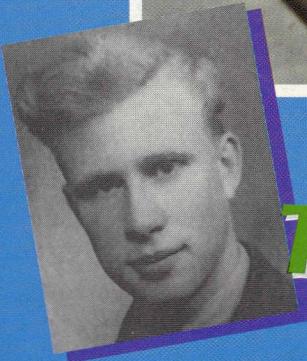


News

N° 11, Avr/Apr - Mai/Mei 2000



FATAC 1964

Toomer, part 2

Dakota News

Sommaire

Inhoud

P 4 Editorial

P 5 Retour du 139 Wing RAF

P 10 Un an de ma vie
(suite)

P 20 Des missions pour la
FATAC



Blz 3 Editoriaal

Blz 5 Terugkeer van de 139 Wing RAF

Blz 10 Een jaar van mijn leven
(vervolg)

Blz 20 Opdrachten voor FATAC

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

Layout : André Janssens

Imprimerie : Claes Printing, ST.Pieters Leeuw

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)

Website Force Aérienne : <http://w.w.w.mil.be/baf>

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

Layout : André Janssens

Druk : Claes Printing, St.Pieters Leeuw

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)

Website Luchtmacht : <http://w.w.w.mil.be/baf>

Editoriaal

U hebt zonder twijfel reeds opgemerkt dat uw "DAKOTA NEWS" in een nieuw jasje steekt, en de nieuwe cover valt hierbij natuurlijk het meest op. Deze verandering verdient een woordje uitleg.

Indien het gebrek aan regelmaat in de verschijningsdata inderdaad gedeeltelijk te wijten was aan onze werklast (zie hiervoor het editoriaal in het nummer I/99), had de immer toenemende werkdruk bij de DKM eveneens als gevolg dat de publikatie van de "DAKOTA NEWS" niet langer binnen aanvaardbare termijnen kon gegarandeerd worden. Wij houden er nochtans aan de ploeg van DKM hartelijk te bedanken voor hun inspanningen die zij gedurende vijf jaar gratis geleverd hebben.

Nu hebben wij een nieuwe stap voorwaarts gezet, en beslist uw tijdschrift in de burgersector te laten drukken. U zal er zich zeker rekenschap van geven dat wij hiervoor de nodige fondsen moesten vinden, vermits wij nooit van plan waren om hiervoor de reserves van onze v.z.w. aan te spreken. Die bestaan immers grotendeels uit uw bijdragen, die voornamelijk moeten dienen voor de werking van ons Centrum en de restauratie van onze oude "kisten".

Daarom hebben wij een andere bron aangeboord, in de omgang "sponsoring" genoemd, maar zijn er spijtig genoeg nog niet in geslaagd deze bijkomende kosten op lange termijn te dekken. Gelukkig konden wij, om geen tijd te verliezen bij de publikatie van de twee eerstkomende nummers, rekenen op de gewaardeerde steun die Ann LOS, District Manager van de n.v. ARONIA ons toezagde in de vorm van rijkelijke sponsoring, waarvoor wij haar uitermate dankbaar zijn.

Maar,... onze herziene "DAKOTA NEWS" moet ook na deze twee nummers blijven voortbestaan...En misschien kunt U ons hierbij helpen, zo niet rechtstreeks, dan misschien wel via uw handelsbetrekkingen. Indien u ons hiervan wilt laten genieten, aarzel dan niet om ons dit zonder dralen te laten weten.

Wij danken u bij voorbaat voor uw bijdrage tot het kwalitatief voortbestaan van ons "DAKOTA NEWS".

Om u toe te laten gemakkelijk te controleren of uw verzameling "DAKOTA NEWS" compleet is, hebben wij een nieuw systeem van nummering aangenomen: dit nummer krijgt het N° 11 van april-mei 2000.

Voor de voorgaande nummers betekent dit:

Het N° 1/95	wordt	N° 1	mei 95
Het N° 2/95	wordt	N° 2	november 95
Het N° 1/96	wordt	N° 3	mei 96
Het N° 2/96	wordt	N° 4	november 96
Het N° 1/97	wordt	N° 5	maart 97
Het N° 2/97	wordt	N° 6	juli 97
Het N° 3/97	wordt	N° 7	november 97
Het N° 1/98	wordt	N° 8	mei 98
Het N° 2/98	wordt	N° 9	november 98
Het N° 1/99	wordt	N° 10	december 99

15e WING , ... "OUT!"

Wij houden er aan onze talrijke leden en sympathisanten te danken die, dikwijls nogal energiek, gereageerd hebben op onze opiniepeiling/verzoekschrift met betrekking tot de onzinnige delokalisatie van de 15e Wing.

Tot nu toe hebben wij reeds een vijfhonderdtal antwoorden ingezameld, die wij eigenhandig aan de Minister van Landsverdediging, Mr. André Flahaut willen overmaken... Dit betekent misschien maar een druppel in de oceaan, maar wij willen niets onverlet laten...

Editorial

Sans aucun doute vous aurez remarqué la nouvelle "livrée" de votre "DAKOTA NEWS" en particulier de sa couverture.

La transformation mérite un mot d'explication.

S'il est vrai que le manque de régularité dans la parution était en partie dû à notre charge de travail (voir éditorial du n° 1/99), celle toujours croissante de l'IFA avait également pour incidence que la production du "DAKOTA NEWS" ne pouvait plus être assurée dans des délais raisonnables; nous tenons cependant à remercier ici l'équipe de l'IFA pour le travail fourni gracieusement pendant cinq ans.

A présent nous avons franchi un nouveau pas important, en confiant l'impression de votre périodique au secteur civil.

Mais, comme vous pouvez vous en douter, cette fois il fallait trouver les fonds qui le permettent; d'emblée il n'était pas question de puiser dans les ressources de notre a.s.b.l., provenant en grande partie de vos cotisations. Celles-là servent essentiellement au fonctionnement du Centre et à la restauration de nos vieux "coucous".

Nous nous sommes donc tournés vers une autre source, communément appelée "sponsoring", et n'avons d'ailleurs pas encore réalisé une couverture des frais à long terme.

Afin cependant de ne pas perdre de temps, nous avons été gratifiés d'une aide précieuse qui nous permet d'assurer l'impression des deux prochains numéros; le "sponsor" généreux est en l'occurrence "ARONIA" s.a. à l'intervention de Ann Los, son district manager, que nous tenons à remercier chaleureusement.

Mais il faudra que le "DAKOTA NEWS" nouveau tienne la route bien au-delà de ces deux numéros et peut-être pourrez-vous nous y aider, sinon directement, mais par le biais de relations commerciales dont vous pourriez nous faire bénéficier; dans ce cas, n'hésitez pas à nous le faire savoir sans tarder.

D'avance nous vous sommes reconnaissants de votre contribution à la pérennité et à la qualité de votre périodique.

Afin de vérifier facilement la continuité de votre collection, nous avons changé le système de numérotation du "DAKOTA NEWS", celui-ci étant le n° 11 , avril-mai 2000.

Rétrospectivement:

le n°1 / 95	devient le	n° 1	mai 1995
le n° 2 / 95	devient le	n° 2	novembre 1995
le n° 1 / 96	devient le	n° 3	mai 1996
le n° 2 / 96	devient le	n° 4	novembre 1996
le n° 1 / 97	devient le	n° 5	mars 1997
le n° 2 / 97	devient le	n° 6	juillet 1997
le n° 3 / 97	devient le	n° 7	novembre 1997
le n° 1 / 98	devient le	n° 8	mai 1998
le n° 2 / 98	devient le	n° 9	novembre 1998
le n° 1 / 99	devient le	n° 10	décembre 1999

Vos commentaires sont bienvenus, et bonne lecture

15 WING... OUT !

Nous remercions les nombreux membres et sympathisants qui ont répondu, parfois avec énergie, à notre sondage/pétition concernant la délocalisation insensée du 15 Wing.

Nous avons recueilli à présent près de cinq cents réponses que nous avons l'intention de remettre au Ministre de la défense nationale, Mr Flahaut; peut-être une goutte dans l'océan, mais rien ne peut être négligé.

Terugkeer van de 139 Wing RAF

U herinnert zich dat wij enkele oudgedienden van de 34 Wing RAF ontvangen hebben die vanuit Melsbroek opereerden na de bevrijding van Brussel in september 1944.

Dit gebeurde in juni 1997, en sindsdien blijven wij met hen in contact, wat ons zal toelaten hun herinnering levendig te houden. Met onblusbaar enthousiasme blijven zij ons documenten en foto's toesturen, en ook verslagen van hun persoonlijke ervaringen.

Aangemoedigd door het succes van dit initiatief, hebben wij hetzelfde gedaan voor de 139e Wing, waarover wij het reeds hadden in ons tijdschrift "DAKOTA NEWS" (1/97). Sinds meer dan drie jaren verlopen onze opzoeken in verband met deze Wing van "Medium Bombers" (B25 Mitchell) zeer vlot dank zij, onder andere, de samenwerking met de "137/139 Wings All Ranks Association", de "Medium Bombers Association", alsook de "320 Sqn Vereniging". Deze laatste groepeert de oudgedienden van dit Squadron, dat deel uitmaakte van de 139e Wing, en dat voornamelijk bestond uit onze Hollandse buren, hoewel er ook enkele Belgen in dienden.

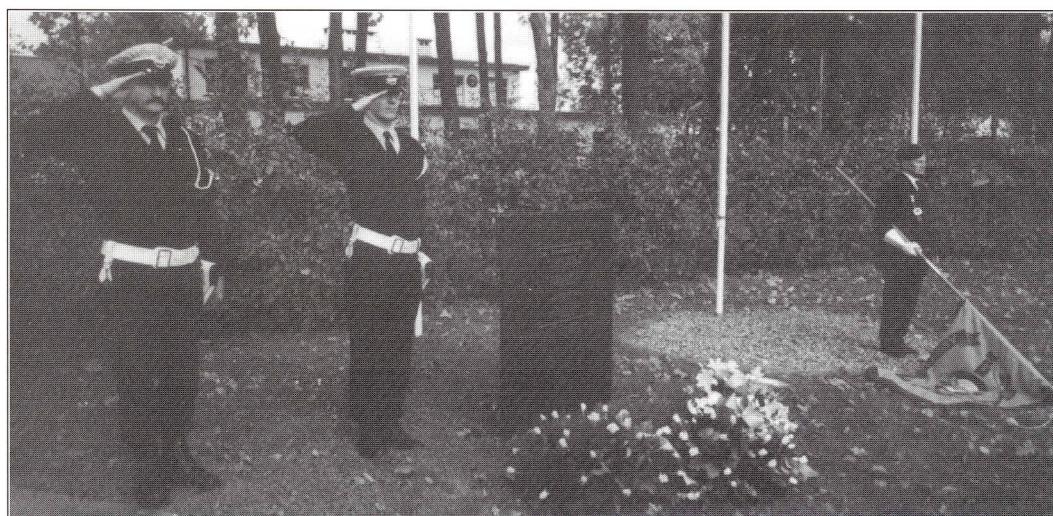
Redenen genoeg dus om eveneens een samenkomst van oudgedienden van de 139e Wing te organiseren, waarbij wij ook die van de 34e Wing hebben betrokken, waarvan sommigen regelmatig "bij ons" zijn teruggekeerd (onder andere Stan Hayward, Melville Livingstone, Chuck

Retour du 139 Wing RAF

Vous vous souviendrez que nous avions reçu quelques anciens du 34 Wing RAF ayant effectué des opérations à partir de Melsbroek après la libération de Bruxelles en septembre 1944. C'était en juin 1997, et depuis lors nous entretenons avec eux des relations étroites qui nous permettront de perpétuer leur mémoire. Avec le même enthousiasme ils ne cessent de nous faire parvenir documents, photos et relations de leurs expériences personnelles.

Encouragés par le succès de notre démarche, nous avons réitéré la même expérience avec le 139Wing dont nous avons parlé dans notre périodique 'Dakota News' (1 / 97). Depuis plus de trois ans nos recherches à propos de ce Wing de 'Medium Bombers' (B25 Mitchell) ont porté leurs fruits, grâce e.a à la collaboration du '137 / 139 Wings All Ranks Association' et du 'Medium Bombers Association'. Mais aussi du '320 Sqn Vereniging', association regroupant les anciens de ce Squadron, qui faisait partie du 139 Wing et constitué en majeure partie de nos voisins hollandais, mais également de quelques Belges.

Tant et si bien que le moment était venu d'organiser également une réunion des anciens du 139 Wing, à laquelle nous avons voulu associer ceux du 34 Wing, dont certains sont revenus 'chez nous' avec assiduité (Stan Hayward, Melville Livingstone, Chuck Toomer, Gwyneth et Eddy Pritchard, June et Dudley Ford, pour n'en citer que quelques-uns).



Melsbroek, stèle 139 Wing

Melsbroek, gedenksteen
139 Wing

Dépôt de fleurs à la plaque commémorative du 139 Wing

Bloemenhulde bij de gedenkplaat voor de 139 Wing



Toomer, Gwyneth en Eddy Pritchard, June en Dudley Ford, om er maar enkelen te noemen). Indien de deelname van de 139e Wing aan onze vergadering van 23 oktober laatstleden niet het verhoopte succes kende, is dit misschien omdat er niet voldoende ruchtbaarheid gegeven werd aan dit evenement, maar zeker ook omdat veel van die oudgedienden zich moeilijk kunnen verplaatsen, gezien hun hoge leeftijd. Wij waarderen des te meer de aanwezigheid van hen die ons toch de eer en het genoegen deden om hun oude basis (toen B58 genoemd) opnieuw te bezoeken.

23 oktober 1999

In de "Ranch" van de mess officieren, gepast opgesmukt door de tentoonstelling van Eric

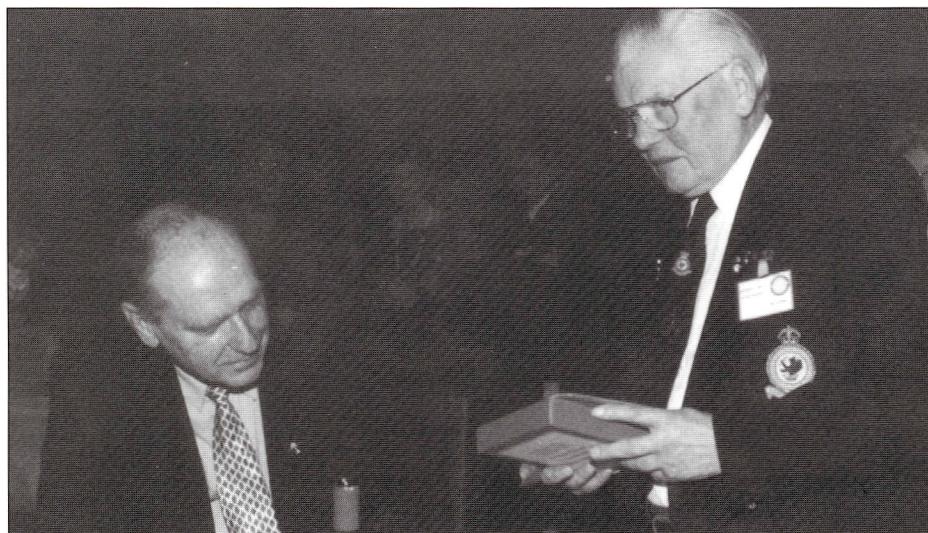
Si la participation du 139 Wing à notre réunion du 23 octobre dernier n'eut pas le succès espéré, c'est peut-être parce que l'annonce de l'événement manqua de diffusion, mais aussi à cause de la difficulté de mobilité éprouvée par nombre de vétérans ayant maintenant un âge vénérable. Sachons apprécier d'autant plus la présence de ceux qui nous firent le plaisir et l'honneur de re-'visiter' leur ancienne base, alors dénommée B58.

23 octobre 1999

La salle du 'Ranch' (mess officiers), embellie par l'exposition d'époque d'Eric Dessouroux, accueillait plus d'une centaine de nos membres, lorsqu'arrivèrent une trentaine d'anciens des 139 Wing et 34 Wing. Après les présentations d'usage et un bref survol du passé, nous nous rendîmes ensemble au



"139 and 34 Wing gang"



Bill Cooper présente le blason du "139 Wing Association" à Jo Huybens

Bill Cooper overhandigt het blazoen van de "139 Wing Association" aan Jo Huybens

Dessouroux, waren reeds een honderdtal van onze leden aanwezig, toen er een dertigtal oudgedienden van 139e en 34e Wing toekwamen. Na de gebruikelijke voorstellingen en een kort overzicht van het verleden, gingen wij samen naar het paradeplein voor een bloemenhulde aan het herinneringsgedenkteken van de 139e Wing. Twee klaroenen van de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht bliezen een opmerkelijke "Last Post".

Dan kregen onze oudgedienden een rondleiding op de basis, die wel erg veranderd is sinds 1945! Ze waren vol lof over Marcel Van Cuyck, die meer dan één deelnemer verbaasde met zijn enorme kennis van de geschiedenis van het vliegveld.

De receptie die daarop volgde verliep in een kameraadschappelijke sfeer, en er bleef slechts weinig tijd over om zich voor te bereiden op de "dining in" die deze dag moest afsluiten. De aanwezigen konden genieten van een uitstekende "rijsttafel", waarvoor de keuken van de 15e Wing alom bekend is.

Nu en dan onderbroken door wederkerige toasts en

'parade ground' pour y déposer des fleurs au pied de la plaque commémorative du 139 Wing. Le 'Last Post' fut remarquablement joué par deux clairons de la Musique Royale de la Force Aérienne. Nos anciens faisaient ensuite un tour de base, qui a bien changé depuis 1945 ! Ils furent plein d'éloges à l'égard de Marcel Van Cuyck, dont la connaissance prodigieuse de l'histoire de l'aérodrome en étonna plus d'un.

La réception qui suivit se déroula dans une ambiance conviviale, et il ne restait que peu de temps pour se préparer au 'dining in' devant clôturer cette journée ; nos convives ont pu savourer la 'rijsttafel' qui fait toujours honneur à la cuisine du 15 Wing.

Ponctuée par les 'toasts', échanges de présents, dont une argenterie de très grande valeur ('Many thanks again, Bobby !'), la soirée se termina dans une ambiance musicale grâce à l'initiative appréciée de Michelle Winten.

Nous remercions nos nombreux membres, venus accueillir nos invités. Le lieutenant-général Mandl,



Bobby Pearson fait don d'une splendide assiette en argent

Bobby Pearson schenkt een prachtige zilveren schotel



Peter Fryar (porte-étendard RAFA) et Reg Day (98 Sqn)

**Peter Fryar (vaandeldrager van RAFA) en
Reg Day (98 Sqn)**

de traditionele uitwisseling van aandenkens - waaronder een zeer waardevol stuk antiek zilverwerk ("Many thanks again, Bobby!"), verliep de avond in een muzikale sfeer, dank zij het gewaardeerde initiatief van Michelle Winten.

Wij danken onze talrijke leden die onze gasten kwamen verwelkomen. Luitenant Generaal Mandl, Commandant van onze Tactische Luchtmacht, en Kolonel Muller, Commandant van de 15e Wing, vereerden ons eveneens met hun aanwezigheid.

Wij mogen evenmin Kolonel Hall vergeten, Militair Attaché van het Verenigd Koninkrijk, en ook niet Peter Fryar, vaandeldrager van de Belgische Sectie van de "Royal Air Force Association", die zoals gewoonlijk positief had gereageerd op onze oproep. Een woord van dank ook voor de ploeg "klank en licht" van de 21e Log Wing, die onder leiding van Jean Dries letterlijk onze gerestaureerde vliegtuigen in de schijnwerper zetten.

commandant de notre Force Aérienne Tactique, et le colonel Muller, commandant du 15 Wing, nous firent également l'honneur de leur présence, sans oublier le colonel Hall, attaché militaire du Royaume Uni. Comme à l'habitude, Peter Fryar, le porte-étendard de la 'Royal Air Force Association, section belge' avait répondu présent à l'appel. Merci également à l'équipe 'son et lumière' du 21 Log Wing, sous la direction de Jean Dries, pour la mise en valeur de nos avions en restauration.

24 octobre 99

La journée de dimanche suivant fut aussi remplie, puisqu'à 10h déjà nous nous trouvions dans le domaine d'Hofstade pour y déposer des fleurs au pied de la stèle érigée suite à l'accident tragique d'un B25 du 139 Wing / 98 Sqn le 2 février 1945. Cet événement avait coûté la vie à tous les membres de l'équipage ; parmi eux, le P/O George Winter ,



Karel et Germaine Rosielle

Karel en Germaine Rosielle

24 oktober 99

De daaropvolgende zondag was eveneens goed gevuld, want om 10 uur bevonden wij ons reeds in het domein van Hofstade om er bloemen neer te leggen aan de voet van de gedenksteen die er opgericht werd ter nagedachtenis van het tragisch ongeval met een B25 van de 139 Wing / 98 Sqn op 2 februari 1945. Alle bemanningsleden kwamen hierbij om, waaronder P/O George Winter, wiens zoon Cliff deel uitmaakte van de delegatie. Na deze herdenkingsplechtigheid bezochten wij het BLOSO Centrum, waar een permanente tentoonstelling aan dit ongeluk gewijd is.

Na de sympathieke receptie die de directie van BLOSO ons aanbood, gingen wij naar de Luchtvaart-sectie van het Leger-museum aan het Jubelpark; ons bezoek werd enigszins bemoeilijk door de aanwezigheid van de antiekbeurs die daar elk jaar georganiseerd wordt, en die zich op een nogal originele manier nestelt tussen de vliegtuigen van het museum. Dit licht ongemak (voor de puristen) zat echter niet iedereen dwars, want enkele dames van onze gasten voelden zich kennelijk meer aangetrokken door die antiquiteiten dan door de vliegtuigen! Wij sloten de morgen af in het cafetaria van het museum, waar de ploeg van "Nono" Niels al zijn talenten had ontplooid om ons een middagmaal op te dienen.

's Namiddags deden wij een "City Tour" van Brussel, met als hoogtepunten de verplichte stop om de Grote Markt en Manneke Pis te bewonderen. De dag werd afgesloten in de "Blue Note", in een aangenaam kader, en opgeluisterd door een kwaliteitsvolle "Jazz band".

... Het was 1 uur 's morgens toen de "laatsten"... onder meer Stan Hayward (of course !) terugkeerden naar hun hotel.

Zonder valse schaamte kunnen wij terugblinken op een zeer geslaagde "139 Wing Reunion", en ik houd er dan ook aan al onze leden, die zich hiervoor onbaatzuchtig hebben ingezet, van harte te bedanken.

Jo Huybens

dont le fils Cliff faisait partie de la délégation. La commémoration fut suivie par une visite au centre Blosso où une exposition permanente évoque cet accident.

Après une réception sympathique offerte par la direction du Blosso, nous nous rendions à la Section Air du Musée de l'Armée au Cinquantenaire ; notre visite fut quelque peu amputée par la présence du salon des Antiquaires, qui s'y tient chaque année et s'imbrique d'une façon plutôt originale parmi les avions du musée. Ce léger inconvénient pour les puristes n'était pas fait pour déplaire à tout le monde, car quelques dames de nos invités se sentaient davantage attirées par les antiquités que par les avions ! La matinée se termina à la cafétaria du musée où l'équipe de 'Nono' Niels avait déployé tout son talent pour nous recevoir à dîner.



Vera and Ray Mitchell
(180 Sqn)

L'après-midi fut occupée par un 'city tour' de Bruxelles, et ponctuée par un arrêt obligé afin d'admirer la Grand-Place et...Manneken-Pis ; avant de clôturer la journée au 'Blue Note' , dans une atmosphère cossue, agrémentée par une formation de 'Jazz' de qualité.

...Il était 1h du matin lorsque les 'derniers' ,...dont Stan Hayward (of course !), rejoignaient leur hôtel.

Sans fausse modestie nous pouvons nous féliciter de la réussite de notre '139 Wing Reunion' , et je tiens à remercier tous ceux de nos membres qui se sont investis sans compter pour qu'il en soit ainsi.

Jo Huybens

Een jaar uit mijn leven

(vervolg)

Hoofdstuk 6 : Alles valt terug in zijn plooij

Indelijk was het tijd om het hersteloord van Blankenberge te verlaten. De periode die ik daar had doorgebracht was een ware hel: we waren daar om te rusten en te herstellen, maar u kan zich voorstellen van hoeveel rust en kalmte wij konden genieten met de oorlog die voortwoedde juist buiten onze ramen! De slag van de E-botens ging voort in het Kanaal, zware kanonnen - iets verder op de kust- bulderden ononderbroken en bovendien kwam het kuispersoneel elke morgen om 5 uur toe, gewapend met stofzuigers zo groot als Sherman tanks en twee keer zo lawaaierig. Ik was dus uiterst gelukkig terug naar de oorlog te mogen...

De vrachtwagen reed naar Melsbroek, volgeladen met personeel -meestal voor 69th Sqn-, maar de chauffeur wilde ons klaarblijkelijk elk café laten bezoeken dat hij kende op de weg van Blankenberge naar Brussel.

Toen wij uiteindelijk thuis aankwamen in Melsbroek, moesten wij ons eerst aanbieden in het bureau van de SL/A. Ik was er nog niet binnen toen die mij aankeek en uitriep: "Schrijf om de liefde Gods zo snel mogelijk naar je vader, want hij heeft ons voortdurend lastig gevallen met vragen over jou". Ik kon in de grond zinken van schaamte...Mijn vader was de bezorgdheid in persoon, en daarom had ik hem niet geschreven dat ik wegens verwondingen gehospitaliseerd was. Ik had mij echter niet gerealiseerd dat het Ministerie van Luchtvaart hem wel op de hoogte zou stellen, en u kan zich voorstellen dat hij in alle staten was toen hij die geelbruine omslag kreeg met OHMS (On Her Majesty's Service) erop: waarschijnlijk bestierf hij het bijna, en door mijn brieven zonder nieuws vreesde hij zonder twijfel het ergste.

Toen ging het naar het logement, waar ik vaststelde dat de grote Yorky Newsome mijn bed en leefruimte had ingepalmd: hij had mij waarschijnlijk niet terug verwacht, maar gaf mij toch alles edelmoedig terug. Toen ik vervolgens mijn spullen ging ophalen in de uitrustingssectie, stelde ik vast dat die grondig uitgeplozen en in de war gebracht

Un an de ma vie

(suite)

Retour en opérations

Enfin était venu le moment de quitter la maison de convalescence à Blankenberge; le temps que nous y avions passé avait été infernal. Nous y étions pour nous reposer et pour récupérer, mais vous pouvez imaginer à quel point cela était impossible, en sachant qu'au dehors se poursuivait la guerre, avec les "E-Boat" dévastateurs dans la Manche et l'artillerie lourde déferlant sur la côte. Et, en plus, le service de nettoyage qui venait chaque matin à 5 heures, équipé d'aspirateurs de la taille d'un char Sherman et deux fois aussi bruyant. Ouf, combien je me réjouissais de retourner au combat.

Le camion qui nous ramenait à Melsbroek, principalement à destination du 69 Squadron, était bien rempli; et j'avais la nette impression que le chauffeur suivait un itinéraire jalonné de tous les cafés qu'il connaissait entre Blankenberge et Bruxelles. Enfin nous arrivions à Melsbroek, et notre première tâche fut de nous présenter dans le bureau du commandant du "A Flight". Aussitôt la porte franchie, il me regarda et s'écria: "Pour l'amour de Dieu, écrivez à votre père, il n'a pas arrêté de nous questionner à votre propos". J'aurais pu ramper et me cacher dans le premier trou venu! Mon père était le plus inquiet au monde, pour la raison que dans mes lettres je ne lui avais pas fait savoir que j'étais à l'hôpital à cause de mes blessures. Sans réaliser que l'Air Ministry l'en informerait; vous pouvez donc imaginer son état quand il reçut ce courrier spécial. Je suppose qu'il avait dû être près de s'écrouler, et avec mes lettres sans nouvelles, il pouvait penser le pire!

Ayant rejoint notre bloc, je constatai que mon lit et mon "espace" avaient été occupés par un nouveau ("big Yorky Newsome", intraduisible!) qui ne s'attendait pas à mon retour; mais avec galanterie il me recéda mon bien. Ensuite au magasin pour retrouver mon équipement, qui avait été vérifié et bien mélangé; mais j'étais revenu, et c'était grandiose. Le lendemain je retrouvais le bureau du Flight, pour apprendre que le CO (Commanding Officer, com-

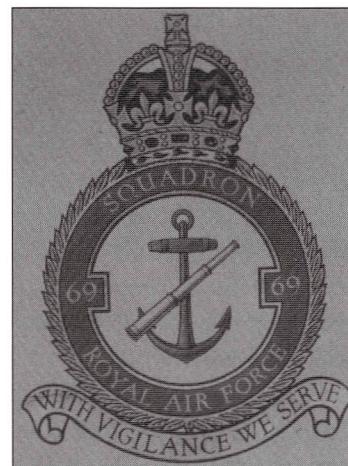
waren, maar toch vond ik het heerlijk om terug te zijn.

De volgende dag, terug in de Flight Office, vernam ik dat de CO, Mike Shaw, het Distinguished Service Order had gekregen, en dat ik een loterij gewonnen had met als prijs een foto van het brandend smaldeel op nieuwjaarsdag, plus een exemplaar van het nieuwe smaldeelembleem dat men ons had toegekend ter ere van de activiteiten van het smaldeel in Malta, waar wij voornamelijk voor de Navy gewerkt hadden.

Dit embleem bevatte een anker met een telescoop erdoor, en het motto luidde "With Vigilance We Serve". Ik draag dit embleem nog altijd fier op mijn RCAFA blazer (Royal Canadian Air Force Association). Mijn twee eerste dagen op de Flight bracht ik door in de rechter motorgondel van een Wimpy. Het was bitter koud, en ik moest proberen een bevroren fuel transfer valve te ontlooien: ik begon warempel bijna terug te verlangen naar Blankenberge! Maar de derde dag kreeg ik mijn nieuw toestel toegewezen: de 535 die spoedig bekend zou worden als "Richie's wonder".

De piloot was Dave Richie, een Nieuw Zeelandse Flight Sergeant. De bommenrichter en enige officier van de bemanning was een andere Nieuw Zeelaander, Flying Officer Jock Power. De navigator was Lofty Owen, een lange bonenstaak van een Welshman, in de koepel van de staartschutter zat Tim McCoy, een Cockney zoals ikzelf, en de reserveschutter van de bemanning was Mac McArthur, de slordigste man van het Smaldeel. Samen zouden wij veel, niet voor publicatie geschikte avonturen meemaken vóór onze ontbinding in augustus 1945.

De raid op nieuwjaarsdag was niet de enige keer dat de Luftwaffe ons een bezoek bracht. Op zekere dag dropte een jet, die Melsbroek op grote



Mike Shaw

mandant d'escadrille), Mike Shaw, avait reçu la DSO (Distinguished Service Order, haute distinction britannique). Grâce à une loterie j'avais gagné une photo de l'escadrille en feu le jour de nouvel an, ainsi qu'un exemplaire du blason d'escadrille dont on nous avait gratifié; ceci pour nous honorer du travail accompli à Malte, en majeure partie au profit de la Navy.

L'insigne était une ancre traversée par une longue-vue, portant la devise "Avec Vigilance nous servons"; aujourd'hui encore je porte avec fierté cet insigne, cousu sur mon blazer RCAFA (Royal Canadian Air Force Association).

Mes deux premiers jours au Flight se passèrent dans un froid glacial près du moteur droit d'un Wimpy (Wellington), tentant de dégeler une valve de transfert de carburant; au point de regretter Blankenberge,



**Equipage Wimpy 535;
d.g.à d. Owen,
Mc Arthur, Power,
McCoy, Richie**

**Bemanning van
Wimpy 535, v.l.n.r.
Owen, Mc Arthur,
Power, McCoy, Richie**

hoogte overvloog, "butterfly" bommen op het 16e en 69e Smaldeel. Gelukkig voor ons viel er slechts één op het 69e Smd, en die bom plakte neer aan de voet van de ladder waarop een mechanieker stond die aan een motor werkte. Hij was een echte bofkont, want de bom ontplofte niet! Bij de impact op de "hard stand" ontstond echter een fontein van betonschillers, waarvan er één de arm van die man raakte.

Dit maakte dan ook een einde aan onze activiteiten die dag, want vermits de bom niet ontploft was, moest het "Bomb Disposal Squad" van ons RAF Regiment haar onschadelijk maken. Ons ontspanningsprogramma lag dus vast voor de rest van de dag. Eerst maakte de gasten van de BD, gesteund door de nutteloze raadgevingen van de Flight, één eind van een touw vast aan de bom en het andere eind aan hun Jeep, waarna ze langzaam wegreden en de bom achter zich aansleepten. Van zodra de bom in een inzinking in het grasveld terecht kwam, werd ze losgemaakt van de Jeep, en begonnen de "BD boys" zandzakjes te vullen, die ze opstapelden rond de butterfly bom. Daarna legden ze een kleine springlading op de bom.

Ze trokken zich op een veilige afstand terug, riepen de toeschouwers om dekking te zoeken en brachten de lading tot ontploffing. De explosie die daarop volgde was echt teleurstellend: het was één van de stilste knallen die ik ooit gehoord had!

Omwille van de trage vooruitgang van het front, had ons Smaldeel weldra geen doelwitten meer om te verkennen. Toevallig schreeuwde de Navy om hulp boven het Kanaal. Wel, het 69e Sqn was beschikbaar, en wij hadden enige ervaring met dit soort opdrachten. Hadden wij vroeger immers geen search and rescue vluchten boven het Kanaal uitgevoerd, op zoek naar de CO van de Wing, Group Captain Ogilvie, die verdwenen was tijdens een weather flight in een Spitfire van 16e Smd? Deze vluchten brachten echter niets op.

Knokke was een burgervliegveld, kort tegen het Kanaal, en zou geen gelukkige ervaring worden voor veel van onze Wellingtons: een zeewering op het vliegveld veroorzaakte veel ongevallen met fatale afloop voor sommige Wimpy's. Maar het betekende wel een welkome afwisseling voor de nachtvluchten!

De Wimpy's moesten leeg vertrekken uit Melsbroek, landen in Knokke om er geladen te worden met dieptebommen, en na het opstijgen patrouilles uitvoeren boven de hen toegewezen

lorsque le troisième jour me fut présenté mon nouveau Wimpy, le 535, très vite baptisé "le miracle de Richie"; son pilote était un sergent néo-zélandais du nom de Dave Ritchie. Le "Bomb Aimer" (Bombardier-Viseur) et seul officier de l'équipage était un autre Néo-Zélandais, le Flying Officer Jock Power; le navigateur était une grande perche de Gallois (Welshman), Lofty Owen, tandis que dans la tourelle du mitrailleur de queue se trouvait un autre Cockney (natif de Londres) comme moi, Tim Mc Coy. Le mitrailleur de réserve était le gars le plus brouillon de l'escadrille, Mac Mc Arthur.

Avant que l'escadrille ne soit dissoute en août 1945, nous allions vivre de nombreuses aventures inédites.

L'attaque de Nouvel An ne fut pas la seule fois où nous avons eu la visite de la Luftwaffe; un jour, un Jet volant à haute altitude survola Melsbroek en larguant des bombes "butterfly" (papillon) sur les 16et 69 Squadron's. Par bonheur, une seule atterrit au 69 Sqn, au pied d'une échelle sur laquelle un mécanicien était en train de travailler à un moteur! Par chance pour lui, la bombe n'explosa pas, mais par contre elle souleva un nuage de débris solides qui l'atteignirent au bras. Voilà pour cette journée; mais la bombe n'ayant pas explosé, il fallait que l'équipe de déminage du RAF Regiment Squadron la neutralise, ce qui constitua le divertissement du jour.

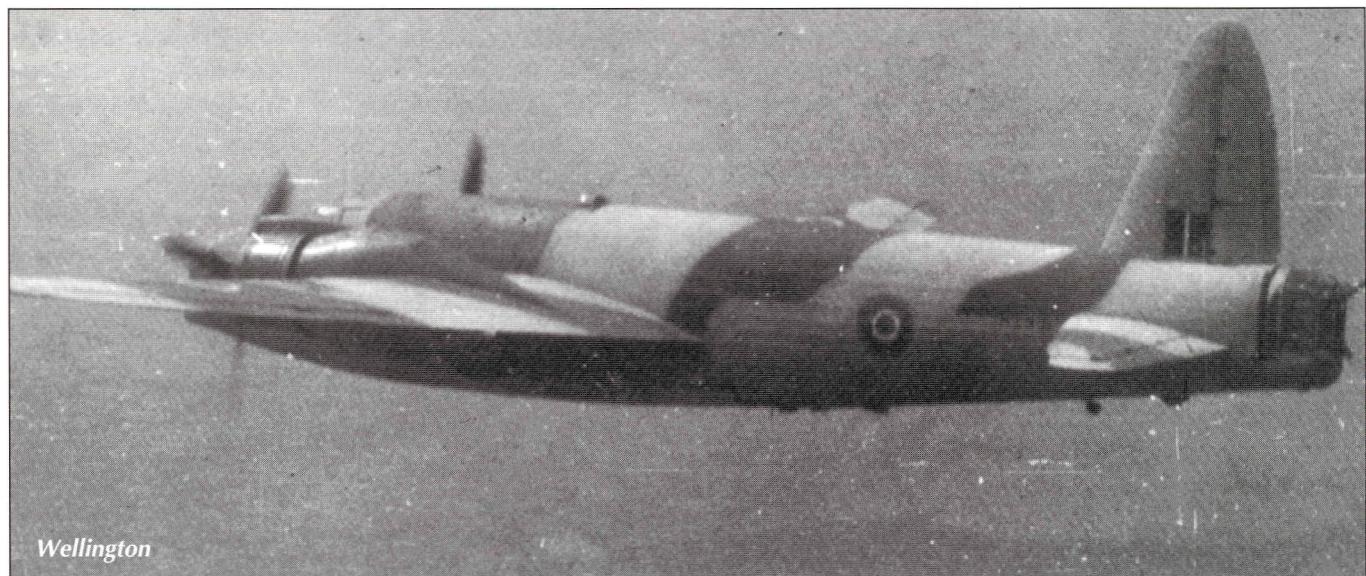
Aidés par les avis inutiles du Flight, les démineurs arrimèrent une corde à la bombe d'une part, à une Jeep à l'autre extrémité, la tirant ainsi derrière eux. Lorsque la bombe se retrouva dans un affaissement du terrain, elle fut désolidarisée de la Jeep, et ensuite entourée de sacs de sable; après quoi une petite charge explosive fut fixée sur la bombe. Reculant à une distance sûre, et crient à tous les "spectateurs" de se mettre à l'abri, la charge fut mise à feu; l'explosion qui en résulta était l'une des plus insignifiantes que j'ai eu à entendre, une véritable déception.

Etant donné une progression lente, le Squadron se retrouva sans objectifs à reconnaître; par coïncidence, la Navy criait au secours dans la Manche. Le 69 Squadron était disponible et nous avions une certaine expérience dans ce domaine, puisqu'auparavant nous avions effectué des vols de recherche et sauvetage, en quête du commandant de Wing, le Group Captain (Colonel) Ogilvie, qui n'était pas rentré d'un vol de surveillance météo à bord d'un Spitfire du 16 Squadron; nous ne l'avons jamais retrouvé.

zone. Hun voornaamste doelwit waren "Mini-Subs", maar indien zij andere "Duitse Navy" schepen onderschepten mochten zij dit uiteraard eveneens melden, en hen zelfs aanvallen, indien mogelijk. Ik vrees echter dat er niet veel piloten waren die, enkel met hun AA-bewapening, een "E-boat" wilden aanvallen, en om er dieptebommen op te droppen zouden zij zeer laag en traag in een bepaalde richting moeten vliegen, en dit zonder

Knocke était un aérodrome près de la Manche et ne fut pas une expérience agréable pour nos Wellingtons; la présence d'une digue causa beaucoup de dégâts à nos Wimpies, mais enfin c'était un changement par rapport aux vols de nuit.

Les avions devaient faire le vol à vide depuis Melsbroek, atterrir à Knocke, être armés de charges creuses et décoller pour des patrouilles dans des zones allouées; les sous-marins de poche étaient sup-



Wellington

frontale geschutskoepel of andere wapens waarmee ze de luchtafweer van de E-Boaten konden verplichten onder te duiken...

Zover ik weet werden er nooit E-Boats gezien, en bijgevolg werd er nooit een waarneming van een mini-sub in het Kanaal bevestigd. Ik vermoed echter wel dat veel wrak- of strandgoederen die in het Kanaal ronddreven in gruzelementen gebombardeerd werden!

Een verhaaltje dat van Knokke kwam deed ons goed lachen: een "Swordfish" van de FAA zou een E-Boat verrast hebben, en begon de achtervolging. Geladen met zijn bommen en drie bemanningsleden richtte de eenmotorige tweedekker zijn neus naar de E-boat: een vliegtuig zou toch altijd om het even welk schip moeten kunnen inhalen! De commandant van de E-Boat, die de Swordfish had zien komen, begon "evasive action", stuurde recht tegen de wind in, haalde alles uit zijn motoren...en, ongelooflijk maar waar, vaarde weg van de Swordfish... Een E-Boat kon dus, op volle kracht en tegen de wind in, een zwaar geladen eenmotorige FAA T/B ontlopen!

De nieuwjaarsraid veranderde de operatieproce-

posés être leurs cibles. Evidemment, si nous rencontrions quelqu'autre navire allemand, nous étions libres de les rapporter et de les attaquer si possible. Je ne pense pas que beaucoup de pilotes étaient désireux de s'attaquer à ces E-Boat avec leur armement anti-aérien, surtout à l'altitude et à la vitesse et direction auxquelles il fallait voler pour larguer les bombes. Souvenez-vous, nos Wimpies n'avaient pas de mitrailleuses de nez qui auraient pu vaincre les tireurs de E-Boat de garder la tête baissée.

Pour autant que je sache, aucun sous-marin ne fut jamais observé, bien que je soupçonne les bâtiments de surface d'en avoir mis hors d'état de nuire dans le Channel.

Une histoire qui fit le tour à Knocke nous fit bien rire; un Swordfish aurait aperçu et surpris un E-Boat et le poursuivit, chargé de bombes, avec ses trois membres d'équipage. Après tout un avion devait pouvoir rattraper n'importe quel navire. Apercevant le Swordfish se dirigeant vers lui, le commandant du E-Boat fit une manœuvre évasive, dirigeant la proue de son navire dans le vent et mettant plein gaz: croyez-le ou non, le E-Boat parvint à semer le Swordfish.

dures van het 69e Smd: op onze aanvraag kregen wij toelating om, naast onze "flares", ook bommen te laden. Vanaf dan werd, voor menige opdracht, het middelste bommenluik geladen met bommen en de twee buitenste met flares.

Zo kon het Smaldeel eindelijk weerwraak nemen voor de verliezen die het geleden had met nieuwjaarsdag. Ik vernam echter dat de eerste paar Wimpy's die dergelijke bombardementsvluchten uitvoerden meldden dat hun bommen niet ontploft waren. Na grondige studie bleek dat de bommen de grond raakten vóór ze scherp gesteld waren, en dit omdat ze te laag gelost waren. Daar hebben wij een mouw aan gepast.

Een van de voordelen van het actief dienen in de RAF, was het gebrek aan overbodig uiterlijk vertoon: de enige parades die ik meemaakte in de 34e Wing waren die voor de uitbetaling van onze soldij, en de "Victory Parade" bij het einde van de oorlog. Onze tenue was dan ook het bekijken waard: een bepaald lid van "A" flight droeg op het vliegveld nooit iets anders als Duitse "coveralls", en mijn eigen kledij was eveneens een allegaartje. Toen ik op nieuwjaarsdag in het hospitaal belandde droeg ik het volgende: een paar hoge "DR Boots" aan mijn voeten, en de broek van het kaki legeruniform dat we gekregen hadden voor de invasie. Op mijn lichaam droeg ik een Amerikaanse "windbreaker", met daarover een Yankee vliegvest. Rond mijn nek een rood en witte wimpel van de "Panzers", en op mijn hoofd een wollen hoed die ik in de "Reu Neuif" (sic.) gekocht had. Deze kledij zou het hart van om het even welke Onder-Officier van een training school gebroken hebben, maar vreemd genoeg werd ik zo toch opgenomen in het hospitaal, en kreeg ik zelfs, bij mijn ontslag hieruit, diezelfde "uitrusting" terug...

Op een dag, toen Dave en ik onze gebruikelijke groeten uitwisselden (hij zei altijd "Hi you blonde bastard", en ik antwoordde dan "Hi you black bugger"), werd ons verteld dat wij buiten op het vliegveld moesten verzamelen, waar het koud, vochtig en besneeuwd was. Met veel gemopper begaven wij ons naar de plaats waar Engineering Officer "Chalky White" ons stond op te wachten. Toen wij allemaal verzameld waren begon Chalky met te zeggen dat wat hij ons ging vertellen "Top Secret" was, en dat wij onze mond moesten houden omdat wij geen nieuwe afstraffing zoals die van Nieuwjaarsdag wensten.

Het wereldschokkend nieuws was dat het 616e Smaldeel, dat uitgerust was met Gloster Meteor's

L'attaque du 1 janvier avait amené un changement dans les procédures d'opération du 69 squadron. Nous avions demandé et obtenu la permission d'emporter des bombes en même temps que nos fusées (d'éclairement, pour la photographie de nuit). Ainsi, en opération, la baie centrale était chargée de bombes, tandis que les baies extérieures contenait les fusées. A présent le Squadron était en mesure de prendre sa revanche pour les pertes subies le jour de Nouvel An; il me revient que les quelques premiers équipages ayant effectué des bombardements rapportèrent que les bombes n'avaient pas explosé. Après examen, on en vint à la conclusion que la bombe touchait le sol avant que la fusée d'armement ne détonne; en d'autres mots, le largage s'effectuait à trop basse altitude, ce à quoi il fut remédié.

Entre autres plaisirs de servir à la Royal Air Force il y avait l'absence de cérémonial; les seules parades auxquelles j'assistai au 34 Wing furent les parades du jour de paix et le défilé de la Victoire lorsque la guerre fut finie. Notre façon de nous habiller valait le coup d'oeil; un membre du A Flight ne portait jamais autre chose sur l'aérodrome que des survêtements allemands, tandis que mon "uniforme" provenait de différentes sources. Laissez-moi vous expliquer comment j'étais habillé en arrivant à l'hôpital.

Au-dessus d'une paire de bottes hautes, mes pantalons provenaient de mon équipement kaki que nous avions reçu avant le débarquement. Sur le corps je portais un coupe-vent américain et par-dessus une veste de vol américaine. Autour du cou j'avais un fanion de Panzer rouge et blanc, et sur la tête un chapeau de laine acheté rue Neuve. En bref, une tenue qui aurait brisé le cœur de n'importe quel sous-officier instructeur ; mais aussi étrange que cela puisse paraître, on me refila la même tenue à ma sortie d'hôpital.

Un jour que je rencontrais Dave et que nous nous saluions d'un traditionnel :Hi, blondinet ("blond bastard") et de ma réplique : Hi noiraud ("black bugger"), nous fûmes informés que nous devions nous retrouver à l'extérieur sur la plaine qui était recouverte de neige. D'un air grincheux je me rendis donc à l'endroit où nous attendait l'officier technicien, Chalky White. Tout le monde étant rassemblé, Chalky commença par nous annoncer que ce qu'il allait nous apprendre était "top secret", que nous ne pouvions en parler, car nous voulions éviter la même surprise que celle du 1 janvier.

Mk 111's, één van hun jet Flights naar Europa zouden sturen. Zij moesten allemaal wit geschilderd worden om niet op te vallen in de sneeuw, en tenslotte zouden zij gestationeerd worden in Melsbroek: wij werden dus vereerd met de eerste Geallieerde Jets die buiten Brittannië zouden optreden.

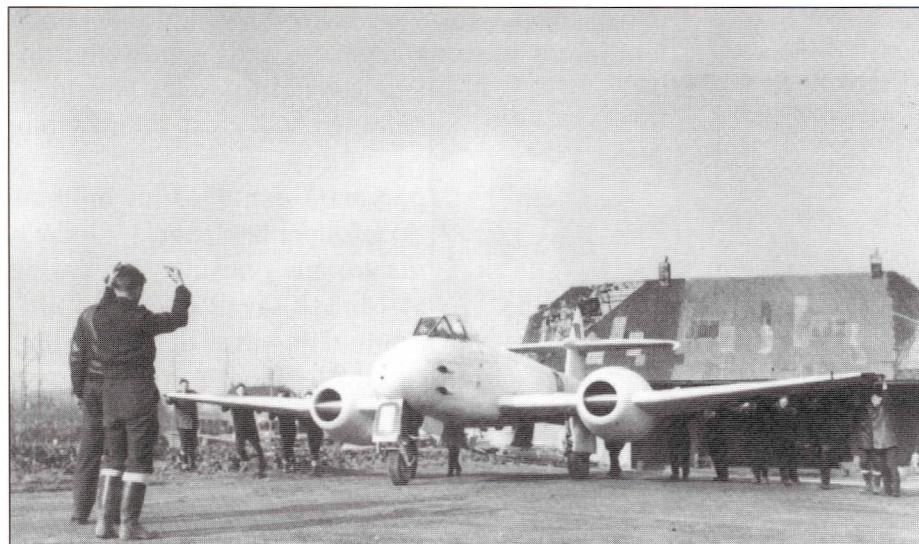
Chalky begreep niet waarom deze mededeling op gelach onthaald werd: wij waren namelijk reeds volop aan het wedden dat de sneeuwwitte Meteors niet zouden toekomen vóór de sneeuw gesmolten was , en bovendien moesten wij hard lachen met Chalky's opmerking dat wij hierover niet mochten spreken met de burgerbevolking.

Onnodig te zeggen dat de sneeuw inderdaad reeds

La nouvelle fracassante qui nous tomba dessus était que le 616 Squadron, équipé de Gloster Meteor Mk 111, allait déployer un Flight de ses Jet's en Europe. Ils seraient peints en blanc afin de se fondre dans la neige, et enfin, ils seraient stationnés à Melsbroek. Ainsi nous serions honorés par les premiers Jet's alliés à opérer en dehors de la Grande-Bretagne.

Chalky ne pouvait comprendre les sourires que provoquait cette nouvelle, car nous étions déjà à parier que les Meteors blanc-neige n'arriveraient pas avant que la neige n'ait fondu, ce en quoi nous aurions raison, mais nous devions également sourire à propos de la recommandation de Chalky de ne pas parler de ceci à la population civile.

Inutile de dire que la neige avait disparu quand



*Gloster METEOR à Melsbroek,
Feb 1945*

*Gloster METEOR te Melsbroek,
Feb 1945*

gesmolten was toen de Meteors toekwamen, en wij moesten onze mond niet houden tegenover de Belgische bevolking, vermits die vliegtuigen opgelijnd werden langs de hoofdstraat van Leuven naar Brussel, met een druk bezette tramlijn die een uitstekend uitzicht bood over het vliegveld.

De eerste keer dat ik nog eens naar Brussel ging nadat de Meteors waren toegekomen, zat ik op de tram naast een Belg die mij honderduit vroeg over die witte tweemotorige vliegtuigen zonder schroeven op het vliegveld. Ik herinnerde mij de instructies van Chalky, en antwoordde hem dat die vliegtuigen hier waren voor vervanging van hun schroeven. Mijn Belgische vriend bekeek mij alsof ik een idioot was; het was duidelijk dat hij mij helemaal niet geloofde, maar ik had tenminste niets verklapt! (in originele tekst: "...but at least, I had been like Dad, and kept Mum").

Ze vlogen wel, maar zover ik weet waren zij nooit in actie. Toch hielpen zij onze oorlogsinspanning

arrivèrent les Meteors, et nous n'avions pas à rester discrets envers la population belge, parce que les Meteors étaient tous alignés le long de la grande route, où passaient les trams avec vue panoramique sur l'aérodrome.

Lors d'une de mes premières sorties à Bruxelles après l'arrivée des Meteors, alors que j'étais dans le tram, mon voisin s'informa à propos de ces avions bimoteurs blancs sans hélices; me souvenant des instructions de Chalky, je lui répondis qu'ils étaient ici pour un changement d'hélice. Mon ami belge me dévisagea comme si j'étais un idiot, et manifestement il ne me croyait pas. Mais enfin, au moins j'avais su me taire.

Bien qu'ils volaient, ils ne furent, à ma connaissance, jamais en opération; mais ils participèrent à l'effort de guerre d'une autre manière, car ils fournissaient une nouvelle source de chauffage. En effet, le carburant utilisé pour leurs moteurs, malgré sa dénomination originale, était tout simplement de la

op een andere manier, vermits zij ons een nieuwe bron van verwarming verschaffen. De brandstof die deze jets gebruikten was, ondanks een fraaie naam en nummer, in feite paraffine, en op mysterieuze wijze verschenen er paraffine kachels en lampen in Melsbroek, en of ze nu gegapt, "bevrijd" of gekocht waren in plaatselijke winkels, ik weet het niet, maar de "fuel" werd ons gratis aangeboden door het 616 Sqn.

Ik maakte een drietal vluchten vanuit Melsbroek die ik nooit zal vergeten.

Tijdens de eerste vlucht moest ik met een Rhodesische piloot, Flight Lieutenant Graves, een vliegtuig gaan ophalen in Evere. Ik was aangeduid als zijn enig bemanningslid, en zou terugvliegen als zijn staartschutter. Wij keilden onze helm en parachute achteraan in het voertuig, en reden langs de baan naar Evere. Na enig zoeken vonden wij onze Wimpy #397, maar het duurde langer om hem in de lucht te krijgen: de ploeg die ervoor had gezorgd was nogal slordig geweest, de motoren wilden niet starten en de radio werkte niet. Dit scheen hen niet al te veel te deren en ik veronderstel dat ze dachten: "En dan? Het is toch maar een oude Wimpy...". Ik bemoeide mij ermee, en slaagde erin de motoren op te starten, en nadat Graves de "Run-Up" testen had uitgevoerd, besliste hij om toch maar zonder radio naar Melsbroek terug te vliegen: daar wisten ze immers dat wij kwamen... Ik voelde mij vreemd in de staartkoepel, met die vier Browning .303 machinegeweren op klaarlichte dag, maar wij geraakten veilig en wel in Melsbroek, zonder bij de landing andere vliegtuigen te storen die het vliegveld gebruikten.

Ik werd een tijdje toegewezen aan Wimpy #130, met als piloot Flying Officer Hayward (?). Bij het overvliegen van de zone van Brussel, en het bewonderen van het Koninklijk Paleis te Laken, werd ik dringend naar de cockpit geroepen. De piloot wees verwoed naar de stuurboord motor, en dan naar de toerenteller op het instrumentenpaneel. Vermits ik mijn headset had moeten ontkoppelen bij het verlaten van de astrodome, kon ik alleen maar raden naar de betekenis van die armbewegingen enz. . Blijkbaar wilde de schroef niet van pas veranderen, en ik zei hem dat ik dat zou oplossen na de landing. Ik denk dat dit het laatste antwoord was dat hij verwachtte, maar alles wel beschouwd kon ik dit probleem toch niet oplossen terwijl wij aan het vliegen waren op 4.000 voet, en bovendien regende het buiten... Het strekt Hayward tot eer dat hij het toestel ondanks alles veilig aan

paraffine. Mystérieusement, on commença à voir des poêles et des lampes à paraffine à Melsbroek. Dérobé, reçu ou acheté dans le commerce local, je ne sais comment, mais il est certain que ce nouveau carburant était disponible, grâce à l'obligeance du 616 Squadron.

J'ai effectué une série de trois vols à Melsbroek, dont je me souviendrai. Le premier était un vol de convoyage au départ d'Evere avec un pilote rhodésien, le Fligh Lieutenant Graves; j'étais son seul membre d'équipage comme mitrailleur de queue. Ayant jeté casque et parachute à l'arrière du véhicule, nous remontions la route jusqu'à Evere. Il nous fallut un certain temps pour trouver notre Wimpy, le 397, et pour le préparer au vol il fallut un certain temps; ceux qui en avaient été chargés n'avaient pas bien fait leur boulot: les moteurs ne voulaient pas démarrer, les radios ne fonctionnaient pas, ce qui ne semblait pas les embarrasser, se disant sans doute "Ce n'est qu'un vieux Wimpy".

Je m'en mêlai et parvins à démarrer les moteurs tandis que Graves en faisaient les "checks". Il décida donc de partir malgré que nous n'avions pas de radio; après tout Melsbroek savait que nous arrivions. Je trouvais bizarre d'être assis dans cette tourelle de queue maniant les quatre mitrailleuses Browning 303 en plein jour; enfin nous rentrions sans encombre, n'ayant causé aucun désagrément aux autres avions opérant sur la plaine.

Pendant un certain temps je fus désigné pour le Wimpy 130, le pilote en était le Flying Officer Hayward; tandis que nous survolions Bruxelles admirant le Palais Royal de Laeken, je fus appelé d'urgence dans le cockpit, lorsque notre pilote montrait ostensiblement le moteur droit et le compte-tours sur le tableau de bord. J'avais déconnecté mon casque en quittant mon poste à l'astrodrome, et devais donc interpréter ses gestes; le problème était que l'hélice ne changeait plus de pas. Je lui dis que je réparerais la panne après l'atterrissement; je pense que ce n'était pas la réponse qu'il espérait, mais après tout, je n'allais quand-même pas effectuer la réparation tandis que nous volions à 4000 pieds, d'autant plus qu'il pleuvait! Au crédit d'Hayward, il faut dire qu'il atterrit en toute sécurité, et bien que le reste de l'équipage me charriaît, je les informai que la cause de la panne était électrique.

Toujours avec le 130, je fis un autre vol avec Hayward, qui par ailleurs avait eu la chance à notre loterie de voir qui recevrait l'une des deux Croix de

de grond kon zetten, en, hoewel de rest van de bemanning mij voor de gek hield, kon ik hen toch vertellen dat het om een elektrisch probleem ging. Nog steeds met de #130 maakte ik nog een vlucht met Hayward (hij was, terloops gezegd, uitgeloot geweest als gelukkige winnaar van één van de twee "Croix de Guerre" die Charles De Gaulle ons had toegezonden: één voor elke Flight).

Deze vlucht verliep rimpelloos wat betreft mechanische problemen, maar wij kwamen in zo een helse storm terecht, met donder, weerlicht en emmers regen, dat ik vond dat dit teveel van het goede was... Ik vloog nooit meer met Hayward.

Soms vroegen wij ons af of de RAF zich wel realiseerde dat 69 Sqn met zijn Wellingtons deel uitmaakte van de RAF, en in feite, of wij zelfs bestonden. Immers, hoewel het overbekende lucht-

Guerre envoyées par De Gaulle: chaque Flight en obtint une. Ce vol se passa sans problème en ce qui concerne la mécanique; par contre nous fûmes confrontés à un orage infernal, avec une abondance d'éclairs et de la pluie en trombes. Assez cette fois pour la rigolade, me disais-je; plus jamais je ne volai avec Hayward.

Des fois nous nous demandions si la RAF réalisait que le 69 Squadron et ses Wellington's faisaient partie de la RAF. De fait, même s'ils existaient, ils devinrent, avec les 16 et 140 Squadron's, le sujet d'un article dans le fameux magazine d'aviation "Flight International"; la BBC aussi avait annoncé que le Vickers Wellington avait cessé d'être opérationnel en Europe, et que son époque de gloire était passée. Et alors! Et nous, qu'étions-nous, des Mosquito's déguisés?!!



Mission 69 Squadron, 30 oct 1944

23 69/44623/30 OCT 1944 FC//NT/MF/V17

vaartmagazine "Flight International" een artikel had gewijd aan ons, samen met het 16e en 140e Smd, kondigde het BBC News aan dat de bekende Vickers Wellington Bommenwerpers niet langer operationeel waren in Europa, en dat hun glorievolle geschiedenis in Europa voorbij was! En wij dan? Waren wij misschien gecamoufleerde Mosquito's??

Als ik terug denk aan de eerste "Squadron Booze-up" die wij in Northolt hielden, kan ik de opmerkingen niet vergeten die een zekere burger ons toeschreeuwde vanuit zijn slaapkamervenster

Me resouvenant de notre première "pinte d'escadrille" tenue à Northolt, me reviennent les remarques d'un certain civil qui nous enguirlandait de la fenêtre de sa chambre, alors que nous rentrions en titubant du pub où s'était tenue la fête. Dérangé par le vacarme de coups de pied dans une poubelle, il avait ouvert sa fenêtre, et encouragé par sa femme, il nous cria de nous taire et de traverser la Manche pour aller nous battre, comme si nous contrôlions notre destin. Je me demande ce qu'il aurait pensé maintenant, en sachant que nous avions effectivement traversé la Manche, et que nous avions

toen wij terug wankelden uit de "pub" waar wij die party gehad hadden.

Geërgerd door het lawaai van een vuilnisemmer die wij over de straat rondschopten, opende hij zijn venster en, hierbij van harte bijgestaan door zijn echtgenote, zei hij ons onze mond te houden en ergens anders, over de zee, een beetje te gaan vechten... Alsof wij ons eigen lot in handen hadden...

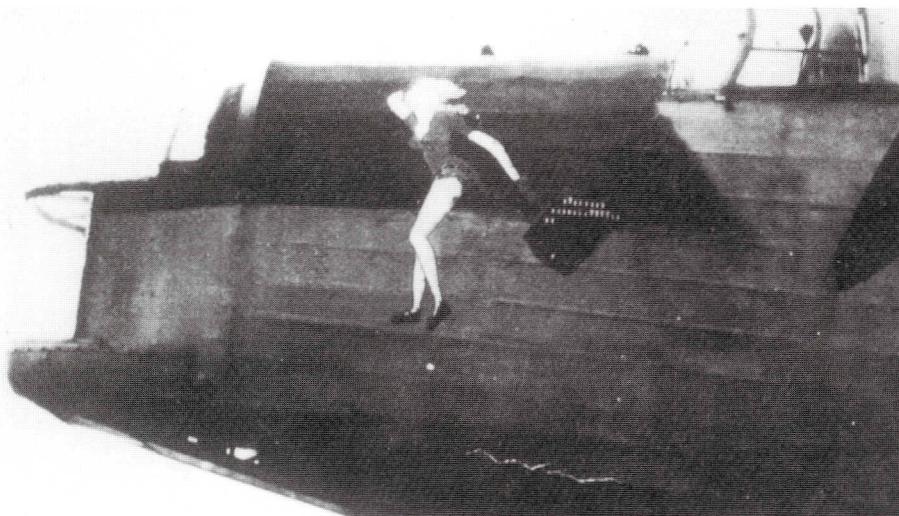
Ik vraag mij af wat hij nu zou denken, indien hij wist dat wij inderdaad de oceaan zijn overgestoken, en in één enkele raid 25 doden en 30 gewonden telden, dat wij er ook zes bemanningen verloren tijdens operaties, en anderen stierven of gekwetst werden tijdens tests, enz... Dat stemt tot nadenken...

Het is eigenaardig, maar het Smaldeel heeft nooit "Squadron identification letters" gedragen, ik weet zelfs niet of er ooit toegewezen zijn. Wij hadden wel onze eigen persoonlijke identificaties zoals

déploré vingt-cinq tués et trente blessés en subissant une attaque, plus six équipages en opérations, ainsi que d'autres morts et blessés au cours de vols d'essai, etc.

Un autre fait étrange est que le Squadron n'a jamais porté de lettres d'identification; je ne sais si elles furent jamais attribuées. Par contre nous avions nos identifications personnelles, telles que les "Nose Art" (dessins sur le nez des avions). Ainsi le 535 portait un diable bicéphale sur le nez, avec une fusée dans une main et une bombe dans l'autre, ainsi qu'une inscription "Richie's Wonder" (le miracle de Richie), à propos de laquelle Dave n'était pas enthousiaste et qui suscitait beaucoup de commentaires.

Le "Nose Art" d'un autre Wimpy représentait une dame soufflée par une brise qui découvrait généreusement ses jambes, retenant son chapeau et portant un sac sur lequel était inscrit le nombre d'opérations effectuées par l'avion.



WELLINGTON "Nose Art"

"Nose Art": 535 droeg een tweekoppige duivel op zijn neus, die een "flare" in de ene, en een bom in de andere hand droeg, met daarboven de slogan "Richie's Wonder". Dave hield niet zo veel van deze slogan, en kreeg er veel opmerkingen over.

De "Nose Art" van een andere Wimpy bestond uit een dame met lange blote benen, die haar hoed vasthield voor de stormwind en een grote beurs droeg, waarop alle operaties genoteerd stonden waaraan het toestel had deelgenomen.

Terugblikkend op wat zich toen reeds had afgespeeld in mijn leven, stelde ik vast dat ik pas 18 jaar was toen ik het Smaldeel vervolgde in Northolt, in Melsbroek nog steeds slechts 19 jaar oud was, en wat mij betrof, had ik in die korte peri-

Remuant mes souvenirs, je me demande si tout cela s'est réellement passé. Je n'avais que dix-huit ans en arrivant au Squadron à Northolt, et quand j'en eus dix-neuf, en si peu de temps j'avais vécu l'expérience d'une vie.

L'Armée avait commencé son offensive, le Rhin avait été franchi à Wesel, et la route était dégagée vers Berlin. Du moins nous le pensions, car nous n'avions pas la moindre idée des discussions et des plans qui nous empêchaient de poursuivre vers Berlin; de fait, je n'y arriverais que deux ans plus tard. De toute manière, notre séjour à Melsbroek touchait à sa fin, car notre prochain arrêt serait en Hollande sur l'aérodrome de Eindhoven, et ensuite Aalborg

ode reeds een gans leven geleefd!

Het leger was begonnen met het offensief, de Rijn werd overgestoken bij Wesel, de weg naar Berlijn lag open (dat dachten wij toch). Wij waren toen natuurlijk niet op de hoogte van de plannen die achter gesloten deuren gesmeed werden, en die onze opmars naar Berlijn in de weg stonden. Het zou inderdaad nog twee jaar duren vóór ik in Berlijn geraakte...

In elk geval kwam er een einde aan ons verblijf in Melsbroek. Onze volgende basis lag in Nederland, op de basis Eindhoven, en van daar zouden wij oprukken naar Aalborg in Denemarken.

Ons vertrek uit Melsbroek leek erg veel op dat uit Northolt: het grootste gedeelte van de bevolking van Steenokkerzeel daagde op om afscheid van ons te nemen, en bij velen liepen de tranen (ook van geluk) over hun wangen; het was alsof wij nogmaals ons tehuis moesten verlaten, maar zo kregen wij de mogelijkheid hen onze dank te betuigen en hen vaarwel te zeggen.

Ik zal steeds uitstekende herinneringen bewaren aan dit Belgisch dorp, dat ik reeds tweemaal bezocht sinds ons vertrek. Een eerste maal om V-Day te helpen vieren, toen de hele 34e Wing daarvoor terugkeerde naar Brussel, en nogmaals in 1947, toen ik aangehecht was aan de US Airforce in Wiesbaden, en mijn vriendin en ikzelf een week verlof namen om Brussel te bezoeken. Mijn vriendin was een Amerikaanse WAC, en ik moest haar absoluut voorstellen aan de Oostens en de twee zusters die ons zo goed opgevangen hadden.

Het weerzien met de twee zusters was zeer hartelijk: het was alsof wij nooit vertrokken waren. Hun ontvangst was zo warm, en ging zo van harte, dat mijn Amerikaanse vriendin jaloers werd. Uiteindelijk begon ze te beseffen wat wij voor elkaar betekenden.

Spijtig genoeg was dit een definitief afscheid: Pelege, die mij "DeWitt" noemde is reeds lang overleden, maar ik hoop dat de twee zusters nog steeds in goede gezondheid verkeren. Tijdens dit bezoek nam ik wel voor het laatst afscheid van hen...

Wij danken Chuck om ons te laten deelnemen aan zijn herinneringen vol moed, emotie, maar ook van humor, bescheidenheid en vooral veel menselijkheid. Hij maakt deel uit van die mannen die een bladzijde geschiedenis geschreven hebben en die volgende generaties nooit mogen vergeten, want hun vrijheid hebben zij aan hen te danken.

"Good luck, Chuck"

au Danemark.

Le jour où nous quittions Melsbroek était pareil à celui où nous avions quitté Northolt. De nombreux habitants de Steenokkerzeel vinrent nous dire au revoir; nous étions envahis par un mélange de joie et de larmes ce jour-là, c'était comme de partir de chez soi encore une fois. C'était aussi pour nous l' occasion de manifester nos remerciements et de faire nos adieux.

Je garderai toujours un souvenir émouvant de ce village de Belgique, et le revisiterai deux fois: d'abord pour célébrer VE Day (jour de la victoire), lorsque le 34 Wing en entier retourna à Bruxelles pour y fêter l'événement, et une autre fois en 1947, alors que j'étais détaché à l'US Airforce à Wiesbaden. Cette fois là, mon amie et moi prenions une semaine de congé pour visiter Bruxelles. Ma petite amie était une WAC (personnel militaire féminin) américaine; je désirais la présenter aux Oostens et aux deux soeurs qui nous avaient si bien accueillis. Nous avions éprouvé tellement d'émotion et de chaleur de nous retrouver que mon amie américaine en fut jalouse, mais comprit aussi vite ce que nous avions représenté les uns pour les autres.

Hélas, cette fois c'était l'adieu final; Pélagie, qui m'appelait "De Witte" ("Le Blond") est décédée depuis bien longtemps. J'espère que les deux soeurs se portent toujours bien. Cette visite fut mon dernier adieu.



Chuck Toomer
(1945)

Nous remercions Chuck de nous avoir transmis ses souvenirs chargés de courage, d'émotion, mais aussi d'humour, de modestie, et surtout de beaucoup d'humanité. Il fait partie de ces hommes qui ont écrit une page d'histoire et que les générations futures ne pourront jamais oublier car elles leur doivent la liberté.

"Good luck, Chuck"

FATAC

(Force Aérienne Tactique Congolaise, 1964-1967)

Als gevolg van de zware strubbelingen en muiterijen in de eerste jaren na de Kongolese onafhankelijkheid en wegens de onvoldoende paraatheid van het leger (ANC - Armée Nationale Congolaise) om hierop een



FATAC

(Force Aérienne Tactique Congolaise, 1964-1967)

En raison des troubles et mutineries qui ont suivi l'indépendance du Congo Belge (1960), ainsi que de la préparation insuffisante de l'armée (ANC-Armée Nationale Congolaise), les Nations Unies décidèrent d'accepter que cette

afdoend antwoord te vinden, werd door de Verenigde Naties besloten om buitenlandse steun toe te laten voor dit leger. Met de hulp en onder controle van de USA werd een tactische luchtsteun uitgebouwd. Het nodige vliegend materieel werd geleverd in de eerste helft van 1964 en bestond uit vier C-130, tien C-47 (Dakota), drie B-26 (Bonanza), zeven T-28 en zes helikopters van de types H-21 (banaan) en S-55. De eerste opdrachten ten voordele van het ANC vonden plaats in juli 1964.

De Belgische Luchtmacht leverde in 1965 een detachement technische steun dat bestond uit 160 man, waarvan vijf bemanningen C-47, één bemanning C-54 (DC-4) en vier bemanningen H-21 (op 27 juni 1965 zou één van deze helikopters op mysterieuze wijze met zijn bemanning verdwijnen tijdens een opdracht : Kapt Bordon en de adjudanten Jacobs en Allaeyns). Aldus konden wij in Kongo in de schoot van FATAc verscheidene leden van de 15 Wing terugvinden.

Het personeel bleef onder Belgisch commando (in Paulis, het latere Isiro), dat onder toezicht stond van de Amerikaanse inlichtingendienst (CIA). De

armée bénéficia d'un soutien étranger.

Avec l'aide et sous contrôle des Etats-Unis fut mis sur pied un support aérien tactique. Le matériel volant nécessaire fut livré au cours de la première moitié de 1964: il s'agissait de quatre C 130, dix C-47 (Dakota), trois B-26 (Bonanza), sept T-28 et six hélicoptères de type H-21 (banane) et S-55. Les premières missions au profit de l'ANC eurent lieu en juillet 1964.

En 1965, la Force Aérienne Belge fournissait un détachement de soutien technique constitué de 160 hommes, dont cinq équipages de C-47, un équipage de C-54 (DC-4) et quatre équipages de H-21 (le 27 juin 1965 un de ces hélicoptères disparaîtra mystérieusement au cours d'une mission; l'équipage se composait du Capt Bordon et des Adj Jacobs et Allaeyns). C'est ainsi que plusieurs membres du 15 Wing se retrouvèrent au Congo au sein de ce qui était devenu la FATAc.

Le personnel restait sous commandement belge (à Paulis, aujourd'hui Isiro), sous la "supervision" du service de renseignements américain (CIA). L'Etat-Major Congolais se limitait à demander la mise en oeuvre des moyens aériens, soit aux Belges, soit

Emblème "Fatac" sur DC3 (Initiative belge !)

"Fatac" embleem op een DC3 (Belgisch initiatief)



d.g.à d. /v.l.n.r. : Feuillen,
Foucart, Vandermeulen, Blume,
De Visscher

Kongolese Staf kon slechts vragen de luchtmiddelen in werking te stellen, aan ofwel het Belgisch Commando, ofwel de Amerikanen.

Naast de Belgische bemanningen waren vooral Cubanen actief, die gevlogen waren voor het Castro-regime in hun land.

Een opdracht voor FATAC

"Van 16 maart tot 10 mei waren wij met onze DC-3 bemanning gestationeerd in Bunia. Chief Ops was Bob Buyse, bijgestaan door een tiental technici. Wij voerden vluchten uit in het kader van FATAC, met hoofdkwartier in Paulis en met als korpscommandant Kol Vandepoel. De bemanning bestond uit Alexis Everaert (piloot), Schellekens

aux Américains.

Aux côtés des équipages belges se trouvaient de nombreux Cubains qui avaient fui le régime Castriste.

Une mission pour la FATAC

"Du 16 mars au 10 mai 1965, nous étions stationnés à Bunia avec notre équipage DC-3. Le "Chief Ops" était Bob Buyse, assisté d'une dizaine de techniciens. Nous faisions des missions dans le cadre de la FATAC, et notre QG se trouvait à Paulis avec le colonel Vandepoel comme chef de corps. L'équipage se composait de Alexis Everaert (pilote), Schellekens (navigateur), Torelle (radio) et Derauw (mécanicien de bord); à partir du 30 mars



Bukavu, 1967

(navigator), Torelle (radio) en Derauw (flight engineer). Vanaf 30 maart werd de bemanning versterkt door Alain Blume. Onze roepnaam was 'les cherubins'.

Ons vliegtuig was de 9T-PKB. Tijdens gans de periode werd 236 uur gevlogen. De opdrachten

l'équipage fut renforcé par Alain Blume. On nous appelait "Les Chérubins"!

Notre avion était le 9T-PKB; au cours de cette période furent exécutées 236 heures de vol. Les missions étaient principalement des largages de matériel.



Le 9T-PKB. Devant l'avion, à côté d'un militaire congolais : A. Devillers

De 9T-PKB. Voor het vliegtuig, naast een Kongolees militair : A. Devillers



Le DC3 9T-PKH au dessus de la brousse congolaise

De DC3 9T-PKH boven de Kongolese brousse

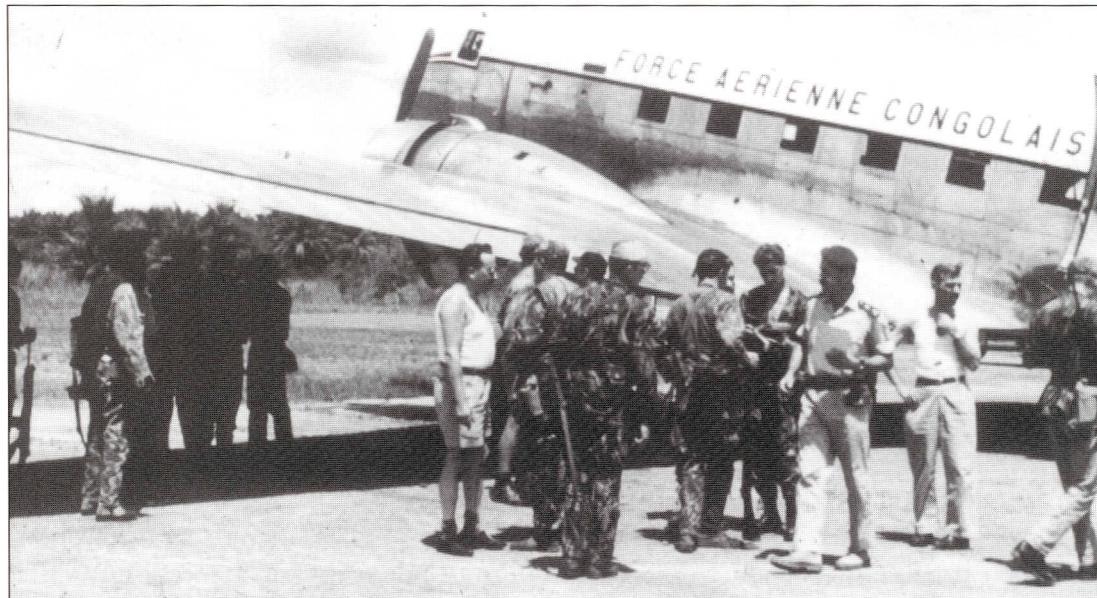
bestonden hoofdzakelijk uit het droppen van materieel. Op 30 maart landden wij te WATSA met een vracht bestaande uit munitie, brandstof en voedsel. Wij zouden er Hoare ontmoeten om vijf personen te kunnen mee terugnemen (2 Italianen, 1 geestelijke en 1 Belgisch mijningenieur). Deze laatsten waren min of meer gegijzeld, teneinde van de mijningenieur informatie los te krijgen over de locatie van de ontginnings in deze zeer goudrijke streek. Zoals Hoare zonder scrupules toegaf was dit de enige manier om de huurlingen die door de Kongolese regering werden ingezet te betalen: 'the pay of the mercenaries is the plundering'. Wij wer-

Le 30 mars nous atterrissions à Watsa avec une cargaison composée de munitions, carburant et vivres. Nous devions y rencontrer Hoare afin de pouvoir ramener cinq personnes (Deux Italiens, un religieux et un ingénieur des mines belge). D'une certaine manière ils étaient tenus en otages, dans l'espoir d'obtenir de l'ingénieur belge des informations concernant la position d'exploitations dans cette région très aurifère.

Ainsi qu'Hoare l'avouait sans scrupules, c'était pour lui la seule manière de payer ses mercenaires "loués" par le gouvernement congolais: "The pay of the mercenaries is the plundering".

den er naartoe geleid door zijn adjunct 'Frenchie', een oud-SS-er. Hoare kon slechts op 1 april na de aankomst van de helikopter H21-B1, FG697 (piloot Lechat) met Blume ervan overtuigd worden om de

Nous y fûmes conduits par "Frenchie", un ancien SS; Hoare ne put être convaincu que le 1 avril, après l'arrivée de l'hélicoptère H-21 B1, FG 697 (pilote Lechat) amenant Blume, qui le persuada de



Buta, Sep 65. Sur la photo, on reconnaît M. Reymen (en "shorts") et le fameux mercenaire, Bob Denard (deuxième à droite)

Buta, Sep 65; Op de foto herkent men M. Reymen (in "shorts") en de fameuze huurling Bob Denard (tweede van rechts)

gijzelaars te bevrijden.

In feite kon op Watsa alleen maar geopereerd worden met een tweemotorige Bonanza, daar de landingsbaan slechts 600 meter lang was. Met de hulp van de mijnenieur berekenden we de juiste lengte van de startbaan. Daarnaast raadpleegden wij grondig onze Dash One (vlieghandleiding), wat betreft de mogelijkheden en beperkingen om op te stijgen. Onze DC-3 werd met mankracht naar het begin van de startbaan gebracht. Deze handeling veroorzaakte echter een breuk van het staartwiel toen het over een uitstekende bamboetak reed.

De helikopter van Blume had een reservewiel meegebracht, dezelfde helikopters nam de gijzelaars mee terug naar Bunia. De DC-3 werd zo licht mogelijk gemaakt en zelfs de brandstof werd geloosd, zodat nog slechts het strikt noodzakelijke overbleef om terug te keren naar Bunia. We brachten de nacht door in een villa, vanwaar wij het mortiervuur bestemd voor de huurlingen en het vliegveld konden horen. We keerden terug op 1 april bij valavond, teneinde van de lagere temperatuur te kunnen profiteren om onze opstijgafstand nog te kunnen verminderen. Vluchtduur Watsa-Bunia: 1 uur. Ik ben er zeker van dat wij de eersten - en de laatsten - waren die met DC-3 vanuit Watsa geopereerd hebben."

libérer ses otages.

En théorie on ne pouvait opérer à Watsa qu'avec maximum un bimoteur Bonanza, étant donné que la piste n'avait que 600 mètres de long. Avec l'aide de l'ingénieur des mines nous avons alors mesuré la piste de manière précise; ensuite nous consultations avec attention le "Dash One" (manuel de vol de l'avion) en ce qui concerne les performances et limites de décollage. Ensuite notre DC-3 fut amené à bras d'homme jusqu'au seuil de piste; cette manoeuvre causa la rupture de la roue de queue en passant sur une branche de bambou.

Heureusement l'hélicoptère de Blume avait amené une roue de réserve; l'hélico ramena les otages à Bunia.

Notre DC-3 fut allégé au maximum, en vidangeant même une partie du réservoir de carburant, ne conservant que le strict minimum pour rentrer à Bunia. Nous avions logé dans une villa d'où nous entendions les tirs de mortier destinés aux mercenaires et à l'aéroport.

Nous sommes repartis le 1 avril au crépuscule, pour bénéficier d'une température extérieure plus basse, afin de réduire encore notre distance de décollage. Durée de vol Watsa-Bunia: 1 heure. Je suis certain que nous fîmes les premiers-et les derniers-à avoir opéré de Watsa en DC-3."



Banane H21

Banaan H21

"Wanneer ik praatte met Hoare (die ik goed kende, aangezien wij hem geholpen had bij zijn operatie 'Watch Chain' - de herovering van Albertstad in augustus 1964. Deze operatie komt ter sprake in het boek van Kol Vandewalle 'De Ommeganck', waarin het verhaal gedaan wordt van de door hem bevolen colonne die uit Kamina vertrok en in Stanleystad aankwam net na de interventie van de Para's) over de zogenaamde gijzelaars, klonk zijn redenering als volgt :

'Als deze mensen de bezetting van de regio rond Watsa (met zijn talrijke mijnen, waaronder Kilo-Moto) overleefd hebben, dan is dat omdat zij samengewerkt hebben met de Simba's (Kongoense rebellen). In feite zijn het 'Quislings', naam die de Engelsman gaf aan de collaborateurs met het Nazi-regime, als herinnering aan de Noor die een stromenregering leidde na de verovering van zijn land. Ik zette hier verscheidene argumenten tegenover: De Simba's die meestal dronken of gedrogeerd waren, doodden op goed geluk af.

Deze overlevenden hadden dus eigenlijk alleen maar geluk gehad zich niet op de verkeerde plaats te bevinden op het verkeerde moment.

Zelfs als ze zouden gecollaboroerd hebben, wie kon hun dat ten kwade duiden als men de barbaarse condities kende die voorafgingen aan het merendeel der executies uitgevoerd door de Simba's.

In feite, al wat Hoare wilde, was van de mijningneur te weten te komen waar de goudreserves van Kilo-Moto zich bevonden. In elk geval kon ik hem

"J'avais bien connu Hoare, étant donné que nous l'avions aidé au cours de son opération "Watch Chain", la reconquête d'Albertville en août 1964. Cette opération est évoquée dans le livre du Col Vandewalle "L'Ommegang", qui retrace l'odyssée de la colonne qu'il a menée de Kamina à Stanleyville.

Entretenant donc Hoare à propos de ses otages, son raisonnement fut le suivant: "Si ces personnes ont survécu à l'occupation de la région de Watsa (avec ses mines nombreuses, e.a. Kilo-Moto), c'est qu'ils ont collaboré avec les Simbas (rebelles). En fait ce sont des "Quislings", surnom que les Anglais donnaient aux collaborateurs du régime Nazi, en souvenir du Norvégien qui dirigea un gouvernement de paille après la reddition de son pays."

Je lui opposai les arguments suivants:

Les Simbas dont la plupart étaient ivres ou drogués, tuaient "au petit bonheur la chance".

Ces survivants avaient donc simplement eu la chance de ne pas se trouver au mauvais endroit au mauvais moment.

Même s'ils avaient collaboré, qui aurait pu leur envouloir quand on sait les conditions barbares dans lesquelles se déroulaient les "exécutions" perpétrées par les Simbas.

En réalité, tout ce que voulait Hoare, était d'apprendre de l'ingénieur des mines où se trouvaient les réserves d'or de Kilo-Moto. De toute manière, je finis par le persuader de ramener les otages, sous sa garde, à Bunia, où ils recouvrirent rapidement leur liberté.

overtuigen om de gijzelaars, onder zijn bewaking, mee te nemen naar Bunia, waar zij al snel hun vrijheid terugkregen.

Op een steenworp van Soedan...

Tijdens de maand april 1965 vormde ik een DC-3 bemanning met adjudant Alex Everaerts. Deze was niet alleen een uitstekend piloot, maar tevens een toffe makker. Alhoewel hij heel wat meer ervaring had dan ik op de ‘machine’, drong hij erop aan dat wij beurtelings plaats namen in de stoel van de boordcommandant. Op 2 april werden wij aangeduid voor een dropping ten voordele van een groep huurlingen in de streek van Aba. Er zaten twee angels verborgen in deze zaak: ten eerste was het de eerste maal dat ik een dropping uitvoerde en ten tweede, de dropping moest gebeuren tussen Aba en de Soedaneese grens, een afstand van nauwelijks 5NM (9 km).

A un jet de pierre du Soudan

En avril 1965 j’étais en équipage (DC-3) avec l’adjudant Alex Everaerts. Non seulement c’était un excellent pilote, mais également un bon copain. Bien qu’il avait beaucoup plus d’expérience que moi sur la “machine”, il avait insisté pour que nous prenions place tour à tour dans le siège du commandant de bord.

Le 2 avril nous fûmes désignés pour un “dropping” (largage) au profit d’un groupe de mercenaires dans la région de Aba. Il y avait deux “hic” dans cette opération: tout d’abord il s’agissait de “mon” premier “dropping”, et de plus il devait s’effectuer entre Aba et la frontière soudanaise, distante d’à peine 5 NM (9 km).

Malgré ces deux “obstacles” importants, Alex insista pour que je prenne place dans le siège de gauche, m’assurant qu’il surveillerait toute l’opération, debout dans la porte qui sépare le cockpit de



Le H21 FG-697.

De H21 FG-697

Ondanks deze twee belangrijke hindernissen dwong Alex erop aan dat ik zou plaatsnemen in de linkerstoel, me verzekerd dat hij op gans de operatie zou toezien, rechtstaand in de deur die de cockpit scheidt van de romp. Wij vertrokken met nog een andere première, nl. een Kongolees team onder bevel van een luitenant van het ANC als dispatchers.

Na ongeveer één uur vliegen bereikten wij Aba en namen tezelfdertijd de colonne waar die zeer goed zichtbaar was op de weg die naar de Soedaneese grens leidde.

la partie cargo.

Il y avait une autre “première”, en l’occurrence la présence d’une équipe de Congolais sous les ordres d’un lieutenant de l’ANC; ils servaient de “dispatchers”.

Après environ une heure de vol, nous atteignions Aba et apercevions la colonne, bien en vue sur la route qui conduisait à la frontière soudanaise.

Comme le vent venait d’ouest, nous manoeuvrions en venant du Soudan pour larguer, parallèlement à la route, elle-même orientée d’est en ouest; de cette manière nous pouvions garder la colonne en

Vermits de wind uit het westen blies, namen wij onze voorzorgen om vanuit Soedanese richting parallel langs de weg die zelf van west naar oost liep te droppen, waarbij wij de colonne voortdurend in het oog konden houden.

De eerste pas was een fluitje van een cent: Alex gaf mij 'green on', en keerde naar achteren om te kijken hoe het buitenduwen van de colli's verliep. Na enkele ogenblikken zette hij zelf het droppingssignaal op rood, en zegde mij naar achter te kijken. Alle Kongolezen lagen plat op de bodem van de cargo, zich beschermend waar zij konden achter de colli's. De oorzaak was een waar gordijn van lichtkogels dat vanuit Soedan werd afgevuurd en dat, naar het mij toescheen, rakelings onder het vliegtuig scheerde.

Ik dook onmiddellijk naar beneden om een zo groot mogelijke afstand tussen de projectielen en onszelf te verkrijgen. Na kort overleg besloten Alex en ik om de zending voort te zetten, maar wel veel lager dan de normale hoogte die vereist was voor een dropping. Op die wijze profiteerden wij van een kleine heuvel die voor de Soedanese schutters een dode hoek betekende.

Steeds bedreigd door dit Soedanese vuur, gingen wij nog lager vliegen, zo laag dat de parachutes nauwelijks de tijd kregen om zich te openen alvorens de colli's de grond raakten. Dit liet ons toe te droppen met een buitengewone precisie, de pakketten kwamen letterlijk voor de voeten van de huurlingen terecht. Na een half uur verstoppertje spelen keerden wij terug naar Bunia, niet zonder een moment van intens gejuich in de cockpit voor deze volbrachte opdracht - en voor het mislukken van de tegenstand.

Pas na de landing constateerden wij dat onze goede 9T-PKB meerdere kogelinslagen vertoonde, echter zonder echte schade. Het bewijs hiervan is nog een dropping dezelfde dag in de streek van Aru.

(A. Blume, Okt 1999)

De foto's bij dit artikel komen uit de collecties van M. Reymen, R. Feuillen en A. Devillers - waarvoor onze dank.

vue.

Le premier passage se fit comme une lettre à la poste: Alex me donna "green on", et se rendit à l'arrière pour voir comment se déroulait le largage des colis. Après quelques instants il remit le signal de largage sur "rouge" et me suggéra de regarder derrière moi. Tous les Congolais étaient à plat ventre dans le cargo, se protégeant comme ils le pouvaient derrière les colis. La raison en était un rideau de munitions légères "tirées" du Soudan, et qui, me semblait-il, effleurait notre avion.

Je piquai aussitôt afin d'établir la plus grande distance possible entre les projectiles et nous-mêmes. Après une brève concertation, Alex et moi décidions de poursuivre la mission, mais bien plus bas que l'altitude normale requise pour un largage. De cette manière nous profitions de l'écran d'une petite colline qui formait ainsi un angle mort pour les tireurs soudanais.

Toujours sous la menace des tirs soudanais, nous descendions encore davantage, tellement bas que les parachutes avaient à peine le temps de s'ouvrir avant que les colis ne touchent le sol. Ce qui nous permit de larguer avec une précision extraordinaire, les paquets arrivant littéralement aux pieds des mercenaires.

Après une demi-heure de ce cache-cache, nous rentrions à Bunia, sans oublier ce moment d'exultation dans le cockpit pour la réussite de la mission et la mise en échec de l'opposition!

C'est seulement après l'atterrissement que nous constations plusieurs impacts de balles sur notre bon vieux 9T-PKB, mais qui n'avaient heureusement occasionné aucun dégât sérieux; la preuve en est que le même jour on effectuait encore un largage dans la zone de Aru.

(A. Blume, oct 1999)

Les photos de cet article proviennent des collections de M. Reymen, R. Feuillen et A. Devillers - nous les remercions.

