



NEWS

Driemaandelijks tijdschrift

Périodique trimestriel

Nr/No 1/99

Documentatiecentrum van de 15de Wing
Centre de documentation du 15ème Wing

Dakota



News

Sommaire

P 3 : Editorial

P 5 : Un an de ma vie

P16 : Il y a 50 ans

P 17 : Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines

P 24 : Equipage

P 25 : Missionnaires d'une nouvelle génération

P 27 : Le Pembroke RM9 à nouveau en vol ...?

Inhoud

Blz 3 : Editoriaal

Blz 5 : Een jaar uit mijn leven

Blz 16 : 50 jaar geleden

Blz 17 : Those magnificent men in their flying machines

Blz 24 : Equipage

Blz 25 : Missionarissen van een nieuwe generatie

Blz 27 : Zal de Pembroke RM9 opnieuw vliegen ...?

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

Layout : André Janssens

Imprimerie : IFA (Forces Armées - Evere)

Couverture :

Escadrille de Repographie 21 Wing Logistique

Rédaction :

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

Editeur responsable : Jo Huybens

Adresse : Dakota - 15e Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

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

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : 500 BEF à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL (cette cotisation donne droit au DAKOTA NEWS)

Editeur responsable : Jo Huybens

Periodiek tijdschrift, uitgegeven door de VZW "Documentatiecentrum van de 15e Wing", in samenwerking met INFOSERMI

Layout : André Janssens

Druk : DKM (Krijgsmacht - Evere)

Omslag :

Smaldeel Repografie 21 Logistieke Wing

Redactie :

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

Verantwoordelijke Uitgever : Jo Huybens

Adres : Dakota - 15e Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

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

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : 500 BEF te storten op rekening nr. 438-1064121-48 t.v.v. de VZW (deze bijdrage geeft recht op DAKOTA NEWS)

Verantwoordelijke uitgever : Jo Huybens

EDITORIAAL

Melsbroek, december 1999

Geacht lid,

Als we het bilan opmaken van het voorbije jaar, mogen wij tevreden zijn over de vooruitgang die wij boekten, niet alleen wat betreft ons archief, maar evenzeer bij de restauratie van "onze C-119".

Enkele "Old Timers" (oudgedienden van de 15e Wing) hebben ons als het ware de inhoud van hun zolder geschonken, wat neerkomt op ongeveer 5 kubieke meter tijdschriften en persoonlijke documenten (uiteraard met betrekking tot de 15e Wing), die door onze drie archivarissen, met eindeloos geduld en de grootste zorg, werden uitgeplozen om er alles uit te halen wat van belang is voor de geschiedenis van onze eenheid. Hun "buit" moest dan nog geklasseerd worden, er moesten steekkaarten opgemaakt worden, en opgeslagen in ons computerbestand. Een waar monnikenwerk, dat het grootste gedeelte van de tijd van onze vrijwilligers in beslag nam, maar met welk mooi resultaat!

Anderzijds hebben wij de wedergeboorte van onze C-119 met rasse schreden zien vooruitgaan, en ook binnenin werden de werken aangevat, dankzij de volharding en de "Tenacity" van onze ploeg mechaniciens, die elke maandag op post waren.

Bovendien hebben wij voor al onze leden een "delikatessenbuffet" georganiseerd, en ontvingen wij een aantal oudgedienden van de R.A.F. (139e Wing), die in Melsbroek opereerden van september 1944 tot april 1945. Wij zijn hen zeer dankbaar, niet alleen voor hun aanwezigheid, maar ook voor de aanzienlijke hoeveelheid documentatie die ze aan ons Centrum toestuurden.

Maar... de energie die wij staken in deze aspecten van onze "onderneming" heeft ons verplicht de productie van uw tijdschrift "DAKOTA News" ietwat te veronachtzamen, en zo hebt u hiervan slechts één exemplaar -in het begin van het jaar- ontvangen. De mutatie van één van onze actieve leden naar een andere eenheid, en de overgang van onze redacteur naar de burgersector zitten daar uiteraard ook voor iets tussen, maar toch willen wij ons verontschuldigen voor deze onregelmatigheid.

Op dit vlak kondigt de toekomst zich eerder gunstig aan, vermits André Janssens, een "jong gepensioneerde" van de Sectie Publieke Relaties van de Staf van de Luchtmacht, aanvaard heeft ons "actief kader" te vervangen. Hij zal al zijn artistiek en technisch talent aanwenden opdat "DAKOTA News" vanaf nu regelmatiger zou kunnen verschijnen.

Indien deze onregelmatigheid u heeft doen aarzelen om uw lidmaatschap van "DAKOTA" te hernieuwen, vragen wij u toch ons project te blijven steunen. Wij kunnen het slechts verwezenlijken dank zij uw steun, zowel morele als materiële.

Wij bieden u onze beste wensen aan voor het jaar 2000, en zullen u met veel plezier ontmoeten bij uw volgend bezoek.

"DAKOTA" team

Jo HUYBENS
Kol. VI. o.r.
Directeur

EDITORIAL

Melsbroek, décembre 1999

Cher membre,

En faisant le 'bilan' de l'année écoulée nous pouvons être satisfaits des progrès accomplis, non seulement dans le domaine de nos archives, mais aussi dans celui de la restauration de « notre » C 119.

Quelques-uns de nos anciens du 15 Wing ('Old Timers') nous ont cédé en quelque sorte leurs fonds de grenier, ce qui représentait près de 5 mètres cubes de revues, documents personnels (à propos du 15 Wing), que nos archivistes, au nombre de trois, ont eu la patience de 'décortiquer' avec le plus grand soin afin d'en extraire tout ce qui concerne l'histoire de notre unité ; après quoi il faut fichier, classer et « emmagasiner » dans notre fichier d'ordinateur. Véritable travail de bénédictin, mais combien fructueux, qui occupa la plus grande partie de notre temps (de bénévole).

D'autre part, nous avons vu avancer à grands pas la résurrection de notre C 119, les travaux d'intérieur ayant également commencé, et cela grâce à la persévérance et à la « Tenacity » de notre équipe de mécanos, à l'ouvrage tous les lundis du mois.

En outre nous avons organisé pour nos membres un 'buffet délicatesses' et plus récemment la réunion d'anciens de la R.A.F. (139 Wing) qui ont opéré à Melsbroek de sep 1944 à avr 1945. Ils nous ont comblé de satisfaction, non seulement par leur présence, mais aussi par la documentation importante qu'ils ont transmis à notre centre.

Mais...l'énergie consacrée à ces aspects de notre 'entreprise' nous a fait quelque peu négliger la production de votre revue, le 'Dakota News', dont vous n'avez reçu qu'un numéro au début de l'année. La mutation d'un de nos membres actifs vers une autre unité , et le passage dans le secteur civil de notre rédacteur y sont bien sûr pour quelque chose ; nous voulons néanmoins nous en excuser.

Dans ce domaine, l'avenir cependant se présente plutôt bien, puisque depuis peu un 'jeune pensionné' de la Section Relations Publiques de l'Etat-Major Faé, André Janssens, a accepté de rejoindre notre cadre 'actif'. Il mettra son talent artistique et technique à profit afin que désormais le 'Dakota News' puisse paraître avec plus de régularité.

Si notre irrégularité a pu remettre en question votre adhésion au 'Dakota', nous souhaitons que vous continuerez à nous soutenir dans notre projet, dont la réalisation n'est possible que grâce à votre contribution, aussi bien morale que matérielle.

En vous présentant nos meilleurs voeux pour l'an 2000, nous serons heureux de vous revoir lors d'une prochaine visite.

'DAKOTA' Team
Jo Huybens
Col Avi e.r.
Directeur

Charles TOOMER (CANADA)

Een jaar uit mijn leven

Een koude ontvangst in MELSBROEK

Tijdens onze reis naar het oosten vanuit GLICY (Frankrijk) waren wij voorbij veel steden gekomen die geschiedkundige herinneringen oproepen aan de "Grote Oorlog", die een einde zou maken aan alle oorlogen.

Bij het oversteken van de Somme had ik koude rillingen gekregen, denkend aan de vele duizenden die hun leven gegeven hadden om de wereld oorlogsvrij te maken. Ik kon alleen maar hopen dat wij, bij het einde van deze oorlog, meer geluk zouden hebben. Cambrai was voor mij de geboorteplaats van de tankoorlog..

En nu waren wij onze eigen geschiedenis aan het schrijven, die begonnen was met de invasie op 6 juni 1944! Spoedig moesten wij die gedachten over Wereldoorlog I opgeven: dit was Wereldoorlog II, wij vorderden in de richting van Brussel, de Yanks hadden Parijs, en dit was niemandsland voor de Britten.

Wij begaven ons naar België, en meer bepaald naar Melsbroek, een vliegveld juist buiten Brussel, en ik dacht dat wij bevoordelijker waren ten opzichte van de Yanks. Het vervolg zou uitwijzen dat ik gelijk had. Wij trokken door Brussel op een erg zonnige dag, en toen wij langs een stadspleintje reden werden wij geconfronteerd met de verschillen tussen onze Britse gebruiken en deze van "Continental Europa".

Op dat pleintje zagen wij immers een jong koppel dat erg verrast bleek door onze doortocht, ten minste de vrouwelijke helft ervan die, nog steeds aan de arm van haar begeleider, neergehurkt haar behoeftede deed.

Dit was wel een zeer originele Belgische manier om het 69 Sqn van 2nd TAF te verwelkomen!

Sneeuw in september

Aangekomen in Melsbroek stopte ons konvooi op een grasplein midden dit zeer groot vliegveld, waar wij de voertuigen ontladden en onze tenten begonnen op te slaan, want hier zouden wij leven. Onze kleine groep had niet veel tijd nodig om de tenten op te slaan, zelfgemaakte bedden te spreiden en het materiaal weg te bergen. Toen echter de opdracht kwam om latrines uit te graven, hadden Jock en ik een beter idee: vermits de vliegtuigen slechts 's anderendaags zouden landen, was dit de gedroomde tijd om Brussel te verkennen.

Wij hadden geen Belgisch geld, maar hadden nog wel onze "Francs Français" op zak. Wij hoopten die te kunnen gebruiken: het waren immers "Francs", en ik wist dat Frans toch één van de talen was die in België gesproken werd.

Onderweg ontmoetten wij, op de hoofdstraat die langs het vliegveld liep, een landmachter met een "COMMER VAN" die stopte, en ons vroeg waar wij heen gingen en of wij een lift wensten. "Brussel" en "ja" waren onze antwoorden, en zo konden wij mee met hem tot in Evere geraken, wat wij al niet slecht vonden.

Recht tegenover Evere was er een Café waar ons Frans geld

Un an de ma vie

Accueil « froid » à MELSBROEK

Notre voyage au départ de l'est de Glicy nous fit traverser de nombreuses villes « historiques » de la Grande Guerre, celle qui devait être la dernière. Rien que de savoir que vous passiez la Somme vous donnait des frissons dans le dos, à la pensée des milliers et des milliers d'hommes qui avaient perdu la vie ici afin de sauvegarder le monde de la guerre; j'espérais que nous aurions plus de chance après celle-ci. Et nous voilà à Cambrai, la ville où prit naissance la guerre des chars ; à présent nous faisions notre propre histoire, qui avait débuté avec le débarquement du 6 juin 1944.

Laissant derrière nous ces souvenirs de la première guerre mondiale, cette fois c'était la deuxième et nous mettions le cap sur Melsbroek, un aérodrome à proximité de Bruxelles ; je pensais que nous avions l'avantage sur les « Yanks » (Américains), et l'avenir allait me donner raison.

Nous traversons Bruxelles par une agréable journée ensoleillée, et comme nous contournions un square municipal, la différence entre les coutumes de l'Europe continentale et les nôtres en Grande-Bretagne fut mise en évidence, lorsque nous fûmes régaliés par le spectacle d'un jeune couple surpris, du moins la part féminine du couple. Lorsque la « dame », encore agrippée au bras de son « escorte », s'en libéra, cela représentait une manière très innovatrice d'accueillir le 69 Squadron de la 2nd TAF.

A notre arrivée à Melsbroek, notre convoi nous mena à une parcelle d'herbe au milieu de ce très grand aérodrome ; là nous déchargions nos véhicules et montèrent nos tentes, puisqu'elles allaient constituer notre espace vital. Mon petit groupe avait vite fait d'installer notre tente, nos lits et de ranger notre « barda » ; ensuite il fallait creuser les latrines. Jock et moi-même avions une meilleure idée, et comme les avions n'arriveraient pas avant le lendemain, il était temps d'explorer Bruxelles.

De la neige en septembre

Nous n'avions pas de monnaie belge mais encore de l'argent français, que nous espérions pouvoir utiliser : après tout c'était des francs et je n'ignorais pas que le français était une des langues utilisées en Belgique. Sur la grande route qui longeait l'aérodrome nous abordions un garçon de l'« Army » qui conduisait un combi Commer (Commer van) ; s'informant de notre destination et de notre souhait d'avoir un « lift », la réponse fut « Brussels and Yes ». Il n'allait pas plus loin qu'Evere, mais c'était déjà bien pour nous. Là, dans un café où on acceptait notre argent français, nous avons passé la soirée à déguster la bière locale et le vin. A dix-neuf ans mon expérience en la matière était limitée, mais Jock, étant écossais, en avait davantage avec la boisson forte. Le retour vers Melsbroek fut très « brumeux », et je ne me souviens toujours pas comment nous sommes arrivés ni quand nous avons rejoint l'aérodrome ; nous fûmes néanmoins capables de retrouver notre

aanvaard werd, en wij bleven er de ganse avond om de lokale bieren en wijnen uit te proberen; als negentienjarige was mijn drankervaring eerder beperkt, maar Jock, een Schot, had gelukkig meer ervaring met de korte drank...

De terugtocht naar Melsbroek is zeer wazig, en ik kan mij nog steeds niet herinneren hoe, zelfs niet wanneer, wij de basis terugvonden. Feit is dat wij uiteindelijk toch onze tent vonden en, gekleed en al, in ons bed rolden. Bij het ontwaken de volgende morgen waren wij zeer blij dat wij gekleed waren:

De volgende ochtend voelde ik, ondanks mijn hoofd dat nog altijd rondtolde, onmiddellijk dat er iets vreemd gaande was, want wij waren alle zes stilaan aan het doodvriezen in onze tent. De reden hiervan werd duidelijk toen een van ons besliste een bezoek te brengen aan de pas gegraven latrines: zodra hij de tentflap opende

tente et de nous affaler dans notre lit sans nous déshabiller, ce que nous avons apprécié en nous réveillant le matin.

Même avec la tête toujours vaseuse, je réalisais que quelque chose d'étrange se passait ce matin là, parce que tous les six, nous

« gelions » littéralement ; la raison en fut évidente lorsque le premier d'entre nous devait se rendre aux latrines qui venaient d'être creusées : écartant la toile de tente, son visage fut fouetté par un paquet de neige blanche bien froide. Il lui fallut s'en remettre par quelques « gros » mots avant de nous informer que la tente et le sol étaient recouverts de neige. Comment ?...de la neige en septembre ? Nous étions-nous perdus et avions-nous atterri au Canada plutôt qu'en Belgique ? Vous pouvez vous imaginer qu'il nous fallut peu de temps pour cesser nos lamentations et quitter



Melsbroek, hiver/winter 1944-45
“FLIGHT OFFICE BOYS”, 69 Sqn
(Photo/foto C. Toomer)

waaide een vlaag van een koud, wit en vederlicht goedje in zijn gezicht. Pas na enkele kernachtige vloeken informeerde hij ons dat de tent en de grond bedekt waren met SNEEUW. Sneeuw, vroegen wij, sneeuw in september? Zijn wij dan verkeerd gelopen en in Canada beland in plaats van in België?

U kunt zich voorstellen dat er spoedig protest rees om uit die tenten te trekken: ze waren niet verwarmd, en in feite hadden wij toch gehoopt op een oorlog, voorzien van alle mogelijke comfort, en zeker niet op toestanden waarmee we die morgen geconfronteerd werden! Sneeuw of geen sneeuw, wij hadden die morgen een opdracht te vervullen: we moesten vertrouwd geraken met onze Flight Line, en de toestellen van onze Flight opvangen bij hun landing. De eerste kennismaking met de Flight Line was een schok: overal bommen, met bijna geen plaats om onze binnenkomende vliegtuigen te par-keren...

Niemand wist van wie die bommen waren, of de ontstekers er al dan niet instaken, of ze Brits waren of Duits. Eén ding was zeker: niemand zou ze voor ons verplaatsen, en dus moesten de bemanningen die klus klaren. Niet lang nadat zag men hen tegen de bommen stampen die ze over het gras naar de achterkant van de Flight Line rolden. Gelukkig konden wij al die bommen verplaatsen zonder dat er één ontplofte! Die bommen zouden later hun nut bewijzen voor de “A” Flight, maar op dat ogenblik hadden wij andere dingen in ons hoofd, namelijk onze nieuwe accommodaties;

ces tentes ; nous n'y avions pas chauffage, et après tout étions prêts pour une guerre avec tout le confort nécessaire, mais non avec ce que nous avions à subir ce matin !

Neige ou pas neige, nous avions du boulot ce matin là ; nous devions nous rendre au « Flight line » (parking des avions) et saluer nos « Wimpy's » (Wellington) à leur arrivée. La première vision de la « ligne » fut un choc : la zone était complètement recouverte de bombes, et il n'y avait pas un pouce d'espace pour garer nos avions.

Personne ne savait à qui appartenait les bombes, ni si elles étaient armées, anglaises ou allemandes. Et personne ne les déplacerait pour nous; c'était aux équipages de se débrouiller, et sans tarder, vous pouviez les apercevoir repoussant les bombes sur l'herbe derrière la « Flight line ». Je suis heureux de pouvoir dire que nous avons déplacé toutes les bombes sans qu'aucune n'explose ! Ces bombes auraient leur utilité pour le « A » Flight dans le futur, mais nos esprits étaient à présent préoccupés par un autre sujet, à savoir nos nouveaux quartiers. Les bâtiments de l'aérodrome avaient été camouflés par les Allemands de façon à ressembler à des fermes, et de fait, ils y avaient fait des plantations afin de paraître cette illusion. Et devinez ce qu'ils avaient planté ?...du chou, le légume par lequel les « Yanks » avaient baptisé les Allemands, « Krauts ». Je ne parvins à découvrir aucun style italien de camouflage, bien que la force aérienne italienne avait opéré à Melsbroek

al onze gebouwen op het vliegveld waren door de Duitsers gecamoufleerd geworden als Belgische hoeven. Zij hadden zelfs aanplantingen gedaan om die illusie volledig te maken, en als typische Germanen hadden zij slechts één gewas geplant. U raadt het al : kool, de groente die de Yanks het idee gaf voor hun spotnaam van de Duitsers: Krauts. Hoe zeer ik ook zocht, ik kon geen spoorje "Italiaanse design" vinden in de camouflage, ondanks het feit dat de Italiaanse Luchtmacht had geopereerd vanuit Melsbroek in 1940, toen ze de Luftwaffe steunden tijdens de luchtaanvallen op Engeland. Ik kan erbij voegen dat deze raids niet erg succesvol waren voor de Italianen.

4-Star hotel

De nieuwe gebouwen waren wel tochtig, maar betekenden toch een duidelijke verbetering ten opzichte van onze tenten, en weldra verbeterden wij ze nog meer. Eerst en vooral bezorgden wij ons een zeildoek om het gat in de muur te dichten waar vroeger een venster was, en dan hadden wij nog verwarming en brandstof nodig. Dat werd opgelost door enkele "**bedelpatrouilles**", die het vliegveld afkonden, en terugkeerden, beladen met houtkachels plus een grote hoeveelheid brandhout.

Deze kachels werden op de vloer van de hangar geplaatst, maar geen enkele had een schouw om de rook af te voeren. Rond elke kachel verdrongen zich een aantal bedden. De lakens waren vast geknoopt aan de spanten van de bedden, en werden in feite nooit ververst, zolang wij in Melsbroek waren.

De laatste die in zijn bed kroop rond een kachel moest zorgen voor voldoende hout voor de nacht.

Bij dageraad, als wij uit ons bed kwamen, moesten wij de laag grijze houtasse, die zich gedurende de nacht op ons bed had gevormd, afschudden. Als latrines moesten wij ons niet langer behelpen met een gat in de grond, maar konden wij beschikken over onze eigen toiletten, in een bijgebouwtje van de hangar, kort bij de grote toegangspoorten. Het waren emmers van 5 gallons met houten zittingen, die dagelijks geleegd en vervangen werden door de sanitaire eenheid, gekend als de "Brown Bomber".

In die sectie van de hangar hadden wij ook onze halve olieblikken, gevuld met zand die, overgoten met 100 Octaan petroleum, de hitte leverden om ons theewater te verwarmen, maar ook ons was-en scheerwater: comfort zoals thuis!!!

en 1940, lorsqu'elle s'était jointe à la Luftwaffe pour ses missions sur l'Angleterre ; « raids » qui, je peux l'affirmer, ne furent pas un succès pour les Italiens.

4-Star Hotel

Bien que sommaire, notre nouveau logement était un mieux par rapport à nos tentes, et rapidement nous y apportions des améliorations ; avec une toile nous recouvrons le trou dans le mur qui devait être une fenêtre, ensuite il y avait le chauffage et le pétrole. Ce problème fut résolu en faisant un tour de l'aérodrome d'où nos gars ramenaient des poêles à bois et une quantité de bois pour les alimenter. Les poêles furent installés sur le sol du hangar, mais aucun n'était équipé de cheminée pouvant évacuer la fumée. Autour de chaque poêle était rassemblé un ensemble de lits, lits auxquels nous avions fixé les couvertures ,de façon définitive durant tout notre séjour à Melsbroek.

Le dernier homme au lit auprès de chaque poêle devait s'assurer qu'il soit alimenté pour la nuit ; le lendemain matin, au lever du lit, nous devions secouer les couvertures pour les débarasser de la couche de cendre grise qui s'y était déposée durant la nuit. Quant aux latrines, dans un local inoccupé du hangar, nous avions nos propres toilettes, en fait des seaux de cinq gallons, avec des sièges de toilette en bois. Elles étaient vidées et changées chaque jour par l' »unité » sanitaire connue sous le nom de « Brown Bomber » ; dans cette partie du hangar nous avions également des demi boîtes d'huile remplies de sable, et dans lesquelles nous versions du pétrole 100 octane, afin de réchauffer l'eau pour notre thé, pour nous laver, nous raser, en bref pour le confort domestique.

Nos « Wimpies » étaient encore recouverts de leurs bandes blanches et noires d' »invasion », qui avaient été placées sur tous les avions de la 2nd TAF (Tactical Air Force) juste avant D-Day (jour du débarquement en Normandie), afin de faciliter l'identification des alliés ; après tout, les « Yanks » avaient la réputation d'avoir la « Buck fever » et auraient attaqué tout avion qui n'était pas américain. Mais nous nous sentions à l'aise, étant donné que nous étions une escadrille de nuit, et que les « Yanks » ne volaient point la nuit.



Melsbroek, winter/hiver 1944-45
Déblaiement de l'accès à une tente
Opruiming van toegang tot een tent

Wimpies by night

Onze "Wimpies" waren nog steeds beschilderd met hun witte en zwarte "invasie strepen", die op alle vliegtuigen van 2e TAF werden aangebracht juist voor D-Dag, om de identificatie van de geallieerde vliegtuigen te vergemakkelijken. De Yanks hadden immers een schietgrage reputatie, en vielen alle niet-Amerikaanse vliegtuigen aan. Wij voelden ons echter veilig, vermits wij een nachtsmaldeel waren, en de Yanks niet vlogen bij nacht.

69 Sqn ontdekte een gebrek in dit identificatieschema: tijdens nachtoperaties, op jacht naar gronddoelen, vlogen wij laag en vermits het donker was dropten wij flares om ons te helpen de vijand te vinden. Allemaal goed en wel, maar de combinatie van laag vliegen, flares en witte en zwarte strepen maakte van onze vliegtuigen een gemakkelijk doelwit voor het afweergeschut.

De bevoegde overheden werden op de hoogte gebracht van de bezorgdheid van ons smaldeel, en na rijp overleg kregen wij de toelating onze strepen te verwijderen. Dit was echter gemakkelijker gezegd dan gedaan, want hoewel ze er gemakkelijk waren opgeschilderd, hadden wij gallon na gallon Gunk nodig, evenals veel tijd, zweet en verwensingen, om die vervloekte dingen er weer af te halen!

Wij behaalden onze eerste luchtzegge toen één van de "Wimpies" van ons Smaldeel aangevallen werd door een Duitse nachtjager in

Wimpies by night

Le 69 Squadron avait révélé un inconvénient à ce schéma d'identification ; lorsque nous opérions de nuit à la recherche d'objectifs au sol, nous larguions des « flares » (fusées) pour nous aider à trouver l'ennemi. Tout cela était bel et bien, mais la combinaison du vol à basse altitude, des fusées et des bandes noires/blanches éclairait nos avions et en faisait des cibles faciles pour l'artillerie antiaérienne. Les autorités ayant été mises au courant de l'inquiétude du Squadron, la permission nous fut accordée de retirer les bandes ; plus facile à dire qu'à faire. Installées aisément, il fallut des gallons de détachant et des litres de sueur pour les enlever. Nous avions obtenu notre première victoire aérienne lorsque, dans le ciel obscur de France, un de nos « Wimpies » fut attaqué par un chasseur de nuit allemand ; le mitrailleur de queue du « Wimpy » lui renvoya la balle et le « balaya » du ciel. Pendant les opérations à Melsbroek, un mitrailleur de queue du « A Flight » réussit à descendre un Me 163, un chasseur à réaction allemand, et le vit s'écraser en flammes au sol.

Compte tenu des tactiques que nous utilisions pour la recherche d'objectifs, nos pertes furent légères ; la tactique habituelle consistait à voler vers la zone d'objectifs à 5000 pieds, larguer des fusées éclairantes, et rechercher les objectifs. Très souvent la recherche s'effectuait sous les fusées ; si un objectif était découvert, le



Melsbroek
Bemanning van een Wellington, 69
Squadron
Equipage d'un Wellington, 69
Squadron
(photo/foto : M. Livingstone)

de nachtelijke hemel boven Frankrijk. De staartschutter van de Wimpy beantwoordde het vijandelijk vuur en blies de nachtjager uit de lucht.

Een staartschutter van "A-Flight" schoot een ME163 neer tijdens een operatie vanuit Melsbroek. Hij zag het Duits raketvliegtuig brandend neerstorten en uiteenspatten op de grond.

Rekening houdend met de gebruikte tactieken om onze doelen op te sporen, waren onze operationele verliezen gering. Normaal vlogen wij naar de doelzone op 5.000 voet hoogte, dropten flares en begonnen te zoeken, dikwijls zelfs onder de flares. Indien een doelwit gevonden werd, vloog de Wimpy er over, veel lager dan 1.000 voet, om het doel te fotograferen. Het is verwonderlijk dat onze

« Wimpy » le survolait à une altitude bien inférieure à 1000 pieds afin de le photographier, volant aussi bas et aussi vite que le permettait le « Wimpy » ; il est surprenant que les pertes ne furent pas supérieures.

Durant notre séjour à Melsbroek, le « A Flight » aurait à déplorer la perte de deux « Wimpies » en opérations ; le premier fut descendu dans le circuit de Melsbroek, le Flying Officer Tinker et son équipage étant quasi à la fin de leur « tour d'opérations ». Tinker était le pilote le plus populaire du Flight ; seul un membre de l'équipage survécu, le mitrailleur de queue Darkie Williams. Bien que la batterie antiaérienne ATS fut accusée d'avoir descendu Tinker, ce ne fut jamais prouvé, et il est possible que ce fut l'action

verliezen niet groter waren op deze lage hoogte en aan de snelheid die met de Wimpy gehaald konden worden.

Tijdens de operaties vanuit Melsbroek zou "A-Flight" twee vliegtuigen verliezen.

Het eerste werd op een of andere manier in het circuit van

d'un ennemi qui s'était infiltré au-dessus de la base. Williams, le seul survivant, fut incapable d'apporter quelqu'éclaircissement. L'autre équipage manquant au départ de Melsbroek fut celui du Warrant Officer Venn ; perte déplorable, car Venne effectuait la dernière mission de son « tour ». J'ignore l'issue finale de ce



Melsbroek, Groenveld,
Dec 1944
69 Squadron "A" Flight
football team
(photo/foto C. Toomer,
goalkeeper)

Melsbroek neergeschoten. Flying Officer Tinker en zijn bemanning waren bijna aan het einde van hun "**tour of duty**", en Tinker was de meest populaire piloot van de flight. Slechts één lid van de bemanning overleefde de crash: de staartschutter Darkie Williams. Hoewel de nabijgelegen ATS AA batterij ervan beschuldigd werd Tinker te hebben neergeschoten, kon dit nooit bewezen worden. Het kon even goed een "intruder" geweest zijn die boven het vliegveld cirkelde. Williams, als enige overlevende, kon geen uitsluitsel geven over de schuldige.

De andere bemanning die tijdens de periode in Melsbroek verloren werd was die van Warrant Officer Venn, tragisch genoeg tijdens de laatste opdracht van hun "tour". Ik weet echter niet wat hun uiteindelijk lot was: zijn zij allemaal gestorven of werden zij gevangen genomen? In Melsbroek ondervonden wij dat veel van onze nachtelijke zendingen uitgevoerd werden ten voordele van het 9de US Leger. Andere doelwitten waren de vliegvelden, gebruikt door de Luftwaffe. Hierbij letten wij onder meer speciaal op schroeiplekken die ons verradden of er Jet- of Raketvliegtuigen opstegen van die vliegvelden.

Een commentapijt

Eerder vertelde ik reeds dat de bommen, die wij vonden op onze dispersal, een rol gingen spelen.

Dit ging als volgt: het slechte weer in Melsbroek had het grastapijt van de flightline in een modderpoel veranderd, waarin een Wimpy die moest wegtaxiën meestal wegzonk. Om hem terug op de begaande grond te krijgen waren de gezamenlijke inspanningen van alle beschikbare mannen en de bowser nodig. Indien dit lukte, liet dit diepe sporen na in het gras. U kunt zich de staat van de dispersal inbeelden nadat elk vliegtuig van de flight op één of ander moment op die manier uit de modder getrokken was: spoor na spoor liep kriskras over het gras en maakte de situatie onmogelijk. Bijgevolg kregen wij de opdracht die sporen op te vullen, maar

drame ; avaient-ils tous été tués, ou faits prisonniers ?

Pendant que nous opérions de Melsbroek, nous constations qu'un grand nombre de nos missions de nuit étaient effectuées au profit de la « 9th U.S. Army » ; d'autres objectifs étaient constitués par les aérodromes utilisés par la Luftwaffe. Nous recherchions e.a. les traces de « brûlures » au sol qui révélaient que des Jets opéraient de ces terrains.

Un tapis de bombes

Je signalais plus haut que les bombes que nous avions trouvées dans notre zone refaisaient parler d'elles ; et voilà comment. Les conditions météo à Melsbroek avaient détrempé le sol, et chaque fois qu'un « Wimpy » devait se déplacer, il avait toutes les chances de se trouver embourré et bloqué. Il fallait les efforts combinés de tous les bras disponibles ainsi que le « Bowser » (camion citerne) pour retirer l'avion de son piège vers un sol plus dur. Et quand cela réussissait, il subsistait toujours des sillons profonds dans l'herbe. Tous les avions du Flight ayant subi ce traitement à un moment ou un autre, vous pouvez imaginer l'état du « dispersal area » (zone de stationnement), le rendant impraticable.

Nous recevions l'ordre de combler les sillons, mais avec quoi, car nous n'avions pas de matériel pour effectuer ce genre de travail ;... à moins que, et je ne sais pas qui en eut l'idée, mais bientôt nous nous trouvions à rouler les bombes dont nous avions dégagé la zone, les y ramenant pour les déposer dans les sillons tracés par les « Wimpies » !

A partir de ce jour, et jusqu'à ce que nous nous déplaçions vers une meilleure zone avec des plate-formes en dur, nous avons marché et taxié sur les sillons comblés de bombes, sans qu'aucune n'explose ou qu'un avion ne s'embourbe encore.

Une autre histoire peut être mise en relation avec ces bombes, et

31 Dec 44,

le soir du réveillon, dans un
dancing de Bruxelles
Oudejaarsavond in een
Brusselse dancing
(photo/foto A. Kinton, airgunner
69 Sqn)



waarmee? Wij hadden hiervoor geen materiaal, of toch? Ik weet niet wie het idee opperde, maar spoedig rolden wij de bommen, die wij met zoveel moeite van de zone verwijderd hadden, terug naar de flightline, en in de sporen die de Wimpies gemaakt hadden. Vanaf die dag, tot wij naar een beter plaats met verharde standplaatsen overgeplaatst werden, stapten, taxieden en reden wij over de met bommen gevulde sporen, zonder dat er ooit één ontplofte, maar ook zonder nog één vastgelopen Wimpy!

Dit verhaal kreeg, misschien in verband met deze bommen, nog een staartje na de oorlog. Tijdens mijn verlof keerde ik terug naar Engeland, en daar las ik in het dagblad over een Legerofficier van het "Bomb Disposal Squad", die een decoratie had gekregen van de Koning. Hij had een geheime en verborgen opslagplaats van bommen ontdekt in Melsbroek, en de bommen onschadelijk gemaakt.

U kunt gemakkelijk raden welke gedachten door mijn hoofd gingen: was dit geheime bommendepot onze met bommen opgevulde dispersal, en zo niet, lagen onze bommen er nog steeds, juist onder het oppervlak van het vliegveld????

Steenokkerzeel

Onze logementshangar bevond zich op de rand van het vliegveld, op een steenworp van het dorp Steenokkerzeel, waarvan wij spoedig onze eigen uitgaansbuurt maakten. Een café, uitgebaat door twee jonge zusters, werd het niet-officieel Hoofdkwartier van ons Smaldeel, en dat viel wel in onze smaak: de twee "hostesses" werden door ons allen aanbeden. Twee jaar na de oorlog ging ik voor de laatste keer terug naar Steenokkerzeel, en kreeg een even warm welkom als steeds van de twee zusters, zo warm zelfs dat mijn verloofde, die mij vergezelde, jaloers werd...

Een ander dorpscafé werd een tweede thuis voor Jock Gardner en mijzelf: daar konden wij beschikken over een warm en comfortabel bed, onze eigen pantoffels bij de kachel, en zo veel wijn als wij maar lustten. Het werd uitgebaat door de familie Oostens.

Mevrouw Oostens herdoopte mij Dewitt (naar de kleur van mijn haar). Haar voornaam was Pelege, toen een voor mij onbekende naam, die echter veel voor mij ging betekenen toen ik emigreerde naar Canada, en er een Pools-Canadees meisje leerde kennen met dezelfde naam: in 1958 werd zij voor 38 jaar mijn echtgenote.

The brown bomber

Hoe comfortabel wij het ons ook maakten in onze hangar,

cela lorsque la guerre fut terminée ; alors que j'étais retourné en congé en Angleterre, j'appris par un journal qu'un officier du « Bomb Disposal Squad » (unité de déminage) avait été décoré par le Roi. Et cela pour avoir découvert à Melsbroek un dépôt secret de bombes, et qu'il avait neutralisé.

Vous pouvez deviner ce qui me passa par la tête : ce « dépôt secret » était-il notre « oeuvre », et sinon, nos bombes étaient-elles toujours là sous la surface de l'aérodrome ? ? ? ?

Steenokkerzeel

Notre baraquement se trouvait au bord de l'aérodrome, à un jet de pierre du village de Steenokkerzeel, un village dont nous avions vite fait notre « fief » ; un café, qui était tenu par deux jeunesœurs, était le QG non-officiel du Squadron. Nous l'aimions, et nos deux hôtesses étaient chères de tous ; deux ans plus tard, je retournais à Steenokkerzeel pour la dernière fois, et je fus reçu par les deux soeurs aussi chaleureusement que jamais, au point de rendre jalouse mon amie qui m'accompagnait

Un autre café du village était devenu notre deuxième « chez nous », pour Jock Gardner et moi-même ; nous pouvions y disposer d'un chaud et confortable lit, nos pantoufles près du feu, et autant de vin à boire que nous le souhaitions. Il était tenu par la famille Oostens ; madame Oostens m'avait surnommé « Dewitt », à cause de la couleur de mes cheveux. Son prénom était Pelege, un prénom étrange mais qui signifiait tellement pour moi, surtout lorsqu'ayant émigré au Canada je rencontrais une fille canadienne d'origine polonaise,...prénommée Pelege. En 1958 elle devint ma femme pour 38 ans.

Aussi confortable que soit notre hangar, certains voulaient davantage, plus de confort et plus de « vie privée » ; étant donné qu'il semblait que nous resterions à Melsbroek pour un « certain » temps, quelques hommes avaient décidé de construire leur propre « quartier », et bientôt on vit surgir quelques « huttes » derrière le hangar. On ne peut qu'imager d'où venait le matériel pour les construire ; ensuite les nouveaux « propriétaires » installèrent leurs propres toilettes, des fosses recouvertes d'un abri en bois. Et bientôt, ce qui ressemblait à des « commodités » canadiennes, complétées par un quartier de lune sur la porte, embellissait l'environnement.

sommigen wilden meer: meer comfort en meer privacy. Vermits nu bleek dat wij voor langere tijd in Melsbroek gingen blijven, beslisten enkelen hun eigen hutje te bouwen, die weldra in groot aantal opezen aan de achterkant van onze hangar. Wij kunnen alleen maar raden naar de oorsprong van de bouwmaterialen. Deze nieuwe eigenaars beslisten tevens hun eigen sanitair systeem uit te bouwen, en spoedig werden putten gegraven, met kleine houten huisjes erboven en voor je het wist werd de omgeving opgefleurd door iets dat veel leek op een "Canadian Outhouse", compleet met halve maan in de deur...

Voor de bewoners van de hangar werden de toiletemmers dagelijks gereinigd en gedesinfecteerd door de "Bruine Bommenwerper", maar deze nieuwe privé-latrines stonden niet op hun werkrooster, zodat die nieuwe eigenaars zelf verantwoordelijk waren voor het opruimen van hun persoonlijke uitwerpselen. Lime, het beste middel voor deze job, was uiteraard niet beschikbaar, en dus behelpen wij ons met de tweede beste keus: wij gebruikten 100 Octaan vliegtuigbrandstof als reinigingsmiddel met als gebruiksaanwijzing: giet enkele gallons door het gat, steek aan met een lucifer en sla zo snel mogelijk de deur dicht...

Een overbezorgde enkeling had beslist dat vijf gallons beter geschikt waren, en dus goot hij die hoeveelheid 100 octaan door de zitting van zijn latrine, en sloot af met het deksel. Op dat ogenblik werd hij voor een paar minuten weggeroepen, en ondertussen vermengden de uitwasemingen in de put zich met de gassen van de fuel, en vormden er een echt duivels mengsel. Bij zijn terugkeer ontstak de eigenaar een lucifer, lichtte het deksel op en smeet de brandende lucifer in het gat...de ontploffing die daarop volgde moet de goegemeente van Steenokkerzeel ervan overtuigd hebben dat wij onder vuur lagen. De ooggetuigen zweren dat het huisje minstens 15 à 20 cm van de grond getild werd, de zitting werd versplinterd, en de binnenkant kreeg een nieuw decor: bruin en stinkend...

Als "Acting Flight Commander" hadden wij een jonge Flight Lieutenant, Tommy Kinch genaamd. Hij was door iedereen geliefd, en vloog om het even wat om het even wanneer. Hij werd echter terug gestuurd naar Engeland, om er onze vervangingseenheid te bevelen. Er was immers beslist dat de verliezen van om het even welke eenheid van 2nd TAF binnen de 24 uren goedgemaakt moesten worden, om de Luchtmacht op peil te houden voor de verwachte confrontatie met de Luftwaffe.

Tommy werd vervangen door Jock Darby, een Schots Squadron Leader, die in de daarop volgende maanden twee Wimpy bemanningen zou reden vanuit het onherbergzame Duitsland. Hij vloog 17 van ons, plus alle buit die wij maar konden dragen, terug naar Eindhoven, waar wij toen gestationeerd waren. Dit was een zeer hachelijke trip.

Vermits wij als PR Wing toegewezen waren aan het Hoofdkwartier van 2nd TAF, moesten wij in hun nabijheid blijven, en geen zinnig mens zou het plezierig leven in Brussel opgeven indien dit niet absoluut nodig was. Wij verwachtten dus een lang verblijf in Melsbroek. Bijgevolg werd er een rolbeurt van drie dagen georganiseerd: wij werden in drie groepen verdeeld, zodat, op om het even welke dag, twee derden van ons van dienst was. Een groep werkte van ontbijt tot avondmaal, de tweede van ontbijt tot na de laatste nachtvlucht, en de derde was vrij van dienst. Deze laatsten mochten slapen of -en dit was meestal het geval- genieten van wat

The brown bomber

Néanmoins, dans le hangar nos seaux de toilette étaient nettoyées et désinfectées chaque jour par le « Brown Bomber », tandis que les latrines « privées » ne figuraient pas à son programme, et leurs propriétaires devaient s'en occuper eux-mêmes. « Lime » était le meilleur produit pour ce faire, mais nous n'endisposions pas ; la meilleure alternative de « nettoyage » était du carburant d'aviation 100 octane : quelques gallons déversés dans la fosse et une allumette faisaient l'affaire, en ayant soin de vite refermer la porte ! Un rigolo avait trouvé qu'on obtiendrait un meilleur résultat avec cinq gallons de pétrole. C'est à ce moment là qu'il fut appelé pour le service,...et pendant son absence, la vapeur émanant du mélange de pétrole et de m....faisait penser à un « brassin de sorcière ». Etant revenu , le propriétaire, soulevant le couvercle de la latrine y jeta une allumette ; je suis certain que l'explosion qui en résulta ait dû faire croire aux bonnes gens de Steenokkerzeel que nous subissions une attaque ! Les témoins de la scène affirmerent que la latrine s'était soulevée de six pieds, l'intérieur de l'abri étant pourvu d'un nouveau décor, brun et odorant.

Comme « Flight Commander » nous avions un jeune « Flight Lieutenant » du nom de Tommy Kinch ; il était aimé de tous et faisait n'importe quelle mission. Il fut renvoyé en Angleterre pour commander le « Replacement Unit » ; en effet il avait été décidé que chaque unité de la 2nd TAF devait avoir ses « pertes » remplacées endéans les 24 heures, afin de les garder au « top niveau », et de répondre ainsi aux défis de la Luftwaffe. A la place de Tommy vint un « Squadron Leader » écossais, Jock Darby ; quelques mois plus tard, Jock sauverait deux équipages du territoire allemand ; dix-sept d'entre nous participèrent à cette opération insensée, ramenant tout ce que nous pouvions à Eindhoven, où nous étions alors stationnés.

Comme nous étions le Wing de reconnaissance attitré du QG 2nd TAF, nous pouvions nous attendre à rester à proximité de ce QG, et il aurait fallu être fou de s'éloigner des « délices » de Bruxelles si ce n'était pas nécessaire ; dès lors nous envisagions un séjour d'une « certaine » durée à Melsbroek. Un système de roulement en trois jours fut mis en oeuvre : nous fûmes divisés en trois groupes, de manière à ce qu'à tout moment deux tiers d'entre nous soient en service. Un groupe était de service depuis le petit déjeuner jusqu'au souper, tandis que le second l'était depuis le petit déjeuner jusqu'à la fin du dernier vol de nuit. Le troisième groupe n'était pas de service, soit en train de dormir ou, plus vraisemblablement, occupé à apprécier les plaisirs de Bruxelles. De cette manière il y avait assez de personnel pour la mise en oeuvre des avions et pour les opérations de nuit.

Bruxelles

Bien que Bruxelles avait beaucoup à offrir, quelques endroits avaient nos préférences . Ainsi, sur le boulevard Botanique, il y avait le « Café Blighty », un club de la NAAFI (Navy, Army, Air Force Institute ; équivalent de nos cantines CMC) ; un peu plus loin, près de la gare du Nord, il y avait l'hôtel Métropole, et dans la rue Neuve, un Night Club , « La Frégate ».

La rue Neuve était remplie de magasins qui étaient mieux approvisionnés que n'importe quel magasin de Oxford Street à Londres ; il

Brussel hen kon bieden. Op die manier was er voldoende personeel om de servicing en de NFT's (Night Flight Training) te bemanen, de vliegtuigen op de lijn te krijgen, en de nachtvluchten uit te voeren.

Brussel

Brussel had enorm veel te bieden, maar er waren toch enkele geliefde plekjes.

Zo was er op de "Boulevard Botanique" het "Café Blighty", een club die door de NAAFI uitgebaat werd. Iets verder, nabij het Noordstation, bevond zich het "Hotel Métropole", en in de Nieuwstraat was er een night club, "The Fregate".

In de Nieuwstraat waren ook veel winkels, die allemaal beter voorraad waren dan om het even welke winkel in Oxford Street in Londen, maar er was zo veel volk dat het Brits leger er een ander naam voor bedacht: "The street of a thousand backsides" (dit is wel een "gekuiste versie" van de gangbare naam). In diezelfde omgeving kon men het Stadhuis bezoeken, of gaan zien hoe Manneken Pis die bepaalde dag gekleed was. Het was al een tijdje geleden (in feite sinds Northolt) dat wij nog een "Booze Up" gehad hadden in het Smaldeel. Het was dus hoog tijd om de "Booze Up" fondsen aan te spreken, en opnieuw te genieten van een Smaldeel party. Deze braspartij zou in de NAAFI club in Melsbroek doorgaan. Natuurlijk moest dat gebeuren op een nacht dat er niet gevlogen werd, zodat aller ogen gericht waren op de meteo berichten, maar uiteindelijk gebeurde het tijdens een geplande "Flying Stand-Down", en konden wij beschikken over de NAAFI.

Het was een "all ranks" bedoeling, en het duurde niet lang vóór het lager kader vergast werd op het spektakel van hun officieren die zich belachelijk maakten. Die nacht was de oorlogskreet "Sing, sing, or show your bloody ring", en ik weet niet wat het ergste was: luisteren naar onze officieren die probeerden te zingen, of moeten zien hoe zij hun "bloody ring" toonden met hun broek op hun hiel. (Ik denk dat wij dit vandaag "mooning" -de maan laten zien-noemen).

Het succes van een party werd gemeten aan de hoeveelheid gebroken glas die daarna op de vloer achterbleef. Dat dit een echte knaller geweest was, getuigde de hoop gebroken glas van wel een voet hoog, die restte nadat de laatste beschonken luchtmachters naar zijn kamer was terug gestompeld.

Kerstmis naderde, en wij waren verrast dat de Belgen dit vierden tijdens de nacht van 24 december. Wij organiseerden niettemin ons eigen feest op 25 december, dat nog aantrekkelijker was vermits de officieren, traditiegetrouw, het kerstmaal opdienden voor de troep. Niemand durfde die dag te roepen: "zijn er geen opmerkingen."

Het weer was verslechterd: mist, mist en nog eens mist. Zelfs de vogels konden niet opstijgen! Dit gaf "Old Adolph" de kans om een laatste vertwijfelde poging te ondernemen om ons uit Europa te verjagen: het "Ardennen Offensief", dat zijn hoogtepunt kende tijdens de "Battle of the Bulge".

De "Panzer Division" dreef de Amerikaanse strijdkrachten in die zone ver uiteen, en stootte door in de richting van de kust om aldus de Britse en Amerikaanse legers op te splitsen.

Eisenhower reageerde door het commando van de legers in die zone op te splitsen: Veldmaarschalk Montgomery kreeg het bevel

y avait tellement de monde que la rue fut rebaptisée par les Forces Britanniques « The street of a thousand backsides » (une version épurée de l'appellation populaire) ; pas loin de là, on pouvait visiter l'Hôtel de Ville, et à l'angle d'une rue voisine admirer Manneken Pis, et noter de quelle manière il était habillé ce jour-là.

Il y avait un certain temps que le Squadron avait encore organisé une « party » ; en fait cela remontait au temps où nous étions stationnés à Northolt. Le moment était donc venu de puiser dans les fonds prévus à cet effet, et d'apprécier une réunion de Squadron. La « scène » de cet événement serait le NAAFI club de Melsbroek. Il va de soi que cette « party » devait avoir lieu lorsqu'il n'y avait pas de vol de nuit ; dès lors tous les regards étaient rivés sur les rapports meteo, et finalement nous avons pu bénéficier d'une suspension des vols, et la NAAFI fut mise à notre disposition.

Tout le personnel y était convié, et bien vite le personnel subalterne pu « apprécier » le comportement de ses officiers...

Le cri de guerre de la nuit était « Chantez, chantez, ou montrez votre c.. ». Je ne sais ce qui était le pire, écouter nos officiers essayant de chanter ou devoir regarder leur c.. lorsqu'ils baissaient leur pantalon ; aujourd'hui je pense qu'on appelait cela « Mooning » (montrer la lune) ! Vous pouviez vous rendre compte du succès qu'avait eu la soirée par l'épaisseur de la couche de verre brisé sur le sol, après que le dernier fêtard soit retourné vers son logement.

Noël approchait ; sensation étrange de se retrouver à la veillée de Noël, ce 24 décembre, qui était célébrée en Belgique. Nous avons néanmoins organisé notre propre célébration le 25, d'autant plus appréciée par la tradition que les officiers servaient le repas de Noël aux subalternes ;... personne n'aurait osé s'en plaindre !

Le temps s'était détérioré ; rien que du brouillard, du brouillard et encore du brouillard. Même les oiseaux restaient au sol, ce qui donna au vieux Adolf l'occasion de faire une dernière tentative pour nous repousser hors d'Europe.

Elle fut connue sous le nom d'Offensive des Ardennes, dont le point culminant fut le « Battle of the Bulge » (littéralement « Bataille du Saillant ») ; les « Panzer Divisionen » opérèrent une large brèche dans le dispositif américain de cette zone, et effectuèrent une percée en direction de la côte, dans le but de séparer les armées britanniques et américaines.

Eisenhower contra cette tentative en scindant les commandements des armées dans la région, le Field Marshal Montgomery pour les armées du nord, et Bradley pour le sud ; et rapidement la percée fut arrêtée et ensuite refoulée. Mais ceci avait causé du souci à Melsbroek, et non moins à Steenokkerzeel. Des ordres avaient été donnés que tout le personnel devait être armé à tout moment ; pour dire la vérité, je n'avais pas beaucoup d'espoir que si je me trouvais face à un tank « Tigre », mes cartouches cal 303 auraient dissuadé le commandant de char de tirer ses 88 mm ! La frayeur était d'autant plus grande dans les cafés de Steenokkerzeel, quand les clients s'imaginaient ces aviateurs armés s'amuser dans leurs cafés, et « célébrer » l'heure de fermeture avec leurs revolvers et fusils ; heureusement, il n'y eut aucun incident.

Après Noël vint le jour de fête suivant, la Nouvelle Année, ou « Hogmany » comme nos Ecossais l'appelaient ; voilà vraiment le jour où ils « s'allument ». Mais d'abord il y avait le réveillon ; le

over de noordelijke legers, en Generaal Bradley over de zuidelijke. Weldra werd de doorstoot gestopt en nadien teruggedrongen, maar niet zonder in Melsbroek, en meer nog in Steenokkerzeel, bezorgdheid te veroorzaken. Wij hadden immers bevel gekregen dat al het personeel altijd bewapend moest zijn. Om eerlijk te zijn verwachtte ik niet dat ik, geconfronteerd met een Tiger Tank, met mijn .303 patronen de tankcommandant ervan zou kunnen weerhouden mij met zijn 88 mm van antwoord te dienen. De café uitbaters in Steenokkerzeel hadden meer schrik, want in hun verbeelding zagen zij reeds luchtmachters die sluitingstijd vierden met hun geweren, machinepistolen en revolvers. Gelukkig werden er nooit dergelijke incidenten gerapporteerd.

Na Kerstmis komt het volgend verlof: Nieujaarsdag of "Hogmany" zoals wij Schotten zeggen, die dag gaan wij echt uit de bol. Maar eerst kwam Nieuwjaarsnacht, en het weer was opgeklaard. Wij hadden echter geen operaties die nacht, en zo konden wij het oude jaar uit- en het nieuwe jaar inwonen, rijkelijk begoten met de drank die vreugde brengt...

Operatie "Bodenplatte"

Ik geraakte in mijn bed omstreeks 3 uur die morgen, en bij het ontwaken was ik bijna nuchter genoeg om naar de keuken te gaan en er kop na kop hete zoete thee te drinken om zo de mist in mijn hoofd te helpen opklaren. Samen met enkele andere brave zielen slaagde ik er dan in over het achtershot van onze vrachtwagen te kruipen, en reden wij naar de dispersal, waar mij een hartelijk nieuwjaarswelkom in 1945 te wachten stond...

Ik ging naar de Flight schuur om te zien welk toestel aan mij toegewezen was, en begaf mij naar dit vliegtuig, waarvan het nummer mij nu ontsnapt. Ik klom in de cockpit, deed de cockpit drill, en maakte mij klaar om de twee radiale Hercules motoren op te starten. Ik slaagde erin hulp te krijgen om de motoren te "primen" en de trolleyAcc te bedienen, en startte beide motoren. In afwachting dat de instrumenten van motortemperatuur en oliedruk hun operationele zone bereikten, testte ik de flaps, hoogteroeren, bomluiken enzovoort, maar toen ik naar voren keek zag ik een groot aantal vreemde vliegtuigen die op lage hoogte over het vliegplein scheerden. Hallo, dacht ik, hier komt een fighter squadron ons veld

temps s'était éclairci, mais nous n'avions pas d'opérations ce jour-là. Le moment était donc venu de fêter l'année nouvelle et d'oublier l'année écoulée, à force de bière...

Opération "Bodenplatte"

Vers 3 h du matin je me retrouvais dans mon lit ; cependant j'étais assez sobre pour me relever et me rendre à la cuisine, où, à l'aide de nombreuses tasses de thé sucré, j'essayais de faire lever le brouillard qui envahissait mon crâne. Après quoi, avec quelques autres copains, je parvins à escalader notre camion et me rendre au « dispersal » pour y formuler mes voeux de Nouvel An 1945. Étant passé au bureau des opérations de vol afin de savoir quel avion m'était assigné, je m'y rendis. Je ne me souviens plus du numéro de ce « Wimpy » aujourd'hui, mais, m'installant dans le cockpit, je commençais mon « cockpit drill » (vérifications) et me préparais à démarrer mes moteurs « Hercules ».

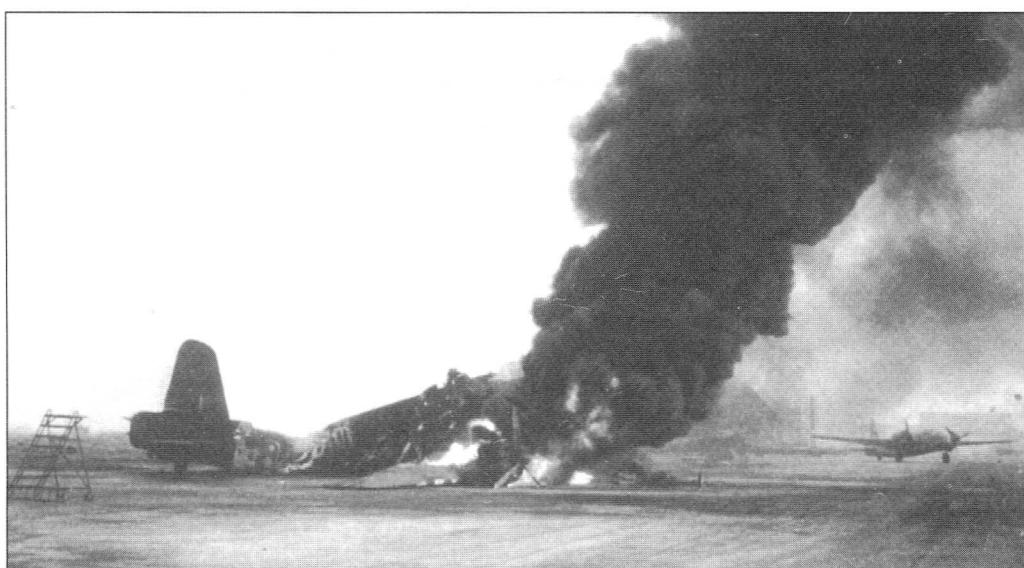
Tandis que j'essayaient d'obtenir de l'aide pour amorcer les moteurs avec l'appoint d'un groupe électrogène, je commençais à démarrer les deux moteurs, et attendais que les températures et pressions de carburant et d'huile arrivent à niveau opérationnel. J'essayais les « flaps » (volets), gouvernes, portes de largage, etc..., lorsque, me retournant, j'aperçus de nombreux avions bizarres survolant l'aérodrome à basse altitude.

« Hello », pensai-je, « voilà un Squadron de chasse qui vient 'buzzer' (passer à basse altitude) notre base ».

Mes premières impressions furent vite anéanties lorsque, en y regardant de plus près, il devint évident que ces chasseurs nous tiraient dessus ; ce qui fut confirmé par des déflagrations à proximité, provenant d'autres « Wimpy's », alors qu'ils avaient été touchés et commençaient à exploser.

Mon Dieu, voilà la Lufwaffe ; d'où venaient-ils, pensais-je, lorsque des trous commencèrent à apparaître dans mon « Wimpy ». Ciel, il est temps de partir d'ici ; c'était déjà assez moche d'être abattu en vol, mais se faire tuer alors qu'on est assis, au sol, voilà bien la plus grande honte !

Couplant les moteurs, je m'échappai par la porte de nez, mais où aller pour s'abriter, il n'y avait pas de tranchées dans les environs ;



1 Jan 1945
Operatie "Bodenplatte"
Peu après l'attaque-surprise
de la Luftwaffe
Kort na de verrassende
aanval van de Luftwaffe



1 Jan 1945, "Bodenplatte"

Wat er overblijft van een

Wellington van 69 Squadron

Ce qui reste d'un Wellington du

69 Squadron

"buzzen".

Deze eerste indruk bleek spoedig onjuist, want bij nader toezien werd het duidelijk dat deze gevechtsvliegtuigen naar ons schoten, wat bevestigd werd door luide knallen in de omgeving, komend van andere Wimpies die getroffen werden en begonnen te ontploffen.

"Mijn God, de Luftwaffe is hier, van waar komen zij?" vroeg ik mij af. Toen begonnen er gaten te komen in mijn Wimpy.

Verdomd, het is tijd hier uit te komen: neergeschoten worden tijdens de vlucht is al erg genoeg, maar op de grond afgeschoten worden, dat zou een wraakroepende schande zijn! Ik schakelde de motoren uit en kon ontsnappen door de neusingang. Maar waar kon ik bescherming zoeken? Er waren nergens loopgrachten uitgegraven in die omgeving, en wij bevonden ons in het open veld, midden in een Flight Wellington bommenwerpers, die massa's vuur en rook in de lucht spuwden.

Eerst moest ik van bij de Wimpies zien weg te geraken, en dus begaf ik mij naar de rechter vleugel van mijn Wimpy en begon naar achter te rennen, toen een rode, hete pijn door mijn rug schoot, die mij op de grond wierp. Dit was geen geschikte plaats en, mijn ledematen testend, stelde ik vast dat ik kon bewegen. Ik kon zelfs snel bewegen, en wel in de richting van de enige schuilplaats die ik kon ontdekken: een stapel olieblikken achteraan de Flight. Toen ik daar veilig en wel aankwam, stelde ik echter vast dat er zich reeds vier anderen schuil hielden. Toen realiseerde ik mij dat deze blikken leeg waren, en slechts enkele tienden millimeter dik. Zij zouden nog geen papierprop stoppen, laat staan een kogel uit een machinegeweer of een kanonschot. Vermits wij ons toch nergens anders konden verbergen (dat was immers al wat wij in feite konden doen achter deze blikken), vertelde ik een van de anderen dat ik dacht dat ik gewond was, en of hij eens wou kijken. En zo, terwijl de Luftwaffe nog steeds het vliegveld bestookte, haalde ik mijn hemd en onderlijfje uit mijn broek, en liet mijn makker controleren. Dat deed hij, en bevestigde dat ik een wonde had in het smalste deel van mijn rug.

Ik keek rond en was verbluft door sommige schuilplaarden die onze strijdmakers gevonden hadden, maar het grappigst was wel een zeer groot lid van onze Flight die zich verscholen hield achter een kool die nog door de Duitsers aangeplant was.

Het 69e Sqn verloor vijf doden en vijfentwintig gekwetsten, elf Wellingtons werden vernietigd en twee ernstig beschadigd.

Van zodra de raid over was, begonnen de voertuigen van het

nous étions tout à fait à découvert, et au milieu d'un « Flight » de bombardiers Wellington qui projetaient de la fumée et des flammes. La première chose à faire était de s'éloigner des « Wimpies » ; je me dirigeai sous l'aile droite de mon avion et commençais à courir vers la queue, lorsque je ressentis une douleur vive dans mon dos et me retrouvai au sol. Ce n'était pas le bon endroit et, remuant mes membres, je me rendis compte que je pouvais me déplacer. Et non seulement me déplacer, mais courir vite, et me diriger vers le seul abri que je pouvais apercevoir, une pile de bidons d'huile vides derrière le « Flight ». J'y arrivai sans problèmes, pour y découvrir quatre autres gars qui s'y étaient déjà abrités. Je commençais à reprendre mes esprits, me disant que ces bidons vides n'arrêteraient pas un éclat, et encore moins un impact de balle de mitrailleuse ou un obus de canon. Mais comme il n'y avait pas d'autre abri en vue, je me retournai vers l'un des autres gars pour lui dire que je pensais avoir été blessé, en lui demandant de le vérifier. Et pendant que la Luftwaffe était toujours en train de nous canarder, je retirai ma chemise et mon singlet de mon pantalon, et il confirma qu'il y avait un orifice dans le bas de mon dos.

Regardant autour de moi, je fus surpris de découvrir certains des abris que nos gars avaient trouvés ; le plus drôle était de voir un type très corpulent de notre « Flight » se cachant derrière un chou encore planté par les Allemands !

Le 69 Squadron déplora la mort de cinq hommes et vingt-cinq blessés ; de plus, onze Wellingtons étaient détruits et deux gravement endommagés. Dès que l'attaque eut cessé, les véhicules du Squadron commencèrent à transporter les blessés vers le centre médical du Wing, où le personnel s'affairait à examiner les blessés et évaluer la gravité de leurs blessures. Je fus « classifié » comme « sévèrement blessé » et eut droit à un pansement de campagne, avant d'être transporté dans une ambulance qui commençait à se remplir au-delà de sa capacité.

L'hôpital général R.A.F. n°8 à Bruxelles fut notre destination, mais en ce moment nous étions toujours en attente à Melsbroek ; aussi, pour tuer le temps, nous essayions de savoir à quel point nos camarades étaient blessés. Me tournant vers l'homme à ma droite, je m'informais de ses blessures, et il me répondit que ses jambes étaient atteintes. Je l'observais, perplexe, quand il me demanda ce que je regardais et que je lui répondis qu'il semblait avoir un impact de balle au travers de la poche gauche de sa veste. Il vérifia sa

Smaldeel de gewonden over te brengen naar het Medisch Centrum van de Wing, waar medisch personeel de gewonden onderzochten, en hen klasseerden volgens de ernst van hun verwondingen. Ik werd ernstig gewond verklaard, kreeg een veldverband over mijn wonde gedrukt en werd naar een ambulance geleid die geleidelijk aan zijn maximale capaciteit overschreed.

Het 8e RAF General Hospital in Brussel was onze bestemming, maar op dat ogenblik wachtten wij nog steeds in Melsbroek. Om de tijd te doden gingen wij allemaal na hoe erg onze kameraden gewond waren. Toen ik de man rechts van mij vroeg naar zijn verwondingen, zei hij : "vooral in de benen". Na dat antwoord bleef ik niet begrijpend naar hem staren, en hij vroeg mij waarom. "Wel," zei ik, "het lijkt of je een kogelgat door je linkse vestzak hebt". Daarop controleerde mijn makker zijn vestzak, en die was inderdaad doorboord. Dan ledigde hij die zak, en stelde vast dat er in zijn betaalboekje en ID-kaart eveneens een kogelgat zat. Al die gaten waren opgelijnd met zijn hart, en hij werd bleker en bleker. In de achterzijde van zijn vestzak vonden wij de uitgang van het kogelgat. Dan inspecteerde ik de rugzijde van zijn Battle Blouse, en daar was eveneens een kogelgat. Bij dit nieuws begon mijn makker zijn kleren uit te trekken, want hij geraakte ervan overtuigd dat een kogel zich dwars door zijn hart geboord had, op weg naar dat gat.

Het mysterie werd nog raadselachtiger, vermits er geen gat was, noch in zijn hemd, noch in zijn onderhemd, noch in zijn lichaam. Maar hoe had die kogel dan toch zijn vest in de hartstreek kunnen doorboren, door zijn vestzak, betaalboekje en ID-kaart, om er achteraan uit te komen, nog steeds opgelijnd met zijn hart, zonder dat er ook maar één druppel goed rood Brits bloed vergoten was?

Of had ik hier een gesprek met een geest? Hoewel ik in mijn binnenste een oplossing heb voor dit raadsel, is dit slechts een theorie en, zoals wij reeds vroeg in onze RAF carrière leerden, is theorie voor de vogels...

De luchtaanval was gedaan, maar spoedig moesten wij vaststellen dat alle gevaar nog niet geweken was.

Toen onze chauffeur ons vliegensvlug naar het hospitaal voerde, deed een Belgische tram -die misschien in loondienst van de Gestapo stond- zijn best om de job, eerder die dag begonnen door de Luftwaffe, af te maken: hij botste zijdelings tegen onze ziekenwagen, waardoor de inzittenden her en der gesmeten werden. Een onfortuinlijke met hoofdwonden werd in de lucht geslingerd en botste met zijn hoofd tegen het dak van de wagen. Uiteindelijk kwamen wij dan toch in het hospitaal toe, bebloed, danig toegetakeld, maar met "stiff upper lips". Gelukkig werden wij er opgewacht door heuse, warme propere bedden, met vrouwelijke verpleegsters en WAAF personeel om onze koortsige voorhoofden af te koelen.

Het was februari vóór ik kon terugkeren naar het Smaldeel.

Chuck Toomer verblijft nu in Peterborough (Canada) en brengt ons bij elke gelegenheid een bezoek

A l'heure actuel, Chuck Toomer habite à Peterborough et nous rend visite à toute occasion

poche, et, effectivement il y avait un trou, et vidant le contenu de sa poche, son livret de paye et sa carte d'identité ; ils étaient également percés, et tous les trous étaient bien en alignement,...en direction de son coeur. Il devint pâle ; on vérifia alors l'arrière de sa poche, et oui, la balle l'avait traversée. Regardant alors le dos de sa veste, on put voir le trou « de sortie » de la balle. Il s'empressa de retirer sa veste, puisqu'il semblait maintenant évident que la balle avait dû traverser son coeur. Le mystère grandit, car il n'y avait pas de trou dans sa chemise, ni dans son maillot de corps, ni dans son corps ; comment alors cette balle avait pu transpercer sa veste, sa poche, ses papiers et sortir par derrière sans qu'une seule goutte de sang anglais

bien rouge put le prouver ? Pour sûr, j'étais en train de converser avec un fantôme !

Bien que j'aie à l'esprit une solution à ce mystère, ce n'est qu'une théorie, et comme nous l'avons appris auparavant à la R.A.F., la théorie, c'est pour les oiseaux.

L'attaque était passée, mais nous allions nous rendre compte que nous étions toujours en danger ; alors que notre chauffeur se hâtait pour arriver à l'hôpital, un tram belge, peut-être payé par la Gestapo, fit de son mieux pour achever le travail commencé par la Luftwaffe. Il heurta notre ambulance sur le côté, bousculant tout son contenu : un pauvre gars avec des blessures à la tête fut projeté en l'air, son crâne heurtant le plafond de l'ambulance.

Finalement nous arrivions à l'hôpital, ensanglantés, contusionnés, mais sans broncher. Et là, quel bonheur, nous attendaient des lits propres et bien chauds,... ainsi que des infirmières et des WAAF (auxiliaires féminines R.A.F.) pour rafraîchir nos têtes enfiévrées.

Il fallut attendre le mois de février avant que je ne retourne au Squadron.



28-5-98 Nieuwrode,

- waar een Wellington van 69 Sqn een noodlanding maakte op 21 Apr 45; C. Toomer met een ooggetuige van de "crashlanding"
- où un Wellington du 69 Sqn effectua un atterrissage forcé le 21 Avr 45; C. Toomer en compagnie d'un témoin du "crashlanding"

VIJFTIG JAAR GELEDEN...

xx jan 1949

Sabena nestelt zich verder in Melsbroek, en verlaat geleidelijk zijn installaties in Haren.



28 Feb 1949

Eerste zending met DC3 naar Belgisch Congo; Kapitein Charles Bocquet is lid van de bemanning; het vluchtplan : Evere-Algers-Aoulef-Bukama (50 km van Kamina). Terug : 20 Mar 49.

xx apr 1949

De eerste Meteor Mk IV komt toe in Melsbroek; de Luchtmacht had er 48 besteld. Gemerkt EF-1 tot EF-48 kwamen zij naar Melsbroek vóór zij verdeeld werden in de smaldele. Zij werden opgeslagen in de "Fromson"loods.

01 jun 1949

Korporaal Jacques Brel, die zijn militaire dienstplicht vervulde in Melsbroek, zwaait af.

xx Jun 1949 (??)

Maj Devuyst organiseert de oprichting van een navigatieschool.

12 jun 1949

"Ter gelegenheid van zijn 35e verjaardag organiseert de Belgische Militaire Luchtvaart een groots luchtfest te Melsbroek, van waar de toestellen opstegen, en te Evere, waar er meer dan honderduizend bezoekers genoten van het schouwspel. De luchtmachten van enkele grote bevriende landen hadden er aan gehouden deel te nemen aan dit mooi feest".(Le Soir Illustré)

06 okt 1949

Het stoffelijk overschot van Gonay (neergeschoten in Spitfire gedurende de oorlog) wordt van Jersey overgevlogen naar Evere in een DC-3 van de 15e Wing.

17 dec 1949

De eerste militaire Oxford, met Maj VI Collignon als piloot, landt in "BAKA" (basis Kamina).

IL Y A CINQUANTE ANS...

Janvier 1949

La SABENA poursuit son implantation sur l'aérodrome de Melsbroek, abandonnant progressivement ses installations de Haren.

28 fev 1949

Première mission DC 3 au Congo Belge ; le capitaine Charles Bocquet fait partie de l'équipage. Le plan de vol est : Evere - Alger - Aoulef - Bukama (à +ou- 50 km de Kamina). Retour de mission : 20 mar 49.

Avril 1949

Le premier Meteor Mk IV arrive à Melsbroek ; une commande de 48

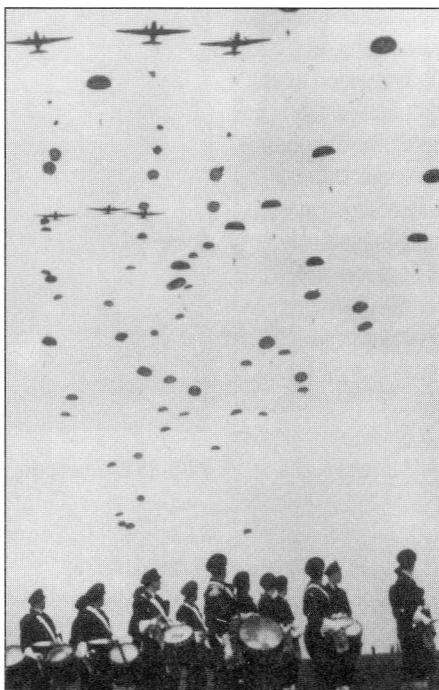
appareils avait été passée par la Force Aérienne. Immatriculés de EF-1 à EF-48, ils passaient par Melsbroek avant d'être répartis dans les unités ; ils y étaient stockés dans le hangar « Fromson ».

1 juin 1949

Le caporal Jacques Brel, qui avait effectué son service militaire à Melsbroek, est libéré de ses obligations militaires.

Juin 1949 ?

Création d'une école de navigation, organisée par le Maj Devuyst.



12 juin 1949

« A l'occasion de son 35ième anniversaire, l'Aviation Militaire Belge organise une grande fête aérienne, qui se déroule à la fois à Melsbroek, qui servait de terrain de départ aux appareils, et à Evere où plus de cent mille personnes assistent au spectacle. Les aviations de quelques-uns des grands pays alliés avaient tenu à participer à cette belle fête. » (Le Soir illustré)

6 oct 1949

La dépouille mortelle de Gonay (abattu en Spitfire durant la guerre) est rapatriée de Jersey à Evere en DC 3 du 15 Wing.

17 dec 1949

Le premier Oxford militaire atterrit à « Baka » (base Kamina), piloté par le Maj Avi Collignon.

Erbetoon van een para aan de "gasten" van het Luchttransport

"Those magnificent men in their flying machines..."

Iedereen weet dat de paracommndo's, zoals ieder lid van een elite eenheid, graag hun superioriteit uitstellen. Zij denken dat zij de best getrainde militairen zijn, de besten onder de besten.

Soms vergeten wij echter dat wij, om onze opdracht te kunnen uitvoeren, zowel trainings- als operationele zendingen, transportpiloten en hun vliegtuigen nodig hebben. Zowel voor het parachuteren van onze manschappen en materiaal, onze bevoorrading langs de lucht, voor een stormlanding of zelfs gewoon voor een luchttransport ter gelegenheid van een humanitaire operatie, zijn zij onmisbaar.

Het is aan die, dikwijls vergeten, piloten dat wij graag hulde brengen door u een paar van hun "exploden" te vertellen, waar zij soms op tragische wijze hun leven moesten offeren om de para's te reden die zij transporteerden of dropten.

Wij gaan het eerst hebben over een operatie waar de tussenkomst van de transportpiloten het overleven van een para-eenheid bepaalde: ik heb het over de omsingeling van de "101e U.S. Airborne Division" in Bastogne, en hun heldhaftige weerstand in december 1944 en januari 1945.

Toen Hitler zijn bliksemseis en onverwacht Ardennen-offensief begon, besliste het geallieerd commando om twee luchtvervoerde divisies, op rust in de streek van Reims, naar België te sturen, om er de Duitse vooruitgang te stoppen. De 82e Luchtvervoerde Divisie moest het wegenknooppunt en de hoogten van Herbeumont verdedigen, en de 101e moest hetzelfde doen in Bastogne. De troepen namen langs de baan hun stellingen in, en op 18 en 19 december 1944 hadden beide eenheden hun respectieve objectieven bereikt. Het 101e heeft reeds van bij het vertrek moeilijkheden: de bevelhebber, Generaal Taylor, bevindt zich in Washington, en de Brigade Generaal Mc Auliffe zal het bevel voeren over de divisie. Tijdens de beweging wordt de achterhoede van de divisie aangevallen door de Duitsers, en een konvooi met levensmiddelen en brandstoffen kan Bastogne slechts bereiken nadat zij een gedeelte van hun voertuigen hebben achtergelaten. De zwaarste verliezen worden geleden op 19 december, omstreeks 22.30 U, wanneer de 326e geneeskundige para Cie ten prooi valt van een vijandelijke aanval.

De chirurg van de Divisie, Luitenant Kolonel David Gold, wordt gevangen genomen, samen met 18 officieren en 125 manschappen van de compagnie. Vier officieren en 113 manschappen kunnen ontsnappen, en vervoegen Bastogne. Op 20 december vervoegt een laatste radiovoertuig van het VIIIe Corps het hoofdkwartier van Generaal Mc Auliffe; het zal een kapitale rol spelen voor het overleven van de divisie die vanaf de 20e december 's avonds omsingeld is. Men begrijpt onmiddellijk dat het overleven

Hommage d'un para aux « gars » du transport aérien

Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines

C'est bien connu ; les para-commandos, comme la plupart des membres des unités d'élite, affichent facilement leur supériorité. Ils se considèrent comme les militaires les mieux entraînés, les meilleurs parmi les meilleurs.

Ce que nous oublions souvent, c'est que pour remplir nos missions, que ce soit au cours de nos entraînements ou au cours de nos opérations, nous avons besoin des pilotes de transport et de leurs avions. Que ce soit pour le parachutage de nos hommes et de notre matériel, que ce soit pour un ravitaillement par air, pour un atterrissage d'assaut ou plus simplement pour un aérotransport lors d'une opération humanitaire, ils sont indispensables.

C'est à ces pilotes, souvent oubliés, que nous voudrions rendre hommage en vous narrant quelques-uns de leurs exploits se terminant parfois tragiquement par le sacrifice de leur vie afin de sauver celle des parachutistes qu'ils larguent ou qu'ils transportent.

Nous parlerons d'abord d'une opération où l'intervention des pilotes de transport fut déterminante pour la survie d'une unité de parachutistes : il s'agit de l'encerclement de la 101ème Division Airborne américaine à Bastogne et de sa résistance héroïque en décembre 1944 et janvier 1945.

Au moment où Hitler lance sa fulgurante et inattendue offensive des Ardennes, le haut commandement allié décide d'envoyer en Belgique deux divisions aéroportées au repos dans la région de Reims, afin de contrer l'avance allemande. La 82ième division aéroportée défendra le noeud routier et les hauteurs de Werbomont, la 101ième reçoit la même mission pour Bastogne. Le mouvement se fera par la route, et les 18 et 19 décembre 1944 les deux unités rejoignent leurs objectifs respectifs. Pour la 101ième des problèmes se posent dès le départ ; son commandant, le général Taylor se trouve à Washington et ce sera le brigadier général Mc Auliffe qui prendra le commandement de la division. Pendant le mouvement, les trains arrières de la division subissent des attaques allemandes et un des convois comprenant des vivres et du carburant n'atteint Bastogne qu'en abandonnant une partie de ses véhicules. Les pertes les plus graves se situent le 19 décembre vers 22.30h, alors que la 326ième compagnie médicale parachutiste subit une attaque ennemie.

Le chirurgien de la division, le lieutenant-colonel David Gold est fait prisonnier avec 18 officiers et 125 hommes de la compagnie.

Quatre officiers et 113 hommes éviteront la capture et rejoindront Bastogne. Le 20 décembre, un dernier véhicule radio du VIII Corps rejoint le QG du général Mc Auliffe ; il sera d'une importance capitale pour la survie de la division qui se trouve encerclée dès le 20 décembre au soir. Très vite on comprend que cette survie dépendra de son ravitaillement en munitions, en vivres et en plasma

van de divisie zal afhangen van bevoorrading in munitiess, levensmiddelen en bloedplasma, die slechts via de lucht kan verzekerd worden.

Men had geen bebakening meegenomen, en de eerst voorziene dropping was deze van twee ploegen "pathfinders", voorzien van een "Eureka" systeem van positiebepaling. Twee C-47 "DAKOTA" moeten elk, met één uur interval, een ploeg "pathfinders" van 10 man droppen, opdat ten minste één van hen veilig en wel de perimeter van de 101e zou bereiken. De zending, voorzien voor 22 december, wordt verdaagd tot 23 december, en de "pathfinders" moeten onmiddellijk de Eureka post installeren om een eerste bevoorrading langs de lucht met 40 C-47 mogelijk te maken. De zending vertrekt van Chalgrove in U.K., waar de "pathfinders" een opleidingsstage volgden. De vliegtuigen worden beschermd door jachtvliegtuigen, en zullen de ploegen droppen op een "DZ" (Dropping Zone) ten zuidwesten van Bastogne. De tweede ploeg zal slechts gedropt worden na ontvangst van een signaal (oranje rook) dat door de eerste ploeg op de DZ geplaatst moet worden. Het materiaal dat de "pathfinders" meenemen omvat zes Eureka posten (elk met twee reserve batterijen), veertien lampen, veertien rode fluorescerende bebakeningspanelen, en zes kisten gekleurde rookgranaten. Het I.P. (Initial Point) voor de dropping was de kerkoren van Léglise!

Op die plaats worden twee vliegtuigen onder vuur genomen door de vijandelijke batterijen. Het toestel van de "leader" wordt enkele keren geraakt (niet ernstig), maar dropt, om 09.31 U, de eerste ploeg, onder bevel van Luitenant Williams. Drie minuten later wordt het oranje signaal ontstoken en treedt de Eureka in werking. De tweede ploeg wordt om 09.55 U gedropt; de Eureka en zijn antenne werden opgericht op een hoop stenen, niet ver van een huis. De eerste luchtbevoorrading van de "omsingelden van Bastogne" gebeurde 90 minuten na de aankomst van de eerste pathfinders. Panelen vervolledigen de bebakening, en 40 C-47, in drie golven, stijgen op voor Bastogne.

De weersomstandigheden zijn slecht, de vliegtuigen hebben geen escorte, en ze worden zeer snel onder vuur genomen door het Duitse afweergeschut; tussen 12.10 U en 14.07 U bereiken 28 C-47 de D.Z., en droppen er hun lading. Een volledige formatie moet rechtsomkeer maken zonder te droppen. Slechts twee vliegtuigen keren naar hun vertrekbasis terug zonder geraakt te zijn door het afweergeschut; vier toestellen worden neergeschoten voór zij het doel bereikten, en vijf maken een noodlanding tijdens de terugvlucht.

Tijdens deze eerste luchtbevoorrading waren er 252 piloten en militairen aan boord van deze toestellen; vier ervan werden ernstig, en twee lichtgewond, terwijl er zestien vermist werden. Bij de "largueurs" betreuren wij een overledene, een gekwetste en drie vermisten. Het is een zware tol, maar het moraal van de divisie heeft een fameuze "kick" gekregen.

Deze dropping zou gevuld worden door één van de belangrijkste luchtbevoorradingen uit de geschiedenis van de luchtlandingstroepen; inderdaad, op het einde van diezelfde 23 december vliegt een ware armada Dakota's naar Bastogne. 253 vliegtuigen zullen meer dan 140 ton munitiess, levensmiddelen en geneesmiddelen droppen. Diezelfde dag vertrekt een bericht vanuit Bastogne naar het HK van het Corps: het is een echte hulpoproep voor de talrijke gekwetsten: "*Hebben 120 zwaar gekwetsten die moeten geopereerd worden, 250 gekwetsten op draagberries en 400 lichter*

sanguin, le tout ne pouvant lui parvenir que par les airs.

Aucun moyen de balisage n'avait été emporté et le premier parachutage envisagé est celui de deux équipes de « pathfinders » munis du système de repérage Eureka ; deux avions C-47 Dakota parachutront chacun une équipe « pathfinder » de dix hommes à une heure d'intervalle afin qu'au moins une des deux équipes arrive saine et sauve au sein du périmètre de la 101ième Airborne. La mission planifiée le 22 décembre est reportée au 23 avec pour mission pour les « pathfinders » de mettre immédiatement le poste Eureka en action afin de recevoir un premier ravitaillement par air de 40 C-47. La mission partira de l'aérodrome de Chalgrove en Grande-Bretagne où les « pathfinders » suivent un stage de formation. Les avions seront escortés par des chasseurs et parachuteront les équipes sur une DZ (« dropping zone ») au sud-ouest de Bastogne. La deuxième équipe ne sera parachutée qu'après avoir reçu un signal (fumée orange) placé sur la DZ par la première équipe. Le matériel emporté par les « pathfinders » comprend six postes Eureka (chacun avec deux batteries de réserve), quatorze lampes, quatorze panneaux de balisage fluorescents rouges et six caisses de grenades fumigènes de couleur. L'« Initial Point » pour le parachutage était le clocher de l'église de Léglise !

A cet endroit les deux avions sont pris sous le feu des batteries ennemis. L'avion « leader » reçoit quelques impacts mineurs mais largue la première équipe, commandée par le lieutenant Williams, à 09.31h. Trois minutes plus tard, le signal orange est allumé et le poste Eureka entre en activité. La deuxième équipe est parachutée à 09.55h. ; c'est sur un tas de briques non loin d'une maison que fut installé l'Eureka et son antenne. Le premier ravitaillement par air des encerclés de Bastogne allait avoir lieu 90 minutes après l'arrivée des « pathfinders ». Des panneaux compléteront le balisage et ce sont 40 C-47 répartis en trois formations qui décollent vers Bastogne.

La météo est mauvaise, les avions n'ont pas d'escorte, et très vite ils sont soumis au tir des batteries allemandes ; 28 C-47 atteindront la DZ entre 12.10h. et 14.07h. et parachuteront leur chargement. Une formation entière devra faire demi-tour sans avoir parachuté. Seuls deux avions reviendront à l'aérodrome de départ sans avoir été atteints par des impacts ; quatre avions seront abattus avant d'atteindre la DZ et cinq avions feront un atterrissage forcé sur le chemin du retour.

Pour cette première mission de ravitaillement par air, 252 pilotes et militaires se trouvaient à bord des avions ; quatre seront gravement blessés, deux légèrement, mais seize sont portés disparus. Parmi les largueurs on compte un tué, un blessé et trois disparus. Le bilan est lourd mais la division a reçu un fameux bonus pour son moral.

Ce parachutage allait être suivi par un des plus importants ravitaillements par air de l'histoire des aéroportés ; en effet, en fin de cette même journée du 23 décembre, une armada de Dakotas se dirige sur Bastogne. Ce sont 253 avions qui parachuteront plus de 140 tonnes de munitions, vivres et médicaments. Le même jour un message quitte Bastogne vers le QG du Corps. C'est un véritable appel au secours pour les nombreux blessés : « Avons 120 blessés graves à opérer, 250 blessés sur civières et 400 blessés plus légers ; demandons des équipes chirurgicales, de la pénicilline et du plasma. Pouvez-vous envisager de nous envoyer un ravitaillement par planeurs ? ». Le 24 décembre, 155 C-47 sont à nouveau envoyés sur Bastogne ; cette fois les parachutages seront

gekwesten; vragen ploegen chirurgen, penicilline en plasma. Kunt u een bevoorrading met zwevers bestuderen?" Op 24 december worden opnieuw 155 C-47 naar Bastogne gestuurd; ditmaal worden de droppings in een zeer korte periode uitgevoerd: gedurende 12 minuten, van 13.38 U tot 13.50 U, terwijl de formaties op verschillende hoogtes vliegen: 300, 350, 800 en 2.200 voet. Slechts één vliegtuig zal, tijdens de terugvlucht, een noodlanding moeten uitvoeren in Frankrijk.

Kerstdag 1944 zou twee onverwachte geschenken brengen voor de omsingelde parachutisten. Om 14.20 U vliegt een P-38 van het 19^e verkenningsmaldeel op zeer lage hoogte over om luchtfoto's van de vijandelijke stellingen en kaarten op 1:50.000 van de streek te droppen. Bij valavond maakt een klein verbindingsvliegtuig en geslaagde landing ten Noorden van Bastogne, met aan boord Majoor Chirurg Serrel, geneesmiddelen en penicilline. Deze chirurg zal in de daarop volgende 36 uren vijftien belangrijke operaties uitvoeren.

Vermits men op 25 december geen enkele dropping kon uitvoeren, besloot men een belangrijke bevoorrading te verzekeren met

échelonnés sur un court laps de temps - 12 minutes, de 13.38h. à 13.50h. - et les formations volent à des altitudes différentes : 300, 350, 800 et 2200 pieds. Un seul avion fera un atterrissage forcé en France au retour.

Le jour de Noël 1944 allait apporter deux cadeaux inattendus aux parachutistes encerclés. A 14.20h. un avion P-38 de la 19^{ième} escadrille de reconnaissance fait un passage en rase-mottes afin de larguer des photos aériennes des emplacements ennemis, ainsi que des cartes au 1 :50.000 de la région. A la tombée de la nuit un petit avion de liaison réussit un atterrissage au nord de Bastogne et dépose le major chirurgien Serrel ainsi que des médicaments et de la pénicilline. Ce chirurgien effectuera quinze opérations importantes dans les 36 heures qui suivront son arrivée.

Aucun parachutage n'ayant pu avoir lieu le 25 décembre, il est décidé d'envoyer un important ravitaillement au moyen de planeurs ; le temps étant couvert en Grande-Bretagne, c'est de France que partiront les C-47 et les planeurs Waco. Ces planeurs proviennent en partie de ceux récupérés après l'opération « Market Garden » en Hollande (Arnhem) ; trois missions sont programmées :



WACO zwever in Bastogne, tijdens de "Battle of the Bulge"
Planeur WACO à Bastogne, pendant "the Battle of the Bulge"



un planeur comportant des équipes chirurgicales et des médicaments : dix planeurs chargés de carburant ; cinquante pla-

behulp van zweefvliegtuigen; omwille van het wolkendek over Groot Brittannië zullen de C-47 en de WACO zwevers vanuit Frankrijk opstijgen. Deze laatsten werden gedeeltelijk gerecupereerd na de operatie "Market Garden" in Holland (Arnhem).

Men voorziet drie zendingen:

- één toestel met chirurgische ploegen en geneesmiddelen
- tien toestellen met brandstof
- vijftig zwevers met munitie en levensmiddelen.

De eerste zwever, met vijf chirurgen, vier verplegers en een belangrijke hoeveelheid geneesmiddelen aan boord, vertrekt op 26 december. Men vliegt op 300 voet hoogte, en om 15.10 U wordt het toestel losgekoppeld ten noorden van Bastogne. De LZ (Landing Zone) wordt bebakend met een letter T en rooksignalen, en het toestel landt uiteindelijk op een honderdtal meter van een compagnie die opgesteld is aan de limiet van de verdedigingsperimeter. Drie chirurgen worden onmiddellijk naar het hospitaal van de divisie gebracht.

Als bij miracel komen, vijf minuten na deze eerste landing, 289

planeurs chargés de munitions et de vivres.

Le premier planeur avait cinq chirurgiens et quatre infirmiers à son bord, ainsi qu'un important lot de médicaments. Le vol s'effectue le 26 décembre à une altitude de 300 pieds, et le planeur est largué à 15.10h. au nord de Bastogne. La LZ (landing zone) est balisée au moyen d'une lettre T et de fumigènes. Le planeur atterrit finalement à 100 mètres d'une compagnie installée à la limite du périmètre défensif ; trois des chirurgiens sont immédiatement amenés vers l'hôpital divisionnaire. Mais, miracle, de Grande-Bretagne où le temps s'est dégagé, arrivent 289 Dakotas, cinq minutes après le

Dakota's aan uit Engeland, waar het weer ondertussen is opgeklaard.

Dit keer neemt de operatie "Kangaroo" zijn volle uitbreiding: 169 ton munitie, radiomateriaal, brandstof en levensmiddelen worden gedropt. 28 vliegtuigen worden ernstig beschadigd door de vijandelijke luchtdoelartillerie, en drie toestellen moeten een noodlanding uitvoeren. De bemanning en de "largueurs" van een C-47 springen uit hun toestel van op 350 voet (drie van hen waren reeds gekwetst tijdens de vlucht), en komen neer tussen de Amerikaanse en Duitse linies. Van hun zessen zullen de Amerikaanse para's er vijf weten te reden.

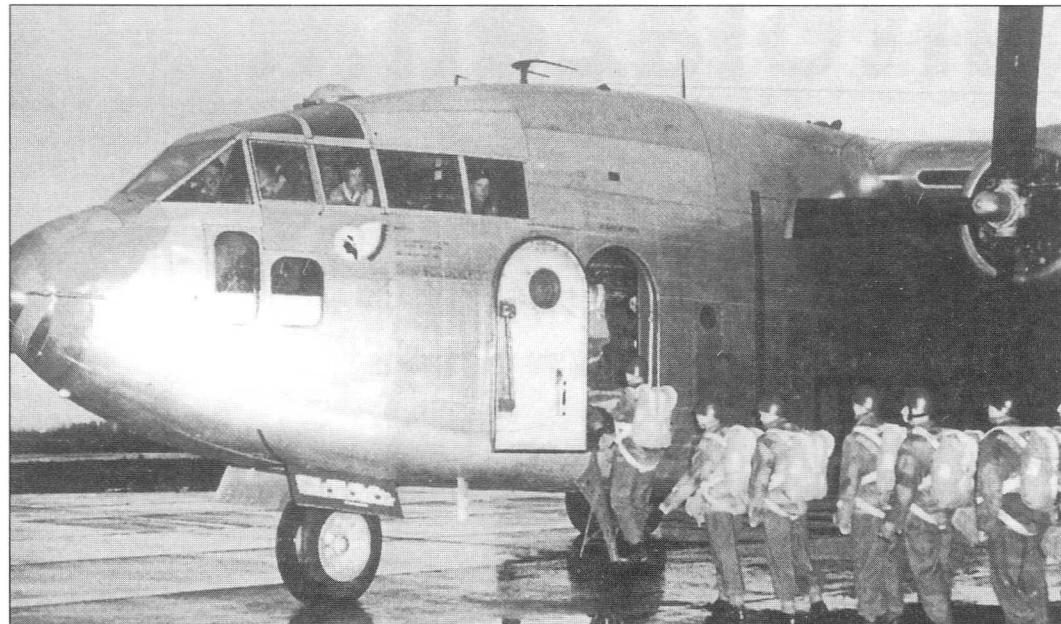
Een andere C-47, die op één motor boven het Kanaal terug keert, signaleert het uitvallen van zijn laatste motor; de ploegen van de "Air Sea Rescue" zoeken het toestel, maar zullen het nooit terug vinden.

Dan is het de beurt aan de formatie van 10 Waco zwevers, die komen landen met 60 jerrycans brandstof per zwever; hiervoor werd de landingsbaan afgebakend die normaal door de kleine L-4 verbindingsvliegtuigen gebruikt werden. Sommige zwevers hebben

premier planeur.

Cette fois c'est l'opération « Kangaroo » qui prend toute son ampleur, et 169 tonnes de munitions, de matériel radio, d'essence et de vivres sont parachutées. 28 avions seront sérieusement endommagés par l'artillerie anti-aérienne allemande, 3 avions devront faire un atterrissage d'urgence ; l'équipage et les largueurs d'un C-47 abandonneront l'avion en sautant en parachute d'une altitude de 350 pieds. Trois avaient été blessés en vol, ils atterriront entre les lignes américaines et allemandes ; sur les six sauteurs, cinq seront récupérés par les parachutistes américains. Un autre C-47 volant sur un moteur au-dessus de la Manche signale l'arrêt de son second moteur ; recherché par les équipes « Air Sea Rescue » il ne sera jamais retrouvé.

C'est au tour de la formation de dix planeurs Waco de venir atterrir avec un chargement de 60 jerrycans d'essence par planeur ; c'est la piste employée par les petits avions de liaison L-4 qui a été balisée. Certains planeurs sont équipés du nouveau nez Griswold ; il s'agit d'une structure tubulaire qui renforce l'avant du planeur afin de protéger le cockpit et les pilotes lors d'un atterrissage contre un



Melsbroek

Inscheping aan boord van

C119

Embarquement à bord d'un

C119

reeds de nieuwe "Griswold"-neus: dit is een buisvormige structuur die het voorste gedeelte van de zwever verstevigt om aldus de cockpit en de piloten te beschermen bij een landing tegen een obstakel. Deze formatie wordt eveneens onder vijandelijk vuur genomen. Om 17.30 U komen de tien zweefvliegtuigen met hun lading binnen de perimeter; sommige jerrycans zijn doorboord en lopen leeg, maar gelukkig hebben de kogels geen brand veroorzaakt. De tien C-47, waarvan sommigen letterlijk doorzeefd zijn, kunnen terugkeren naar hun vertrekbasis. Geen enkele piloot werd gekwetst, maar in één vliegtuig werden 70 kogelgaten geteld! De 22 zweefvliegtuigpiloten gaan in het garnizoen van Bastogne hun eerste nachtrust tegemoet.

De derde en laatste bevoorringszending, met 50 zwevers, wordt uitgesteld tot 27 december, en zal voornamelijk 155 mm artilleriemunitie aanbrengen; elk toestel zal ongeveer 1,5 ton obussen vervoeren. In sommige zwevers heeft men nogmaals dokters en medisch personeel bijgevoegd. Deze zending verloopt zeer

obstacle. La formation est à nouveau prise sous le feu des armes ennemis. A 17.30h. les dix planeurs arrivent avec leur chargement dans le périmètre ; certains jerrycans sont troués et perdent leur carburant, mais aucune balle incendiaire n'a provoqué d'incendie, et les dix C-47, parfois percés comme une passoire, regagnent les aérodromes de départ. Aucun pilote n'avait été blessé, mais il est compté 70 impacts dans un des C-47. Les 22 pilotes de planeur rejoignent la garnison de Bastogne pour y passer leur première nuit.

La troisième et dernière mission de ravitaillement par 50 planeurs est remise au 27 décembre et sera consacrée à l'approvisionnement en munitions d'artillerie de calibre 155 mm ; chaque planeur emportera environ 1,5 tonne d'obus. Dans certains planeurs on a ajouté à nouveau des médecins et du personnel médical ; cette fois la mission se termine très mal pour les pilotes de transport et les planeurs. Dès l'approche de Bastogne tous les avions et les planeurs sont soumis à un tir nourri de la part de l'ennemi ;

slecht voor de transport- en zweefpiloten: bij het naderen van Bastogne komen alle transport- en zweeftoestellen onder zeer zwaar vijandelijk afweergeschut te liggen. Slechts 36 van de 50 C-47 keren naar hun vertrekbasis terug, de anderen worden allemaal uit de lucht geschoten, of moeten een noodlanding maken, hetzij in Bastogne, hetzij in vijandelijk gebied. Voor de zwevers is de eindafrekening nog zwaarder: 17 worden neergeschoten vóór zij Bastogne bereiken. De bemanning van een zwever ziet hoe hun "trekvliegtuig" vuur vat op 5 Km van Bastogne; zij wachten om zich los te haken tot ze de bemanning van de C-47 aan hun parachute zien bengelen, en slagen er gelukkig nog in te landen binnen de verdedigingsgordel. Dit wordt de laatste bevoorrading langs de lucht van Bastogne.

Op de avond van 27 december kan een eenheid van de 4e geblindeerde divisie contact maken met de omsingelde troepen, en 260 zwaar gekwetsten worden prioritair geëvacueerd, waaronder Belgische burgers en kinderen. Op 28 december worden 12 piloten van C-47 en 55 zwevers geëvacueerd; de piloten die uit hun toestel konden springen werden ofwel krijgsgevangen genomen, of opgevangen en verborgen door burgers uit de omgeving van Bastogne.

Het bilan van deze laatste bevoorrading is zeer zwaar: van de 218 C-47 bemanningsleden die eraan deelnamen, kwamen er 39 niet terug (18 overleden en 21 gevangen genomen). Bij de piloten van de zwevers telt men 33 doden en 14 gevangenen. Maar wij mogen niet vergeten dat het dank zij hun moed en zelfopoffering was dat Bastogne en de 101e Airborne Divisie weerstand konden bieden aan het Duitse offensief.

De Belgische piloten van onze 15e Wing Luchttransport kunnen, ondanks het feit dat ze niet hebben deelgenomen aan de gevechten tijdens de tweede wereldoorlog, eveneens een aantal markante exploitaten voorleggen. Denken wij maar aan de parachutage en evacuatie opdrachten tijdens de incidenten die volgden op de onafhankelijkheid van ex-Belgisch Congo in 1960.

800 parachutisten van verschillende eenheden van het Regiment Para-Commando zullen zonder grondbebakening gedropt worden van op hoogtes variërend tussen 900 en 650 voet. De vliegtuigen, de "goeie ouwe" Dakota C-47 zowel als de C-119, worden herhaaldelijk door lichte wapens van de opstandelingen onder vuur genomen. De C-47 van Lt Kol Kreps wordt op 10 juli 1960 geraakt boven Luluabourg, en een kogel treft een bedieningskabel van het staartroer, gelukkig zonder hem door te snijden. Op 18 juli, tijdens de 6e en laatste parachutage op Bunia, wordt de C-119 van Kdt Vanlerberghe door drie projectielen geraakt: een kogel doorboort een draagbalk in de staart, een tweede plant zich in de rugleuning van de stoel van de "crew chief", en de derde rukt een stuk af van de poot van een stoel in het midden van de C-119, juist achter de laatste "stick" die klaar staat om te springen.

Een exploit dat zeker op het palmares van onze piloten mag komen speelt zich af op 13 juli 1960 op het vliegveld van Bakwanga; drie C-47, geïpiloteerd door Lt Kol Kreps, Kdt Mollet en Adj Devisscher, zetten er 60 parachutisten af van de 13e Onafhankelijke Para-Cdo Compagnie onder bevel van Kapt Jacques Holvoet, om er het personeel van de Forminière en hun families te beschermen. De families moeten naar Kamina geëvacueerd worden. De duisternis is reeds ingetreden, en de landingsbaan van het vliegveld Bakwanga (800 m lateriet) is niet bebakend

seuls 36 C-47 sur les 50 retourneront à leurs bases de départ. Les autres seront tous abattus en vol ou feront un atterrissage forcé soit à Bastogne soit en territoire ennemi. Pour les planeurs le bilan est encore plus lourd ; 17 planeurs sont abattus avant d'atteindre Bastogne. Les pilotes d'un planeur verront leur avion remorqueur prendre feu à 5 km de Bastogne ; ils attendront de voir sauter l'équipage du C-47 en parachute avant de se dégager du câble de remorquage et auront encore la chance de pouvoir atterrir au sein du périmètre défensif. Ce sera le dernier ravitaillement par air de Bastogne.

Le 27 décembre au soir, une première unité de la 4ième Division Blindée effectue une jonction avec les troupes encerclées, et ce sont 260 blessés graves qui sont évacués en priorité ; parmi ces blessés figurent des civils belges dont des enfants. 12 pilotes de C-47 et 55 pilotes de planeurs seront évacués le 28 décembre ; les pilotes ayant pu sauter en parachute auront soit été faits prisonniers soit cachés par des civils des environs de Bastogne. Le bilan de ce dernier ravitaillement est très lourd ; 218 membres d'équipage avaient débuté la mission, 39 ne rejoindront pas leur base, 18 sont tués, 21 faits prisonniers. Parmi les pilotes de planeurs on dénombre 33 tués et 14 prisonniers. Mais n'oublions pas que c'est grâce à leur courage et à leur sacrifice que Bastogne et la 101ième Div Airborne ont résisté à l'offensive allemande. Les pilotes belges de notre 15ième Wing de Transport Aérien, même s'ils n'ont pas participé aux combats de la 2ième guerre mondiale, ne sont pas en reste en ce qui concerne certains exploits ; souvenons-nous des missions de parachutage et d'évacuation lors des incidents qui ont suivi l'indépendance de l'ex Congo Belge en 1960.

Ce seront 800 parachutistes des différentes unités du régiment para-commando qui seront largués sans balisage au sol à partir d'altitudes variant de 900 à 650 pieds. Les avions, soit les bons vieux C-47 Dakota et les C-119, seront soumis à plusieurs reprises au tir ddes armes légères des mutins. Le C-47 du lieutenant-colonel Kreps est touché le 10 juillet 1960 au-dessus de Luluabourg et une balle endommage un câble de commande de l'empennage arrière sans le sectionner, très heureusement. Le 18 juillet, lors du sixième et dernier parachutage sur Bunia, le C-119 du commandant Vanlerberghe est touché par trois projectiles ; une balle traverse une poutre de queue, une deuxième vient se loger dans le dossier du siège du « crew chief », et la troisième sectionne le pied d'un siège au centre du C-119 derrière le dernier « stick » prêt à sauter.

Mais un des exploits à mettre au compte de nos pilotes se déroule le 13 juillet 1960 sur l'aérodrome de Bakwanga ; trois C-47, pilotés par le Lt Col Kreps, le Cdt Mollet et l'Adjt Devisscher déposent 60 parachutistes de la 13ième Cie Indépendante Para-Cdo sous le commandement du Capt Jacques Holvoet, pour protéger le personnel et les familles de la Forminière. Les familles sont à évacuer vers la base de Kamina. La nuit est tombée, la piste de l'aérodrome de Bakwanga n'est ni balisée, ni éclairée ; elle est en latérite et ne mesure que 800 mètres. C'est alors que nos pilotes décident de décoller de nuit sur une piste courte balisée par les phares des véhicules du personnel de la Forminière placés tous les 100 mètres ; dans un des C-47, en plus de l'équipage, on comptait deux « dispatchers », 16 femmes et 24 enfants, dont heureusement de nombreux bébés.

Ce professionnalisme, cette coopération et cette confiance

en evenmin verlicht. Uiteindelijk beslissen onze piloten toch op te stijgen bij nacht, van op een korte piste, afgebakend met de lichtbundels van de voertuigen van het personeel van de Forminière, die om de 100 m opgesteld worden. In één van de C-47 zaten, benevens de bemanning, twee "dispatchers", 16 vrouwen en 24 kinderen (gelukkig waren hierbij veel baby's).

Dit professionalisme, deze samenwerking en dit wederzijds vertrouwen tussen piloten en para-commando's zullen blijven voortbestaan gedurende de vele zendingen en operaties die het leven van onze twee krijgsmachten tekenen.

Vier ongevallen betekenen, spijtig genoeg, voor de 15e Wing en het Rgt Para-Cdo evenveel zwarte bladzijden.

- Op 19 juli 1960 stort de C-119 CP-36 neer in Masisi, Congo.
- Op 12 december 1960 vliegen twee C-119 tegen elkaar nabij Chièvres.
- Op 26 juni 1963 gebeurt het afgruiselijk ongeval in Detmold, waarbij vijf bemanningsleden en drie en dertig para-commando's de dood vinden
- Op 22 oktober 1965 stort een C-119 te pletter in Veckerhagen (R.F.A.) tijdens een luchtbevoorradingssending bij nacht. De bemanning en drie largueurs overleven de ramp niet.

Het tijdperk van de C-130 volgt op dat van de C-119, en er komt geen einde meer aan de humanitaire zendingen:

- In november 1964, met de steun van Amerikaanse piloten en hun C-130, voeren wij operatie "Dragon Rouge" en "Dragon Noir" uit (Stanleystad en Paulis).
- In 1973 en '74 droppen wij met de C-130 van de 15e Wing voedsel in Niger en Opper Volta.
- In 1978 ontplaatst operatie "Red Bean" zich in Kolwezi
- In 1979 gaat "Green Apple" door in Bas-Zaïre.
- In 1985 en 1986 werken de 15e Wing en het CE Para het "VLAGES" systeem uit (Very Low Altitude Gravity Extraction : droppen op zeer lage hoogte), en toetsen het aan de praktijk gedurende voedseldroppings in Ethiopië.
- In 1990 kennen wij de operatie "Green Bean" in Rwanda, gevolgd van "Brown Shelter" in Iran en "Blue Lodge" in Irak.
- De serie wordt verder gezet met "Blue Beam" in Zaïre in 1991.

Gedurende al deze operaties heeft de 15e Wing zeker niet op zijn lauweren gerust; talrijke "stormlandingen" moeten voorzien worden wanneer de veiligheid van het vliegveld niet gewaarborgd is. De symbiose met de Para-Commando's is uitstekend.

Luchtverkeersleiding is in veel gevallen praktisch onbestaand, maar de bemanningen met hun rijke ervaring zullen hieraan een mouw weten te passen.

En dan komen wij tot de langste gezamenlijke humanitaire operatie van 15e Wing en Brigade Para-Commando:

van eind 1992 tot eind 1993 gaat "Restore Hope" door in Somalië, onmiddellijk gevolgd van een terugkeer naar Rwanda voor de opdracht "Minuar" die op tragische wijze afloopt in april 1994.

Nieuwe humanitaire operatie voor de evacuatie van Belgen uit Rwanda, "Silver Back" (7 C-130 en 2 Boeing), gevolgd van "Blue Safari".

Een laatste alarm in maart 1997, en operatie "Green Stream" ontspant naar Brazzaville; de C-130 keren terug naar Afrika. Deze afradingsoperatie beklemtoonde eens te meer de hoge graad van beschikbaarheid van de manschappen van de Bde Para-Cdo en de

mutuelle entre pilotes et para-commandos continueront tout au long des missions et des opérations qui marqueront la vie de nos deux forces.

Quatre accidents vont malheureusement constituer une page noire pour le 15ième Wing et le Rgt Para-Cdo.

Le 19 juillet 1960, le C-119 CP-36 s'écrase au Congo à Massisi ; le 12 décembre 1960, deux C-119 entrent en collision près de Chièvres ; le 26 juin 1963, c'est l'affreux accident de Detmold. Cinq membres d'équipage et trente-trois para-commandos sont tués. Et enfin, le 22 octobre 1965, un C-119 en mission de ravitaillement par air, de nuit, s'écrase à Veckerhagen (R.F.A.) ; l'équipage et trois largueurs y trouveront la mort.

L'ère des C-130 Hercules succède aux C-119, et les opérations humanitaires n'arrêteront plus.

En novembre 1964, avec l'aide des pilotes et de C-130 américains s'effectuent les opérations « Dragon Rouge » et « Dragon Noir » (Stanleyville et Paulis) ; en 1973 et 1974, largage de vivres au Niger et en Haute-Volta, avec les C-130 du 15ième Wing.

En 1978, l'opération « Red Bean » se déroule à Kolwezi, et en 1979 « Green Apple » s'exécute dans le Bas-Zaïre.

En 1985 et 1986, le 15ième Wing et le CE Para mettent au point le système de largage « VLAGES » -Very Low Altitude Gravity Extraction System - (largage à très basse altitude), et le mettront en pratique lors de largages de vivres en Ethiopie.

En 1990 ce sera l'opération « Green Bean » au Rwanda, suivie de « Brown Shelter » en Iran et de « Blue Lodge » en Irak.

La série continue avec « « Blue Beam » au Zaïre en 1991.

Tout au long de ces opérations le 15ième Wing n'a certainement pas chômé ; il faudra prévoir de nombreux atterrissages d'assaut là où la sécurité de l'aérodrome n'est pas assurée. La symbiose avec les para-commandos sera parfaite ; le contrôle aérien est pratiquement inexistant dans de nombreux cas ; c'est l'expérience des équipages qui palliera les déficiences.

Et puis arrive la plus longue opération humanitaire pour le 15ième Wing et la Brigade Para-Commando : de fin 1992 à fin 1993 « Restore Hope » se déroule en Somalie. Suivie immédiatement par un retour au Rwanda pour la mission « Minuar » qui se terminera si tragiquement en avril 1994. Nouvelle opération humanitaire d'évacuation des Belges du Rwanda, « Silver Back » (7 C-130 et 2 Boeing), suivie de « Blue Safari ».

Une dernière alerte en mars 1997 et l'opération « Green Stream » se déploie à Brazzaville ; les C-130 retournent à nouveau en Afrique. Cette intervention dissuasive a montré une nouvelle fois la disponibilité des hommes de la Bde Para-Cdo et des équipages du 15ième Wing ; la motivation, le professionnalisme et la préparation opérationnelle des deux forces furent à la base de leurs succès.

Ce sont des milliers d'heures de vol que le 15ième Wing a consacré aux unités de la Bde Para-Cdo.

Si nous pouvons aujourd'hui nous féliciter de l'excellent travail réalisé en commun, cela ne fut possible que grâce au haut niveau d'entraînement des deux partenaires et à leur possibilité d'adaptation et de décision dans des circonstances difficiles et inattendues. « Tenacity », telle est la devise du 15ième Wing ; tenacité, endurance, qualités réelles et vitales requises par un noble métier, et transmises par les aînés aux jeunes équipages d'aujourd'hui. Nous ne pouvons que nous féliciter que cet esprit d'entente et de collaboration vers un objectif commun, la réalisation parfaite de la mission, se perpétue tout au long de la vie du 15ième Wing et de la



Op weg naar de dropping zone, aan boord van C119
En route vers la dropping zone, en C119

bemanningen van de 15e Wing; de motivatie, het professionalisme en de operationele voorbereiding van de twee krijgsmachtdelen lagen aan de basis van hun welslagen. De 15e Wing heeft duizenden uren gevlogen ten voordele van de Bde Para-Cdo.

Als wij vandaag prat kunnen gaan op het uitstekend resultaat dat wij gezamenlijk gerealiseerd hebben, was dit slechts mogelijk dank zij een zeer hoog trainingsniveau van beide partners, en hun mogelijkheid tot aanpassen en besluitvorming in moeilijke en onverwachte omstandigheden.

“TENACITY”, dat is het devies van de 15e Wing. Volharding en uithouding: het zijn inderdaad reële en vitale kwaliteiten die onontbeerlijk zijn in ons edel beroep, en die onze voorgangers overmaakten aan de jonge bemanningen van vandaag.

Wij kunnen er terecht fier op zijn dat deze geest van wederzijds begrip en samenwerking om een gezamenlijk doel te bereiken, dit perfect uitvoeren van de zending, steeds terug keert in de geschiedenis van de 15e Wing en de Bde Para-Cdo. Dan kunnen wij onze deviezen in één enkele samen brengen:

“WHO DARES WINS” with “TENACITY” and “NEVER SURRENDER”

René Coucke
Ere Lt Kol

Verschenen in “Spirit”, driemaandelijks tijdschrift van de kring der Para Commando Officieren (1998)

Brigade Para-Commando. Nous pouvons alors unir nos devises en une seule :

“WHO DARES WINS” with “TENACITY” and “NEVER SURRENDER”.

René Coucke

Lt Col Hre

Paru dans « Spirit », revue trimestrielle du cercle des officiers para-commandos (1998)



EQUIPAGE

*Unis comme les doigts de la main
A cinq ils formaient équipage
Ils jouissaient d'un tel entrain
Qu'ils avaient tous même visage*

*Chacun dans sa spécialité
En possérait les qualités
Têtes et corps étaient fusion
A bord de ce bel avion*

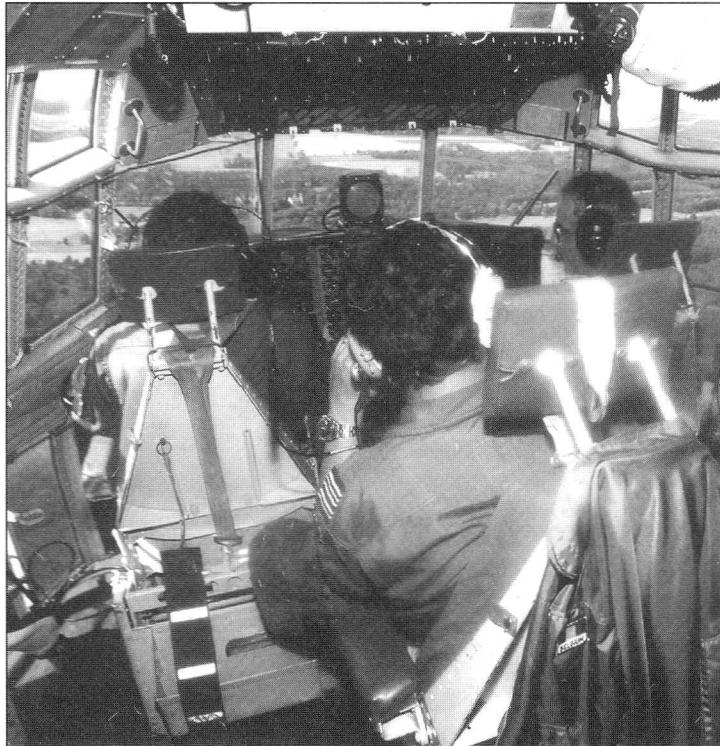
*Différents à chaque mission
Même esprit dans l'équipage
Ils portaient très haut leur fanion
Des Sioux en avaient le courage*

*Puis il y a eu ces cinq avions
Qui jamais ne sont revenus
Disparus en opération
Tant de projets ainsi perdus*

*Dans un de ces aéronefs
Il y avait mon copain "Jef"
A chaque pinte d'escadrille
Participions en joyeux drilles*

*Mais demain d'autres équipages
Hommes et femmes réunis
Découvriront nouveaux rivages
Relèveront tous les défis*

*Tout là-haut parmi les nuages
Sous un ciel bleu ou ciel d'orage
C'est toujours le plus beau voyage
D'être en avion en équipage*



Montclar

"MONTCLAR" est le pseudonyme de Charles PEYRASSOL, ancien navigateur du 15e Wing (1953 - 1972).
Nos lecteurs apprécieront ses talents de poète.

Nous nous excusons auprès de nos lecteurs néerlandophones de ne pas avoir traduit ce poème dédié aux équipages: il en aurait perdu ses qualités littéraires;... mais si parmi vous quelqu'un maîtrise cet art, nous apprécierions une version dans la langue de Vondel!

"MONTCLAR" is de schuilnaam van Charles PEYRASSOL, die navigator was in de 15e Wing van 1953 tot 1972.
Onze lezers zullen zijn dichterlijke gaven naar waarde weten te schatten.

Wij vragen onze Nederlandstalige lezers om begrip omdat wij dit gedicht, opgedragen aan de bemanningen, niet vertaald hebben: het zou er zijn literaire kwaliteiten door verloren hebben.

Indien er echter iemand van u eveneens deze kunstvorm beheerst, zouden wij zijn versie in de taal van Vondel ten zeerste op prijs stellen.

Wings/Pro Avia » 2^e trim 88**BZ 01/88 Relaas van een doorsnee-zending in Zaire**

“MISSIONARISSEN VAN EEN NIEUWE GENERATIE”

BZ 01/88 of de eerste zending van 1988 van een Belgische C-130 Hercules naar Zaïre en voor niet minder dan vijf weken. Sinds verschillende jaren heeft België met Zaïre een overeenkomst waarbij één C-130 gedurende die tijd zendingen uitvoert voor de FAZ (Force Aérienne Zaïroise) en te gelegener tijd ook voor de CTM (Coopération Technique Militaire Belge, onze militaire coöperatieve zending aldaar).

Alhoewel het vliegtuigtype C-130 onvermijdelijk doet denken aan Ethiopië of Soedan, wordt er al sinds jaar en dag zo goed als onafgebroken gevlogen in onze vroegere kolonie. Een Televox-ploeg vergezelde gedurende enkele weken de bemanning van BZ 01/88, wat ons de gelegenheid bood een en ander van nabij mee te maken en vooral... te appreciëren.

Even de bemanning aan U voorstellen: Cdt VI Fil Aelvoet als gezagvoerder en “pater familias” van zijn crew; tweede piloot is Flight Lieutenant Pete Cushnahan, een Engelse vlieger die sedert vorig jaar in Melsbroek vliegt. Belgische vliegers bevinden zich op hun beurt in Groot-Brittannië, zodat de internationale uitwisseling compleet is. De navigator is Lt VI Luc Collee, maar buiten navigeren houdt hij zich ook nog bezig met reservaties voor logies, wisselkoersen en marsbevelen! Loadmaster is Adj. Didier Carpentier, heer en meester van alles wat in en uit het vrachtruim moet. Als de zwijgzaamheid zelf, zit Adj. Francis Marchand, de Flight Engineer, fuel flow, hydraulics en stroomvoorziening te controleren. Gezien het lange verblijf in Zaïre, worden twee extra bemanningsleden meegenomen : 1Sgt Jean Hanon en Sgt Walter Van Grunderbeeck, zij vangen eventueel ernstigere problemen op.

Onnodig te vertellen dat aan boord ook een hele resem wisselstukken en alaam allerhande wordt meegevoerd.

En dan sta je als leek te kijken hoe goed dat kleine groepje op mekaar is ingespeeld: doorheen taal, graad, afkomst of wat dan ook, wordt er als één enkel wezen gehandeld; ze lijken allemaal wel een deel

Wings/Pro Avia » 2^e trim 88**BZ 01/88 Récit d'une mission régulière au ZAIRE**

“MISSIONNAIRES D'UNE NOUVELLE GENERATION”

BZ 01/88 ou la première mission d'un C-130 Hercules Belge au Zaïre en 1988 et cela pour plus de cinq mois. Depuis déjà plusieurs années, en vertu d'un accord avec le Zaïre, un C-130 belge accomplit des missions pendant 5 mois au profit de la FAZ (Force Aérienne Zaïroise) et de la CTM (Coopération Technique Militaire Belge, notre mission militaire de coopération au Zaïre). Encore que le type d'avion C-130 vous fasse penser inévitablement au Soudan ou à l'Ethiopie, il vole aussi sans interruption et déjà depuis un an dans notre ancienne colonie.

Une équipe de Télévox a suivi l'équipe du BZ 01/88 pendant quelques semaines, ce qui nous a donné l'occasion de vivre le tout et surtout... de l'apprécier.

D'abord présenter l'équipe:

Le Cdt Avi “File” Alvoet, Commandant de bord et “pater familias” de son crew; Flight Lieutenant Pete Cushnahan, deuxième pilote, est un pilote anglais qui vole à Melsbroek depuis l'année passée.

L'échange international est complet, puisqu'il y a aussi des pilotes belges en Angleterre.

Le navigateur est le Lt Avi Luc Collee, qui s'occupe aussi des réservations de logements, ordres de marche et cours des changes. Le loadmaster est l'adjudant Didier Carpentier, le maître de tout ce qui entre et sort de la soute. Le Flight Engineer l'Adjudant Francis Marchand, la taciturnité même, contrôle le fuel flow, les hydraulics et la distribution de l'électricité. Etant donné le long séjour au Zaïre, l'équipage compte deux membres de plus: le 1 Sgt Jean Hanon et le Sgt Walter Van Grunderbeeck: ils veillent à d'éventuels problèmes plus sérieux.

Inutile de dire qu'on a aussi apporté un certain nombre de pièces de rechange. Comme non initié, vous êtes surpris de l'homogénéité de cette petite bande qui forme une vraie équipe.

Au travers de la langue, du grade et de l'origine, ils agissent comme un seul homme: ils semblent faire partie intégrante de ce lourd avion de transport.



“Phil” Aelvoet
Boordcommandant
Commandant de bord

van dat logge transportvliegtuig. Het steeds terugkerende ritueel van opstarten, opstijgen, enz... duldt geen improvisatie en vergt telkens opnieuw de volledige inzet van de bemanning. Daarbij voeg je nog het klimaat, het langdurige verblijf en de gebrekige voorzieningen ter plaatse.

Begrijpelijk dat je er wat verbaasd naar staat te turen!

Doorheen Zaïre worden een zestal landingsplaatsen aangedaan, van betonnen startbanen tot landingsstroken met grind. Vaak is op die kleine banen de komst van een vliegtuig nog steeds iets speciaals en gaat het nog steeds gepaard met een enorme volkstoeloop.

Sommige plaatsen zijn trouwens alleen maar vanuit de lucht bereikbaar of je moet zo goed als een expeditie opzetten om er langs de weg te geraken. Opvallend is de alomtegenwoordigheid van grote groepen kinderen, een beeld dat in het Westen wat aan het vervagen is.

Le rituel quotidien de l'allumage, du décollage... ne tolère aucune improvisation et exige chaque fois l'ardeur complète de tout l'équipage.

A cela vous ajoutez le climat, le long séjour et les facilités limitées : il est compréhensible que vous regardiez ce spectacle avec étonnement.

L'avion opère sur une soixantaine d'aires d'atterrissement à travers le Zaïre, sur des pistes en béton, des aires d'atterrissements en gravier. Souvent la venue d'un avion est quelque chose de spécial sur ces pistes et attire toujours des foules immenses. Certains lieux ne peuvent d'ailleurs être atteints qu'en avion, ou il vous faut une expédition pour y arriver par voie terrestre.

L'omniprésence de grands groupes d'enfants est toujours étonnante: une image qui est en train de s'émousser en Occident.



Warm onthaal in Zaïre
Accueil chaleureux au
Zaïre

Zaïre is nog echt een land in wording.

Je houdt het niet voor mogelijk wat hier wordt vervoerd : groenten, huisraad, olievaten, parachutes, aardappelen, enz... En steeds een klein aantal passagiers dat de vlucht van zijn leven meemaakt, ten minste te oordelen naar hun gespannen gezichten! Onvermijdelijk denk je aan een type moderne missionaris, alleen is de brommer vervangen door een vliegtuig.

De bemanning aanvaardt het ganse gedoe een beetje gelaten : verschillende onder hen komen hier al tien jaar en zijn ter plaatse door velen bij naam gekend. Hun taak overschrijdt vaak wat we bij het begin van dit artikel oopsomden; er moet al eens voor verpleegster of kinderoppas worden gespeeld, in uiterste gevallen zelfs voor politieagent. Maar steeds "vervalt" alles in wat een routinevlucht gelijkt, en altijd draait het raderwerk opnieuw rond.

De Belgische Luchtmacht in Afrika: de tijd is niet veraf meer dat ze in één adem zullen vernomen worden. Hoofdrolspelers zijn de bemanningsleden met hun inzet en hun vakbekwaamheid: is de wapenspreuk van de 15de Wing niet "Tenacity"? In Zaïre wordt hiervan alleszins een bewijs te meer geleverd.

Maj. VI. TERSAGO

Le Zaïre est vraiment encore un pays en devenir. C'est vraiment incroyable ce qu'on transporte ici : légumes, équipement ménager, parachutes, pommes de terre, tonneaux d'huile, ... et toujours un petit nombre de passagers, qui font le vol de leur vie, à en juger leurs visages contractés.

Inévitablement vous pensez aux missionnaires modernes, le vélo-moteur remplacé par l'avion. L'équipe accepte le tout avec philosophie : plusieurs d'entre-eux viennent déjà depuis dix ans, beaucoup de gens les connaissent par leur nom. Leur mission dépasse souvent ce qu'on vient d'énumérer: parfois ils jouent à l'infirmier, ou au babysitter et à l'extrême, à l'agent de police.

Mais toujours le tout "retombe" dans un vol de routine, et l'engrenage bien huilé continue à tourner.

C'est celà la Force Aérienne Belge au Zaïre: le temps n'est plus loin où l'on ne pourra plus dissocier Force Aérienne Belge de Zaïre.

La palme en revient aux équipages du 15 Wing, à leur dévouement et à leur compétence.

La devise du Wing n'est-elle pas "Tenacity"?

Maj. Avi. TERSAGO

Zal de Pembroke RM 9 opnieuw vliegen...?

In 1954 kocht de Luchtmacht een twaalftal Percival Pembroke die als RM 1 tot RM 12 (OT-ZAA tot OT-ZAL) geïmmatriculeerd werden. Zij bleven operationeel in het 21Smd van de 15e Wing tot in 1974-76. Na hun carrière in Melsbroek werden zij allemaal opgeslagen in Koksijde, de eerste (RM 2) in juli '74 en de laatste (RM 3) in januari '77, behalve de RM 4 die zich in de Luchtvaartsectie van het Legermuseum bevindt, en de RM 7. Deze laatste, die moest dienen als doelwit op het schietveld van Helchteren, werd echter "afgeleid" om op de speelplein van Park Molenheide (Limburg) tentoongesteld te worden. Onlangs kon dit toestel naar zijn oorspronkelijke eenheid terugkeren, dankzij de welwillendheid van Mr Georges Vanherk, administrateur van "Park Molenheide" en erelid van "DAKOTA". Op dit ogenblik wordt het gerestaureerd in het "Kwartier Groenveld" te Melsbroek (meer hierover in "Dakota News" 1/98).

Op 18 januari '78 werden de tien Pembrokes in Koksijde verkocht aan "Air America Inc" (Pennsylvania, U.S.A.); sommige kenden nog een carrière in de luchtvaart, om uiteindelijk in een museum te belanden, ...of op een schroothoop, behalve enkele zeldzame exemplaren die door verwoede liefhebbers opnieuw vliegklaar gemaakt werden.



Melsbroek
De RM9 in de "sixties"
Le RM9 dans les "sixties"

Onder andere de RM 9...

Vanuit Koksijde werd hij op 25 april '78 overgevlogen naar Blackbushe (Groot-Brittannië), waar hij voorzien werd van uitwendige brandstoftanks en "lange-afstands" instrumenten voor een transatlantische vlucht. Op 24 mei vloog hij aldus, via Prestwick, naar de U.S.A.. Toegekomen in Miami werd hij in juli '78 verkocht aan "Interamericana de Honduras". Met als immatriculatie HR-ITA, vloog hij er tot eind 1982, waarna hij omwille van het politieke "klimaat" terugkeerde naar de U.S.A..

In september '85 werd hij doorverkocht aan "Nighthawk Aviation

Le Pembroke RM 9 à nouveau en vol...?

En 1954 la Force Aérienne fit l'acquisition d'une douzaine de Percival Pembroke qui furent immatriculés de RM 1 à RM 12 (OT-ZAA à OT-ZAL) ; ils furent en opération au 15 Wing / 21 Escadrille jusqu'en 1974-1976 et, après leur carrière à Melsbroek, stockés à Koksijde, le premier, RM 2, en juillet 74, le dernier, RM 3, en janvier 77.

Sauf le RM 4, qui s'est retrouvé au Musée de l'Armée / Section Air, et le RM 7 ; ce dernier, destiné à servir de « cible » sur le champ de tir de Helchteren, fut « détourné » pour être exposé sur la plaine de jeux de « Park Molenheide » (Limbourg). Récemment il put rentrer au bercail grâce à l'amabilité de Mr Georges Vanherk, administrateur de « Park Molenheide » et membre d'honneur « Dakota » ; il est actuellement en restauration au « Quartier Groenveld » de Melsbroek (voir à ce propos le « Dakota News » 1/98).

Le 18 jan 78, les dix Pembroke de Koksijde furent vendus à « Air America Inc. » (Pennsylvania, U.S.A.) ; certains connurent encore une carrière aéronautique qui se termina soit dans un musée,...soit dans un parc à mitraille. A l'exception de quelques exemplaires que des « fans » s'appliquèrent à remettre en état de vol.

Entre autres le RM 9...

De Koksijde celui-ci fut convoyé le 25 avr 78 à Blackbushe (Grande-Bretagne) pour y être équipé de réservoirs extérieurs et d'instruments « long range » pour effectuer un vol transatlantique. Le 24 mai il s'envolait donc pour les U.S.A. via Prestwick. Arrivé à Miami, il fut vendu en juillet 78 à « Interamericana de Honduras » où il reçut l'immatriculation HR-ITA, et fut mis en oeuvre jusque fin 1982, après quoi il fut reconvoqué aux U.S.A. pour des raisons de « climat » politique.

En sep 1985 il fut revendu à « Nighthawk Aviation Inc. », toujours

Inc.", eveneens in Miami, en opgeslagen in Tamiami Airport. Hij wordt er omgedoopt tot N 702 JM. In maart '87 verandert hij weer van eigenaar : "Midnight Aviation" (Miami). In maart '88 wordt hij gekocht door "Panazzo Farms Corporation" (White Bear Lake), en zo vinden wij hem, in juli '88, terug in Anoka County Airport (Minneapolis), van waaruit hij, als N 510 RP, "charter" vluchten zou uitvoeren. Dit gaat echter niet door omdat er te veel moeilijkheden rijzen bij het bekomen van zijn F.A.A. certificaat. De RM 9 krijgt opnieuw zijn vorige immatriculatie (N 702 JM), en dan weer N 510 RP (in oktober '88). De Panazzo's verkopen hem aan C. Yant en H. Grove (Texas) in oktober '92. Zij wilden de Alvis Leonides motoren recupereren en op hun vliegtuig voor landbouwverstuiving monteren... wat evenmin doorging. Hij werd opnieuw te koop

21-5-99 Anoka County Airport (USA)
-démarrage du moteur gauche du RM9 par
Barry Badenhorst
-starten van linkermotor van RM9 door
Barry Badenhorst

Jul 1978

RM9 in Florida
RM9 en Floride



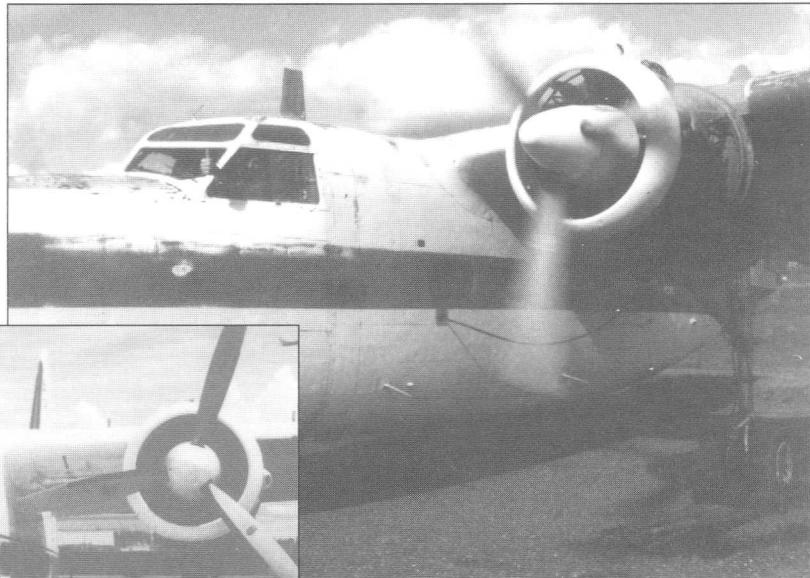
aangeboden, en belandde zo uiteindelijk bij zijn huidige eigenaars, Sean Keating en Barry Badenhorst (Vancouver, Canada), die wel de bedoeling hadden er opnieuw mee te vliegen.

Op dat ogenblik namen zij contact op met ons "Dakota Center" om inlichtingen te bekomen over de voorgeschiedenis van de RM 9. Een eerste belangrijk obstakel werd op 21 mei II. overwonnen, toen beide motoren, voor het eerst na vijf jaar stilzwijgen, opgestart werden in Anoka Airport. Thans wordt er onderhandeld om de toelating te bekomen om hem over te vliegen naar Vancouver, waar hij verder moet afgewerkt worden. Uiteindelijk zal hij er, na al die jaren, opnieuw uitzien zoals tijdens zijn operaties in het 21e Smd.

Wij wensen Sean en Barry veel succes toe met hun project, ... en indien iemand binnenkort (?) in Vancouver komt kregen wij graag meer nieuws hierover.

Bronnen: Documentatie van Daniel Brackx
Documentatie van Sean Keating en Barry Badenhorst

à Miami, et entreposé à Tamiami Airport ; son immatriculation devient N 702 JM ; mars 87, il change à nouveau de propriétaire, « Midnight Aviation » (Miami). Acheté en mars 88 par « Panazzo Farms Corporation » (White Bear Lake), c'est alors que, immatriculé N 510 RP, il se retrouve à Anoka County Airport (Minneapolis) en juil 88 pour des opérations « charter » ; ce qui ne fut pas réalisable à cause de difficultés rencontrées pour obtenir une certification F.A.A. Le RM 9 retrouve son immatriculation précédente (N 702 JM), et il est revendu par les Panazzo's à C Yant et H. Grove (Texas) en oct 92. Leur intention était de récupérer les moteurs Alvis Leonides pour leur avion d'épandage agricole,...ce qui ne se fit pas. Il fut remis en vente, et acquis finalement par ses propriétaires actuels, Sean Keating et Barry



Badenhorst (Vancouver, Canada), qui avaient bien l'intention de le faire revoler.

C'est à ce moment que ces derniers prirent contact avec notre Centre « Dakota » afin d'obtenir des renseignements concernant la « vie antérieure » du RM 9.

Une étape importante vient d'être franchie le 21 mai dernier, lorsque les deux moteurs furent remis en route après cinq ans de silence ; cela se passait à Anoka Airport. Actuellement les démarches sont entreprises pour obtenir l'autorisation de le « voler » jusqu'à Vancouver, où devrait s'achever sa remise en état, qui doit aussi lui faire retrouver l'aspect (peinture) qu'il avait lorsqu'il était mis en oeuvre par la 21ième Escadrille.

Souhaitons « Good Luck » à Sean et Barry,...et si jamais vous passez à Vancouver dans quelque (?) temps, ramenez-nous en des nouvelles...

Sources : - Documentation Daniel Brackx
- Documentation Sean Keating et Barry Badenhorst