



NEWS

N° 23, Juin 2003
Juni



**Evere-Melsbroek
169Wing-15Wing**



Dakota News

Sommaire

P 3 Evere... Melsbroek...
169 Wing... 15 Wing



P 14 Le 26 juin 1963 : Detmold



P 19 Lettre ouverte et sincère...

P 22 Aero commander pour le
roi Baudouin

Inhoud

Blz 3 Evere... Melsbroek...
169 Wing... 15 Wing...

Blz 14 26 juni 1963 : Detmold

Blz 19 Eerlijke open brief...

Blz 22 Aero Commander
voor koning Boudewijn

Couverture : Melsbroek-Zaventem (21-7-1996)
Omslagfoto :
Photo/foto : EUROSENSE BELFOTOP N.V.
Nerviërslaan, 54 - 1780 Wemmel
Tel: 02/460.70.00 - www.eurosense.com

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

Layout : André Janssens

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

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" : 13 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>

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

Layout : André Janssens

Druk : Boone-Roosens, Lot

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" : 13 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>

EVERE ... MELSBROEK ...

169 WING ... 15 WING

Het einde van de vijandelijkheden na de tweede wereldoorlog werd in het Europees operatietoneel bezegeld door de ondertekening van de onvoorwaardelijke kapitulatie van de Wehrmacht en het derde "Reich", op 8 mei 1945. Nochtans zullen talrijke Belgen, geïntegreerd in de Royal Air Force –maar ook in de Navy of de Army- blijven dienen onder diezelfde vlag, in afwachting van de heroprichting van het Belgisch leger. Uiteindelijk wordt, op 15 oktober 1946, een onafhankelijke Luchtmacht opgericht, dankzij de inspanningen en de overredingskracht van vastberaden mannen die de politieke wereld en het militair commando wisten te overtuigen. Lieutenant-Generaal Lucien Leboutte wordt de eerste Stafchef van onze jonge luchtmacht.

Maar, vanaf de bevrijding van ons vaderland, in september 1944, kwam een groot aantal landgenoten terug naar België, in de schoot van hun respectievelijke eenheden, zij het in de jacht, de bommenwerpers of het transport.

Zo waren er enkele Belgische piloten, navigators, mitrailleurs of mechaniekers bij de 139e Wing RAF, uitgerust met middelzware bommenwerpers B-25 Mitchell, en die vanuit Melsbroek opereerde vanaf oktober 1944.

Aan de andere kant van het Kanaal waren Belgen actief

La fin des hostilités de la deuxième guerre mondiale dans le théâtre européen est marquée par la signature de l'acte final de capitulation inconditionnelle de la Wehrmacht et du troisième Reich, le 8 mai 1945. Cependant, les nombreux Belges intégrés dans la Royal Air Force – comme d'ailleurs dans la Navy ou l'Army – continueront à servir sous les mêmes couleurs en attendant qu'une armée belge soit reconstituée, pour aboutir à la naissance d'une force aérienne indépendante le 15 octobre 1946, grâce aux efforts et à la persuasion d'hommes décidés qui parvinrent à convaincre le monde politique et le commandement militaire. Le lieutenant-général Lucien Leboutte

devient le premier chef d'état-major de notre force aérienne. Mais dès la libération de notre pays, en septembre 1944, bon nombre de compatriotes rejoignent la Belgique au sein de leurs unités respectives, qu'elles soient de chasse, de bombardement ou de transport.

C'est ainsi qu'on retrouvait quelques pilotes, navigateurs, mitrailleurs, mécaniciens dans les rangs du 139 Wing RAF, équipé de bombardiers moyens B-25 Mitchell, et qui opérât de Melsbroek à partir d'octobre 1944.

Outre-Manche, des Belges étaient actifs dans le transport aérien, comme au sein du Metropolitan Communication Squadron à Hendon ou des 187 et 525



in het luchttransport, ondermeer in de schoot van het "Metropolitan Communication Squadron" te Hendon, of in het 187e of het 525e Sqn te Membury. Het "Operations Record Book" van Hendon geeft het relaas van talrijke verbindingsvluchten naar Brussel (Evere of Melsbroek) en andere bestemmingen op het vasteland. Hiervoor werden voornamelijk DC-3, Dominie en Anson gebruikt.

De Royal Air Force had op 14 maart 1946 het vliegveld van Evere overgedragen aan de Belgische autoriteiten. Op 15 augustus 1946 begon de overplaatsing van het Belgisch detachement van het "Metropolitan Communication Squadron" van Hendon naar Haren-Evere, weldra gevolgd door andere elementen (personeel en materieel) uit Membury. Wij mogen evenmin de oudgedienden van de militaire luchtvaart (van vóór 1940) vergeten, die opnieuw in dienst getreden waren, en die "naphtalines" genoemd werden.

Dit samenvoegsel vormde de kern van wat twee jaar nadien de 15e Wing zou worden, maar toen nog de 169e Wing genoemd werd. Die bestond uit het 366e en het 367e Smaldeel, respectievelijk uitgerust met DC-3 "Dakota" en Anson, Dominie, Oxford, Proctor en Hurricane.

De militairen bezetten de infrastructuur ten zuiden van het vliegveld (aan de kant van het kerkhof van Brussel en de Bordetlaan), terwijl de uit de as herrezen burgerluchtvaart zich aan de noordzijde vestigde (aan de Avia en de Haachtse steenweg). De eerste naoorlogse SABENA vlucht landde reeds in Haren-Evere op 10 juli 1945: het was een Lodestar (O O - C A V), afkomstig van Leopoldstad.

EVERE 1914 -1944

Herinner u dat het vliegveld van Evere reeds bestond sinds 1914, toen de Duitse bezettingsstrijdkrachten er Zeppelins lieten landen. De Belgische militaire luchtvaart gebruikte Evere vanaf 20 november 1918, terwijl de eerste commerciële vlucht er landde op 12 februari 1919: het ging hier om een Farman "Goliath", komende van Parijs.

Sqn à Membury ; l' Operations Record Book de Hendon rend compte de nombreuses liaisons avec Bruxelles (Evere, Melsbroek) et d'autres destinations sur le continent ; les appareils utilisés sont principalement des DC-3, Dominie et Anson.

La Royal Air Force avait remis l'aérodrome d'Evere aux autorités belges le 14 mars 1946.

Le 15 août 1946 commençait le déplacement du flight belge du Metropolitan Communication Squadron de Hendon vers Haren-Evere, suivi bientôt d'autres éléments (personnel et matériel) de Membury. Sans oublier des anciens de l'aéronautique militaire (d'avant 1940) qui avaient repris du service et étaient surnommés les « naphtalines ».

Cet amalgame constituait le noyau de ce qui allait devenir deux ans plus tard le 15 Wing, mais s'appelait encore le 169 Wing. Il se composait des 366 et 367 squadron, équipés respectivement de DC-3 'Dakota' et de Anson, Dominie, Oxford, Proctor et Hurricane.

Les militaires occupaient l'infrastructure au sud de l'aérodrome (côté cimetière de Bruxelles et avenue Bordet), tandis que l'aviation civile renaissante opérait au nord (côté Avia et chaussée de Haacht) ; le premier vol SABENA d'après-guerre à être accueilli à Haren-Evere se situe déjà le 10 juillet 1945 lorsque s'y pose un Lodestar (OOCAV) en provenance de Léopoldville.

EVERE 1914 - 1944

Rappelons que l'aéroport d'Evere existait depuis 1914, lorsque les forces d'occupation allemandes y faisaient atterrir ses dirigeables Zeppelin. L'aviation militaire belge utilisa Evere à partir du 20 novembre 1918 ; tandis que le 12 février 1919

eut lieu le premier vol commercial lorsqu'y atterrit un Farman 'Goliath' venant de Paris.

La création de la SNÉTA, le 31 mars 1919, entraîna une expansion de plus en plus importante des activités civiles ; l'infrastructure d'Haren-Evere permettait d'accueillir d'autres compagnies telles la KLM. La flotte de la SNÉTA fut reprise par la SABENA créée le 23 mai 1923.

Parmi les événements marquants de l'histoire d'Haren-

Evere, 7-10-1944

A

Zone militaire (169 Wing)
en 1946
Militaire zone (169 Wing)
in 1946

B

Zone civile AVIA
Burgerzone AVIA

C

Chaussée de Haacht,
SABCA
Haachtsesteenweg,
SABCA

D

Avenue Bordet
Bordetlaan

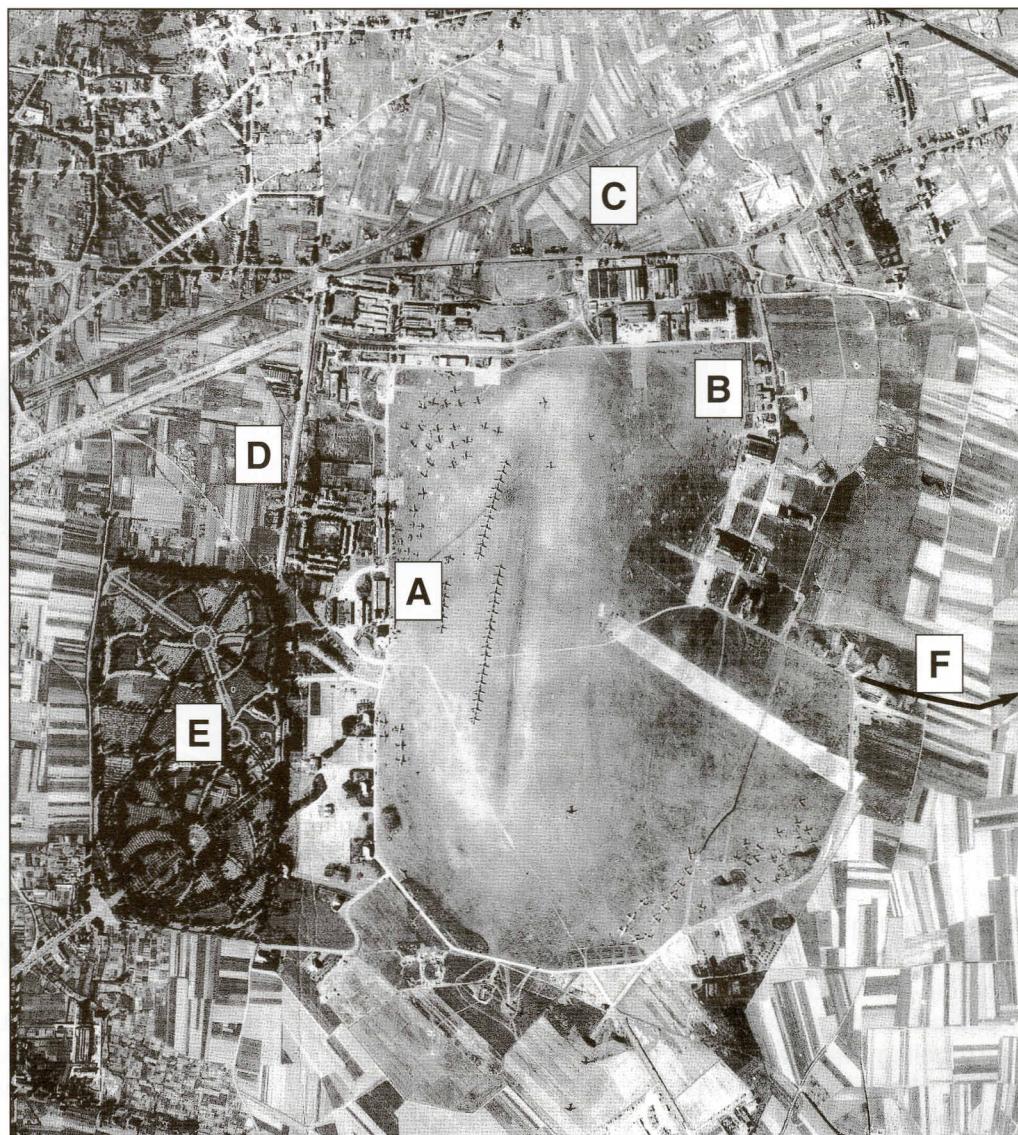
E

Cimetière de Bruxelles
Kerkhof van Brussel

F

Route de liaison avec
Melsbroek
Verbindingsweg met
Melsbroek

"Brussels Airport" (Crown
Copyright 1944/MoD)



Op 31 maart 1919 werd de SNETA opgericht, en dit leidde tot een steeds belangrijker wordende uitbreiding van de burgerlijke activiteiten, vermits de infrastructuur van Haren-Evere toeliet ook andere maatschappijen (zoals KLM) af te handelen. De vloot van de SNETA werd later overgenomen door SABENA, die op 23 mei 1923 opgericht werd.

Tussen de belangrijke gebeurtenissen uit de geschiedenis van Haren-Evere wijzen wij op de eerste verbindingsvlucht Brussel-Leopoldstad op 12 februari 1925, en de landing van de "Spirit of St. Louis", op 28 mei 1927, waarmee Charles Lindbergh een week voor-dien de Atlantische Oceaan was over gevlogen.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog beschikte de Belgische Militaire Luchtvaart in Evere over twee smaldeilen Fairey Battle en drie smaldeilen Fairey Fox. Vanaf 17 mei 1944 bezette de Luftwaffe Haren-Evere, dat aangepast werd aan de noden van de bezetter. Een nieuw vliegveld werd gebouwd in Melsbroek, en de Duitsers legden een weg aan (speciaal uitgerust voor het verplaatsen van vliegtuigen) om de twee

Evere il faut relever la première liaison aérienne Bruxelles-Léopoldville le 12 février 1925, et l'atterrissement, le 28 mai 1927, du 'Spirit of St Louis' avec lequel Charles Lindbergh avait effectué la traversée de l'Atlantique une semaine auparavant.

A l'aube de la deuxième guerre mondiale, l'Aéronautique Militaire Belge disposait à Evere de deux escadrilles de Fairey Battle et de trois escadrilles de Fairey Fox.

Occupé par la Luftwaffe dès le 17 mai 1940, Haren-Evere fut adapté aux besoins de l'occupant, et un nouvel aérodrome fut construit à Melsbroek ; une route, spécialement aménagée pour le mouvement d'avions, fut d'ailleurs tracée par les Allemands à fin de relier les deux aérodromes.

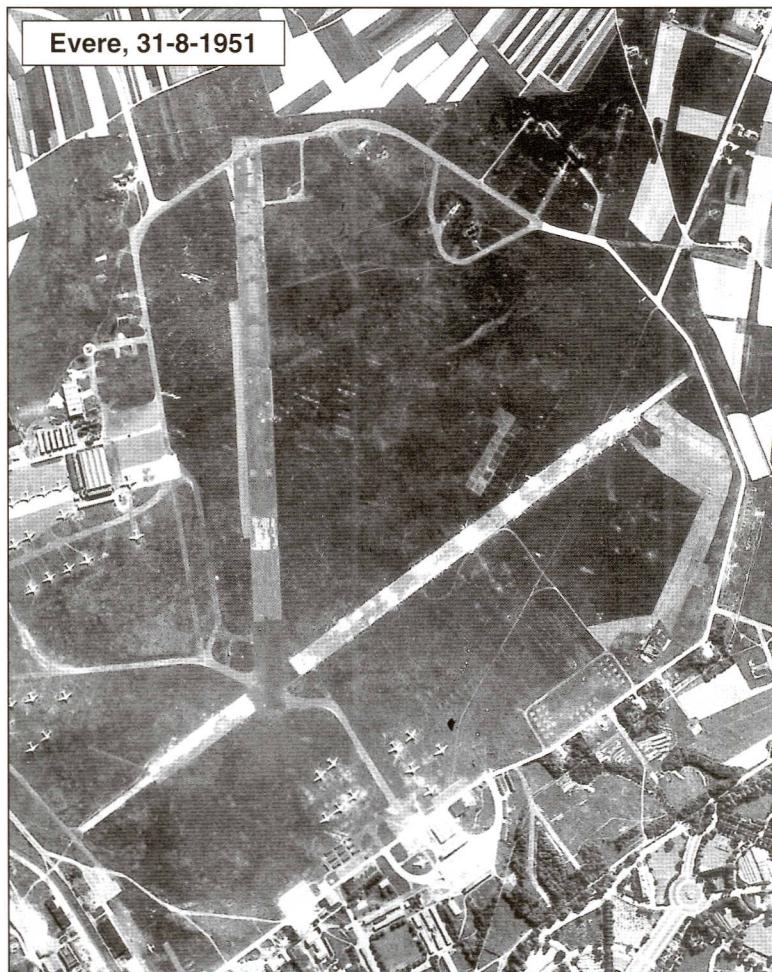
Après la libération de Bruxelles, Evere et Melsbroek sont occupés par l'aviation alliée.

vliegvelden te verbinden.

Na de bevrijding van Brussel werden Evere en Melsbroek bezet door de geallieerde luchtstrijdkrachten.

Van EVERE naar MELSBROEK

Toen Melsbroek opnieuw onder controle van de Belgische autoriteiten viel, moesten er talrijke herstellingswerken uitgevoerd worden, als gevolg van de belangrijke vernielingen tijdens de oorlog. De infrastructuur werd eveneens aangepast om toe te laten de activiteiten van Evere te verplaatsen naar Melsbroek, vermits Evere niet geschikt was voor de uitbreiding die een moderne luchthaven nodig had. Vanaf 1948, en officieel met de uurregeling van 1949, werden alle burger operaties vanuit Melsbroek uitgevoerd. Op 22 december 1948 werden de installaties van de nieuwe (burger) luchthaven van Melsbroek toegankelijk. Deze bevonden zich op "Batavia". SABENA gebruikt de nieuwe hangars Fromson (ten oosten van de luchthaven) vanaf 1949.

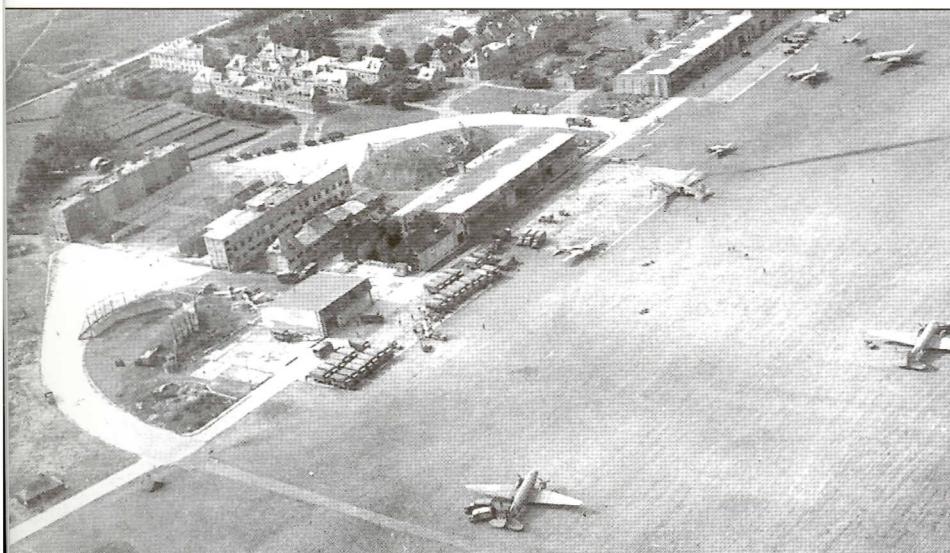


D'EVERE A MELSBROEK

Melsbroek étant à nouveau sous contrôle des autorités belges on y procéda à de nombreux travaux de réfection rendus nécessaires par les dommages importants infligés pendant la guerre. Ainsi qu'à des aménagements d'infrastructure, qui devaient permettre de déplacer les activités d'Evere à Melsbroek, Evere ne convenant pas à l'extension souhaitée pour un aéroport moderne. A partir de 1948, et officiellement avec les horaires de 1949, toutes les opérations civiles s'effectuèrent au départ de Melsbroek ; le 22 décembre 1948, les installations de la nouvelle

aérogare (civile) de Melsbroek devinrent accessibles. Elles se trouvaient au lieu-dit 'Batavia', tandis que la SABENA utilise les nouveaux hangars Fromson à l'est de l'aérogare dès 1949.

Le 1 février 1948, le 169 Wing – toujours à Evere – devient le 15ième Wing de Transport et de Communications, tandis que ses escadrilles, le 366 Sqn et le 367 Sqn, deviennent respectivement la 20ième et la

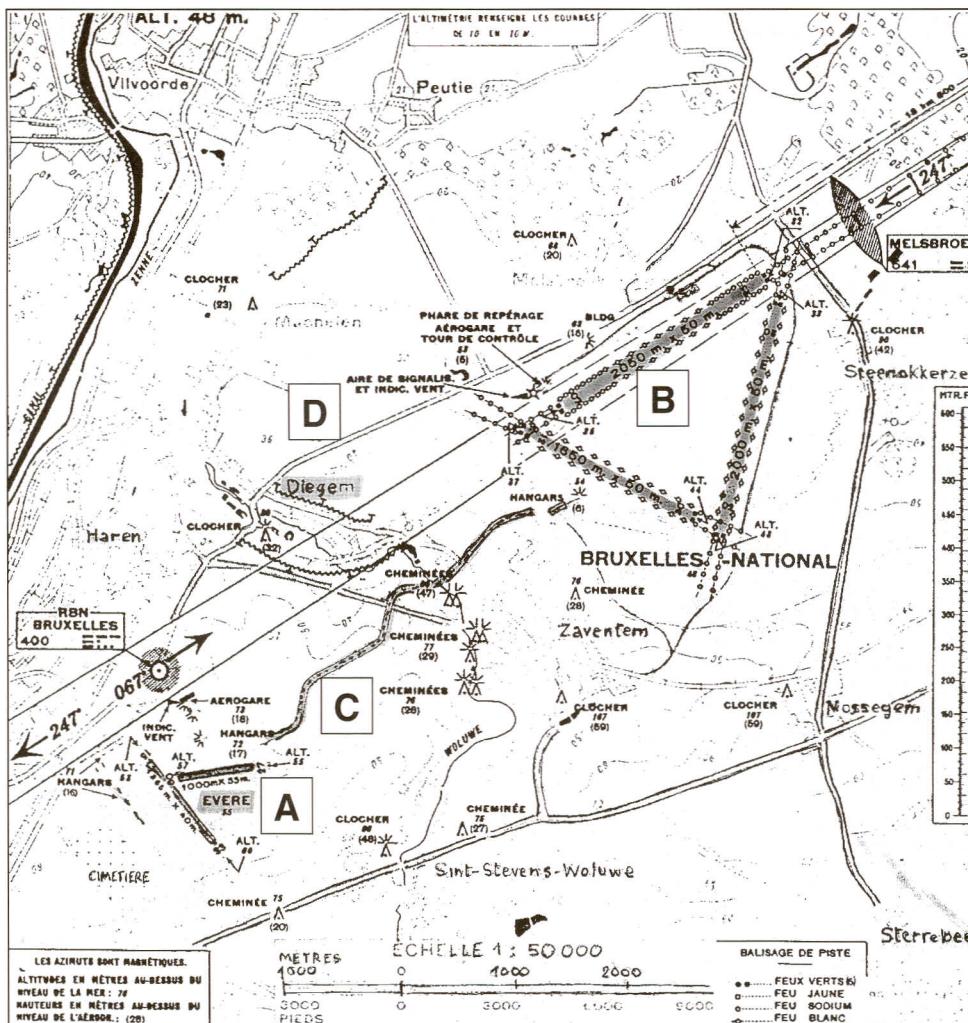


Evere, 20-9-1944, côté Avenue Bordet,
"berceau du 15 Wing"

Evere, 20-9-1944, zijde van de Bordetlaan,
"wieg van de 15 Wing"

"Brussels Airport" photo Imperial War Museum

**Carte d'atterrissage,
mai 1949**
**Landingskaart,
mei 1949**



LES AZIMUTS SONT MAGNETIQUES.
 ALTIMETRES EN MÈTRES AU-DESSUS DU
 NIVEAU DE LA MER : 74
 HAUTEURS EN MÈTRES AU-DESSUS DU
 NIVEAU DE L'AÉROPORT : (28)

FACILITÉS

Douanes, Change, Accopage, Restauration, Logement - Hangar pour quadrupèdes, Essence, Huile, Réparations, Arrangements avec les C^{es} locales.

BALISAGE :

PHARE DE REPÉRAGE : Un éclat blanc et un éclat vert; une révolution en 6 secondes.

COULOIRS D'APPROCHE : 10 feux au sodium (5 à gauche, 5 à droite), Entonnoir RAF MK II.

Piste 25 : Sur 2.000 mètres, double rangée de feux au sodium. Barres transversales à 1.600, 1.000 et 500 mètres de l'entrée de piste.

ENTRÉES DE PISTE : Feux de seuil de couleur verte.

PISTES : Plots blancs tous les 100 mètres.

Piste 25 : Les 450 derniers mètres dans chaque direction: plots jaunes.

VOIES DE CIRCULATION : Plots de couleur bleue. Panneaux de signalisation jaunes.

REMARQUES - Circulation : Interdite hors des pistes et voies. Soyez prudent en circulant. - Gardez l'écoute radio.

* 6739. INSTITUT GÉOGRAPHIQUE MILITAIRE 1948 - MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS R.V.A. CONTR. M A N ° 146 PREMIÈRE ÉDITION. MAI 1949

AIDES RADIOÉLECTRIQUES

Radiophare non directionnel
 Radiolocateur

BALISAGE DE PISTE

- FEUX VERTS (5)
- FEU JAUNE
- FEU SOUDIUM
- ◆ FEU BLANC

Indic.

•ONB•

•MM•

CONTROLE D'APPROCHE.

	Transm.	Recept.	Indic.
RT VHF	119.7 mcs	119.7 mcs	Bruxelles Approche
HF	3270 kcs	3270 kcs	Bruxelles Approche
VHF/DF	118.1 mcs	118.1 mcs	Bruxelles Homer
WT HF	3298.5 kcs	3298.5 kcs	•ONA• (secours)
MF/DF	321 kcs	322 kcs	•ONM• (percée)

CONTROLE D'AÉRODROME.

RT VHF	119.1 mcs	119.1 mcs	Bruxelles Tour
VHF	118.1 mcs	118.1 mcs	Bruxelles Tour
HF	3255 kcs	3255 kcs	Bruxelles Tour

Radio-Range

•BR• 260 kcs

Radiolocateur

•OB• 524 kcs

Goniométrie MF et VHF/DF

SBA

ILS

A

Evere-Haren

B

Melsbroek

C

**Route de liaison
Verbindingsweg**

D

**Chaussée de Haacht
Haachtsesteenweg**

Op 1 februari 1948 wordt de 169e Wing –nog steeds in Evere- omgedoopt tot 15e Vervoer- en Verbindings Wing, terwijl 366e en 367e Squadron respectievelijk 20e en 21e Smaldeel worden. Met het opdoeken van de burgerlijke diensten wordt een gedeelte van de vloot, en ook een deel van de militaire diensten, overgeplaatst naar de zone Haren (in het noorden), waar SABENA geopereerd had.

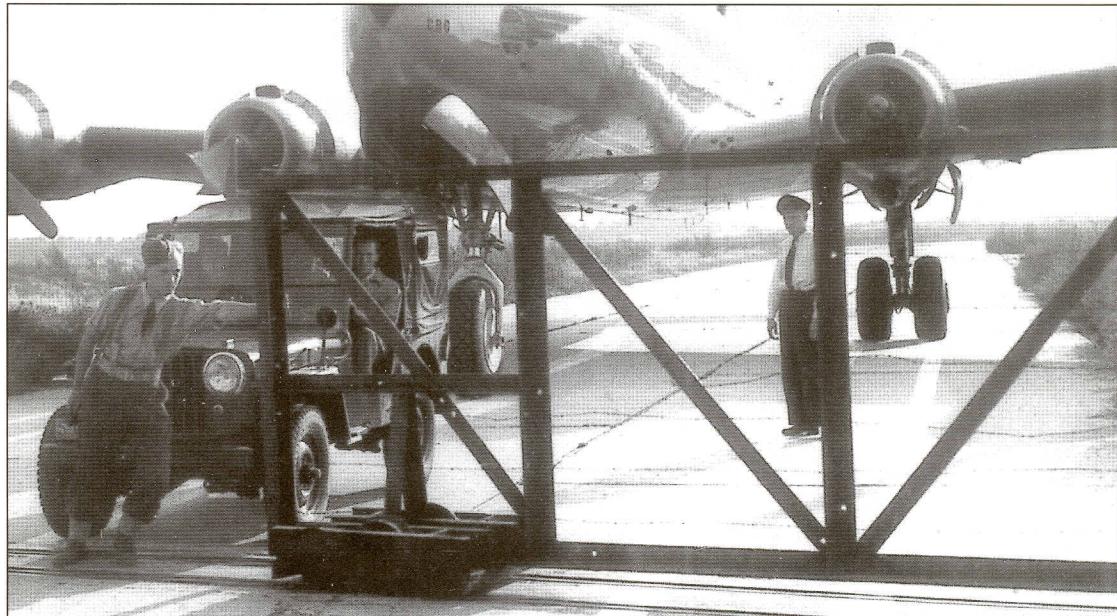
Op 12 juni 1949 werd in Haren-Evere de laatste grote internationale luchtmeeting gehouden, ter gelegenheid van de 35e verjaardag van de Belgische militaire luchtaart. Meer dan 100.000 toeschouwers kwamen er de

21^{ème} escadrille. Avec la suspension des services civils, une partie de la flotte ainsi que des servitudes militaires est déplacée vers le côté Haren (au nord), là où avait opéré la SABENA.

Le 12 juin 1949 se déroulait à Haren-Evere son dernier grand meeting aérien international, à l'occasion du 35^{ème} anniversaire de l'aviation militaire belge. Il avait rassemblé plus de 100.000 spectateurs, venus admirer SV-4, Harvard, Spitfire et Mosquito belges, mais aussi des B-29 et F-80 américains, Vampire et Meteor anglais, sans oublier les Français et les Hollandais. Au cours de l'année 1950 enfin, le 15 Wing abandon-

DC4 sur la route de liaison entre Evere et Melsbroek (1949-1950)

DC4 op de verbindingsweg tussen Evere en Melsbroek (1949-1950)



Belgische SV-4, Harvard, Spitfire en Mosquito bewonen, evanals Amerikaanse B-29 en F-80, Engelse Vampire en Meteor, maar ook Franse en Nederlandse toestellen.

nait petit à petit Haren-Evere au profit de Melsbroek, pour s'installer dans la zone des hangars Fromson. Evere avait encore été le témoin d'un dernier fait historique, le 22 juillet 1950, lorsque le DC-3 du 15 Wing,



*Melsbroek, Batavia,
27-10-1952*

Coll. G. Cassiman

In de loop van 1950 verliet de 15e Wing uiteindelijk, en geleidelijk aan, de installaties van Haren-Evere, om zich in Melsbroek, in de zone van de hangars Fromson, te komen vestigen. Evere was nog wel getuige geweest van een laatste historische gebeurtenis toen, op 22 juli 1950, een DC-3 van de 15e Wing (K16 - OT CWG) Koning Leopold III terugbracht uit Genève.

SABENA zou nog enkele jaren gebruik maken van Haren voor het onderhoud van zijn vloot, en SABCA bleef er eveneens ingeplant. Op 23 december 1954 werd de snelweg Brussel-Melsbroek ingehuldigd, die over het, op dit ogenblik in onbruik geraakte, vliegveld van Haren-Evere loopt.

immatriculé K16 – OT CWG , avait rapatrié le Roi Léopold III de Genève.

Pendant quelques années encore, la SABENA ferait usage de Haren pour la maintenance de sa flotte, la SABCA y restant également implantée. Le 23 décembre 1954 est inaugurée la route rapide Bruxelles – Melsbroek qui traverse l'aérodrome à présent désafecté d' Haren-Evere.

MELSBROEK 1939 - 1946

Devant la menace potentielle d'une invasion par nos voisins de l'est, le ministère de la défense, dès juillet

MELSBROEK 1939 – 1946

Tegenover de potentiële dreiging van een invasie door onze buren uit het oosten had het Ministerie van Landsverdediging, sinds juli 1939, duidelijk de intentie kenbaar gemaakt om terrein op te eisen om een reserve vliegveld aan te leggen in de streek Zaventem-Melsbroek. Dit was trouwens ook in veel andere streken van België gebeurd.

Zo begonnen er, vanaf september/oktober nivelleringswerken op een oppervlakte van ongeveer 140 hectaren, verspreid over Melsbroek (voornamelijk) en Zaventem, ten noorden en ten zuiden van de Loodreef. Dit terrein werd Steenokkerzeel genoemd, naar de meest nabije gemeente. Het enige landingshulpmiddel was de kerkoren! Er was immers, op het terrein, geen enkel gebouw of infrastructuur die het herkenbaar maakte als vliegveld. Op 17 januari 1940 kreeg het het nummer 13.

Op 11 mei, de dag na de Duitse invasie, strijkt een tiental Renard 31 van het 9e Verkenningsmaldeel –die de SIOUX als embleem hebben!– van Bierset neer in Steenokkerzeel.

Na enkele (weinig) zendingen vertrekken ze opnieuw,

1939, manifestait clairement son intention de réquisitionner du terrain afin d'établir un aérodrome de réserve du côté de Zaventem – Melsbroek ; cela avait d'ailleurs été le cas pour de nombreux autres sites en Belgique.

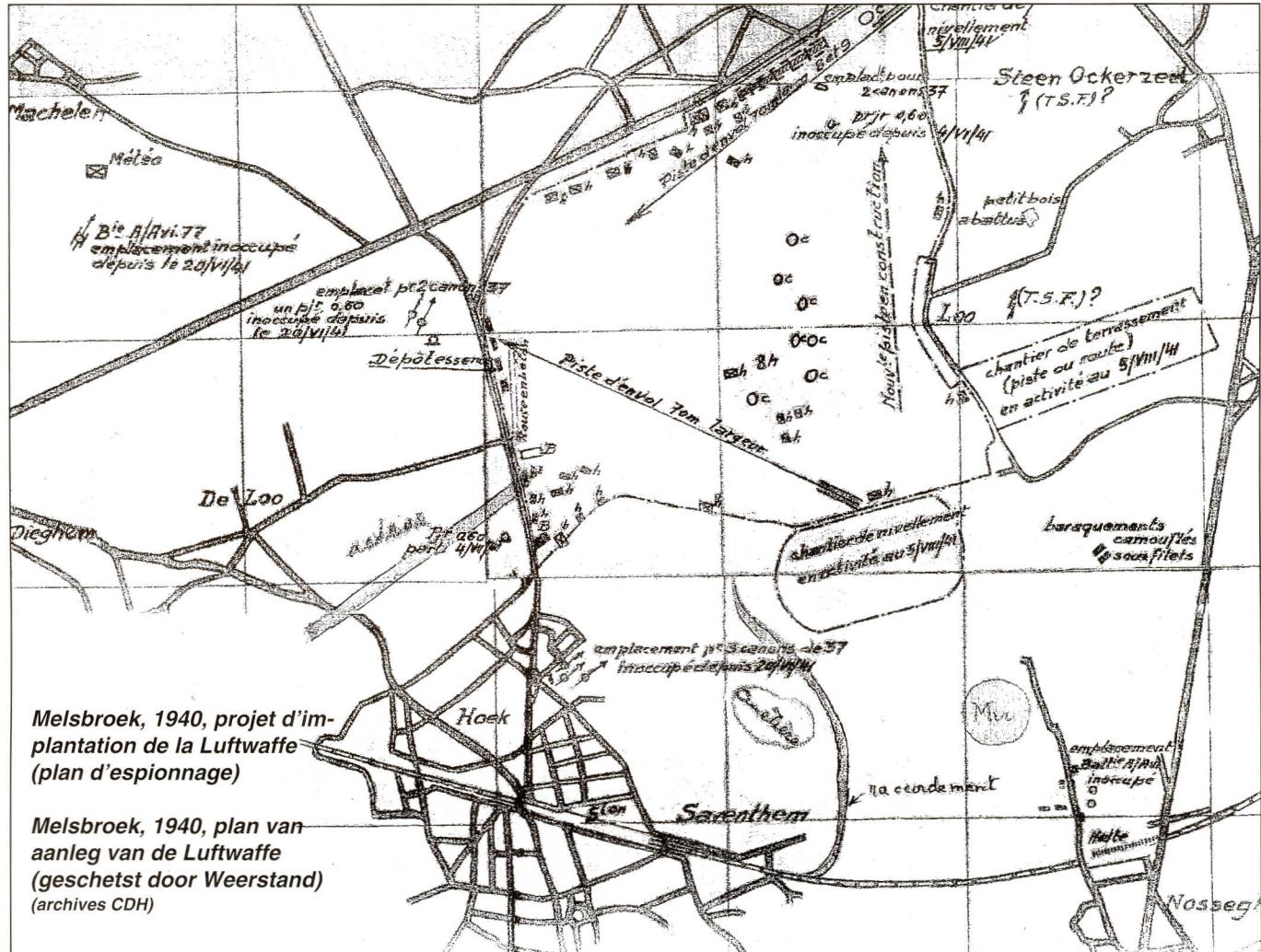
Ainsi commencèrent, à partir de septembre/octobre des travaux de nivellation d'une surface d'environ 140 hectares répartis sur Melsbroek (principalement) et Zaventem, au nord et au sud du Loodreef. Ce terrain reçut l'appellation de Steenokkerzeel, village le plus proche ; la seule aide à l'approche était le clocher de l'église ! Il n'y avait, en effet, sur le terrain, aucun bâtiment ni infrastructure permettant de l'identifier comme aérodrome. Le 17 janvier 1940 lui fut attribué le n° 13.

Le 11 mai, lendemain de l'invasion allemande, une dizaine de Renard 31 de la 9ème escadrille de reconnaissance, - dont l'emblème est le Sioux ! – se posent à Steenokkerzeel. Leur base d'origine est Bierset.

Ayant effectué quelques (peu) missions ils repartent,

cette fois pour Grimbergen – Hemixem.

La Luftwaffe occupe Melsbroek-Steenokkerzeel à partir du 17 mai 1940 ; et l'Organisation Todt reçoit comme instruction de faire du terrain de réserve un aérodrome



ditmaal naar Grimbergen-Hemiksem.

De Luftwaffe bezet Steenokkerzeel-Melsbroek vanaf 17 mei 1940, en de "Organization Todt" krijgt als opdracht van het reserve- een operationeel vliegveld te maken, vermits Haren-Evere niet voldeed voor hun grootse plannen. Zo wordt Melsbroek "Flugplatz 307". Er werden drie startbanen aangelegd, en ook hangars, barakken, een controletoren en andere stevige gebouwen. Het geheel was perfect gecamoufleerd: de Duitsers waren immers echte meesters op dit vlak.

Een spoorlijn verbond Melsbroek met de lijn Brussel – Luik – Aken, waardoor bevoorrading en afvoer van materiaal mogelijk was.

Tijdens de Duitse bezetting diende Melsbroek als uitvalsbasis van Kampfgeschwader 6 (KG 6), Lehrgeschwader 1 (LG 1), Jagdgeschwader 26 (JG 26), en Nachtgeschwader 1 (NJG 1), maar dit op niet permanente basis, gezien de vele bewegingen van deze eenheden, in functie van de evolutie van het conflict.

Gedurende enkele maanden (einde 1940 – begin 1941) namen ook Italiaanse bommenwerpers vanuit Melsbroek deel aan de Duitse oorlogsinspanning: zij maakten deel uit van de "Corpo Aero Italiano". Die deelname kunnen wij bezwaarlijk buitengewoon noemen: ze leden zware verliezen, zowel van manschappen als van materieel.

Afgezien van een gebouw (nabij de huidige inplanting van CANAC) en het geheel van het Kwartier Groenveld (daar waar uw Dakota Centrum ligt), blijft er nu uit die periode niets meer over.

Na de bevrijding van Brussel, in september

1944, nemen de Geallieerden, en meer specifiek de Royal Air Force, de controle van Melsbroek over.

Men kon er niet minder dan vijfentwintig Squadrons (Smaldelen) tellen. Sommigen onder hen (voornamelijk jagers en jager-bommenwerpers) moesten weliswaar

opérationnel, Haren-Evere ne convenait pas à la dimension de leurs plans. Melsbroek devient la 'Flugplatz 307'.

Trois pistes furent construites, ainsi que des hangars, baraques, tour de contrôle et bâtiments 'en dur'; l'ensemble était parfaitement camouflé, les Allemands étant d'ailleurs experts en la matière.

Une ligne ferroviaire reliait également Melsbroek à la ligne Bruxelles – Liège – Aachen, permettant l'approvisionnement et l'évacuation en matériel.

Pendant l'occupation allemande, Melsbroek a servi de base au Kampfgeschwader 6 (KG 6), Lehrgeschwader 1 (LG 1), Jagdgeschwader 26 (JG 26) et Nachtgeschwader 1 (NJG 1), mais de façon non permanente, étant donné les nombreux mouvements de ces unités, liés à l'évolution du conflit.

Pendant quelques mois (fin 1940, début 1941) des bombardiers italiens participèrent à l'effort de guerre allemand au départ de Melsbroek; ils faisaient partie du Corpo Aereo Italiano. On ne peut qualifier leur contribution d'exceptionnelle, et les Italiens subirent des pertes importantes en matériel et en hommes.

A part un hangar et un bâtiment (près de la position actuelle de CANAC) et l'ensemble du quartier Groenveld (là où se situe votre Centre Dakota), rien ne subsiste aujourd'hui de cette période.

Après la libération de Bruxelles, en septembre 1944, l'aérodrome de Melsbroek passe sous le contrôle des Alliés; plus précisément sous commandement de la Royal Air Force.

photo/foto RAF



Melsbroek, 6-10-1944, on distingue les cratères des bombes de bomkraters zijn duidelijk zichtbaar

A - quartier/kwartier Groenveld

B - pistes/landingsbanen

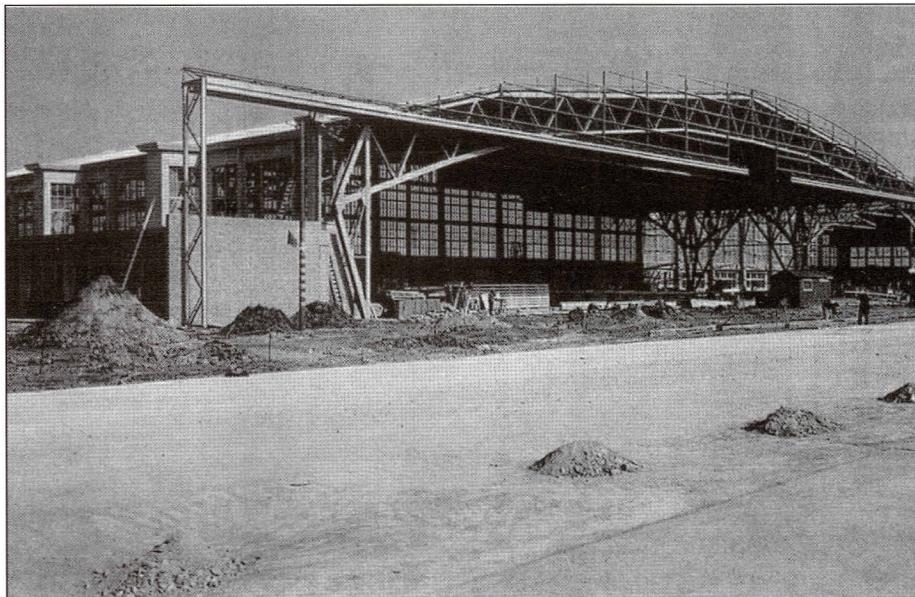
certain nombre, il est vrai, équipés de chasseurs ou chasseurs-bombardiers, devaient se déplacer après quelques semaines afin de pouvoir atteindre la ligne de front qui reculait rapidement vers l'est. Il n'en fut pas de même pour les 34 Wing de reconnaissance

On put dénombrer pas moins de vingt-cinq S q u a d r o n (escadrilles); dont un

reeds na enkele weken de basis verlaten om de frontlinie te kunnen bereiken, die snel opschoof naar het oosten. Dit was echter niet het geval voor de 34e Recce Wing (Wellington, Mosquito, Spitfire) en de 139e Medium Bombers Wing (B-25 Mitchell) die slechts uit Melsbroek vertrokken op enkele weken voor de wapenstilstand. Hun aanwezigheid en hun wapenfeiten werden reeds meermaals besproken in "Dakota News".

Wij moeten eveneens de aandacht vestigen op de regelmatige doortocht van geallieerde vliegtuigen, -jagers, bommenwerpers, transport- die, terugkerend van zending boven

(Wellington, Mosquito, Spitfire) et 139 Wing de bombardiers moyens (B-25 Mitchell) qui ne quittèrent Melsbroek que quelques semaines avant l'armistice ; leur présence et leurs activités ont été évoquées à



Melsbroek, construction hangar Herpain (Oct 51-Déc 52)

Melsbroek, bouw van hangar Herpain (Okt 51-Dec 52)

"Brussels Airport"

Duitsland, en beschadigd door vijandelijk vuur, er kwamen landen om zich te laten herstellen vòòr zij konden terugvliegen naar Engeland, of vòòr zij in het "oudijzer-park" terecht kwamen dat in het midden van het vliegveld aangelegd was!

Op 14 maart 1946 droegen de Britse militaire autoriteiten het vliegveld over aan de Belgische autoriteiten.

MELSBROEK 1946 ...

Nadat de verhuis van de 15e Wing van Haren-Evere naar Melsbroek afgerond was in 1950, veranderden belangrijke infrastructuurwerken tot op heden het uitzicht van het vliegveld, zowel aan de burger- als aan de militaire kant.

In de 15e Wing werden eerst de hangars Herpain gebouwd (beëindigd in december 1952). Hier staan sinds meerdere jaren de vliegtuigen van het 21e

plusieurs reprises dans le 'Dakota News'.

Il faut signaler également le passage fréquent d'avions alliés, - chasse, bombardement, transport –qui, revenant de mission au-dessus de l'Allemagne avec des dommages dûs à l'action ennemie, se posaient à Melsbroek,...pour réparation avant de poursuivre leur route vers l'Angleterre,...ou pour augmenter le 'parc à mitraille' qui avait été constitué au milieu de la plaine ! Le 14 mars 1946, les autorités militaires britanniques remettaient l'aérodrome aux autorités belges.

MELSBROEK 1946...

Le mouvement du 15 Wing d'Haren-Evere vers Melsbroek étant accompli en 1950, des travaux importants d'infrastructure modifièrent le paysage de l'aéroport jusqu'à nos jours, aussi bien du côté civil que militaire. En ce qui concerne le 15 Wing, il y eut tout d'abord la construction des hangars Herpain qui s'acheva en décembre 1952 ; ces hangars abritent depuis de nombreuses années les avions de la 21ème escadrille. Une autre étape importante fut l'inauguration de la



Melsbroek, 1968

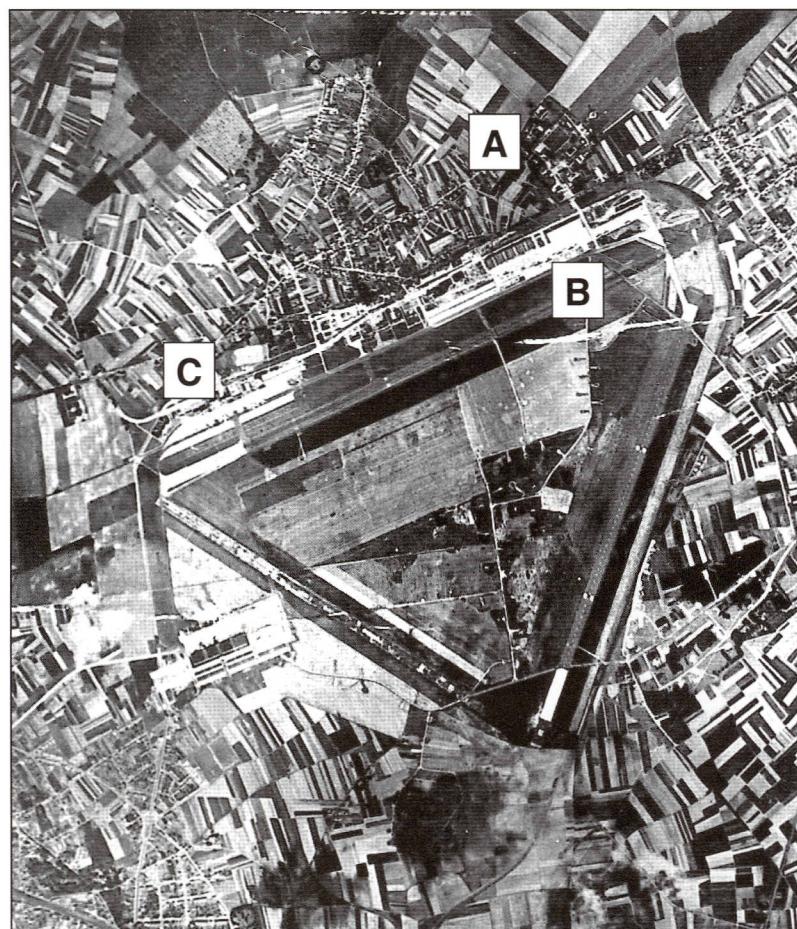
Avant-plan, Batavia, AML et 40 Squadron

Arrière-plan, hangars Fromson-Herpain

Voorgrond, Batavia, AML en 40 Squadron

Achtergrond, loodsen Fromson en Herpain

Photo/foto CEEP/ESCF



Melsbroek, 23-8-1953

A

Quartier/kwartier Groenveld

B

Zone 15 Wing

C

Batavia

nouvelle aérogare civile, le 5 juillet 1958 ; désormais on ne parlerait plus de l'aéroport de Melsbroek. Après bien des discussions ('à la Belge') concernant la dénomination de l'aérogare (Zaventem, Brussels-Zaventem, Brussels International,... ?), il fut finalement convenu de l'appeler 'Brussels National'.

Melsbroek-Batavia pouvait à présent être utilisé par le 15 Wing, ce qui fut le cas en partie ; c'est là qu'était située, pour un temps, la 40ième escadrille et ses C-119. En 1968 y fut mis en service l'AML (Aérogare Militaire Luchthaven), où arrivait le premier C-130 CH01 en juillet 1972.

Les parties non utilisées de Melsbroek-Batavia se dégradèrent petit à petit, et le 18 juin 1980, un incendie se déclara à l'étage supérieur.

A partir d'octobre 1985 débutèrent les travaux de démolition de l'ensemble, faisant place à de nouvelles infrastructures (hangars, bureaux) au service de l'aéroport.

Revenant au 15 Wing, on vit bientôt s'élever, en prolongement du Fromson, le hangar Blaton et les installations attenantes du nouvel AML, inaugurées en 1976. En 1998 fut inauguré le nouveau complexe du « Département d'Appui Aérien » de la gendarmerie

Smaldeel.

De inhuldiging van de nieuwe burgerluchthaven, op 5 juli 1958, betekende een andere belangrijke etappe: men zou immers niet langer spreken over de luchthaven van Melsbroek. Na veel discussies ("op zijn Belgisch") over de nieuwe benaming (Zaventem, Brussel-Zaventem, Brussel Internationaal, ...) werd uiteindelijk gekozen voor "Brussel Nationaal".

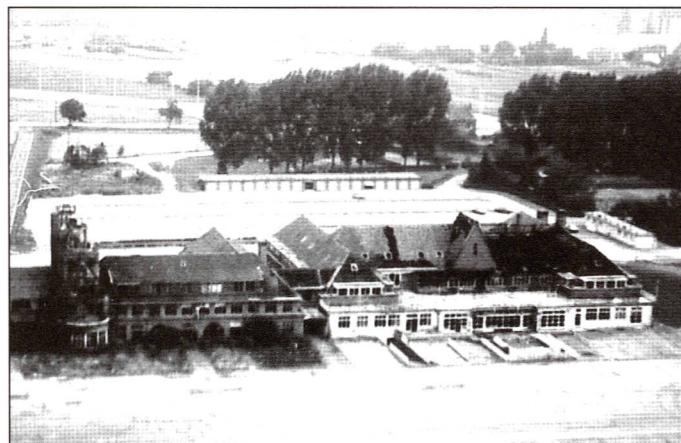
Melsbroek-Batavia kon van toen af gebruikt worden door de 15e Wing, en dat gebeurde dan ook gedeeltelijk: het 40e Smaldeel werd er, met zijn C-119, een tijdje gestationneerd, en in 1968 werd de AML (Aérogare Militaire Luchthaven) er opgericht. Het is ook daar dat de eerste C-130 (CH 01) toekwam in juli 1972.

De niet gebruikte gebouwen van Melsbroek-Batavia verkommerden echter stilaan, en op 18 juni 1980 brak er brand uit op de bovenste verdieping.

In oktober 1985 begon men met de afbraak van het complex, om plaats te maken voor de nieuwe infrastructuur (hangars en burelen), ten dienste van de luchthaven.

Melsbroek "Batavia", 19-9-72 AML
et C130 CH01 arrivé en juillet
en C130 CH01, aangekomen in juli





*Melsbroek, Batavia 12-9-1984, démolition aérogare/AML
afbraak luchthaven/AML*
photo/foto J. Van Hyfte

(aujourd'hui police fédérale). Il se situe à l'emplacement occupé auparavant par le 15 Wing, et où, jusqu'en 1992, se dressait le bloc H, qui avait encore abrité la 40ième escadrille et la section « P & F » (personnel and fret, devenu AML).

D'autres travaux « mineurs » sont à signaler depuis dix ans, tels que : aménagement du corps de garde 'Groenveld', abri munitions, infrastructure MT (moyens de transport routier), nouveau complexe Wing Ops / SAMO, etc...

In de 15e Wing bouwde men spoedig, in het verlengde van Fromson, de hangar Blaton met de aangehechte installaties van de nieuwe AML, geopend in 1976.

In 1998 werd het nieuw complex van het "Luchtsteundetachement van de Rijkswacht" (nu Federale Politie) ingehuldigd. Dit bevindt zich op een terrein dat voor dien door de 15e Wing gebruikt werd, en waar er, tot 1992, een "H-blok" stond waarin het 40e Smaldeel en de "Sectie P & F" (Passenger and Freight, de latere AML) thuis waren.

De tien laatste jaren zijn er nog andere, "kleinere" werkzaamheden het vermelden waard: aanpassing van het wachthuis "Groenveld", munitieopslagplaats, infrastructuur MT (baantransportmiddelen), nieuw Wing Ops/SAMO complex, enz. ...

Wat heeft de toekomst nog in pacht? ... Het belangrijkste is dat de 15e Wing in Melsbroek mag blijven...

Jo Huybens
Vertaling Jos Ackermans



*Melsbroek zone AML 25-5-2002
AML et/en hangar Blaton*
photo/foto J. Van Hyfte



*Melsbroek, Quartier/kwartier Groenveld, 25-5-2002
Dans la partie supérieure droite, on distingue le complexe du détachement aérien de la Police fédérale
Bovenaan rechts bemerkt men het gebouw van het luchtvaartdetachement van de Federale politie*

Que nous réserve encore l'avenir ?... L'essentiel est que le 15 Wing demeure à Melsbroek...

Jo Huybens

Sources : Guy Cassiman
Bronnen "Brussels Airport" de Frans Van Humbeek (en vente/te koop au/in DAKOTA)
CDH Evere
Centre "DAKOTA" centrum

26 Juni 1963

Die dag verloren vijf bemanningsleden en drieendertig parachutisten het leven toen de C-119 CP45 neerstortte in Detmold (Federale Republiek Duitsland), nadat het toestel geraakt was door een mortiergranaat.

Dank zij de opofferingen van de bemanning en de zelfverloochening en de heldenmoed van 1e sergeant-majoor Edmond Chabot, dispatcher aan boord van het vliegtuig, waren negen para's kunnen springen tijdens de korte periode dat het toestel nog vloog.

Die dag moest de 13e Compagnie van het 1e Bataljon parachutisten een operationele sprong uitvoeren ten voordele van de "dekkingsstrijdkrachten" in het kader van de oefening "Lance One". Ze zouden springen uit vier C-119 in de streek van Paderborn (FRD). Wij bevonden ons op de directie manœuvres van het Regt Para-Cdo, en wij waren in direkt radiocontact met de "Officier DZ" (Dropping Zone). Een C-119 van de 15e Wing had, voor de oefening, een luchtverkenning uitgevoerd, en er werd beslist dat, in geval van slechte weersomstandigheden, de vliegtuigen de para's zouden komen ontladen op de Engelse luchtmachtbasis (RAF) van Gütersloh. Van daar zouden ze per camion naar de manœuvrezone gebracht worden.

De DZ-officier laat ons weten dat de wind de toegelaten maximumsnelheid overtreft, en dat er weinig kans is dat de sprong kan uitgevoerd worden. In gezamenlijk overleg beslissen wij de piloten te vragen toch een overvlucht van de DZ te vliegen in "line astern" (de ene na de andere). De wind blijft te sterk, en de sprong wordt afgelast. De controletoren van Gütersloh neemt de toestellen over, en begint de naderingsprocedure. De naderingsas van de vliegtuigen ligt boven het schietveld van het Britse leger te Sennelager.

Op dit tijdstip moeten de echte schietoefeningen reeds beëindigd zijn, maar toch lanceert een 4"2 mortiereen-

26 Juin 1963

Ce jour-là, cinq membres d'équipage et trente-trois parachutistes perdent la vie, lorsque le C119 immatriculé CP45, touché par un obus de mortier, s'écrasait à Detmold en République Fédérale Allemande.

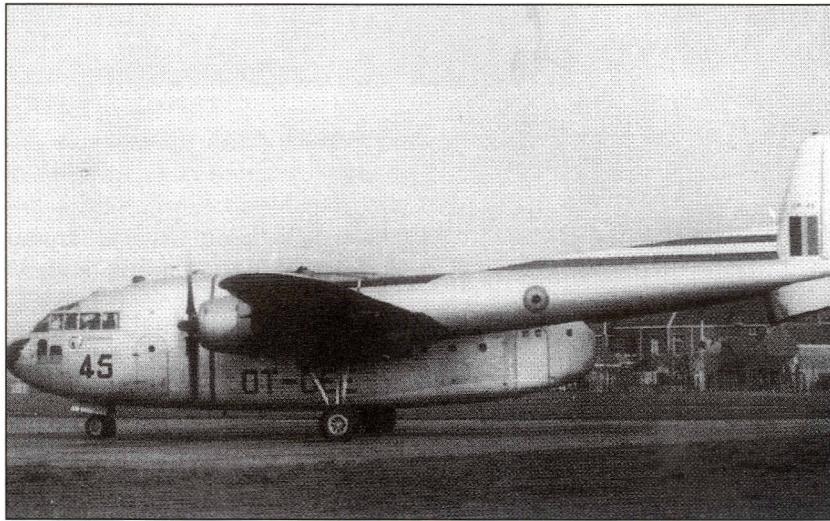
Grâce au sacrifice de l'équipage ainsi qu'à l'héroïsme et à l'abnégation du 1er sergeant-major Edmond Chabot, 'dispatcher' à bord de l'avion, neuf paras avaient pu sauter pendant les quelques instants où l'appareil était encore en vol .

Ce jour là, la 13ième compagnie du 1er bataillon de parachutistes devait effectuer un saut opérationnel en parachute dans le cadre de l'exercice 'Lance One' au profit des 'Forces de Couverture'. Celui-ci devait s'effectuer à partir de quatre C119, dans la région de Paderborn (RFA). Nous nous trouvions à la direction de manœuvre du Regt Para-Cdo , et nous étions en liaison radio directe avec l'officier DZ (Dropping Zone, zone de largage). Une reconnaissance aérienne préalable à l'exercice avait été executée avec un C119 du 15ième Wing, et il avait été décidé qu'en cas de mauvaises conditions météo, les avions viendraient déposer les parachutistes sur la base aérienne anglaise (RAF) de Gütersloh. De là, des camions les conduiraient vers la zone de manœuvre.

L'officier DZ nous signale que le vent dépasse la limite autorisée et qu'il y a peu de chance que le saut puisse avoir lieu ; de commun accord nous décidons alors de demander aux pilotes de faire un passage en 'line astern' (file indi-

enne) au-dessus de la DZ. Le vent ne faiblit pas et le saut est annulé ; la tour de contrôle de Gütersloh prend les avions en charge et entame la procédure d'atterrisage.

L'axe d'approche des avions passe au-dessus du champ de tir de l'armée britannique de Sennelager; à cette heure les exercices réels doivent normalement



Coll. S. Verbeeck

heid nog enkele obussen. Zo wordt een C-119 getroffen door een projectiel, ter hoogte van de brandstoftank in de rechtervleugel van het toestel.

Het toestel vliegt in brand, maar de bemanning kan het toch gedurende enkele minuten in stabiele toestand houden. Dank zij de koelbloedigheid en de opofferingsgesprekken van de bemanning, en de snelle reactie van de "dispatchers", kunnen negen parachutisten uit de C-119 springen, voordat die brandend neerstort. Een van de geredden, Collard, die zich wegens tijdsgebrek niet had kunnen aanhaken, kan zich toch redden door zijn "ventral chute" te openen".

René Coucke
Para
Ere-LtKol

Wie kan ons, beter dan een van de overlevenden, de dramatische momenten beschrijven die hij meegemaakt heeft in het vliegtuig bij dit tragisch ongeluk ? Hier volgt wat Marc Crabs zich ervan herinnert.

"Woensdag 26 juni 1963

Vier C-119 vliegen boven Duitsland met para's die gaan deelnemen aan het manoeuvre "LANCE ONE". Ik ben aan boord van de CP-45, met kolonel Kreps als boordcommandant, en sergeant-majoor Chabot als chef-dispatcher.

Men heeft ons zopas verteld dat we niet zullen springen: de wind waait immers aan 27 knopen. Ik ben erg teleurgesteld, vermits wij dus zullen landen, in camions zullen moeten stijgen, enz.

Wij moeten onze veiligheidsgordels aangespen, want het vliegtuig gaat de naderingsprocedure voor de landing uitvoeren.

Wij zitten allemaal neer, wanneer ik een "POUF" hoor...

Ik zit op de derde stoel aan stuurboordzijde. Door een van de raampjes zie ik dat de stuurboordmotor in vuur staat. Ik weet dat vliegtuigen uitgerust zijn om dergelijke motorbranden te blussen, en dat wij eventueel op één motor kunnen verder vliegen.

Maar het vuur dooft niet uit. Integendeel, het neemt steeds vlugger uitbreiding, en na nauwelijks enkele seconden reiken de vlammen verder dan de staart van het vliegtuig.

Ondertussen probeert de dispatcher Chabot, die zich rekenschap geeft van de toestand, de deur te openen, maar tevergeefs, ondanks de hulp van de andere dispatchers, die hem allemaal komen helpen. De zeer lange seconden tikken traag verder, en de bakboordzijde krijgt bevel zich aan te haken.

Ik besef dat elke seconde kostbaarder wordt, de hitte van de romp wordt ondraaglijk, en toch sta ik met mijn gezicht naar de romp gericht, om zo mijn parachute af te schermen van de hitte. Die parachute, en een dosis

être terminés, mais une unité de mortiers 4"2 lance encore quelques obus, et c'est alors qu'un des C119 est touché par un projectile à hauteur du réservoir situé dans l'aile droite de l'avion.

L'avion prend feu, l'équipage parvient à maintenir l'appareil dans une position stable pendant quelques minutes ; grâce au sang-froid et au sacrifice de l'équipage, et à l'action rapide des 'dispatchers', neuf parachutistes parviennent à sauter du C119 avant que celui-ci ne vienne s'écraser en flammes. Un des rescapés, qui n'avait pas eu le temps de s'accrocher, sera sauvé en ouvrant son parachute ventral ; il s'agit de Collard. »

René Coucke
Para
Lt Col Hre

Qui mieux qu'un de ces survivants pourrait nous relater l'expérience dramatique qu'il a vécue dans l'avion pendant ce tragique accident ? Voici donc le souvenir qu'en conserve Marc Crabs.

« Mercredi 26 juin 1963.

Quatre C119 survolent l'Allemagne avec des paras qui vont participer à la manœuvre 'Lance One' ; je suis dans l'avion CP45 piloté par le colonel Kreps, le chef des 'dispatchers' est le sergent-major Chabot.

Nous venons d'apprendre que nous n'allons pas sauter, la force du vent est 27 noeuds ; je suis déçu, nous allons atterrir, être embarqués dans des camions. Nous recevons l'ordre d'attacher nos ceintures car l'avion va entamer la procédure d'approche pour atterrir ; nous sommes tous assis. Tout à coup j'entends un 'pouf' ; je suis assis sur le troisième siège 'starboard' (à droite), je regarde par un des hublots et constate que le moteur droit est en feu. Je sais que les avions disposent d'un système d'extinction d'un feu moteur, et qu'ils peuvent voler sur un moteur. Le feu ne s'éteint pas, au contraire il s'amplifie très vite, et en quelques secondes à peine les flammes dépassent la queue de l'avion . Entre-temps le dispatcher Chabot, qui s'était rendu compte de la situation, essayait d'ouvrir la porte mais n'y parvient pas ; il reçoit l'aide des autres dispatchers, je crois de tous. Les secondes passent, très longues ; le stick 'port' (gauche) a reçu l'ordre de s'accrocher. Je réalise que les secondes deviennent de plus en plus précieuses, je suis debout, la chaleur de la carlingue est épouvantable; je fais face à la carlingue pour protéger mon parachute de la chaleur. Le parachute et la chance sont mes derniers espoirs de survie. Les rivets qui fixent les tôles de la carlingue éclatent et tombent sur le plancher.

Entre-temps la porte a été ouverte et le 'Go' est donné sur-le-champ ; je lance un regard vers le fond de l'avion pour voir où se trouve mon meilleur copain Jo ; je crois qu'il est du côté 'port', mais à part les reflets rouges des flammes, je ne le vois pas. Les premiers



geluk, vormen mijn laatste hoop op overleving.
De klinknagels die de beplating van de romp vasthechten springen los, en vallen op de vloer.

Eindelijk wordt de deur geopend, en onmiddellijk krijgen wij de "GO".

Ik werp een blik naar de staart van het vliegtuig om te zien waar mijn beste vriend Jo zich bevindt. Ik denk dat hij aan bakboord zit, maar kan hem niet zien: alleen de rode weerschijn van de vlammen.

De eersten zijn reeds uitgesprongen, en ik sta nog steeds recht, maar nu evenwijdig met de romp. De "stick" volgt echter niet. Roger is blijkbaar gevallen over een "chest-bag", die normalerwijze moet vastgehecht zijn aan de parachute, en niet zo maar op de vloer zou mogen rondslingerken.

De stick stopt,...niemand springt nog uit,... ik bekijk Chabot,... hij geeft het bevel tot springen...

Ik verwacht dat de eersten van stuurboord zich "aan-haken", maar er gebeurt niets...de bakboordzijde op mijn hoogte is vrij ... het vliegtuig begint over te hellen...ik kijk naar Chabot die ons met weidse gebaren gebiedt te springen... ik besef dat de tijd nog kostbaarder wordt, draai mij om en schreeuw naar mijn ploeg dat wij gaan springen...

Ik storm naar de deur ... het is moeilijk, ik struikel ook, en ik moet opnieuw zien recht te geraken...al lopend mis ik mijn eerste en tweede poging om mij aan te haken...gelukkig: "derde keer, goeie keer", ik ben in de deur... ik spring.

Ik voel de vrije lucht...dat ogenblik kon of kan ik nog onmogelijk beschrijven.

Mijn kin op mijn borst, mijn helm voor mijn ogen: ik zie geen steek voor mij.

Ik slaag er niet in mijn lijnen vast te grijpen om ze te "detwisten": de "twist" is te erg.

Dus moet ik wachten, en terwijl ik rondtol zie ik, langs



ont déjà sauté , je suis toujours debout mais latéral à la carlingue, et le stick ne suit plus. Roger est probablement tombé sur un 'chest-bag'; en temps normal ceux-ci sont accrochés aux parachutes et ne se trouvent pas sur le sol. Le stick s'arrête, plus personne ne sort, je regarde Chabot, son bras fait un grand geste pour que l'on saute, les secondes sont encore plus précieuses, je le sais, je me retourne et je lance à mon équipe : 'on saute !'

Je me lance vers la porte, ce n'est pas facile, je trébuche également et je dois grimper, je

Je sens l'air, je ne peux plus ou ne sais plus décrire ce moment-là ; j'ai le menton sur la poitrine, le casque devant mes yeux, je ne vois rien devant moi. Je ne parviens pas à saisir mes suspentes pour 'detwister' (démêler), le twist est trop serré. Je dois attendre, et c'est pendant que je tourne que je vois, par le côté de mon casque, tomber une partie de la queue de l'avion. Je parviens à saisir mes suspentes, je tire, je redresse mon casque et je fais mes 360°; je ne vois personne, je suis seul, j'ai une drôle d'impression, je vois l'avion écrasé au sol, ou plutôt une grosse fumée noire.

Malgré le temps qui s'est écoulé, je suis encore très haut dans les airs, et je regarde le sol. ; je suis soulagé de voir encore d'autres parachutes au sol dont un dans un arbre, et déçu d'en voir si peu. Je me rapproche du sol et constate que je me dirige droit vers les débris de l'avion, je tire sur mes suspentes latérales droites pour dévier vers la droite ; j'atterris effectivement du côté

de zijkant van mijn helm, een stuk van de staart van het vliegtuig naar beneden vallen.

Ik slaag er eindelijk in mijn koorden vast te krijgen, en mij te stabiliseren. Ik zet mijn helm goed en doe mijn 360°.... Ik zie niemand, ik ben alleen, en ervaar een zeer vreemd gevoel. Ik zie het vliegtuig dat neergestort is, of liever, slechts een zeer dikke, zwarte rookkolom. Ik bengel nog hoog in de lucht, ondanks de tijd die reeds verlopen is, en kijk naar de grond. Tot mijn opluchting zie ik er nog andere parachutes. Eén hangt er in een boom. ... Er zijn er echter veel te weinig...

Ik nader de grond, en stel vast dat ik recht naar het vliegtuigwrak afdrijf... ik trek aan mijn rechtse koorden om naar die kant af te wijken.

Ik land inderdaad probleemloos aan de rechter kant,... mijn parachute sleurt mij op mijn buik mee,... ik trek aan mijn onderste lijnen...

Een jeep nadert, en men komt mij helpen om mijn parachute te strijken.

Wat later bevinden wij, de negen overlevenden, ons allemaal samen in een slaapzaal.

Het op papier zetten van deze enkele herinneringen heeft bij mij zeer sterke emoties losgeweekt, ondanks de 38 jaren die verstrekken zijn sinds dit ongelukkig voorval.

19/11/2001
Marc Crabs



Edmond Chabot

droit sans problèmes, mon parachute m'entraîne, je suis sur le ventre, je tire mes suspentes inférieures. Une jeep s'approche et on vient m'aider à rabattre mon parachute.

Quelques instants plus tard, nous nous retrouvons dans un dortoir; nous sommes neuf rescapés.

Ces quelques lignes m'ont coûté des émotions fortes malgré les trente-huit ans qui nous séparent de ce malheureux accident. »

19/11/2001
Marc Crabs



27-6-1963.
Les neuf rescapés sont rentrés en DC3 à Bruxelles
Met een DC3 worden de negen overlevenden teruggebracht naar Brussel

Dakota News

De bemanning van de C-119 bestond uit volgende vijf leden:

Luitenant-Kolonel Vlieger Herman Kreps, piloot
Adjudant 1e klas Vlieger Jacques Quets, boordradio
Adjudant Vlieger Hendrik Vermeesen, piloot
Adjudant Vlieger Jozef Vuegen, navigator
1e sergeant-Majoor Vlieger Gilbert Zwaenepoel, boordwerktenkundige



Herman Kreps



Hendrik Vermeesen



Jozef Vuegen



Gilbert Zwaenepoel



Jacques Quets

Luitenant Kolonel Kreps had tijdens de tweede wereldoorlog bij de Royal Air Force gediend, en was er vereerd geworden met het DFC (« Distinguished Flying Cross »), terwijl Edmond Chabot deel uit maakte van een Britse parachutisten eenheid.

Van zodra de details van het ongeluk bekend waren begaf M. Segers, Minister van Landsverdediging, zich naar de plaats van het onheil.

Hunne Koninklijke Hoogheden, Koning Boudewijn en Koningin Fabiola kwamen, evenals talrijke burgerlijke en militaire overheden, de stoffelijke resten groeten in de rouwkapel, opgericht in een hangar van Melsbroek, waar de begrafenisplechtigheid plaats greep op 2 juli.

Een DC-3 Dakota van de 15e Wing had de negen overlevenden terug gevlogen naar Melsbroek.

HERDENKING

Elk jaar wordt de herinnering van de slachtoffers geëerd ter gelegenheid van een plechtigheid op het ereperk dat ter hunner nagedachtenis werd opgericht in Schaffen; de stoffelijke resten van een en twintig para's rusten er.

Dit jaar, bij de veertigste verjaardag van dit drama, werden er speciale herdenkingsplechtigheden gehouden in Schaffen en Fosses (ten Zuiden van Namen), vanwaar Edmond Chabot afkomstig is.

Jo Huybens

Vertaling : Jos Ackermans

L'équipage du C119 était composé de cinq membres :

Lieutenant-colonel aviateur Herman Kreps, pilote
Adjudant de 1ère classe aviateur Jacques Quets, radio
Adjudant aviateur Hendrik Vermeesen, pilote
Adjudant aviateur Jozef Vuegen, navigateur
1er sergent-major aviateur Gilbert Zwaenepoel, mécanicien de bord



COMMEMORATION

Chaque année la mémoire des victimes est honorée à l'occasion d'une cérémonie à l'emplacement où une pelouse d'honneur leur a été dédiée à Schaffen ; les corps de vingt et un paras y reposent. Cette année, quarantième anniversaire du drame, des commémorations particulières se sont déroulées à Schaffen et à Fosses (sud de Namur), d'où est originaire Edmond Chabot.

Fosses, 22-3-2003

Jo Huybens

EERLIJKE OPEN BRIEF VAN EEN VRIJWILLIGER 1950

Met oog op de spontaneïté van de brief die ons geschreven werd en die ons verwijt (niet zo fel, maar terecht) dat wij zo weinig aandacht besteden aan de oudgedienden en de daden van degenen die in de schaduw bleven tijdens hun dienst in de 15 Wing, leek het ons eerlijk hem integraal af te drukken.

Hij verbindt natuurlijk slechts zijn auteur, die wij bedanken en van wie wij hopen meer nieuws te ontvangen, terwijl wij er ons terzelfdertijd toe verbinden een inspanning te doen in de gewenste richting, voor zover wij over "stof" beschikken.

Jo Huybens

van Eduard WELLENS

« Mechelen, 30.03.2003

Geachte Kolonel,

Alhoewel ik maar vier jaar (1950-1954) bij de 15e Wing verbleven heb, is er op deze korte periode heel wat te doen geweest, zowel te Evere als daarna op Melsbroek.

De toenertijd economische crisis, met hoge werkloosheid, heeft vele jonge mannen zoals ik, als vrijwilliger dienst doen nemen bij het leger. Later heeft men dat nog eens overgedaan met de zogenoemde NATO vrijwilligers, die net zoals wij niet direct met open armen werden ontvangen bij de, toen meestal franstalige, beroepsmilitairen. Maar om de situatie thuis en daarbuiten op te klaren was in de meeste gevallen 'dienst nemen' de gedroomde oplossing om als jonge man een zelfstandig leven op te bouwen.

Ik heb nooit spijt gehad van

LETTRE OUVERTE ET SINCERE D'UN VOLONTAIRE 1950

Devant la spontanéité de la lettre qui nous fut envoyée, et qui nous reproche (si peu, mais sans doute à juste raison) la moindre part que nous consacrons aux anciens et faits de ceux restés dans l'ombre au cours de leur temps de service au 15 Wing, il nous a semblé honnête de la reproduire intégralement.

Elle n'engage, bien évidemment, que son auteur, que nous remercions, et dont nous espérons d'autres 'nouvelles', en nous engageant par la même occasion de faire un effort dans le sens désiré, pour autant que nous disposions de 'matière'.

Jo Huybens

de Eduard WELLENS

« Mechelen, 30.03.2003

Mon Colonel,

Quoique n'ayant passé que quatre ans (1950-1954) au 15^e Wing, il y eut beaucoup à faire pendant cette courte période, aussi bien à Evere qu'ensuite à Melsbroek.



Radio Electricien Eduard Wellens
Radio Elektricien

La crise économique de l'époque, avec un taux de chômage élevé, a encouragé beaucoup de jeunes gens comme moi à 'prendre du service volontaire' à l'armée. Cette possibilité se représenta plus tard avec les volontaires OTAN, qui comme nous, n'étaient pas d'emblée accueillis les bras ouverts par une majorité de fait de personnel d'active francophone. Mais pour améliorer la situation familiale et en dehors, le fait de 'prendre du service' s'avérait, dans la plupart des cas, la solution de rêve pour un jeune homme envisageant une vie indépendante.



**Melsbroek 1951:52
Hangar Fromson
USAF Mats (Military Air Transport Service)
Lockheed C-121 (Constellation)**

deze beslissing omdat de luchtmacht mij bijzonder aantrok, niet in het minst omdat onze oversten (dikwijls nog jonge oorlogsvrijwilligers) meer oog hadden voor de gewone werkman inzake onderhoud en herstelling van hun 'kisten', dan de strikt militaire omgangsvormen tussen 'hoog en laag'.

Ook politiek, was dit toch een woelige bladzijde uit de geschiedenis met ook, jawel, stakingen en zelfs oproer, in verband met de Koningskwestie, ook in de 15e Wing.

Mijn commandant vlieger Lintermans stond net zoals wij bij de erewacht bij de terugkeer van onze Koning *, wat een onuitwisbare herinnering heeft achtergelaten. Dit alles, en nog veel meer, kan ik daarover vertellen, maar ik begrijp wel dat uw tijdschrift daarvoor niet gemaakt is.

Het spijt me dus een beetje dat er veel over de 'historische' en 'heldhaftige' perikelen van het vliegend personeel ter sprake komt, maar over ons in veel mindere mate.

Als klein korporaaltje van de grote 15e Wing kan ik u alleen maar zeggen dat wij toen nogal wat te verduren

Jamais je n'ai regretté cette décision, étant particulièrement attiré par la force aérienne, en grande partie parce que nos supérieurs (souvent des jeunes volontaires de guerre) se préoccupaient davantage du 'simple ouvrier' concernant l'entretien et la réparation des avions, que des strictes formes de rapport entre 'supérieurs et inférieurs'.

Sur le plan politique, nous vivions également une page perturbée de notre histoire, avec ses grèves et même ses manifestations de révolte, en relation avec la question royale, perceptible aussi au 15^e Wing.

Mon commandant aviateur Lintermans faisait partie comme nous de la garde d'honneur au retour du Roi *, ce qui laissé un souvenir impérissable. A part ces choses, je peux encore vous en rapporter d'autres, mais je comprends qu' elles n'aient pas leur place dans votre magazine.

Je regrette donc quelque peu qu'il soit beaucoup question de faits 'historiques' et 'héroïques' du personnel navigant, mais beaucoup moins à notre propos.

Comme petit caporal du grand 15^e Wing je peux cependant vous dire que nous avions pas mal à endurer. Dans la plupart des cas nous ne disposions que d'un minimum de confort ; chaud et froid, soif et faim faisaient partie de notre quotidien, de telle sorte que (comme il sied à tout vrai Belge) la débrouillardise



*** Evere 22-7-1950 Retour du roi Léopold III et des princes
Terugkeer van koning Leopold III en de prinsen**



Evere
Juin/juni 1950
Avec des collègues devant
le bloc UDA
Met collegas
vòòr de blok
VVE

hadden. In de meeste gevallen waren wij verstooken van een minimaal komfort; hitte en koude, honger en dorst waren ons dagelijks menu zodat (als echte Belgen past) plantrekking de hoogste voorrang had.

Gedurende al die jaren heb ik niet eens een voltmeter gehad; het ging zelfs zover dat we zelf ons gereedschap meebrachten.

Maar, geachte Kolonel, waarom ik de 15e Wing een warm hart toedraag, heeft alles te maken met de solidariteit en de echte kameraadschap die ik daarna nooit zo intens heb mogen ervaren.

Daarom wil ik mijn lotgenoten, officieren, beroeps en miliciens van harte danken voor de levenservaring en de karaktervorming die ze mij voor mijn verdere leven hebben geschenken.

Met welgemeende groeten

Wellens Eduard "

ERELID

Voor haar blijken van belangstelling, de door haar verleende hulp en haar buitengewone verhoudingen, werd de hoedanigheid van

Erelid DAKOTA
op 21 februari 2003, toegekend aan

Chantal SCHEYLTJENS

avait la plus haute priorité. Durant toutes ces années, jamais je n'ai disposé d'un voltmètre ; jusqu'à un point tel que nous amenions notre propre outillage.

Mais, mon Colonel, le fait que le 15^e Wing me tienne si à cœur est dû entièrement au sentiment de solidarité et de vraie camaraderie, que je n'ai plus jamais vécu si intensément.



Evere août/augustus 1950 Dominie

Pour cette raison je tiens à remercier de tout cœur mes compagnons de fortune, officiers, volontaires et miliciens, pour l'expérience de vie et la formation de caractère qui me furent données pour le restant de ma vie.

Avec mes sentiments sincères

Wellens Eduard "

MEMBRE D'HONNEUR

Pour son témoignage d'intérêt, son aide et ses relations exceptionnelles, la qualité de

Membre d'honneur DAKOTA
a été accordée le 21 février 2003 à

Chantal SCHEYLTJENS

AERO COMMANDER VOOR KONING BOUDEWIJN

Met een DC-7 van SABENA vertrok Koning Boudewijn op 10 mei 1959 naar de Verenigde Staten om er kennis te maken met de Amerikaanse lucht- en ruimtevaartindustrie. Hij bezocht er ondermeer het ruimtevaartcentrum van Houston en de fabrieken van North American waar Hem de supersnelle experimentele X-15 werd voorgesteld. Hij maakt er eveneens een vlucht aan boord van een B-52 'Stratofortress' van Strategic Air Command, en bracht een bezoek aan het vliegdekschip USS Randolph.

Tijdens zijn bezoek aan de fabrieken van Aero-Commander in Dallas maakte onze Vorst een initiatievlucht aan boord van een Aero-Commander 560F, een tweemotorig propellervliegtuig waarvan een exemplaar door de Belgische Luchtmacht werd aangekocht voor het uitvoeren van koninklijke vluchten.

Bij zijn terugkeer in België nam de Koning vlieglessen op een Cessna 310 van SABENA; zijn instructeur was Anselme Vernieuwe, directeur bij onze nationale luchtaartmaatschappij.

Nadat, op 10 september 1961, de Aero-Commander 560F aan het 21ste Smaldeel van de 15de Wing werd afgeleverd, kreeg het de immatriculatie OT-CWB, en begon de Koning op dit toestel vliegen.

Hij werd hier bijgestaan door luitenant-kolonel vlieger Binon, commandant vlieger Baccaert en kapitein vlieger Donckier.

AERO COMMANDER POUR LE ROI BAUDOUIN



Le 10 mai 1959, en DC-7 de la SABENA, le Roi Baudouin se rendait aux Etats-Unis pour y parfaire sa connaissance de l'industrie aéronautique et spatiale américaine. Il visita entre autres le centre spatial de Houston et les usines de **North American** où Lui fut présenté l'avion expérimental super-rapide X-15. Il fait également un vol à bord d'un B-52 'Stratofortress' du Strategic Air Command, et se rend à bord du porte-avions USS Randolph.

Au cours de sa visite des usines d' **Aero-Commander** à Dallas, notre Souverain effectue un vol d'initiation en Aero-Commander 560F, avion à hélices bimoteur dont un exemplaire sera commandé pour la Force Aérienne afin d'assurer des vols royaux.

A son retour en Belgique le Roi prit des cours de pilotage en Cessna 310 de la SABENA; son instructeur était Anselme Vernieuwe, directeur auprès de notre compagnie d'aviation nationale.

Le 10 septembre 1961, l'Aero-Commander 560F fut livré à la 21ième Escadrille du 15ième Wing, et reçut l'immatriculation OT-CWB; le Roi apprit à le voler, assisté par le lieutenant-colonel aviateur Binon, le commandant aviateur Baccaert et le capitaine aviateur Donckier.



De Aero-Commander bleef in dienst van de Vorst tot in 1972.

L'Aero-Commander resta au service du Souverain jusqu'en 1972.