



# NEWS

N° 19, Juni-Juin 2002



**Marching Team**

**BAAPS**

**CONGO 1956**

# Dakota News

## Sommaire

## Inhoud

P 3 Marche du Souvenir  
Arlon-Vielsalm, 24 - 27 juin 1970



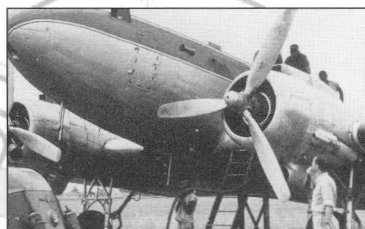
Blz 3 Herdenkingsmars  
Arlon-Vielsalm,  
24 - 27 juni 1970

P 6 Belgian Auxiliary Air Police  
Service - BAAPS



Blz 6 Belgian Auxiliary Air  
Police Service - BAAPS

P 12 Liaisons militaires  
Belgique-Congo ...  
en 1956



Blz 12 Militaire verbinding  
België-Congo ...in 1956

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

**Layout :** André Janssens

**Imprimerie:** Boone-Roosens s.a. - 1651 Lot

**Rédaction:**

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

**Editeur responsable :** Jo Huybens

**Adresse:**

Dakota - 15e Wing Transport Aérien  
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek  
Tél: (02) 752 46 50 Fax: (02) 752 46 51

Cotisation annuelle de membre "Dakota": 13 à ver-  
ser 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:** Boone-Roosens n.v. - 1651 Lot

**Redactie:**

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

**Verantwoordelijke Uitgever :** Jo Huybens

**Adres:**

Dakota - 15e Wing Luchttransport  
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek  
Tel: (02) 752 46 50 Fax: (02) 7524651

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota": 13 te storten op  
rekening nr. 438-1064121-48 t.v.v. de VZW (deze bij-  
drage geeft recht op DAKOTA NEWS)

**Website Luchtmacht :** <http://www.mil.be/baf>

# HEROENKINGSMARS ARLON-VIELSALM 24-27 juni 1970

*Van 24 tot 27 juni nam de 15de Wing voor de tweede maal deel aan de vierdaagse mars Arlon-Vielsalm. Deze mars werd voor de vierde maal ingericht door het 3de Bataljon Ardeense Jagers. De afstand bedroeg dit jaar ongeveer 135 km, af te leggen in vier etappes.*

De groep van de 15de Wing was samengesteld uit vijf leden van het 'varend' personeel en vijf leden van het 'niet-varend' personeel: Kol VI SBH Terry, Kapt VI Roose, Kapt VI Nelissen, Kapt VI Delemyne, Olt VI Vermeeseh, Adj Verbist, 1SM Depauw, 1Sgt Dermote, 1Sgt Vandevoorde en, last but not least, Sgt Bonnijns.

Volgens de graad, specialiteit, de leeftijd, en vooral de voorafgaande training, verschilden de cadans en de transpiratie van individu tot individu. Op één punt waren we allen gelijk, we staken allen in een vliegoverall en droegen allen een kanariegele pet. Het waren dan ook vooral de petjes die onze groep de naam en de faam bezorgde die hij verdiende.

De eerste dag stapten we van Arlon naar Martelange; het was Kolonel Terry die resoluut aan de

leiding ging. Na 7 km zou hij de leiding voor de rest van de vier dagen overlaten aan andere teamgenoten. Over twee derden van het parkoers regende het; onze ploeg was verspreid over een afstand van zes kilometer. Vooraleer de laatste kilometers aan te pakken verzamelden wij dan ook maar in een landelijke herberg; voor deze speciale gelegenheid had de waardin zich enigszins opvallend gekleed.

Na de eerste dag waren Kolonel Vlieger Terry en Kapt VI Nelissen het ergst toegetakeld; ze stonden voor een moeilijke opgave: zouden we morgen starten of opgeven? s' Anderendaags was de beslissing gevallen: toch maar eens proberen! De verzorger van de groep uit Zemmerzake besteedde heel wat extra zorgen om de voeten van de kolonel en die van Kapt Nelissen klaar te krijgen voor de start; en dit tot groot genoegen van allen!

Van Martelange naar Bastogne vorderden wij bijna zonder problemen; onze ex-marathonloper 1Sgt Dermote betoonde veel geduld om de laatste gele petjes

# MARCHE OU SOUVENIR ARLON -VIELSALM 24-27 juin 1970

*Du 24 au 27 juin le 15ième Wing prit part, pour la deuxième fois, à la marche de quatre jours, d'Arlon à Vielsalm. Cette marche était organisée pour la quatrième fois par le 3ième Bataillon des Chasseurs Ardennais; la distance d'environ 135 km devait être parcourue en quatre étapes.*

Le groupe du 15ième Wing se composait de cinq membres du personnel navigant et de cinq membres du personnel non-navigant: Col Avi BEM Terry, Capt Avi Roose, Capt Avi Nelissen, Capt Avi Delemyne, Sit Avi Vermeeseh, Adj Verbist, 1SM Depauw, 1Sgt Dermote, 1Sgt Vandevoorde, et, last but not least, Sgt Bonnijns.

Selon le grade, la spécialité, l'âge, et surtout l'entraînement préalable, la cadence et la transpiration variaient d'un individu à l'autre; sur un point nous étions tous pareils, nous portions tous une combinaison de vol et une casquette jaune-canari. De fait, c'était surtout les casquettes qui distinguaient à juste titre notre groupe.

Le premier jour nous marchions d'Arlon à Martelange; le Colonel Terry marchait résolument en tête. Après 7 km, et pour le restant des

quatre jours, il cédera sa place à d'autres équipiers. La pluie fut de la partie pendant les deux tiers du parcours; nos hommes étaient dispersés sur une distance de six kilomètres. Avant d'entamer les derniers nous nous réunissions dans une auberge locale; pour la circonstance, la patronne avait revêtu une robe particulièrement voyante.

A l'issue de la première journée, le Colonel Terry et le Capt Nelissen étaient le plus durement touchés; ils se trouvaient devant un dilemme difficile, repartir demain ou abandonner? Le lendemain, la décision était prise: on essaie quand-même! Le soigneur du groupe de Semmerzake prodigua pas mal de soins extra aux pieds de Terry et de Nelissen afin qu'ils soient prêts pour le départ; à la grande satisfaction de tous! De Martelange à Bastogne, presque sans problèmes; notre ex-marathonien Dermote fit preuve de beaucoup de patience pour entraîner les dernières casquettes jaunes jusqu'au monument du Mardasson; nous y étions tous les dix. Dans un silence absolu nous



Vaandel -Fanion 1999

tot aan het Mardasson monument te brengen. Wij waren er alle tien.; in alle stilte dachten we even aan de 77.000 Amerikanen die daar gedood, gekwetst of vermist werden.

Derde dag; de zon stond in het zenith, een broeierige sfeer. Kapt VI Roose voelde dat dit zijn dag zou worden; in de Sahara had hij andere dingen meegemaakt. Na een afdaling van 18 km tot aan de Ourthe, volgde een klim over 15 km; de gele petjes vielen zodanig uit elkaar dat de andere deelnemers zich afvroegen of we misschien met 30 man waren; in de eerste gelederen stapten Kapt Roose, 1SM Depauw en Adj Verbist gezwind bergop. In de achtergrond worstelde Nelissen, gesteund door Dermote, tegen de hitte en de dorst. Boven in 'Les Tailles' was alles vergeten. In een klein cafeetje verbroederden we met drie oudstrijders van de Ardeense Jagers en, willens nillens belandden wij in de Cognac. Dit gaf ons zonder meer de kracht om de laatste dag aan te vangen.

Chabrehez-Vielsalm; niemand dacht nu nog aan opgeven. Immers er waren immers slechts 32 km af te haspelen; na 4 km begon de lijdensweg voor Olt VI Vermeesch. Van de ene drankgelegenheid trok hij naar de andere: een bron, een kuip, een emmer, een glas. Het was niet de beste oplossing, maar anders ging het niet; gelukkig kreeg hij, enkele kilometers verder, gezelschap van Kolonel Terryn en Kapt Debruyne, die ook al lang geen oog meer hadden voor het prachtige natuurschoon in onze Ardennen. Juist vóór Vielsalm vond de hergroepering van de gele petjes uit Melsbroek plaats. Alvorens de gevreesde schouwing aan te vatten rustten wij wat uit; het begon heel langzaam, iedereen deed een inspanning om op het ene been evenveel te manken als op het andere. Onder impuls van 1Sgt Vandevoorde en Sgt Bonnijns kregen we op een tiental meter van de eretribune de gemeenschappelijke cadans te pakken; kappend met de hielen marcheerden we onder geweldig applaus van de duizenden toeschouwers voorbij de generaals. Tweehonderd meter verder hingen we met tien aan de

eumes une pensée pour les 77.000 Américains qui y succombèrent, furent portés manquants, ou furent blessés.

Troisième jour; le soleil était au zénith, l'atmosphère était brûlante. Le Capt Roose sentait que ce serait son jour; au Sahara il avait vécu autre chose. Après une descente de 18 km jusqu'à l'Ourthe, ce fut une grimpe de 15 km; les casquettes jaunes se dispersèrent à tel point que les autres participants se demandaient si nous n'étions pas trente. Dans les premiers rangs, Roose, Depauw et Verbist marchaient résolument vers

le sommet; à l'arrière, luttait Nelissen, soutenu par Dermote, contre la chaleur et la soif. Arrivés à Les Tailles, tout fut oublié. Dans un petit bistrot, nous fraternisions avec trois anciens combattants des Chasseurs Ardennais, et, vouloir ou pas, nous voilà au

Cognac; du coup nous eumes à nouveau la force pour entamer le dernier jour.

Chabrehez-Vielsalm; personne ne pensait encore à abandonner. En effet, il n'y avait plus que 32 km à tirer; après 4 km commença le calvaire du Sit Vermeesch. Il se traînait d'un 'débit de boisson' à l'autre: une source, une cuve, un seau, un verre. Ce n'était pas la bonne solution, mais sans cela, il n'y arrivait pas; heureusement, quelques kilomètres plus loin, il bénéficia de la compagnie du Colonel Terryn et du Capitaine Debruyne, qui, depuis belle lurette, n'étaient plus sensibles à la beauté de nos Ardennes. Peu avant Vielsalm eut lieu le rassemblement des casquettes jaunes de Meisbroek.

Avant d'entamer avec appréhension la parade, nous prenions quelques instants de repos; et lentement, chacun fit un effort afin de boiter de la même manière sur une jambe que sur l'autre.

Sous l'impulsion du 1Sgt Vandevoorde et du Sgt Bonnijns, nous parvenions, à une dizaine de mètres de la tribune d'honneur, à nous accorder à la cadence générale; claquant des talons, nous défilions devant les généraux, sous les applaudissements nourris de milliers de spectateurs. Deux cents mètres plus loin, nous étions suspendus à dix à un comptoir, .. oui, à dix !

Notre objectif était atteint: partir à dix et arriver à dix;



1994 "Vierdaagse van Nijmegen" - "Quatre jours de Nymegen"



tapkast. ja met tien!

Ons doel was bereikt, met tien vertrekken en met tien aankomen; hadden we de gele petjes niet verdiend?

**('WINGS' nr 29)**

Een van de gele petjes

Sindsdien zijn de 'Stappers van de 15<sup>de</sup> Wing' sterk geëvolueerd: in 1991 hebben zij zelfs een vereniging opgericht, met goedkeuring van de toenmalige korpscommandant. De voorzitter werd Raymond Buekenhout, korpsadjutant, gesteund door zijn 'staff' bestaande uit Carlo Pittoors, Karianne Janssen, Jean-Pierre Lebon, Philippe Bram en Paul Debie.

De voorlopige naam van de vereniging was 'Marching Team Red Sioux Melsbroek'.

De overgang tot v.z.w. gebeurt in januari 1992 met name 'Marching Team 15 Wing Air Transport Melsbroek Belgium'.

Het team groeit in aantal leden wandelaars en neemt deel aan vele meerdaagse tochten, steeds met ongeveer 15 à 20 leden. Ook wat buitenlandse tochten betreft, neemt het team deel aan de tweedaagse van Diekirch 'Marche de l'Armée', de vierdaagse van Nijmegen (Nederland), enz. Elf jaar later is ons team alom tegenwoordig: Nieuw Zeeland, Frankrijk, Australië, Canada, Amerika, Engeland, Denemarken, Finland, Noorwegen, Oostenrijk, Tsjechië, Taiwan, Japan, Zuid Korea, Nederland, G.H. Luxemburg, Zwitserland, Duitsland, ...

Het Marching Team 15 Wing telt op het huidige ogenblik 42 leden; nieuwe leden zijn steeds welkom. Informatie om aan te sluiten is te bekomen bij:

Secretariaat

**Carlo PITTOORS**

Generaal de Longuevilleaan, 8/5  
1150 Brussel

Tel 02-762.31.48

GSM 0498-48.09.911

Email [carlo.pittoors@belgacom.net](mailto:carlo.pittoors@belgacom.net)

[marching.team15w.a.t@belgacom.net](mailto:marching.team15w.a.t@belgacom.net)

n'avions-nous pas mérité nos casquettes jaunes ?

**('WINGS' n° 29)**

Une des casquettes jaunes  
traduction J. Huybens

Depuis lors les marcheurs du 15 Wing ont fait beaucoup de progrès: 1991 voit naître une association, avec l'approbation du chef de corps. Le président en est Raymond Buekenhout, adjudant de corps, assisté par son 'staff' constitué de Carlo Pittoors, Karianne Janssen, Jean-Pierre Lebon, Philippe Bram et Paul Debie.

Le nom provisoire de l'association était 'Marching Team Red Sioux Melsbroek'.

Elle devient a.s.b.l. en janvier 1992 sous la dénomination de 'Marching Team 15 Wing Air Transport Melsbroek Belgium'. Le nombre de membres 'marcheurs' augmente et l'équipe participe à de nombreuses marches, avec 15 à 20 membres. En ce qui concerne les événements internationaux, ils prennent part aux deux jours de Diekirch 'Marche de l'Armée', aux quatre jours de Nijmegen (Pays-Bas), etc.

Onze ans plus tard le team est omniprésent: Nouvelle-Zélande, France, Australie, Canada, Amérique, Angleterre, Danemark, Finlande, Norvège, Autriche, République Tchèque, Taiwan, Japon, Corée du Sud, Pays-Bas, G.O. Luxembourg, Suisse, Allemagne, ... Aujourd'hui le Marching Team 15 Wing compte 42 membres; les nouveaux sont toujours bienvenus.

Pour toute information:

Secrétariat

**Carlo PITTOORS**

avenue Général de Longueville, 8/5

1150 Bruxelles

Tel 02-762.31.48

GSM 0498-48.09.91



## Belgian Auxiliary Air Police Service BAAPS

Jean Verwee is geboren op 29 maart 1914 en was in 1935 in militaire dienst als korporaal mitrailleur bij het 8ste Linie Regt, Dailly plein, te Brussel; in 1939 werd hij opgeroepen tijdens de algemene mobilisatie. Van het begin 1942 tot aan de bevrijding was hij verzetsstrijder, en gedurende de oorlog was hij ook vrijwilliger bij de 2de BAAPS (RAF Police). Zijn herinneringen geven ons een goed inzicht in wat de BAAPS waren, die later opgevolgd werden door de Belgische Militaire Vliegwezenpolitie, en daarna door de autonoom geworden Militaire Politie van de Luchtmacht. De staf heeft zich laten inspireren door de organisatie van de BAAPS bij de oprichting, op 15 oktober 1950, van de Vliegveld Verdedigings Eenheden (VVE).

### 1ste en 2de BAAPS

In juni 1943 had de Belgische regering in Londen reeds projecten voorgesteld voor een militaire deelname van het bevrijde België aan de voortzetting, aan de zijde van de geallieerden, van de strijd tegen de vijand. Midden september 1944 kon het Belgische Ministerie van Defensie aan het SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces) melden dat het elke vraag naar een oprichting van eenheden positief kon beantwoorden, op voorwaarde dat het uitrusting, wapens en munitie kreeg. De eerste eenheden bestonden uit oorlogsvrijwilligers die al dan niet lid waren geweest van het verzet, uit beroeps- en reservekaders die ondergedoken waren, en uit bevrijde krijgsgevangenen die de nederlaag van 1940 slecht verteerd hadden en weerwraak wilden.

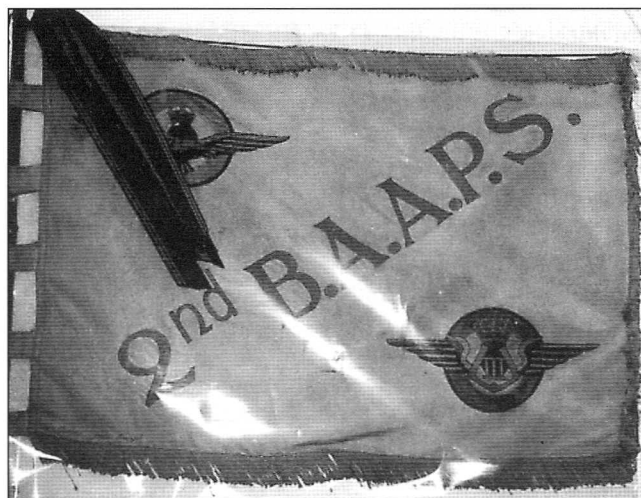
De rekrutering en het medisch onderzoek gebeurden in het 'Huis van de Koning' op de Grote Markt van Brussel. Op die manier werden drie compagnieën voor wegverkeerregeling,

## Belgian Auxiliary Air Police Service BAAPS

Jean Verwee est né le 19 mars et effectuait son service militaire en 1935 comme caporal mitrailleur au 8ième de Ligne, place Dailly à Bruxelles; en 1939 il est appelé pour la mobilisation générale. De 1942 jusqu'à la libération il fait partie de la résistance; Jean Verwee s'est alors porté volontaire au 2ème BAAPS (RAF Police). Il nous a confié ses souvenirs qui aident à comprendre ce qu'étaient les BAAPS, auxquels ont succédé la Police de l'Aviation Militaire Belge, puis la Police de la Force Aérienne devenue autonome. L'Etat-Major s'est aussi inspiré de l'organisation des BAAPS pour créer, le 15 octobre 1950, les unités de défense d'aérodrome (UDA).

### 1er et 2ème BAAPS

En juin 1943, le gouvernement belge de Londres avait déjà soumis les projets d'une participation militaire de la Belgique libérée, afin de poursuivre la lutte contre l'ennemi aux côtés des alliés. A la mi-septembre 1944, le département belge de la Défense put annoncer au SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces) qu'il lui était possible de répondre à toute demande de constitution d'unités pour autant qu'on leur fournisse équipements, armes et munitions. Les premières unités furent formées de volontaires de guerre ayant ou non servi dans la résistance, de cadres de carrière et de réserve qui avaient pris le maquis et enfin, de prisonniers de guerre libérés qui n'avaient pas digéré la défaite de 1940 et voulaient prendre leur revanche. Le recrutement et la visite médicale s'effectuaient à la 'Maison du Roi' sur la Grand-Place de Bruxelles. C'est ainsi que furent constituées et mises à la disposition du 21ème Groupe



Let op de vleugels van het Belgisch Militair Vliegwezen  
(Leopold 111)

Remarquez les ailes de l'Aéronautique Militaire Belge  
(Léopold 111)  
(Coll. E. Van Heuverswyn)

vier compagnieën van militaire politie voor communicatielijnen en, wat vooral voor ons van belang is, twee detachementen van luchthavenpolitie, het 1ste BAAPS detachement dat op 10 april 1945 werd gevormd in Gosselies, en het 2de BAAPS detachement dat op dezelfde datum werd gevormd in Ukkel, opgericht en ter beschikking gesteld van de 21ste Britse Legergroep.

Van 31 maart tot 10 april 1945, en voor de volledige duur van de oorlog, werden deze detachementen van de luchthavenpolitie dus opgericht en ter beschikking gesteld van de Royal Air Force en van de US Air Force onder de officiële benaming van 'Belgian Auxiliary Air Police Service'. De opleiding van hulppolitieagenten die opgenomen werden in de Britse en Amerikaanse eenheden, werd georganiseerd in sessies van 15 dagen voor een honderdtal mannen. Na elke sessie werden ze verdeeld over de luchthavens in de gevechtzones.

De BAAPS afdelingen bestonden uit twee detachementen van oorlogsvrijwilligers met een gemengde taalkundige samenstelling, waarvan de meeste geselecteerd waren onder de militairen van de klassen 1940 en vroeger, met een leeftijdslimiet van 40 jaar. De 1ste BAAPS was opgenomen in de 9de US Air Force, en de 2de BAAPS in de 2de Tactische Luchtmacht van de RAF (2nd TAF); deze vrijwilligers droegen het uniform en de rangen van de RAF en kregen de soldij die overeenstemde met hun rang, en dezelfde levensmiddelen als de Amerikaanse en Britse eenheden waarin ze dienst deden. Bij de opleidingscompagnie van de 2de BAAPS wekte een trompet de mannen om 6 uur 's morgens; de gewone soldaten maakten hun toilet in een wastent, terwijl de onderofficieren hiervoor een eigen tent ter beschikking hadden. Soldaat M. François was hun officiële kapper. Met de hulp van een Engelse chef, maakten de Belgische koks de maaltijden klaar in een grote tent met opgeheven wanden, waarin kookpotten en braadpannen op de volledig geopende stookoliebranders smakelijke keukengeuren

d'Armée britannique trois compagnies de contrôle de trafic routier, quatre compagnies de prévôté des lignes de communication et, ce qui nous concerne plus particulièrement, deux détachements de police d'aérodrome, le 1er détachement BAAPS formé à Gosselies le 10 avril 1945, et le 2ème détachement BAAPS formé à Uccle à la même date.

C'est donc du 31 mars au 10 avril 1945, et pour toute la durée de la guerre, que ces détachements de police d'aérodrome furent constitués et mis à la disposition de la RAF et de l'US Air Force sous la dénomination officielle de 'Belgian Auxiliary Air Police Service'. Leur formation de policiers auxiliaires attachés aux unités britanniques et américaines était organisée par sessions d'une durée de quinze jours pour une centaine d'hommes. Leur session terminée, ceux-ci étaient répartis entre les aérodromes situés dans les zones de combats.

Les BAAPS consistaient en deux détachements de volontaires de guerre de régime linguistique mixte, dont la plupart avaient été sélectionnés parmi les militaires des classes 1940 et antérieures, avec une limite d'âge de 40 ans. Le 1er BAAPS était rattaché à la 9th US Air Force et le 2ème BAAPS à la 2ème Force Aérienne Tactique de la RAF (2nd TAF). Ces volontaires portaient la tenue et les grades de la RAF, et bénéficiaient de la solde correspondant à leur grade et du même régime alimentaire que les unités américaines et britanniques dans lesquelles ils servaient. A la compagnie-école du 2ème BAAPS, un trompette sonnait le réveil à 6h du matin; la toilette se faisait dans une tente-lavoir pour les hommes de troupe, dans leur propre tente pour les sous-officiers. Le soldat M. François était leur coiffeur attitré. Aidés par un chef anglais, les cuistots belges préparaient les repas du jour dans une grande tente aux bords relevés où se trouvaient les brûleurs au mazout ouverts au maximum, et sur lesquels étaient posées les marmites et sauteuses d'où s'exhalaient d'appétissantes odeurs de cuisine; après le lever des couleurs de la RAF, un



1945  
 Brits uniform met Amerikaanse MP-band en een karabijn type M1  
 Tenue anglaise avec brassard MP américain, et carabine M1  
 (Coll. E. Van Heuverswyn)

verspreiden. Na het hijsen van de vlag van de RAF, volgde om 8.30 uur een uitgebreid 'breakfast'. Na vier jaar bezetting en ontberingen waardeerden de Belgen vooral dit Engelse ontbijt: roereieren met spek ('ham and eggs'), havermoutpap met pudding, kaas, oranje-marmelade, beboterd wit brood, thee met melk of soms koffie, en dit alles... zoveel men maar wil! Het middagmaal, om 12.30 uur bestond uit een vast menu met een soep, een dagschotel en een dessert; de rekruten verkozen de biefstuk met frietjes of de pasta die de Belgische koks soms bereidden, boven het schapenvlees met in water gekookte aardappelen en gestoofde ajuinen waaraan de Britten de voorkeur gaven. Het avondmaal, om 17.30 uur, bestond uit brood met boter en kaas of jam, opnieuw zoveel men maar wil.

De 1ste BAAPS, onder leiding van majoor Hendrickx, werd op 18 mei 1945 naar Kassei, in Duitsland, gestuurd, en verplaatste zich op 30 juni naar Bad Kissingen, waar het detachement bleef tot 19 november 1945. Daarna werd het overgebracht naar Erlangen, op 18 km van Nuremberg.

De 2de BAAPS, waartoe Sgt Jean Verwee behoorde, bevatte vier compagnieën waarvan een opleidingscompagnie. In de beginperiode werd het detachement geleid door majoor Robert Bonnevie; hij werd bijgestaan door reserve commandant Robert Van Belleghem, tweede commandant, door reserve kapitein Guillaume Lagrange en door reserve luitenant M. Keustermans. Luitenant dokter A. Allard stond in voor de medische dienst, maar werd later vervangen door onderluitenant dokter Nobels. Van de Sande, een burger van de gerechtelijke politie, die de rang van officier had, behoorde eveneens tot dezelfde staf. Hij moest nagaan of subversieve elementen, die onder de oorlog gecollaboreerd hadden met de bezetter, niet infiltreerden in de BAAPS; Verwee kent slechts één dergelijk geval.

## Herinneringen aan de opleiding van de 2de BAAPS

De leiders van de opleidingscompagnie van de politie van de RAF, geleid door wing commander Worthing en squadron leader Mason, waren ondergebracht in het Cherridreux kasteel op de hoek van de Dieweg en van de Ringlaan; naast de kamers voor de Engelsen bevatte dit kasteel eveneens kantoren en een leszaal, waarin de opleidingen van 15 dagen werden gegeven voor de oorlogsvrijwilligers en de opnieuw opgeroepen dienstplichtigen van de klasse 1941. Gedurende de vijftien opleidingsdagen verbleven deze laatste in tenten. Dit dorp bevatte tenten voor de gewone soldaten, voor de onderofficieren en voor het permanent ondergeschikte personeel. Dit geheel vormde de opleidingscompagnie, die geleid werd door reserve luitenant Armand Portois; de reserve luitenanten Bierreux, Namurois, Gras en Gasch volgden hem op. Als gehuwd man mocht Sgt Verwee elk weekend naar huis; hij woonde in Elsene, niet ver van het kamp.

copieux 'breakfast' était servi à 8.30h.

Après quatre années d'occupation et de privations, les Belges appréciaient tout particulièrement ce petit déjeuner à l'anglaise: oeufs brouillés au bacon (ham and eggs), porridge agrémenté de crème, fromage, marmelade d'orange, pain blanc beurré, thé au lait ou parfois café, le tout... à volonté ! Servi à 12.30h, le lunch consistait en un menu fixe, composé d'un potage, d'un plat du jour et d'un dessert. Les recrues appréciaient davantage le steak-frites et les pâtes préparés de temps en temps par les cuisiniers belges, au mouton assorti de pommes de terre cuites à l'eau et d'oignons étuvés, plus courant chez les Britanniques.

Le repas du soir, servi à 17.30h, était composé de tartines beurrées garnies de fromage ou de confiture, à volonté.

Le 1er BAAPS, commandé par le major Hendrickx, fut envoyé à Kassei, en Allemagne, le 18 mai 1945, et fit mouvement le 30 juin à destination de Bad-Kissingen où il demeura jusqu'au 19 novembre 1945. Il fut transféré ensuite à Erlangen, situé à 18 km de Nuremberg.

Le 2ème BAAPS, dont faisait partie le sergent Jean Verwee, comprenait quatre compagnies, dont une compagnie-école. Il était commandé, à ses débuts, par le major Robert Bonnevie; ce dernier était assisté par le commandant de réserve Robert Van Belleghem, commandant en second, le capitaine de réserve Guillaume Lagrange et le lieutenant de réserve M. Keustermans. Le service médical était assuré par le lieutenant médecin A.Allard, remplacé par la suite par le sous-lieutenant médecin Nobels. Assimilé au rang d'officier, un civil de la police judiciaire, Van de Sande, faisait aussi partie de cet état-major; il était chargé de vérifier si des éléments subversifs, ayant collaboré avec l'occupant durant la guerre, ne s'étaient pas infiltrés dans les rangs du BAAPS; selon Verwee, il n'y eut qu'un seul cas.

## Souvenirs de l'écolage au 2ème BAAPS

Situé à l'angle du Dieweg et de l'avenue Circulaire, le château dit 'de Cherridreux' abritait les dirigeants de la compagnie-école de la police de la RAF dirigée par le wing-commander Worthing et le squadron-leader Mason, sous les ordres desquels étaient placés les sous-officiers instructeurs britanniques. Outre les chambres réservées aux Anglais, le château comprenait également des bureaux et une salle de cours, car il servait de centre d'instruction pour les sessions de quinze jours durant lesquelles étaient formés les volontaires de guerre et les miliciens rappelés de la classe 1941.

Ces derniers logeaient sous tente durant les quinze jours d'écolage; ce village de toile était composé de tentes réservées aux hommes de troupe, aux sous-officiers et au personnel subalterne permanent. L'ensemble représentait la compagnie-école commandée par le lieutenant de réserve Armand Portois.



Onafhankelijk van het feit of ze actief waren in het opleidingscentrum van de 2de BAAPS of niet, mochten de Belgische en Engelse officieren logeren in het verblijf 124, Sterrenkundelaan. Het eigenlijke kamp werd geleid door warrant officer Martiny; hij was de meerdere van flight sergeant Taets die belast was met de discipline en met de algemene organisatie van het kamp ('survey of camps and duties').

Tour à tour, les lieutenants de réserve Biernaux, Namurois, Gras et Gasch lui succédèrent. Etant marié, le sergent Verwee pouvait rentrer chez lui le week-end; il habitait Ixelles, non loin du camp. Qu'ils soient ou non de passage au centre d'instruction du 2ème BAAPS, les officiers belges et anglais pouvaient loger au 124 de l'avenue de l'Astronomie. Le camp proprement dit était placé sous l'autorité du warrant officer



*Liggende schiethouding met het machinegeweer BREN*

*En position de tir couchée avec fusil mitrailleur BREN*

## De lessen

Een opleiding duurde twee weken, van maandag tot en met zaterdag, van 9 tot 12.30 uur en van 14 tot 17.30 uur. Het programma omvatte: kennis van graden en onderscheidingstekens van de verschillende geallieerde legers, algemene organisatie van de RAF en vooral van haar politie, bewapening, aanpassing van de uitrusting, bewakingsdienst, patrouilledienst, opstellen van verslagen, toegangscontrole, onderzoek van vergunningen en toelatingen, controle van inbreuken, verhoor van getuigen, m.a.w. alles wat een militaire politieagent moet kennen. Deze uitgebreide theorie, die men in slechts twee weken moest verteren en memoriseren, werd afgewisseld met praktische oefeningen: Engelse drill, manipulatie van de wapens die de RAF gebruikte, ondermeer de Stengun Smith and Wesson voor onderofficieren. Drie voormiddagen waren voorbehouden voor schietoefeningen in de nationale schietstand. De leerlingen werden naar deze oefeningen gebracht in de grijsblauwe camionetten van de RAF. De eerste zaterdagnamiddag werden spelen georganiseerd en op de tweede werden de mannen verdeeld over de verschillende eenheden. De zaterdag was ook de 'soldijdag' waarop iedereen zijn 'pay book' voorlegde aan de officier die instond voor de betalingen, om zijn soldij te ontvangen.

's Zaterdag hadden de mannen eveneens toegang tot de NAAFI (kantine) waar ze een pakket kregen met een voorraad 'Woodbine' of 'Senior-Service' sigaretten

V.G.Martiny; il était assisté du flight sergeant Werner Taets, chargé de la discipline et de l'organisation générale du camp ('survey of camp and duties').

## Les cours

Une session de cours s'étalait sur deux semaines, du lundi au samedi inclus, de 9h à 12.30h et de 14h à 17.30h. Au programme figuraient: la connaissance des grades et insignes des différentes armées alliées, l'organisation générale de la RAF et de sa police en particulier, l'armement, l'ajustage de l'équipement, le service de garde, le service de patrouille, la rédaction des rapports, le contrôle des accès, l'examen des permis et autorisations, le contrôle des infractions, l'audition des témoins, en bref, tout ce qu'un policier militaire doit savoir. Cette théorie abondante, qu'il fallait digérer et mémoriser en deux petites semaines, était entrecoupée d'exercices pratiques: drill à l'anglaise, maniement des armes en usage à la RAF, dont le Stengun Smith and Wesson pour sous-officiers. Trois matinées étaient réservées aux exercices de tir qui avaient lieu au Tir National; les élèves y étaient conduits en camionnettes gris-bleu de la RAF. Le premier samedi après-midi était réservé aux jeux, le deuxième à la répartition des hommes dans les différentes unités; le samedi était aussi le jour de la 'solde', chacun possédant un 'pay book' qu'il présentait à l'officier payeur pour toucher son dû. Le samedi également, les hommes avaient accès à la NAAFI (cantine) ou ils recevaient un colis

of 'Four Square' pijtabak, tandpasta, zeep, was, talk en een 'Milis' tube voor riemen, draagbanden en beenkappen; de officieren en de onderofficieren kregen eveneens een fles whisky of gin. Dat was allemaal perfect geregeld.

De opleidingscompagnie van de 2de BAAPS beëindigde haar opdracht op het einde van de maand augustus 1945 en verhuisde naar de kleine Duitse stad Geile ten noordoosten van Hannover, waar de 'Police Headquarters Advanced of British Air Force Occupation 1 British Liberation Army' gevestigd was. Van hieruit konden de officieren inspectiebezoeken van de "Airmen" van de drie compagnieën van de 2de BAAPS uitvoeren, die respectievelijk ingedeeld waren bij de

composé d'une provision de cigarettes 'Woodbine' ou 'Senior Service', voire de tabac pour pipe 'Four Square', de dentifrice, de savon, de cirage, de talc et d'un tube de blancot 'Milis' pour ceinturon, baudrier et guêtres. Officiers et sous-officiers recevaient également une bouteille de whisky ou de gin; tout cela était réglé comme du papier à musique.

La compagnie-école du 2ème BAAPS termina sa mission à la fin du mois d'août 1945, et fit mouvement pour la petite ville allemande de Geile au nord-est de Hanovre, où se trouvait le 'Police Headquarters Advanced of British Air Force Occupation/British Liberation Army'. G'est de là que les officiers pouvaient effectuer des visites d'inspection des 'Airmen' des trois

*WE in het opleidingscentrum te Melsbroek*

*UDA au centre d'instruction à Melsbroek*

*(Coll. E. Van Heuverswyn)*



83ste, 84ste en 85ste Wing van de 2de Tactische Luchtmacht van de RAF.

Vier maanden later werd de staf van de 2de BAAPS overgebracht naar Bad Meinberg; het volledige detachement, waarvan Sgt Verwee deel uitmaakte, keerde op 21 februari 1946 terug naar Ukkel, werd op 20 juni 1946 ingekwartierd in de kazerne 'Groenveld' in Melsbroek, en in september van hetzelfde jaar, toen het Belgische Militaire Vliegwezen opnieuw samengesteld werd, ter beschikking gesteld van de Belgische autoriteiten.

## Na de oorlog

Het niet-gedemobiliseerde personeel van de 2de BAAPS vormde de 2de compagnie luchthavenbewaking, waarvan de officieren slechts op 1 oktober 1946 werden aangesteld. Op grond van de AO's 48/54 van 25 januari 1947 en 151/47 van 5 maart 1947, werd de naam BAAPS vervangen door Politie van het Vliegwezen die het volgende omvatte:

- De Staf van de politie en de bewaking van het vliegwezen.
- Een smaldeel van de politie van het vliegwezen bestaande uit twee 'flights' van elk twee secties.

compagnies du 2ème BAAPS affectées respectivement au 83, 84 et 85ème Wings de la 2ème Force Aérienne Tactique de la RAF. Quatre mois plus tard, l'état-major du 2ème BAAPS fut transféré à Bad-Meinberg; le détachement complet, dont le sergent Verwee faisait partie, rentré à Uccle le 21 février 1946, fut cantonné à la caserne 'Groenveld' à Melsbroek le 20 juin 1946, et mis à la disposition des autorités belges en septembre de la même année, lorsque l'Aviation Militaire Beige fut reconstituée.

## Après la guerre

Le personnel non démobilisé du 2ème BAAPS constitua la 2ème compagnie de garde d'aérodrome, les officiers de cette compagnie n'étant désignés que le 1 octobre 1946. En vertu des O.G's 48/54 du 25 janvier 1947 et 151/47 du 5 mars 1947, l'appellation BAAPS fut remplacée par celle de Police de l'Aviation qui était composée de:

- L'Etat-Major de la police et garde de l'aviation.
- Une escadrille de police d'aviation composée de deux 'flights' à deux sections.

## Politie van de basissen

Op 3 juni 1949 werd de Militaire Politie en Bewaking van het Vliegwezen omgevormd tot de Defensie- en Politietroepen waarvan de **rekruten opgeleid werden in het centrum van de Kazerne Groenveld (Melsbroek)**.

Op 15 oktober 1950 werden deze eenheden gesplitst om plaats te maken voor de eigenlijke Luchthavenpolitie en voor de Eenheden voor de Luchthavenverdediging, waarvan het centrum gelegen was in het Deschamps kwartier in Evere, waar het tot 1955 gebleven is. Dit vormde de basis van de MP's, SP's en VVE's (UDA) van de Belgische Luchtmacht. Het Deschamps kwartier werd in tweeën gedeeld door een snelweg naar de luchthaven van Brussel Nationaal, met aan één zijde van de weg gebouwen van de NAVO, en aan de andere zijde het kwartier Albert I, zoals we het vandaag nog kennen (maar binnenkort uitbreiding van NAVO).

**Op 13 maart 1987 hebben de Minister van Landsverdediging en de Stafchef van de Luchtmacht, op 15de Wing Luchttransport van Melsbroek de eerste brevetten uitgedeeld van 'Air Commando'**. De VVE's worden voortaan Fuseliers of Air Commando naargelang van hun opleiding.

De val van de muur van Berlijn, het einde van de koude oorlog en de opheffing van de militaire dienstplicht zouden alles nogmaals veranderen ...alsook de recente herstructurering van het leger.

Freddy Capron

*Voor lezers die zich bijzonder interesseren voor dit onderwerp, raden wij het zeer goed gedocumenteerde werk (700 bladzijden) "Historie van de VVE-UDA" (Nederlands) aan van:*

**Eric Van Heuverswyn**  
**Nieuwpoortsesteenweg, 171**  
**8670 Oostduinkerke**

## Police des bases

Le 3 juin 1949, la Police et Garde de l'Aviation Militaire devint les TDP, c'est-à-dire les Troupes de Défense et de Police **dont les recrues étaient formées au C.1. (centre d'instruction) de la caserne Groenveld (Meisbroek)**.

Le 15 octobre 1950, les TDP furent scindées et firent place à la Police d'Aérodrome proprement dite et aux Unités de Défense d'Aérodrome (UDA) dont le C.1. était installé au Quartier Deschamps à Evere, où il resta jusqu'en 1955. Telle fut l'origine des MP's, SP's et UDA de la Force Aérienne Beige. Séparé par une route rapide à destination de l'aéroport de Bruxelles National (l'actuel boulevard Léopold 111), le Quartier Deschamps fut supprimé et remplacé, d'un côté de la route par les bâtiments de l'OTAN, et de l'autre par le Quartier Roi Albert I, tels que nous le connaissons aujourd'hui (et bientôt extension de l'OTAN).

**Le 13 mars 1987, au 15ème Wing de Transport de Meisbroek, le Ministre de la Défense Nationale et le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne distribuèrent les brevets aux premiers 'Air Commando'**. Les UDA devenaient désormais Fusiliers ou Commandos de l'Air selon leur degré de formation.

La chute du mur de Berlin, la fin de la guerre froide et la suspension du service militaire allaient encore tout changer...ainsi que la récente restructuration de l'armée.

Freddy Capron

*Pour les lecteurs particulièrement intéressés par le sujet, nous reecommandons l'ouvrage très bien documenté (700 pages) 'Historie van de VVE-UDA' (en néerlandais) de*

**Eric Van Heuverswyn**  
**Nieuwpoortsesteenweg, 171**  
**8670 Oostduinkerke**

# MILITAIRE VERBINDING BEIGIE - CONGO ... in 1956

("bulletin d'informations aéronautiques" n°3, 1956)

Het luchtvervoer in Afrika heeft een ongelooflijke ontwikkeling gekend, bijzonder na het einde van de laatste oorlog, en maakt thans definitief deel uit van de zeden van de inlandse bevolking. Hoe een zo plotse ontwikkeling te verklaren? Vooreerst zijn de waterwegen weinig talrijk, enkel bevaarbaar op weinige plaatsen, en dit slechts gedurende het regenseizoen; verder is het spoorwegnet nog weinig ontwikkeld en het baanwezen is nog in wording; ook het klimaat is een factor van die geweldige uitbreiding, gezien de weersgesteldheid in Congo veel gunstiger is dan in Europa: mist bestaat er niet en de wolkenbasis is in het algemeen hoog.

Bovendien riep de economische ontwikkeling van onze Kolonie heel

wat transport-noden in het leven, die niet konden voldaan worden te water, per spoor of langs de weg.

Om redenen die we in dit artikel niet kunnen opsommen, werd de basis van Kamina in 1948 ontworpen, en dit was het begin van een innigere samenwerking tussen de militairen van het moederland en van Congo. Van bij de aanvang af drong de noodzaak zich op, België met



# LIAISONS MILITAIRES BEIGIQUE-CONGO en 1956

("bulletin d'informations aéronautiques" n°3, 1956)

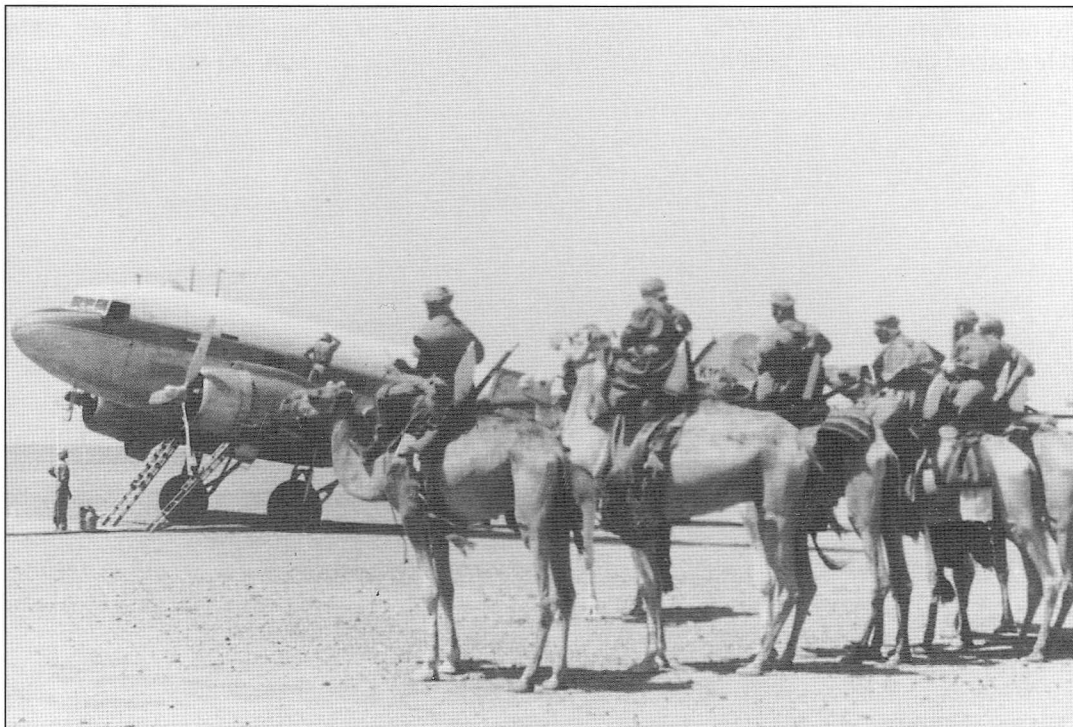
L'etransport par air a pris un essor incroyable en Afrique, surtout depuis la fin de la dernière guerre, et est entré définitivement dans les moeurs congolaises. A quoi est dû ce développement soudain? Aux voies d'eau peu nombreuses qui ne sont pas navigables, ni en toutes saisons, ni sur tout leur parcours; aux voies ferrées dont le réseau est peu développé; au réseau routier encore à l'état embryonnaire. Le facteur climatique est également une des raisons de cet immense développement, car les conditions météorologiques sont extrêmement plus favorables là-bas qu'en Europe; les brouillards y sont inexistantes et les plafonds nuageux généralement hauts.

En outre, le développement économique de notre

colonie-territoire neuf-créa des besoins en transport que la navigation maritime, le rail et la route ne pouvaient satisfaire. A des fins que nous n'analyserons pas ici, la base de Kamina fut conçue en 1948 et constitua l'amorce d'une collaboration plus étroite entre les possibilités militaires de la Métropole et du Congo; la nécessité de relier la Belgique à cette base s'est imposée dès le début, et le

de basis te verbinden, en twee jaar na de tweede wereldoorlog werd de 15de Vervoer Wing van de Belgische Luchtmacht opdracht gegeven deze militaire luchtlijn te verwezenlijken.

15ième Wing de Transport de la Force Aérienne Beige fut appelé à inaugurer cette liaison aérienne militaire deux années après la fin de la deuxième guerre mondiale.



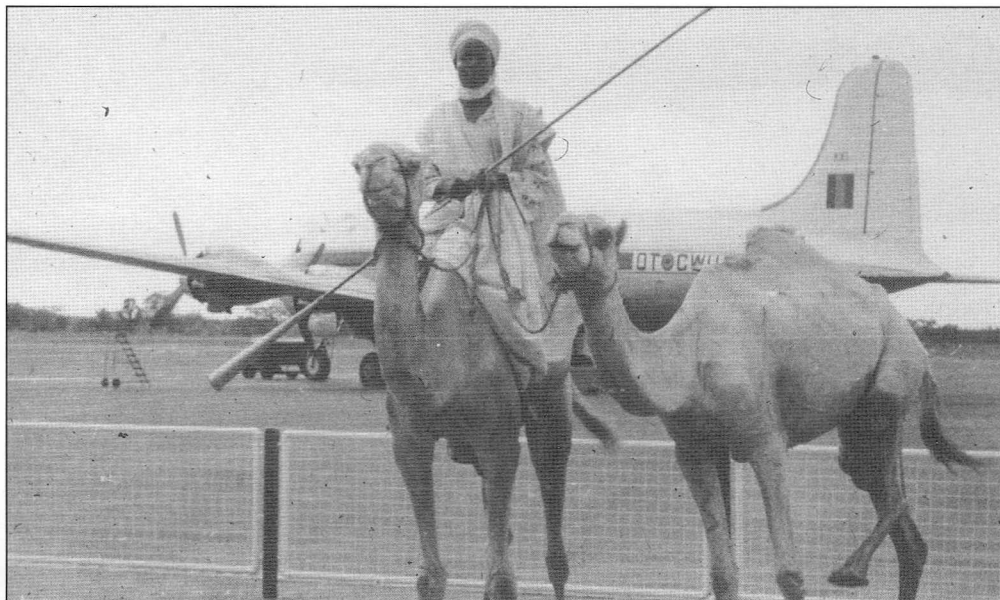
30-12-1956  
Escale à  
Aoulef (Algérie)  
Tussenlanding in  
Aoulef (Algérie)

Reeds op 26 juni 1947 werd de luchtlijn ingehuldigd door Z.K.H. de Prins Regent die de reis Brussel-Leopoldstad meemaakte. \*

De oprichting van de basis te Kamina, op de hoogvlakte van de Lomani, eiste een militaire luchtverbinding België-Congo en op 24 november van hetzelfde jaar verliet een Dakota, voorzien van de Belgische kleuren,

Le 26 juin 1947, le 15ième Wing, élargissant son champ d'action, inaugurait la ligne, en transportant SAR le Prince Régent à Léopoldville. \*

Or, à cette même époque, la création de la base métropolitaine de Kamina sur les hauts plateaux du Lomani posait la question d'une liaison aérienne militaire Belgique-Congo; le 24 novembre de la même année, un Dakota aux cocardes belges quittait Bru-



Kano  
Tussenlanding van DC4 KX1  
Escale technique du DC4  
KX1

Brussel om te gaan neerstrijken op het vliegveld, gelegen dicht bij het kleine dorpje wiens naam toen nog onbekend was, Kamina.

Algiers, Aoulef, Gao, Lagos ... De bemanning ontwaarde plots ongekende landschappen, nooit gezien stromen, steden opgetrokken uit gele klei, dorre woestijnen en uitgestrekte evenaarswouden. Ten einde de bemanning vertrouwd te maken met de navigatie op

xelles pour rejoindre l'aérodrome situé en bordure de la petite bourgade au nom alors inconnu de Kamina.

Alger, Aoulef, Gao, Lagos, ... Les équipages découvraient soudain des paysages inattendus, des fleuves jamais entrevus, des villes batiées en ocre clair, l'aride désert saharien et l'immensité de la grande forêt équatoriale. Afin de familiariser les équipages avec cette navigation à long rayon d'action, au cours de l'année



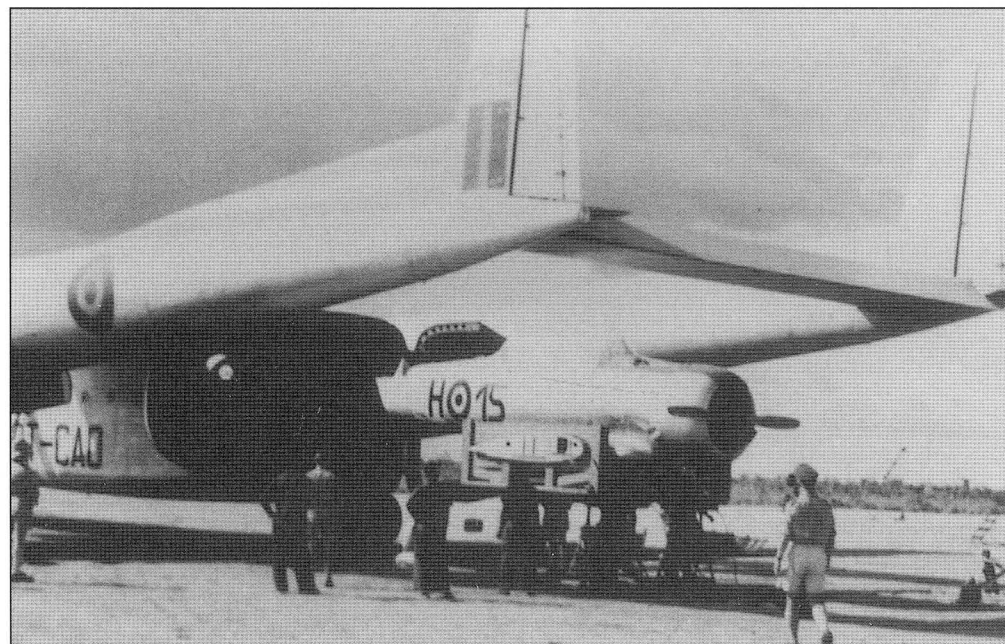
*Oxford in Congo  
Oxford au Congo*

lange afstand, werden in de loop van 1948 drie verbindingen gedaan, waarvan een met zeven navigators aan boord. Het jaar nadien werden de verbindingen drukker, daar de ontbossing van het plateau waarop de huidige basis gevestigd is, meer uitbreiding nam.

In maart 1949 werd door luitenant kolonel Mouillard, vergezeld van boord radio kapitein Bodart en van werk-

1948, trois liaisons furent effectuées, dont une, avec sept navigateurs à bord. L'année suivante, les liaisons se multiplièrent, au moment où commença le défrichage du plateau sur lequel est construite la magnifique base actuelle.

En mars 1949, le lieutenant-colonel Mouillard, accompagné d'un radio de bord, le capitaine Bodart, et d'un mécanicien, le sergent Austenne, réalisa un très bel



*Kamina,*

*Lossen van Harvard*

*Déchargement d'un  
Harvard*



Léopoldville, N'Dolo 1955 ravitaillement d'un DC3  
 Leopoldstad, N'Dolo 1955 bevoorrading van een DC3

tuigkundige sergeant Austenne een zeer merkwaardige tocht gedaan: hij vloog voor de vliegers te Kamina een klein tweemotorig toestel Airspeed Oxford over, met een autonomie van slechts drie uur, zodat de bemanning verplicht was de weg in kleine etappen af te leggen, wat zeer moeilijk was in Afrika, waar de vliegvelden op honderden kilometer afstand liggen.

Langs de weg Brussel-Lyon-Ajaccio-Tunis-Castel Benito-Bengazi-El Avern-Kairo-Wadi Halfa-Luxor-Khartoum-Kosti-Malakal (waar de Oxford op één enkele motor moest landen), streek de kleine Oxford op het vliegveld te Kamina neer zonder een enkel schrammetje.

Op 21 maart 1950 viel aan majoor vlieger Geerts de eer te beurt de meest opzienbare luchtverbinding te verwezenlijken aan boord van een schoolvliegtuig, de kleine tweedekker SV4. De reis Brussel-Kamina had een maand in beslag genomen (zie 'Dakota News' 1/96).

Tijdens de pioniersperiode hadden de vertrekken en de landingen plaats op het kleine plein dichtbij de stad Kamina, maar zodra een startbaan op het uitgestrekte vliegveld was aangelegd, kwamen de militaire Dakota's op de basis zelf neer; deze rudimentaire piste werd

exploit en allant remettre aux aviateurs de Kamina un petit appareil bimoteur Airspeed Oxford, dont l'autonomie, qui ne dépassait pas les trois heures, obligea l'équipage à voler des étapes extrêmement courtes, ce qui est très difficile en Afrique où les distances entre deux points d'atterrissage les plus rapprochés se chiffrent toujours en plusieurs centaines de kilomètres. Empruntant la route Bruxelles-Lyon-Ajaccio-Tunis-Castel Benito-Bengazi-El Avern-Le Cairé-Wadi Halfa-Luxor-Khartoum-Kosti-Malakal (ou l'Oxford dut atterrir sur un moteur).

Juba-Irumu-Stanleyville-Kabalo, ils se posèrent sur l'aérodrome de Kamina sans une égratignure.

C'est le major aviateur Geerts qui devait cependant accomplir l'exploit le plus retentissant lorsque, seul à bord d'un petit biplan d'écolage SV4, il parvint à rejoindre la base de Kamina le 21 mars 1950 (voir 'Dakota News' 1/96). Le trajet de Bruxelles à la colonie avait cependant pris un mois entier.

Ayant atterri au début, à l'époque des pionniers, sur la petite plaine à proximité de la ville de Kamina qui servait de terrain de secours et de dégagement plus que d'aérodrome véritable, les Dakota militaires purent bientôt se poser à la base même, dès qu'une piste en

ingehuldigd op 15 januari 1950.

In deze periode waren de vertrekken uit Brussel nog zeer onregelmatig, en de Dakota's hadden vijf à zes dagen nodig om ter bestemming te komen; het was maar op het ogenblik dat de Luchtmacht zich definitief te Kamina begon te vestigen, dat de vluchten regelmatig werden.



Nu werd het vervoer naar de kolonie van het militair personeel een ernstig probleem en in oktober 1950 kocht de Luchtmacht een eerste DC4 'Sky-master', die van 8 december 1950 af de militaire passagiers hun familie inbegrepen op

terre battue y fut aménagée; c'est le 15 janvier 1950 que cette piste rudimentaire fut inaugurée.

Les départs de Bruxelles étaient évidemment très irréguliers à cette époque, et les appareils Dakota prenaient de cinq à six jours pour arriver à destination. Ce n'est qu'au moment où la Force Aérienne commença à s'installer définitivement à Kamina que les vols acquirent un certain caractère de régularité; le transport du personnel militaire vers la Colonie devint bientôt un problème important, et la Force Aérienne y remédia en achetant en octobre 1950 son premier DC4 'Sky-master', qui, à partir du 8 décembre 1950, amena les passagers militaires-leurs familles aussi, au début-jusque Kamina en un jour et demi, par Tripoli, Kano et Léopoldville.

Depuis lors, bien des progrès ont été réalisés; actuellement, et ce depuis plusieurs années déjà, les appareils se posent à Kamina sur deux magnifiques pistes tangentielles en béton asphaltique, et dont une longueur de 2.700 mètres, sur les 3.800 mètres prévus, est déjà utilisable.

anderhalve dag naar Kamina bracht over Tripoli, Kano en Leo.

Sedertdien is heel wat vooruitgang geboekt; sedert enkele jaren reeds strijken de toestellen te Kamina neer op twee prachtige betonbanen, gepland voor een lengte van 3800 meter en reeds klaar tot 2700 meter. De 15de Wing van de Lucht-

macht, in oktober 1952 uitgerust met Fairchild C119, beter bekend onder de naam 'Flying Boxcar', zou wel dra haar nieuwe mogelijkheden aantonen, nu ze beschikte over een werkelijk vliegende cargo, uitgerust met twee motoren van 3500 PK ieder, en die 10 ton vracht kan vervoeren. De bemanningen maakten zich in Europa slechts gedurende enkele maanden met het toestel vertrouwd, en op 26 mei 1953 vertrok een eerste toestel uit Brussel, om drie en een halvedag later Kamina aan te doen langs de Nijlroute. Van dan af, gedurende twee jaar, verbonden de



Le 15ième Wing ayant été rééquipé, en octobre 1952, avec des Fairchild C119, mieux connus sous le nom de 'Flying Boxcar', ne tarda pas à démontrer ses possibilités nouvelles; avec un véritable cargo volant équipé de deux moteurs d'une puissance de 3.500 CV chacun, capable

d'emporter une charge utile de 10 tonnes, les équipages se familiarisèrent en Europe avec ce nouvel appareil, pendant quelques mois seulement. Le 26 mai 1953, un premier appareil





Kamina, C119G



vliegende cargo's wekelijks ons land met de kolonie; alle Harvardtoestellen van de gevorderde vliedschool werden per C119 naar Congo overgebracht, waar ze onder een tropische hemel hun proeven met succes doorstonden. Tijdens het jaar 1955 werden 55 verbindingen gedaan met DC4 en C119; de Wing vervoerde 2.350 passagiers en 650 ton vracht..

De 15<sup>de</sup> Wing van onze Luchtmacht die tot op heden 250 luchtverbindingen zonder één enkel ongeval heeft verwezenlijkt, mag prat gaan op de onbetwiste bekwaamheid van de bemanningen en op het geleverde rendement als eenheid van de Belgische Strijdkrachten.

*\*In werkelijkheid werd de OC3 K1a van de 15 Wing klaargezet in Leopoldstad Ndolo in maart 1947; hij zal de Prins-Regent vervoeren bij zijn bezoeken aan Kongo vanaf juli, terwijl de reis in België begonnen was met een vliegtuig van SABENA (28.6.47)*

Vertaling : J. Akkermans

quittait Bruxelles, cap vers le sud et empruntant la route du Nil, pour atteindre Kamina en trois jours et demi.

Depuis lors, pendant deux ans, les 'Flying Boxcar' réalisèrent la liaison hebdomadaire avec la colonie, transportant de Bruxelles à Kamina les marchandises les plus diverses; tous les appareils Harvard de l'Ecole de Pilotage Avancé furent ainsi acheminés au Congo dans le cargo des C119 qui subirent ainsi avec succès leurs essais sous conditions tropicales. Au cours de l'année 1955, 55 liaisons furent effectuées, tant en DC4 qu'en C119, et 2.350 passagers s'ajoutèrent aux 650 tonnes de fret transportées par le 15<sup>ième</sup> Wing.

Le 15<sup>ième</sup> Wing, qui a réalisé à ce jour plus de 250 liaisons Belgique-Congo sans un seul accident, peut donc s'enorgueillir à juste titre de la valeur indiscutable de ses équipages et de son rendement en tant qu'unité des Forces Armées Belges.

*\*En réalité, le OC3 K1a du 15 Wing fut 'mis en place' à Léopoldville N'Oolo en mars 1947; il transportera le Prince Régent pour ses visites au Congo à partir de juillet, le voyage au départ de la Belgique ayant été effectué par avion SABENA (28.6.47)*