (wat betreft het zwaartepunt dat het na het uitvallen van de aandrijving het eenvoudig kon overgaan in glijvlucht.

Elk vliegtuig moest bovendien voorzien zijn van een kaartenhouder en een snelheidsmeter type Etévé.



Snelheidheidsmeter Etévé
drukvlak voor de wind.
1. Vliegrichting
2. Veer
3. Schroef voor nul instelling.
(Bron Wikipedia)

De vliegtuigen moesten volledig gebouwd worden in de ateliers van Farman in Billancourt (aan de Seine).
De vliegtuigen hadden volgende karakteristieken:

Een dragend oppervlakte van ongeveer 54 m², bij een lengte van ongeveer 13,5 meter.
De spanwijdte van de bovenste vleugel was 15,5 meter tegenover 11,5 meter voor de onderste.
Daarbij mochten ze maximum 370 kg wegen, dit wil zeggen leeg en zonder motor.



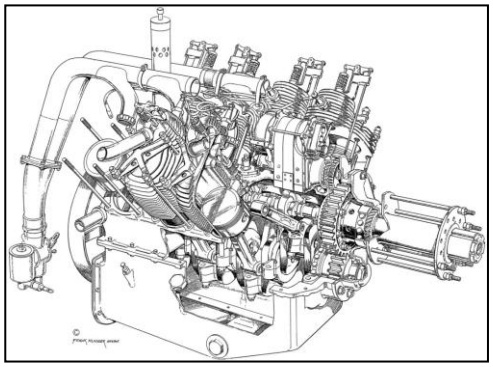
Foto van een MF type 1912, www.ffaa.net

Zijsprong

De typebenaming van deze toestellen: " militair 1912" lijkt een buitenbeentje in het Farman gamma. Op de site: aviafrance.com kan men alle types vinden die door de gebroeders Farman zijn ontwikkeld, maar daar vind je dit betrokken type niet in terug. Wat nu het model "militair 1912" betreft, dit zou een verdere ontwikkeling geweest zijn van het type "militair 1910" wat eigenlijk het eerste vliegtuig was voor de Franse Marine. De ontwikkeling uit de 1910 kenmerkte zich onder andere door het gebruik van een sterkere motor, maar had daar tegenover een vereenvoudigd landingsgestel. Binnen de Marine werd het hoofdzakelijk gebruikt als trainingsvliegtuig.

Terug nu naar het contract

Het contract vermeldt nu verder uit welk materiaal elk onderdeel gemaakt moest worden. Op het eerste gezicht lijkt dit een stukje droge materie, maar ergens is het toch belangrijk dit eens te vermelden. Het waren immers wel bewuste keuzes die gezien moeten worden in hun tijdsgeest. De langsliggers bijvoorbeeld, moesten gemaakt worden uit essenhout. Andere, mindere belaste onderdelen mochten gemaakt worden uit dennenhout. Deze houtsoorten, konden afhankelijk van hun doel zowel uitgehold (lichter gemaakt) of massief gebruikt worden.
Volgens "Manuel de l'aviateur contructeur" uit 1910 wordt essenhout aanbevolen voor die onderdelen die een grote weerstand moeten hebben. Voor de andere onderdelen mochten andere houtsoorten gebruikt worden, zoals bamboe en verschillende soorten populier. Al lijkt (in 1910)de Amerikaanse spar de houtsoort met de meeste voordelen of perspectieven.
De bekleding (van de vleugels) moest bestaan uit katoenzijde, met een minimale weerstand van 800 kg per lopende meter. Deze stof moest nadien behandeld worden met geëmailleerd vernis, welke, eerst ter goedkeuring diende voorgelegd te worden aan enkele officieren van het Italiaanse leger.
Voor het bevestigen van deze doeken moest men gebruik maken van nagels in messing met een lengte van 15 tot 25 mm., voorzien van een grote kop en aan te brengen op een onderlinge afstand van 3 tot 5 cm. Daarbij mocht men geen gebruik maken van lijm behalve van deze op basis van rubber. Wat betreft de (span)kabels en pianodraden, die metalen kabels moesten een breukweerstand hebben van meer dan 16 kg per gram en per lopende meter. Dit wil zeggen dat een kabel die X gram weegt per meter een weerstand moet hebben van minstens 16 keer X. De pianodraden moesten een minimale weerstand hebben van 200 kg per mm² of een weerstand van 25 kg per lopende meter. Daarbij moesten die pianodraden voldoen aan de volgende proef:
Geklemd in een bankschroef met stompe uiteinden, moeten deze zeker 4 maal, afwisselend naar voor en naar achter, kunnen gebogen worden over een hoek van 90° alvorens te breken.
De schroef van het vliegtuig diende gemaakt te worden uit Franse eik, vernist en direct op de nokkenas van de motor geplaatst te worden.**opmerking, zie verder.*
Zij mag van een type zijn met 2 of 4 schoepen, maar moet van een merk zijn dat goedgekeurd werd door officieren van het Italiaanse leger.
Nu is het misschien eens nuttig stil te staan bij de parallellen tussen de scheep- en luchtvaart. Zo was in het begin van de 20° eeuw de schroef wel al een tijd ingeburgerd in de scheepvaart, maar de (complexe)theorie daar rond stond nog niet op punt of was nog niet volledig gekend. Men kan zich dan ook duidelijk voorstellen, dat men in de luchtvaart wel wist welke richting men uit moest, maar dat de eerste ontwerpen eerder een benadering dan een doordachte keuze waren.
Opmerking: sommige zullen misschien denken dat het hier om een foute vertaling gaat en dat het gebruikelijker zou zijn om een schroef te monteren op een krukas(eventueel via een tandwielkast).*
De oorspronkelijke tekst spreekt wel duidelijk van:" l'arbre à came du moteur "daar waar het Franse woord voor krukas "vilebrequin"is. De onderstaande, opengewerkte tekening van een dergelijke motor toont wel degelijk de bevestiging aan de nokkenas. Opmerkelijk: het is een V8 motor met één centraal geplaatste nokkenas.



Tekening overgenomen van: www.enginehistory.org

Dit brengt ons meteen bij een korte beschrijving van de motor:
Zoals al eerder vermeld moesten die vliegtuigen voorzien zijn van een luchtgekoelde motor type: ***"Renault 70 CV".*** Eerst zou ik hier willen toelichten dat de keuze voor het motorvermogen niet zo maar op een willekeurige basis gebeurde, maar dat dit een berekende keuze was. Daarvoor berekende men eerst de nodige vliegsnelheid, dit was gebaseerd op het vleugeloppervlak, het gewicht van het toestel en ook de aanvalshoek van de vleugels. De uitkomst van die berekeningen, in die tijd lag dat gemiddeld rond de 20m/s (72 km/h), werd dan gebruikt in een andere formule waaruit men dan het benodigde vermogen kon afleiden. Indien nu het gewicht van een vliegtuig toenam, omdat men bijvoorbeeld een passagier wilde vervoeren van 75 kg, resulteerde dit in de vraag om het motorvermogen te laten toenemen met 8 pk. Zoals al aangehaald viel hier de keuze op een motor van Renault, die bekend stonden om hun bedrijfszekerheid. Hier volgt een korte beschrijving voor de techneuten:

- Een V8 motor met een boring van 96mm. voor een slaglengte van 130mm.
- Centrale nokkenas.
- Automatische carburator voorzien van een verwarmingsinstallatie en voorzien van een grote filter in een bronzen behuizing.
- Ontsteking op hoogspanning door inductie.
- Automatische smering door oliecirculatie door een pomp met oscillerende schuif
- Onderste deel van de motor (het carter)diende uitgevoerd te worden in aluminium om zo als oliereservoir te dienen.
- Versterkte kleppen en drijfstangen.

Twee graven, twee verhalen: De crash van Halifax MZ598 en Lancaster LM101 in 1944

Dirk Decuypere

Respectievelijk op 2 juni en 16 september 2011 kwamen de Canadees Donald Park en de Australiër John Benson een bezoek brengen aan het militaire gravenpark op de burgerlijke begraafplaats van Wevelgem. Beiden verloren een familielid in één van de vele bommenwerpercrashes die zich in de maanden voor en na de geallieerde invasie van 6 juni 1944 voordeden.

De raid op Haine-Saint-Pierre

In de maanheldere nacht van **8/9 mei 1944** stegen 123 bommenwerpers op voor een aanval op het rangeerstation van Haine-Saint-Pierre (bij La Louvière): 62 Halifaxes, 53 Lancasters en 8 Mosquitoes. Een operatie die kaderde in de Transportcampagne: het *Bomber Command* offensief van begin maart tot eind juli 1944 tegen de belangrijkste spoorwegknooppunten op de transportroutes naar het invasiefront in Normandië.
Het bombardement bracht aan de spoorweginstallaties van Haine-Saint-Pierre zware schade toe. Jammer genoeg vielen er ook heel wat bommen buiten het gemarkeerde doelwit. Vijftig burgers vonden de dood en drieduizend woningen werden vernield of zwaar beschadigd. Op de terugweg kreeg de formatie met bijzonder agressieve nachtjagers te maken. Zes Halifaxes en drie Lancasters gingen verloren. Vier toestellen crashten in West-Vlaanderen: in Kortrijk, Tielt, Wevelgem en Zwevezele. In deze bijdrage focussen we op de crash van Halifax MZ598 OW-J in Tielt.

Crash in Tielt

Halifax MZ598 behoorde tot 426 (Thunderbird) Squadron, dat die nacht met tien Halifaxes vanuit Linton-on-Ouse (Yorkshire) opsteeg. Zes van de tien bommenwerpers – waaronder MZ598 - kregen een extra buikkoepelschutter mee aan boord. Ze gooiden vanaf 0325 u. (Britse tijd) hun bommen af van op ongeveer 2.500 meter hoogte en konden binnen de twee minuten de doelwitzone verlaten. Ook de zevenkoppige MZ598-bemanning hoopte op een behouden terugkeer. Dat waren:

1Lt J K Smith USAAF (Pilot - piloot)
P/O Geoffrey Congreve (Flight Engineer - boordwerktuigkundige)
P/O Kenneth George Marris (Navigator - navigator)
P/O Vernon Mudford RCAF (Bomb aimer - bommenrichter)
P/O Albert Edward Jackson (Wireless Operator Gunner - radiotelegrafist/schutter)
P/O Arthur Leslie Horton RCAF (Mid-upper Gunner - rugkoepelschutter)
Sgt Edwin Earle Fairgrieve Park RCAF (Mid-under Gunner - buikkoepelschutter)
WO2 Kenneth Lloyd Schmidt RCAF (Rear Gunner - staartschutter)

Nadat Smith zijn bommen had afgegooid, liet hij zijn Halifax geleidelijk wegzakken om aan snelheid te winnen. Ongeveer halfweg tussen doelwit en kust, toen ze nog slechts op ruim 300 meter hoogte vlogen, zag Flight Engineer Congreve plots hoe een tweemotorig vliegtuig vanuit *11 o'clock* positie een frontale aanval op de Halifax inzette... zo'n 600 meter van hen verwijderd. "*Leave it to the gunners,*" reageerde de piloot kalm, en liet het toestel intussen noch van richting noch van hoogte veranderen. Ook rugkoepelschutter Horton zag de aanvaller aankomen, maar vuurde niet.

De nachtjager drukte de vuurknop evenmin in, want pas een dubbele minuut later riep staartschutter Schmidt dat een vijandelijk vliegtuig hen nu van langs achter aanviel. Deze keer loste de aanvaller wel een salvo, vanuit een iets lagere positie dan de Halifax. Congreve zag de projectielen vóór de linkervleugel openspatten. "*What shall we do fellows?*" riep de piloot. "*Better climb*," riposteerde navigator Marris, wat meteen gebeurde, maar dan zonder enig bijkomend manoeuvre om uit de vuurlijn te geraken. Congreve merkte dan dat er vonken sloegen uit de binnenste van de twee linkse motoren, maar dacht dat die door de motor zelf werden veroorzaakt. Hij meldde wat hij zag aan de piloot en aangezien deze hem geen verdere orders gaf, stelde Congreve de brandblusser niet in werking. Evenmin zette hij de getroffen motor in vaanstand. Smith trok intussen wel de Halifax 150 meter hoger. Het was onmiddellijk na dat manoeuvre dat de boordinstrumenten het lieten afweten en er zich een ontploffing in de linkervleugel voordeed. De bommenwerper verloor nu snel hoogte. Congreve hoorde niks meer over de intercom, gespte zijn valscherm aan, opende het achterluik en sprong uit het vliegtuig.
Op dat ogenblik bevond hij zich nog op een 300-tal meter hoogte, wat bijzonder laag is voor wie zich aan een valschermsprong waagt. Hij verloor even het bewustzijn en bonkte wat later hard en zonder laarzen tegen de begane grond. Zo verzwikte hij zwaar zijn linkervoet. Niet zo ver van hem vandaan zag hij een hevig brandend vliegtuig liggen, maar kon niet uitmaken of het zijn Halifax was.

Congreve op de vlucht

Het vliegtuig dat heel dicht van Congreve in lichterlaaie stond was wel degelijk Halifax MZ 598. Het was gecrasht tussen de Wakkensesteenweg en Sint-Pieterswegel in Tielt. Landbouwer Constant Van Zeeveren woonde aan de andere kant van de steenweg en liep er zo snel hij kon naar toe. Hij was meteen de eerste burger met wie Congreve contact maakte. De Brit had zich intussen ontdaan van zijn valscherm. Na een heel korte conversatie gingen de twee uit elkaar. Congreve hinkte zo ver als mogelijk weg in (zuid)westelijke richting en werd de dag daarop door drie Wontergemse verzetslieden in een *bosseltje* dichtbij de crashplaats aangetroffen. Dat waren Achiel en Roger Strobbe, samen met Marcel Lievrouw. Achiel bracht hem naar een boerderij in Wontergem (nu deelgemeente van Deinze), van waaruit hij na drie maanden via Brugge en Brussel naar de Ardennen werd overgebracht. Daar kreeg hij tot aan de bevrijding een nieuw onderduikadres.



George Congreve (links) en verzetsman Roger Strobbe. (Josuè Strobbe)

Slechts één graf

Wanneer de Duitsers kort na de crash in Tielt ter plaatse kwamen, zochten ze uiteraard naar omgekomen bemanningsleden. Ze troffen echter slechts één zwaar verbrande torso aan, waarop ze niets terugvonden dat tot identificatie kon leiden. Een groepje collaborerende burgers trok de wacht op bij het wrak. Hun chef zou na de oorlog verklaren dat er de dag na de crash een Duitse militaire truck uit Wevelgem het stoffelijk overschot kwam ophalen. Ook Constant Van Zeeveren getuigde na de oorlog dat de Duitsers een week lang het wrak opruimden en zelfs wrakstukken opgroeven, maar dat ze geen enkel ander stoffelijk overschot vonden. Het enige ongeïdentificeerde bemanningslid dat in het wrak aangetroffen werd, kreeg op 9 mei 1944 zijn laatste rustplaats op het militaire gravenpark van de gemeentelijke begraafplaats van Wevelgem. Hij werd bijgezet in graf nr. 460.
Blijft de vraag waarom de lichamen van de vijf anderen nooit werden teruggevonden? Of hoe het komt dat de Duitsers geen enkel spoor van hen terugvonden tijdens de opruiming van het wrak? Is het te ver gezocht van te veronderstellen dat de bergingsploeg niet diep genoeg heeft gegraven en de vijf stoffelijke overschotten zodoende onder de grond bleven rusten?
Ooggetuigen verklaarden recent dat de Duitsers een driepikkel plaatsten boven de impactzones van de motoren en dat ze alle vier uit de grond werden gehesen. Er werden toen ook verscheidene boordwapens geborgen. Is deze getuigenis correct, dan is het des te verwonderlijker dat er tijdens de berging niet meer stoffelijke overschotten werden aangetroffen.
In 1946 kwam *No. 2 MREU (Missing Research and Enquiry Unit) RAF* tot driemaal toe naar Tielt en Wevelgem in de hoop van relevante informatie te verkrijgen over de vijf vermisten en het enige begraven bemanningslid. Tijdens één van die bezoeken, op 17 april 1946, werd het enige stoffelijk overschot in Wevelgem opgegraven. Dit leidde niet tot enige vorm van identificatie, met uitzondering van de vaststelling dat dit bemanningslid een shirt droeg dat kakiachtig was en een labeltje had waarop "*Country club by Forsyth*" e lezen stond. Wellicht omdat dit een typisch Canadees labeltje was, besloot het onderzoeksteam dat het stoffelijk overschot van een Canadees bemanningslid moest zijn.
Tijdens het derde bezoek ondervroeg de MREU de Tieltse gendarm M. Voet, die destijds door de Duitsers naar de crashplaats was geroepen. Toen hij daar aan kwam brandde het vliegtuig nog. Voet bevestigde dat

hij op dat moment nergens parachutisten of lijken had gezien. Pas later had hij een zwaar verbrande menselijke romp in het wrak aangetroffen. Rond drie uur in de namiddag van dezelfde dag (9 mei 1944) kwam er een Duitse truck op de crashplaats toe. Er zaten twee of drie krijgsgevangenen in. Ze waren in kaki en leken voor hem Amerikaanse bemanningsleden te zijn omdat één van hen omgekeerde chevrons op zijn mouw had [1].
Voet kon niet zeggen of het om mannen uit het in Tielt gecrashte vliegtuig ging. Hij voegde er wel nog aan toe dat er in de Duitse truck twee lijkkisten stonden. Hij wist niet of deze leeg waren, maar wel dat de zwaar verbrande romp in één van de twee kisten werd gelegd.
Tot op heden kwamen er geen nieuwe, verhelderende feiten boven. En met de bouw van de fabriek IDECO bovenop de crashplaats in recentere jaren werd een ideale kans gemist om dit "mysterie" eventueel op te lossen.
Aansluitend bij de bevindingen van de MREU in 1946 staat er op de grafsteen in Wevelgem van het enige geborgen stoffelijk overschot nog steeds te lezen: "*An Airman of the 1939-1945 War Royal Canadian Air Force 9th May 1944 Known unto God*".

Wie haalde MZ598 neer?

Het waren nachtjagers van het *1. en 4. Nachtjagdgeschwader* die in de nacht van 8/9 mei 1944 negen bommenwerpers tijdens de operatie op Haine-Saint-Pierre naar de grond haalden. In de vaak geconsulteerde Tony Wood-lijst van erkende *Luftwaffe Victory Claims* staan de namen van zeven Duitsers die tijdens de nacht van 8/9 mei 1944 een of meer overwinningen op een bommenwerper claimden: Unteroffizier Konrad Beyer, Oberleutnant Heinz Schnaufer, Leutnant Fritz Potthast, Leutnant Georg Fengler, Leutnant Wilhelm Marstaller, Hauptmann Adolf Breves en Oberleutnant Herman Greiner.
Als we Tony Wood's lijst confronteren met verscheidene andere gezaghebbende bronnen, dan wordt het verre van gemakkelijk om met zekerheid te zeggen welke jager welke bommenwerper neerschoot. We beperken ons daarom tot de vier Tony Wood-referenties naar de overwinningen van 8/9 mei 1944 in de omgeving van Kortrijk (zie tabel onderaan).



Hauptmann Hermann Greiner (D. Decuypere)

Niet onbelangrijk is dat slechts bij de overwinningen boven de regio Kortrijk het neergehaalde toesteltype specifiek als "Halifax" staat vermeld. Bij alle andere overwinningen staat er "4-mot. Flugzeug" te lezen. We voegen daaraan toe dat we na consultatie van de Tony Wood-lijst en verscheidene andere gezaghebbende bronnen kunnen besluiten dat hoogstwaarschijnlijk één van de bovenstaande vier Duitse jagers Halifax MZ598 naar de grond haalde. Dat de crashplaatsen in Tielt en Zwevezele respectievelijk ongeveer 17 en 24 vogelvluchtkilometers ten noorden van Kortrijk liggen, kan mogelijk ook van betekenis zijn.

Sergeant Edwin Earle Fairgrieve Park

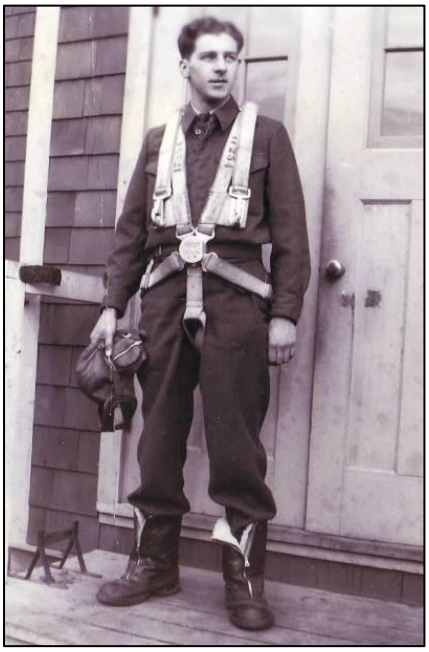
De directe aanleiding voor het schrijven van deze bijdrage was het bezoek begin juni 2011 van Donald Park, de broer van Sergeant Edwin Earle Fairgrieve Park, die in de crash het leven verloor. Donald woonde met zijn elf jaar oudere broer en zijn vijftien jaar oudere zus Ruby bij
het uitbreken van de oorlog in de Canadese stad Saskatoon. Thuis spraken ze altijd van "Earle".
"*Mijn broer plaagde graag. Zekere keer pakten hij en Ruby me bij de handen en voeten en dreigden ze ermee van me in de oven te gooien. Of ze bombardeerden mijn kartonnen kasteel met houtblokken of lachten met me als ik een handdoek rond mijn nek knoopte maar er in tegenstelling tot Spiderman niet in slaagde te vliegen. Ook die plagerijtjes hoorden bij de huiselijke gezelligheid, die door de oorlog plots verdween.*"

Nachtjager	Eenheid	Type neergehaald toestel	Locatie overwinning	Tijdstip
Ltn. Fritz Potthast	11./NJG1	Halifax	1km S. Courtrai: 2.400m	03.39
Ltn. Georg Fengler	Stab IV./NJG1	Halifax	17km NNE Courtrai: 700m	03.44
Hptm Adolf Breves	Stab IV./NJG1	Halifax	6km SW Courtrai: 2.300m	03.53
Oblt Hermann Greiner	11./NJG 1	Halifax	24km NNE Courtrai: 500m	03.57 [2]

[1] Niet onmogelijk dat dit krijgsgevangen bemanningsleden waren van een andere bommenwerper die tijdens diezelfde nacht van 8/9 mei 1944 gecrasht was. Maar ook hier ging het niet om USAAF-bemanningsleden.

[2] In 1999 bevestigde Hauptmann Greiner telefonisch aan Etienne Vanackere dat hij op 9 mei 1944 een Halifax neerhaalde in de regio Kortrijk om 4.11 u. Dit slechts licht afwijkende tijdstip staat ook opgenomen in de overwinningslijst van Haupmann Greiner. (VANACKERE E., *De laatste Vlucht*, p. 60, 126)

Earle Park meldde zich op 29 september 1942 als vrijwilliger bij de Royal Canadian Air Force. Hij was reeds *Aircraftman 2nd Class* toen hij op 19 januari 1943 in Winnipeg zijn verdere opleiding aanvatte. Op 2 augustus 1943 mocht hij naar de *Bombing and Gunnery School* in Macdonald. Anderhalve maand later kreeg hij zijn *Air Gunner flying badge*, die hij door zijn vader mocht opgespeld krijgen. Ook broer Donald was toen aanwezig, maar voelde zich ziek.



Sergeant Earle Park. (Donald Park)

Hersenvliesontsteking stelde de plaatselijke dokter de dag erop vast, waarna hij drie maanden in de Polioafdeling van het kinderziekenhuis in Winnipeg moest blijven. Hij was er dus nog toen zijn broer eind september 1943 een goeie dag kwam zeggen vooraleer af te reizen naar Europa. Donald kreeg een RCAF-armbandje van hem waarin Earle's naam en nummer stond gegrift: R182855. "*Ik was de laatste van de familie die hem gezien heeft: trots als hij was in zijn mooie uniform, vaarwel zwaaiend vanuit de deuropening van mijn kamer...,*" herinnert Donald zich nog goed.

Op 22 april 1944 - na een opleiding van meer dan anderhalf jaar - arriveerde hij in Linton-on-Ouse op de basis van 426 Squadron. Op dat moment behoorde hij al een tijdje tot een vaste crew van zes. Ze kregen wel nog een kersverse Flight Engineer toegewezen en wenden met acht extra vluchten nog beter aan de Halifax Mk. III.

Earle wilde zo snel mogelijk zijn eerste operationele tour aanvatten. Toen hun navigator (Bill Martin) echter de bof kreeg, wist hij dat ze voor twee weken aan de grond zouden moeten blijven. Hij meldde zich daarom als vrijwilliger om met andere bemanningen mee te vliegen. Hij was dus meer dan blij toen hij op 7 mei 1944 de kans kreeg om als buikkoepelschutter een gelegenheidscrew te vormen met de zeer ervaren piloot J. K. Smith. Earle Park had eigenlijk een training als staartschutter gekregen, maar dat stoorde hem niet.

In de nacht van 7/8 mei 1944 raakte hij zo direct betrokken bij de luchtaanval op de geschutstelling van Saint-Valery-en-Caux in Frankrijk. De nacht daarop nam hij met dezelfde crew opnieuw plaats als schutter in de enge buikkoepel van Halifax MZ598. Zijn tweede operationele sortie werd meteen zijn laatste. Hij werd 21 jaar.

Donald Park in Wevelgem

Het was aan Cynrik De Decker dat Donald Park het eerst zijn bezoek aan de crashsite van Halifax MZ598 en *Wevelgem Communal Cemetery* aankondigde. Cynrik gaf de aankondiging door aan Etienne Vanackere, Lothair Vanoverbeke en mezelf.

Over de precieze crashplaats bestond nog veel onduidelijkheid, vooral omdat er in de loop van de Tweede Wereldoorlog verscheidene crashes in de regio Tielt hadden plaatsgevonden. Donald Park bezorgde ons kopies van naoorlogse rapporten over de crash, terwijl Aimé Maes en Milo Baert als plaatselijke gidsen optraden. Zij hadden zelf de oorlog in Tielt als kind meegemaakt, en brachten ons bovendien in contact met verscheidene mensen die over de Halifaxcrash konden getuigen. Zo kregen we uitsluitsel over de precieze crashplaats van Halifax MZ598, en meteen bevestiging van het vermoeden dat de stoffelijke resten van de vijf vermiste bemanningsleden zich nu onder de fabriksgebouwen van IDECO bevinden.

Op 2 juni 2011 bezochten Donald Park en zijn vrouw Mave eerst het graf van het enige geborgen bemanningslid op de stedelijke begraafplaats in Wevelgem.



V.l n r.: Etienne Vanackere, Donald en Mave Park, Lothair Vanoverbeke. Centraal zien we het graf van het enige (ongeïdentifceerde) MZ598-bemanningslid dat een graf kreeg. (D. Decuypere)

Als auteur van de "*De laatste Vlucht"* kent Etienne het verhaal achter elke grafsteen op het militaire graven-park van Wevelgem. Hij was dus hier – zoals bij heel wat vorige bezoeken van families – opnieuw de ideale gids. Ook Lothair ondersteunde het bezoek.

We schreven hoger al dat het wellicht voor altijd ongeweten zal blijven welk bemanningslid van Halifax

MZ598 onder grafsteen nr. 460 ligt. De MREU-verslaggever concludeerde wel in 1946 dat het om een Canadees bemanningslid ging. Mogelijk was dat door de vondst van het typisch Canadese hemdlabeltje waarop "*Country club by Forsyth"* te lezen stond. De bemanning telde vier Canadezen: Vernon Mudford, Arthur Horton, Kenneth Lloyd Schmidt en Earle Park. Toch voegde Donald Park hieraan een niet onbelangrijke bedenking toe: "*Op 20 april 1944, dus achttien dagen voor de fatale vlucht, schreef Earle een brief naar zijn ouders waarin hij hen bedankte voor het nieuwe hemd dat ze hem gestuurd hadden en dat hij echt nodig had. Vader droeg altijd shirts van 'Forsyth'."* Donald hoopt intussen nog steeds dat dit via een DNA-test kan bevestigd of uitgesloten worden.

Na Wevelgem brachten we een bezoek aan de crashsite van Halifax MZ598 in Tielt. Ook al is het veld waarop de bommenwerper destijds te pletter sloeg door de aanleg van de industriezone intussen bebouwd, toch was het voor Donald heel zinvol van ook hier een mijmerende groet aan zijn broer te brengen.

De dubbele raid op Kortrijk van 20/21 juli 1944

Op 16 september 2011 bracht John Benson een bezoek aan het graf van zijn oom Philip Benson, de navigator van Lancaster LM101 (467 Squadron), die neerstortte tijdens de raid op Kortrijk van 20/21 juli 1944. In de loop van die nacht werd het vormingsstation met een tussentijd van een uur tweemaal zwaar gebombardeerd door de Royal Air Force. Het was tijdens de eerste aanvalsgolf dat LM101 crashte te midden van de Kortrijkse Burgemeester Vercruysselaan, op slechts 800 meter van het doelwit.



John Benson en zijn vrouw met zoontje Harry bij het graf van (groot)oom Philip Benson. (Dirk Decuypere)

Alle zeven bemanningsleden kwamen hierbij om het leven, maar slechts drie van hen werden zwaar verminkt of verkoold in of bij het wrak zelf aangetroffen: staartschutter Maxwell Roy, radio-boordschutter Alan Hartley en navigator Philip Benson. Alleen de eerste twee konden de Duitsers onmiddellijk identificeren. Ze werden alle drie overgebracht naar het militair graven-park in Wevelgem. Op het bord boven het graf van Philip Benson stond "*Unbekannt"* te lezen.

De vier overige bemanningsleden werden ver van de crashplaats en op zeer uiteenlopende tijdstippen teruggevonden in het zwaar geteisterde Kortrijk. Op 21 juli 1944 werd het zwaar verminkte lijk van boordingenieur John Ede aan het Casinoplein teruggevonden. Respectievelijk vier en tien dagen later werden de lichamen van bommenrichter Albert Downie en rugkoepelschutter Thomas Roberts tussen vernielde woningen in de Aalbeeksesteenweg aangetroffen. Piloot Douglas Jeffery ten slotte vond men pas op 31 oktober 1944 tijdens opruimingswerken op de zolder van een vernield huis. Hij was met ongeopend valscherm door het dak geslagen.

Navigator Benson, die op 21 juli als onbekende op het militaire gravenpark van Wevelgem in graf E.493 werd bijgezet, werd officieel geïdentificeerd door de *Missing Research and Enquiry Unit (MREU)* na zijn ontgraving. Toen John Benson ons een eerste keer op 25 november 2009 contacteerde, zat hij nog met vragen: "Mijn vader stierf twintig jaar geleden en ik had toen nog niet kunnen achterhalen wat er precies met de bemanning gebeurde. Binnen onze familie leeft nog altijd het verhaal dat de bemanning de crash overleefde. Ze zouden bij of door de plaatselijke burgemeester een veilig onderkomen gekregen hebben, maar zouden uiteindelijk toch de dood gevonden hebben tijdens de tweede aanvalsgolf op de stad."

Toen we hem terugmailden hoe de bemanning die nacht aan haar einde kwam, reageerde hij als volgt: "Ik had er tot voor kort geen benul van dat het bombarderen van dichtbevolkte centra zo verschrikkelijk voor de bevolking was. Evenmin besefte ik hoe angstwekkend de onafgebroken nachtraids ook voor al die bemanningen moeten geweest zijn. Ze wisten heel goed dat de kans om een tour van 30 missies te overleven behoorlijk beperkt was.

Steeds meer werd ik er me bewust van dat mijn oom Philip door bij de luchtmacht te gaan de meest riskante keuze had gemaakt. Na een lange opleiding van bijna twee jaar werd hij voor het eerst operationeel ingezet bij 467 Squadron. Slechts zestien dagen later, bij zijn zesde operationele vlucht, kwam hij om het leven.

Ik probeer me een beeld te vormen van de laatste momenten van nonkel Philip, tenminste als hij nog in leven was toen zijn Lancaster zich stuurloos in de diepte stortte. Ik gis dat er iets door zijn hoofd ging als "*Shit shit, why the hell did I get myself into this?*", terwijl hij

wegzonk in de verschrikkelijke zekerheid dat hij aan het sterven was in een vreemd land en dat niemand dat ooit zou weten. Noch zijn moeder, vader of broers zouden ooit achterhalen wat hem nu overkwam..."

Bronnen

DECUYPERE D., *De Luchtaanvallen op Kortrijk en Wevelgem 1940-1945*, Geluwe, 2010.
DE DECKER C., ROBA J.-L., *Bommenwerpers vs Locomotieven*, De Krijger, Erpe-Mere, 1992.
MOTIUK L., *Thunderbirds at War. Diary of a Bomber Squadron*, Larmot Associates, Nepean (Can), 1998.
VANACKERE E., *De Laatste Vlucht*, Groeninghe, Kortrijk, 2000.
MIDDLEBROOK M. & EVERITT C., *The Bomber Command War Diaries*, Viking, NY, 1985.
FOREMAN J., MATTHEWS J., PARRY S., *Luftwaffe Night Fighter Combat Claims 1939-1945*, Red Kite, 2004.
GOVAERTS W., *Nachtspook van Sint-Truiden*, De Krijger, Erpe-Mere, 2007.
Archief Donald Park (Canada)
A.S./G.L.-Dossiers van de betrokken verzetslieden, Centrum voor Historische Documentatie Evere
Casualty Enquiry & Investigation Reports No. 2 MREU RAF
Questionnaires for returned aircrew
Tony Wood – Luftwaffe Victory Claims / O.K.L. Fighter Claims Reich, West & Süd Front May-July 1944.
www.cometeline.org
www.6grouprcaf.com/May44/May8~944.html
www.lostbombers.co.uk
Informanten: Baert Milo, Benson John, Devaere Patrick, Lecluyse Francine, Maes Aimé, Park Donald (Can), Strobbe Josuè, Vanackere Etienne, Vander Meulen André, Vander Meulen Madeleine, Vanhulle Francine, Vanhulle Marcella, Van Zeeveren Anna.

LUCHTVAARTARCHEOLOGIE

The Battle of Palmdale (Californie,USA)

Door Peter W. Merlin (vertaald en bewerkt door Lothair Vanoverbeke)

Luchtvaartarcheologie is een van mijn favoriete hobby's, het geeft me de mogelijkheid geschiedenis begrijpelijk te maken. Maar vóór de eerste spadesteek op het terrein, gebeurd het belangrijkste werk in het archief.

In de lente van 1997 besteedde ik vele uren aan het verzamelen van info over vliegtuigongevallen en crashes in de omgeving van Edwards Air Force Base, California. Ik deed er de verassende ontdekking van een stukje weinig gekende luchtvaartgeschiedenis. In de bibliotheek van de California State University, Northridge, doorzocht ik de tijdschriften naar artikelen over vliegtuigongevallen en stootte er op een die mij totaal onbekend was.

In augustus 1956 blokletterde The Los Angeles Times, *"208 Rockets Fired at Runaway Plane."* (208 Raketten afgevuurd op een losgeslagen vliegtuig.) en verder: *"Missiles Spray Southland Area in Effort to Halt Wild Drone."* (Projectielen besproeien Southland Area in poging een onbestuurbare drone neer te halen). Het artikel beschreef de angst van de bewoners, de schade aan eigendommen en de bosbranden in een groot deel van het noorden van Los Angeles County, veroorzaakt door het raket bombardement toen piloten van de Air Force probeerden een op hol geslagen Navy drone neer te halen. Terwijl ik dacht op de hoogte te zijn van alle belangrijke incidenten met vliegtuigen sedert 1935, besloot ik dit bangelijk verhaal uit te spitten.

De Grumman F6F *Hellcat,* een vliegtuig op rust…

De Grumman F6F *Hellcat* was een van de meest succesvolle jachtvliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. Stevige en ruige constructie, goed bewapend en gemakkelijk te vliegen, kon het behoorlijk veel incasseren. Tussen 1942 en 1945 produceerde Grumman meer dan 12000 *Hellcats.* Na de oorlog werden *Hellcats* verkocht aan Frankrijk en Uruguay, terwijl ook de U.S. Naval Reserve hem gebruikte in zijn training units. In 1946 werd een *drone* (= een onbemande radiobestuurde) versie gebouwd, de F6F-5K die o.a. werd gebruikt bij *Operation Crossroads*, de atoombomtesten op het Bikini atol. Nog andere werden gebruikt als doelen voor de rakettesten vanaf Naval Air Station Point Mugu, California. **N**aval **B**ase **V**entura **C**ounty (NBVC) Port Hueneme/Point Mugu situeert zich langs de kustlijn van de Pacific (de Grote of Stille Oceaan), zowat 45 km ten zuidwesten van Los Angeles, California, in het zuidwesten van Ventura County.



Luchtfoto van NBVC Port Hueneme/Point Mugu Foto Wikipedia).



Een Grumman F6F-5K drone op Naval Air Station Point Mugu, California.

Een van die *Hellcat* drones was voorbestemd om zijn carriere op een oneervolle manier te beëindigen ergens boven de Californische Mojave woestijn.

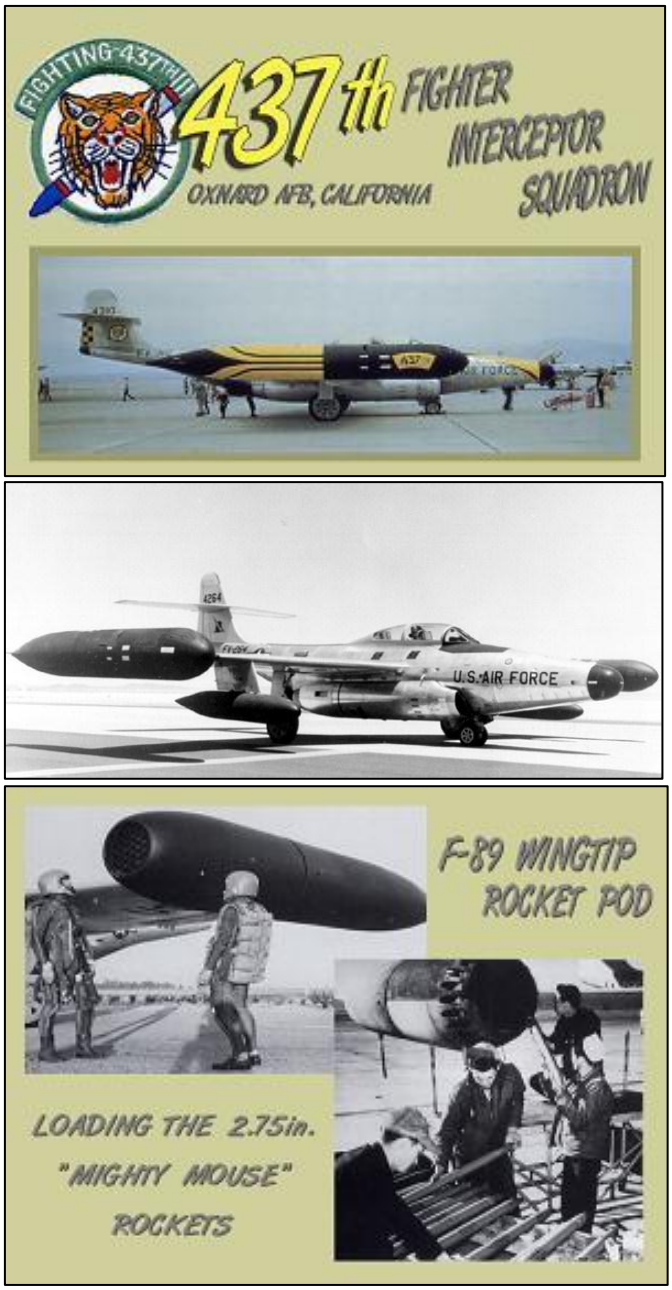
Op hol …

In de morgen van donderdag 16 augustus 1956 maakte het Navy personnel op Point Mugu een F6F-K5 klaar voor zijn ultieme opdracht. Het toestel was helemaal rood geschilderd, kwestie van het goed zichtbaar te maken en aan de uiteinden van de vleugels waren rood-gele camera pods vastgemaakt. Na een laatste check van het radiobesturingssysteem werd de *Hellca*t gestart, rolde over de baan, maakte zich om 11.34 uur los van de runaway en begon zijn klim over de Pacific. Enkele minute later stuurde men de drone naar het doelgebied, maar de F6F-F5 gaf geen gevolg aan het gestuurde radiosignaal … De *Hellcat* sloeg op hol!

Geen drama, want met duizenden kilometer oceaan voor zich was er crashplaats genoeg, maar de drone besliste er anders over. Tijdens zijn klim maakte de oude *Hellcat* plots een gracieuse bocht naar het zuid-oosten en stevende richting Los Angeles. De op hol geslagen F6F-F5 vormde nu een reële bedreiging voor de Californische metropool en de Navy besloot hulp in te roepen. Op Oxnard Air Force Base, zowat 7 km ten noorden van NAS Point Mugu, werden twee US Air Force Northrop F-89D *Scorpion* twinjet interceptors van het 437th Fighter Interceptor Squadron gescrambled.

De Northrop F-89 Scorpion.

De Northrop F-89 Scorpion was een tweemotorige onderscheppingsjager van de Amerikaanse luchtmacht. Het toestel was ontworpen om dag en nacht en onder alle weersomstandigheden te worden ingezet. Het had als taak om eventueel binnendringende vijandelijke vliegtuigen te onderscheppen en te vernietigen. De achter elkaar gezeten bemanning bestond uit een vlieger en een radaroperator. Zijn info moest de piloot toelaten het toestel in de best mogelijke aanvalspositie te brengen. De eerste vlucht van het prototype, de XF-89, vond plaats in augustus 1948 en in 1960 maakte de F-89 Scorpion zijn laatste operationele vlucht. Er werden in totaal 1100 F-89´s afgeleverd. De enige bewapening van de F-89D Scorpion versie waren de aan de vleugeluiteinden bevestigde *rocket pods.* Elke *pod* bevatte 52 *Mighty Mouse* 2.75-inch raketten.



De MK 4 *Mighty Mouse***,** MK 40 2,75-inch **F**olding-**F**in **A**ircraft **R**ocket (FFAR) was ontwikkeld door het **N**aval **O**rdnance **T**est **S**tation (NOTS) om door onderscheppingsjagers te worden gebruikt als een air-to-air wapen tegen zware bommenwerpers. Een salvo van de raketten werd beschouwd als veel effectiever dan het klassieke luchtafweer. Het originele raket- model was de MK 4 en was uitgerust met vier uitklapbare vinnen rond het mondstuk. Eens afgevuurd had de *Mighty Mouse* geen besturing- of richtsysteem. De bedoeling was indringende Sovjet bommenwerpers (dé vijand tijdens de Koude Oorlog) te bestoken met massa's raketten en er ravage aan te richten. Maar nu zouden ze gebruikt worden tegen een andere rode bedreiging.

De jacht is open!

Op Oxnard Air Force Base, klommen 1st Lt. Hans Einstein en zijn waarnemer 1st Lt. C. D. Murray, in hun F-

89D en piloot 1st Lt. Richard Hurliman en 1st Lt. Walter Hale hesen zich in een tweede vliegtuig. Enkele ogenblikken later scheurden de onderscheppers richting hun doel. De opdracht luidde: Onderschep de losgeslagen *Hellcat* en schiet hem uit de lucht vooraleer hij in een woonzone crasht. De jacht was open!



Einstein and Hurliman onderschepten de *Hellcat* op 30,000 feet (10000 meter) boven het noordoosten van Los Angeles. Die draaide eerst naar zuidwestelijke richting, dwarste de stad en vloog dan richting noordwesten. Terwijl de *Hellcat* boven het rustige Ventura County, een gehucht van Santa Paula, cirkelde wachtten de onderscheppers hun moment af. Van zodra de losbol zich boven een onbevolkte zone zou wagen zouden ze hun raketten afvuren. Er waren twee manieren om hun *Mighty Mouse*'s af te vuren. Er was het automatische afvuursysteem, ofwel deden ze het manueel. Aangezien hun prooi voortdurend bochten maakte opteerden ze voor het afvuursysteem. Maar, verschillende pogingen om de raketten met het systeem af te vuren faalden, een euvel dat later werd toegeschreven aan een foute instelling van het mechanisme.

De rode F6F-F5 draaide dan naar het noordoosten, vloog over Fillmore en Frazier park, maakte aanstalten om naar het dunbevolkte Antelope Valley te vliegen, maar wijzigde dan plotseling zijn koers en ging in zuidwestelijke richting pal op Los Angeles af. Einstein en Hurliman beseften dat tijd in hun nadeel speelde en besloten manueel te vuren. Terloops vermelden dat de Scorpions oorspronkelijk geleverd waren met *gun sights* (vizier), maar die had men enkele maanden geleden verwijderd. Men had toch geen vizier nodig om niet geleide raketten af te vuren met een automatisch afvuursysteem!

De Raketaanval

Toen de *Hellcat* de heuvels bij Castaic kruiste, plaatsen de achtervolgers zich een eerste maal in een aanvalslijn. Murray and Hale stelden hun intervalmeter in om hun raketten in drie salvo's na elkaar af te vuren. De eerste bemanning richtte, vuurde, maar miste grandioos, terwijl de tweede Scorpion zijn salvo onder de *drone* zag doorschuiven. De projectielen belandden zowat 10 kilometer ten noorden van Castaic, waar zowat 75 hectaren gras- en struikland door brand werden verwoest.



F-89 Scorpion fires a salvo Mighty Mouse rockets from its wingtip pods.

Een tweede aanval van de jets miste opnieuw doel en nu regende het projectielen nabij Newhall. Ook hier ontstonden op verschillende plaatsen vuurhaarden veroorzaakt door wegschietende gensters van de exploderende *Mighty Mouse* raketten. Op het Placerita Canyon oliedepot ontvlamden enkele oliereservoirs en werd 50 hectare gras- en struikgewas platgebrand. Met man en macht moest zelfs worden gewerkt om de Bermite Powder Company, een fabriek waar explosieven werden gemaakt, van de vuurhaarden te vrijwaren. In de omgeving van Soledad Canyon viel 175 hec-



tare kreupelhout ten prooi aan de vlammen. Intussen meanderde de rode *Hellcat* noordwaards richting Palmdale. De waarnemers van beide Scorpions stelden hun intervalmeters opnieuw in en vuurden hun laatste raketten af. Opnieuw ontsnapte de verouderde, onbemande, ongeleide, ongewapende met propeller aangedreven *drone* aan zijn 'moderne' *jet age* achtervolgers. De Scorpions vuurden in totaal 208 raketten af zonder ook maar één treffer te scoren!

In Palmdale werd de rustige namiddag verstoord door inslaande *Mighty Mouse* projectielen. Edna Carlson was thuis met haar 6 jaar oud zoontje aan het spelen, toen er plots een stuk shrapnel dwars door het vensterraam naar binnen vloog. Het weerkaatste tegen het plafond, sloeg dwars door een muur en bleef steken in een wandkast. Bij JR Hingle vloog een stuk metaal via de garage door de woonkamer en miste op een haar na mevrouw Willingham die in een zetel zat. Larry Kempton reed samen met zijn moeder op Palmdale Boulevard toen midden de straat een raket insloeg. Rondvliegende metaalsplinters sloegen zijn linkervoorband stuk en maakten gaten in zijn radiator, motorkap en voorruit. Als bij wonder vielen nergens slachtoffers noch gewonden. Explosive Ordnance Disposal teams (= USA DOVO team) van de nabijgelegen Edwards Air Force Base stelden later 13 inslagen vast in de omgeving van Palmdale. Het kostte 500 brandweerlui twee dagen om alle brandhaarden onder controle te krijgen én te doven. Zich niets aantrekkend van de verwoesting in zijn kielzog, schoof de *Hellcat* over de stad. Van zodra de fuel toestroom stopte begon de motor te sputteren. Dwarrelend viel de rode *drone* naar beneden en sloeg in op een onbewoond stuk woestijn zowat 12 km ten oosten van Palmdale Airport. Vóór de impact sneed hij langs de niet bestrate Avenue P, wel enkele hoogspanningsleidingen door. De camera *pod* op de *Hellcat's* rechter vleugeltip boorde zich in het zand en de rest van het toestel werd tollend uit elkaar geslagen. Er brak geen brand uit.

Op zoek naar de crash plaats.

Op 5 july 1997 ging ik samen met mijn collega Tony Moore op zoek naar de crashplaats. Met de gegevens die we in de tijdschriften hadden gevonden konden we die gemakkelijk situeren.

We volgden de hoogspanningslijn tot op de plaats die beschreven stond en vonden er onmiddellijk wrakstukken. Roodgeverfde stukken van de romp, delen uit de cockpit, verschillende componenten en ook de camera *pod* hadden allemaal een nummer of Grumman controlestempel. Het was duidelijk de plaats waar de F6F-5K was neergekomen.

Die wrakstukken in dit nog onontgonnen deel van de Antelope Valley, zijn de enige overblijfselen die getuigen van de dag dat een volledig verouderd toestel ontsnapte aan twee van Amerika's moderne jets.



Auteur Peter Merlin op de crashplaats met stukken van de Grumman F6F-5K Hellcat.

We vroegen ons af in welke mate dat incident de verdere carrière heeft beïnvloed van zij die bij 'De Battle of Palmdale' betrokken waren geweest? Het Navy commando op Point Mugu heeft zich waarschijnlijk beschaamd gevoeld toen zij de Air Force ter hulp moest roepen om een losgeslagen *drone* af te schieten. Achteraf was het voor hen wel een opluchting dat Navy piloten geen schuld hadden aan het debacle. Bij de piloten van de Air Force lag dat enigszins anders. Hun ego zal waarschijnlijk evenveel schade opgelopen hebben als die aangericht door de doelmissende *Mighty Mouse* raketten in enkele gemeenschappen in Zuid California. Het bombarderen van belastingbetalers was zeker geen reclame voor de wervingsbureau's voor junior officieren. Gelukkig vielen er noch doden noch gekwetsten en enkel dat belette dat deze opeenstapeling van blunders een tragedie werd.



Met dank aan Peter W. Merlin voor de toelating om het artikel te gebruiken. Het oorspronkelijke artikel is te lezen op http://www.thexhunters.com/ de website van de auteur.

Alle illustraties zijn van de auteur Peter W. Merlin tenzij anders vermeld.

ACTUEEL

Commander Eric “Winkle” Brown bezoekt Stampe museum

Jan Vanhulle

Op zondag 11 maart kwam Commander Eric "Winkle" Brown in het Stampe Vertongen museum te Antwerpen zijn nieuwe boek: "Miles M52" subtitel: "gateway to supersonic flight", voorstellen en signeren. Dit was uiteraard een unieke gelegenheid om deze man "in person" te ontmoeten. Hij is namelijk wereldrecordhouder in gevlogen types, namelijk "487", een ongelooflijke reeks waaronder tal van Duitse toestellen die hedendaags tot de verbeelding spreken. En daar kwam nog bij dat de Commander startte met een lezing over de Miles.



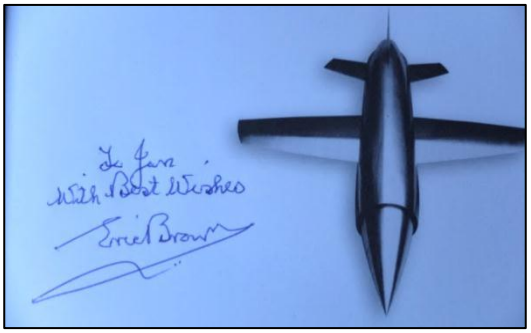
Hij werd er verwelkomd door Danny Cabooter, voorzitter van het Stampe Vertongen museum en alom gekend SV promotor en drijvende kracht. Wat bleek? "Winkle" beschikt over een fenomenaal geheugen. Hij besprak de diverse types die leidden tot de Miles M.52, die ze trouwens "Gilette" noemden omwille van zijn vlijmscherpe vleugel, een gelijkenis met de latere F-104 Starfighter kon ik zo afleiden. De diverse ‘miles per hour’ en de ‘rate's of climb’ vlogen door de aula, het publiek zonk zowaar nog dieper in hun zetels en het respect en de bewondering groeiden alleen maar tijdens het luisteren naar zijn persoonlijke verhalen over zijn ontmoetingen met o.a. Hermann Göring en Heinrich Himmler, of naar zijn getuigenis over de bevrijding van het concentratiekamp van Bergen-Belsen. De hele zaal viel stil. Het was duidelijk dat die beelden onuitwisbaar in zijn geheugen waren gegrift en ook op ons luisteraars blijven deze indrukken zeker achter. Maar terug naar de Miles. Volgens Captain Brown werd het programma plots en zonder enige reden geschrapt door de Britse regering en dit ten voordele van de Amerikanen, die op dat moment zowat de hele Britse economie in handen hadden. Vertegenwoordigers van de USAAF hadden de volledige inzage bekomen in de realisaties van de Miles en die pasten ze daarna gretig toe in de Bell X-1. Zonder de vernuftige staartvlakken van de Miles had volgens Captain Brown de Bell nooit de geluidsmuur doorbroken, hij gaf daarvoor zeer detailrijke uitleg.

Ook kwam de Messerschmidt Me-262 ter sprake. Captain Brown kon zijn bewondering voor dit toestel niet onder stoelen of banken steken. Dit was een "first class" jet, hij mankeerde enkel "air brakes", dat maakte het zeer moeilijk om het toestel te landen. Mocht dit toestel ooit tot massaproductie gekomen zijn en mocht de Luftwaffe op dat moment geen tekort aan piloten gehad hebben, dan zaten de geallieerden serieus in nesten.

Danny Cabooter bedankte Captain Brown met enkele uitzonderlijke geschenkjes en na de lezing volgde een aangename receptie in het museum tussen de vliegtuigen, waarop een hele rij liefhebbers, hoeveel trouwe gezichten zagen we er niet, netjes op wacht stonden. Want "Winkle" had voor ieder van ons een praatje en uiteraard een handtekening.



Eric Brown met de auteur.

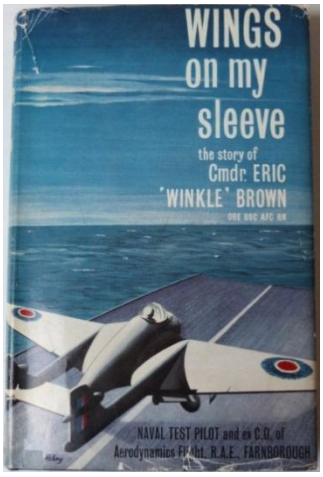


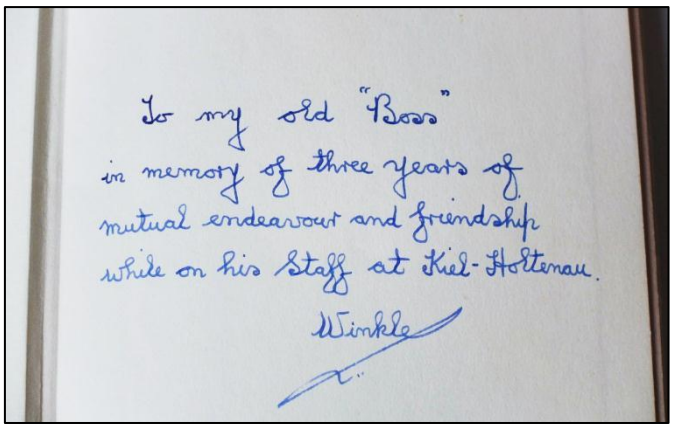
De man kreeg bijna geen tijd om eens te proeven van zijn wijntje. Toen ik aan zijn echtgenote vroeg wanneer hij tijd gemaakt had om te trouwen zei die me dat het niet eenvoudig verlopen was....

Midden de jaren 90 was ik in contact met een Brit die de "Zaunkönig", een STOL toestel (een concurrent van de beter gekende Fieseler Storch), op schaal wou nabouwen. Ik kom geregeld in Zuid-Duitsland en in Villingen Schwenningen staat er nog eentje en of ik het toestel niet wou opmeten en uitgebreid wou fotograferen? Tijdens die trip(s) ging ik ook altijd langs in Freiburg in antiquariaat Bernecker en telkens maakte ik een babbeltje met de oude eigenares van het boekenpaleis. Ze had een hele mooie luchtvaartafdeling waar ik een volledige namiddag zoet mee was, tot groot geluk van mijn echtgenote die op hetzelfde moment ging shoppen in de Kaufhäuser. Toen ik het boek 'Wings on my Sleeve" van Eric Brown opensloeg vond ik er de Zaunkönig in afgebeeld.

Ja, ook daar heeft de man op gevlogen. Er werden er ooit slechts enkele van gebouwd, waardoor mijn interesse gewekt werd. Maar ik had onvoldoende Deutsche Mark om het boek te betalen en ik ben ook niet de man om af te dingen. Toen verborg ik het boek achter een rij prozaboeken in een andere afdeling, in de hoop het exemplaar een jaar later terug te vinden. Slapeloze nachten kwamen, dromen van verdwenen boeken spookten door mijn hoofd: nooit meer doen dus! De vakantie kwam en de uitstap naar Freiburg werd bespoedigd. Bernecker was er nog (nu al jaren niet meer) en het boek van 'Winkle' vond ik terug op de plaats waar ik het verborgen had. De weg ernaartoe kon ik blindelings vinden. Het was gesigneerd door 'Winkle' op Christmas 1961.

Ik kocht het in 1999 voor 30DM. Zondag nam ik het mee naar het Stampe & Vertongen Museum en groot was de verbazing van "Winkle" toen hij zijn eigen handtekening en nota terugzag. Het bracht hem direct de herinneringen terug van zijn toenmalige baas in Kiel-Holtenau waarmee hij zeer bevriend was. Hij stelde mij uiteraard de vraag hoe ik dit unieke exemplaar verworven had en droeg me op er goed voor te zorgen. De Brit die de Zaunkönig wou nabouwen is daar ook mee gestart maar kon zijn project niet afwerken gezien hij kanker kreeg en tenslotte overleed.







Winkle in de Swept Wing houding van de ME262.

VIP BEZOEK AAN KLEINE BROGEL 17-04-12

De Brabander Harald - Eddy Depoorter

De wekker loopt af om 5u, tijd om op te staan want straks hebben we om 8u30 afspraak aan de poort van de luchtmachtbasis “Kleine Brogel” voor een kijkje achter de schermen. Een VIP bezoek met 10 leden van FAS. Onze begeleider “Julien” ,een master crew chief, is mooi op tijd en neemt ons op sleeptouw.

Onze eerste stop is de sectie “Maintenance”, hier gebeurd het groot onderhoud van onze nationale trots de F16. Momenteel zijn er nog een 60-tal operationeel beschikbaar en een 12-tal in onderhoud. We krijgen hier een zeer duidelijke en met de nodige anekdotes doorspekte uitleg, o.a. over “shaving” (= het tegen elkaar schuren van onderdelen met de nodige slijtage en mogelijke problemen voor gevolg) en andere mogelijke problemen bij het onderhoud. Tegenwoordig worden er steeds meer updates en dergelijke ook uitgevoerd door onze eigen mekaniekers i.p.v. de toestellen telkens naar de fabrikant terug te doen. Om de 300u ondergaat de F-16 een grondige onderhoudsbeurt. De motor wordt gedemonteerd, verschillende inspecties worden uitgevoerd zoals NDI (Non Destructive Inspections), dat kan zijn met dye penetrant (Fluo vloeistof spuitbus en UV-lamp) om scheuren en barstjes op te sporen, of met X-Ray (vb. de vleugelbevestiging wordt op deze manier nagekeken), waarbij een X-Ray foto wordt genomen op het toestel zelf. Een andere type inspectie is de boroscoop inspectie. Dit wordt gebruikt voor inspectie op moeilijk toegankelijke plaatsen of de HSI (Hot Section Inspection) op de turbine disk en turbine bladen. Via de ‘fuel nozzle’ gaten brengt men dit in, de kop van de sonde is voorzien van camera en lichtbron en is verdraaibaar. Het onderhoud en vervangen van stukken wordt zoveel als mogelijk onder eigen beheer gedaan daarvoor gaat men soms een ander toestel kannibaliseren. De gemiddelde tijdsduur van een dergelijk onderhoud is normaal 28 dagen. De tussentijdse kleine nazichten, voor en na elke vlucht en het 50-uur onderhoud, gebeuren door een andere sectie in de respectieve shelters. Het F-16 onderhoudsprogramma wordt steeds Up-to-date gehouden door informatie met andere F-16 gebruikers te delen en uit te wisselen, hierdoor krijgt men een beeld waar bijkomende of verandering van inspecties moeten doorgevoerd worden.

Van hieruit gaat het dan verder naar de sectie “Motoronderhoud”, de motor wordt telkens uitgebouwd bij het 300-uuronderhoud. Deze motoren zijn onderling uitwisselbaar, dus het is niet noodzakelijk dat dezelfde terug in hetzelfde toestel terecht komt. Hier kregen we ook een degelijke uitleg over de werking van een dergelijke motor en de specifieke problemen voor het onderhoud. De motoren worden eveneens op zéér grondige inspectie volgens de constructeur onderhouden. Door gebruik in Libië en Afghanistan, worden de motoren als het ware gezandstraald. De huidige motoren zijn beter en zuiniger dan de vorige PW 100 series.

Onze volgende halte is de “Flight Simulator”. Gelukkig was er een beetje tijd vrij in dit druk bezet toestel, dat onontbeerlijk blijkt in de opleiding van onze piloten. Het is een statisch type d.w.z. de cockpit blijft staan, maar het geen geprojecteerd wordt op een groot scherm geeft toch een zeer realistische weergave van de bewegingen van het toestel. Na een beetje uitleg was het dan tijd om Eddy de mogelijkheid te geven om een vluchtje uit te voeren. En eerlijk gezegd bracht hij het er redelijk goed vanaf. Daarna was het de beurt aan de voorzitter zelf om de side stick ter hand te nemen. Jammer genoeg was de tijd om en mocht hij het toestel niet meer aan de grond zetten. Er wachtte al een leerling piloot die een gesimuleerde aanvalsvlucht mocht uitvoeren. Het was zeer interessant om eens te zien hoe de boordcomputers geprogrammeerd worden en hoe vlot deze piloot opstijgt.

De voormiddag was voorbij gevlogen en nu was het tijd om de inwendige mens te versterken in de officiersmess “Hof Bergendal”. Hier staan buiten op het grasveld ook enkele toestellen die ooit op KB gestationeerd waren, o.a. Thunderjet, Thunderstreak, Starfighter en een F-16. Deze laatste is voorzien om ook op een rotonde geplaatst te worden.

Na de middag gingen we dan op stap voor het tweede deel van onze dag. Eerst was een bezoek voorzien aan de sectie “bewapening”, maar hier werd ons de toegang geweigerd wegens oefeningen met “niet conventionele munitie” die we in België niet gebruiken of zelfs niet op ons grondgebied stockeren… Begrijpen wie begrijpen kan. Dan

maar een koffie gaan drinken in de kantine van 349 Sqn.
Opeens kregen we daar dan bezoek van de MP van de basis. Er was blijkbaar door onze begeleider bij de aanvraag voor ons bezoek, geen toelating gevraagd om foto's te mogen nemen op de basis. Hier werd door de MP zeer zwaar aan getild. Met als gevolg dat de personen met een fototoestel in hun bezit dit dienden te wissen, onder het waakzame oog van een MP. Dat tot daar aan toe, maar dan kwam ook nog de melding dat we het bezoek niet meer verder mochten zetten en de basis dienden te verlaten. Dit was dan het vroegtijdig einde van een overigens zeer interessant bezoek aan de basis "Kleine Brogel".
Nogmaals dank aan Bart voor de organisatie van dit bezoek. Alsook aan Julien voor de begeleiding. Het is zeker voor herhaling vatbaar, maar dan wel met de nodige toelatingen.



F-104 FX-94 Rotonde N73 Kiezel Kleine Brogel (foto Wings over Europe)

40 jaar West-Vlaamse Aeroclub – 30e Model Airshow WVLAC Moorsele – 3 en 4 sep 2011: een relaas

H. Verplancke

De West Vlaamse Aëroclub houdt van tradities. In 2011 organiseerde de Moorseelse club voor de dertigste maal een internationale airshow voor radiobestuurde vliegtuigen. De VZW zelf werd dit jaar precies veertig jaar geleden gesticht. Er kan worden teruggeblikt op een glansrijke historie: van – voor die tijd – nooit geziene shows in de jaren zeventig tot een vermelding in het Guinness Book of Records met de imposante B-29 eind jaren negentig. In 1991 vloog daarenboven een equipe met de Islander van Ramsgate naar Middelkerke, qua tijd en afstand een originele stunt en record. Tezelfdertijd wordt echter de komende jaren niet uit het oog verloren. Zo getuigt onder meer de jeugdinitiatie, het weekend volgend op de show. Piloten in wording blijven hoe dan ook de weg vinden naar deze edele modelbouwsport; niet in het minst door de technische variatie en clubs als inwijding. Jong en minder jong leren er van elkaar. De tijden mogen dan wel veranderd zijn, het enthousiasme in de WVLAC blijft de sleutel voor een model airshow van dit formaat. De formule tijdens dit showweekend blijft ongewijzigd: op zaterdag kunnen de piloten uitgebreid proefvliegen, op zondag worden ook de toeschouwers in getale verwelkomd. Het evenement groeide uit tot een vaste waarde tijdens het eerste weekend van september. Zowel bij piloten als publiek vinden we dan ook letterlijk veel fans van het eerste uur. Jaar na jaar zijn bouwers en vliegeniers verheugd om hun exclusieve toestellen op het vliegveld van Moorsele te demonstreren. Het is bijgevolg telkens een hartelijk weerzien onder gelijkgestemden, waarbij niet in het minst de ligging geprezen wordt. De uitgestrektheid van het vliegterrein met weinig hinderlijk hoge begroeiing vormt een ideale scène voor dit treffen. De variabele factor bij deze publiekstrekker blijft echter de weersvoorspelling.



Dit jaar kregen op zondag de regenwolken de zon niet klein, bovenal waaide er slechts een zwakke bries. Dit zorgde voor een aangename stemming bij elkeen, in de eerste plaats bij de piloten die met vertrouwen een waaier aan types toestellen presenteerden Een vertoon van deze omvang, staat of valt met een degelijke voorbereiding. In de voorafgaande maanden steken het bestuur en medewerkers de koppen bij elkaar, wordt digitaal en analoog publiciteit gemaakt en de rollen tijdens het showweekend verdeeld. In de week vooraf wordt het terrein uitgestippeld. De ingenomen oppervlakte op het vliegveld is voldoende voor een weidse parking en kampeerplaats met nutsvoorziening. Op vrijdagavond verrezen de bekende ruime spantent, tribune en dranghekkens. Van belang hierbij is de positie van de nadarafsluiting. Voor de veiligheid van de toeschouwers wordt deze op ruim veertig meter van de vluchtlijn geplaatst. Zaterdagmorgen verscheen het interieur in de tent: verlichting, zitmeubilair en dansvloer, en in het bijzonder de taps en drankkoeling. Ook de toiletinrichting werd met kunde geïnstalleerd. Hier wees je zonder schaamte een dame de weg naar de sanitaire stop. Dankzij de medewerking van menig clublid veranderde de doorheen het jaar kale vlakte in geen tijd in een aangekleed decor.

Op zaterdag stond de zon exotisch hoog aan de hemel. Na ’s namiddags ruim op schema te zitten, kropen de ijverige werkkrachten van de inrichtende club zelf even in de huid van toeschouwer. De piloten die overnacht hadden verkenden immers al gracieus het luchtruim met hun unieke kisten, tot sunset de avondklok luidde. Smeerden de piloten overdag nog de mechaniek van hun toestellen, ’s avonds schoven ze mee aan voor een smering van de inwendige mens. De huistraiteur schotelde een zomers buffet voor, het drankaanbod werd ook achteraf ruimschoots gekeurd. Onder leiding van de clubdiscobar konden de liefhebbers hun kunde tonen op vlak van tango en foxtrot. Ondertussen pronkten velen met hun nieuwe aanwinsten met de altijd-prijs-tombola; zo’n spaarpot en hoofddeksel zijn enig in hun soort.

De druppels op de dansvloer waren dit maal echter geen verkwist bier. Net vóór middernacht werd immers de weersbestendigheid van de tent op proef gesteld: de zwoele avond ging vlekkeloos over in een laaiend onweer. Zoals het modelbouwers betaamt, werd halsoverkop eerst nagegaan of hun toestellen droog opgeborgen bleven. Na de doorweke kleding te drogen te hangen, trok het merendeel zich dan maar in zijn camper terug. Een weinig later sloten tenslotte zowel de bar als de hemelsluizen. De neerslag tijdens de weersverwachting voor showzondag werd met een dosis optimisme in de wind geslagen. De verlichting op het kampeerterrein werd gedoofd met de gedachte: wat er vandaag aan hemelwater neerviel, krijgen we dan toch al morgen niet meer over ons heen.



Onder een laaghangend wolkendek gaf de 50%-Piper van Team Harofly kort na de middag de aftrap. Deze equipe met thuisbasis Diest pakte uit met één van hun levensgrote kisten, meteen een publiekstrekker waarmee geen acro-figuur te veel bleek. Tussen publiek en vliegterrein stond een breed aanbod geparkeerd aan authentieke toestellen. Door de onweersdreiging werd er besloten om uiteindelijk toch geen programma op te stellen; de opkomst bij piloten en toeschouwers was daarom niet minder dan gewoonlijk. Gesteund door de nodige deskundigheid van de speaker kleurde een verscheidenheid aan modellen de aanvankelijk grijze hemel. Het merendeel zijn vanzelfsprekend schaalmodellen, met van oudsher de oldtimers op kop. Levensgrote warbirds van een Messerschmitt Bf 109, Russische Lavochkin en Navy-Corsair presenteerden zich sierlijk boven de piste. In termen van afmetingen kaapte de Boeing Stearman van het team ‘Tanghe-Luyten’ de hoofdprijs weg. Met een span van ruim zes meter trekt een 800cc-stermotor de 120kg wegende vogel de lucht in. De bouwtijd nam ‘slechts’ twee jaar in beslag; een waar huzarenstuk in de originele US Army uitvoering. Volbloed acrobatie toestellen zagen we onder meer in de gedaante van een kanariegele Waco, Pitts Python met grommende stermotor en de 3m70-Edge 540 van Harofly; om er slechts enkele te noemen. Ook de “kleinere” gelijkaardige schaalmodellen hier niet vermeld,

worden met dezelfde passie gekoesterd en zijn op deze zeker welkom. Want wat is een show zonder afwisseling?

Nog meer teams zakten af naar Moorseelse bodem. Sinds jaar en dag beleven de Britten a fine Belgian weekend. Het Ghost Squadron pakt van oudsher uit met bijzonder getrouwe klassiekers der luchtvaart; ook ruim in afmeting. Met een Tigermoth in zilver en groen, en een onheilspellende A-10 Thunderbolt met elektroturbines deden ze hun naam alle eer aan. De ludieke noot werd traditioneel verzorgd door het Britse Panic Team. Met een tiental Panic-tweedekkers of Zagi's rolt en cirkelt deze joviale groep als muggen in een zwerm, tot groot jolijt van het publiek. Het Magic Team showde hun arsenaal aan jets met turbine: van Boomerang trainer jets tot de elegante lijnen en minutieuze afwerking van de Snowbirds Tutor en Squalus Jet. Deze laatste is een prima replica van een gestrand Belgisch-Italiaans project, van dezelfde ontwerper als het Marchetti-lestoestel. In dezelfde categorie verscheen ook een beeldig mooie F-15 jet op het toneel, in woestijn camouflage en voorzien van efficiënte remklep achter de cockpit. Eveneens een opmerkelijke verschijning was de turboprop-Tucano in Braziliaanse militaire kleuren: deze liet een royaal spoor van witte rook achter zich en is voorzien van heldere landingsleds vooraan in de vleugel. Onder de helikopters lieten zich voornamelijk schaalmodellen opmerken van 's werelds bekendste heli-bouwers. Versies met turbine en Zwitserse insignes, en uiteraard opnieuw het Vario Team met een uitgelezen verzameling exclusieve replica's. Deze werden allen waarheidsgetrouw voorgevlogen; beslist geen sinecure… . En wie bemerkt bovendien op foto enig verschil met de uitvoering op schaal 1:1?

Na elke vliegdemonstratie overhandigde de organisator een Moorseels-aangeklede fles Cava. Een klassieke beker belandt meteen op de dressoir, na afloop van deze editie duurde dit iets langer. Ook deze uitgave van de airshow ontsnapte aan onheil: het onweer brak pas zondagavond na afloop boven Moorsele los, en behalve een zeldzaam technisch mankement bleven noodlandingen en crashes uit. Aan de kunde van vliegeniers en mecano's zal het niet vlug liggen. Bouwkennis en stuurvaardigheid zijn op dit niveau vanzelfsprekend. Uiteraard ook lof en dank aan álle medewerkers die voortreffelijk werk leverden achter de schermen en achter de tapkast. Eens te meer toonde de inrichtende club zich als een geoliede machine. Modelbouwers hebben geleerd om op vele markten thuis te zijn, de verbeelding de loop te laten en de improvisatie niet te schuwen. De WVLAC-airshow vindt volgend jaar opnieuw plaats tijdens het eerste weekend van september. Piloten en fanaten van het luchtruim zijn met of zonder toestel – liefst met – meer dan welkom. Inschrijven kan op tijd en stond via de website: www.wvlac.be.



Graag hoort deze club ook welke collega's een soortgelijke show of flying organiseren. Het Moorseels aëroteam zendt met plezier zijn zonen uit. Clubkroeg en vliegterrein zijn het ganse jaar door geopend tijdens weekends en feestdagen. Mede dankzij de nabijheid van de para- en ULM-club op dit militair vliegveld is de vliegactiviteit gegarandeerd. De rustieke kantine met authentieke clubtoog is makkelijk terug te vinden langs de Overheulestraat. Op het einde van de grindweg naast café de Barakken ligt de aankomst. Afspraak aldaar in Moorsele!

Foto's :P.Bolen, H. Verplancke.



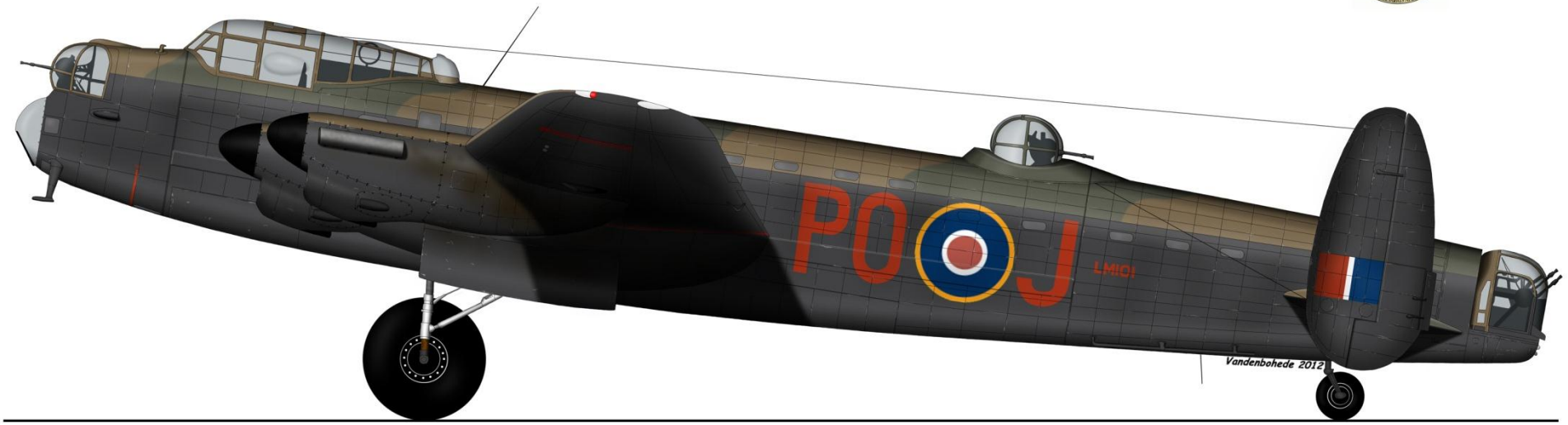
Northrop F-89D Scorpion

437 FIS - Oxnard AFB, California



Avro Lancaster B Mk.I

LM101 / PO-J - 467 Squadron



©Alexander Vandenbohede 2012