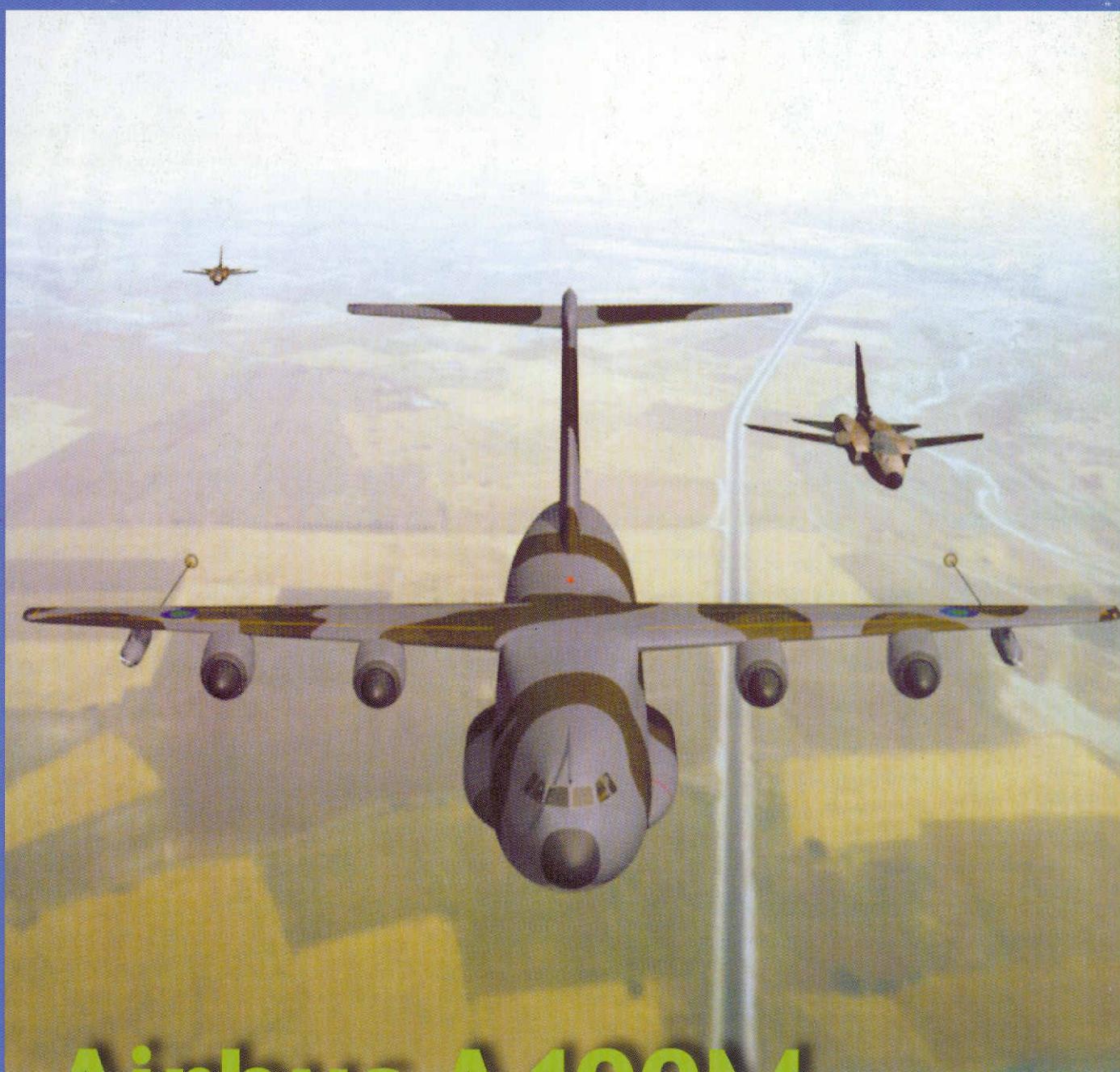


NEWS

N° 14, Mar 2001



**Airbus A400M
Melsbroek 40-45**

Dakota News

Sommaire

Inhoud

P 3 Equipe

P 4 A400 M

P 11 Melsbroek, 1940-1945

P 20 Messages



Blz 3 Bemanning

Blz 4 A400 M

Blz 11 Melsbroek, 1940-1945



Blz 20 Berichten

Couverture : Airbus A400 M

Omslagfoto : Airbus A400 M

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://www.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://www.mil.be/baf>

Equipage...Bemanning

Dans le n° 1 / 99 de notre magazine, nous avions publié un poème 'Equipage' de Montclar (Charles Peyras-sol) ; comme il était écrit dans la langue de Molière, nous avions fait appel au lecteur pour une version en néerlandais.

Le problème fut résolu par l'auteur lui-même, qui nous en fit parvenir une traduction de qualité, réalisée par Léon Bergmans, dit 'Pam-Pam', ancien aviateur du 15 Wing (sep 1959 -fev 1973).

In het n° 1 / 99 van ons magazine hebben wij het gedicht 'Equipage' van Montclar (Charles Peyrassol) gepubliceerd. Vermits het geschreven was in de taal van Molière, hebben wij toen beroep gedaan op onze lezers om hiervan een nederlandstalige versie te maken.

Het probleem werd door de auteur zelf opgelost, vermits hij ons een zeer goede vertaling opstuurde, van de hand van Léon Bergmans ("Pam-Pam" voor de vrienden), die deel uitmaakte van het varend personeel van de 15e Wing van Sep 1959 tot Feb 1973.

*D'abord la traduction libre,:qui respecte
le sentiment du poète. A vous d'apprécier...
Aan u te oordelen... Eerst de vrije vertaling,
die de gevoelens van de auteur respecteert:*

Equipage

Eén als de vingers aan de hand
Vormen zij met vijf «l' équipage »
Zij ervaren 'n uitzonderlijke band
Als één en 'tzelfde personage

Elk in zijn eigen specialiteit
Bezit hiervoor de vereiste kwaliteit
Hoofden en lichamen als versmolten
Aan boord zijn allen één geworden

Steeds verschillend is de opdracht
Maar van geest steeds « équipage »
Hoog gedragen en met volle kracht
De Sioux-wimpel vol courage

En dan in eens dat groot verlies
Verdwenen in een der operaties
Vijf van hen keerden niet weer
Aan scherven geslagen hun dromen van weleer

Aan boord van zulk een aeronef
Was ook mijn goede vriend 'Jef'
Bij elke pint en smaldeelfeest
Deelden wij samen in dezelfde geest

Maar morgen zullen andere ploegen
Mannen en vrouwen door vriendschap verweven
Zich opnieuw naar andere uitdagingen voegen
Hoog in de hemel boven d'horizon verheven

Daarboven hoog tussen wolken en nevel
Onder azuurblauwe of donderdonkere hemel
Is het enig samen te zijn als « équipage »
Samen op weg met veel courage

*Ou la version purement 'technique' :
Of de "zuiver technische" vertaling:*

Bemanning

Verenigd als de vingers van de hand
Met vijf vormden zij (de) bemanning
Zij smaakten een dergelijk genot
Dat zij allen hadden (het)zelfde gelaat

Ieder in zijn specialiteit
Bezat er voor de kwaliteit(en)
Hoofden en lichamen (waren) als versmolten
Aan boord van dit mooie vliegtuig

Verschillend voor elke zending
Zelfde geest in de bemanning
Zij droegen zeer hoog hun wimpel
Van de Sioux hebbende de moed

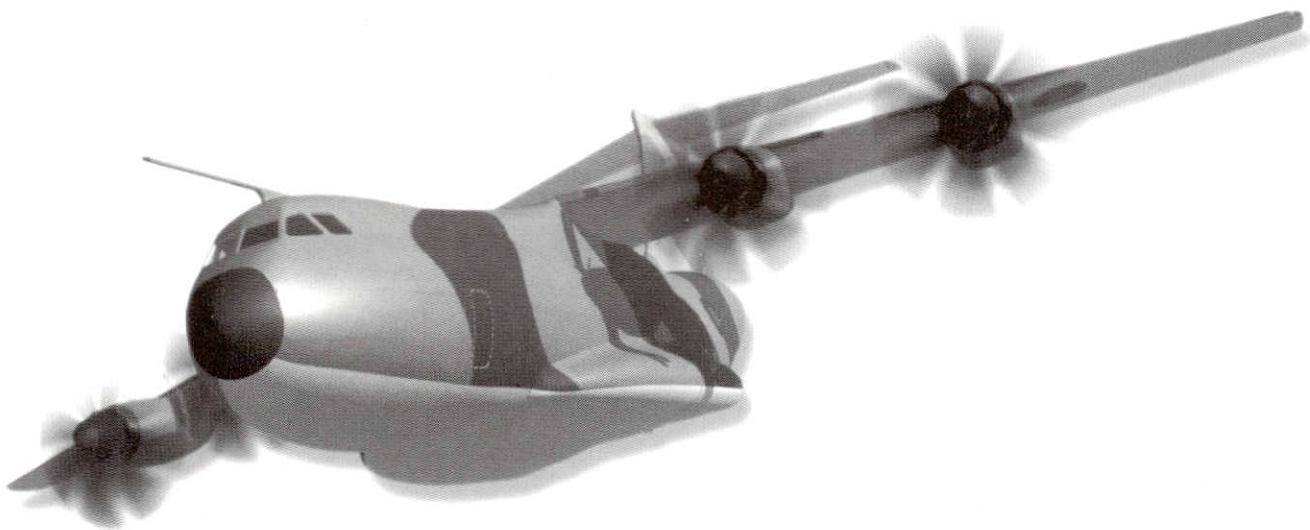
Daarna waren er deze vijf vliegtuigen
Die nooit teruggekeerd zijn
Verdwenen in operatie
Zovele plannen also verloren

In één van deze luchtvaarttuigen
Was er mijn vriend 'Jef'
Bij elke punt in het smaldeel
Delende in vrolijke kameraadschap

Maar morgen, andere bemanningen
Mannen en vrouwen verenigd
Zullen nieuwe kusten ontdekken
Alle uitdagingen aangaan

Ginder heel hoog tussen de wolken
Onder een blauwe hemel of onverwachtinge hemel
Is het altijd de mooiste reis
In het vliegtuig te zijn als bemanning

A400 M



De C-130 is bijna negen en twintig jaar geleden in dienst genomen in de 15e Wing; sedert meer dan tien jaar worden er essentiële modificaties aangebracht aan zijn structuur en zijn uitrusting, om zo zijn "leven" te verlengen, en de bemanningen toe te laten hun opdracht beter uit te voeren. Als meest opvallende verandering werd zijn "Vietnam camouflage" vervangen door een eenvormig grijze beschildering. Dit is sinds 1990 verbonden met de vervanging van de "outer wings", terwijl vreemde "uitwassen" op de romp de aanwezigheid verraden van nieuwe "counter-measures" middelen en andere uitrusting. Bij het binnengaan van de cockpit valt onmiddellijk op dat een groot deel van de vertrouwde analoge boordinstrumenten uit het verleden plaats heeft gemaakt voor wat nu de "glazen cockpit" wordt genoemd; de post van de navigator wordt niet langer belemmerd door omvangrijke hulpmiddelen zoals de Omega, vermits de C-130 nu uitgerust werd met moderne middelen zoals de GPS (Global Positioning System), en andere. Dit betekent meteen het einde van een tijdperk voor deze beroepsklasse, die ontelbare diensten heeft verleend in soms moeilijke omstandigheden. U zult eveneens het comfort opmerken dat de nieuwe zetels aan onze bemanningen bieden, terwijl ze ook beter beschermd zijn door een pantsering die noodzakelijk werd bij het uitvoeren van de nieuwe opdrachten in het kader van de vredeshandhaving. Wij zullen het bij een latere gelegenheid, op een meer technische manier, hebben over de talrijke moderniseringen die toelaten onze "Hercules" beter aan zijn huidige opdrachten aan te passen:

Il y a près de vingt-neuf ans que le C-130 entrait en service au sein du 15e Wing , et voilà plus de dix ans qu'il est soumis à des modifications essentielles de structure et d'équipement, afin de prolonger sa "vie" et permettre à ses équipages de mieux remplir leur mission. De façon très visible son camouflage 'Vietnam' a fait place à une robe grise uniforme, associée depuis 1990 au remplacement des "outer wings", tandis que des 'protubérances' sur le fuselage révèlent la présence de ses nouveaux moyens de contre-mesures et autres équipements. Si vous pénétrez dans la cabine de pilotage, vous découvrirez un tableau de bord où un grand nombre d'instruments 'du passé' ont fait place à ce qu'on appelle communément le 'glass cockpit'. Fini aussi le temps où l'espace du navigateur était encombré d' équipements tels que l'Omega, le C-130 s'étant vu doté de moyens tel que le GPS (Global Positioning System) et autres systèmes modernes. Ceci signifie aussi la fin d'une ère pour cette profession qui a rendu d'innombrables services dans des conditions souvent difficiles. Vous remarquerez aussi le confort de nouveaux sièges dont profitent à présent nos équipages, également mieux protégés par un blindage rendu nécessaire dans le cadre des nouvelles opérations de maintien de la paix. Nous aurons l'occasion de revenir d'une manière plus technique sur les nombreuses modernisations qui ont permis de mieux adapter notre 'Hercules' à ses missions actuelles, car ce n'est pas aujourd'hui notre propos.

Depuis leur arrivée à Melsbroek à partir de juillet

dat zou ons vandaag te ver voeren.

Sedert hun aankomst in Melsbroek vanaf juli 1972 totaliseren onze C-130 elk ongeveer 13.000 vlieguren, en terwijl er voor hen nog een mooie toekomst is weggelegd, hebt u onlangs toch vernomen dat de keuze voor zijn opvolging gevallen is op de Airbus A400M, dit als gevolg van moeilijke en langdurige studies op stafniveau en op het economisch en industrieel vlak.

De hierna volgende inlichtingen komen enerzijds uit een voorstelling die AIRBUS Military gegeven heeft aan ons Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie (Toulouse Nov 2000), en anderzijds uit de documentatie van ASCO, partner binnen de FLABEL Groep (Future Large Aircraft Belgium). ASCO, met zetel in Zaventem, bezit 25% van de aandelen, net zoals de andere partners BARCO, SABCA en SONACA.

Vereisten

Het concept van de A400M beantwoordt aan de behoefte om de eisen van de luchtmachten van België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Turkije en het Verenigd Koninkrijk te harmoniseren. Deze eisen werden gedefinieerd in de ESR (European Staff Requirement) voor het FLA (Future Large Aircraft). De behoefte aan een FLA werd meer dan tien jaren geleden geformuleerd teneinde de vloot militaire transportvliegtuigen van al die luchtmachten te vernieuwen. Het beantwoordt aan de operationele mogelijkheden die onder meer vereist worden voor de "Rapid Reaction Forces" en de humanitaire interventies.

Als logistieke prestaties worden onder andere vereist:

- "Long range" (grote actieradius) om de flexibiliteit van de ontplooiing te vergroten.
- "Large cargo hold dimensions and volumes combined with high payload" wat overeen stemt met de waaier zwaar technisch materiaal.
- "High cruise airspeed" verenigbaar met de behoefte aan een snelle reactie en productiviteit van de vloot.

De tactische mogelijkheden omvatten:

- "Short, soft field performance" om rechtstreekse bevoorrading ter plekke mogelijk te maken.
- "Good low speed characteristics" vereist voor droppings en tactische vluchten.
- "Autonomous ground operation" teneinde de periodes tussen twee vluchten in te korten, zeker in moeilijke omstandigheden.

1972 nos C-130 ont accumulé près de 13.000 heures de vol par avion, et quel que soit le bel avenir qui leur est encore réservé, vous avez appris récemment que le choix de son successeur s'est porté sur l'Airbus A400M, fruit d'un laborieux travail d'état-major et d'études sur le plan économique et industriel.

Les informations qui suivent sont issues d'une présentation, par AIRBUS Military, à notre Institut Royal Supérieur de Défense (Toulouse, nov 2000) d'une part, et de la documentation d'ASCO, partenaire au sein du groupe Flabel (Future Large Aircraft Belgium) d'autre part. ASCO, dont le siège est situé à Zaventem, dispose de 25/o des parts, comme ses partenaires BARCO, SABCA et SONACA.

Exigences

Le concept du A400M répond au besoin d' harmoniser les exigences des forces aériennes de la Belgique, de la France, de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Espagne, de la Turquie et du Royaume Uni. Ces exigences furent définies dans le ESR (European Staff Requirement) pour le FLA (Future Large Aircraft). Le besoin d'un FLA fut manifesté il y a plus de dix ans pour renouveler la flotte des avions de transport militaires de ces forces aériennes. Il correspond aux capacités opérationnelles nécessitées, e.a., par les Forces de Réaction Rapide et les interventions humanitaires.

Parmi les performances logistiques il faut citer :

- 'Long range' (rayon d'action), pour augmenter la flexibilité de déploiement
- 'Large cargo hold dimensions and volume combined with high payload', correspondant à la panoplie
- des équipements techniques lourds
- 'High cruise airspeed', compatible avec le besoin de réaction rapide et de productivité de la flotte

Les performances tactiques comprennent :

- 'Short, soft field performance', afin de permettre l'approvisionnement sur les sites
- 'Good low speed characteristics', exigées par les largages et les vols tactiques
- 'Autonomous ground operation', afin de réduire les périodes de remise en oeuvre, en particulier dans un environnement difficile

Quelques chiffres illustrent ces caractéristiques :

- Rayon d'action à partir de Bruxelles : 2450 miles nautiques (4400 km) avec une charge de 30 tonnes, ce qui permet d'atteindre, sans escale, Cotonou (Benin), Djeddah (Arabie Saoudite) et Gander (Canada). Ou 3550 miles (6300 km) avec une charge de 20 tonnes, permettant

Dakota News

Enkele cijfers om deze karakteristieken toe te lichten:

- Actieradius vanuit Brussel: 2.450 zeemijlen (4.400 Km) met een lading van 30 ton, wat toelaat om zonder tussenlanding Cotonou (Benin), Djeddah (Saoudi Arabië) of Gander (Canada) te bereiken.
- Ofwel 3.550 zeemijl (6.300 Km) met een lading van 20 ton, waarmee Kinshasa (Democratische Republiek Congo) of Washington (USA) binnen bereik ligt.
- Beschikbaar vrachtvolume: 356 m³.
- Kruissnelheid: 422 Kts (True Air Speed)

Ter titel van informatie, en op basis van de economische voorwaarden van januari 1999, kost de A400M 80 miljoen dollar.

Voorstelling

d'atteindre Kinshasa (Rep Dem du Congo) et Washington (U.S.A.)

-Volume cargo disponible: 356 m³

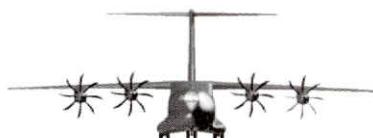
-Vitesse de croisière : 422 kts (True Air Speed)

A titre indicatif, sur base des conditions économiques de janvier 1999, le prix du A400M s'élève à 80 millions de dollars.

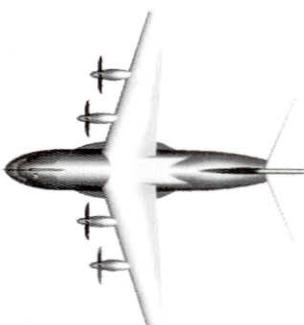
Présentation



Poids max au décollage/Max opstijggewicht : 130 000 kg
Charge utile max/Max nuttige lading : 37 000 kg
Capacité carburant/Brandstofcapaciteit : 64 030 L



Vitesse de croisière/Kruissnelheid : 0.68 Mach
Vitesse maximum/Maximum snelheid : 0.72 Mach
Altitude maximum/Maximum vlieghoogte : 12 000 m

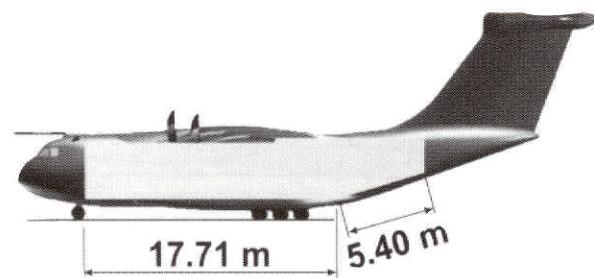


Dimensions/Afmetingen :

Longueur/Lengte : 42,2 m

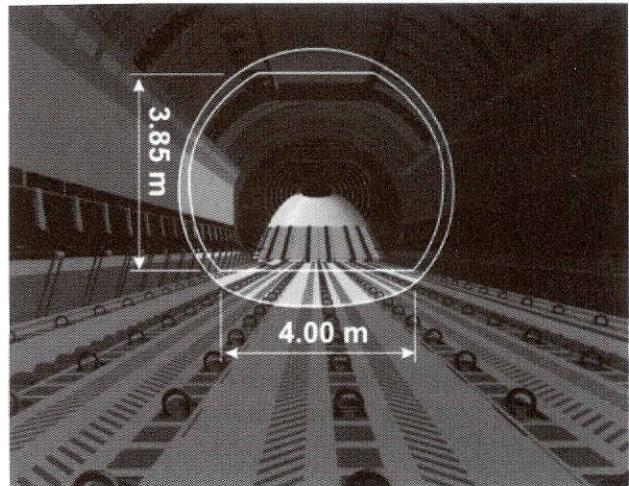
Hauteur/Hoogte : 14,7 m

Envergure/Spanwijdte : 42,4 m



Espace Cargo/Laadruimte

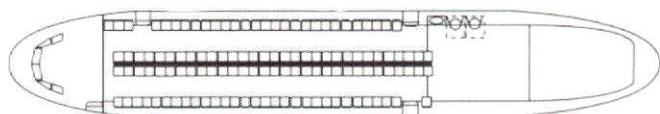
- hauteur maximum hoogte : 3.85 m
- largeur/breedte : 4.00 m
- longueur/lengte : 17.71 m



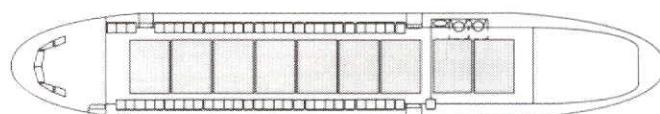
Le cargo peut être re-configuré rapidement :

Het ruim kan snel omgebouwd worden :

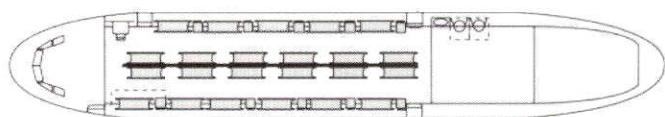
- transport de troupes, 120 hommes
- troepentransport, 120 personen



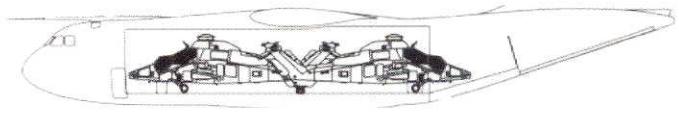
- charge mixte, 9 palettes et 57 hommes
- gemengde lading, 9 paletten en 57 man



- évacuation sanitaire, 66 civières
- medische evacuatie, 66 draagberries

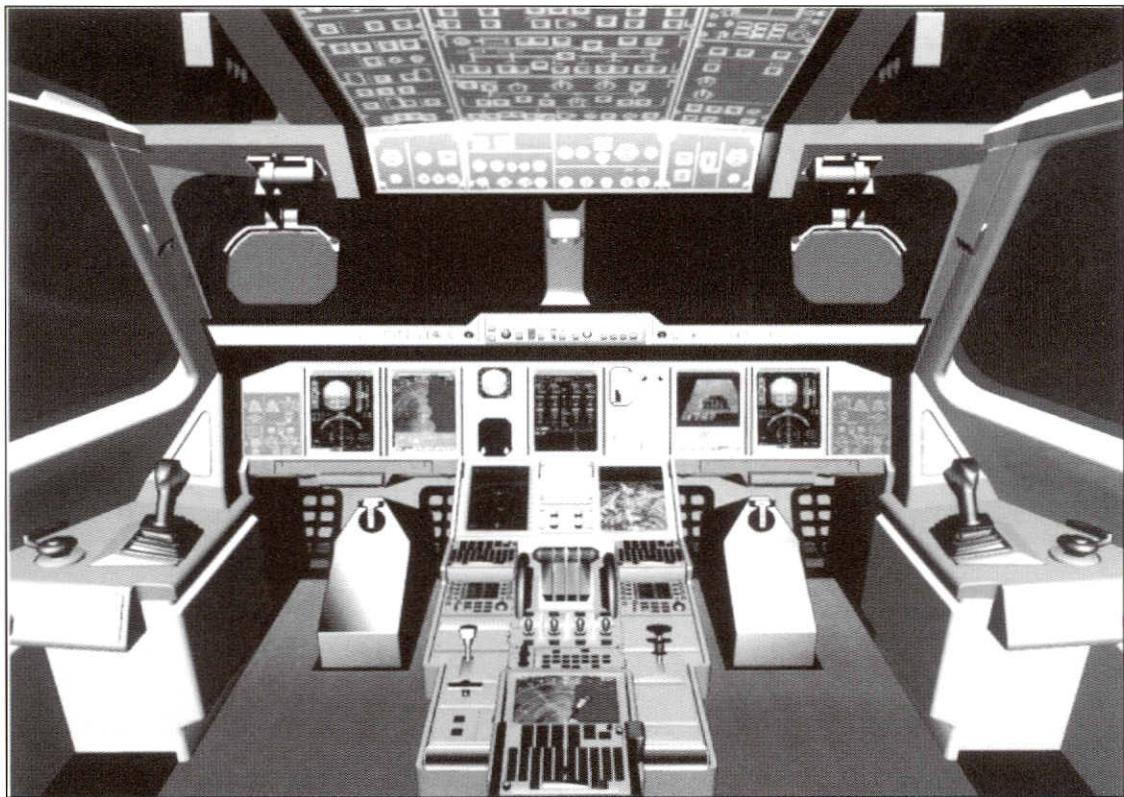


- 2 hélicoptères de combat
- 2 gevechtshelikopters



- largage de parachutistes et de matériel
- dropping van valmschermspringers en materiaal

Flight Deck



De moderne cockpittechnologie laat alle types van operaties toe, met een bemanning van twee piloten. De multifunctionele presentaties en de geïntegreerde digitale avionics verminderen aanzienlijk de werkdruk voor de piloot. Voor bijzondere tactische operaties kan een derde bemanningslid plaatsnemen in de cockpit.

Motorisatie

De A400M wordt uitgerust met een turboprop, die, in vergelijking met een turbofan, toelaat gewicht te besparen, dank zij een winst van 20% in brandstofverbruik en een 15% hoger maximum gewicht bij het opstijgen bij een zelfde nuttige lading. Tactisch gezien beschikt het toestel over "ground reverse" (2% van MTOW), die toelaat de landingsafstand in te korten, en over de mogelijkheid om steile naderingen uit te voeren.

Drie mogelijke motorisaties worden voorgesteld:

- BR700-TP van Rolls-Royce
- M138 van Turboprop International (afgeleid van de SNECMA M88)
- "Joint Engine" (combinatie van de M88 en het concept van Rolls-Royce)

Maximale kracht bij het opstijgen: >10.000 SHP
 "Single Throttle Lever" (enkele gashandel) voor gezamenlijke controle van motor en schroef, om de werklast van de piloot te verlichten.

La technologie moderne du cockpit permet tous les types d'opérations, avec un équipage de deux pilotes. Les présentations multi-function et les avionics digitales intégrées réduisent considérablement la charge du pilote. Pour des missions tactiques particulières, un troisième membre d'équipage peut prendre place dans le cockpit.

Motorisation

L'A400M sera équipé d'un turbo-prop ; il permet une économie de poids par rapport à un turbofan, grâce à un gain de 20% de consommation de carburant et de 15% du poids maximum au décollage pour une charge utile identique. Du point de vue tactique on dispose du 'ground reverse' (2% du MTOW) pour la diminution de la distance d'atterrissage, et de la possibilité d'effectuer des descentes rapides.

Trois propositions de motorisation se présentent :

- BR700-TP de Rolls-Royce
- M138 de Turboprop International, dérivé du SNECMA M88
- 'Joint Engine' (combinaison M88 et concept Rolls-Royce)

Puissance maximum au décollage: > 10 000 SHP
 -'Single Throttle Lever' (manette à gaz unique) pour le contrôle du moteur et de l'hélice, afin de réduire la charge du pilote

Vliegprestaties

De aerodynamica van de A400M, in combinatie met de krachtige motoren, laten prestaties van hoog niveau toe.

Voor een typische logistieke opdracht (17 Ton / 3.000 NM) kan hij een kruisniveau van 31.000 voet bereiken in minder dan 30 minuten. Indien een motor uitvalt na het opstijgen kan hij in dezelfde omstandigheden blijven vliegen op 23.000 voet.

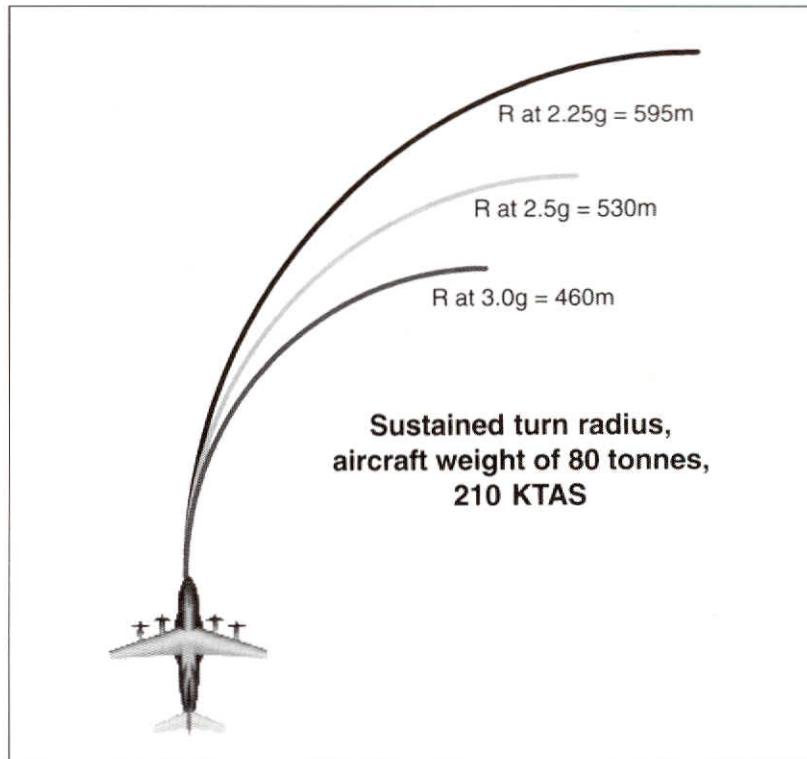
Hij kan van 40.000 voet tot zeeniveau dalen in minder dan 7 minuten.

Performances de vol

L'aérodynamique du A400M combinée à la puissance de ses moteurs autorise des performances de haut niveau.

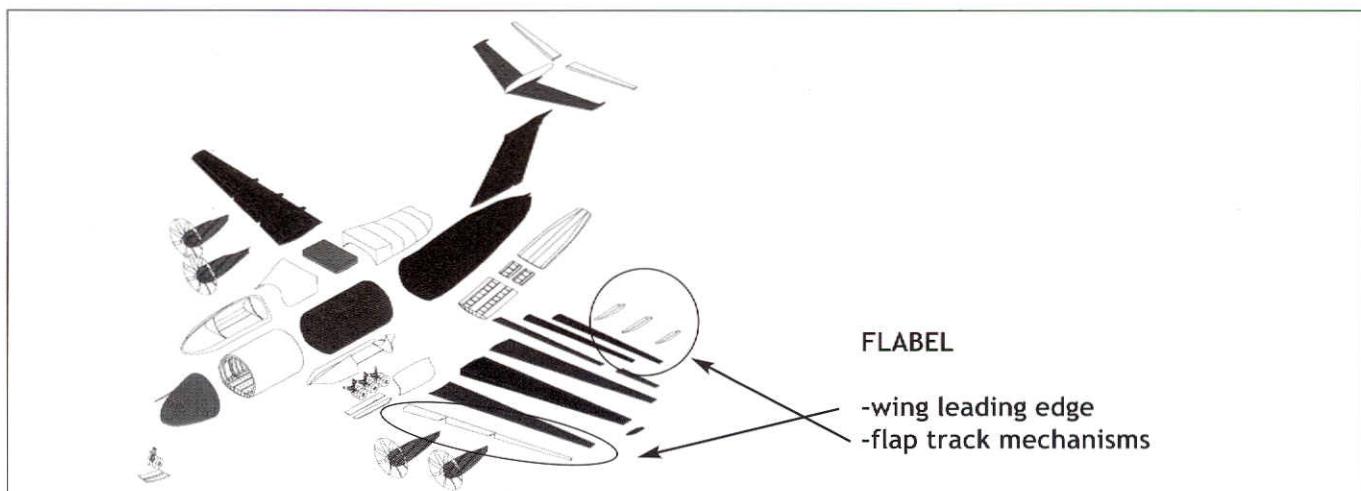
Il est capable d'atteindre une altitude de croisière de 31 000 pieds en moins de 30 minutes, pour une mission logistique type (17 tonnes / 3000 miles) ; avec un moteur inopérant après le décollage il peut maintenir une altitude de 23 000 pieds dans les mêmes conditions.

Il peut descendre de 40 000 pieds au niveau de la mer en moins de 7 minutes.



Productie : "WIE doet WAT?"

Production : 'OUI fait QUOI ?'



Programma

Het initieel programma omvat Duitsland (73 vliegtuigen), Frankrijk (50), Spanje (27), Turkije (26), het Verenigd Koninkrijk (25), Italië (16), België en Luxemburg (8).

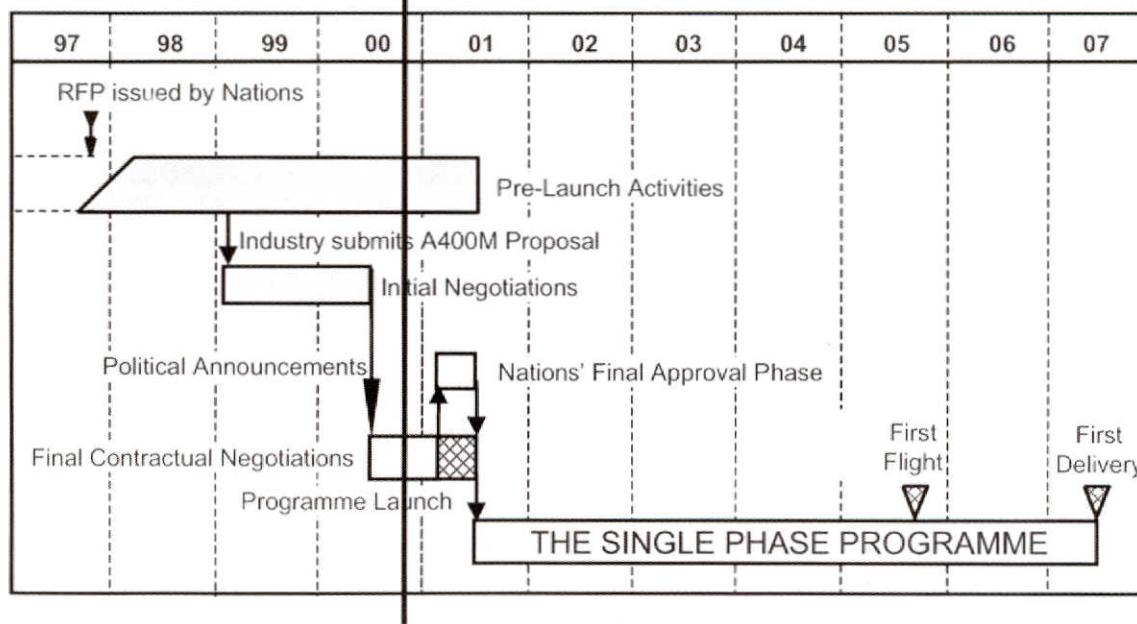
Programme

Le programme initial inclut l'Allemagne (73 avions), la France (50), l'Espagne (27), la Turquie (26), le Royaume Uni (25), l'Italie (16), la Belgique + Luxembourg (8).

The A400M Programme

Years

Today

**VOORUITZICHTEN voor de 15e Wing**

Op dit ogenblik is het moeilijk juiste vooruitzichten te formuleren met betrekking tot de aankomst van de eerste A400M in de 15e Wing. Voorlopig spreekt men (volledig vrijblijvend) over 2015 (!)...

In dat geval zullen onze C-130 (en hun bemanningen) nog veel uren moeten presteren.

"Last but not least"

Wij houden er aan de firma ASCO, partner van FLABEL, te bedanken vermits zij, vanaf dit nummer, bijdragen in de productiekosten van uw "DAKOTA NEWS".

Prévisions pour le 15 Wing

Il est difficile, à l'heure actuelle, de faire des prévisions précises en ce qui concerne l'arrivée du premier A400M au 15 Wing. A titre (très) indicatif on avance l'année 2015 (!)...

Si tel était le cas, voilà qui réserve encore de très nombreuses heures de vol à supporter par nos C-130... et leurs équipages.

Last but not least

Nous tenons à remercier la société ASCO, partenaire de FLABEL, qui, à partir de ce numéro, participe à la production de votre "DAKOTA NEWS".

Melsbroek tijdens de Tweede Wereldoorlog

In 1938 was het Belgisch leger begonnen met het onteigenen en niveleren van 87 ha. landbouwgrond aan de Lo-velden. Of deze terreinen reeds gebruikt werden als vliegveld is niet erg duidelijk; wel lezen we in het boek van generaal vlieger baron Mike Donnet 'J'ai volé la liberté' dat op 11 mei 1940 zijn smaldeel, gestationeerd in Duras (St Truiden), moet ontspelen naar Steenokkerzeel. Het gaat hier om een tiental verkenningsvliegtuigen van het type Renard 31 met het 'Sioux' embleem. Twee opdrachten worden uitgevoerd, en op 13 mei verplaatst de eenheid zich naar Grimbergen en vervolgens naar Hemiksem.

Op 14 mei 1940 maakte een Duits vliegtuig een noodlanding op het terrein van Melsbroek en de drie bemanningsleden werden gevangen genomen en opgesloten in de kelders van de brouwerij. Deze brouwerij was gelegen aan de steenweg op Haacht waar nu het gebouw van Belgacom staat.

Panikerende Engelse troepen schoten bij hun terugtocht op 16 mei Jozef Couvreur dood. Tijdens de 18 daagse veldtocht sneuvelden twee soldaten afkomstig uit Melsbroek, namelijk Frans Van Grunderbeeck (12de Artillerie Regiment) op 12 mei te Gelbressée (Namur) en Eugene Goovaerts (3de Luchtvaartregiment) op 22 mei te Hazebroek (Frankrijk).

Frans Van Assche (3de Regiment Wielrijders) sterft als krijgsgevangene op 9 maart 1941 in Duitsland. Niet onbelangrijk om weten is dat de gemeente Melsbroek bindingen had met de familie Philippart. Deze was sinds 10 maart 1940 ingeschreven in de bevolkingsregisters en betrok een woning in de Sellaerstraat. Zijn echtgenote mevrouw Mac Loughlin Sheila, is onmiddellijk vertrokken nadat zij het bericht ontvangen had over de Duitse inval. Hun zoon, Luitenant Vlieger Philippart is omgekomen in bevolen dienst op 25 augustus 1940 boven de Noordzee. Na de oorlog heeft het gemeentebestuur beslist om een straat te noemen als aandenken aan Sdt Van Assche en aan Lt Philippart.

De eerste Duitse verkenners bereikten Melsbroek op vrijdag 17 mei, ze kwamen op hun motorfietsen van Leuven via Steenokkerzeel en reden verder door de dorpskom, richting Peutie.

De gevangen genomen bemanningsleden van het

Melsbroek pendant la Deuxième Guerre mondiale

En 1938 l'armée belge commençait à exproprier et ensuite niveler 87 hectares de terre arable faisant partie des champs de Lo. Si ce terrain fut alors utilisé comme aérodrome n'est pas très clair ; par contre, dans son livre 'J'ai volé la liberté', le général aviateur baron Mike Donnet rapporte que le 11 mai 1940, alors que son escadrille est stationnée à Duras (St Truiden), ils reçoivent l'ordre de se déployer à Steenokkerzeel. Il s'agissait d'une dizaine d'avions de reconnaissance de type Renard 31, à l'emblème du Sioux (sic). Deux missions seront exécutées ; le 13 mai ils font mouvement vers Grimbergen, et ensuite Hemiksem.

Le 14 mai 1940, un avion allemand y effectua un atterrissage forcé ; les trois membres d'équipage furent faits prisonniers et enfermés dans les caves de la brasserie ; celle-ci était située sur la chaussée de Haacht, là où se trouve aujourd'hui le bâtiment de Belgacom.

La population de Melsbroek fut également touchée par les événements de la campagne des dix-huit jours. Le 16 mai, Josef Couvreur fut abattu par un tir des troupes anglaises en retraite. Deux soldats originaires de la commune, Frans Van Grunderbeeck (12e régiment d'artillerie), et Eugène Goovaerts (3e régiment d'aéronautique) furent tués respectivement le 12 mai à Gelbressée (Namur), et le 22 mai à Hazebroek (France). Plus tard, Frans Van Assche (3e régiment cyclistes) mourut en captivité le 9 mars 1941 en Allemagne. D'autre part, le lieutenant aviateur Philippart, dont les parents habitaient dans la Sellaerstraat, perdit la vie en service aérien commandé au-dessus de la mer du nord le 25 août 1940. Sa mère, madame Mac Laughlin Sheila, est partie immédiatement après avoir appris la nouvelle de l'invasion allemande. Après la guerre, l'administration communale décida d'attribuer le nom d'une rue au soldat Van Assche et au lieutenant Philippart.

Les premiers éléments de reconnaissance allemands arrivent à Melsbroek le vendredi 17 mai ; se déplaçant à moto, ils venaient de Leuven via Steenokkerzeel et, traversant l'agglomération, ils atteignent Peutie. L'équipage fait prisonnier précédemment fut rapidement libéré, et on raconte que l'un de ses membres revint plus tard dans un café près de l'aérodrome, et y évoqua sa captivité.

hoger vermelde vliegtuig kregen zeer snel hun vrijheid terug, en het verhaal doet de ronde dat een bemanningslid enige tijd later terug kwam in een cafe gelegen naast het vliegveld en er de aanwezige Melsbroekenaren herinnerde aan zijn gevangenschap.

Sans tarder les Allemands entreprennent les travaux d'infrastructure sur l'aérodrome et réquisitionnent du logement pour leurs pilotes dans le couvent des Ursulines. Plus tard il en sera de même pour une maison de maître située dans la rue Gillijns (n° 52), ainsi que



FLAKtorens in de omgeving van Melsbroek

Tours FLAK en proximité de Melsbroek
(Coll. R. Verheyen)

Zeer snel beginnen de Duitsers met het uitbouwen van de infrastructuur op het vliegveld en eisen slaapruimte op voor hun piloten in het klooster der Ursulinen. Later komt er ook nog de opeising van het herenhuis gelegen in de Gillijnsstraat (nr. 52) en de feestzalen Casino in de Kerkstraat en Alcazar in de Gillijnsstraat, waar hun troepen verblijven. Het opeisen van feestzalen gebeurde niet alleen in Melsbroek doch ook in de buurgemeenten Perk en Machelen (voornamelijk voor de bemanningen van Flak batterijen).

In Machelen verbleven de Duitse soldaten in de feestzaal Thalia (nu ijzerwaren Rampelberg in de Dorpstraat) en in de zaal met huidige benaming De Rode Leeuw in de Brounsstraat. De gebouwen van de brouwerij worden door de Duitsers gebruikt om hun technische diensten onder te brengen en het huis Philippart wordt een werkplaats voor het herstellen van kleding en schoenen voor de Duitse militairen.

Een aantal bouwresten herinnert ons aan de Duitse periode: zo vinden we in de omgeving van de Oudstrijdslaan de sporen terug van drie Flaktorens, in de Nachtegaalslaan dient een telecommunicatie bunker als fundering voor een woning en in de vijver aan het bos Vogelzang zijn de resten zichtbaar van een ander Duits bouwproject. Voor de afwatering van de luchthaven graven leden van de Hitlerjugd een gracht tussen de steenweg op Haacht en het kruispunt van de Hoogstraat en de Thenaertsstraat. Begin de

les salles des fêtes Casino dans la rue de l'Eglise et Alcazar dans la rue Gillijns, où résidera la troupe. La réquisition de salles des fêtes ne se faisait pas uniquement à Melsbroek, mais également dans les communes voisines de Perk et Machelen (principalement pour le personnel des batteries antiaériennes Flak). A Machelen, les soldats allemands occupaient la salle Thalia (maintenant la quincaillerie Rampelberg dans la Dorpstraat) et une salle appelée aujourd'hui 'De Rode Leeuw' dans la Brounsstraat. Les bâtiments de la brasserie abriteront les services techniques allemands, tandis que la maison Philippart devient un atelier de réparation de vêtements et chaussures pour les allemands.

Quelques vestiges d'infrastructure nous rappellent la période allemande ; ainsi, dans les environs de la Oudstrijdslaan subsistent les traces de trois tours de Flak. Dans la Nachtegaalslaan un ancien bunker de télécommunications constitue les fondations d'une habitation ; tandis que dans l'étang du bois Vogelzang on peut apercevoir les restes d'un autre projet de construction allemande. Pour les drainage des eaux de l'aérodrome, les membres des 'Jeunesse Hitleriennes' creusent un fossé entre la Chaussée d'Haacht et le croisement des Hoogstraat et Thenaertsstraat. Au début des années 90, lors de la construction d'égouts sur l'aéroport, des abris furent déblayés aux environs du Club House Sabena.

Selon Jan Mommens, la construction du complexe mil-

jaren 90 werden bij de aanleg van het riole-ringsnetwerk voor de luchthaven schuilplaatsen opgeruimd (omgeving Club House Sabena).

Het oprichten van het militaire complex Groenveld is volgens Jan Mommens gestart in 1942. Zijn ouders betrokken toen het pachthof Hof ten As (vandaag een hotel-restaurant, gelegen achter het 'Dakota' centrum). Duitse militairen en Belgische landmeters waren het terrein aan het opmeten, begrensd door de verbindingsstraat tussen steenweg op Haacht en de Perksesteenweg en anderzijds het Hof ten As. Moeder Mommens bekeek de activiteiten met argusogen omdat de geplande bouwwerken een belemmering zouden vormen voor het binnenrijden van de karren. Na een gesprek met de landmeters, waarbij de Duitsers meer begrip toonden dan de Belgen (!), voor het gestelde probleem, mocht zij de meetstokken verplaatsen, zodoende dat de inrit gevrijwaard werd. Na een kleine correctie werd de definitieve bouwgrens vastgelegd.

In 1943 beslist de Duitse overheid dat van een aantal kerken in de omgeving van het vliegveld de torenspitsen moeten worden verwijderd. Dit gebeurt met de kerktorens van Steenokkerzeel, Diegem-Lo, Diegem en Machelen. Doch ook sommige huizen waren een hinder voor de vliegtuigen. In de Van Frachenlaan te Steenokkerzeel zijn er nu nog woningen waarbij duidelijk de nieuwe dakhelling te zien is. Heel wat inwoners worden te werk gestelt op het vliegveld. De uitbetaling van de lonen gebeurt door de diensten van het Arbeidsamt (bureau gelegen in de Stationslaan). De Melsbroekse bevolking start met het oprichten van een afdeling van "Vrijwillige Passieve Lucht Bescherming" onder de leiding van G. Berckmans. Doordat burgemeester Baron Snoy Melsbroek verlaten heeft, wordt de eerste schepen Willem Baets aangesteld om de burgemeester te vervangen.

Fliegerhorst Melsbroek wordt de thuisbasis van ondermeer Kampfgeschwader 6 - KG30 - KG76 - Aufklärungsgruppe 122 - Lehrgeschwader 1 voornamelijk uitgerust me Junker 88 en HE 111 en als gelegenheidsbezoekers Nachtjagdgeschwader 2 en JG 26. Blijkbaar was Hauptmann Arved Crüger een bekende figuur voor de Melsbroekse bevolking. Eveneens valt geregeld de naam van "de spechter" (Inspector Philips ?); deze persoon was een landbouwingenieur met als opdracht de gewassen op het luchthavendomein zo te kiezen dat deze gewassen een goede camouflage vormde voor het terrein. Hij verbleef in de hoeve op de hoek van de Sellaerstraat en de Machelsesteenweg.

De 'Kommandatur' vinden we terug in het kasteel van baron Snoy (Steenwagenstraat, 3). Deze gebouwen zijn nu in gebruik door de Brabantse Golf.

Een belangrijk facet in de oorlogsgeschiedenis van het

itaire 'Groenveld' débute en 1942. A l'époque, ses parents exploitaient la ferme 'Hof ten As' (aujourd'hui un hotel-restaurant, à l'arrière du Centre DAKOTA); des militaires allemands et des arpenteurs belges définirent le terrain limité d'une part par une rue reliant la Chaussée d'Haacht et la Chaussée de Perk, d'autre part par Hof ten As. Ce qui n'avait pu échapper à l'oeil vigilant de la mère Mommens, d'autant plus que l'infrastructure prévue allait gêner l'accès à sa ferme. Après un entretien au cours duquel les Allemands se montraient plus accommodants que les Belges (!), elle peut déplacer les bornes, de manière à dégager l'entrée; ainsi fut définitivement tracée la limite du terrain militaire.

En 1943, les autorités allemandes décident que les flèches de certains clochers d'églises à proximité de l'aérodrome doivent être enlevées. C'est le cas pour les clochers de Steenokkerzeel, Diegem-Lo, Diegem et Machelen. Même certaines maisons constituaient un obstacle pour les avions. Dans la Van Frachenlaan à Steenokkerzeel les toits révèlent clairement jusqu'où ils avaient été rasés.

De nombreux habitants furent mis à contribution pour la construction de l'aérodrome ; ils étaient rétribués par le Arbeidsamt, dont le bureau se trouvait dans la Stationslaan. La population de Melsbroek organisera une section de « Vrijwillige Passieve Lucht Bescherming » (Défense Aérienne Passive Volontaire) sous la direction de G. Berckmans. Du fait que le bourgmestre Baron Snoy a quitté Melsbroek, le premier échevin Willem Baets reprend sa fonction.

'Fliegerhorst Melsbroek' devient la base d'opérations, e.a. du Kampfgeschwader 6 - KG30 - KG76- Aufklärungsgruppe 122 - Lehrgeschwader 1 équipés essentiellement de Junkers 88 (JU-88) et Heinkel III (He-III); elle accueille occasionnellement les Nachtgeschwader 2 (NJG-2) et Nachtgeschwader 26 (JG26). Hauptmann Arved Crüger en était une figure connue de la population locale. De même qu'il est souvent fait mention d'un certain 'de Spechter' (Inspector Philips ?), qui était ingénieur agronome, et dont la mission était de choisir les cultures pouvant constituer un bon camouflage de l'aérodrome. Il résidait dans la ferme à l'angle de la Sellaerstraat et de la Chaussée de Machelen. La 'Kommandatür' était installée dans le château du baron Snoy (Steenwagenstraat 3); aujourd'hui les bâtiments sont utilisés par le 'Brabant Golf'.

Une facette intéressante de la période de la guerre est la présence de l'aviation militaire italienne. En septembre 1940 Mussolini décide de prêter main forte à la Luftwaffe occupée par la Bataille d'Angleterre ; dans ce but est créé le Corpo Aereo Italiano (CAI), le 10 septembre 1940. Le déplacement du CAI d'Italie vers les aérodromes en Belgique ne se fera pas sans problèmes, et en octobre apparaissent dans

vliegveld is de aanwezigheid van de Italiaanse luchtmacht.

In september 1940 beslist Mussolini om de Luftwaffe te helpen bij de luchtoorlog tegen Engeland ('Battle of Britain'). Het Corpo Aero Italiano (CAI) werd op 10 september 1940 opgericht. De overtocht van het CAI van Italië naar de vliegvelden in België verloopt niet zonder problemen, en in oktober verschijnen de eerste Italiaanse vliegtuigen in het Melsbroekse

le ciel de Melsbroek les premiers avions italiens. Il s'agit du 13° Stormo Bombardiere Terrestre, constitué des 11° Gruppo (1° et 4° Squadriglia) et 43° Gruppo (3° et 5° Squadriglia) ; ils sont équipés de 37 avions du type Fiat BR20M, sous le commandement du Colonello C. di Capoa, assisté du Maggiore G. Mini (11° Gruppo) et du Maggiore G. Monteleone (43° Gruppo).

Les pilotes italiens logent à Zaventem, tandis qu'une



Melsbroek, Fiat BR20M
Corpo Aero Italiano
(coll. D. Wenseleir)

luchtruim. Het 13° Stormo Bombardiere Terrestre met de 11° Gruppo (1° en 4° Squadriglia) en de 43° Gruppo (3° en 5° Squadriglia) bevinden zich dan met 37 vliegtuigen van het type Fiat BR20M in Melsbroek. Zij staan onder het commando van Colonello C. di Capoa bijgestaan door de Maggiore G. Mini (11° Gruppo) en Maggiore G. Monteleone (43° Gruppo).

De Italiaanse piloten verblijven in Zaventem, een deel van het grondpersoneel wordt ondergebracht in de zaal "het Patronaat" te Steenokkerzeel.

De eerste missie voltrekt zich in de nacht van 24 op 25 oktober 1940. Op het vliegveld worden twaalf BR 20M geladen met 8 bommen van 100 kg. Rond halfnegen draaien de motoren van de 43° Gruppo op volle kracht. Om 20u35 verlaat Cap. Bassi de startbaan, vijf minuten later gevolgd door Cap. Gastaldi, en om 20u45 door Ten. Albertini. Om 20u50 raast de BR20M van Cap. Pagani over de startbaan.

Enkele minuten na het opstijgen bemerkt het grondpersoneel hoe uit het toestel van Cap. Pagani een steekvlam verschijnt waarna de FIAT neerstort op een bergplaats in de Haesendonckstraat nr. 42 in Houtem. Van de twaalf toestellen keren er acht terug op de thuisbasis.

Na een opdracht boven Ipswich, Lowestoft en Great Yarmouth op 29 november botst bij de landing het

partie du personnel au sol est hébergée dans la salle 'Het Patronaat' à Steenokkerzeel.

La première mission est effectuée au cours de la nuit du 24 au 25 octobre 1940 ; douze BR20M sont chargés de huit bombes de cent kilos. Vers 20.30 h les moteurs du 43° Gruppo tournent à plein régime ; à 20.35 h, le Cap. Bassi décolle, suivi cinq minutes plus tard par le Cap. Gastaldi, et à 20.45 h par le Ten. Albertini. A 20.50 h s'envole le BR20M du Cap. Pagani. Quelques minutes après le décollage, le personnel au sol aperçoit des flammes s'échappant de l'avion du Cap. Pagani, après quoi le Fiat s'écrase sur une remise au n° 12 de la Haesendonckstraat à Houtem.

Des douze avions, huit rejoindront la base.

Après une mission sur Ipswich, Lowestoft et Great Yarmouth le 29 novembre, l'appareil MM 21908, en phase d'atterrissement, heurte un pâté de maisons de la chaussée de Zaventem à Diegem-Lo ; les six membres d'équipage périsse dans les flammes.

En janvier 1941 se termine l'aventure italienne, et peu après le CAI quitte Melsbroek.

Au cours de cette période, le 15 Nov 1940, la Flak abat un Blenheim IV anglais du 105 Squadron ; l'équipage, composé des P/O Dennis Murray, Sgt Charles Gavin et Sgt Thomas Robson, sont tués. L'avion s'écrase à proximité de Melsbroek, Machelen,

toestel MM 21908 tegen een huizenblok, aan de steenweg op Zaventem te Diegem-Lo. De zes bemanningsleden komen om in de vlammen.

In januari 1941 eindigt het Italiaanse avontuur en enkel tijd later verlaat de CAI Melsbroek.

Tijdens deze periode schiet de Flak op 15 november 1940 een Engelse Blenheim IV van het 105 Squadron neer. De bemanning bestaande uit P/O Dennis Murray, Sgt. Charles Gavin en Sgt. Thomas Robson komen om. Het toestel komt neer in de omgeving van Melsbroek, Machelen en Diegem.

In de registers van de St. Martinus parochie van Zaventem vinden we een aantal begrafenismissen terug die op vraag van de Italianen werden gelezen.

- Op datum van 17 oktober staat een mis ingeschreven ter nagedachtenis "van drie verongelukte vliegeniers en uithalen" het betreft hier waarschijnlijk een eredienst voor de drie bemanningsleden die omkwamen bij de overtocht van Italië naar België.

- Op 26 oktober is er een uitvaart voor Italiaanse vliegeniers. Het gaat hier duidelijk over de uitvaart van de bemanning die omkwam tijdens de nacht raid van 24 op 25 oktober (toestel neergestort te Houtem).

- Op 1 december is er de begrafenisdienst voor de bemanning die verongelukte te Diegem-Lo op 29 november.

- Voor de mis gelezen op 12 december heb ik nog geen verklaring.

In het boek "Luchtslag boven het Kanaal" geschreven door Cynrik De Decker en Jean-Louis Roba vinden we een aantal Duitse verliezen en gebeurtenissen terug:

et Diegem.

Dans les registres de la paroisse St Martin de Zaventem mention est faite d'un certain nombre de messes de funérailles célébrées à la demande des Italiens :
-Le 17 octobre une messe est inscrite à la mémoire de « trois aviateurs victimes d'un accident » ; il s'agit vraisemblablement d'un service d'honneur pour des membres d'équipage ayant péri durant le vol de convoyage d'Italie en Belgique.

-Le 26 octobre on mentionne les obsèques de pilotes italiens ; certainement de ceux qui périrent au cours du raid du 24 au 25 oct., et dont l'avion s'était écrasé à Houtem.

-Le 1 décembre a lieu un service funèbre pour l'équipage victime de l'accident à Diegem-Lo le 29 novembre.

-Je n'ai pas encore pu expliquer la raison d'une messe célébrée le 12 décembre.

Le livre « Luchtslag boven het Kanaal », de Cynrik De Decker et Jean Louis Roba, fait état de quelques pertes et événements allemands :

- Le 20 septembre 1940, le pilote d'un Ju-88 A1 (du 9/KG 30) effectue un atterrissage en catastrophe ; son avion (4D+IT, Wn * 4075) est endommagé à 65%.

- Un Ju-88 du 7 Staffel (4D+MR Wn 7048) s'écrase, endommagé à 25%.

- Le 22 avril 1941, le Uffz. Wilhelm Volkner est blessé à bord de son Ju-88 A5 (Wn 0602) du II./KG 30 ; son avion a 60% de dégâts.

- Le 5 septembre 1941 s'écrase un FW 44 (CA+SN, Wn 468) du 4 Staffel ; dommages, 50%.

- Un Ju-88 A5 (Wn 528) du 4 Staffel effectue un atterrissage forcé sur l'aérodrome ; l'appareil est gravement endommagé par la chasse.

- Le Ju-88 A5 (Wn 0469) du Erg.St/Aufkl.(H)Gr./122 (unité d'écolage pour la formation de jeunes avia-



Bodenplatte

- Op 20 september 1940 voert de piloot van een JU-88 A1 (9/KG 30) een kraaklanding uit; zijn

teurs pour le Fernaufklärungsgruppe 122) subit 50% de dommages le 16 mai 1941.

Melsbroek
Fiat CR42
Corpo Aero Italiano
(Coll. D. Wenseleir)



machine (4D+IT werknummer 4075) is voor 65% beschadigd.

- Een JU-88 van het 7 Staffel (4D+MR Wn. 7048) crasht 25% beschadiging.
- Op 22 april 1941 raakt Uffz. Wilhelm Volkner aan boord van zijn JU-88 A5 (Wn. 0602) van de II/KG30 gewond. Zijn machine is voor 60% beschadigd.
- Op 5 september 1941 crasht een FW 44 (CA+SN) Wn. 468 van het 4 Staffel.(50% schade).
- Een JU-88 A5 (Wn528) van het 4.Staffel maakt op het vliegveld een noodlanding. De machine was door jagers zwaar toegetakeld.
- De JU-88A5 (Wn.0469) van de Erg.St/Aufkl.(H)Gr./122 (scholingseenheid voor de opleiding van jonge vliegeniers voor de Fernaufklärungsgruppe 122) raakt op 16 mei 1941 voor 50% beschadigd.
- Op 30 mei 1941 voert de piloot van een JU-88 A1 van het Erg.St/22 een "Bruchlandung" uit. Er wordt aan de Wn388 40% schade vastgesteld.
- Op 7 september staat het 2 Staffel met negen JU-88 en He-111 op het vliegveld.
- In augustus 1942 arriveerde de I/NJG 2 vanuit Afrika op Melsbroek. De vliegeniers verbleven in Nossegem. De I/NJG 2 was in 1940 betrokken bij de acties van de verre nachtjacht.(Fernnachtjagd)
- Op 1 oktober 1943 start een vliegtuig op de baan 02; het toestel heeft problemen om hoogte te winnen en stort neer te Berg-Bulsom ter hoogte van de Koeistraat nr. 7 (nu Hellebosstraat). De Duitse bemanning komt om in de vlammen, samen met twee

-Le 30 mai 1941, le pilote du Ju-88 A1(Wn 388) du Erg.St/22 effectue un atterrissage d'urgence : résultat, 40% de dégâts.

-Le 7 septembre 1941 neuf Ju-88 et He-111 du 2 Staffel sont présents sur l'aérodrome de Melsbroek.

-En août 1942, le I./NJG* 2, venant d'Afrique, arrive à Melsbroek ; les aviateurs sont hébergés à Nossegem. En 1940 le I./NJG 2 avait participé à des opérations de chasse de nuit à long rayon d'action (Fernnachtjagd).

-Le 1 octobre 1943, un avion au décollage sur la piste 02 éprouve des difficultés à gagner de l'altitude, et s'écrase à Berg-Bulsom, à hauteur du n°7 de la Koeistraat (maintenant la Hellebosstraat). L'équipage allemand périt dans l'incendie, ainsi que deux civils belges ; un troisième succombera le lendemain à l'hôpital de Vilvoorde. Louis Holsters souffrira de graves brûlures, dont les cicatrices sont encore visibles. L'appareil était sans doute un Ju-88 du KG 6.

-Au cours d'une attaque la nuit du 5 novembre 1943, la maison de Mme Spruytte (Roekenstraat, n°7) fut détruite. Un civil allemand perd la vie, et on dénombre cinq blessés parmi la population.

* -Wn, werknummer, n° de construction

-NJG, nachtjagdgeschwader, escadrille de chasse de nuit

Les bombardements seront plus dévastateurs lorsque le commandement allié commence sa « campagne de transport », en préparation du débarquement, afin de détruire les voies d'approvisionnement des troupes allemandes.

Un premier bombardement atteint sévèrement la population de Melsbroek ; il se déroule le lundi de Pâques, 10 avril 1944. 21 civils périront, et on déplore 15 blessés graves et 42 blessés légers.

G. Robberechts rapporte le témoignage de Soeur Paula Geeraerts dans un récit « Hef ons naar uw

Belgische burgers, een derde zal de dag daarna overlijden in het Gasthuis van Vilvoorde. Louis Holsters liep bij dit ongeval zware brandwonden op, de littekens zijn nog steeds zichtbaar. Het toestel was een Ju-88 vermoedelijk van het KG 6.

- Bij een aanval 's nachts op 5 november 1943 werd de woning van Mevr. Spruytte (Roekensstraat nr.7) vernield. Eén Duitse burger verliest hierbij het leven en onder de bevolking telt men 5 gekwetsten.

De bombardementen worden pas gevvaarlijk wanneer het geallieerde opperbevel start met de "Transportcampagne", dit was een bommenwerpersoffensief in voorbereiding van de landing, met als doel de bevoorradinglijnen van de Duitse troepen uit te schakelen.

Een eerste bombardement treft zwaar de Melsbroekse bevolking. Op Paasmaandag 10 april 1944 verliezen 21 burgers het leven en vallen er 15 zwaar- en 42 lichtgewonden.

Hoe Zuster Paula Geeraerts deze luchtaanval heeft meegemaakt kunnen we terug vinden in het verhaal

hoogte, maar daal niet af naar onze diepte » (litt. 'Elève toi à notre hauteur, mais ne sombre pas dans notre abîme') :

« Au début de la guerre, seuls mon père, mon frère Jef et moi-même étions encore à la maison. Le reste de la famille, comme beaucoup d'autres, était en fuite. L'autorité communale avait chargé mon père d'accueillir les Allemands à leur arrivée, pour les formalités d'usage ; mon père était instituteur.

Malgré ces jours sombres, Jef et moi avons vécu de beaux moments, et nous nous sentions les rois dans cette grande maison ; bientôt les autres membres de la famille allaient revenir à Melsbroek. Les années de guerre se passaient comme pour la plupart des autres gens ; nous n'avons pas connu la faim, grâce à un très grand jardin, et un peu d'aide de ci de là (elle évoque la ferme où ils pouvaient se procurer de temps à autre un grand pain) »

Elle était déjà au pensionnat à Melsbroek, où elle apprenait « un peu le français ».

A cause de la proximité de l'aérodrome, l'ambiance était quelque peu différente des communes voisines, mais la population avait heureusement été épargnée jusqu'à ce lundi de Pâques catastrophique. Un beau



Ju-88 4D-IT van KG30, waarvan sprake in het artikel
Ju-88 4D-IT de KG30, dont question dans l'article
(coll. D. Wenseleir)

"Hef ons naar uw hoogte, maar daal niet af naar onze diepte" opgetekend door G. Robberechts.

" Bij het uitbreken van de oorlog waren vader, broer Jef en ikzelf nog alleen thuis. De rest van de familie was net als zovele anderen op de vlucht. Vader was door de gemeenteoverheid aangeduid om de Duitsers bij het binnengaan op het gemeentehuis te ontvangen voor de onontbeerlijke formaliteiten (vader Geeraerts was onderwijzer). Ondanks de sombere dagen beleefden Jef en ik in die tijd mooie momenten en

jour de printemps exceptionnel, pas un nuage dans le ciel éclatant de bleu, et quelle quiétude. Ce calme délicieux est rompu par le ronflement grandissant des avions alliés ; Paula demande à Herman de venir voir, et depuis le jardin ils assistent au spectacle. Lorsqu'un des avions 'tire' une fusée blanche, rien ne laisse soupçonner qu'il s'agit du signal pour bombarder la plaine. Leur père presse chacun de rentrer ; puis soudain un sifflement aigu. Paula pense qu'un des avions est touché et s'en retourne voir avec Herman. Avant qu'ils ne le réalisent, un déluge de

voelden ons de koning te rijk in het grote huis. Spoedig zouden de andere familieleden weer naar Melsbroek terugkeren. De oorlogsjaren verliepen zoals voor de meeste andere mensen. Honger hebben we niet gekend: een grote tuin, wat hulp van links en

bombes s'abat sur le village. Cinq d'entre elles tombent dans le jardin et blessent Jef, Herman et Paula. Aux alentours ce n'est que ruine et désolation, des morts, des blessés. Le bombardement durera plus d'une demi-heure. Herman perd beaucoup de sang, et

L'attaque allemande du 1 janvier 1945, connue sous le nom Opération 'Bodenplatte'

De Duitse aanval van 1 januari 1945, bekend onder de benaming Operatie 'Bodenplatte'

rechts (en ze verwijst even naar het pachthof waar ze vaak een groot brood mochten halen). Ze was in die jaren ook reeds op het Pensionaat te Melsbroek, om "een stukske Frans te leren". Al was de oorlogperiode te Melsbroek omwille van het vliegplein enigszins anders dan in de meeste andere dorpen in het omliggende, toch bleven ze gelukkig van groot leed gespaard tot de rampzalige Paasmaandag in 1944. Een enig mooie lentedag, geen wolkje aan de helderblauwe hemel en rustig. Aanzwellend geronk van geallieerde vliegtuigen verstoort de zalige rust. Paula roept Herman om te komen kijken. Van in de tuin slaan ze het spektakel gade. Wanneer een der vliegtuigen een witte rookpluim "trekt" laat niets vermoeden dat dit het sein was voor een bombardement op het vliegplein. Vader roept iedereen binnen. Plots een scherp gefluit. Paula denkt dat een der vliegtuigen getroffen is en gaat met Herman nog eens kijken. Voor ze het beseffen komt er een regen van bommen op het dorp terecht. Vijf bommen vallen in de tuin en verwonden Jef, Herman en Paula. Vernieling en verwoesting alom. Doden en gewonden. Het bombardement zou meer dan een half uur duren.

Herman verliest veel bloed en wordt samen met Jef en Paula, eveneens gewond, naar het hospitaal van Vilvoorde gebracht. Voor Herman komt de hulp te laat, hij overlijdt zes dagen later aan de erge verwondingen. Datzelfde jaar zou hij zijn Plechtige Communie doen.

Terloops toont zuster Paula ons de nog duidelijk zichtbare plaatsen waar schrapnels ingeslagen zijn in muren, plafonds en deuren, trieste souvenirs van een onvergetelijke macabere dag".

De schade op het vliegveld was beperkt, een reden voor dit falen van de Amerikaanse bommenwerpers zou de op dat ogenblik heersende zuidenwind geweest zijn, zodat de volgende formatie bommenwerpers zich heeft laten misleiden door de stofwolk die over de dorpskom dreef.



est transporté à l'hôpital à Vilvoorde, de même que Jef et Paula. Mais les secours arrivent trop tard pour Herman, qui succombe à ses blessures six jours plus tard ; cette année là il aurait « fait » sa communion solennelle.

« Tout en parlant, Soeur Paula me montre les impacts encore visibles de 'schrapnels' qui ont endommagé les murs, plafonds et portes, tristes souvenirs d'une journée macabre. Les dégâts subis par l'aérodrome sont limités ; cet échec des bombardiers américains serait dû aux vents dominants du sud. La colonne de fumée et de poussière provoquée par la première vague de bombardiers, ayant dérivé vers le village, aurait trompé les bombardiers suivants.

....Suit une liste des victimes civiles...

La rue la plus touchée fut la Hoogstraat (l'actuelle Van Asschestraat) ; cette rue est parallèle à l'actuelle piste 25R. Cinq personnes succombent dans la maison située à l'angle de la Stationslaan et de la Sellaerstraat (plus tard café 'Sportwereld', aujourd'hui taverne 'De Linde'). Afin de se faire une meilleure idée sur le nombre de bombardements, voici un rapport de la « Vrijwillige

...Volgt een lijst van de burgerslachtoffers...

Zeer zwaar getroffen was de Hoogstraat (nu Van Asschestraat). Deze straat ligt evenwijdig met de huidige baan 25R. Vijf slachtoffers vielen in het huis gelegen aan de hoek tussen de Stationslaan en de Sellaerstraat (later café Sportwereld nu taverne De Linde)

Om een beter inzicht te krijgen van het aantal bombardementen volgt hierna het verslag van de "Vrijwillige Passieve Lucht Bescherming" afdeling Melsbroek, ter beschikking gesteld door de secretaris M. Van Cuyck. (n.v.d.r.: het verslag wordt letterlijk geciteerd)

5 november 1943: Nachtaanval

Opruiming en redding, Roeckensstr. 7
Dooden: 1 Duitsch burger
Gekwetsten: 5 Belgen

10 april 1944: Zware dagaanval. Gemeente en vliegveld getroffen

Ongeveer 2000 springbommen.
Dooden: 21 burgers.
Zwaargewonden : 15
Middelbare : 2
Lichtgewonden : 40

25 mei 1944 :Dagaanval met springbommen

Alleen opruimingswerken.

14 juni 1944: Zware dagaanval met raketten

Opruimingswerken.
Gekwetsten : 4 burgers

5 juli 1944:Dagaanval met springbommen

Opruimingswerken
berging van 1 doode en 3 gekwetsten.

1 augustus 1944:Dagaanval door twee jachtbommenwerpers van het type "Lightning"

Stoffelijke schade, opruiming

15 augustus 1944 :Zeer zware dagaanval met springbommen van 1500 Kgr.

Uitgebreide opruimingswerken.

17 augustus 1944:Ontploffen van een tijdbom. Sellaerstraat, 4.

Dooden: 1 vrouw.
Gekwetsten : 5 burgers.

22 oktober 1944:Val van twee springtuigen (V 1)

Opruiming en bergen van slachtoffers.
Dooden : 5 Engelsche militairen.
Gekwetsten : 1 Engelsch militair 2 burgers.

1 januari 1945 *:Aanval met boordwapens op het

Passieve Lucht Verdediging » (défense passive), section Melsbroek, mise à notre disposition par le secrétaire M. Van Cuyck :

5 nov 1943 : Attaque de nuit

Evacuation et sauvetage, Roeckensstraat, 7
Décédé : 1 civil allemand
Blessés : 5 civils belges

10 avril 1944 : Attaque de jour. Commune et aérodrome atteints

Environ 2000 bombes explosives
Décédés : 21 civils Blessés graves : 15
Blessés 'moyens' : 2
Blessés légers : 40

25 mai 1944 : Attaque de jour, bombes explosives

Intervention limitée à des travaux de déblaiement

14 juin 1944 : Attaque de jour, roquettes

Travaux de déblaiement ;
blessés : 4 civils

5 juillet 1944 : Attaque de jour, bombes explosives

Travaux de déblaiement ;
décédé : 1
blessés : 4

1 août 1944 : Attaque de jour par deux chasseurs-bombardiers de type 'Lightning'

Dégâts matériels ; déblaiement

15 août 1944 : Attaque de jour, bombes explosives de 1500 kg

Travaux de déblaiement importants

17 août 1944 : Explosion d'une bombe à retardement, Sellaerstraat, 43.

Décédée : 1 femme
Blessés : 5 civils

22 octobre 1944 : Chute de deux engins, type V1

Décédés : 5 militaires anglais
Blessés : 1 militaire anglais et 2 civils

1 janvier 1945 * :

Attaque de jour de l'aérodrome par la Luftwaffe
Extinction d'incendie, Van Heylenstrat, 22

10 janvier 1945 : Chute d'un engin, type V1

Déblaiement

28 janvier 1945 : Chute d'un engin, type V1

Déblaiement et soins pour 1 blessé

19 mars 1945 : Bombardement par avions allemands sans hélice

Décédés : 2 civils

vliegveld, door Duitsche jachtvliegtuigen

Brand gebluscht, Van Heylenstraat, 22.

10 januari 1945: Val van een springtuig (Type V 1)

Opruiming der overblijfselen.

28 januari 1945: Val van een springtuig (Type V 1)

Opruiming en verzorging van 1 gekwetste.

19 maart 1945: Bomaanval door Duitsche schroefloze vliegtuigen. **

Dooden : 2 burgers.

Gekwetsten : 7 Engelsche militairen
3 burgers.

In september 1944 gebeurde heel wat, Fliegerhorst Melsbroek krijgt nu de benaming "B58" en de voertaal is nu het Engels in plaats van het Duits. Doch dit is stof voor een volgend verhaal...

* 1 jan 45: het betreft hier operatie 'Bodenplatte'

** Tijdens de "139 th.Wing RAF Reunion" gehouden op 23 oktober 1999 door het Dakota Documentatiecentrum vertelde een van de deelnemers dat bij de aanval op 19 maart er ook dodelijke slachtoffers vielen onder de Engelse militairen. Op het militaire kerkhof van Evere zijn de graven terug te vinden van RAF grondpersoneel (Leading Aircraftman) namelijk R. Preston, W.A. Greatrix en A.M. Phillips. Alsook de graven van F/L S. Thompson (pilot) en van W/O A. Ashton (navigator/wireless operator). Deze twee laatste personen vormen waarschijnlijk een bemanning en het is niet duidelijk dat ze ook slachtoffers waren van deze aanval.

Bronnen

- Bommenwerpers vs locomotieven uit de reeks "België in oorlog" deel 1
- Luchtslag boven het kanaal uit de reeks "België in oorlog" deel 3
- Bommenwerpers boven België uit de reeks "België in oorlog" deel 6
- Cynrik de Decker - Jean Louis Roba uitgeverij De Krijger Dorpsstraat 144 89420 Erpe.
- Parochie register St. Martinus Zaventem (Pauwels).
- Hef ons naar uw hoogte, maar daal niet af naar onze diepte. Gesprek met P. Geeraerts opgetekend door G. Robberechts.
- Verslag van de "Vrijwillige Passieve Lucht Bescherming" ter beschikking gesteld door M. Van Cuyck.
- Brief gemeentebestuur van Steenokkerzeel met ref: 205.1.51

Blessés : 7 militaires anglais et 3 civils

* Il s'agit de l'opération 'Bodenplatte'

En septembre 1944, Fliegerhorst Melsbroek devient la base B58; la langue véhiculaire sera l'anglais au lieu de l'allemand. Mais ceci est une autre histoire...

Au cours de la '139th Wing RAF Reunion' organisée par notre Centre 'Dakota' le 23 octobre 1999, un des participants rapporta que lors de l'attaque du 19 mars 1945, il y eut également des victimes parmi les militaires anglais. Dans le cimetière d'Evere (parcelle RAF) on retrouve les tombes de quelques membres du personnel au sol, e.a. R. Preston, W.A. Greatrix et A.M. Phillips, ainsi que celles du F/Lt Thompson (pilote) et du W/O A. Ashton (navigateur/opérateur radio).

Ces deux derniers font vraisemblablement partie d'un équipage, et il n'est pas établi qu'ils furent tués au cours de cette attaque.

Sources

- 'Bommenwerpers vs locomotieven' de la série 'België in oorlog, deel 1'
 de Cynrik De Decker - Jean Louis Roba (Ed. De Krijger, 9420 Erpe).
- 'Luchtslag boven het Kanaal' de la série 'België in oorlog, deel 3'
 de Cynrik De Decker - Jean Louis Roba (Ed. De Krijger, 9420 Erpe).
- 'Bommenwerpers boven België' de la série 'België in oorlog, deel 6'
 de Cynrik De Decker - Jean Louis Roba (Ed. De Krijger, 9420 Erpe).
- Parochie register St Martinus Zaventem (Paulus).
- 'Hef ons naar uw hoogte, maar daal niet af naar onze diepte'
 entretien avec P. Geeraerts, annoté par G. Robberechts.
- Rapport du 'Vrijwillige Passieve Lucht Bescherming'
 mis à disposition par M. Van Cuyck.
- Lettre de l'administration communale de Steenokkerzeel (ref : 205.1.51)

Hubert Verstraeten

Zij hebben ons verlaten

Wij betreuren het overlijden van volgende leden:

Dolf D'Hane, gewezen piloot van de 15e Wing, heeft ons verlaten op 27 april 2000

Robert Jans, op 14 oktober 2000

Benny Bennet, oudgediende van de RAF (in Melsbroek in 1944-45), op 22 december 2000

Louis Vandewalle, gewezen navigator van de 15e Wing, op 9 januari 2001

Robert "Bobby" Pearson, oudgediende van de RAF (in Melsbroek in 1944-45), op 26 januari 2001

Ils nous ont quittés

Nous avons eu à déplorer le décès de nos membres :

Dolf D'Hane, ancien pilote du 15 Wing, le 27 avril 2000

Robert Jans, le 14 octobre 2000

Benny Bennett, ancien RAF (à Melsbroek en 1944-45), le 22 décembre 2000

Louis Vandewalle, ancien navigateur du 15 Wing, le 9 janvier 2001

Robert 'Bobby' Pearson, ancien RAF (à Melsbroek en 1944-45), le 26 janvier 2001

Embraer

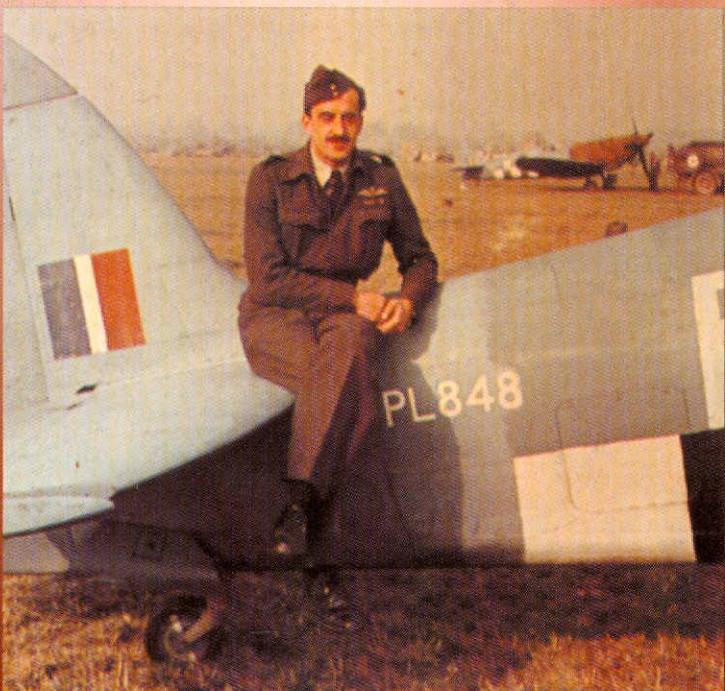
La présentation du 'rear fuselage' destiné au premier Embraer ERJ 135 de la Force Aérienne eut lieu à Gosselies (Sonaca) le 20 février 2001; ce fut l'occasion de récolter plus d'informations à propos de cette nouvelle acquisition pour le 15 Wing ; elles étofferont, dans le prochain numéro, l'article promis dans le précédent.



De voorstelling van de eerste "rear fuselage" van de Embraer ERJ 135 van de Luchtmacht die in Gosselies (Sonaca) toekwam, had plaats op 20 februari 2001.

Bij deze gelegenheid konden wij meer informatie bemachtigen over deze nieuwe aanwinst voor de 15e Wing. Zij zal, in het volgend nummer, stof vormen voor het artikel dat wij u in het vorige nummer beloofden.

Melsbroek 1944-1945

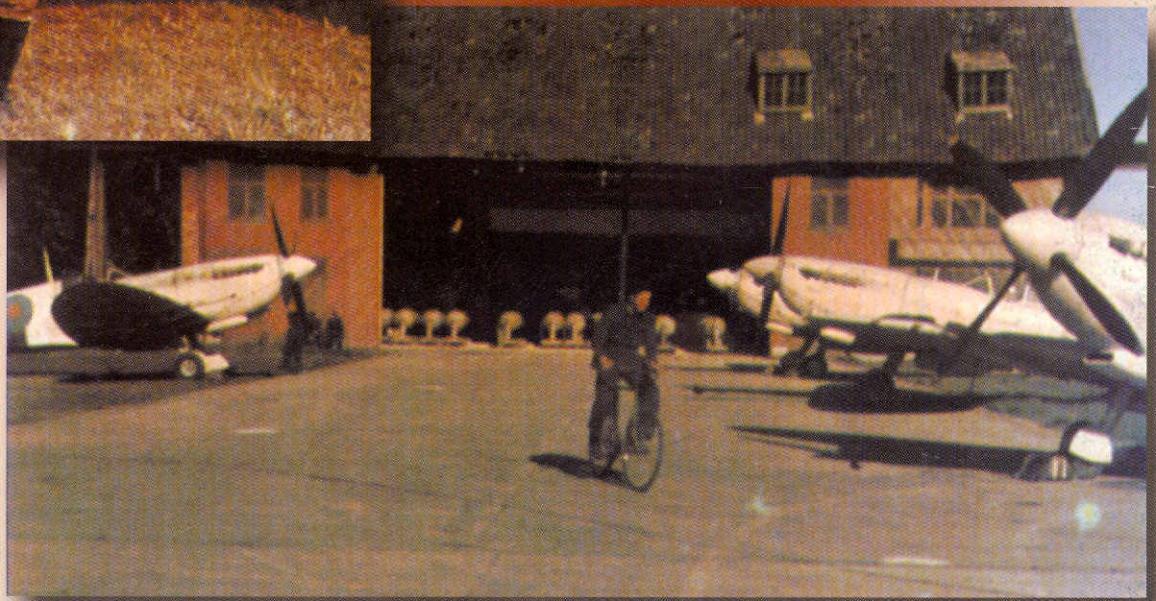


Sept. 1944.
Squadron Leader J. Davis et son Spitfire PR (16
Squadron)
Squadron Leader J. Davis en zijn Spitfire PR
(16 Squadron)

Oct 1944
Pilote/piloot F/Lt "Tommy" Thompson,
F/Lt Derek + mechaniciens (16 Squadron)



Sept. 1944.
"Scotty" Cadan (16 Sqn)



Herfst/automne 1944
Spitfires 16 Sqn
Op de achtergrond,
gecamoufleerde hangar
A l'arrière plan, hangar
camouflé