FAS Infomagazine

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

Flanders Aviation Society vzw

Maart 2013 – Jaargang 21 – Nummer 71

THE MOUSE AND THE FLEA

151 Forward Repair Unit

De langste Cessna vlucht ooit

F-16: Van jongensdroom tot dagelijkse kost

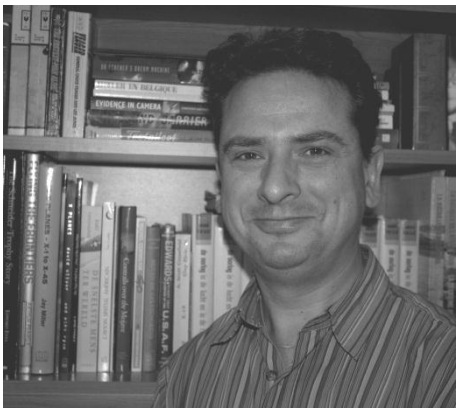




Verantwoordelijke uitgever: Dirk Deman Kapelstraat 10 Ledegem – Afgiftekantoor Harelbeke 1

Voorwoord voorzitter

Geachte leden,



Op 1 december sloten wij onze activiteiten af met een zeer interessante fotoprojectie die zeker voor herhaling vatbaar is. Met dank aan onze drie spreekgasten en PROWing die de luchthaven had omgetoverd in een kleine kerstmarkt. Het Bronco Team was eveneens aanwezig met niemand minder dan Tony De Bruyn. Een leuk weerzien voor iedereen. Tony beloofde bij deze dat de volgende 'Bronco Fan Dag' op Wevelgem zal plaatsvinden!

Het nieuwe jaar is amper begonnen en wij trakteren jullie opnieuw met een gevarieerd programma. Onze eerste activiteit is meteen een voltreffer. Met het succes in het achterhoofd van de vorige editie, wanneer Xavier Lesceu ons meer vertelde over de Airbus A380, hebben wij beslist om opnieuw een spreker van formaat uit te nodigen. Ditmaal zal een F-16 gevechtspiloot van Kleine Brogel zijn militaire loopbaan uit de doeken doen op **vrijdag 5 april**.

Na de uiteenzetting zal er tijd zijn om onze gastspreker vragen te stellen en hem persoonlijk te ontmoeten. Om deel te nemen aan deze activiteit is er geen inschrijving noodzakelijk, iedereen welkom! Aan de ingang betaal je 5€ die rechtstreeks doorgestort zal worden op de rekening van het kinderkankerfonds van UZ Gent. Een initiatief dat eveneens gesteund wordt door de piloten van het 349ste Squadron!

Een andere activiteit is gepland op **zaterdag 22 juni**. Op die dag vertrekken wij naar het zuiden voor onze tweejaarlijkse bedevaart naar het Mekka van de luchtvaartindustrie, 'Le Salon du Bourget 2013'. Een beurs die tevens zijn 50ste verjaardag viert.

Voor meer informatie betreffende onze activiteiten verwijs ik U graag naar de inhoud van deze editie en naar onze website, www.fasinfo.be

Zoals de statuten het voorschrijven moet er een jaarlijks statutaire vergadering gepland worden. Die gaat door op **zaterdag 13 april om 14u30**.

Mensen die zich geroepen voelen om actief mee te werken bij het uitbreiden van onze activiteiten, mogen zich kandidaten stellen via ons bekend email adres, fas-info@hotmail.com

Verder wens ik ieder veel leesgenot met deze lente editie van jullie favoriete tijdschrift.

Bart Vandamme

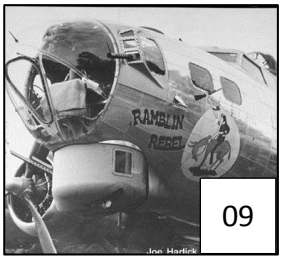
Voorzitter

Voor nostalgische herinneringen maar ook voor 'last minute' informatie, nodig ik jullie uit om de Flanders Aviation Society pagina op facebook te gaan bekijken en te waarderen. Zeker doen als je weet dat de 250ste '👍' een heel speciaal geschenk zal krijgen!

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

Inhoud


04


09


16


19


20

HISTORIEK

FRU – Forward Repair Unit te Wevelgem → *04*
Etienne Vanackere

THE MOUSE AND THE FLEA → *09*
Bart Vandamme

De langste vlucht ooit… in een Cessna 172 → *16*
Lothair Vanoverbeke

FAS ACTIVITEIT

F-16: van jongensdroom tot dagelijkse realiteit → *19*
Heikki Deschacht

RUIMTEVAART

Belg aan het hoofd van HI-SEAS Marssimulatie → *20*
Nicky De Munster

AVIATIONBOOKREVIEWS

IRON MAN → *23*
Lothair Vanoverbeke

Flanders Aviation Society on Facebook

Voorpagina: The Mouse and the Flea. Aanval van een Me-163 op B-17 bommenwerpers. (Ontwerp Bart Vandamme)

Infomagazine
Nummer 71 | Maart 2013

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

Artikels: redactiefasinfo@gmail.com

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

HISTORIEK

151 Forward Repair Unit te Wevelgem

Etienne Vanackere

De 2nd Tactical Air Force onder impuls van Air Marchal Tedder werd opgericht in het Verenigd Koningrijk (Groot-Brittannië) op 1 juni.1943. Deze nam deel aan operationele lucht opdrachten over Europa, met voorrang voor de invasie op het Continent**.** De naam Normandië werd toen niet vernoemd.
Het begon bij de landing op *D Day* 6 juni 1944. De TAF streed met de 21e legergroep over Frankrijk, België en Nederland tot in het hart van Duitsland in de veldstrijd om Europa te bevrijden van het nazidom.
Korte samenvatting van hun acties:

1. Gaf dekking aan de landingstroepen in Normandië;
2. Actief in de strijd om Falaise, vernietigen van de gevreesde Duitse zware tanks;
3. Bijstand in de landing van Walcheren in Nederland;
4. Bevorderde het stoppen van het Duitse offensief tijdens de slag van de Ardennen 1944-1945;
5. Ondersteunde de geallieerde strijdkrachten voor de weg naar de Rijn tot in het hart van Duitsland;
6. In de 11 maanden na *D Day* vernietigde de TAF meer dan 13.000 vijandelijke voertuigen, tanks inbegrepen.

Ontstaan van the 151th Forward Repair Unit (A), behorende tot the 85th Group 2nd Tactical Air Force.

In oktober 1943 werd Wing Commander Johnny Basham, officier in het bevel over een nieuwe eenheid, samengesteld uit manschappen van de luchtmacht en behorende tot de 13e M.U. (Maintenance Unit), allen beroepsmensen inzake vliegtuigconstructie. Deze nieuwe eenheid zou uiteindelijk verantwoordelijk zijn voor het bergen en herstellen van alle vliegtuigtypes die betrokken waren in het plan van de invasie in Europa, of die door een ongeval of gevechtsschade waren uitgeschakeld. De eenheid zou mobiel uitgerust zijn en bij vooruit geschoven eenheden ingezet worden, om zo nodig in staat te zijn een beschadigd toestel naar Engeland te sturen voor herstelling.
Bij de aanvang van deze eenheid hadden de opgeleide vaklui alleen maar Spitfires onder handen gekregen onder de naam '*Spitfire Repair Section'*. Weldra kwam de legerleiding tot besef dat deze sectie, hoewel misschien wel de grootste, enkel een deel zou zijn van een veel grotere organisatie. Er werden dus leergangen ingesteld voor de herstelling aan toestellen van een andere type in gebruik bij de nieuwe opgerichte "2nd Tactical Air Force", zoals de Typhoon, Tempest, Mustang, Mosquito en de Mitchell. Gestart in oktober 1943 als de 511e *Aircraft and Mechanical Transport Repair Unit*, maar later herdoopt tot de 151e Repair Unit.

Samenstelling van FRU. 'A' Staat voor Aircraft:
ARD: Airframe Repair Division, herstelling van vleugels en romp.
ERD: Engine Repair Division, herstelling en op punt stellen van de motoren.
MRD: Motor Transport Repair Division, vervoer van motoren en onderdelen.
PRS: Propeller Repair Section, nazicht en uittesten van de propellers.



Leden van de FRU bij de herstelling van een Spitfire te Wevelgem. (Foto via Bart Vandamme)

Weldra was de FRU gevestigd in Odiham, alwaar het over drie van de vier hangars beschikte, terwijl de meeste manschappen in tenten een onderkomen hadden in Broad Oak, een legerplaats zo uitgestrekt als het oog maar reiken kon. Van daaruit werden ze dagelijks naar hun werk getransporteerd.
De nieuwe CO (Commander War Grp) was Capt. Messiter (die ook in Wevelgem deze functie had). Maar onder deze manschappen bevonden zich ook soldaten die bij de RAF bijna drie jaar in het Midden Oosten hadden gediend in een zeer warm klimaat. Zij werden terug naar Engeland gestuurd om bij het 511th ingelijfd te worden. Ze verbleven er in tenten en bij een kille temperatuur was het voor deze soldaten geen aangename verplaatsing en dus een moeilijke aanpassing.
De taak van het FRU bestond nu in het herstellen van de vliegtuigen en niet in het onderhouden. Het was uitgerust met het moderne en noodzakelijke materiaal. Een vooruit geschoven deel van het FRU werd op het einde van juli naar Frankrijk verscheept, naar het vliegveld Carpiquet bij Caen, en was samengesteld uit een '*Salvage Division'* (bergingsgroep), de MRD en een *mobile workshop section* (werkatelier). Een mobile werkplaats was uitgerust met drietonners of vrachtwagens en bemand met een sergeant vergezeld van vier tot zes vakmannen.
Vliegtuig ongevallen en crashes waren niet zo talrijk als men had gedacht gedurende de invasie-campagne. Aldus waren de bergingsdienst en de MDR in staat het werk gemakkelijk alleen uit te voeren, met als gevolg

dat de overige diensten in het late najaar naar het continent overgebracht werden zoals Wevelgem.

Het relaas van Harry Jacobson

Harry Jacobson werd geboren in Liverpool en woonde er toen de oorlog in september 1939 met Engeland en Duitsland uitbrak. Hij nam dienst bij de RAF en werd aanvankelijk opgeleid als *Flight mechanic* op een Bristol Blenheim bij de Nr.5 RAF Bombing & Gunnery school Jurby op Isle of Man. Later in 1940 werd hij ingezet in dienst als *Fitter II engines* bij het 8e Squadron Middle East Air Force dat opereerde in het Midden-Oosten (Aden). In januari 1944 keerde hij met zijn eenheid terug naar Engeland en werd ingedeeld bij het 511e Forward Repair Unit 2dn Tacticle Air Force (later 151 R.U.), basis te Odiham.

Dit was de stand van zaken toen hij samen met zijn strijdmakkers bij deze eenheid werd ingelijfd. Harry Jacobson was één van de manschappen die in België (Wevelgem) aankwamen, hier volgt zijn verhaal:

"Ik behoorde tot de eerste manschappen van mijn sectie die op het einde van september 1944 naar het vliegveld van Wevelgem werd overgeplaatst. Met zes van ons, onder de leiding van F/O Bales, scheepten we in Portsmouth in aan boord van een tanklandingsboot met drie 'Queen Mary Transport Lorries', legervoertuig met een lange lage aanhangwagen bestemd voor het vervoer van gecrashte vliegtuigen waarop er vier proefbanken waren geladen. Twee voor de Rols-Royce Merlin Benches en twee voor Amerikaanse motoren. Eén van de lorries was geladen met reserve onderdelen. Dat de overtocht over het Kanaal met dergelijk vervoer geen plezierreis was, was van zelfsprekend. Bij onze aankomst in Frankrijk werden we begeleid door een escorte van de Militaire Politie, maar wegens de moeilijkheden op de baan waren we niet in staat het traject naar Wevelgem in één dag te volbrengen. Er werd besloten te overnachten in het politiekantoor van Rijsel waar we op de vloer sliepen. De volgende morgen vervolgden we onze reis naar Wevelgem. Bij onze aankomst op de nieuwe basis (B55) werden de testbanken aan de noordzijde van het vliegveld afgeladen (nabije omgeving van de hoeve R. Lietaer) door manschappen van de RAF. Deze werden onmiddellijk gemonteerd in de nog resterende en intact zijnde vliegtuig boxen die door de Luftwaffe tijdens de bezetting werden opgericht en gebruikt voor de stalling van hun vliegtuigen.

In deze periode sliepen we aanvankelijk in de opslagplaatsen van de firma Byttebier in de Lauwestraat te Wevelgem. De testbanken werkten dag en nacht met gebruik van spots gedurende de werkzaamheden. Bij het proefdraaien werden de propellers aan de geteste motor gemonteerd, bijgevolg moesten de grote ingangspoorten van de box in geopende toestand staan, zo niet was het onvermijdelijk dat het dak van de hal door de druk van de draaiende propeller zou afgerukt worden.

Bij vliegalarm, toen beschikten we niet over een telefoon of ander communicatie middel voor het melden van vliegalarm, moest een soldaat van de overzijde van het vliegveld per fiets in vliegende vaart het vliegveld oversteken om ons te verwittigen zodat we de nodige voorzorgsmaatregels konden nemen. Gelukkig bleef het altijd bij loos alarm.

Tegen het einde van 1944 hadden we nieuwe testbanken opgesteld voor het uittesten van de Griffon motoren die een groter krachtvermogen hadden dan de Merlins motoren die op de laatste Spitfires waren ingebouwd." Aldus H. Jacobson, ex militair bij de RAF.

Harry Jacobson, geboren in 1921 stierf op 13 juli 2012.

In het begin van oktober 1944 begon de voorbereiding voor de verhuis naar Wevelgem dat twee volle weken in beslag nam om het nodige materiaal van Odiham naar Essex te voeren en vervolgens per schip naar België over te varen. De overplaatsing van deze eenheid met een konvooi van 68 voertuigen van diverse aard naar Wevelgem, gebeurde in een snel tempo. Hun reisroute was als volgt: verzamelen en samenstellen van het konvooi in Salisburg, vervolgens uit de Tilbury Docks-London met de overzetdienst Liberty Ship naar de haven van Oostende. En uiteindelijk richting Torhout-Roeselare-Menen, aankomst Wevelgem.

De aankomst van het eerste en grootste gedeelte van het FRU gebeurde in de vooravond van 18 oktober 1944. In de Lauwestraat en omgeving was er op die bewuste oktoberavond veel belangstelling vanwege de omwoners, die deze plotse onverwachte maar vreedzame invasie van de in blauw geklede soldaten van de RAF en het konvooi, met verbazing in oogschouw namen. Bij de aankomst op de nieuwe basis was de FRU nu omgevormd tot het 151e Repair Unit. Wel was het landingsveld nog een graspiste, alhoewel de ondergrond in 1940 door de Duitsers verhard werd met gesteente afkomstig uit de steengroeven van Lessen. Wat betreft het logement voor al deze soldaten, in feite was de elektriciteit, de watervoorziening, het sanitair en de centrale verwarming in de kazerne zo zwaar beschadigd door plundering van de burgers na de evacuatie van de Duitsers, dat deze niet beschikbaar was voor de manschappen van de RAF. Maar ze hadden wel de mogelijkheid een onderkomen te vinden in loodsen, nog intact zijnde barakken en messblokken. Maar de technische en vooral de huishoudelijke plaatsruimten waren in erbarmelijke staat, met het gevolg dat de soldaten verspreid werden in burgerlijke ondernemingen en werkplaatsen en huizen zoals winkel Byttebier, Kasteel Vanackere, Franco-Belge (tapijtfabriek), school en andere kleine lokaliteiten. In december 1944 waren de kazernes evenwel optimaal beschikbaar voor het verblijf van de manschappen

Hoe was nu de indeling en plaats voor de opvang en herstelling van de vliegtuigen op het vliegveld, dat nu

in een enorme werkplaats was herschapen door de diverse secties?

ERD: Engine Repair Division, vliegtuigmotoren had zijn standplaats en atelier in de Franco-Belge fabriek in de Kweekstraat
ARD: Airframe Repair Division, bezette de gewezen hangars van de vliegschool, met nog vier supplementaire Bessoneaux-hangars (enorme tenten in zeildoek). Twee waren bestemd voor de Spitfire Repair section, twee voor de Typhoons en Tempest section, één voor de fuselage repairs (de herstelling aan de vleugels en romp) en de andere voor de herstelling van de motoren op de gepaste vliegtuigen.
PRS: Propeller Repair Section, had zijn werkplaats in de hangar die zich ten Noordwesten van het vliegveld bevond naast de spoorweg.
De Test en Dispatch Section waren op de oostelijke zijde (Bissegem) geplaatst ook met een Bessoneaux-hangar voor het spuiten van de kleuren op de herstelde toestellen.
Het Armament Repair, was gevestigd aan de westzijde van het vliegveld, in een villacomplex gebouwd door de Duitsers dat als dagverblijf voor de Luftwaffe piloten had gediend. Gewezen ex-militair Peter Jones, die bij deze sectie in dienst was, is in Wevelgem een welbekende figuur wegens zijn meer dan 100 maal naoorlogs bezoek en vakantie periodes.
De Testbenches, waren zoals reeds vermeld gevestigd in de nabijheid van de hoeve R.Lietaer, alwaar de bedienende militairen van de proefbanken gedurende de dag op de hoeve hun verblijf hadden. Hun slaapgelegenheid was in de gebouwen van Byttebier in de Lauwestraat te Wevelgem.
In de loop van december 1944 werden echelons van het 151e RU van Odiham naar Wevelgem overgebracht (Echelons: troepenafdeling die zelfstandig optreedt en waarvan er een aantal afzonderlijk staan omdat ze elkaar kunnen steunen en flankeren). Tegen het eind van 1944 waren al in totaal acht echelons aangekomen. Een 100-tal manschappen bleven ter plaatse in Odiham om daar het werk te verzekeren

Wat bedroeg de getalsterkte van het 151e RU vanaf de 1e december 1944?

Bevel: G/Capt.H.L.Messiter
57 officieren
24 W/O (Warrant Officer)
56 F/Sgt.
130 Sgt.
401 Cpl.
2029 Airmen
2 Dokters en **2** aalmoezeniers
Sterkte op 1 april 1945
7 Officieren
1 W/O's
48 F/Sgt.
125 Sgt.
347 Corporals
1717 Airmen

Testpiloten

De *'Test & Delivery Flight'* van het 151e RU was ook opgericht voor het uittesten van al de vliegtuigen die hersteld of gewijzigd werden door de Repair Unit om deze daarna terug naar hun Squadron of hun onderhoudsdienst te bezorgen. De aanvankelijke instelling bestond uit vijf **'***Ferrypiloten'* die de toestellen terug naar hun bestemming vlogen en waren uitgerust met vier verbindingstoestellen om de piloten die een hersteld vliegtuig hadden afgeleverd, terug op te halen.
Toen de eenheid in oktober verplaatst werd was er een gebrek aan ferrypiloten voor het leveren en afhalen van de toestellen. Er werd dan een beroep gedaan op de hulp van transportpiloten voor het in stand houden van een bruikbare reserve aan toestellen voor de Squadrons behorende tot de 2nd Tactical Air Force in Europa. Al deze piloten die in dienst waren bij de *Flight* hadden tenminste één of meerdere operationele vluchten uitgevoerd. Het grondig uittesten van de herstelde en gewijzigde toestellen had als resultaat dat deze in volle vertrouwen terug operationeel werden ingezet, ongeacht de mate van het werk dat er aan besteed en voltooid werd bij de RU. Ieder vliegtuig werd zorgvuldig getest hetgeen van toepassing was voor ieder type. Soms waren er drie testvluchten of meerdere vluchten nodig voor een optimale goedkeuring van een volledig bruikbaar toestel.
De volle sterkte van de Flight ingesteld op Wevelgem bestond uit 120 manschappen aan grondpersoneel die in een school ingekwartierd waren. Het aantal testpiloten op 28 november 1944 was 9, waaronder W/O Harmel (Belg). In de vele testvluchten en in de talloze toestellen die afgeleverd werden was er slechts één fataal ongeluk, F/O R.A. Breeze, een gewezen piloot uit de slag van Engeland, botste als gevolg van slecht weer tegen een heuvel in de omgeving van Calais. Ook voor hen was de tijd dat ze in Wevelgem waren kenmerkend en happy. Ook zij leverden zoals al de manschappen van het 151e, een positieve bijdrage voor de strijdvaardigheid van de 2nd Tactical Air Force van de RAF voor de bevrijding van Europa.

Transport van het materiaal

De verzending van het materiaal vanuit Odiham naar het continent per boot bedroeg ongeveer **1.011 ton** met het noodzakelijk gebruik van **233 ton** aan voertuigen. Een bijkomende **300 ton** gesorteerde uitrusting werd vanuit de landingshavens via de baan rechtstreeks naar Wevelgem verzonden. Deze hoeveelheid was de aanvulling voor de *Aero Engine Pool* die ontvangen werd door het 151e. Ook werd er materiaal aangevoerd met de binnenscheepvaart. De 16e december 1944 meerden aan de Leiekade ter hoogte van

het Sint-Amandscollege in Kortrijk, twee schepen met een lading bestemd voor het 151e in Wevelgem.

De verblijfsperiode van de Manschappen 151e RU

Aan de bevolking van Wevelgem werd in het begin van december 1944 een oproep gedaan door de gemeentelijke overheid, om tijdens de wintermaanden één of meerdere Engelse militairen, die na het beëindigen van hun dagdienst op het vliegveld en 's avonds vrij waren, uit te nodigen als gast om de avond door te brengen met het huisgezin. Deze oproep werd heel gunstig onthaald, en vele huisgezinnen in Wevelgem hadden twee tot drie *Tommies* opgenomen als avondgezellen. Het gezinshoofd had de gelegenheid om te genieten van de zo begeerde Engelse sigaret, vooral het merk *Players Navy Cut,* en leerde tegelijkertijd een mondje vol Engels. Moeder de vrouw sloeg het op een akkoord met haar *Boys,* in ruil voor de welriekende Engelse zeep en tegen een klein bedragje, werden de hemden en kousen van haar gasten gewassen en hersteld. Aan sommige vensters was er een bordje geplaatst met opschrift *Washing for Soldiers*.

Met steun van de gemeentelijke overheid, die de trouwzaal van het gemeentehuis (Hoek Lauwestraat) terbeschikking stelde, werd op dinsdag 12 en woensdag 13 december 1944 een tentoonstelling ingericht van oud en nieuw speelgoed. De expositie was open gesteld van 9 tot 11u30u en van 14 tot 17u. Dit speelgoed werd verzameld en aangekocht door de milde en kleine giften alsook door de bijdrage vanwege de bewoners van Wevelgem. Het was bestemd voor de kinderen van de Engelse militairen die in Wevelgem gestationeerd waren als blijk van waardering en dank aan deze soldaten voor hun bevrijding. Op donderdag 15 december werden door een kleine afvaardiging deze geschenken aangeboden aan de officieren en manschappen van het 151e RU.

Op **16 december 1944** in de vroege ochtend lanceren de Duitsers onverwachts een groot offensief, het zogenoemde von Runstedt offensief, met als plan om dwars door de Ardennen te dringen naar de haven van Antwerpen om die te heroveren. Het was een strenge koude winter met veel sneeuwval en mist. De toestellen van de geallieerden waren niet in staat om de Duitse agressor aan te vallen en zijn snelle vooruitgang in de Ardennen te hinderen omwille van de bar slechte weeromstandigheden. Toen het Ardennen offensief zijn hoogtepunt bereikte, werd het vliegveld in staat van alarm gesteld. Bij bevel moesten de militairen gewapend met hun StenGuns (licht handvuurwapen) en in kleine groepjes, zich verplaatsen van en naar hun werk en eveneens na hun dagdienst bij het verlaten van hun kwartier voor vrije tijdsbesteding. Er werd vermoed dat Duitse para's achter de linies zouden gedropt worden! Gelukkig was dit niet het geval.

Kerstdag 1944

Op deze dag waren de schoolgaande kinderen van Wevelgem uitgenodigd voor het Kerstfeest dat spontaan werd aangeboden door het 151e RU en vond plaats in een vreugdevolle stemming in de ruime en versierde magazijnen van de Firma Byttebier–Vanden Avenne aan de Lauwestraat. Nadat de kinderen het Engels volkslied hadden gezongen, voor deze aangelegenheid in school aangeleerd, werden ze verwend met cacao en krentenbrood en werd er opgediend door de militairen van het 151e. Als herinnering werd aan de kinderen en de Engelse soldaten een prent aangeboden ontworpen en getekend door de Wevelgemse kunstschilder Paul Vandendriessche en gedrukt bij de drukkerij Goethals te Kortrijk. Gedurende de maand december waren talrijke gevallen van Enteritis vastgesteld (darmontsteking) onder de Engelse soldaten op het vliegveld.

1 januari 1945

In de vroege ochtenduren van de 1e januari 1945 lanceerde de Luftwaffe onder de codenaam '*Unternehmen Bodenplatte*' een allerlaatste wanhopige poging om bij verrassing de vliegvelden in België en Nederland, welke door de geallieerde luchtmacht als basis werden gebruikt voor de verdere luchtstrijd tegen de Duitsers, aan te vallen. Het nabij gelegen vliegveld van Sint-Denis-Westrem, waar drie Poolse Squadrons van de 131e Wing waren gestationeerd, werd door **JG1** met bommen en boordwapens bestookt. Waarschijnlijk was het vliegveld van Wevelgem niet in de Duitse dagorder geboekt en werd ongemoeid gelaten. Wel was men opnieuw in staat van alarm, maar van de Luftwaffe geen spoor.

Verdere evolutie

Vanaf januari 1945 werd onverpoosd aan de verbetering van de startbaan gewerkt. Aan beide uiteinden werd ze verlengd en verhard. Deze werken hadden tot doel om de toenemende trafiek van tweemotorige en zwaardere toestellen beter te verzekeren die door de Squadrons naar Wevelgem werden gestuurd. Dit gebeurde in het kader van een herstelling of verbetering zowel aan wapen uitrusting, propellers en motoren. Ook gebeurde het dat er onverwachts plots een viermotorige bommenwerper opdaagde die terugkeerde van een opdracht boven Duitsland, meestal met overwegend zware beschadiging of andere moeilijkheden en niet meer in staat hun basis in Engeland te bereiken. Landbouwers uit de omgeving, zelfs tot de streek van Roeselare, werden opgeëist mits vergoeding voor het ophalen van het puin uit het geteisterde Kortrijk om dit naar het vliegveld te brengen. Naar schatting zouden er ongeveer 800 karren puin gebruikt zijn. Met bulldozers werd een brede diepe gleuf in het terrein getrokken en vervolgens met puin opgevuld dat machinaal op niveau werd gebracht. Daarboven werden graszoden gelegd die met ijzeren netten beschermd en verzekerd

werden. Het Engelse leger voerde eveneens puin aan naar Wevelgem.

Hoog bezoek

Op **18 maart 1945** kort na middag landde Maarschalk Montgomery met zijn persoonlijke Dakota op het vliegveld van Wevelgem. Na de begroeting van de erewacht vertrok de Maarschalk in veldtenue naar Ieper. De reden van zijn aankomst was een inspectie aan het 8e leger dat uit Italië kwam en alhier in de streek verspreid lag. Op de plaats waar nu de kerk van Sint-Theresia in de Menenstraat is gebouwd, schouwde Monty zijn daar opgestelde manschappen.
In maart 1945 waren 40 Belgische werknemers in dienst op het vliegveld, merendeel parochianen. Ze werden ingedeeld als hulp bij verscheidene groepen. Daar ze zich voortdurend in hun werk hadden vervolmaakt, maakten ze werkelijk deel uit van de *Section*.

Verschenen nieuwskrantje

Door de Engelse militairen werd een plaatselijk krantje uitgegeven met het regionaal nieuws ten bate van de daar ingekwartierde Engelse troepen met als titel *WEVELGEN.* De inhoud handelde over sport, nieuws, film, feest en vermakelijkheden. Het werd gedrukt bij Goethals in Kotrijk. De naam van de krant zou zijn ontstaan gevonden hebben toen er onder gelegerde militairen en soort van vraagspel werd gehouden voor het zoeken van een gepaste titel van het nieuwskrantje 'Wevel' was de afkorting van Wevelgem en 'Gen' zou toen aangenomen worden als een gebruikelijke Engelse afkorting voor nieuws, bijv. de '**Gen**' van **Generation.**

Sport en ontspanning en beveiliging

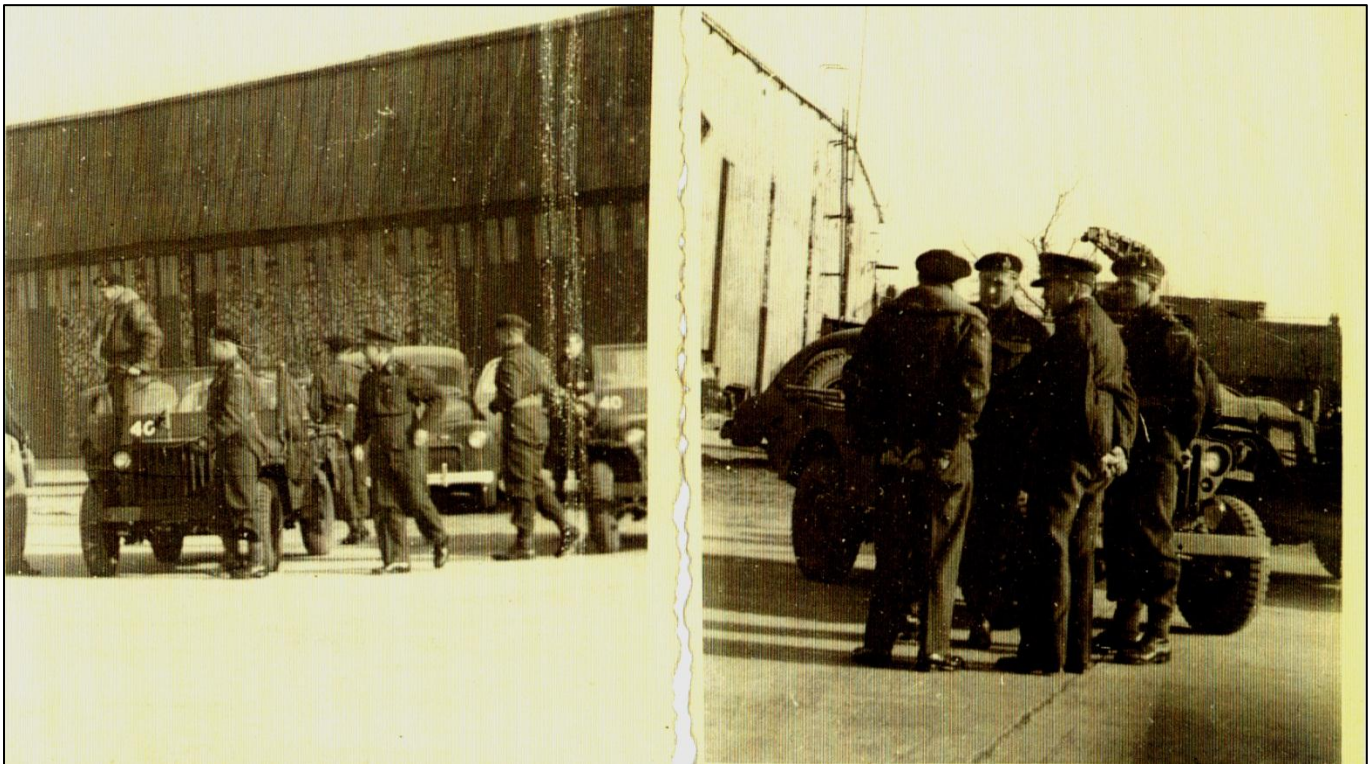
Voetbal en cricket waren de meest beoefende sportactiviteiten en in de plaatselijke bioscoop werden er Engels gesproken films voorgesteld. Vrije uitstappen naar Gent en Rijsel voor ontspanningen waren geoorloofd. Speciale voorzorgmaatregelen werden getroffen tegen brandgevaar, vooral voor de kwetsbare 'Besssoneauhangars'. Een verbinding met de lokale brandweer van Wevelgem werd tot stand gebracht en men voorzag het nodige water in geval van brand op het vliegveld.

Vertrek naar Luneburg

In november 1945 was reeds 2/3 van het RU naar Lüneburg in Duitsland vertrokken. De Test en Dispatch Section verbleven nog ongeveer 8 maanden op Wevelgem om dienst te doen als een kleine service onderneming en dit meestal ten bate van bezoekende vliegtuigen. Op dinsdag 7 mei 1946 was de definitieve verhuis van Wevelgem naar de nieuwe basis in Duitsland.
De toen nog resterende militairen van het 151e in Wevelgem vervoegden pas in juni 1946 hun makkers in Lüneburg, evenwel met uitzondering van sommigen die al gedemobiliseerd waren en inmiddels reeds naar Engeland waren teruggekeerd.

Bezoek aan Wevelgem

Pas 42 jaar later, in september 1988, bezochten een 30-tal van die gewezen Engelse militairen in gezelschap van hun vrouw hun vroegere basis te Wevelgem. Het was met een tikje nostalgie dat ze hun Belgische vrienden van destijds na zovele jaren terugvonden. Een tweede bezoek aan Wevelgem gebeurde in oktober 1990.



Enkele unieke foto's van het bezoek van Maarschalk Montgomery aan de 151 FRU te Wevelgem. (Foto's via Bart Vandamme)

THE MOUSE AND THE FLEA

Bart Vandamme

Na de campagne van de Achtste Luchtmacht boven Normandië in de zomer van 1944, kon de legerleiding zich opnieuw focussen op de Duitse industrie voor synthetische olie. De campagne tegen de olie industrie begon al op 12 mei. Op die dag onderbrak Generaal Doolittle zijn tactische bombardementen op het spoorwegnet en stuurde hij 935 zware bommenwerpers naar Zwickau, Merseburg-Leuna, Brüx, Lützendorf, Bohlen en andere plaatsen. De oliecampagne had al snel een verlammende uitwerking op de Luftwaffe. Door gebrek aan brandstof werd de opleiding van nieuwe piloten drastisch ingekort. De rekruten werden al verplicht om na slechts 30 vlieguren hun eerste gevechtsvlucht uit te voeren.

Het was dan ook vanzelfsprekend dat deze tak van de Duitse industrie zwaar werd verdedigd. Naast luchtafweerbatterijen werd ook een geheim wapen ingezet, de Messerschmitt Me-163. Beter bekend bij de Duitse piloten als 'Kraft Ei', dit raketvliegtuig was een van de geheimzinnigste die er tijdens de luchtoorlog boven Duitsland werd ingezet.

Dit is het verhaal een B-17 die op 16 augustus 1944 zwaar onder vuur werd genomen door enkele Me-163's tijdens een raid naar Duitsland. Tot op heden werd het overal beschreven als bemanning van de *'Outhouse Mouse'*. Een 'Vliegend Fort' die behoorde tot de 91th Bomb Group, 323th Bomb Squadron, gebaseerd in Bassingbourn, Cambridgeshire.

De B-17G '*Outhouse Mouse*', s/n 42-31636, was samen met '*Nine O' Nine*' en '*Wee Willie*' de propaganda bommenwerpers bij uitstek. De '*Nine O*' *Nine* zou de oorlog eindigen met 140 opdrachten en *'Wee Willie'* met 128 missies. Jammer genoeg werd '*Wee Willie*'op 8 april 1945 neergeschoten door een Me-262. Dit was de voorlaatste bommenwerper van de 91th BG dat neergeschoten werd voor het einde van de Tweede Wereldoorlog…



De figuren op de B-17's van de 91th BG waren allemaal het werk van Tony Starcer, een bekend kunstenaar bij deze eenheid. Starcer was ook de ontwerper van de 'pin-up' van een van de beroemdste bommenwerpers aller tijden, de 'Memphis Belle'.

Tijdens mijn zoektocht naar ooggetuigen van de aanval op de *'Outhouse Mouse'*, kwam ik tot een onthutsende vaststelling. Dankzij Sandy Knaub, dochter van T/Sgt James B. Knaub, radio operator en zijschutter van de B-17G, kwam ik het volgende te weten.

In de brieven naar zijn familie kon ik lezen dat onderofficier James Knaub behoorde tot de bemanning van de B-17G *'Ramblin Rebel'* en niet van de '*Outhouse Mouse*'! Het kon gebeuren dat een crew van vliegtuig wisselde doordat hun eigen vliegtuig in technische problemen vertoefde. Zoals op deze bewuste 16 augustus toen de '*Ramblin Rebel*' aan de grond werd gehouden voor een technische inspectie. De crew had toen de orders gekregen om de missie uit te voeren met een andere toestel. Niet aan boord van de '*Outhouse Mouse*' zoals het al zo vaak had gedaan, maar aan boord van de B-17G '*Betty Lou's Buggy*'(serienummer 231**579** met als code OR-D).

Toen Jeffrey Ethell, de bekende historicus, op zoek ging naar getuigenissen van de eerste Amerikaanse overwinning tegenover de Me-163, kwam hij terecht bij Reese Mullins. De B-17 piloot die verschillende bommenwerpers had gevlogen tijdens WOII, kon zich niet meteen herinneren in welk toestel hij op 16 augustus had gevlogen. Na verschillende interviews met andere bemanningsleden werd aangenomen dat het Vliegende Fort in kwestie de B-17G '*Outhouse Mouse*' was. Wanneer Ethell zijn boek '*Komet*' had gepubliceerd, werd hij op de hoogte gesteld door James Knaub dat het verhaal niet klopte en dat het ging over de verkeerde bommenwerper. Ethell hoopte dat er een dag zou komen dat dit fragment zou gecorrigeerd worden. Jeffrey overleed op 6 juni 1997 tijdens een vliegtuigcrash aan boord van een P-38 te Tillamook. James Knaub overleed enkele maanden later op 'President Day'.

'The yanks are coming'

Op dinsdag 15 augustus 1944 begint in het administratiegebouw van de vliegbasis Bassingbourn de telex te ratelen. Een Field Order vermeldt dat er op 16 augustus een nieuwe opdracht zal moeten worden uitgevoerd naar Duitsland. Grondbemanningen gaan onmiddellijk naar de 'flight line' waar ze de B-17's bewapenen met allerlei brandbommen, splinterbommen en kogelladers. Op basis van het aantal liters benzine die in de brandstoftanks worden ingepompt, kan het grondpersoneel al vlug raden dat het een lange afstand missie zal worden!

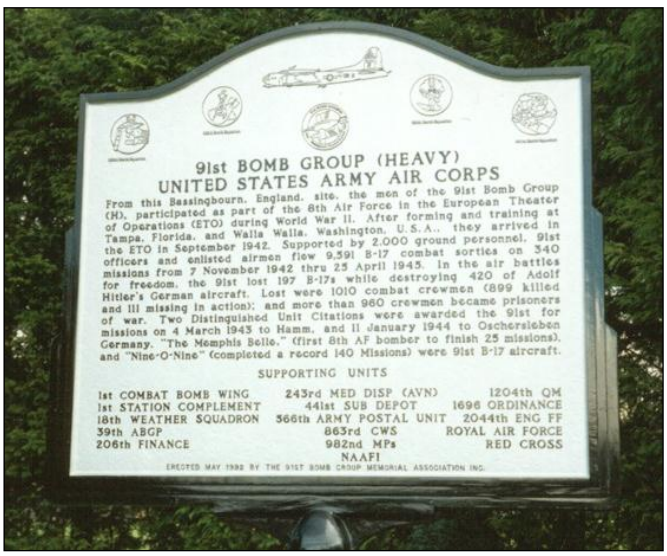


De crew (foto boven) van de '579' bestond uit, van links naar rechts – rechtstaande: F/O Raymond Nassimbeni (tweede piloot). Nassimbeni werd vervangen op 16 augustus door 2nd Lt Forrest P. Drewery; Lt W. Reese 'Moon' Mullins (piloot); Lt John O'Connor (navigator en neusschutter); F/O Orville G. Chaney (bommenrichter en neusschutter). Van links naar rechts, knielende: James B. Knaub (marconist en flankschutter); S/Sgt Kenneth L. Blackburn (buikkoepel schutter), Sgt Joe V. Cullen (flankschutter), S/Sgt Robert D. Loomis (flankschutter), Gordon D. Smith vervangen op 16 augustus door S/Sgt M.D. Barker (staartschutter), T/Sgt Carl A. Dickson (rugkoepelschutter en boordwerktuigkundige).

De bemanningen w.o. die van gezagvoerder Lt. Reese Mullins worden gewekt om 02u30 en een halfuur later zitten ze al aan de ontbijttafel. Van hun bevelhebber krijgt de bemanning te horen dat de briefing gepland is om 03u45.

Knaub: *"Je werd meestal gewekt tussen 2u en 5u in de morgen. Samen met je kompanen nam je een ontbijt in de kantine om daarna te vertrekken naar de briefing zaal. Ter plaatse kreeg je alle details te zien op een grote landkaart van de Britse eilanden en van Europa. Alle informatie betreffende vijandelijke jagers, luchtdoelgeschut en de escortejagers kreeg je van de inlichtingenofficier".*

Na hun ontbijt vertrekken de crew's naar de briefing room waar ze al vlug het doel van de dag leren kennen wanneer het doek, dat de grote wandkaart bedekt, wordt weggeschoven. Een rood, smal lint loopt over de kaart, beginnend in Bassingbourn. Het lint loopt via de Noordzee naar de vliegtuigfabrieken van Siebel in Halle, 33 kilometers ten westen Leipzig. Na de algemene instructies voor piloten en de radiotelegrafisten, vertrekt de rest van de bemanning naar de kleedkamers.



Gedenkplaat te Bassingbourn ter herinnering aan de 91th BG (auteur 1994).

Wanneer de tweede piloot het nieuws krijgt van zijn '*crew chief*' dat alles in orde is, klimt de bemanning aan boord van '*Betty Lou's Buggy*'. Even later wanneer de eerste piloot ook aan boord is, gaat een lichtkogel de lucht in. De motoren worden gestart. Na enkele minuten wordt er een nieuwe lichtkogel afgeschoten, een groene, de aanval gaat door. Samen met tiental andere B-17's verlaat de '579', onder het traditioneel gewuif van het grondpersoneel, de startbaan.



De B-17G 'Ramblin Rebel' 43-37540 was de bommenwerper die werd toegekend aan piloot 'Moon' Mullins en zijn bemanning in juli 1944. Door technische problemen werd het toestel aan de grond gehouden op 16 augustus. Verandering van toestellen brachten heel veel bijgeloof bij de bemanningen… In totaal voerde de bemanning van Mullins 21 opdrachten uit met de 'Ramblin Rebel' alvorens naar de VS terug te keren. (foto Joe Harlick)

Na het vertrek werd er werk gemaakt om hun plaats in te nemen in de formatie, in Squadrons, in Combat Boxes, in Combat Wings en zo in een heuse Task Force. Boven Duitsland werd 'Moon' Mullins's crew zwaar onder het vuur genomen door twee Me-109's en één FW-190 van IV. Sturm/JG 3.

James Knaub: *"Mijn dertiende opdracht was een vlucht naar Halle in de buurt van Leipzig-Merseburg. Tijdens onze heenvlucht werden wij geraakt door vijandelijk vuur en verloren daarbij twee van onze motoren. Door dit ongeval waren wij verplicht de formatie te verlaten. Tijdens dit luchtgevecht werd staartschutter Sgt Barker gewond door een niet geëxplodeerde 20 mm granaat. Hij had een wonde zo groot als een zilver dollar. Ondanks zijn verwondingen kon hij nog een FW-190 neerschieten. Toen ik op de hoogte werd gesteld van Barker's pijnlijke situatie besloot ik hem meteen te gaan helpen. Nadat ik het zuurstofmasker op zijn gezicht had gezet, heb ik hem meegenomen tot in het midden van het toestel om de eerste hulp toe te dienen. Toen ik de broekpijp had afgesneden besloot ik hem een morfinespuit te geven om hem te verlossen van de zware pijn. Maar er was geen enkele morfine in de eerste hulp doos van het vliegtuig. Blijkbaar had iemand alle morfine gestolen…. Ondertussen werd Barker vervangen door Sgt Loomis die zijn plaats had ingenomen in het staartgedeelte van de B-17.*

Door de afnemende snelheid van zijn B-17 gaf Mullins het bevel aan F/O Chaney de bommenlading meteen te droppen. Deze beslissing was cruciaal als ze verder wilde genieten van de protectie van de *combat box*.

Op het ogenblik dat de '*heavies*' op weg waren naar hun doelen in Duitsland, waren 692 jachtpiloten zich aan het klaarmaken voor hun zoveelste escorteopdracht.

'The Unicorns'

Twee gevechtspiloten die op deze 16 augustus escorte leverden, waren Colonel John B. Murphy en Luitenant Cyril W. Jones. Deze twee P-51 piloten maakten deel uit van het 370th Fighter Squadron, 359th Fighter Group. Toen ze om 8u04 waren opstegen van hun thuisbasis East Wretham, Norfolk (station 133), wisten ze nog niet dat ze zouden geschiedenis schrijven.



Piloten van het 370th FS, 359th FG te East Wretham. Rechtstaande, derde van links, Lt. Cyrill. W. Jones en uiterst rechts Col. John B. Murphy. (foto Capt. Rene Burtner)

John 'Byrd' Murphy werd geboren op 20 december 1917 te Charleston, South Carolina. Murphy nam dienst bij de *Army Reserves* en werd benoemd tot tweede Luitenant op 26 juli 1940 te Kelly Field, Texas. Na zijn verplaatsing naar verschillende squadrons, w.o. eentje in Alaska waar hij zijn eerste overwinning had geboekt, verhuisde hij naar de 359th FG in Groot-Brittannië. In totaal schoot hij 6.75 vliegtuigen neer tijdens de Tweede Wereldoorlog. Na de hostiliteiten bleef hij bij de reserve tot in oktober 1964. Murphy kreeg verschillende eretekens zoals de Air Medal, Silver Star en de Distinguished Flying Cross. John Murphy overleed op 17 augustus 1984, veertig jaar nadat hij het eerste operationeel rakettoestel van de luchtvaartgeschiedenis had neergeschoten. Enkele jaren geleden was ik in contact met zijn weduwe Helen Murphy. Dankzij verschillende rapporten van haar ondertussen overleden echtgenoot was het mogelijk om deze overwinning te beschrijven. Dit is een uittreksel van zijn dagboek.

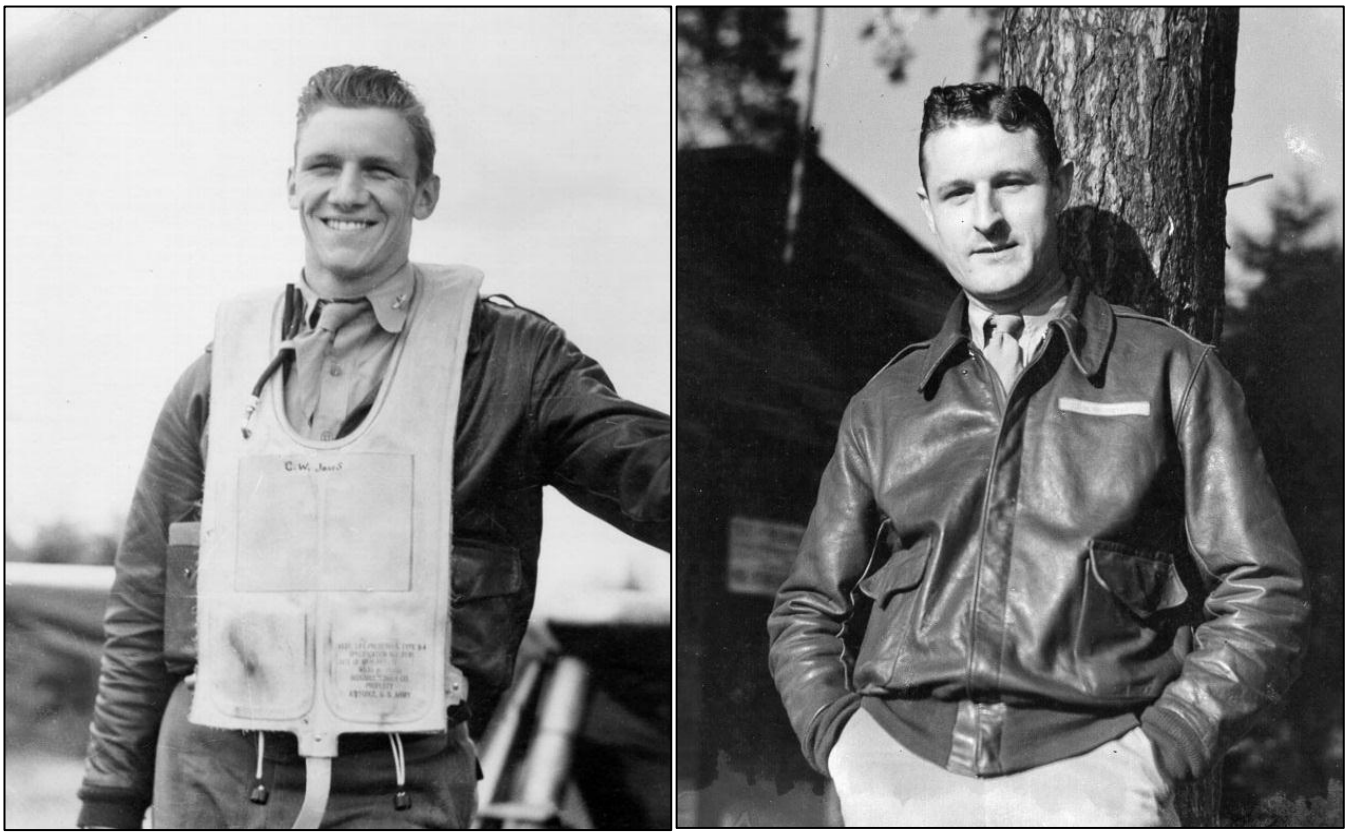
Murphy: "*Ons deel van de show bestaat vandaag uit escorte te leveren aan de B-17's van de Eerste Divisie, een totaal van 360 bommenwerpers. Hun belangrijkste doelen bevinden zich in de buurt van Leipzig, een vliegveld in de buurt van Delizsch en de vliegtuigfabrieken van Siebel gevestigd te Schkeuditz en Halle. Het hoofddoel van de raid van vandaag is het chemisch bedrijf van Bohlen ten zuiden van Leipzig. Op dit stadium van de oorlog zijn de Duitsers erin geslaagd om olie te verwerken vanuit steenkool".*

"Ons squadron heeft als opdracht gekregen een aantal B-17's van de 40th Combat Wing te beschermen tegen vijandelijke jagers. Ons 'rendez-vous point' met de 'Vliegende Forten' is boven Plauen, een stad in de buurt van de Duitse grens met Tsjecho-Slowakije. Deze ontmoetingsplaats heeft wel het voordeel dat het bekend staat als geen gevaarlijke zone voor onze vliegtuigen. Er is namelijk heel weinig kans op vijandelijk FLAK. De meeste kansen om vandaag vijandelijke jagers te ontmoeten zal in de buurt zijn van Hannover. Ons oproep signaal voor vandaag is 'Balance One-Four' . Die van de bommenwerpers 'Vinegrove 1-6, 1-7 en 1-8".

"Zoals vermeld in eerdere briefings moet ik jullie vandaag er terug op attent maken, dat in geen enkel geval, doelwitten op de grond mogen aangevallen worden indien jullie niet zeker zijn dat het wel over Duitse installaties gaat. Op dit stadium van de oorlog is een groot deel van het westelijke front namelijk al in geallieerde handen".

Het squadron onder aanvoering van Lt. Col. Murphy had een afspraak met de '*heavies*' om 10 uur. Zoals afgesproken escorteerden de jachtpiloten de Forten tot boven het doelwit. Op de terugweg zag Murphy om 10u45 een paar '*Jetties*', zoals de Amerikanen de Me-163 noemde, de B-17's heel snel naderen. Samen met zijn '*wingman*', Lt. Cyril W. Jones, besloot hij de raketjagers van dichtbij te gaan bekijken...

Aan boord van een van die raketjagers bevond zich de pas gepromoveerde Lt Hartmut Ryll, *1ste Staffel, I Gruppe/JG 400.*



Lt Cyril 'Jonesie' Jones (links) was de 'wingman' van Lt. Colonel John B. Murphy (rechts) op 16 augustus 1944. (Foto Jim Sterling)

Ryll was samen met vier andere Me-163 piloten enkele minuten voordien opstegen vanuit Brandis. Een van de eerste prooien die op zijn weg verkeerde was de B-17G van 2Lt Laverdiere (305th BG). Al snel kon Ryll een paar voltreffers plaatsen in motor n°1 en n°4 van de Amerikaanse bommenwerper. Tijdens zijn aanval had hij de zijdelingse schutter en de buikschutter van het 'Vliegende Fort' dodelijk getroffen. Nadat hij afstand had genomen van zijn eerste slachtoffer zag hij opeens *'Betty Lou's Buggy',* een beschadigde B-17 die aan de staart vloog van de '*combat box*'.
Verschillende bemanningsleden waren getuige hoe Ryll's raketvliegtuig zich razendsnel bewoog.



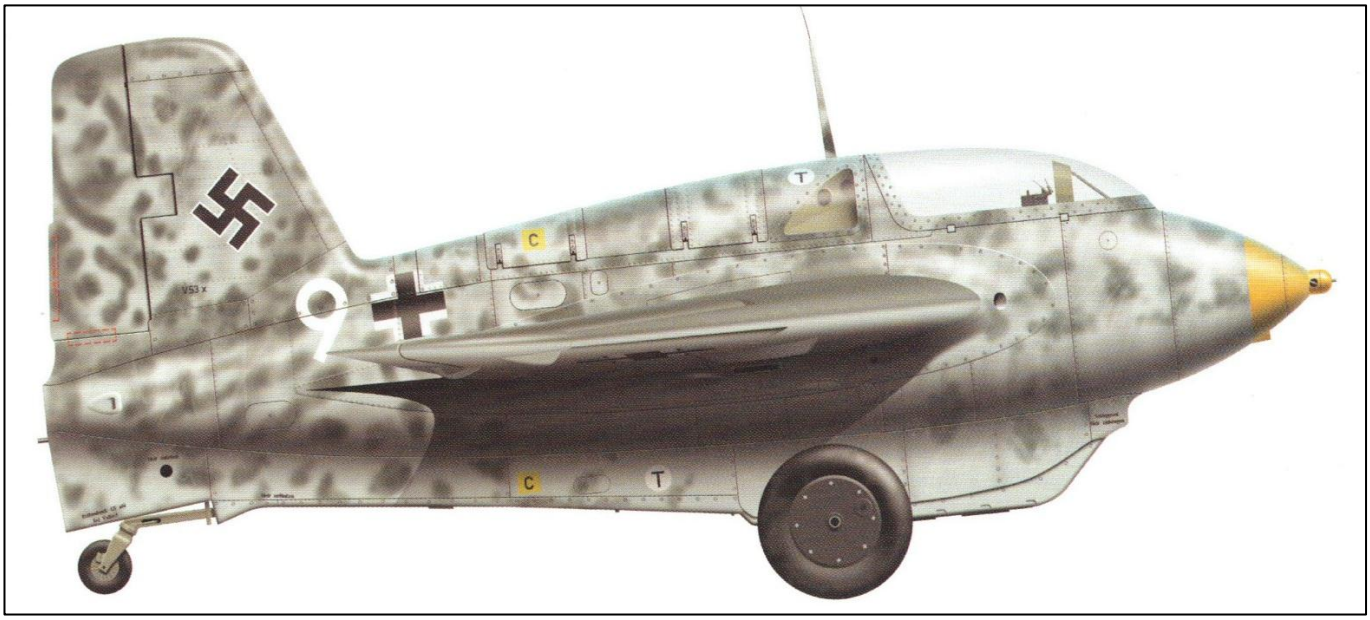
B-17G Betty Lou's Buggy. (foto Joe Harlick)

Mullins: *"Het raketvliegtuig kon je het best vergelijken met een vleermuis. Het had bijna geen romp maar wel een enorme vleugeloppervlakte. Nadat hij doorheen ons squadron had gevlogen ondernam hij een steile klim. Een paar seconden later zag ik geen condensatiestreep meer dus veronderstelde ik dat zijn motor uitgevallen was".*
Knaub: *"Toen de Me-163 ons vliegtuig aan het naderen was riep Loomis door de intercom "hier komt hij aan". Op het zelfde ogenblik begon zowel Mullins en zijn co-piloot Drewery aan de stuurkolom van de B-17 te trekken om een paar wilde bochten uit te voeren. Dit om uit het vizier te blijven van de Duitse piloot. Door die plotse bewegingen werden wij doorheen de romp geslingerd"*
Nadat Ryll doorheen de formatie had gevlogen trok hij zijn raketvliegtuig omhoog om zich te plaatsen aan de achterzijde van de '579'. Ryll liet enkele salvo's los op de B-17 maar kon geen noemenswaardige schade toebrengen aan '*Betty Lou's Buggy*'. Nadat de '*witte 11*' de rechterzijde van de B-17 aan het voorbij vliegen was, vroeg Sgt Blackburn de piloot de linker vleugel naar omhoog te zwenken om zo meer kans te hebben om de Me-163 te treffen. Juist op dit ogenblik beval Chaney aan Blackburn zijn vuurwapens te doen zwijgen omdat een P-51 in de buurt was.

Murphy: " *Ik was de bommenwerpers aan het escorteren ten zuidoosten van Leipzig op een hoogte van 27.000 voeten toen ik plotseling een witte condensatiestreep snel zag naderen aan de achterkant van de bommenwerperstroom. Ik wist meteen dat de witte condensatiestreep behoorde tot een straalvliegtuig doordat het zo snel bewoog. Doordat zijn snelheid en hoogte in zijn voordeel was wist ik dat ik geen enkele kans maakte om hem in te halen. Ondertussen had ik een achtergebleven B-17 opgemerkt op 25.000 voet die alleen vloog ten oosten van Leipzig. Ik besloot om naar het 'Vliegende Fort' toe te vliegen met de gedachte dat dit wel een doelwit kon worden van het Duits rakettoestel. Nog voor ik de kans had om de B-17 te naderen was het raketvliegtuig al naar de B-17 gevlogen tot op een afstand van 450m. Toen het raketvliegtuig onder de bommenwerper had gevlogen en lichtjes aan het optrekken was, opende ik het vuur op een afstand van 300m. Ik bleef schieten totdat ik hem voorbij had gevlogen. Ik kon een paar voltreffers plaatsen op de linker kant van de romp. Om zelf niet in het vizier te komen van het raketvliegtuig besloot ik een scherpe bocht naar links uit te voeren. Tijdens mijn manoeuvre verloor ik het zicht over het Duitse vliegtuig en mijn 'wingman' Lt Jones. Lt Jones vertelde later dat hij de Duitser had achtervolgd en de fatale schotten had afgevuurd op de cockpitkap van de Me-163".*



Een zeldzame foto afkomstig van de 'gun camera' van de P-51D CS-K (44-13966). Het toont duidelijk de achtervolging die Murphy uitvoerde op de Me-163. (via Helen Murphy)



Me-163 BV-53 'witte 9' I./JG400 van Uffz. Kurt Schiebeler die eveneens actief was op 16 augustus 1944

"Ondertussen had ik een andere 'jettie' aan mijn linker zijde opgemerkt. Het vliegtuig was begonnen aan een lichte duikvlucht. Toen ik het toestel tot op een 200m was genaderd besloot ik mijn mitrailleurs in gang te stellen. Mijn kogels doorzeefden de romp van het raketvliegtuig op heel zijn lengte. Delen van het vliegtuig begonnen af te vallen en even later explodeerde het toestel. Ik kon een vieze chemische geur ruiken tot in de cockpit van mijn vliegtuig. Grote delen van het raketvliegtuig werden losgerukt en vielen naar beneden. Mijn beslissing was om dit gedeelte te volgen maar toen ik opmerkte dat er nog een ander raketvliegtuig in de buurt was en dat mijn benzinemeter aan de lage kant was besloot ik naar huis te gaan"

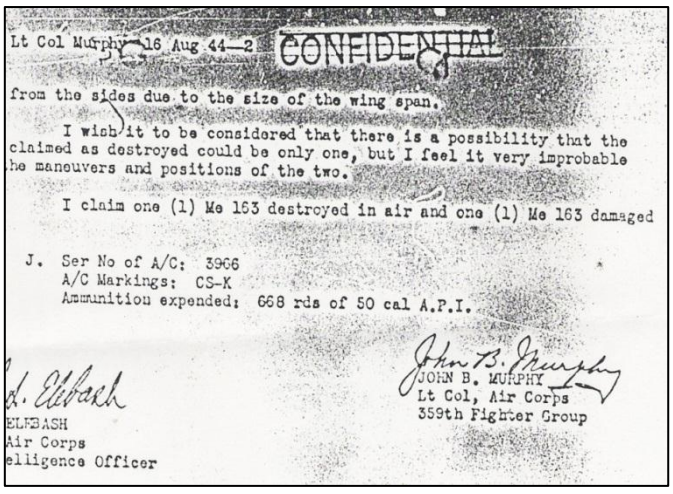
Tijdens de '*de-briefing*' vertelde Murphy nog het volgende: *"Mijn eerste indruk toen ik het raketvliegtuig zag was dat ik stil stond in de lucht. Het was hopeloos om het toestel te achtervolgen. Ik had het geluk gehad om hem te treffen omdat mijn curiositeit tot bij hem had gebracht. Het is heel moeilijk om de snelheid in te schatten omdat het heel variabel was. De meeste kansen om hem te treffen is volgens mij het te beschieten vanuit de onderkant. Door zijn grote vleugeloppervlakte is het zicht van de piloot heel beperkt en dus heel kwetsbaar".*

Zoals eerder vermeld kon de '*wingman*' van Murphy, Lt Cyril W. Jones, eveneens een Me-163 vernietigen. Toen Murphy de achtervolging had gestaakt op Ryll's raketvliegtuig besloot Jones aan boord van zijn P-51 '*Dora Dee*' het beschadigde raketvliegtuig verder te achtervolgen. Nadat Jones een paar dodelijke voltreffers had afgevuurd op Ryll's vliegtuig verloor Jones even het bewustzijn wegens de snelle duikvlucht.

Duitse archieven vermelden later, dat het toestel van Ryll (WK. Nr 163100) crashte om 10u52 te Bad Lausick ten oosten van Leipzig. Alle pogingen om het wrak te bergen werden gestaakt toen het duidelijk werd dat het vliegtuig te diep in de grond was geboord.

Hauptmann Robert Olejnik: *"Op een hoogte van 6500 feet en door zijn afnemende snelheid was Ryll een gemakkelijke prooi voor de P-51 piloten. Op de grond waren we getuige van de akelige positie waar Ryll zich bevond. Een poging om hem te verwittigen via de radio bleef zonder antwoord. Toen wij getuige waren van zijn verticale duik naar de grond toe, konden wij zijn lot voorspellen. Met een snelheid van 600mph crashte de Me-163 neer op een kilometer of zes in de buurt van Brandis. Doordat de grond zo zacht was, doorboorde het toestel meer dan 10meter de grond in. Alle pogingen om het wrak eruit te halen werden na een tijdje gestaakt. Het enige onderdeel dat geborgen werd was het hoofdstuk in metaal die de piloot moest beschermen tegen vijandelijke kogels. Die plaat werd doorboord door een 0.50 kogel ter hoogte van het hoofd..."*

Toen John Murphy en Cyril Jones de twee eerste officiele overwinningen hadden geboekt op het nieuwste wapen van Hitler, genoten de twee van talrijke persartikels in verschillende dagbladen en militaire kranten zoals de *'Stars and Stripes'.*



Lt Col Murphy 16 Aug 44—2 CONFIDENTIAL

from the sides due to the size of the wing span.

I wish it to be considered that there is a possibility that the claimed as destroyed could be only one, but I feel it very improbable he maneuvers and positions of the two.

I claim one (1) Me 163 destroyed in air and one (1) Me 163 damaged

J. Ser No of A/C: 3966
A/C Markings: CS-K
Ammunition expended: 668 rds of 50 cal A.P.I.

JOHN B. MURPHY
Lt Col, Air Corps
359th Fighter Group

ELBASH
Air Corps
elligence Officer

Boven: Uittreksel van het rapport van Lt. Col. John Murphy i.v.m. het vestigen van een overwinning tegenover de Me-163B. (US Air Force)

Toen James Knaub het verhaal van deze 16e augustus jaren later aan zijn kinderen vertelde, was het voor de oude man een heel emotioneel moment. Hij was zich ervan bewust dat hij zijn leven te danken had aan de twee jachtpiloten van de 359th *Fighter Group,* die de aanval van de Me-163 op tijd hadden kunnen verhinderen. Voor Cyril Jones zou de oorlog minder goed aflopen.

'Dora Dee'

Op het ogenblik van zijn overwinning op het raketvliegtuig was Lt Cyril Jones een van de jongste piloten die bij de 359th FG vloog. Op 9 augustus had hij zijn eerste Me-109 neergeschoten in de buurt van Gunzburg.
Jammer genoeg crashte de jongeman op 12 september 1944 in de bossen nabij het vliegveld van Coburg ten zuidoosten van Meiningen, Duitsland. Tegen de orders in, besloot Jones en een paar andere piloten van 359th FG het vliegveld van Coburg te beschieten. Bij zijn eerste 'strafing' kon Jones drie vliegtuigen aan de grond vernietigd met zijn boordwapens. Toen hij een tweede passage wilde uitvoeren verloor hij opeens de controle over zijn P-51.
De lokale bevolking wist dat er zich in de vallei zogeheten 'luchtgaten' bevonden en ook veel voorkomende stijg en daalwinden en turbulentie heerste. In de jaren twintig hadden daardoor veel ongelukken plaatsgevonden. Voor een Mustang met zijn 1600 Pk motor konden deze omstandigheden weliswaar geen problemen opleveren. Op zondag 12 september 1944 speelde deze factor wel mee. Tijdens zijn tweede duikvlucht over het vliegveld, mitrailleerde Jones enkele gecamoufleerde vliegtuigen en schoof hij bij het optrekken van zijn '*Dora Dee*' over de Bausenbergse bomen.
Hierdoor verloor '*Jonesie*' de controle over zijn Mustang die steil de hoogte inschoot. Nadat de vleugels van zijn jachtvliegtuig alle draagkracht hadden verloren, crashte hij neer een paar seconden later. Hij overleefde de klap niet. Jones werd begraven in Coburg maar werd op 11 januari 1946 ontgraven en overgebracht naar Nuremberg.
Hij werd later herbegraven op het kerkhof van St-Avold in Frankrijk waar hij tussen 10489 overleden Amerikanen zijn finale rustplaats heeft gevonden. Jones werd geboren in 1921 te Athens, Tennessee. In totaal boekte hij 6 overwinningen w.o. vier op 12 september 1944. Hij werd gedecoreerd met de *Air Medal with 2 Oak Leaf Clusters*, *Purple Heart*, *French Croix de Guerre.*



De jongeman ligt vandaag begraven in het Lorraine Cemetery te St Avold, Frankrijk, ***Plot E Row 6 Grave 19****. (auteur 2006)*

Voor een nieuwe overwinning van de Amerikaanse Luchtmacht tegenover de Me-163 moest de legerleiding wachten tot 2 november 1944. Op Allerzielen van het zesde oorlogsjaar boekte Capt. Fred W. Glover de tweede overwinning op een raketvliegtuig. '*Freddie*' Glover maakte deel uit van de legendarische 4th Fighter Group. Maar dit is een ander verhaal…

De langste vlucht ooit … in een Cessna 172!

Door Barry Meek (vertaald en bewerkt door Lothair Vanoverbeke)

Vorige zomer vloog ik onder contract een job waarbij de gemiddelde vluchtduur per dag zowat vijf uur was. Er waren echter ook enkele dagen die me voor tien uur in de lucht hielden, wel onderbroken door een tussenlanding voor het bijtanken. Bij slecht weer werd er uiteraard niet gevlogen of korte vluchten van twee of drie uur gemaakt. Piloten doen hun job omdat ze hem graag doen. Maar na enige dagen van tien uur non-stop vliegen, wordt ook die graag gedane job slopend. Het lawaai, de hitte, de trillingen, de mentale en fysische vermoeidheid, eisen een enorme tol van lichaam en geest. En toch … Stel u voor, een verblijf van meer dan twee maanden in een Cessna 172! Vierentwintig uur per dag zonder zelfs maar te landen om bij te tanken! Dat is nu precies wat twee piloten in 1958 deden boven de woestijn van Californië en Nevada. Toen vestigden Bob Timm en John Cook het wereldrecord langdurig vliegen door met hun Cessna 172, bijna 65 dagen airborne te blijven. De vlucht was een publiciteitsstunt gesponsord door het Hotel Hacienda uit las Vegas.



De Cessna 172 Skyhawk is een door één propeller aangedreven vliegtuig met een bovenliggende vleugel. Het heeft vier zitplaatsen. Het eerste exemplaar werd in 1957 gebouwd en het vliegtuig is nog steeds in productie. Ondertussen zijn er meer dan 43.000 geleverd waardoor dit 's werelds meest geproduceerde vliegtuig is. Waarschijnlijk is het ook wereldwijd het meest gebruikte lesvliegtuig. De Cessna 172 heeft een maximumsnelheid van 228 km/u op zeeniveau. De Cessna 172 wordt geleverd met ofwel een motor van Lycoming ofwel een motor van Teledyne Continental. Er bestaat ook een variant die op het water kan landen.

Timm, een gepassioneerd piloot, werkte in het Hotel Hacienda en droomde ervan het wereldrecord langdurig vliegen op zijn naam te brengen door met zijn vliegtuig langer dan wie ook in de lucht te blijven. Zijn argument dat dergelijke prestatie een hoop publiciteit voor het hotel zou brengen, overtuigde zijn baas de vlucht te sponsoren. Een standaard Cessna 172 werd aangekocht en volledig voor die vlucht heringericht. De Continental motor bleef grotendeels ongewijzigd, al werden er twee olie systemen, filters en een 95 gallon (+/- 360 liter) benzinetank bij gemonteerd. Er werd gezorgd dat de olie kon ververst worden zonder dat de motor moest worden uitgeschakeld. Het volledige interieur van de Cessna werd verwijderd en heringericht en voorzien van een matras en een wasbekken. De deur rechts werd inklapbaar gemaakt om de copiloot gemakkelijk de winch te laten bedienen waarmee de bevoorrading kon worden binnengehaald. Het waren vooral het bevoorraden en bijtanken van het vliegtuig die het moeilijkste deel van de operatie zouden worden.



Tweemaal per dag moest de Cessna laag boven een snel rijdende truck vliegen van waarop een slang werd binnen gehesen om de benzinetank te vullen met 95 gallons avgas (aviation gasoline). Voedsel, water en andere bevoorrading zouden van uit een racende T Bird worden opgehaald.

De Ford Thunderbird was een automodel van Ford dat in 1955 geïntroduceerd werd. Het was een sportieve luxewagen die niet bedoeld was om mee te racen, maar meer om gewoon mee te cruisen.

Drie pogingen mislukten door mechanische problemen en meningsverschillen tussen Timm en de co piloot. Een nieuwe piloot, John Cook, ging akkoord om met Bob de ultieme recordpoging te vliegen. De twee vrienden konden goed met mekaar opschieten en ook de 172 bleek nu in 'topvorm' te zijn om de meer dan 1550 uren ononderbroken in de lucht te blijven.



Links Bob Timm, rechts John Cook

Op donderdag 4 december 1958 stegen Timm en Cook op van McCarran Airport in Las Vegas, het belangrijkste vliegveld voor Las Vegas en Clark County in de Amerikaanse staat Nevada. Direct na hun take off moesten ze hun Cessna boven een meerijdende truck vliegen. Van op de truck werden hun beide banden wit geschilderd, een methode om te bewijzen dat ze met hun toestel nergens een tussenlanding hadden gemaakt om te rusten of eventuele herstellingen te laten uitvoeren. Twee maanden weg van huis, familie, vrienden en comfort, is een lange periode. Daarom was er, naast de automatische piloot, in de Cessna een radio voorzien om het contact met de familie te verzekeren. Een tweede radio was er om met de mechanici op de basis te spreken, maar ook met het Hacienda Hotel waar in de lobby een monitor stond opgesteld. Dat laatste maakte uiteraard deel uit van de publiciteits campagne voor het hotel. Bob en John vlogen en sliepen volgens een beurtrol in shifts van vier uur. De vliegers geraakten vlug gewoon aan de routine en op Kerstdag was de operatie halfweg.



Op 25 december werd hen dan van op de truck een kerstmaal met kalkoen opgegeven, volledig bereid door het keukenpersoneel van het Hotel Hacienda.
Verveling en vermoeidheid bleken hun grootste vijanden. Op een nacht waren beiden in slaap gesukkeld. Het toestel vloog autopiloot en hield zijn zuiderse koers steevast aan tot het bijna in Mexico belandde. Toen Timm na bijna twee uur ontwaakte, had hij vlug door dat ze een verkeerde koers voeren en stuurde opnieuw bij. Op dag 40 viel plots het verwarmingssysteem uit. Ook in de woestijn kunnen winternachten zeer koud zijn en dus moesten Bob en John zich voor enkele dagen in dekens wikkelen om de koude nachten door te brengen. De herstelling kon pas gebeuren nadat ze van op de truck reservestukken mochten ophijsen. Naarmate het einde van de reis naderde begonnen beide piloten mekaars werk te controleren, dit gewoon uit vrees dat een menselijke fout hen wel eens het record kon kosten. Elke procedure, beslissing en beweging werd heel secuur gepland en besproken. Het vorige record was 50 dagen en toen die dag voorbij was, besloten beiden zolang mogelijk door te vliegen. Uiteindelijk landden ze meer dan twee weken later. Het feit dat hun motor begon te verbranden en zoveel kracht verloor waardoor het bijna onmogelijk werd om met een volle tank nog hoogte te houden, maakte verder vliegen te gevaarlijk. De lijst van gehavende onderdelen bestond verder uit de generator, de verwarming, de tachometer, de elektrische benzinepomp, de benzinemeter en de winch. Het was een geweldige prestatie voor zowel mens en machine, 64 dagen en twee en twintig uur in de lucht.



V.l.n.r. John Cook, Bob Timm, acteur Preston Foster & Hacienda eigenaar Doc Bayley.

Bob Timm stierf onverwacht in 1978. John Cook overleed in 1995. De Cessna 172 werd verkocht aan een Canadees piloot, maar belandde uiteindelijk weer in Nevada en hangt nu aan het plafond in de hall van McCarran International Airport. Het volledige relaas van deze vlucht en het nog steeds staande record, is te bezichtigen en te lezen op de display tentoongesteld in het Howard W. Cannon Aviation Museum op dezelfde luchthaven.



Deel van de display over de recordvlucht in het Howard W. Cannon Aviation Museum.



Hacienda Cessna aan het plafond in de hall van McCarran International Airport.



FAS-ACTIVITEIT

F-16: van jongensdroom tot dagelijkse realiteit

Multi-mediale voordracht door Cdt-Vl Davy “Blanky” Blancquaert (349 (F) Sqn)

Vrijdag 5 april 2013, Barco, Noordlaan 5 8520 Kuurne

Heikki Deschacht

In januari 2011 organiseerde FAS een voordrachtavond over het (test)vliegen met de Airbus A380, gegeven door testpiloot Xavier Lescue. Gezien het enorme succes van dat initiatief besloot het bestuur in 2013 een gelijkaardig evenement op touw te zetten. Ook voor deze gelegenheid kon het bestuur een spreker strikken die ons een boeiende uiteenzetting kan geven met betrouwbare informatie uit eerste hand: Cdt-Vl Davy “Blanky” Blancquaert, F-16 piloot met meer dan 1700 uur achter de kiezen.

De voordracht

Davy behaalde de felbegeerde vleugels op Alpha Jet in 2002. De voortgezette opleiding en conversie naar F-16 duurde vervolgens tot 2004. Sedertdien maakt hij deel uit van het 349 (F) Sqn in Kleine Brogel. Tijdens zijn loopbaan nam hij naast de talrijke internationale oefeningen ook deel aan ontplooiingen van zijn squadron in Litouwen, Afganistan en recentelijk in Griekenland naar aanleiding van de omwenteling in Libië.

Davy was reeds van jongsbeen af gefascineerd door het vliegen. Het traject dat hij afgelegd heeft van kandidaat-piloot tot zijn huidige rol in het squadron geeft een beeld van waaraan jongeren met een vliegdroom zich kunnen verwachten. Dat leren niet eindigt bij het afstuderen is waar voor veel opleidingen en beroepen, en niet in het minst voor piloten. Davy schetst ook een beeld van het opleidingssysteem dat de expertise van onze piloten niet alleen op peil houdt, maar ook aanscherpt met het oog op het maximaliseren van vliegveiligheid en inzetbaarheid.

Gezien zijn jarenlange ervaring is hij ook perfect geplaatst om de tip van de sluier te lichten over enkele technische aspecten omtrent het gebruik van de F-16 in de rol die het vliegtuig vandaag de dag speelt. Bijvoorbeeld leren we wat de Mid-Life-Update (MLU) en andere technologische snufjes brengen voor de piloot van vandaag en wat dit betekent voor de inzet van onze vliegtuigen in het kader van internationale ontplooiingen.

Bij de ontplooiing van een handvol F-16’s komt veel meer kijken dan enkel de vliegtuigen en piloten ter plaatse brengen. Daarom tracht de voordracht ook een beeld te schetsen van de enorme logistieke impact die zo’n ontplooiing met zich meebrengt.

Uiteraard zal er die avond ruimte zijn om uw prangende vragen omtrent het vliegen met F-16 aan deze expert ter zake voor te leggen.

Het goede doel

De avond omtrent A380 twee jaar geleden mochten we met terechte trots afsluiten met een opbrengst van € 1600 voor het Kinderkankerfonds. We steunen deze keer opnieuw het Kinderkankerfonds, nu in samenwerking met het 349 (F) Sqn. De nauwe relatie die de FAS doorheen de jaren met dit squadron opgebouwd heeft krijgt zo gestalte in een concrete gemeenschappelijke doelstelling. De fundraising voor het goede doel hangt grotendeels af van de vrijblijvende tombola waarmee ook dit jaar tal van mooie en unieke prijzen te winnen zijn. Een goed boek, een VIP bezoek aan Kleine Brogel en initiatievluchten zijn maar enkele van de aantrekkelijke prijzen die ook dit jaar weer tal van luchtvaartharten zal laten jubelen.

De vzw Kinderkankerfonds heeft tot doel de lichamelijke en geestelijke gezondheid te bevorderen van kinderen met kanker, de sociale situatie te verbeteren van het betrokken kind en het gezin waarin het opgroeit en wetenschappelijk kankeronderzoek te ondersteunen. De vzw realiseert deze doelstellingen middels concrete projecten met tastbaar resultaat. Om enkele voorbeelden aan te halen:

- thuiszorgprojecten zodat kinderen van thuis uit de strijd kunnen aanbinden tegen hun ziekte in plaats van in het ziekenhuis,
- zinvolle opvang van broertjes en zusje in het ziekenhuis terwijl de ouders bij het zieke kind zijn,
- aankoop van laboratorium materiaal ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek dat helpt om de ontwikkeling van kanker bij kinderen in een heel vroeg stadium vast te stellen waardoor de kansen op genezing aanzienlijk toenemen

De werking van de vzw wordt grotendeels gestuurd door medische experten (voornamelijk verbonden aan UZ Gent) en ouders van patiëntjes. Dit is ongetwijfeld een belangrijk deel van de succesformule om de juiste prioriteiten te leggen in de besteding van de verworven fondsen, waaraan de FAS graag een bijdrage wil leveren.

Praktisch

Net als vorige keer stelt de Vlaamse technologiereus Barco haar faciliteiten ter beschikking voor deze avond: Barco, Noordlaan 5, 8520 Kuurne.

Vrijdag 5 april 2013, deuren open om 19u00, voordracht start om 19u30.

In tegenstelling tot vorige keer is er geen inschrijving vereist.

Deelname 5€, te betalen bij inkom. Hierbij is voor FAS-leden een consumptie inbegrepen (bij vertoon van lidkaart).

De kans bestaat dat Davy omwille van operationele verplichtingen vervangen wordt door één van zijn collega’s. Desgevallend blijft de opzet van de avond dezelfde.

Meer info: fas-info@hotmail.com

Met dank aan

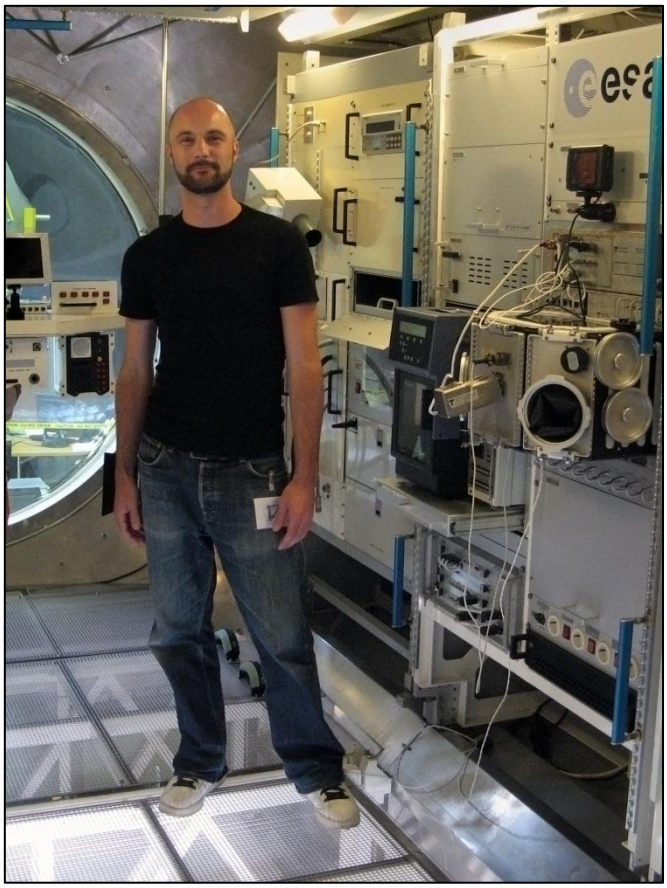
- 349 (F) Sqn
- Defensie
- Barco n.v.
- Kortrijk Flying Club v.z.w.

RUIMTEVAART

Belg aan het hoofd van HI-SEAS Marssimulatie

Nicky De Munster

Heel binnenkort gaat in Hawaii, op de flanken van de grootste vulkaan ter wereld de Mauna Loa, de vier maand durende HI-SEAS Marssimulatie van start. Hi-SEAS staat voor Hawaii Space Exploration Analog and Simulation. Hoofddoel in dit analoge space project is het uittesten van een nieuwe voedselstudie waarbij de 'ruimtevaarder' meer vrijheid krijgt in het bereiden van het voedsel, of beter, het voedsel grotendeels zelf mag klaarmaken om de zogenaamde 'menu fatigue', die al te vaak bij ruimtevaarders optreedt, zoveel mogelijk te vermijden. Het projectidee werd bedacht door wetenschappers van de Cornell Universiteit van Hawaii onder leiding van Jean Hunter, *Associate professor of biologica land environmental engineering*. Jean Hunter is al jaren betrokken bij gelijkaardige voedselstudies op het Mars Desert Research Station in Utah, waar reeds geruime tijd analoge Marssimulaties plaatsvinden. HI-SEAS wordt gefinancierd door het NASA Human Research Program dewelke een onderdeel is van het NASA Human Exploration & Operations Directorate die haar onderzoek concentreert op een aantal risico's die gepaard gaan met langdurige ruimtemissies. De meeste van deze risico's kunnen op aarde in een analoge omgeving onderzocht worden, zoals ook het voedselproject van HI-SEAS. Voor sommigen is dit misschien geen wereldnieuws, ware het niet dat de Belg Angelo Vermeulen (40), bioloog, ecoloog en kunstenaar, niet alleen deel uitmaakt van de zeskoppige bemanning, maar tevens werd gevraagd de rol van commandant op zich te nemen. Het parcours die hij tot deze selectie bewandelde waarvan het laatste deel in een ware stroomversnelling verliep, mag je gerust indrukwekkend noemen. Hij ontving tal van prijzen voor zijn kunstprojecten, werd door ESA gevraagd mee te denken over toekomstige life support-systemen en werd onlangs verkozen tot TED Fellow. TED is een non-profit organisatie gewijd aan het verspreiden van ideeën inzake Technology, Entertainment en Design. Dat hij op jonge leeftijd reeds geïnteresseerd was in biologie en ruimtevaart blijkt uit het feit dat hij als 12-jarige knaap zijn eerste wetenschappelijk tijdschrift publiceerde op zijn toenmalige school, het college te Sint-Niklaas. Het blad, die hij verkocht aan zijn medeleerlingen, stond toen al vol met biologie- en ruimtevaartartikels. Zijn eerste artikel: 'De ontwikkeling van ruimtepakken voor astronauten'. Nochtans was het in eerste instantie nooit de bedoeling geweest om kunst te verenigen met wetenschap en ruimtevaart, maar eerder een gevolg van zijn interesses. Tussen de nog lopende Art-projecten en HI-SEAS voorbereidingen door, vond Angelo Vermeulen nog even de tijd voor een gesprek in zijn thuisbasis te Sint-Niklaas.



In de Europese Columbus module te ESTEC Noordwijk. Samen met ESA nadenken over de toekomst van Life Support in ruimtevaart.

HI-SEAS de selecties

Begin vorig jaar lanceerde de Cornell University Hawaii via het internet een oproep naar kandidaten om deel te nemen aan een vier maand durende voedselstudie ondersteund door NASA. De eerste selectie vond plaats op basis van achtergrond, motivatie en een eigen onderzoeksvoorstel. Bijna 700 kandidaten schreven zich in waar er maar zes plaatsen voor handen waren. Een eerste evaluatie bracht het aantal terug tot 150 kandidaten en een tweede naar een 35-tal. Waarna een grondig interview volgde via Skype dat werd opgenomen en achteraf geanalyseerd. Dit bracht het aantal terug naar negen kandidaten. Met deze negen werd een eerste teambuilding aangevat in en rond Cornell met als doel de groepsdynamiek uit te testen. Op basis hiervan zijn dan uiteindelijk zes *prime* en drie *back-ups* gekozen. Enkele weken later werd aan Angelo Vermeulen gevraagd of hij de positie van commander op zich wou nemen. *"Wat wel uniek is aan deze missie is dat er een grote vorm van autonomie is wat betekent dat de*

rolverdeling volledig door onszelf moet bepaald worden. Hier wordt dus niet alles op voorhand beslist, ook de leefregels in de hab moeten we zelf bepalen. Enkel de functie van commander werd dus op voorhand vastgelegd". Angelo liet hierbij niets aan het toeval over en nam onmiddellijk uitgebreid contact op met elk bemanningslid, ook de back-ups, waarbij hij polste naar hun wensen. Hij bracht dit in kaart en stelde op basis hiervan een rolverdeling voor. *"Hierbij viel het op dat de missie-organisatoren een goede selectie hadden gemaakt waardoor alle posities mooi waren ingenomen".*

HI-SEAS het project

Het project zou aanvankelijk in maart 2013 van start gaan maar is een maand verdaagd. De bouw van de habitat liep wat vertraging op. De precieze locatie van de habitat is tot nog toe geheim gehouden maar wat wel vaststaat is dat het op de flanken van de Mauna Loa zal zijn. In tegenstelling tot het Mars Desert Research Station in Utah wordt dit een mobiele hab, wat wil zeggen dat hij enkel tijdens het experiment daar mag geplaatst worden. *"Het wordt een Buckminster Fuller Dome of Geodesic Dome met één verdieping met boven de slaapplaatsen. Het voordeel van dit soort koepels is dat je met een minimum aan materiaal een maximum aan ruimte kan benutten. Er zal een airlock voorzien worden en er zal gebruik gemaakt worden van geavanceerde Hazmat suits om naar buiten te stappen".*

Het hoofddoel van het project is uiteraard de voedselstudie maar in tegenstelling tot het MDRS-project mogen hier geen groenten gekweekt worden voor consumptie. *"De specifieke voedselstudie is gericht op ingrediënten en voeding die je ongekoeld heel lang kan bewaren. De crew krijgt wel de beschikking over een heel klein koelkastje voorzien om leftovers te bewaren maar niet om voorraden aan te leggen. De uitdaging is eigenlijk om gedurende vier maanden te overleven met dit zogenaamd shelf stable food. Je kan het niet vergelijken met astronautenvoeding omdat deze reeds op voorhand is klaargemaakt. In deze vernieuwende studie gaat men uit van het idee om het voedsel zelf te koken en te bereiden en dit biedt op zich tal van voordelen. Hierbij probeert men o.a. het 'menu fatigue' effect te bestrijden. Gebleken is dat astronauten bij langdurige ruimtevluchten nogal vlug het eentonig klaargemaakt voedsel beu worden. Aan de andere kant biedt het koken ook sociaal psychologische voordelen omdat dit een gezonde groepsdynamiek creëert. Dit heeft men eigenlijk nog nooit uitgetest in ruimtevaart, wij zijn eigenlijk de eerste groep die dit op een ernstige wetenschappelijke manier zal doen. En de reden hiervoor is dat dit natuurlijk heel veel tijd, energie en water kost. Het is uiteraard veel gemakkelijker om kant en klare maaltijden mee te sturen. De primaire focus zal dus liggen op het opmeten van tijd, energie en water die het koken vergt. Langs de andere kant is men ook heel erg geïnteresseerd in de evolutie van ons voedingspatroon gedurende de tijd dat het project duurt en wil men ook onderzoek doen naar reukvermogen en smaakzin. Maar de voedselstudie is eigenlijk maar één aspect van het onderzoek. Daarnaast is er ook het persoonlijk onderzoek, elk crewlid voert zijn eigen onderzoeksproject uit. Zo zal ik me samen met onze robotica engineer Simon Engler, bezighouden met Remote Space Farming. Het wordt een eigen gesloten systeem die zal bestaan uit vier units verbonden met een centrale pier. De crew zal de space farm onderhouden aan de hand van twee robotarmen en twee rovers waarbij de sturing zal gebeuren aan de hand van Remote control via het internet. De vier units zijn voorzien om wanneer één unit uitvalt de andere unit dit kan repareren. De space farm zal niet in de omgeving van de hab worden opgesteld, maar wellicht op een ander eiland worden geplaatst. Men wil hier onderzoek doen naar de haalbaarheid van tele-operated farming, wat vrij nieuw is. En tenslotte is er nog Opportunistic research, dewelke onderzoek is die we voor andere agentschappen en instellingen moeten doen. Hierbij heb ik overleg met ESA".*

De toekomst van ruimtevaart

Van 12 tot 26 januari kreeg de crew nog een extra training in het Mars Desert Research Station in Utah. Of zoals Angelo het verwoordt *"een simulatie van een simulatie"*. Bedoeling was hier uiteraard om de voedselstudie uit te testen en een eerste dataverzameling te doen.



Angelo Vermeulen tijdens zijn Marssimulatie in Utah van januari ll.. (Foto Kate Green)

Het station kreeg hiervoor een grondige opknapbeurt. Begin april wordt dan HI-SEAS opgestart.Of hij daarna nog zal deelnemen aan gelijkaardige simulaties weet hij eigenlijk nog niet maar één punt staat vast, samen met kunst zal hij zich blijven engageren voor ruimtevaart, want die passie is veel te groot.

Tot slot vroeg ik hem hoe hij de toekomst ziet met ruimtevaart en dus ook Mars. *"We moeten absoluut mensen sturen naar Mars, maar of wij daar aan terraforming moeten doen is een andere vraag. Het is een*

zeer intrigerend concept maar ik ben er eigenlijk geen voorstander van, het is te radicaal. Want waar haal je eigenlijk het recht vandaan om een plek zo radicaal te gaan veranderen. Voor mij is dit een brug te ver. Maar hoe dan ook als men er mensen naartoe zal sturen dan zal dit gepaard gaan met een vorm van kolonisatie. Maar om dan heel die planeet te gaan wijzigen, dat vind ik niet nodig. Ik zie wel een toekomst van outposts, maar die dan semi permanent kunnen bewoond worden. Dit zullen volgens mij de eerste stappen zijn. Om daar nu werkelijk een hele stad of samenleving te gaan opbouwen, dat zie ik niet onmiddellijk gebeuren. Ik denk ook dat de eerste outposts op de maan zullen gebouwd worden en in een volgende stap zie ik niet zozeer een bezoek aan Mars maar een deep space station op een Lagrangepunt. Waardoor men eigenlijk een astronaut kan testen op hoe het is om in deep space te leven i.p.v. in het ISS dat zich eigenlijk nog heel dicht bij de aarde bevindt. Het ISS heeft tal van voordelen en is absoluut een waardevol station, maar de volgende stap lijkt mij wel een deep space station. De Amerikanen zijn ook enorm voorstander van een asteroïde-missie, maar daar zijn niet alle landen het ermee eens. Heel veel landen willen eigenlijk terug naar de maan. Deze discussie is nog steeds aan de gang. Maar als voorbereiding naar Mars zie ik dus deze drie opties, de maan, een deep space station of een asteroïde bezoeken. Het is volgens mij best mogelijk dat die drie dingen parallel zullen gebeuren door verschillende landen. Pas dan zal Mars mogelijk zijn".

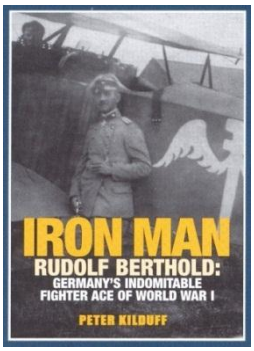
Crew	Background	Projecten
Dr. Yajaira Sierra-Sastre (Puerto Rico)	Materials scientist & educator	Nano materialen, antibacteriële effecten van nano materialen, outreach naar Latijns Amerikaanse gemeenschap
Angelo Vermeulen België	Biologist, space researcher, virtual artist	Biologie
Simon Engler (USA)	Astrophysics & Mathematics Robotica engineer	Robotica
Kate Greene (USA)	Science and technology journalist Filmmaker	Slaappatronen, lichtimpact, wetenschappelijke outreach met wetenschappelijke tijdschriften
Dr. Sian Proctor (USA)	Geology professor	Geologisch onderzoek, educational outreach met online platform naar jongeren en publiek
Dr. Oleg Abramov (Rusland)	Biologist, planetary science	Geologie



AVIATIONBOOKREVIEWS

IRON MAN

Lothair Vanoverbeke



In november ll. verscheen bij de Engelse uitgeverij Grub Street, bekend om zijn boeken over militaire geschiedenis, Peter Kilduff's derde boek in de reeks over de Duitse azen uit WO I. Na Carl Degelow en Herman Göring, komt nu Rudolf Berthold aan de beurt. Als een van de succesvolste Duitse jachtpiloten behaalde hij veertig erkende overwinningen. Na zijn zesde luchtgevecht werd hij neergehaald en overleefde. Hij kwam ook heelhuids uit enkele crashlandingen. In het begin van de oorlog toen het Pour le Mérite, de hoogste Pruisische en dus ook de Duitse keizerlijke eer, enkel aan jachtpiloten werd toegekend, was Berthold de tiende aan wie het werd verleend. Van het cohorte van vroege luchthelden die tot die elite behoorden overleefden slecht Berthold en een andere piloot de Grote Oorlog. Het boek verhaalt zijn merkwaardige geschiedenis.

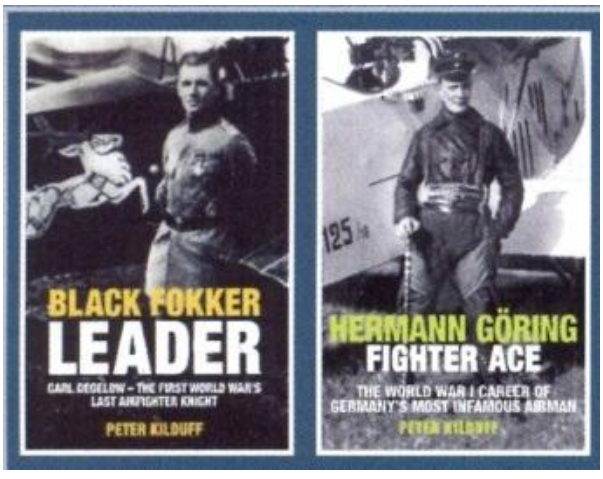
Na nauwelijks zes weken oorlog was Rudolf Berthold de eerste die, in het gebied van het 2de Armee, het IJzeren Kruis werd verleend voor zijn moed en vastberadenheid tijdens het gevecht. Het symbolisme van de decoratie was heel toepasselijk. Door een van zijn medepiloten werd hij omschreven als een 'IJzeren Man' met een onverzettelijke ijzeren wil en vervult van een sterk patriotisme. Als jachtpiloot vertoonde hij een felle strijdlust in de gevechten met Britse en Franse tegenstrevers. In het boek worden al zijn missies samen met andere Pour le Mérite dragers uitvoerig beschreven. Als het op vliegen aankwam was hij zo meedogenloos, dat hij tot zes keer toe, na zware verwondingen, zijn herstelverlof vroegtijdig onderbrak, om terug met zijn collega piloten ten strijde te trekken. Tijdens een gevecht werd het bot in zijn rechterarm versplinterd zodat hij die niet meer kon gebruiken. Volhardend zette hij de strijd verder enkel met het gebruik van zij linkerarm.

Peter Kilduff is een succesvol Amerikaans luchtvaarthistoricus en auteur van veertien boeken die de geschiedenis van de militaire luchtvaart beslaan van tweedekker tot jets. Na uitgebreide research levert hij met 'Iron Man' opnieuw een naslagwerk, gebaseerd op het leven en de militaire carrière van Rudolf Berthold, Duitslands zesde hoogst scorende WO I jachtpiloot. Geïllustreerd met meer dan tachtig foto's, waarvan de meeste nog nooit gepubliceerd, vertelt 'Iron Man' het verhaal van een onverschrokken, meedogenloze Berthold, die door zijn moed en volharding een van de beroemdste piloten uit WO I werd.

Laat de Engelse taal geen barrière zijn om dit boek aan te schaffen. In het vooruitzicht van de herdenkingen omtrent de Eerste Wereldoorlog, hoort het thuis op de boekenplank van ieder die geïnteresseerd is in de geschiedenis van de luchtoorlog WO I.

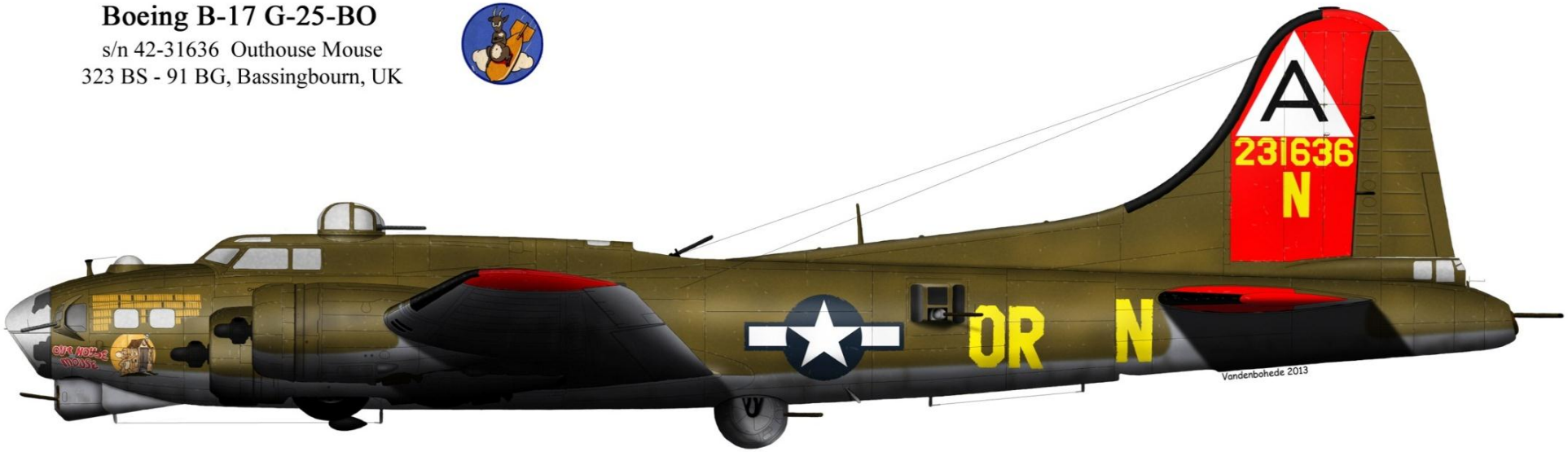
IRON MAN
Rudolf Berthold:
Germany's indomitable fighter ace of WW I
De IJzeren Man: Rudolf Berthold, Duitslands ontembare jachtvlieger uit WO I
door Peter Kilduff
224 pagina's - 246 x 170 mm
talrijke illustraties – Engelse taal
£ 20,00 (€24,82)

Van dezelfde auteur:



Boeing B-17 G-25-BO

s/n 42-31636 Outhouse Mouse
323 BS - 91 BG, Bassingbourn, UK



Lockheed F-16AM

70 years 349 Fighter Squadron
Belgian Air Component - Kleine Brogel AB



© Alexander Vandenbohede 2013