



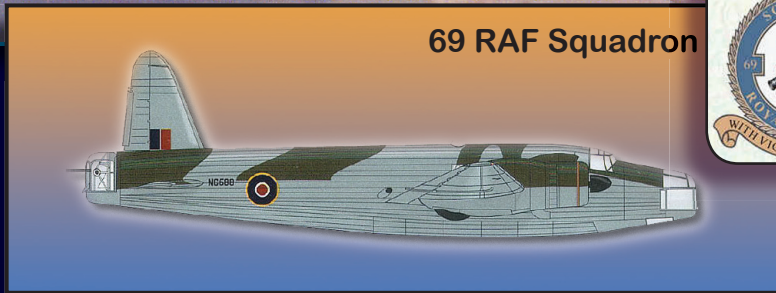
NEWS

N° 39 - Juni 2007
Juni 2007



Vickers Wellington

69 RAF Squadron



Friendly fire

**C-130H: 35 jaar in Melsbroek!
35 ans à Melsbroek!**

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota Flash

Blz 6 : Friendly fire voor het
69 RAF Squadron van
Melsbroek

Blz 13 : Prins-regent Karel in
Belgisch Kongo

Blz 18 : 35 jaar geleden : eerste
C-130H landt in Melsbroek

Blz 21 : 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota Flash

P 6 : Friendly fire pour
69 RAF Squadron de
Melsbroek

P 13 : Le Prince-régent Charles
au Congo belge

P 18 : il y a 35 ans : le premier
C-130H atterit à Melsbroek

P 21 : 15 Wing aujourd'hui

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André
Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling : Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer,
Isabelle en Léon Hadermann, Marie-Christine en Paul
Buyse, Jos Thewissen

Foto's : Jacques Van Hyfte

Druk : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres :

Dakota - 15 Wing Luchttransport
Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be
dakota_archives@skynet.be

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : 15 Euro te storten
op rekening nr. 438-1064121-48 van de VZW (deze
bijdrage geeft recht op DAKOTA NEWS)

Website Air Comp. : <http://www.mil.be/air comp>

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André
Janssens

Layout : André Janssens

Traduction : Christophe Waterkeyn, Jacques de
Brouwer, Isabelle et Léon Hadermann, Marie-Christine
et Paul Buyse, Jos Thewissen

Photos : Jacques Van Hyfte

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be
dakota_archives@skynet.be

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : 15 Euro à
verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL
(cette cotisation donne droit au DAKOTA NEWS)

Website Air Comp. : <http://www.mil.be/air comp>



Het hoofdartikel in dit nummer publiceren wij ter nagedachtenis van de gesneuvelde vliegeniers van het 69 RAF Squadron dat van september 1944 tot mei 1945 op Melsbroek gestationeerd was. Wij zijn Chuck Toomer, die in die periode deel uitmaakte van het steunpersoneel van het 69 Squadron, zeer dankbaar voor dit artikel. In «Friendly fire» laat hij ons een gruwelijk aspect van de oorlog kennen, dat niettegenstaande alle technische vooruitgang ook nog bestaat in de moderne oorlogsvoering.

In onze rubriek «Kleine Geschiedenis» geven wij u een voorsmaakje uit het nog te verschijnen boek «De Dakota bij de Belgische Luchtmacht» van Serge Verbeeck, een van onze meest enthousiaste leden: «Prins-regent Karel met DC-3 door Congo». Ook voor deze rubriek stelde onze redacteur een artikel samen dat ons 35 jaar terug brengt naar 25 juli 1972, toen landde de eerste van de 12 nieuwe C-130 Hercules toestellen op Melsbroek.

De deken van onze vrijwilligers, mevrouw Juliette Liska, heeft na een zwaar ongeval, noodgedwongen haar werk in ons centrum moeten stopzetten. Namens onze leden en vrijwillige medewerkers bedank ik haar van ganser harte voor het werk en de inzet gedurende vele jaren. Nog meer nieuws over de werking van ons centrum leest u in de rubriek «DAKOTA Flash».

In de rubriek «De 15 Wing vandaag» maken we kennis met kolonel vlieger Bernard Flamang, de nieuwe bevelhebber van de 15 Wing. Verder verneemt u alles over de bijkomende C-130 voor de 15 Wing ter vervanging van de CH-02 die in mei 2006 vernield werd bij de brand in een hangar van Sabena Technics.

Op 27 juni gaf kolonel vlieger Jacques Lippens het bevel van de 15 Wing over aan kolonel vlieger Bernard Flamang. Bij deze gelegenheid wensen wij de nieuwe bevelhebber een succesvolle en veilige commandoperiode in Melsbroek. Gans speciaal gaat onze dank naar kolonel vlieger Jacques Lippens voor de uitstekende samenwerking en grote steun verleend aan onze VZW Dakota gedurende de voorbije drie jaar. We wensen hem en zijn familie het allerbeste voor de toekomst.

René Hoeben
Voorzitter

L''article principal de ce numéro est publié en mémoire des aviateurs de la 69 Escadrille RAF stationnée à Melsbroek entre septembre 1944 et mai 1945. Nous remercions bien vivement Chuck Toomer, qui faisait partie du personnel de soutien de l'Escadrille 69 durant cette période, pour cet article. Dans «Friendly fire», il nous fait part d'un aspect atroce de la guerre, qui persiste encore toujours dans les guerres actuelles et ce malgré tous les progrès techniques.

Dans notre rubrique «Petite Histoire», nous vous donnons un avant-goût du livre à paraître «Le Dakota dans la Force Aérienne belge» de Serge Verbeeck, un de nos membres les plus enthousiastes. Cet article s'intitule «Le Prince-régent Charles en DC-3 au Congo». C'est également pour cette rubrique que notre rédacteur a rédigé un article qui nous ramène 35 ans plus tôt, le 25 juillet 1972, lorsqu'atterrit le premier des 12 nouveaux C-130 Hercules à Melsbroek.

La doyenne de nos bénévoles, madame Juliette Liska, a dû renoncer à son travail dans notre centre après un grave accident. Au nom des membres et collègues bénévoles,

je la remercie de tout cœur pour son travail et son dévouement durant de nombreuses années. Par ailleurs, vous trouverez de plus amples nouvelles sur le fonctionnement de notre centre dans la rubrique «DAKOTA Flash».

Dans «Le 15 Wing aujourd'hui», nous présentons le colonel aviateur Bernard Flamang, nouveau commandant du 15 Wing. Nous vous dévoilons également tout sur le C-130 supplémentaire qui rejoint le 15 Wing en remplacement du CH-02 détruit en mai 2006 dans l'incendie du hangar de Sabena Technics.

Le 27 juin, le colonel aviateur Jacques Lippens passait le commandement du 15 Wing au colonel aviateur Bernard Flamang. Nous saisissons cette occasion pour souhaiter au nouveau commandant une période de commandement pleine de succès et sans encombres. Nous adressons tout spécialement nos remerciements au colonel aviateur Jacques Lippens pour son excellente collaboration et son soutien à notre ASBL Dakota durant les trois dernières années. Nous lui souhaitons, ainsi qu'à sa famille, le meilleur pour l'avenir.

René Hoeben
Président



Afscheid van mevrouw Juliette Liska

In mei nam onze vrijwillige medewerkster, mevrouw Juliette Liska, afscheid van ons DAKOTA Documentatiecentrum. Niet zozeer haar hoge leeftijd, maar de gevolgen van een zware val in december 2006 dwongen haar haar wekelijkse verplaatsingen naar Melsbroek stop te zetten.

Juliette was de deken van alle DAKOTA-vrijwilligers en actief als archivaris vanaf het prille begin in 1995. Voordien was zij gedurende 15 jaar medewerkster geweest in het Brussels Air Museum.

Juliette's ouders waren vóór de oorlog uit Tsjecho-Slowakije geëmigreerd naar België. Als kind was ze al zeer geïnteresseerd in de luchtvaart, en ze werd dan ook een van de eerste vooroorlogse vrouwelijke piloten. Gedepoteerd tijdens de oorlog werd ze gelukkig tijdig uit haar kamp bevrijd door de geallieerden. Na een herstelperiode kwam ze als tolk terecht in een geallieerde Luchtmachteenheid. Haar verloofde, piloot in het Tsjecho-Slovaaks smaldeel bij de RAF, kwam als passagier om in een vliegtuigcrash in 1945.

Dat alles verklaart haar niet aflatende interesse en persoonlijke betrokkenheid ter gelegenheid van de traditionele bezoeken van de RAF Old Timers. Ze is en blijft erelid van onze vzw, en heeft beloofd ons zo dikwijls mogelijk te komen bezoeken. Bedankt, Juliette, voor uw jarenlange belangeloze inzet!

Toegang tot ons DAKOTA Documentatiecentrum

Op initiatief van onze medewerker Jean Dries werd de toegang voor personen in een rolstoel heel wat vergemakkelijkt door de trap aan de ingang te voorzien van een hellend platform.

Bezoeken aan ons DAKOTA Documentatiecentrum

Sinds begin april hebben wij ongeveer 270 bezoekers mogen ontvangen. We kregen o.a. bezoek van volgende verenigingen: Touring Club, Sportkring Luchtmacht, Hartpatiënten Waasland, Unizo, Air Liège en Spotting Group Maastricht.

Op 1 juni konden 45 leden van Davidsfonds Elewijt op gepaste wijze hun aftredende voorzitter, Paul Van Boxstael (Old-Timer van 15 Wing en lid van DAKOTA) in de bloemetjes zetten tijdens een copieuze kaas en wijnavond.

Nieuw aanwinsten voor onze bibliotheek

- *“Gids voor het Belgisch Luchtvaartpatrimonium”*

Dit indrukwekkend werk samengesteld door ons lid Frans Van Humbeek in samenwerking met de “Belgian Aviation History Association” (BAHA) en het “Belgian Aviation History Archaeology Team” (BAHAAT). Het werd uitgegeven bij Flying Pencil.

Frans Van Humbeek is zijn gans professioneel leven met luchtvaart bezig. Als vrije journalist schrijft hij artikels in diverse luchtvaart- en historische tijdschriften. De voorbije jaren publiceerde hij verschillende luchtvaartboeken o.a. “Cockpits en Piloten”.

In zijn nieuwste boek geeft hij een overzicht van het luchtvaartpatrimonium in onze tien provincies. Objecten en sites werden gefotografeerd, beschreven en geregistreerd: 67% bevindt zich in Vlaanderen, 29% in Wallonië en 4% in

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Traductions de Marie-Christine et Paul Buysel, Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Madame Juliette Liska fait ses adieux

En mai dernier, notre collaboratrice bénévole, Madame Juliette Liska, a pris congé de notre Centre de Documentation Dakota. Pas tellement son âge avancé, mais bien les conséquences d'une chute grave, survenue en décembre 2006, l'ont forcée de mettre fin à ses déplacements hebdomadaires vers Melsbroek.

Juliette était la doyenne de tous les volontaires du DAKOTA, où, depuis le tout premier début en 1995, elle remplissait la fonction d'archiviste. Auparavant, elle avait déjà été pendant 15 ans une collaboratrice très appréciée au Brussels Air Museum. Déjà avant la guerre, les parents de Juliette avaient émigré de la Tchécoslovaquie vers la Belgique. Dès son plus jeune âge, elle s'intéressait beaucoup à l'aviation et ainsi, elle est devenue une des premières pilotes féminines. Déportée vers un camp de concentration pendant la guerre, Ce camp a - heureusement pour elle - été libéré à temps par les alliés. Après une période de rétablissement, elle est devenue interprète dans une unité de la force aérienne alliée

Son fiancé, pilote dans l'escadrille tchécoslovaque de la RAF, a trouvé la mort en 1945 comme passager dans un accident d'avion.

Tout cela explique son intérêt continu et son implication personnelle à l'occasion des visites traditionnelles des Old Timers de la RAF. Elle est et reste membre d'honneur de notre association, et elle nous a promis de venir nous rendre visite aussi souvent que possible. Merci, Juliette, pour ton dévouement désintéressé de plusieurs années!

Accès à notre Centre de Documentation

Sur l'initiative de notre collaborateur Jean Dries, l'accès des personnes en chaise roulante a été facilité en plaçant une plate-forme inclinée sur l'escalier d'entrée.

Visites à notre Centre de Documentation DAKOTA

Depuis le début avril, nous avons reçu à peu près 270 visiteurs, faisant parti de Touring Club, Sportkring Luchtmacht, Hartpatiënten Waasland, Unizo, Air Liège et Spotting Group Maastricht.

Le 1 juin, 45 membres du Davidsfonds Elewijt ont fêté de manière appropriée leur président sortant, Paul Van Boxstael (Old Timer du 15 Wing et membre du DAKOTA) lors d'une soirée fromage et vin copieuse.

Nouvelles acquisitions pour notre bibliothèque

- *«Guide pour le Patrimoine Aérien Belge»*

Cet ouvrage vraiment impressionnant a été rédigé par notre membre Frans Van Humbeek en collaboration avec la «Belgian Aviation History Association» (BAHA) et le «Belgian Aviation History Archeology Team» (BAHAAT). Ce livre a été édité par Flying Pencil.

Déjà toute sa carrière, Frans Van Humbeek s'occupe professionnellement de l'aviation. En tant que journaliste «free-lance», il érige des articles pour plusieurs magazines. Les dernières années il a publié plusieurs livres concernant l'aviation, e.a. «Cockpits et Pilotes».

Son œuvre la plus récente donne un aperçu du patrimoine



het Brussels Gewest. Het militaire luchtvaartpatrimonium is goed voor 87%.

Vanzelfsprekend worden ook de vliegtuigen van de VZW DAKOTA en de monumenten in Melsbroek in dit werk vermeld.

Het boek is in de boekhandel verkrijgbaar voor 32 Euro.

- *“Luchtstrijdkrachten België”*

In zijn nieuwste boek geeft Daniël Brackx een vliegtuig- en registratieoverzicht voor de periode 1945-2007. De auteur refereert in zijn voorwoord naar het werk “Belgian Military Aviation 1945-1977” van de Engelse schrijver Paul Jackson dat door velen als een soort bijbel betreffende de Belgische Luchtmacht wordt beschouwd. D. Brackx ziet zijn nieuwe boek als opvolger van het Engelse. Het werd een heel handige uitgave waarin ieder toestel wordt behandeld dat sinds 1945 in de Belgische strijdkrachten, Rijkswacht en Politie heeft gevlogen. Dit werk is van uitzonderlijke kwaliteit waardoor het behoort tot het beste dat in de boekhandel op dit gebied te verkrijgbaar is.

- *“De nabije vuursteun van BAKA”*

Geschreven door D. Brackx en JP Sonck. Uitgegeven bij “De Krijger” in 2005.

Dit zeer goed geïllustreerde werkje is zeer vlot leesbaar en een “must” voor iedereen die interesse heeft voor de prestaties van onze Luchtmacht in Belgisch Congo tijdens de periode 1950 – 1960.

- *“60 years of Belgian Air Force Wings 1946 – 2006, the graduated pilots promotions 107 to 2003”*

Uiterst zorgvuldig samengesteld werk door ere-kolonel vlieger J. Jacob. Het werd uitgegeven in 2006 en is nu reeds aan een derde druk toe.

De VZW DAKOTA dankt:

Kamiel Wyckaert, Cdt VI o.r. die ons een zeldzame vinyl langspeelplaat schonk van de rock groep “The Boxcars” in een prachtige hoes waarop de “Flying Boxcar” prijkt. De plaat dateert van 1982 en bevat volgende drie songs: “After hours”, “I got to sing this song” en “Spend the night with me” gezongen door P. Vansantvoet en P. Beckers.

Marcel Terrasson, Lt Gen VI o.r. Hij schonk ons een originele maquette Lockheed van de eerste Belgische C-130H, de CH-01 in camouflagekleuren.

de l’aviation et ceci individuellement pour chacune de nos dix provinces. Les objets et les sites ont été photographiés, décrits et enrégistrés, dont 67 % se situent en Flandre, 29 % en Wallonie et 4 % dans la région bruxelloise. Le patrimoine aérien militaire en prend 87 % pour son compte.

Il va de soi que les avions de notre ASBL DAKOTA ainsi que les monuments de Melsbroek sont aussi mentionnés dans cet ouvrage.

Le livre est en vente dans les librairies au prix de 32 Euro.

- *«L’Aviation militaire belge»*

Dans son livre le plus récent, Daniël Brackx donne un aperçu des avions et des immatriculations pendant la période de 1945 à 2007. L’auteur réfère dans son avant-propos à l’œuvre de l’écrivain anglais Paul Jackson, intitulée «Belgian Military Aviation 1945-1977» et considérée par beaucoup comme une sorte de bible de la Force Aérienne Belge. D. Brackx voit son nouveau livre comme le successeur du livre britannique. Il y fait une description très pratique de chaque appareil qui, depuis 1945, a été en service opérationnel dans les Force Armées, la

Gendarmerie et la Police belges.

Cet ouvrage d’une qualité excellente peut être considéré comme ce qu’il y a de mieux à trouver dans ce domaine actuellement.

- *«Le Support de Feu de BAKA»*

Ecrit par D. Brackx et J.P. Sonck. Edité en 2005 par «De Krijger».

Ce livret très bien illustré, se lit aisément et est un «must» pour tous ceux qui s’intéressent à notre Force Aérienne au Congo belge pendant la période de 1950 à 1960.

- *“60 Years of Belgian Air Force Wings 1946-2006 – The graduated Pilots promotions 107 tot 2003”*

C’est un ouvrage composé avec le plus grand soin par le colonel aviateur honoraire J. Jacob. Edité en 2006, il en est déjà à son troisième tirage.

L’A.S.B.L. DAKOTA remercie

Kamiel Wyckaert, Cdt. Avi e.r. qui nous a fait don d’une LP très rare du rockband «The Boxcars», dans une housse magnifique sur laquelle figure le «Flying Boxcar». Ce disque date de 1982 et contient trois songs: «After hours», «I got to sing this song» et «Spend the night with me», chantés par P. Vansantvoet et P. Beckers.

Marcel Terrasson, Lt. Gen. Avi e.r. qui nous a fait don d’une maquette originale de Lockheed du premier C-130H belge, le CH-01, en couleurs de camouflage.

Ons LEDENFEEST 2007: vrijdag 19 oktober

Zoals verleden jaar kan ons traditioneel “Breugelfestijn” met de gewaardeerde steun van de Mess 15 Wing doorgaan op vrijdag 19 oktober.

RV in DAKOTA vanaf 17 u, buffet in Mess vanaf 19 u in slechts één enkele dienst! De officiële uitnodiging wordt samen met onze volgende DAKOTA News verstuurd.

Reserveer nu reeds die datum, en stort zo snel mogelijk uw deelname van 23 Euro per persoon op rekening 438-1064121-48 van DAKOTA vzw vermits wij misschien genoodzaakt zullen worden om de laatst ingeschrevenen te weigeren omwille van capaciteitsproblemen in de Mess.

Notre FÊTE DES MEMBRES 2007: vendredi 19 octobre

Comme l’année passée, notre “Festin Breughelien” traditionnel sera organisé, avec le soutien apprécié du mess 15 Wing, le vendredi 19 octobre.

RV au DAKOTA à partir de 17 hr, buffet au Mess à partir de 19 hr en un seul service!. L’invitation officielle sera envoyée avec notre DAKOTA News suivant.

Réservez d’ores et déjà cette date, et versez sans tarder votre participation de 23 Euro par personne au compte 438.1064121.48 de DAKOTA asbl, étant donné que nous serons peut-être obligés de refuser les derniers inscrits pour des problèmes de capacité au Mess.



“Friendly fire” voor het pour la 69 RAF Squadron Melsbroek

Door Chuck Toomer¹Par Chuck Toomer¹

Vertaald uit het Engels door René Hoeben

Traduction: Jacques de Brouwer

Inleiding

Het 69 Smaldeel van de Royal Air Force (RAF) werd opgericht in Malta in 1941. Van daar uit voerde het oorlogsoperaties uit in het Midden-Oosten en Italië. Het had zich onderscheiden door de acties over Taranto waardoor het voor de Fleet Air Arm van de Royal Navy² mogelijk werd de meeste slagschepen van Italië te beschadigen of tot zinken te brengen. Daarna viel het smaldeel de Italiaanse kruisers aan op zee als steun aan de grote overwinning te Matapan van de Royal Navy. Na de invasie van Italië werd het smaldeel naar Sicilië gestuurd waar het ontbonden werd. Op 1 mei 1944 was er een grote toevloed van personeel op het RAF Station van Northolt. Het waren de manschappen bestemd voor het heropgerichte 69 Smaldeel. Uitgerust met de tweemotorige Mark XIII Vickers Armstrong Wellington (versie fotografische verkenning) werden ze net op tijd operationeel om deel te nemen aan de invasie van Frankrijk.

Het smaldeel vertrok uit Northolt via de Mulberry haven³ te Arromanches naar de Amerikaanse “air strip A12” nabij Balleroi. Na de geallieerde uitbraak door de bres van Falaise, trok het 69 smaldeel naar het vliegveld van Glicy, juist buiten Amiens.

Na de bevrijding van België in september 1944 verhuisde het smaldeel verder oostwaarts naar Melsbroek, vanwaar het verkenningsopdrachten uitvoerde boven Holland, Denemarken en Duitsland.

De volgende drie verhalen hebben betrekking op operaties vanuit Melsbroek in de periode dat het 69 Smaldeel er gestationeerd was.

Verhaal 1: Flying Officer Stan Hayward en zijn bemanning - RAF

Een evenement om naar uit te kijken in het leven van een bemanning in de RAF, is de laatste gevechtsoopdracht van

Introduction

La 69 Escadrille de la Royal Air Force (RAF) fut constituée à Malte en 1941. Elle y effectua des opérations au Moyen-Orient et en Italie. Elle s'était distinguée dans des opérations de reconnaissance sur Tarente ce qui avait permis à la Fleet Air Arm de la Royal Navy² de couler ou d'endommager la plupart des navires de guerre italiens. Par la suite, l'escadrille surveilla et attaqua les croiseurs italiens en mer dans le cadre de la grande victoire navale de la Royale Navy à Matapan. Après l'invasion de l'Italie en 1944, l'Escadrille fut envoyée en Sicile où elle fut dissoute.

Le 1 mai 1944, la base de Northolt accueillit un grand nombre de personnel. Il s'agissait du personnel destiné à remettre sur pied la

69 Escadrille. Elle était équipée de bimoteurs Mark VIII Vickers Armstrong Wellington (la version reconnaissance photographique). Elle fut déclarée opérationnelle juste à temps pour participer à l'invasion de la France.

L'Escadrille partit de Northolt pour rejoindre l'«air strip américain A12» près de Balleroi en passant par le port Mulberry³ d'Arromanches. Après la percée des alliés par la brèche de Falaise, l'escadrille rejoignit l'aérodrome de Glicy à côté d'Amiens.

Après la libération de la Belgique en septembre 1944, l'escadrille déménagea une nouvelle fois vers l'est à Melsbroek d'où elle exécuta des missions de reconnaissance au-dessus de la Hollande, du Danemark et de l'Allemagne.

Les trois récits qui suivent ont trait à des opérations exécutées au départ de Melsbroek pendant la période où la 69 Escadrille y était stationnée

Récit 1: Flying Officer Stan Hayward et son équipage – RAF

Un événement qui marque dans la vie d'un équipage de la RAF, est la dernière mission de guerre pendant son tour opérationnel. Après ce vol l'équipage a droit à du congé et





een operationele toer. Na die vlucht heeft men immers recht op verlof en een periode van niet operationele dienst. Het is einde december 1944 wanneer Stan Hayward en zijn bemanning met ongeduld uitkijken naar deze laatste gevechtsoopdracht. Maar de Duitsers hebben andere plannen en vallen het Amerikaanse leger aan in de Ardennen. Alsof dat nog niet genoeg was, speelt het weer in de kaart van de vijandelijke pantsers die door Luxemburg en België oprukken. Een dikke mist beschermt de pantsers

à une période de service hors opérations. Nous sommes fin décembre 1944, l'équipage de Stan Hayward attend avec impatience cette dernière mission. Les Allemands ont cependant d'autres plans et attaquent l'armée américaine dans les Ardennes. Comme si cela ne suffisait pas, la météo se met du côté des pantzers allemands qui foncent à travers la Belgique et le Luxembourg. Un épais brouillard protège les chars allemands et empêche les avions des Forces Alliées de décoller. Le temps ne permet pas aux



en beletten de geallieerde vliegtuigen op te stijgen. Het weer laat niet toe dat de gevreesde "tank busters", zoals de Typhoon vliegtuigen, zich tonen boven het Duitse leger in opmars.

Dezelfde dichte mist houdt eveneens het 69 Smaldeel aan de grond, waaronder Stan Hayward en zijn bemanning die ongeduldig wachten op hun laatste oorlogsopdracht. Nu hun kans om Kerstmis thuis door te brengen voorbij is, maken ze er het beste van en nemen volop deel aan de kerstvieringen te Melsbroek.

Het is de avond van Boxing Day (tweede Kerstdag) en de mist is opgeklaard. Het smaldeel zal die nacht vliegen en Stan en zijn bemanning zijn van de partij. In "A Flight" krijgt de Wellington HZ-762 van Stan Hayward en zijn bemanning zijn laatste nazicht. Het objectief is het rangeerstation van Munchen-Gladbach in Duitsland. De bemanning van de HZ 762 klimt gezwind aan boord: dit is het, nog één geslaagde opdracht en ze kunnen naar huis!

Stan test de motoren en de twee Hercules krachtbronnen brommen zacht en geruststellend. Op het teken van Stan verwijderd grondploeg de wielblokken en leidt de HZ-762 naar de taxibaan. Het eerste deel van onze eindtoer vlucht is voorbij.

Munchen-Gladbach ligt in de nabijheid van een zone beschermd door veel "anti-aircraft" geschut (AA). De bemanning weet nog niet wat hen nog te wachten staat voor haar laatste opdracht volbracht zal zijn, en nog minder dat ze een speciaal record zullen vestigen.

De HZ-762 en zijn bemanning bereiken veilig Munchen-Gladbach waar ze de standaard operationele procedures inzetten. Eerst dalen tot 3000 voet en de "flares" uitwerpen om hun doel te belichten. Zodra ze de typische spoorlijnen herkennen van een rangeerstation dalen ze naar 400 voet

«tank busters», comme les Typhoons, de se montrer au-dessus de l'armée allemande en progression.

Ce même brouillard épais cloue également au sol les avions de la 69 Escadrille et avec eux Stan Hayward et son équipage qui attendent d'effectuer leur dernière mission de guerre. La chance de pouvoir passer Noël à la maison étant passée, ils participent pleinement aux festivités de Noël organisées à Melsbroek.

Nous sommes le soir de «Boxing Day» (lendemain de Noël) lorsque le brouillard se lève. L'escadrille va voler ce soir et Stan et son équipage sont planifiés pour la mission. Dans le «A Flight», le Wellington HZ-762 de Stan passe sa dernière inspection. L'objectif est la gare de triage de Munchen-Gladbach en Allemagne. L'équipage du HZ-762 monte gaillardement à bord avec l'idée qu'après cette mission réussie, ils peuvent rentrer à la maison!

Stan démarre et teste les deux moteurs Hercules qui tournent doucement et de façon apaisante. Sur un signe de Stan, l'équipe au sol retire les cales des roues et dirige le HZ-762 vers le chemin de roulage. La première partie de notre dernier vol de fin de période est passé.

Munchen-Gladbach est proche d'une zone fortement protégée par de l'artillerie anti-aérienne (AA). L'équipage ignore encore ce qui les attend pour leur dernière mission et qu'en plus ils vont battre un record spécial.

Le HZ-762 atteint sans encombre Munchen-Gladbach où ils entament la procédure opérationnelle standard. D'abord descendre à 3000 pieds et larguer des «flares» pour illuminer l'objectif. Ensuite dès qu'ils découvrent l'image typique des voies de chemin de fer d'une gare de triage, ils descendent à 400 pieds pour survoler l'objectif et le photographe. Entretemps, au sol, la défense anti-aérienne ennemie a tourné ses canons vers le HZ-762 et ils font tout



om het doel te overvliegen en te fotograferen. Ondertussen heeft de vijandelijke luchtafweer op de grond de kanonnen opgelijnd op de HZ-762 en doen hun best hem neer te schieten. De Duitse AA verdediging is gekend voor haar nauwkeurigheid, maar blijkbaar hebben de kerstfeesten hun sporen nagelaten, want geen enkele obus of stuk metaal raakt het vliegtuig. Als de filmrol bijna op is beslist Stan dat het tijd is om terug te keren naar Melsbroek en de operationele toer af te sluiten.

De terugweg gaat over Luik dat in handen is van het Amerikaanse leger en waar zeer belangrijke brandstofopslagplaatsen zijn. Om deze depots te beschermen hebben de Amerikanen een aantal luchtafweerstellingen opgesteld rond de stad. Daartussen moeten een aantal jeukende vingers zijn want tot de ontzetting van de bemanning van de HZ-762 wordt ze onder vuur genomen. Eerst opent één stelling het vuur, spoedig gevolgd door een andere. De Wellington wordt geraakt. De Duitsers was het niet gelukt maar onze "vrienden" wel. Stan ontwijkt de stad, hij weet dat hij geraakt is maar weet niet hoe erg de schade aan het vliegtuig is. Hij is vastberaden Melsbroek te bereiken. Het vliegtuig doorstaat de schade van het Amerikaanse afweergeschut blijkbaar goed.

Met een zucht van opluchting hoort de bemanning dat de navigator de piloot meldt dat ze Melsbroek naderen. Nu komen ze in de nadering (approach) van het vliegveld Melsbroek, en deze wordt beschermd door de enige gemengde AA eenheid van de Britse landmacht: meisjes van de "Auxillary Territorial Service" bemannen de kanonnen samen met mannelijke collega's. Misschien was het een idee van Winston Churchill, want zijn jongste dochter Mary is één van de officieren in deze eenheid. Nadat Stan veilig het circuit vervoegd heeft draait hij naar links om zijn Wellington op te lijnen met de landingsbaan. Wielen uit, landingskleppen neer, binnen de minuut zit hun laatste vlucht er op en dan kunnen ze vieren. En dan breekt de hel los. De AA kanonnen die Melsbroek moeten beschermen openen het vuur en een 3.7 duim obus raakt de HZ-762. Een projectiel maakt een groot gat in de vleugel en doorboort daarna de vleugeltank die 100 octaan brandstof bevat.

Maar de goden zijn blijkbaar goed gezind die nacht, want de brandstoftank ontploft niet, en Stan kon het toestel veilig aan de grond zetten. Aan de "A Flight" staat een vrolijke groep de bemanning op te wachten na haar laatste vlucht. Onder hen Wing Commander Mike Shaw, DSO, CO⁴ van het 69 Smaldeel. Als de bemanning voet aan grond zet begroet hij hen met uitgestoken hand en een grote glimlach. Groot is zijn verwondering dat hij geen gelukkige piloot voor zich heeft, maar een mopperende die dringend stoom moet afblazen.

Zijn bemanningsleden op deze epische vlucht waren Redmond, Devli, Sharp en Wetherall.

leur possible pour le descendre. La défense AA allemande est connue pour sa précision mais paradoxalement, les fêtes de Noël ont du laisser des traces car aucun obus ou éclat ne touche l'appareil. Lorsque le magasin de film est pratiquement vide, Stan prend la décision de rentrer à Melsbroek et de clôturer son tour d'opération.

Le vol de retour passe par Liège qui est aux mains de l'armée Américaine et où sont entreposées d'importantes réserves de carburant. Pour protéger ses dépôts, les Américains ont installés autour de la ville un grand nombre de batteries anti-aériennes. Parmi celles-ci, il doit y avoir quelques gaillards à la gâchette facile car au grand étonnement de l'équipage du HZ-762, ils se voient pris sous leurs feux. C'est d'abord une batterie qui ouvre le feu; rapidement suivie par d'autres. Le Wellington est touché. Les allemands n'y étaient pas parvenus mais nos «amis» bien. Stan contourne la ville, il sait qu'il a été touché mais ignore l'ampleur des dégâts occasionnés à l'avion.

Il est fermement décidé de rejoindre Melsbroek. L'appareil semble supporter convenablement les dommages causés par l'artillerie AA américaine.

C'est avec un soupir de soulagement que l'équipage entend le navigateur annoncer que l'on approche de Melsbroek.

Ils arrivent maintenant dans l'approche de l'aérodrome de Melsbroek lequel est protégé par quelques unités mixtes de défenses AA de l'armée de terre britannique. Ce sont des filles des «Auxillary Territorial Service» qui ensemble avec des collègues masculins servent les canons. Ce devait être sans doute une idée de Winston Churchill car sa plus jeune fille, Mary, est une des officiers de cette unité. Stan

rejoint enfin le circuit et il tourne à gauche pour aligner le Wellington dans l'axe de la piste. Roues et volets sortis dans la minute qui suit il va terminer son tour d'opération et il va pouvoir commencer la fête. C'est à ce moment que l'enfer se déclenche. Les canons AA qui doivent défendre Melsbroek ouvrent le feu et un obus de 3,7 pouces touche le HZ-762. Un projectile fait un grand trou dans l'aile et perce un réservoir qui contient de l'essence à 100 octane. Les dieux semblent de bonne composition cette nuit car le réservoir n'explose pas et Stan peut poser l'avion sans encombres au sol. Au «Flight A», un joyeux groupe attend l'équipage après ce dernier vol. Parmi eux, le Wing Commander Mike Shaw, DSO, CO⁴ de la 69 Escadrille. Lorsque l'équipage met pied à terre, il l'accueille les bras ouverts et un grand sourire aux lèvres. Son étonnement de ne pas trouver en face de lui un pilote heureux est grand mais bien un enragé bouillonnant de toute part en quête de soupape de décompression.

Son équipage pour ce vol mémorable était constitué de Redmond, Devli, Sharp et Wetherall

Quelques jours plus tard, le jour de l'An, a lieu une nouvelle opération surprise «Bodenplatte». La Luftwaffe effectue





un énorme bombardement sur les aérodromes alliés. A Melsbroek, tous les Wellington de la 69 Escadrille sont détruits. Le HZ-762 n'est pas parmi eux. L'appareil est en réparation et a probablement été détruit lors de l'attaque aérienne sur Evere le même jour. En ce qui concerne le record, on peut dire que



bien peu d'appareils ont été visés par de AA de trois nations différentes dont une ennemie et deux alliées!

Stan Hayward partit en congé le lendemain du bombardement. Après son congé, il fut affecté à Hartford Bridge au 34 Wing Support Unit. Il y vola sur les avions de réserve de la 69 escadrille et y forma les nouveaux équipages de cette même escadrille. Il termina sa carrière à la RAF

come Flight Lieutenant honoré de la «Croix de guerre» française.

Récit 2: Flying Officer W. Tinker, DFC, et son équipage — RNZAF⁵

Le Flying Officer Tinker appartenait à la 69 Escadrille depuis sa reconstitution à Northolt en mai 1944. Il était un des pilotes les plus populaires.

Nous sommes en début février 1945 et Tinker et son équipage s'apprêtent à effectuer la dernière mission de leur tour d'opération après laquelle ils auront droit à un congé et une période de repos hors des zones de combats. Ils ne pouvaient pas effectuer cette dernière mission à bord de leur Wellington familier car celui-ci avait été détruit lors du bombardement du Jour de l'An 1945.

Les équipes au sol du «A Flight» entourent Tinker et son équipage et racontent des blagues sur ce qu'ils feront durant leur prochain congé puis ils leurs souhaitent bon vol. Le décollage se passe sans problème et le navigateur donne les premiers caps vers l'objectif. Tinker dirige l'appareil vers son dernier objectif de sa période dans la 69 Escadrille.

En attendant le retour des appareils, le «dipersal» du «A Flight» commence à se remplir d'aviateurs de tous rangs

Enkele dagen later, op nieuwjaardag, komt er een nieuwe schok: operatie "Bodenplatte". De Luftwaffe voert een groot bombardement uit op de geallieerde vliegvelden. Op Melsbroek worden daarbij alle Wellington toestellen van het 69 Smaldeel vernietigd. De HZ-762 is daar niet bij. Het toestel is in herstelling en werd misschien vernietigd bij de luchtaanval op Evere dezelfde dag. Wat het speciaal record betreft, kan men zeggen dat niet veel vliegtuigen werden beschoten door AA geschut van drie verschillende naties, waarvan één vijandelijke en twee geallieerde naties. Daarenboven werd het vliegtuig niet beschadigd door het vijandelijk geschut, maar wel door dat van de twee geallieerden!

Stan Hayward vertrok op verlof de dag na het bombardement. Na zijn verlof belandt hij in Hartford Bridge met de 34 Wing Support Unit. Hij vliegt er de reserve Wellingtons van het 69 Smaldeel over en leidt de nieuwe bemanningen op van dat zelfde smaldeel. Hij beëindigt zijn loopbaan bij de RAF als Flight Lieutenant vereerd met het Franse "Croix de Guerre".

Verhaal 2: Flying Officer W. Tinker, DFC, en zijn bemanning — RNZAF⁵

Flying Officer Tinker was bij het 69 Smaldeel sinds het opnieuw opgericht was in Northolt in May 1944. Hij was een van de populairste piloten.



Het was nu begin februari 1945 en Tinker en zijn bemanning waren klaar voor de laatste operationele vlucht van hun operatietoer, daarna zouden ook zij van verlof en een rustperiode buiten de gevechtszone genieten. Ze konden deze laatste opdracht niet uitvoeren in hun vertrouwde Wellington want deze werd vernietigd gedurende het bombardement op Melsbroek op nieuwjaardag 1945.

De grondploegen van "A Flight" omringen Tinker en zijn bemanning, ze maken grappen over wat de bemanning tijdens het komende verlof zal doen en wensen hen een goede vlucht. Het opstijgen gebeurt zonder problemen, de navigator geeft de koers naar het doelwit en Tinker zwenkt naar zijn laatste objectief uit zijn periode bij het 69 Smaldeel.

In afwachting van de terugkeer van de vliegtuigen, begint de "dispersal" van de "A Flight" zich te vullen met vliegeniers van alle graden, en waaronder ook de CO van het smaldeel Mike Shaw. Van de vluchtcontrole horen ze dat Tinker en zijn bemanning op de terugweg zijn na een geslaagde opdracht boven de Duitse linies.

Er wordt gemeld dat Tinker in het circuit van Melsbroek is, en dat het niet lang meer duurt tot de landing en einde toer. De Wellington van Tinker is in het verlengde van de landingsbaan wanneer hij, om onbekende reden, terug gas geeft en opnieuw in het circuit klimt. Alles blijkt

verder normaal en men verwacht dat Tinker een tweede naderingspoging zal doen. Maar dan, in de omgeving van Steenokkerzeel, openen de gemengde Britse AA eenheden opnieuw het vuur op de Wellington. Ze treffen onmiddellijk raak en de Wellington van Tinker stort neer en alle bemanningsleden, uitgezonderd staartschutter Williams, verliezen het leven. Wanneer de Wellington de grond raakt wordt de achterste geschutskoepel losgerukt van de romp en belandt in een bebost gebied. Williams overleeft, maar is wel zwaar gewond en in schoktoestand.

W. Tinker en zijn makkers werden broederlijk naast mekaar begraven op het internationaal militair kerkhof van Brussel/Evere. Zo stierf een zeer galante persoonlijkheid, over wie we achteraf te weten kwamen dat hij gedichten schreef naar zijn verloofde met wie hij spoedig hoopte te huwen. Dat hij de DFC verdiende, daaraan twijfelde niemand. En ik denk niet dat er ook maar één vliegenier van "A Flight" uit die tijd hem ooit zal vergeten.

et parmi eux le CO de l'escadrille Mike Shaw. La section contrôle du vol signale que Tinker et son équipage ont entamé le vol de retour après une mission réussie au-dessus des lignes allemandes. On signale ensuite que Tinker est dans le circuit de Melsbroek et que la fin du vol et de son tour opérationnel approche. Le Wellington est dans l'axe dans la piste quand pour une raison inconnue, il remet les gaz et remonte pour effectuer un nouveau circuit. Tout semble normal et l'on s'attend à ce que Tinker fasse

une nouvelle approche. C'est à ce moment que dans les environs de Steenokkerzeel l'unité britannique mixte AA ouvre une nouvelle fois le feu sur le Wellington. Ils font immédiatement mouche et le Wellington de Tinker s'écrase et tout son équipage à l'exception du mitrailleur de queue Williams perdent la vie. Au moment où le Wellington toucha le sol, la coupole arrière fut arrachée de l'appareil et termina sa course dans un bosquet. Williams survécut en étant grièvement blessé et en état de choc.

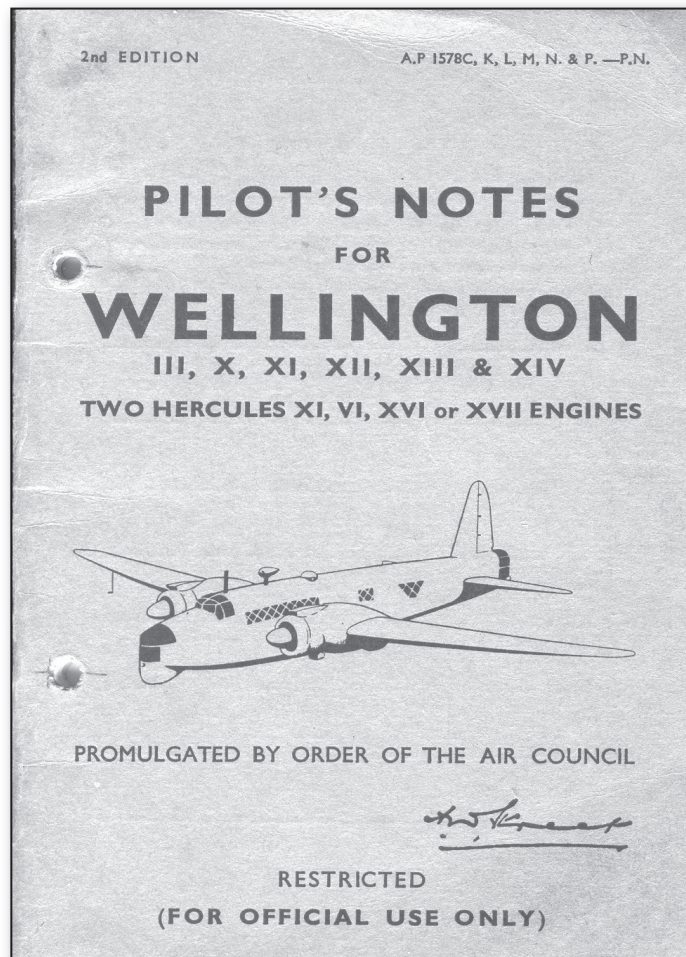
W. Tinkers et ses équipiers furent enterrés fraternellement ensemble au cimetière militaire de Bruxelles/Evere. C'est ainsi que perdit la vie une personnalité attachante dont nous avons appris par la suite qu'il écrivait des poèmes à sa fiancée avec qui il espérait se marier rapidement. Personne n'osa

douter qu'il méritait la DFC. Et je ne doute pas qu'un seul aviateur du «A Flight» de cet époque ne l'oubliera.

Recit 3: Sergent Bill Marshall et son équipage

Le Sergent Bill Marshall et son équipage étaient des nouveaux venus à l'Escadrille. Ils venaient de terminer leur entraînement dans «l'Operational Training Unit» (OTU) à Lossiemouth en Ecosse. Ils avaient rejoint la 69 Escadrille via le 34 Wing de Support de Hartfordbridge au début 1945. Au cours de ce mouvement ils avaient perdu deux de leurs équipiers qui furent remplacés par Len Larkin comme bombardier et par W. Readman (un ancien de l'escadrille) comme mitrailleur de queue.

Le 24 février 45, l'équipage est prêt pour une mission de guerre au-dessus du territoire ennemi. L'équipage est constitué de Marshall comme pilote, Larkin bombardier, Monaghan comme navigateur, Davies mitrailleur de queue et Readman dans l'astrodôme⁶. Tous ont le grade de





Verhaal 3: Sergeant Bill Marshall en zijn bemanning

Sergeant Bill Marshall en zijn bemanning waren nieuwkomers. Ze hadden zopas hun training in de "Operational Training Unit" (OTU) te Lossiemouth in Schotland beëindigd. Via Hartford Bridge en de 34 Wing Support Unit vervoegden zij het 69 Smaldeel te Melsbroek begin 1945. Ondertussen hadden ze wel twee van hun bemanningsleden verloren. Een werd vervangen door Len Larkin als bommenrichter, en de nieuwe staartschutter werd W. Readman, die al in het smaldeel was.

Op 24 februari 1945 is de bemanning klaar voor een oorlogsopdracht boven vijandelijk gebied. Zij is als volgt samengesteld: Marshall als piloot, Larkin als bommenrichter, Monaghan als navigator, Davies als staartschutter en Readman in de astrodome⁶. Alle bemanningsleden hebben de graad van sergeant. Wellington NC-604 is hun toestel voor deze opdracht.

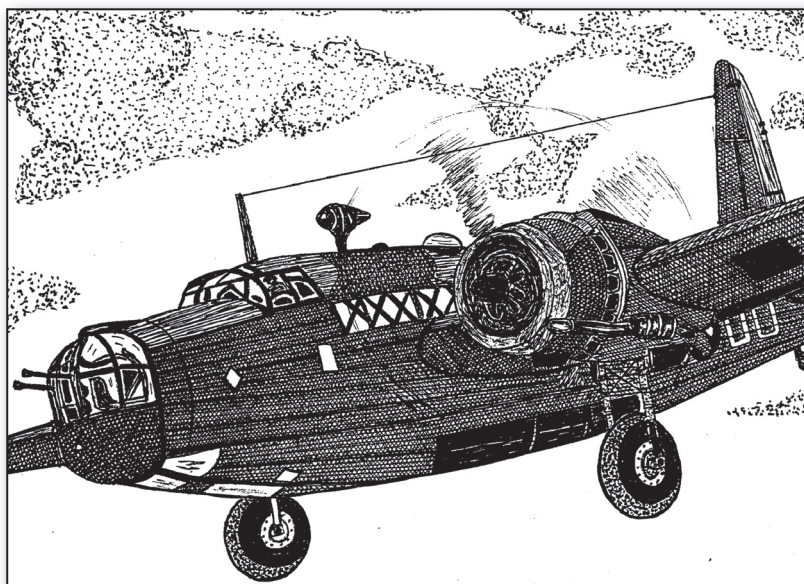
Juist voor ze de frontlinie overvliegen worden ze aangevallen door een Duitse straaljager. Staartschutter Davies opent het vuur, maar de vier .303 Browning machinegeweren zijn niet opgewassen tegen het geschut van het Duitse straalvliegtuig. De Wellington wordt geraakt en Sergeant Marshall moet dalen en terugkeren. Hij vraagt aan zijn navigator een richting naar Melsbroek. Op dat moment gaat er iets mis met de intercom⁷ en duurt het een tijdje voor hij de richting krijgt. Ondertussen bevinden Marshall en zijn bemanning zich ongewild boven Luik. Voor hun vertrek waren zij gewaarschuwd over de Amerikaanse AA batterijen die de brandstofopslagplaatsen rond Luik beschermen. Het duurt niet lang voor het AA vuur geopend wordt en de Wellington NC-604 zwaar beschadigt. Het vliegtuig is op 1500 voet (ongeveer 500 meter) en in duikvlucht wanneer boordcommandant Marshall zijn bemanning beveelt te springen. Navigator Readman, in de astrodome dicht bij het ontsnapingsluik in de romp, en de bommenrichter Larkin in de nabijheid van de neusdeur, springen op 1000 voet, waardoor hun parachutes slechts enkele seconden voor ze de grond raken openen en beide sergeanten gewond worden. Marshall en de twee overige bemanningsleden gaat het slechter af. Marshall in de cockpit had geen schijn van kans. Alle drie storten ze neer met de Wellington en verliezen hun leven. Readman kon vanop de grond nog zien hoe de staartschutter Davies in de staartkoepel zijn vier Brownings bleef gebruiken tot het einde.

Sergeant Marshall was 24 jaar en sergeant Monaghan was er 21. De leeftijd van Davies heb ik niet kunnen achterhalen.



sergent et ils ont reçu le Wellington NC-604 pour effectuer cette mission.

Peu avant de passer la ligne du front, ils sont attaqués par un avion à réaction allemand. Davies, le mitrailleur de queue ouvre le feu mais ses quatre mitrailleuses .303 Browning sont impuissantes vis à vis des tirs du chasseur allemand. Le Wellington est touché et le sergent Marshall doit descendre et retourner. Il demande à son navigateur un cap retour vers Melsbroek. L'intercom⁷ ne fonctionnant plus très bien, cela prit un certain temps avant qu'il ne reçoive son cap. C'est ainsi que Marshall et son équipage se retrouve involontairement au dessus de Liège. Ils avaient été prévenus avant de partir de la présence des batteries AA américaines autour de Liège pour protéger les importants stocks de carburant. Cela ne dura pas longtemps avant que l'AA n'ouvre le feu et que



le Wellington est gravement touché. L'appareil est à 1500 pieds (500 m) et en piqué lorsque le commandant de bord Marshall ordonne à son équipage de sauter. Le navigateur Readman dans l'astrodôme situé à côté de la sortie de secours et le bombardier Larkin à côté de la porte d'entrée parviennent à sauter à 1000 pieds ce qui permet tout juste à leurs parachutes de s'ouvrir quelques secondes avant de toucher le sol. Tous deux sont blessés. Pour Marshall et les autres membres de l'équipage cela tourne au drame. Tous les trois s'écrasent avec le Wellington et y perdent la vie. Readman put encore voir du sol comment le mitrailleur de queue Davies utilisa ses quatre Browning jusqu'au dernier instant.



Wellington NC-604 stortte neer nabij Watershei niet zo ver van Luik. De drie bemanningsleden werden ook begraven op het kerkhof van Evere vlak bij Flying Officer Tinker en zijn bemanning en vele anderen van het 69 Smaldeel en zijn "Service Echelon 6069" die hun leven gaven in deze oorlog sedert het 69 Smaldeel naar Melsbroek kwam in september 1944 kort na de bevrijding van België.

Le sergent Marshall avait 24 ans, le sergent Monaghan 21 ans. L'âge de Davies nous est inconnu.

Le Wellington NC-604 s'écrasa près de Watershei non loin de Liège. Les trois membres d'équipages furent également enterrés à Evere juste à côté du Flying Officer Tinker et de son équipage ainsi que bien d'autres de la 69 Escadrille et de son «Service Echelon 6069» qui donnèrent leur vie pendant la période où la 69^{ème} opéra à Melsbroek à partir de septembre 44 peu après la libération de la Belgique.

"Friendly fire" of "Fratricide" – Commentaar van de redactie.

"Friendly fire", dikwijls vertaald door "eigen vuur" is van alle tijden en maakt in de huidige conflicten en ondanks alle moderne technologieën nog steeds slachtoffers. De trieste voorvallen van het te Melsbroek gestationeerde 69 Smaldeel kunnen voornamelijk toegeschreven worden aan gebrekkige communicatie, zeer beperkte radarcontrole, geen elektronische herkenningsmiddelen, enzVergeeten we ook niet dat al deze voorvallen tijdens nachtoperaties gebeurden en de zware stress waaronder het personeel van het AA eenheden zich bevond.

Ook grondtroepen werden dikwijls beschoten of gebombardeerd door bevriende vliegtuigen. Ook in de moderne conflicten, waarbij steeds meer nabije luchtsteun gegeven wordt, zijn dergelijke incidenten talrijk.

Ter illustratie geven we enkele cijfers van het Pentagon: het aantal Amerikaanse doden door "friendly fire" en het percentage van het totale aantal Amerikaanse doden (bron Wikipedia).

Wereldoorlog II	21.000	16%
Vietnam oorlog	8.000	14%
Desert Storm 1991	35	23%
Afghanistan 2002	4	13%

"Friendly fire" ou "Fratricide" – Commentaire de la rédaction.

«Friendly fire» appelé souvent «Feu Ami» est de toute époque et est la cause, encore dans les conflits actuels de nombreuses victimes et ce malgré des technologies très modernes.. Les dramatiques événements survenus à la 69 escadrille stationnée à Melsbroek peuvent essentiellement être attribués à des communications défectueuses, un contrôle radar très limité, un manque total de reconnaissance électronique, etc.

N'oublions pas que toutes ces opérations se faisaient de nuit et que les unités AA étaient sous une tension extrême.

Même les troupes au sol étaient souvent mitraillées ou bombardés par l'aviation alliés.

Dans les conflits modernes ou l'appui aérien rapproché est de plus en plus fréquent, on retrouve nombreux incidents similaires.

A titre documentaires voici quelques chiffres du Pentagon donnant le nombre de morts américains attribués au «Friendly fire» et le pourcentage par rapport au total des morts (source Wikipedia)

2ème Guerre mondiale	21.000	16%
Guerre du Vietnam	8.000	14%
Desert Storm 1991	35	23%
Afghanistan 2002	4	13%

Legende bij de foto's:

Foto 2: Groepsfoto van het personeel 69 RAF Squadron op Melsbroek in september 1944.

Foto 3: Wellington (foto uit "Pilot's Notes for Wellington").

Foto 4: RAF piloot Stan Hayward in 1942.

Foto 5: Luchtfoto van het vliegveld Melsbroek na operatie "Bodenplatte" in januari 1945.

Foto 6: Korte handleiding voor piloten op de Wellington (40 blz).

Foto 7: Wellington in vlucht, getekend door Vic Polichek "gunner" in het 69 RAF Sqn.

(

(Footnotes)

¹ Chuck Toomer was lid van het 69 RAF Squadron dat vanaf september 1944 in Melsbroek was gestationeerd. Zie ook artikel "Een jaar uit mijn leven" door C. Toomer in DAKOTA News nr 1/99 en nr 11.

² Dit zijn de vliegende eenheden van de Britse Royal Navy.

³ Mulberry haven: geprefabriceerde havens uit Engeland naar Normandië gesleept om de geallieerde operatie Overlord mogelijk te maken.

⁴ DSO = Distinguished Service Order, CO = Commanding Officer: bevelvoerend officier.

⁵ DFC = Distinguished Flying Cross en RNZAF = Royal New Zealand Air Force.

⁶ Astrodome = koepel uit plexiglas waar de navigator de sterren kon waarnemen voor de astronavigatie.

⁷ Intercom = interne radiocommunicatie tussen de bemanningsleden.

Légende de photos:

Photo 2: Photo du personnel de la 69 Escadrille RAF à Melsbroek en septembre 1944.

Photo 3: Wellington (photo du livre "Pilot's Notes for Wellington").

Photo 4: Stan Hayward, jeune pilote de la RAF en 1942.

Photo 5: Photo aérienne de l'aérodrome de Melsbroek après l'opération "Bodenplatte" in januari 1945.

Photo 6: Aide mémoire pour les pilotes de Wellington (40 pages).

Photo 7: Un Wellington en vol, dessiné par Vic Polichek, "gunner" de la 69 Escadrille RAF.

(Footnotes)

¹ Chuck Toomer était membre de la 69 Escadrille stationné à Melsbroek à partir de septembre 1944. Voir aussi son article "Un an de ma vie" dans DAKOTA News no 1/99 et 11.

² Fleet Air Arm: ce sont les unités volantes du British Royal Navy.

³ Port Mulberry: un port préfabriqué remorqué de l'Angleterre vers la Normandie pour l'opération Overlord.

⁴ DSO = Distinguished Service Order, CO = Commanding Officer: officier en fonction de commandant.

⁵ DFC = Distinguished Flying Cross et RNZAF = Royal New Zealand Air Force

⁶ Astrodôme = coupole d'où le navigateur pouvait observer les étoiles pour l'astro navigation

⁷ Intercom = système de communications internes entre les membres de l'équipage



Prins-regent Karel in Belgisch Kongo

(met de Dakota "590")

Door Serge Verbeeck

Het officiële bezoek van Prins Karel, toen regent van het Koninkrijk België, zou voor onze kolonie Kongo de gebeurtenis van 1947 worden. Het bezoek moest de banden tussen België en Kongo na de oorlogsprikelen weer sterker maken.

Niettegenstaande de reis van de Prins-regent Karel geheim moest blijven tot kort voor het vertrek, verscheen in de *Gazet van Antwerpen* van 20 januari 1947 een artikel waarin sprake is van een eventueel bezoek van de Prins-



regent aan onze kolonie.

Het Belgisch militair vliegwezen werd oorspronkelijk belast met deze opdracht. In de 169 Wing (in 1948 omgedoopt tot 15 Wing) werd gekozen voor de DC-3 met het nummer 590. Pas na de reis naar Kongo zou het toestel de registratie KR-10 (met de R van Royale) krijgen.

Le Prince- régent Charles au Congo belge

(avec le Dakota "590")

Par Serge Verbeeck

Traduction par Jacques de Brouwer

La visite officielle du Prince Charles, alors Régent du Royaume de Belgique, allait être pour notre colonie l'évènement de l'année 1947. Le but de cette visite était de resserrer les liens qui unissaient la Belgique au Congo après les péripéties de la guerre.

Malgré le fait que le voyage du Prince Régent Charles devait rester secret jusqu'à peu avant son départ, la «*Gazet van Antwerpen*» publia dans son édition du 20 janvier 1947 un article dans lequel il était question d'une visite éventuelle du Prince Régent à notre colonie.

L'Aviation Militaire Belge fut initialement chargée de cette mission. Au 169 Wing (renommé en 1948 15 Wing) l'on opta pour le DC-3 avec le numéro 590. Ce n'est qu'après le voyage qu'il reçut l'immatriculation KR-10 (avec le R de Royal).

Le 2 septembre, la firme «Les Avions Fairey» de Gosselies près de Charleroi, reçut la mission de transformer cet avion de transport purement militaire en une version de transport de passagers de luxe. Cela impliquait de créer deux panneaux de séparation, un plancher en bois recouvert de tapis, des parois latérales avec des rideaux, de la place pour 12 sièges confortables et l'insonorisation de l'espace passager.

Le 18 mars 1947, l'appareil ainsi modifié exécuta un vol d'essai avec au commandes les

capitaines A. Debêche (il deviendra plus tard chef d'état-major de la Force Aérienne Belge) et Henrard. Après ce vol, l'avion fut ramené à son unité, le 169 Wing, située à Evere. Quelques jours plus tard, l'avion partit pour un vol de reconnaissance au Congo avec le major aviateur Van Rollegem comme commandant de bord. Ce vol était le



Op 2 september kreeg de firma "Les Avions Fairey" van Gosselies, nabij Charleroi, de opdracht om deze Dakota om te bouwen van een zuivere militaire transportversie naar een passagiersversie. Deze hield in: aanbrengen van twee scheidingspanelen, een houten vloer met tapijt, wandbekleding en gordijntjes, plaatsen van 12 comfortable zetels en het geluiddicht maken van de passagiersruimte.

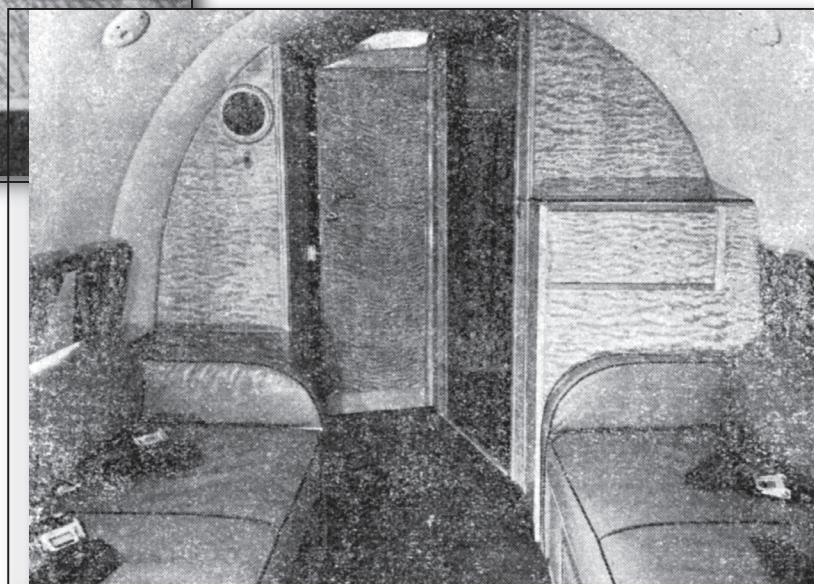
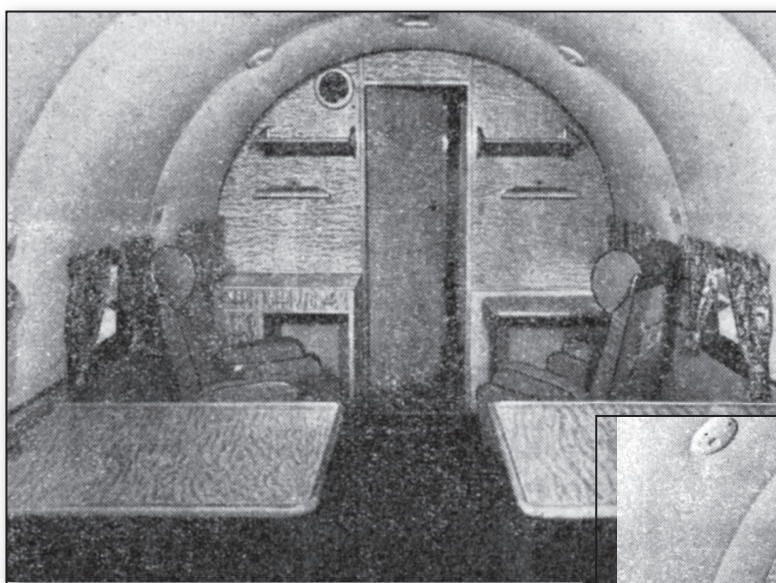
Op 18 maart 1947 werd het omgebouwde toestel door de kapiteins A. Debêche (hij zou later stafchef worden van de Belgische Luchtmacht) en Henrard proefgevlogen en vervolgens overgevlogen naar de thuisbasis van de 169 Wing in Evere. Nog dezelfde maand vertrok het toestel voor een verkenningsvlucht naar Congo onder de leiding van majoor vlieger Van Rollegem. Dit was de allereerste vlucht van een militair vliegtuig tussen België en Congo.

Op 10 april vloog kapitein Henry de "590" naar "Scottish Aviation Ltd" (SAL) in Prestwick voor een groot onderhoud. De schroefmechanismen werden nagezien door de firma "Havilland-Lostock Bolton". Dit groot onderhoud duurde

tout premier vol militaire versie vers de Congo.

Le 10 avril, le capitaine Henry conduisit le «590» à Prestwick pour y recevoir un grand entretien. Les hélices et leurs mécanismes furent inspectés par la firme «Havilland-Lostock Bolton». Ce grand entretien dura plus longtemps que prévu par manque de pièces de rechange. Le 2 juin, après les essais au sol, R. Ellison, le pilote d'usine de Scottish Aviation, effectua un vol d'essai d'une heure. Le lendemain, les autorités militaires Belges furent mises au courant que des problèmes étaient apparus lors du décapage des anciennes peintures. Le ponçage trop prononcé de l'entôlement à cet endroit pourrait provoquer une plus grande corrosion dans l'avenir. Étant donné que l'avion était attendu d'urgence à Evere et que pour le reste il était techniquement en état de voler, il fut décidé que l'avion rentrerait au pays pour effectuer le voyage au Congo. Après son voyage, il serait repris en main par SAL.

Le VVIP «590» fut présenté dès son retour à toute la presse nationale. Sur le nez de l'appareil, juste en dessous du cockpit, fut apposé de chaque côté l'emblème de la royauté. Le compartiment passager était divisé en plusieurs compartiments et dénotait une certaine simplicité mais avec une pointe de luxe. Le tapis plein, les plinthes et les fauteuils étaient dans un dégradé de tons bleus tandis que les parois, portes et meubles étaient de couleur beige. Une toilette séparée était mise en place dans le compartiment navigateur tandis que celui-ci, équipé d'un «gee¹» était relégué entre la toilette et le cockpit sur un tabouret repliable avec une table à cartes également repliable. En face de la toilette, une petite mais très



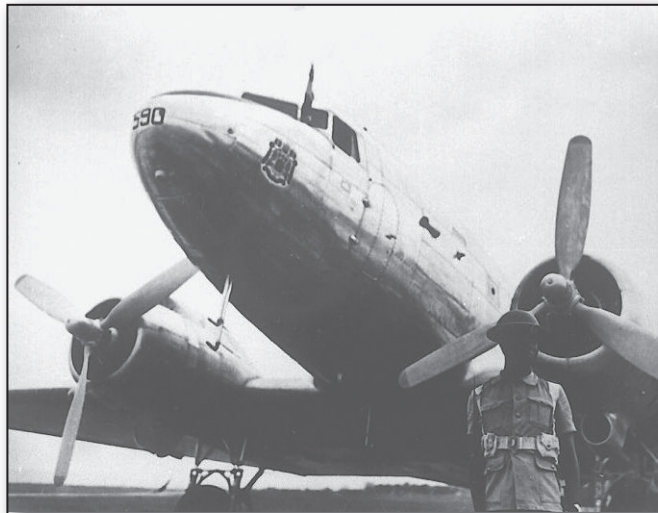
veel langer dan gepland door een tekort aan reserveonderdelen. Op 2 juni werd twee uur proefgedraaid en voerde R. Ellison, fabriekspiloot van Scottish Aviation, een testvlucht uit van één uur. 's Anderendaags liet men de Belgische militaire autoriteiten weten dat problemen gerezen waren bij het verwijderen van de oude beschildering. Er werd te diep geschuurd in de beplating wat in de toekomst meer corrosie zou veroorzaken. Daar het toestel dringend terug vereist was in Evere en technisch in orde was, werd afgesproken dat het terug naar ons land zou komen om de reis naar Congo te maken en na terugkomst opnieuw onder handen zou genomen worden door SAL.

De VVIP "590" werd bij aankomst op Evere voorgesteld aan de verenigde nationale pers. Op de neus, net onder de cockpit, was het langs beide kanten voorzien van het koninklijk embleem. De passagiersruimte was verdeeld in verschillende compartimenten en straalde eenvoud uit met toch een zekere luxe. Het vasttapijt, de plinten en de zetels waren van verschillende blauwe schakeringen;

pratique cuisine avait été aménagée avec frigo, réservoir et filtre à eau. Dans le salon principal, on retrouvait quatre fauteuils tournants, deux de chaque côté du couloir central. Ils pouvaient également être déplacés du salon vers la salle à manger. Derrière cette table de chaque côté du compartiment on avait placé des sièges qui en un tour de main pouvaient être transformés en couchettes. L'espace privé du Prince Régent comprenait un bureau et un lit se trouvant juste derrière le compartiment salon. Partout, il y



wanden, deuren en meubilair waren in beige kleur. Een afzonderlijke toiletruimte was voorzien op de plaats van de navigator. De navigator, die een "gee"¹ uitrusting had, werd geïnstalleerd tussen de cockpit en het toilet op een opklapbare stoel met opklapbaar tafeltje. Tegenover het toilet was een kleine zeer praktische keuken geplaatst met ijskast, watertank en drinkwaterfilter. In het hoofdsalon stonden vier draaibare zetels (twee aan elke kant van de middengang) die ook verschuifbaar waren van de salon naar de eettafel. Achter de tafels, langs beide zijden van het salon, waren ruime zetels geplaatst die in een handomdraai in slaapplekken konden omgebouwd worden. De privé ruimte van de Prins-regent met bureau en bed bevond zich vlak achter het salon. Overal was er regelbare luchtverversing en verlichting. Tenslotte waren er in de achterste scheidingswand een kleerkast en een kleine bar ingebouwd. Daarachter was er nog een bagageruimte en een tweede toilet. De Dakota "590" was omgebouwd tot een prachtig en comfortabel vliegtuig. De Prins-regent kon met een gerust gemoed aan zijn lange reis beginnen.



Vermits een DC-3 heel wat meer tijd nodig heeft om Congo te bereiken dan een DC-4, en de tijd van "Royals" zeer kostbaar is, werd uiteindelijk gekozen om de reis met een DC-4 van SABENA uit te voeren. Enkele grote verplaatsingen in Congo zouden gebeuren met de militaire DC-3 "590", terwijl de meeste verplaatsingen per auto, trein of boot zouden gebeuren. Ook de DC-4 (registratie OO-CBE) werd speciaal voor deze reis in ijltempo omgebouwd tot VVIP toestel. Het vliegtuig werd verdeeld in drie compartimenten: een groot salon met vijf zetels, het privé vertrek van de Prins-regent en een verblijf voor de vier personen die hem vergezelden.

Begin april werd een eerste vergadering gehouden met de bemanning van de "590". Naast majoor vlieger Van Rollegem, boordcommandant en tevens vleugeladjutant van de Prins-regent, bestond de bemanning uit zeer ervaren mannen die hun sporen verdiend hadden tijdens de Tweede Wereldoorlog bij de RAF: piloot kapitein J. Carlier, navigator kapitein P. Hallet, boordradio onderluitenant G. Bodart en boordwerktuigkundige luitenant Hullin.

Op dinsdag 24 juni 1947 vertrok de Dakota "590" voor een reis van vijf dagen met tussenlandingen in Marseille, Tunis, Caïro, Khartoum, Molakal, Juba, Irumu en Coquilhatstad. Op zaterdag 28 juni landde het toestel in Leopoldstad, dezelfde dag waarop de DC-4 van SABENA met de Prins-regent uit Melsbroek vertrok. De prins was vergezeld van zijn secretaris André De Staercke, zijn arts dokter Collard, een kolonel en een majoor.

Twee eskaders van de toen nog kersverse Belgische Luchtmacht, escorteerden het koninklijk vliegtuig tot aan de Franse grens. In Tunis, waar een overnachting gepland was, werd in het "Maison de France" een receptie gehouden ter ere van Prins Karel. Op 29 juni werd via

avait de la climatisation et de l'éclairage réglable. Enfin dans le dernier compartiment, on retrouvait une penderie et un petit bar. A l'arrière on retrouvait encore une soute à bagages et une deuxième toilette. Le Dakota «590» avait été transformé en un magnifique et confortable appareil. Le Prince Régent pouvait entamer son long voyage en toute sérénité.

Etant donné qu'un DC-3 a besoin de beaucoup plus de temps pour rejoindre le Congo qu'un DC-4 et que d'autre

part le temps de personnalités royales est précieux, il fut décidé d'effectuer le voyage avec un DC-4 de la SABENA. Seuls quelques grands déplacements à l'intérieur du Congo seront effectués avec le DC-3 militaire «590», tandis que la plupart des autres déplacements s'effectueraient en voiture, train ou bateau.

Le DC-4 (OO-CBE)

fut ainsi transformé en un temps record en version VVIP. L'appareil fut divisé en trois compartiments: un grand salon avec cinq fauteuils, la chambre privée du Prince Régent et le compartiment réservé aux quatre personnes qui l'accompagnent.

Début avril, une première réunion rassembla l'équipage du «590». Aux côtés du major aviateur Van Rollegem, commandant de bord et aide de camp du Prince Régent, on retrouve des hommes très expérimentés qui avaient fait leurs preuves durant la Seconde Guerre Mondiale à la RAF: le pilote capitaine J. Carlier, le navigateur capitaine P. Hallet, le radio de bord sous-lieutenant G. Bodart et le mécanicien de bord le lieutenant Hullin.

Le mardi 24 juin, le Dakota «590» décolle pour un voyage de cinq jours avec comme escales intermédiaires: Marseille, Tunis, Le Caire, Khartoum, Molakal, Juba, Inumu et Coquiathville. Samedi le 28 juin, il atterrit à Léopoldville, le même jour où le DC-4 de la SABENA décollait de Melsbroek avec le Prince Régent à son bord. Il était accompagné de son secrétaire André de Staercke, le docteur Collard, un colonel et un major.

Deux escadrilles de la toute nouvelle Force Aérienne Belge escortèrent l'appareil jusqu'à la frontière française. A Tunis, où une escale de nuit était prévue, il y eut une réception à «la Maison de France» en l'honneur du Prince Charles. Le 25 juin, après une escale au Caire, le vol se poursuit jusqu'à Léopoldville où l'appareil atterrit sans encombre à 16h30.

Le Prince Régent, en uniforme de lieutenant général, fut accueilli par le nouveau Ministre des Colonies Wigny et le Gouverneur Général du Congo belge Jungers et la direction locale de la SABENA. L'apparition du Prince



Cairo naar Leopoldstad gevlogen, waar rond 16u30 veilig geland werd.

De Prins-regent, in uniform van luitenant-generaal, werd verwelkomd door de nieuwe minister van Koloniën Wiggy, de gouverneur-generaal van Belgisch Congo Jungers en de plaatselijke directie van SABENA. De verschijning van Prins Karel in uniform van generaal zorgde voor grote wrevel in militaire kringen omdat hij deze graad officieel niet bezat. Er werd snel een oplossing gevonden waardoor de Prins-regent op 5 juli op een korte ceremonie bevorderd werd tot luitenant-generaal.

Op 9 juli werd de militaire bemanning met de "590" voor het eerst ingezet om de Prins-regent en zijn gezelschap naar Coquilhatstad, hoofdstad van de Evenaarsprovincie, te brengen. De vlucht duurde ongeveer twee uur. Op 10 juli, na de vele plichtplegingen en bezoeken aan het inheemse en

Europese ziekenhuis, rolde de "590" rond 12u met de prinselijke standaard bovenop de cockpit naar de startbaan voor de vlucht naar Stanleystad, waar geland werd om 16u15. Vanuit Stanleystad bezocht de prins de streek per auto, trein en boot. Daarna ging het hoge bezoek per auto verder naar ons voogdijgebied Ruanda-Urundi. Het gezelschap werd door de Dakota "590" op 1 augustus opgehaald in Costermansstad (huidig Bukavu) en via Manono (centrum van de tinmijnen) naar Elisabethstad gebracht.

Op 3 augustus had de Prins-regent in Elisabethstad een ontmoeting met de Zuid-Afrikaanse minister-president veldmaarschalk Jan Smuts, die vooral belangstelling had in de nieuwe sociale politiek van de Union Minière. Op 5 augustus werd op de vlucht naar Leopoldstad nog een halte gemaakt in het diamantcentrum Tshikapa.

Na een groot volksfeest als afscheid in Leopoldstad, vertrok de Prins-regent en zijn gevolg op dinsdagmorgen 12 augustus met de SABENA DC-4 naar België met tussenlandingen in Lagos (Nigeria) en Tunis. De DC-4 OO-CBE landde veilig op Melsbroek op 13 augustus rond 16u30, waar drie militaire detachementen het staatshoofd stonden op te wachten. Na de eerste begroetingen door de eerste minister P.H. Spaak en Koningin Elisabeth werd afscheid genomen van de SABENA bemanning: boordcommandant J. Van Ackere, co-piloot Siroux, navigator Hamblenne, boordradio Molle, boordmecanicien Aucquier en stewardess Lescrouwaet. De beide SABENA piloten hadden toen al meer dan 200 Congovluchten op hun actief.

Charles en uniforme de général occasionna de grands mécontentements dans les cercles militaires étant donné qu'il ne possédait pas officiellement ce grade. On trouva rapidement une solution à ce problème en le nommant à la suite d'une petite cérémonie le 5 juillet au grade de lieutenant-général.

Le 9 juillet, l'équipage militaire du «590» fut employé pour la première fois pour conduire le Prince Régent et sa suite



à Coquilhatville, la capitale de la province de l'Equateur. Le vol dura environ deux heures. Le 10 juillet, après les longues cérémonies et visites aux hôpitaux indigènes et européens, le «590» entamait vers midi son taxi vers la piste de décollage avec l'emblème royal au-dessus du cockpit. La destination du vol était

Stanleyville où l'avion atterrit à 16h15. Au départ de Stanleyville, le Prince visita la région en auto, train et bateau. C'est en voiture que la visite fut poursuivie vers le Ruanda-Urundi sous protectorat belge. Le Prince et sa suite furent embarqués à bord du «590» le 1 août à Costermansville (actuellement Bukavu) et amenés via Manono (centre des mines d'étain) à Elisabethville.

Le 3 août, le Prince Régent eut une entrevue à Elisabethville avec le Ministre-Président Sud-Africain, le Maréchal Jan Smuts qui était fortement intéressé par la nouvelle politique sociale de l'Union Minière. Le 5 août, lors du voyage retour vers Léopoldville, une escale fut faite à Tshikapa, le centre diamantaire.

Après une grande fête populaire en guise d'adieu à Léopoldville, le Prince Régent et sa suite s'envolèrent le matin du mardi 12 août avec le DC-4 de la SABENA pour la Belgique avec des escales intermédiaires à Lagos(Nigeria) et Tunis. Le DC-4 OO-CBE atterrit à Melsbroek le 13 août vers 16h30 où trois détachements militaires attendaient le chef de l'état. Après les premières salutations du premier ministre P-H. Spaak et de la Reine Elisabeth, le Prince Régent prit congé de l'équipage de la SABENA: commandant de bord J. Van Ackere, copilote Siroux, navigateur Hamblenne, radio de bord Molle, mécanicien de bord Aucquier et stewardess Lescrouwaet. Les deux pilotes avaient déjà plus de 200 vols sur le Congo à leurs actifs.

Quelques jours plus tard, après un voyage de près de deux mois, le Dakota «590» rentra à son tour à Evere via la vallée du Nil, Benghazi, Tunis et Marseille.



Na een reis van bijna twee maand, keerde de Dakota "590" enkele dagen later terug naar Evere via de Nijlvallei, Benghazi, Tunis en Marseille.

In hoeverre het bezoek van de Prins-regent de banden tussen België en Congo werkelijk verstevigd heeft is moeilijk te zeggen. Zeker betekende het een welkome afwisseling voor de koloniale, vooral voor hen die op afgelegen plaatsen leefden en werkten. Voor boordcommandant majoor Van Rollegem en de bemanning van de Dakota "590" was het een uitzonderlijke gebeurtenis in hun militaire loopbaan!

Bibliografie:

"De C-47 Dakota in dienst bij de Belgische Luchtmacht", 2006, door Serge Verbeeck.

"Kongo 1945 – 1965, het einde van een kolonie", 1993, door Jef Van Bilsen.

(Footnotes)

¹ GEE of AMES Type 7000 is een Brits radionavigatiesysteem gebruikt tijdens de Tweede Wereldoorlog. De technologie ervan werd door de Amerikanen verder ontwikkeld om het LORAN systeem te ontwikkelen.

Il est difficile de dire dans quelle mesure la visite du Prince Régent a renforcé réellement les liens entre la Belgique et le Congo. Il est certain que cette visite représentait pour les coloniaux une reconnaissance surtout pour ceux qui vivaient et travaillaient dans des postes éloignés. Pour le Commandant de bord, Major Van Rollegem et l'équipage du Dakota «590» cela restera un souvenir inoubliable dans leur carrière militaire.

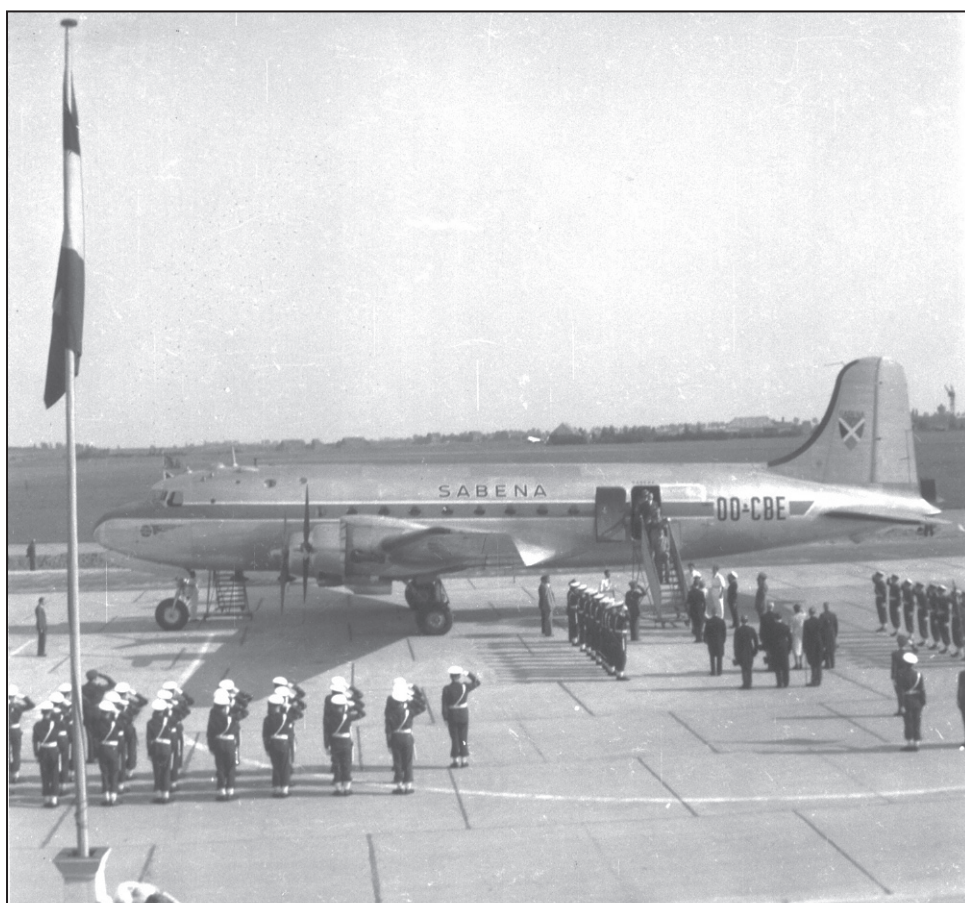
Bibliographie

"De C-47 Dakota in dienst bij de Belgische Luchtmacht", 2006, par Serge Verbeeck.

"Kongo 1945 – 1965, het einde van een kolonie", 1993, par Jef Van Bilsen.

(Footnotes)

¹ GEE ou AMES Type 7000 était un système de radio navigation britannique utilisé durant la deuxième guerre mondiale. Les idées du GEE furent développées par les Américains pour devenir le système LORAN.





C-130H: 35 jaar!

25 juli 1972

De eerste C-130H Hercules voor de 15 Wing landt op Melsbroek

Door Axel Vermeesch

In "La conquête de l'air et de l'espace", officieel maandblad van de Koninklijke Aéro-Club van België nr 5 van 1971, wordt de aankoop van de C-130H toestellen ter vervanging van de C-119G toestellen van de 15 Wing aangekondigd met het volgend artikel.

De bestelling: "Twaalf C-130 vrachtvliegtuigen voor de Luchtmacht"¹

Een bestelling van 2750 miljoen BF met 1700 miljoen BF compensaties in de technische industrie.

Aan de aankoop zitten twee aspecten vast. Enerzijds zal de Belgische regering voor die vliegtuigen 55 miljoen US dollar (2750 miljoen BF) moeten betalen. Anderzijds zal Lockheed als compensatie in de loop van de komende tien jaar voor 27 miljoen US dollar (1350 miljoen BF) bestellingen plaatsen in België. Bovendien zal de firma Allison, die de motoren voor de Hercules bouwt, voor 7 miljoen US dollar (350 miljoen BF) orders laten boeken in België. Deze compensatiebestellingen zullen ons land op technisch gebied vooruithelpen en meteen het behoud of de verbetering van de tewerkstelling met zich meebrengen.

De heer David T. Crockett, vice-president van Lockheed Georgia Company die de onderhandeling voerde, verklaarde dat zes toestellen in 1972 geleverd zullen worden en zes in 1973. België is het 23ste land dat Hercules vliegtuigen aankoopt. Zij worden aan de lopende band gemaakt in de fabrieken te Marietta, nabij Atlanta in de Amerikaanse staat Georgia. In totaal werden tot op het eind van 1970 1132 Hercules toestellen geleverd aan luchtmachteenheden of particuliere maatschappijen. Met de Belgische bestelling



C-130H: 35 ans!

25 juillet 1972

Le premier C-130H Hercules pour le 15 Wing arrive à Melsbroek

Par Axel Vermeesch

Traduction par Marie-Christine et P. Buyse

Dans "La conquête de l'air et de l'espace", mensuel officiel de l'Aéro-Club Royal de Belgique no 5 de 1971, l'achat des appareils C-130H pour remplacer les avions C-119G du 15 Wing, fut annoncé dans l'article suivant.

La commande: "Douze cargos aériens C-130 pour la Force Aérienne"¹

Une commande de 2750 millions de FB compensée par des ordres pour 1700 millions en fabrication de technique de pointe.

Cet achat est fondé sur un programme industriel à deux directions. Les appareils représentent un investissement de 55 millions US dollar (2750 millions FB). En compensation de ce marché, la Belgique recevra au cours des dix prochaines années de Lockheed des commandes compensatoires représentant 27 millions US dollar (1350 millions de FB)

pour des fabrications inscrites dans les techniques de pointe. Par ailleurs, la société Allison qui construit les moteurs de l'Hercules compte faire par la Fabrique Nationale un ensemble de travaux représentant 7 millions supplémentaires (350 millions de FB). Ces ordres compensatoires détermineront en Belgique une acquisition technologique et le maintien ou la création d'emplois.

Selon M. David T. Crockett, vice-président de la Lockheed Georgia Company, qui a mené les négociations, six appareils seront livrés en 1972 et six en 1973. La Belgique deviendra le vingt-troisième pays qui s'équipe de ce type d'avion, construit à la chaîne aux usines de Marietta, près d'Atlanta dans l'état de Géorgie aux EUA. A la fin de 1970, un total de 1132 Hercules avaient été livrés à



komt het totaal aantal verkochte Hercules boven de 1200 te liggen (op 7 januari 1971 waren 73 toestellen besteld of in constructie).

De Hercules C-130H is de jongste versie van dit vliegtuigtype. Hij wordt aangedreven door vier T-56A-15 Allison turboschroefmotoren, die hem een groter vermogen geven dan de vorige types C-130. De stuwkrachtwinst die bij warm weer 24% bedraagt, gaat gepaard met een hogere kruissnelheid en een geringer brandstofverbruik.

Het laadvermogen van de C-130H bedraagt meer dan 45.000 pond of 21 ton. Het laadruim is 3,30 m breed, 2 m hoog en 12,5 m lang zonder de achterste laadhelling mee te rekenen. Die laadhelling kan op gelijke hoogte gebracht worden met de vloer van de vrachtwagens. Zo is het gemakkelijk om vrachten op laadvloeren of in containers van de vrachtwagen in of uit het vliegtuig te laden zonder dat er heftoestellen aan te pas komen. Gewone motorvoertuigen kunnen vanop de grond langs de laadhelling in het vliegtuig rijden.

De Hercules biedt plaats aan 92 soldaten of passagiers of aan 64 valschermspringers met hun uitrusting, of nog aan 74 draagberies met gewonden of zieken.

Tegen het einde van 1970 hadden Hercules toestellen over de gehele wereld samen 6.250.000 vliegtuigen op hun actief gebracht.

De levering: 25 juli 1972 – mei 1973

De eerste Hercules voor de Belgische Luchtmacht werd op 24 en 25 overgevlogen van de VSA naar België.

De bemanning bestond uit personeel dat pas was opgeleid bij de Lockheed –Georgia Company: Cdt VI C. Vingerhoets (boordcommandant), Cdt VI J. Van den Bossche (tweede piloot), de Adjudant-Chefs T. Devisscher en Michel G ruzet (system operators), Maj VI R. Roose en Olt VI F. Huggenberger (navigators), en de 1ste Sergeant-Majors J. Delsaux en Verhelst (loadmasters). Na het volgen van 160 uren in de grondschool en 33u55 training in vlucht hadden zij allen een Lockheed "Certificate of Training Completion for Hercules Flight Crew Training" bekomen.

Op 24 juli vertrok de CH-01 uit Dobbins AFB (VSA) voor een vlucht van 10u45 via

des exploitants militaires et commerciaux. La commande belge porte le chiffre des ventes bien au-delà de 1200 (le 7 janvier 1971, 73 appareils étaient en fabrication ou commandés).

L'Hercules C-130H est la dernière version de cette famille d'avions. Il est m  par quatre turbopropulseurs T-56A-15 Allison qui lui assurent une puissance au décollage nettement supérieure à celle des premières versions. Ce gain, qui est de quelques 24% par temps chaud, s'accompagne de



vitesse de croisière plus élevées et d'une consommation en carburant réduite.

La charge utile du C-130H excède 45.000 livres, soit 21 tonnes. La cale elle-même est vaste avec 3,30 m de largeur, 3 m de hauteur et 12,50 de longueur, rampe de chargement arrière exclu. Cette rampe, amovible, s'articule à la hauteur du plateau de chargement des

camions, de telle sorte qu'il est particulièrement aisé de charger ou décharger du fret sur palette ou en conteneurs, puisqu'il ne faut pas recourir à du matériel de levage. La rampe qui assure une liaison entre le sol et le plancher de la cale peut être gravie par des véhicules automoteur.

Nonante-deux soldats ou passagers, ou 64 parachutistes équipés, peuvent s'embarquer dans cet avion qui peut également accueillir 74 civils en opérations d'évacuation de blessés ou de malades.

A la fin de 1970, la flotte mondiale des Hercules avait accumulé un total de 6.250.000 heures de vol.

La livraison: 25 juillet 1972 – mai 1973

Le premier «Hercules» destiné à la Force Aérienne Belge, fut convoy  des Etats-Unis vers la Belgique les 24 et 25 juillet.

L'équipage, venant de recevoir récemment sa formation chez la Lockheed-Georgia Company, était composé du Cdt Avi C. Vingerhoets (cdt de bord), le Cdt Avi J. Van den Bossche (co-pilote), des adjudant-chefs Avi T. Devisscher et M. G ruzet (system operators), du Maj Avi R. Roose et du Slt Avi F. Huggenberger (navigateurs), et les 1Sgts-Maj. J. Delsaux et Verhelst (loadmasters). Après avoir suivi 160 heures de cours théorique et 33h55 d'entraînement en vol, ils avaient tous obtenu de Lockheed le «Certificate of Training Completion for





Gander (Canada) naar Shannon (Ierland). Het toestel had een lading van ongeveer 20 ton wisselstukken en onderhoudsmateriaal aan boord. 's Anderendaags steeg de Hercules op in Shannon om twee uur later op Melsbroek te landen.

De bemanning en het nieuwe toestel werden aan de



militaire luchthaven "Batavia" van Melsbroek opgewacht door een uitgebreid ontvangstcomité onder leiding van de Lt Kol VI Mike Terlinden, bevelhebber van de 15 Wing.

De twaalfde en laatste C-130H kwam op Melsbroek toe op 16 mei 1973. Oorspronkelijk waren de toestellen niet voorzien van "external fuel tanks" (buitenboord brandstoftanks). Deze zouden pas geplaatst worden vanaf 1981.

Dit gebeurde op initiatief van Kol VI A. Blume na zijn ervaring gedurende operatie "Red Beam" in 1978 (Kolwezi, provincie Shaba, Zaïre).

De toekomst na de C-130

Vanaf 2018, na 46 jaar dienst, zullen de C-130s van Melsbroek vervangen worden. In 2001 besliste de regering deel te nemen aan het A-400M programma van Airbus Industries voor een bedrag van 1,3 miljard Euro met economische compensaties voor onze industrie. De 11 C-130 toestellen van de 15 Wing zullen vervangen worden door zeven A-400M toestellen.

De eerste vlucht van de A-400M is gepland voor mei 2008. Tot op heden werden 192 van deze toestellen besteld door negen landen. De kenmerken en capaciteiten van de Airbus A-400M werden uitvoerig beschreven in DAKOTA News nr 14 van maart 2001.

(Footnotes)

¹ Alhoewel de studie door de Staf Luchtmacht gemaakt tot het besluit kwam dat 18 C-130H toestellen nodig waren om de 36 C-119G toestellen te vervangen, besliste de regering om er slechts 12 aan te kopen.

Hercules Flight Crew Training».

Le 25 juillet 1972 le CH-01 se posait à Melsbroek venant de Shannon (Irlande) après un vol de deux heures. Le jour avant, l'appareil avait décollé à Dobbins AFB (USA) et volait via Gander (Canada) vers Shannon où il atterrissait après un vol de 10 h. 45 min. Il avait à son bord un chargement d'environ 20 tonnes, comprenant des pièces de rechange et de l'outillage d'entretien.

L'équipage et l'appareil flambant neuf étaient reçus à l'aéroport militaire de Melsbroek «Batavia» par un important comité d'accueil sous la direction du Lt Col Avi Mike Terlinden, commandant du 15 Wing.

Le douzième et dernier C-130 arrivait à Melsbroek le 16 mai 1973.

Au début les avions n'étaient pas pourvus de «external fuel tanks» (réservoirs de kérosène montés en dessous des ailes). Ce n'est qu'à partir de 1981, à l'initiative du Col Avi A. Blume et suite à ses expériences de l'opération «Red Beam» en 1978 (Kolwezi, province du Shaba, Zaïre) qu'on procédât au montage de ces «external fuel tanks».



L'avenir après le C-130

En 2018, après 46 ans de service, les C-130 de Melsbroek seront remplacés. En 2001, le gouvernement belge a décidé de participer au programme de développement du A-400M de Airbus, pour un montant de 1,3 milliards d'euro et avec compensations économiques pour notre industrie. Les 11 C-130 seront remplacés par sept appareils du type A-400M.

Le premier vol de ce dernier est prévu dans le courant du mois de mai 2008. Jusqu'à présent 192 de ces avions ont été commandés par neuf pays. un article paru dans le DAKOTA News numéro 14 de mars 2001 fait une ample description des caractéristiques et les capacités de l' Airbus A-400M.

(Footnotes)

¹ Bien que l'étude de l'Etat-major de la Force Aérienne conclut qu'il fallait 18 C-130H pour remplacer les 36 C-119G, le gouvernement décida d'en acheter que 12 appareils.



Door Axel Vermeesch

Kolonel vlieger Bernard Flamang nieuwe bevelhebber van de 15 Wing

Op 27 juni gaf kolonel vlieger J. Lippens, bevelhebber sedert 10 maart 2004, het bevel van de 15 Wing Luchttransport over aan kolonel vlieger Bernard Flamang.

De nieuwe bevelhebber is afkomstig uit Zottegem. In 1984 behaalt hij het diploma van burgerlijk ingenieur aan de Koninklijke Militaire School en in 1986 bekomt hij het hoger brevet van militair piloot. Hij wordt piloot F-16 bij de 10 Tactische Wing te Kleine Brogel. Van 1992 tot 1996 werkt hij op de sectie Plannen en Programma's van de Staf Luchtmacht te Evere. In 1996 krijgt hij de opleiding tot piloot C-130H en wordt hij commandant van het 20 Smaldeel van de 15 Wing. In 2001 volgt hij les aan het USAF Air War College. Bij zijn terugkeer in 2002 wordt hij hoofd van de Sectie Luchtcapaciteiten op het Departement Strategie van de nieuwe Defensiestaf.



Tussen 1999 en 2006, nam kolonel B. Flamang als boordcommandant C-130H deel aan verschillende luchttransportoperaties in Joegoslavië, Kosovo en Afghanistan. Hij totaliseert 4500 vlieguren op verschillende militaire vliegtuigtypes.

Nieuwe jonge piloten voor de 15 Wing

Negen piloten kregen op 14 maart hun vleugels van luitenant-generaal vlieger G. Van Caelenberghe. Zij behaalden pas hun brevet aan de Franse pilotscholen van Cazaux (gevechtspiloten), Dax (helicopterpiloten) en Avord (transportpiloten). Drie onder hen zullen in de komende maanden hun opleiding op C-130H volgen in België en de VSA: 1Lt VI Inge Huyghebaert, 1Lt VI Pieter Palmans en Olt VI Delannoy.

Een nieuw bijkomend werkpaard voor de 15 Wing

Op Paaszondag 8 april landde op Zaventem de C-130 Hercules N-130EV. Het toestel was vertrokken op 25 maart van op Rickenbaker International Airport in Columbus Ohio USA. Met technisch defect moest het terugkeren om op 28 maart opnieuw te vertrekken richting België via Bangor (USA), Gander (Canada) en Shannon (Ierland).

Het overbrengen van de C-130 dat oorspronkelijk gepland was op twee dagen heeft door de vele technische problemen onderweg uiteindelijk 15 dagen in beslag genomen. "A ferry flight to remember!"

Het toestel was door Sabena Technics na consultatie met Defensie aangekocht bij de maatschappij "Evergreen Aircraft Sales & Leasing" (EASL). Het zal de C-130H (CH-02) die vervangen die vernield werd gedurende de nacht van 4 op 5 mei 2006 toen een hangar van Sabena Technics totaal uitbrandde.

Deze Hercules is van het type C-130E en werd in 1965 geleverd aan de USAF met serienummer 64-0552. Het werd door de USAF ingezet als "weather observation & reconnaissance aircraft WC-130E" tot 1999. In die rol werd het toestel o.a. gebruikt om jacht te maken op tornado's.

Par Axel Vermeesch

Traduction par MC et P. Buyse et C. Waterkeyn

Colonel aviateur Bernard Flamang nouveau commandant du 15 Wing

Le 27 juin, le colonel aviateur J. Lippens, commandant depuis le 10 mars 2004, passait le commandement du 15 Wing Transport Aérien au colonel aviateur Bernard Flamang.

Le nouveau commandant est originaire de Zottegem. En 1984, il obtient le diplôme d'ingénieur civile à l'Ecole Royale Militaire et en 1986, il obtient le brevet supérieur de pilote militaire. Il devient pilote F-16 au 10 Wing Tactique de Kleine Brogel. De 1992 à 1996 il travaille à la section Plans et Programmes de l'Etat Major de la Force Aérienne à Evere. En 1996, après une formation sur C-130H, il reprend le commandement de la 20 Escadrille au 15 Wing. En 2001, il suit les cours au USAF Air War College. A son retour en 2002, il rejoint la Section Capacités Aériennes

du Département Stratégie du nouvel état major de la Défense.

Entre 1999 et 2006, le colonel B. Flamang a participé à plusieurs opérations de transport aérien en Yougoslavie, Kosovo et Afghanistan. Il totalise 4500 heures de vol sur différents types d'avions militaires.

Des nouveaux jeunes pilotes pour le 15 Wing

Le 14 mars dernier, neuf jeunes pilotes ont reçu leurs ailes des mains du lieutenant-général aviateur G. Van Caelenberghe. Ils viennent d'être brevetés dans les écoles de pilotage françaises de respectivement Cazaux (chasse), Dax (hélicoptères) et Avord (transport).

Trois d'entre eux poursuivront dans les mois prochains leur reconversion sur C-130H en Belgique et aux Etats-Unis. Il s'agit du 1 Lt Avi Inge Huyghebaert, 1 Lt Avi Pieter Palmans et Slt Avi Delannoy.

Un nouveau cheval de labour supplémentaire

C'est le 8 avril, jour de Pâques, que le Hercules C-130E portant l'immatriculation N-130EV, atterrissait à Zaventem.

Décollé le 25 mars de Rickenbaker International Airport à Columbus Ohio USA, l'appareil dû faire demi-tour à cause d'une panne technique. L'avion redécollait le 28 mars en direction de la Belgique via Bangor (USA), Gander (Canada) et Shannon (Irlande).

La traversée du C-130E devait normalement durer deux jours mais à cause de nombreux problèmes techniques, a finalement pris deux semaines! Vraiment «a ferry flight to remember!».

Après consultation de la Défense, l'appareil a été acheté par Sabena Technics chez la compagnie «Evergreen Aircraft Sales & Leasing» (EASL). Il remplacera le C-130H (CH-02) qui fut détruit lors de l'incendie du hangar de Sabena Technics dans la nuit du 4 au 5 mai 2006.

Cet appareil du type C-130E, portant le numéro de série 64-0552 est sorti des usines Lockheed en 1965. Il fut



De “center wings” werden in 1970 vervangen en de “outer wings” in 1986. Vooraleer het toestel door de USAF verkocht werd aan ESAL werd het “self contained navigation system” verwijderd, waardoor heel wat problemen ontstonden met de UHF, VHF, HF, VOR en TACAN.

Het toestel heeft een totaal aantal vlieguren van 20.400. Onmiddellijk na het Paasreces begon Sabena Technics met het wegnemen van de vijf verflagen op het vliegtuig. In de loop van het jaar krijgt het toestel een volledige revisie en zullen alle nodige modificaties en aanpassingen uitgevoerd worden om te voldoen aan de normen van de Belgische Defensie Luchtcomponent. Het zal door de 15 Wing in operationele dienst genomen worden in het vierde kwartaal van 2008.



Opdrachten voor het “International Criminal Court” (ICC)

Op 20 april werd een akkoord gesloten tussen België en het internationaal Strafhof in Den Haag (ICC) dat mogelijk maakt de vliegtuigen van de 15 Wing in te zetten voor het vervoer van verdachten.

Het Statuut van Rome van 17 juli 1998 is de geboorteakte van het ICC. Na ratificatie door 60 landen kon het op 1 juli 2002 in werking treden. Het hof heeft internationale juridische bevoegdheid voor oorlogsmisdaden, genocide en misdaden tegen de mensheid.

In juli 2005 werden de eerste internationale aanhoudingsbevelen uitgevaardigd tegen vijf leiders van het Leger van de Heer (LRA) dat actief was in Uganda. In maart 2006 is de eerste verdachte van misdaden in Oost-Congo aangehouden en naar Den Haag overgevlogen. In april vaardigde het ICC aanhoudingsbevelen uit tegen een minister van de Sudanese regering en een leider van de Arabische Janjaweed-militie die verdacht zijn van oorlogsmisdaden en misdaden tegen de mensheid. Het regime in Khartoum weigert echter de twee uit te leveren.

Nederlandse F-16's onderscheppen Belgische Hercules

“Op vrijdag 9 maart hebben twee F-16 jachtvliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht een Belgisch militair transportvliegtuig Hercules onderschept waarmee geen radiocontact gemaakt kon worden. De F-16's gingen daarbij boven het midden van Noord-Holland door de geluidsbarrière en veroorzaakten daarbij enkele harde knallen. Bij de politie kwamen wegens deze harde knallen een tiental telefoontjes binnen van verontruste mensen. De F-16's stegen kort na 13 uur in Leeuwarden op om het transporttoestel te indentificeren en contact te maken met de bemanning. Nadat het radiocontact was hersteld keerden ze naar hun basis terug.

De Hercules was op weg van Melsbroek naar Oslo, maar keerde wegens motorproblemen over Nederland terug.

livré à la USAF dans le rôle de «weather observation & reconnaissance aircraft WC-130E» et ceci jusqu'en 1999. Dans ce but, l'avion était fréquemment utilisé pour faire la chasse aux tornades.

Le remplacement des «center wings» se faisait en 1970 et les «outer wings» en 1986.

Avant de vendre l'appareil à l'ESAL, la USAF a enlevé le «self contained navigation system», ce qui a causé pas mal de problèmes avec le UHF, VHF, HF, VOR et TACAN.

L'avion totalise 20.400 hrs de vol. Immédiatement après le recès de Pâques, Sabena Technics a commencé à enlever les cinq couches de peinture. L'appareil sera complètement révisé et prévu des modifications et

des adaptations nécessaires pour répondre aux normes de l'Air Component de la Défense Belge. La mise en service opérationnel par le 15 Wing est prévue dans le quatrième trimestre de 2008.

Missions pour le «International Criminal Court» (ICC)

Le 20 avril, un accord a été signé entre la Belgique et la Cour Pénale Internationale à La Haye, ayant pour but d'utiliser les avions du 15 Wing pour le transfert d'éléments suspects.

Le Statut de Rome du 17 juillet 1998 est l'acte de fondation de l'ICC. Après ratification par 60 pays, le ICC entrait en vigueur à partir du 1 juillet 2002. La cour a le pouvoir juridique international de juger des crimes de guerre et de génocide ainsi que des crimes contre l'humanité.

C'est en juillet 2005 que les premiers mandats d'arrêt internationaux furent décrétés contre cinq dirigeants de l'Armée du Seigneur (LRA), active en Uganda. En mars 2006 le premier suspect ayant commis des crimes au Congo de l'Est, fût arrêté et transféré à La Haye.

Au mois d'avril 2007, le ICC a décrété des mandats d'arrêt contre un ministre du gouvernement soudanais et un dirigeant de la milice arabe janjaweed, tous deux accusés d'avoir commis des crimes de guerre et des crimes contre l'humanité. Le régime à Khartoum refuse néanmoins de les extraditer.

Des F-16's néerlandais interceptent un Hercules belge

Le quotidien néerlandais «De Telegraaf» du 10 mars 2007 mentionne dans ses colonnes:

“Vendredi 9 mars, deux avions de chasse F-16 de la Force Aérienne néerlandaise ont intercepté un avion de transport militaire belge Hercules dont le contact par radio ne pouvait être effectué. Les F-16's ont dépassé le mur du son au beau milieu de la province de Hollande du Nord et ont provoqué dès lors quelques belles déflagrations. Des gens inquiets par ces fortes détonations ont appelé une dizaine de fois les services de police. Les F-16's ont décollé juste après 13 heures de Leeuwarden afin d'identifier l'appareil de transport et prendre contact avec l'équipage. Une fois



Waarom het niet mogelijk was om radiocontact te maken, wordt nog onderzocht. Het vliegtuig is veilig in België geland” (Bericht uit De Telegraaf van 10 maart 2007).

Volgens de boordcommandant kwam het probleem door een verandering aan de software van de “avionics suite” waarvan hij niet op de hoogte was.



le contact radio rétabli, ils ont fait demi-tour et sont rentrés à leur base.

Le Hercules, parti de Melsbroek, se dirigeait vers Oslo, mais a fait demi-tour après avoir constaté des problèmes moteurs au-dessus des Pays-Bas. La raison de l'absence de contact par radio est encore recherchée. L'avion a atterri en toute sécurité en Belgique”.

Selon le commandant de bord, le problème provient d'un changement de software de l'“avionics suite”, changement

dont il n'avait pas été informé. F-16's” la Force Aérienne néerlandaise, identifierait son appareil.

Leden schrijven ons

Eddy Vercruysse, Adjt-chef VI, Vereniging Eenheidsfront Ronse:

“Ons bezoek aan de 15 Wing op 3 oktober 2006, werd afgesloten met een bezoek aan DAKOTA in de kaserne Groenveld.

Daar ontdekten wij een prachtig gerestaureerde C-119 Flying Boxcar en Pembroke, alsook een uniek monument voor Koning Albert I als vliegenier. Bij menig oudstrijder en ex-para-commando begon het hart sneller slaan. In het documentatiecentrum DAKOTA werden wij ontvangen door zangeres Rita Deneve en haalden met haar heel wat

herinneringen op uit onze soldatentijd. Alvast bedankt, en afspraak voor volgend jaar!”.



Les membres nous écrivent

Eddy Vercruysse, Adjt chef Avi, Association du Front de l'Unité Renaix:

“Notre visite au 15 Wing du 3 octobre 2006, s'est terminée par une visite au centre DAKOTA de la caserne Groenveld.

Nous avons découvert là un C-119 Flying Boxcar superbement bien restauré et un Pembroke, ainsi qu'un monument unique en son genre dédié au Roi Albert I, aviateur.

Les battements du coeur de bien des anciens combattants et ex-para-commandos s'est alors accéléré. Nous avons été reçus par la chanteuse Rita Deneve dans le centre de documentation DAKOTA et nous nous sommes

rappelés avec elle bien des souvenirs de l'époque où nous étions soldats. Encore merci et rendez-vous l'année prochaine”.

Februari 2008 Février

De 15 Wing wordt 60 jaar – Le 15 Wing aura 60 ans

Het is onze bedoeling een tentoonstelling «60 jaar 15 Wing» te organiseren. Daarom zoeken wij interessante herinneringen: foto's, documenten, voorwerpen, eretekens of andere zaken.

Wij verzekeren u de uitgeleende zaken met zorg te behandelen en u spoedig terug te bezorgen.

Neem zo vlug mogelijk contact met ons centrum (tel 02-7524650) of rechtstreeks met Axel Vermeesch (tel 015-614265)

A l'occasion de la soixante anniversaire du 15 Wing, nous avons l'intention d'organiser une exposition. C'est pourquoi nous cherchons des souvenirs intéressants: photos, documents, objets, distinctions honorifiques ou autres choses. Nous nous engageons de les traiter avec les plus grands soins et de les rendre le plus vite possible.

Contactez notre centre (tél 02-7524650) ou prenez directement contact avec Axel Vermeesch (tél 015-614265).

AEG



Chauffage électrique
Elektrische verwarming

Havenlaan, 104 Tel: 02/423.22.22
1000 BRUSSEL Fax: 02/423.22.12
aeg@aeg-homecomfort.be
www.aeg-homecomfort.be



Elektrische Verwarming
Warmwater
Warmtepompen
Zonnepanelen

Chauffage électrique
Eau chaude
Pompes à chaleur
Panneaux solaires

Havenlaan 104
1000 Brussel
Tel. 02/423.22.22
Fax 02/423.22.12
e-mail : seccom@stiebel-aeg.be
internet : www.stiebel-aeg.be

Avenue du Port 104
1000 Bruxelles
Tél. 02/423.22.22
Fax. 02/423.22.12
e-mail : seccom@stiebel-aeg.be
internet : www.stiebel-aeg.be

STIEBEL ELTRON

Theoretische cursussen in weekendonderwijs!

A²

AVIATION ACADEMICS – B/FTO-010
quality teaching



Instrument Rating IR(A) voor PPL(A)/CPL(A)-bezitters
van 6 januari tot 7 juli 2007 te Oostende voor slechts 2 890€!
Airline Transport Pilot License [ATPL(A)]
van 15 september 2007 tot 8 september 2008
modulair, afstands en geïntegreerd – opleidingscheques
www.aviationacademics.com - +32 (0)486-345462



DRUKKERIJ N.V.

BOONE · ROOSENS

HEMELSTRAAT 2 · 1651 LOT · TEL · 02/378 08 33 · FAX · 02/378 38 24 · info@boone-roosens.be

Breugelfeest 2007
Vrijdag 19 oktober

Fête breughelienne 2007
vendredi 19 octobre

Be there!

