



DAKOTA

News

80

Juni-juin 2020



1st mission C-130 Sahel

Gen Laforce

Melsbroek 1945, part 2

In dit nummer:

Dans ce numéro:



Blz 3
Page 3

Voorwoord
Editorial

Blz 4
Page 4

Inside Dakota

Blz 9

De eerste humanitaire zending met C-130H door de 15 Wing

Page 9

La première mission humanitaire en C-130H au 15 Wing

Blz 14
Page 14

Biografie van brigadegeneraal Laforce
Biographie du général de brigade Laforce

Blz 20
Page 20

Melsbroek tijdens de laatste oorlogsmaanden
Melsbroek à la fin de la guerre

Blz 28

15 Wing Today

Periodiek tijdschrift,
uitgegeven door de VZW
DAKOTA, Documentatiecentrum
van de 15 Wing

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoebe, Jos Ackermans, André Janssens, Mike Arren, Marc Philips, J.L. Lejeune

Layout : André Janssens

Vertaling : Isabelle Scheyvaerts, Gilbert Desmet, Marc Philips, Mich Mandl, J.L. Lejeune

Foto's : Axel Vermeesch, archieven Dakotacentrum, Tacha Hoeck, Defensie, Carl Hermans

Druk : Graphius, Beersel

Verantwoordelijke Uitgever : Jacques Lousberg

Adres:

15 Wing Luchttransport
Haachtsesteenweg 138
1820 Melsbroek

Tel : 02 4498711

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Openingsuren: maandag & donderdag, van 14 tot 17 u.

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :

15 Euro te storten op rekening nr. IBAN BE11 4381 0641 2148 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoebe, Jos Ackermans, André Janssens, M. Philips, Mike Arren, J.L. Lejeune

Layout : André Janssens

Traduction : Isabelle Scheyvaerts, Gilbert Desmet, Marc Philips, Mich Mandl, J.L. Lejeune

Photos : Axel Vermeesch, archives Centre Dakota, Tacha Hoeck, Défense, Carl Hermans

Imprimerie : Graphius, Beersel

Editeur responsable : Jacques Lousberg

Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138
1820 Melsbroek

Tél : 02 4498711

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Heures d'ouverture: lundi & jeudi, de 14 à 17 hrs

Cotisation annuelle de membre "Dakota"

: 15 Euro à verser sur le compte IBAN BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Beste vrienden,



Toen we eind januari van dit jaar de verzending van ons magazine Dakota News DN79 voorbereidden liet niets vermoeden dat luttele tijd later ons leven grondig zou veranderen.

Noemenswaardige activiteiten behalve de routine taken en klussen in het Documentatiecentrum en de Restore waren er zo vroeg op het jaar nog niet. Geruchten over een nieuw en gevaarlijk virus waren er al wel en naargelang de tijd vorderde werden ze ook onheilspellender. Bij de aanvang van de 2de week van maart maakten we ons bij het bestuur toch ernstige zorgen en op 12 maart in de voormiddag beslisten we om ons Centrum voor enkele weken te sluiten. De maatregelen van de federale regering die we allen kennen kwamen enkele uren later.

Het stilleggen van onze activiteiten brengt ons nu in een uitzonderlijke "Nothing Special to Report" situatie.

Niets is minder waar voor onze 15de Wing Luchttransport. Zoals meestal in tijden van crisis heeft de eenheid ook nu weer niet stilgezeten. In het kader van de hulp aan de Natie werden onder meer verscheidene vluchten uitgevoerd om gestrande landgenoten te repatriëren en fungeerde BRUMIL als transitcentrum.

De creatie van de vernieuwde 15 Wing gaat intussen verder. De geplande infrastructuur werken zijn in februari begonnen en de vervanging van de vloot kent nu zijn normaal verloop. Zo mocht ik onlangs vernemen dat vier piloten de "type rating" cursus op de nieuwe Dassault Aviation Falcon 7X afgewerkt hebben. Met de aankomst van het eerste toestel (registratie OO-LUM), zijn ze vanaf 29 april met de "base training" gestart.

Ook met betrekking tot de A400M zien we vorderingen. Het eerste toestel, MSN 104 met registratie CT01, heeft op 13 april in Spanje haar "maiden flight" uitgevoerd. Ter herinnering, het toestel behoort toe aan Luxemburg maar zal in het 20 Smd opereren. De eerste Belgische A400, MSN 106 met registratie CT02, heeft intussen een "paint job" gehad.

Verder wil ik in dit voorwoord ook Majoor Vlieger b.d. Eric Denis gedenken. De voormalige Comd 21 Smd overleed op 7 april na een wekenlange strijd aan de gevolgen van een covid-19 infectie. Ik heb in naam van onze vereniging en haar leden zijn partner en zijn familie gecondoleerd.

Tot slot een bijzonder woord van dank aan LtGen Vlieger b.d. René Hoebe die ook nu weer de redactie van deze DN 80 op zich genomen heeft. René heeft tijdens de laatste Algemene Vergadering kenbaar gemaakt dat hij deze taak wil overlaten aan een vervanger. Kandidaturen zijn dan ook welkom.

Ik wens jullie allen veel leesplezier en hoop jullie na de covid-19 crisis in goede gezondheid in ons centrum te mogen begroeten.

"Tenacity"!

Jacques Lousberg
Kolonel Vlieger b.d.
Voorzitter

Chers amis,

Fin janvier, alors que nous préparions notre magazine Dakota News DN79, rien ne laissait présager que nos vies allaient changer de manière aussi radicale.

Hormis les activités routinières et quelques travaux dans le Centre de Documentation et Restore, il ne se passait rien de bien spécial. Cependant on évoquait peu à peu un nouveau et dangereux virus qui ne présageait rien de bon. La rumeur s'amplifiant, notre inquiétude grandit durant la seconde semaine de mars et, le 12 mars, il fut décidé de fermer notre Centre pour quelques semaines. Quelques heures plus tard, notre gouvernement annonçait les mesures que nous connaissons tous. Désormais, l'interruption de nos activités nous place dans une situation de 'Nothing special to report'.

Ce n'est en revanche pas le cas du 15 Wing qui, comme en toute situation de crise, est plus que jamais actif. Dans le cadre de l'aide à la Nation, le 15 Wing effectua plusieurs vols pour rapatrier nos concitoyens bloqués à l'étranger et BRUMIL assure un rôle important en tant que centre de transit.

Entretemps, la rénovation du 15 Wing se poursuit. Les travaux d'infrastructure ont débuté début février et le remplacement de la flotte suit son cours. J'ai appris que quatre pilotes avaient terminé leur 'type rating' training sur le nouveau Dassault Aviation Falcon 7X et l'arrivée du premier appareil (immatriculation OO-LUM) leur a permis d'entamer le 'base training' le 29 avril dernier.

Le A400M poursuit son programme. Le premier avion, MSN 104 (immatriculation CT01), a effectué son 'maiden flight' le 13 avril dernier en Espagne. Il est à noter que cet appareil appartient au Luxembourg mais opérera dans la 20 Esc. Le premier A400 belge, MSN 106 immatriculé CT02, a reçu son 'paint job'.

Dans cet éditorial, je tiens à rendre hommage au MajorAviateur e.r. Eric Denis, ancien Commandant de la 21 Esc, qui nous a quitté le 7 avril après plusieurs semaines de lutte contre le Covid-19. J'ai transmis les condoléances de notre association et ses membres à sa compagne et ses enfants.

Je terminerai en remerciant tout particulièrement le LtGén Aviateur e.r. René Hoebe qui a assuré la rédaction de ce DN 80. Lors de notre dernière Assemblée Générale, René a manifesté le souhait de transmettre cette responsabilité à un remplaçant. Nous attendons vos candidatures.

Je vous souhaite une agréable lecture et espère vous revoir tous en bonne santé dans notre Centre dès que la crise du Covid-19 sera passée.

"Tenacity"!

Jacques Lousberg
Colonel Aviateur e.r.
Président



Inside Dakota

Door Axel Vermeesch en Jos Ackermans

Par Axel Vermeesch et Jos Ackermans

Overlijden van Yves Lecroart

Wij vernamen het overlijden van Yves Lecroart op 26 jan 2020. Geboren op 27/03/1950 werd hij lid in maart 1996. Samen met Juliette Liska lag hij aan de basis van ons elektronisch archief sinds 30/04/99. Hij werd erelid op 09/11/1999, en bleef Chef van de cel documentatie tot zijn gezondheidstoestand hem dat, in december 2008, onmogelijk maakte. Dankzij zijn vriend Raymond Lavendomme kwam hij nu en dan toch nog eens langs, en kon hij deelnemen aan sommige ledenactiviteiten. Wij verliezen een moedige vriend!



Décès d'Yves Lecroart

Nous avons appris le décès d'Yves Lecroart le 26 janvier 2020. Né le 27/03/1950, il est devenu membre en mars 1996. Avec Juliette Liska il était, dès 30/04/99, à la base de nos archives électroniques. Il est nommé membre honoraire le 09/11/1999, et est resté chef de la cellule de documentation jusqu'en décembre 2008, quand son état de santé l'en empêchait. Grâce à son ami Raymond Lavendomme, il continua à nous rendre visite de temps en temps et a pu participer à certaines activités pour nos membres. Nous perdons un ami courageux

Activiteiten

Tussen het versturen van onze laatste DAKOTA News op 27 januari en het voorlopig sluiten van ons documentatiecentrum op 12 maart hebben wij 120 bezoekers mogen verwelkomen, verdeeld over 4 groepen. We telden bovendien 2 samenkomsten van de Old Timers van de 15 Wing en van de Sabena Modellers Club. Ik vermeld graag volgende uitschieters:

Dinsdag 04/02: Team Mirage BD09- Droneport Sint Truiden
Donderdag 20/02: jaarlijkse viering Koning Albert I
(Maandag 09/03: onze Statutaire Algemene Vergadering (details later) En uiteindelijk ons (voorlopig laatste) bezoek op donderdag 12/03: EUROAVIA Oostende (Europese associatie voor luchtvaartstudenten)

Sindsdien ondervinden wij zoals iedereen in de wereld de desastreuze gevolgen van de Corona pandemie. Onze directeur had de eerste symptomen van die virusuitbraak begin februari al kunnen vaststellen tijdens een cruise in de Emiraten: mondkmaskers bij een gedeelte van de bemanning en sommige passagiers, doorgedreven handhygiëne bij terugkeren aan boord na uitstappen, betreden van restaurants aan boord, enz.... Er was daar toen gelukkig nog geen sprake van "social distancing"...Op

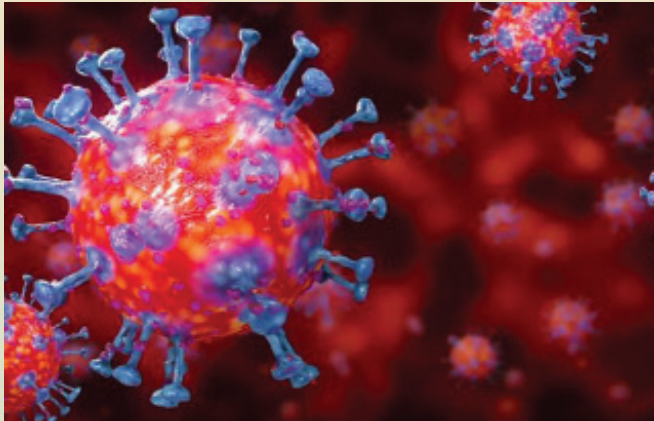
Activités

Entre l'envoi de notre dernier DAKOTA News le 27 janvier et la fermeture provisoire de notre centre de documentation le 12 mars, nous avons accueilli 120 visiteurs répartis en 4 groupes. Nous avons également compté 2 réunions des Old Timers du 15 Wing et du Sabena Modellers Club. J'aimerais mentionner spécifiquement :

Mardi 04/02 : Team Mirage BD09- Droneport Saint Trond
Jeudi 20/02 : célébration annuelle Roi Albert Ier



3 februari werd in België het eerste geval vastgesteld, en werden de eerste voorzichtige maatregelen genomen om het virus beter te leren kennen en plannen op te stellen om te proberen het buiten onze grenzen te houden. Dat bleek onmogelijk, en vanaf 01 maart werd fase 2 van het noodplan afgekondigd. Op 11 maart betreurden wij in België het eerste Corona overlijden. De volgende dag hebben wij al besloten DAKOTA voorlopig te sluiten tot einde maart vermits de meerderheid van onze vrijwillige medewerkers, gezien hun leeftijd, tot de groep behoort die na eventuele besmetting het grootste



risico loopt op ernstige problemen. Die einddatum is ondertussen al lang overschreden en de regels die de regering ons allemaal oplegde werden stap voor stap strikter om te proberen de opvangcapaciteit van onze ziekenhuizen niet te overschrijden. Bij het opstellen van deze DAKOTA News leek de eerste corona golf in België over haar hoogtepunt heen, en een gestage daling van de patiënten in de intensive care units en van het dagelijks aantal overlijdens liet ons een flauw lichtpuntje aan het eind van de tunnel vermoeden. Op 24 april werden de eerste voorzichtige maatregelen aangekondigd om vanaf 4 mei gefaseerd enkele beperkingen lichtjes te versoepelen, en te kijken welke invloed dat zou hebben op de besmettingscurve. Mondmaskers veroveren stilaan ons straatbeeld, en de regering doet meer en meer beroep op ons begrip, verantwoordelijkheidszin en burgerzin

Algemene Vergadering

Onze statutaire Algemene vergadering ging door "in tempore non suspecto" op 09 maart, en werd geleid door onze nieuwe voorzitter, Mr Jacques Lousberg. Wij stelden vast dat ons ledenaantal ongeveer stabiel blijft. Wij noteerden dat Mr Leon Hadermann overleden is en dus geschrapt moet worden als effectief lid, en dat mevrouw Isabelle Scheyvaerts en Mr Jean-Louis Lejeune aangesteld werden als bestuurder. Zoals vorige jaren zullen wij in 2020 drie DAKOTA News uitbrengen met Mr Rene Hoebe als hoofdredacteur, functie die hij na DAKOTA News 81 wenst over te dragen aan een opvolger. Het Restore team blijft onze vliegtuigen binnen en buiten onderhouden en verder aankleden, terwijl ons bestuur blijft proberen (delen van) B727, C-130 en/of Embraer van de uitverkoop of schroothoop te redden. De financiële situatie is gezond, zodat wij het lidgeld op 15 € kunnen behouden.

Lundi 09/03 : notre assemblée générale statutaire (détails plus tard)

Et enfin la (pour l'instant dernière) visite le jeudi 12/03 : EUROAVIA Ostende (Association européenne des étudiants en aéronautique)

Depuis lors, comme partout dans le monde, nous subissons les conséquences désastreuses de la pandémie de Corona. Notre directeur avait déjà remarqué les premiers symptômes de l'apparition de ce virus début février lors d'une croisière aux Emirats : une partie de l'équipage et certains passagers portaient des masques de bouche, hygiène des mains rigoureuse lors du retour à bord après les excursions ou entrée dans les restaurants à bord, etc... Heureusement, à cette époque, il n'y avait pas encore de distanciation sociale... Le 3 février, le premier cas a été identifié en Belgique, et les premières mesures de précaution ont été prises pour mieux connaître le virus et élaborer des plans pour tenter de le maintenir en dehors de nos frontières. Cela s'est avéré impossible, et la phase 2 du plan d'urgence a été annoncée dès le 1er mars. Le 11 mars, nous avons regretté le premier décès de Corona en Belgique. Le lendemain nous avons décidé de fermer provisoirement notre DAKOTA jusqu'à la fin du mois de mars, puisque la majorité de nos volontaires, compte tenu de leur âge, appartiennent au groupe qui court le plus grand risque de problèmes graves après une éventuelle contamination. Entre-temps, ce délai a été dépassé depuis longtemps et les règles que le gouvernement nous a imposées à tous sont devenues de plus en plus strictes afin d'essayer de ne pas dépasser la capacité d'accueil de nos hôpitaux. Au moment où nous écrivons ce DAKOTA News, la première vague de corona semble avoir passé son point culminant en Belgique, et la diminution constante du nombre de patients dans les unités de soins intensifs et du nombre de décès quotidiens nous laisse entrevoir une faible lueur d'espoir au bout du tunnel. Le 24 avril, les premières mesures prudentes ont été annoncées pour, à partir du 04 mai, assouplir légèrement et par étapes certaines restrictions et pour voir quel impact cela aurait sur la courbe d'infection. Les masques de bouche conquièrent peu à peu nos rues et le gouvernement fait de plus en plus appel à notre compréhension, responsabilité et citoyenneté !

Assemblée générale

Notre assemblée générale statutaire s'est déroulée "in tempore non suspecto" le 9 mars, sous la présidence de notre nouveau président, M. Jacques Lousberg. Nous avons constaté que le nombre de nos membres reste plus ou moins stable. Nous avons noté que M. Leon Hadermann est décédé et doit donc être révoqué en tant que membre effectif, et que Mme Isabelle Scheyvaerts et M. Jean-Louis Lejeune ont été nommés administrateurs. Comme les années précédentes, nous publierons trois DAKOTA News en 2020 avec M. Rene Hoebe comme rédacteur en chef, un poste qu'il souhaite transférer à un successeur après le DAKOTA News n° 81. L'équipe de restauration continue d'entretenir et d'habiller nos avions à l'intérieur et à l'extérieur, tandis que notre conseil d'administration continue d'essayer de sauver (des parties de) B727, C-130 et/ou Embraer de la vente

Onze traditionele Breugelmaaltijd willen wij op 02 of 09 oktober organiseren. Dit jaar tijdens de middag, voor zover dit haalbaar is voor de Mess, en mits toestemming van de Korpsoverste.

Het bestuur wou dit jaar ook iets organiseren om het 25-jarig jubileum van de publicatie van onze statuten in de verf te zetten, maar tijdens deze vergadering kon nog geen concreet project uitgewerkt worden. Al onze vliegtuigen zouden binnen en buiten opgefrist en waterdicht gemaakt worden, en in onze tentoonstellingsruimte zou de recente geschiedenis van de 15 Wing bijgevoegd worden. Enkele leden wilden zich zelfs buigen over het installeren van een "Flight simulator" in de C-119 cockpit in onze tentoonstellingsruimte, enz... De voorzitter drong er tot besluit op aan dat wij allemaal onze persoonlijke "netwerken" zouden aanspreken om nieuwe vrijwilligers aan te brengen om al deze doelstellingen te kunnen realiseren.

Impact corona virus

Bezoeken

Op het ogenblik van de afkondiging van de beperkende maatregelen waren er al meer dan vijftien groepsbezoeken aangevraagd bij onze vereniging. Het afgelasten van deze bezoeken betekent een dikke streep door onze rekening, want de lente is normaal gezien een drukke periode voor Dakota vzw. Hopelijk kunnen we terug groepen ontvangen na september maar op dit ogenblik is dit nog "wishful thinking".

Activiteiten

Een groot gedeelte van al onze mooie plannen kan voorlopig echter niet starten door de lockdown maatregelen die een paar dagen na onze algemene vergadering afgekondigd werden, en die wij natuurlijk als goede ex-militairen strikt naleven! Verplaatsingen van onze vrijwilligers naar Melsbroek worden immers als "niet essentieel" beschouwd, en zij kunnen dus onmogelijk komen werken aan de vliegtuigen, de tentoonstelling, algemeen onderhoud en zo meer. Gelukkig kunnen wij via internet, e-mail en sociale netwerken wel contact houden met onze medewerkers, zorgen voor de publicatie van deze DAKOTA News, facebook en website onderhouden, vragen beantwoorden,

ou du tas de ferraille. La situation financière est saine, nous pouvons donc maintenir la cotisation à 15 €.

Nous aimerions organiser notre repas traditionnel de Breughel le 2 ou le 9 octobre, cette année, dans l'après-midi, dans la mesure où cela est acceptable pour le mess, et avec l'autorisation du Chef de Corps. Cette année, le conseil désire organiser aussi quelque chose pour marquer le 25e anniversaire de la publication de nos statuts, mais au cours de cette réunion, aucun projet concret n'a pu être élaboré. Tous nos avions seraient remis à neuf et imperméabilisés à l'intérieur comme à l'extérieur, et dans notre salle d'exposition, l'histoire récente du 15 Wing serait complétée. Certains membres ont même proposé d'étudier l'installation d'un "simulateur de vol" dans le cockpit du C-119 dans notre salle d'exposition, etc... En conclusion, le président a insisté sur le fait que nous devrions tous aborder nos "réseaux personnels" afin d'attirer de nouveaux volontaires pour pouvoir réaliser tous ces objectifs.

Impact du virus corona

Visites

Au moment de l'annonce des mesures restrictives, plus de quinze visites de groupe avaient déjà été sollicitées à notre association. L'annulation de ces visites signifie une baisse importante de nos bénéfices, car le printemps constitue normalement une période de grande affluence pour l'asbl Dakota. Nous espérons pouvoir accueillir à nouveau des groupes après septembre, mais pour l'instant, il ne s'agit que d'un vœu pieux.

Activités

Malheureusement, pour l'instant, une grande partie de tous nos beaux projets ne peuvent pas démarrer en raison des mesures de lockdown annoncées quelques jours après notre assemblée générale. Evidemment, en tant que bons ex-militaires nous les respectons scrupuleusement! Les déplacements de nos volontaires vers Melsbroek étant considéré comme "non essentiel", ils ne peuvent pas venir travailler sur les avions, l'exposition, l'entretien général, etc. Heureusement, via l'internet, le courrier électronique et les réseaux sociaux, nous pouvons rester en contact avec nos volontaires, nous occuper de la publication de ce DAKOTA News, maintenir le facebook et le site



de ledenadministratie bijhouden, enz. Zolang essentiële verplaatsingen verboden zijn blijft telewerken onze enige optie.

Breughelmaaltijd

Voorlopig voorzien wij ons jaarlijks feest nog altijd op 2 of 9 oktober. Of het zal doorgaan hangt echter af van de evolutie van de beperkende maatregelen. Indien er nog steeds afstand moet gehouden worden tussen personen en tafels, en we hierdoor beperkt worden tot een 60-tal genodigden, zullen we het feest noodgedwongen moeten uitstellen tot 2021. We zullen u op de hoogte houden via mail, website en facebook.

Laten we afsluiten met te zeggen dat alle vrijwillige DAKOTA-medewerkers het voorlopig nog goed stellen en dat wij hopen dat dit ook geldt voor al onze leden en hun dierbaren!

VZW DAKOTA dankt

Kamiel Wyckaert (ancien 15 Wing): schonk ons "Vergeten Vleugels" door B. Gielis. Het is het fascinerende verhaal van een RAF-bommenwerper die op 2 juni 1942 neerstortte in Perk, en het opzoeken van de familieleden van de vijf omgekomen bemanningsleden.

René Van der Elst (ancien 15 Wing): schonk ons "SAFFRAANBERG, de Koninklijke Technische School van de Luchtmacht", in 1994 uitgegeven ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de school. Dit driedelig werk kwam tot stand onder de leiding van Dominique Hanson, leraar aan de KTS van de LuM.

Jan Vingerhoets (ancien 15 Wing): schonk ons een document uit het archief van zijn vader Charles: "De kroniek van de Belgische Metropolitane Strijdkrachten in Kongo en Ruwanda-Urundi tijdens de maanden juli en augustus 1960".

Dit was het licentiaatswerk dat Roger Terryn, gewezen bevelhebber van de 15 Wing, maakte aan de universiteit van Leuven in 1983-85. R. Terryn en C. Vingerhoets waren nauw betrokken bij die operaties na de onafhankelijkheid van Congo op 30 juni 1960.

Stephane Stienlet (ancien paracommando), die van februari 2019 tot januari 2020 zijn werk (cartoons van indianen en schilderijen) tentoon mocht stellen in DAKOTA, schonk ons zes van deze cartoons (C-130 & para's).

s.stienlet@telenet.be

web, répondre aux questions, tenir les registres des membres, etc. Tant que les déplacements essentiels seront interdits, le télétravail reste notre seule option.

Repas Breughélien

Pour le moment, cette activité annuelle est toujours prévue pour le 2 ou le 9 octobre, mais son maintien dépendra de l'évolution des mesures restrictives. Si nous devons toujours garder 150 cm entre les personnes et les tables et que nous serons limités à environ 60 invités, nous devrons reporter la fête à 2021. Evidemment, nous vous tiendrons informés par courrier, sur notre site web et sur facebook.

Terminons en disant que, pour l'instant, tous les volontaires de notre DAKOTA se portent bien et que nous espérons qu'il en va de même pour tous nos membres et leurs proches.

ASBL DAKOTA remercie

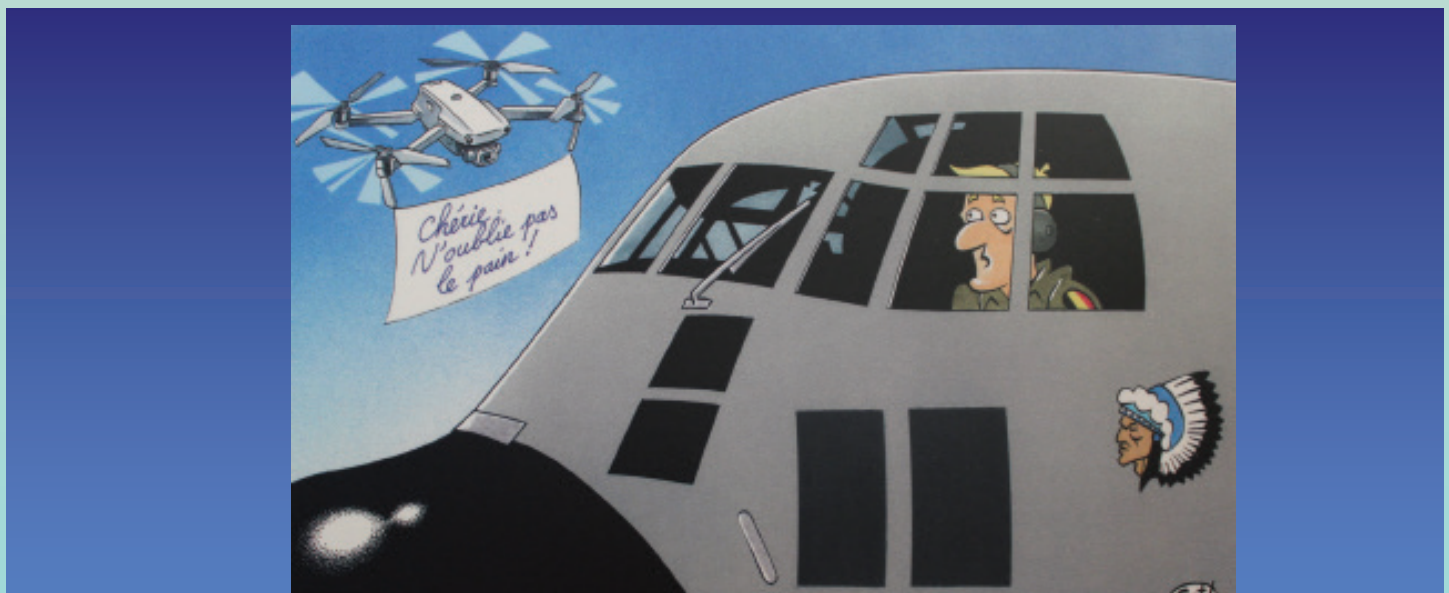
Kamiel Wyckaert (ancien 15 Wing) : nous a fait don des "Vergeten Vleugels" de B. Gielis. C'est l'histoire fascinante d'un bombardier de la RAF qui s'est écrasé à Perk le 2 juin 1942, et la recherche des proches des cinq membres d'équipage tués.

René Van der Elst (ancien 15 Wing): nous a fait don de "SAFFRAANBERG, de Koninklijke Technische School van de Luchtmacht", publié en 1994 à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'école. Cet ouvrage en trois tomes a été créé sous la direction de Dominique Hanson, professeur à l'ERT de la FAé.

Jan Vingerhoets (ancien 15 Wing): nous a remis un document provenant des archives de son père Charles: "De kroniek van de Belgische Metropolitane Strijdkrachten in Kongo en Ruwanda-Urundi tijdens de maanden juli en augustus 1960". C'est le travail de licence que Roger Terryn, ancien commandant du 15 Wing, a effectué à l'université de Louvain en 1983-85. R. Terryn et C. Vingerhoets ont été profondément impliqués dans ces opérations après l'indépendance du Congo le 30 juin 1960.

Stéphane Stienlet (ancien para commando), qui a pu exposer son travail (dessins humoristiques et peintures d'indiens) au DAKOTA de février 2019 à janvier 2020, nous a donné six de ces dessins humoristiques (C-130 & Para's).

s.stienlet@telenet.be



De eerste humanitaire zending C-130H van de 15 Wing

La première mission humanitaire en C-130H au 15 Wing



Door René Hoeben

Par René Hoeben
Traduction Michel Mandl

Van bij haar oprichting werd de 15 Wing door de Belgische regering regelmatig ingezet bij rampen in binnen- en buitenland om personeel en hulpgoederen ter plaatse te brengen. Meestal was de opdracht beperkt tot het transport en zeer zelden bleven de vliegtuigen ter plaatse om in het getroffen gebied zendingen uit te voeren.

Depuis sa création, le 15 Wing est régulièrement déployé par le gouvernement en cas de catastrophe en Belgique et à l'étranger pour y amener du personnel et des secours. La plupart du temps, la mission se limite au transport et très rarement l'avion demeure sur place pour effectuer des vols dans la zone sinistrée.

Nadat de C-130 H in dienst werd genomen in 1972 heeft de bedrijvigheid van de 15' Wing in dit domein letterlijk en figuurlijk een hoge vlucht genomen. De mogelijkheden van het vliegtuig om tot twintig ton materieel over grote afstanden te vervoeren en af te zetten op slechts summier voorbereide terreinen en zo nodig te droppen in volle vlucht waren al gekend door de diverse hulporganisaties. Het duurde dan ook niet lang voor de eerste aanvraag tot het inzetten van onze C-130's op de Staf Luchtmacht toekwam. De laatste C-130 was nauwelijks een week geleverd, toen de EEG een grootscheepse hulpactie op touw zette ten behoeve van de SAHEL- bevolking, geteisterd door hongersnood ten gevolge van de aanhoudende droogte.

Toen ik midden mei 1973 aangeduid werd om een zeven daagse zending te doen naar Niamey in Niger kon mijn geluk niet op. Het was eens iets anders dan de dagelijkse, meestal vier uren durende trainingsvluchten, die ik en mijn collega's van de TCU de laatste zes maanden gevlogen hadden om de conversie van de piloten op C-130H tot een goed einde te brengen. Het was een zeer drukke maar ook heel leerzame periode geweest en de laatste bemanningen waren bezig met hun conversie. Nu was het tijd voor het echte werk en konden ik en mijn

Après la mise en service du C-130H en 1972, l'activité du 15 Wing dans ce domaine a littéralement et au figuré, pris son envol. La capacité de l'avion à transporter jusqu'à 20 tonnes d'équipement sur de longues distances, d'atterrir sur des pistes sommairement préparées et si nécessaire, de larguer les charges en plein vol, était déjà connue par les différents organismes d'entraide. Il ne faudra pas attendre longtemps avant que la première demande de mise en œuvre de nos C-130 ne parvienne à l'État-major de la Force aérienne. Le dernier C-130 est à peine livré depuis une semaine, lorsque la CEE lance une opération de grande envergure au Sahel au profit d'une population, sinistrée par la famine à la suite d'une sécheresse persistante.

Lorsque je suis désigné à la mi-mai 1973 pour effectuer une mission de sept jours à Niamey au Niger, je suis comblé. Cela va me changer des vols d'entraînement quotidiens, généralement de quatre heures, que j'effectue depuis six mois, avec mes collègues du TCU, dans le cadre de la conversion des équipages sur C-130H. Une période d'intense activité, fort instructive, avec à ce moment les derniers pilotes en conversion. Nous allons enfin pouvoir effectuer le vrai travail. Avec mon équipage, je vais pouvoir tester et découvrir comment se comporte notre cheval de parade au

bemanning eens testen en zien hoe het was om met ons nieuw paradepaardje een opdracht ver van huis en in een onbekende omgeving uit te voeren. Mijn bemanning bestond uit "Dolf" D'Hane als CP, "Nunu" Van Nueten als P1/SO, ADC Goorts als NAV en de adjudanten Van Den Abbeele en Onsia als LM. Op 22 mei rond zeven uur s 'morgens stijgen we op met de CH-08 richting Tunis, onze eerste tussenstop. Aan boord 18 ton melkpoeder en een vijftiental Belgische militairen die zullen helpen met de lokale verdeling van de voedselhulp. Verder twee journalisten namelijk Colette Braeckman van Le Soir en Jean Brutsaert van La Cité. Onze opdracht is eenvoudig: vervoer van 18 ton voedsel en geneesmiddelen van Brussel naar Tahoua (Niger), doorvliegen naar Niamey en het vliegtuig en zijn bemanning ter beschikking stellen van het EOF (Europees Ontwikkelingsfonds) om er van 23 tot en met 27 mei hun opdrachten uit te voeren.



Na opstijgen in Tunis zetten we koers naar Tahoua, ongeveer vijf uren vliegen over de uitgestrekte woestijn. Het vliegveld had een zandpiste van ongeveer 2.000 meter en er was een radiobaken. Volgens onze inlichtingen geschikt voor C-130. De landing verloopt zonder problemen en zodra we geparkeerd zijn lijkt het alsof het hele dorp naar het vliegveld gekomen is. In tegenstelling tot mijn copiloten en navigator, die in het begin van de jaren zestig nog in Congo gevlogen hebben, is dit voor mij en de loadmasters een nieuwe, zeer kleurrijke ervaring. Het uitladen van de vracht verloopt heel vlot en twee uur later nemen we afscheid van onze Belgische militairen en zetten koers naar Niamey dat een uurtje vliegen verder ligt. Het is al donker als we op de internationale luchthaven van Niamey landen, waar we opgewacht worden door een vertegenwoordiger van de EOF. Hij brengt ons naar het bekende Grand Hotel du Niger, waar zo vele bemanningen de volgende twee jaren zullen verblijven, voor een verdiende rust na toch een lange dag.

De volgende morgen ontmoetten wij de heer Kratz chef van het EOF die ons op zijn beurt in contact brengt met de vertegenwoordigers van de OPVN (Office des Produits Vivriers du Niger), de dienst belast met de

cours d'une mission effectuée à des milliers de kilomètres de la base mère et dans un environnement qui ne nous est pas familier. Mon équipage se compose de « Dolf » D'Hane comme CP, « Nunu » Van Nueten comme P1/SO, ADC Goorts comme NAV et les adjudants Van Den Abbeele et Onsia comme LM.

Le 22 mai, vers 7 h 00 du matin, nous décollons avec le CH-08 en direction de Tunis, notre première escale. À bord nous transportons 18 tonnes de lait en poudre et une quinzaine de militaires belges qui assureront la distribution sur place de l'aide alimentaire. Nous sommes accompagnés par deux journalistes : Colette Braeckman du Soir et Jean Brutsaert de La Cité. Notre mission est simple : transporter 18 tonnes de nourriture et de médicaments de Bruxelles à Tahoua (Niger), poursuivre jusqu'à Niamey et mettre l'appareil et son équipage à la disposition du FED (Fonds européen de développement) du 23 au 27 mai.

Après le décollage à Tunis, nous mettons le cap sur Tahoua et survolons ce vaste désert pendant quelque cinq heures. L'aéroport de Tahoua dispose d'une piste de sable d'environ 2.000 mètres et est équipé d'une balise radio. D'après nos informations, il doit convenir pour le C-130. L'atterrissage se passe sans problème. Au parking, j'ai l'impression que tout le village accourt à l'aéroport. Contrairement à mes copilotes et du navigateur, qui ont encore volé au Congo au début des années 1960, pour moi et les loadmasters, c'est une nouvelle expérience haute en couleur. Le déchargement de la cargaison s'effectue promptement et deux heures plus tard, nous prenons congé des militaires belges et mettons le cap vers Niamey, situé à une heure de vol.



Il fait noir lorsque nous atterrissons à l'aéroport international de Niamey. Nous y sommes accueillis par un représentant du FED. Il nous emmène au célèbre Grand

verdeling van voedsel en hulpmaterieel in Niger. Ze vragen ons de volgende dagen 68 ton meel over te brengen van Ouagadougou, hoofdstad van Opper-Volta (nu Burkina Fasso) naar Agadez in het midden van de woestijn en van Niger.

We vertrekken om 10:30 lokale tijd en een uur later landen we in Ouagadougou waar we 16 ton vracht opladen. Vandaar ongeveer twee uren vliegen naar Agadez; lossen en terug naar Niamey. Totaal vijf uren vliegen, duur van de opdracht tussen 11 en 12 uren. Een goed gevulde dag. De volgende drie dagen doen we identiek dezelfde zending en na de landing op zaterdagavond was de 68 ton geleverd.

Agadez met zijn welbekende moskee ligt midden in Toeareg gebied. Het was een typische woestijnstad zonder verharde straten of wegen. Het vliegveld was een klassieke zandpiste, meer dan lang genoeg voor een C-130 en met een NDB als enig navigatiemiddel. Door de droogte en hongersnood zijn duizenden naar de stad gekomen voor hulp. De nood is groot en we worden met open armen ontvangen door de



sjeik van Agadez en de inwoners. Ondanks onze protesten nodigen ze de ganse bemanning zaterdagavond uit op een uitgebreid en zeer smakelijk avondmaal. Gezien de heersende hongersnood voelen we er ons ongemakkelijk bij, maar weigeren zou zeer onbeleefd geweest zijn. De zondag deden we nog een heen en terug naar Agadez met 18 ton melkpoeder en de terugvlucht naar België was voorzien voor de volgende dag. Onze band met Agadez en de bevolking was ondertussen groot en dus stelde ik voor aan de bemanning om op de terugvlucht naar België een tussenstop te maken in Agadez. Hierdoor zouden we er nog 11 ton melkpoeder kunnen afladen. De bemanning was akkoord en het OPVN vroeg niet beter. Alles was tot nu toe zonder problemen verlopen, geen pannes, prachtig weer, geen vertragingen, een perfecte zending. Een klein uurtje na ons vertrek uit Niamey werd ons gemeld dat er in Agadez een zandstorm opgestoken was met veel wind en slechte zichtbaarheid. Belofte is belofte en we konden toch moeilijk terugvliegen naar Niamey met die lading melkpoeder. We kenden nu het



Hôtel du Niger, où tant d'équipages resteront au cours des deux prochaines années, pour un repos bien mérité après une journée de dur labeur.

Le lendemain matin, nous rencontrons M. Kratz, le chef du FED, qui nous met en contact avec les représentants de l'OPVN (Office des Produits Vivriers du Niger), le service en charge de la distribution de l'aide alimentaire et de secours au Niger. Ceux-ci nous demandent de transporter au cours des prochains jours, 68 tonnes de farine d'Ouagadougou, capitale de la Haute Volta (aujourd'hui le Burkina Fasso) vers Agadez, au milieu du désert et du Niger.

Nous décollons à 10 h 30 locale et une heure plus tard, nous atterrissons à Ouagadougou où nous chargeons les premières 16 tonnes de farine. Après environ deux heures de vol, nous atterrissons à Agadez; déchargement et retour à Niamey. Au total, cinq heures de vol et 11 à 12 heures de prestation. Une journée bien remplie. Les trois prochains jours, nous effectuons les mêmes rotations et à l'atterrissage le samedi soir, les 68 tonnes ont été livrées.

Agadez, avec sa célèbre mosquée, est située au centre d'une région occupée par les Touaregs. Il s'agit d'une ville typique du désert sans rues ou chemins en dur. L'aéroport dispose d'une piste de sable classique, suffisamment longue pour un C-130 et un NDB comme seul aide à la navigation. À cause de la sécheresse et la famine, des milliers de personnes ont rejoint la ville dans l'espoir d'y trouver de l'aide. La situation est grave et nous sommes accueillis à bras ouverts par le cheikh d'Agadez et ses habitants. Malgré nos protestations,



vliegveld en zijn nadering zeer goed en wisten dat het begin van de landingsbaan goed gemarkeerd was. Na overleg en een goede briefing beslisten we tot onze minima te dalen en een landing te proberen. Bij onze eerste poging kwamen we pal boven de piste uit en konden zonder problemen landen. Zo bleef het een perfecte zending.

Na het afladen van onze 11 ton en een emotioneel afscheid stegen we met een goed gevoel op richting België. We kwamen aan in Melsbroek op 28 mei rond 20:00 uur na 21 vluchten en bijna 46 vluchten. Het was maar bij het zien van de aanwezige pers en TV bij het uitstappen dat we ons realiseerden dat men in de 15 Wing druk bezig geweest was met het voorbereiden van een hele operatie, en hoorden we dat de twee volgende dagen 5 C-130's zouden vertrekken naar Niamey. Nog minder waren we ons ervan bewust dat we de voorbode geweest waren van een jarenlange inzet van de 15 Wing in humanitaire operaties.

Operatie Sahel 1973-1974 – Een Bilan

Bron Historiek 15 Wing (1991) door Piet Claes

Het aantal vliegtuigen aanwezig in het operatiegebied varieerde. Elke C-130 werd met zijn bemanning ingezet voor een periode van drie weken vanuit Niamey vooraleer afgelost te worden. Gedurende het jaar 1973 werden aldus 20 rotaties uitgevoerd tussen mei en september. Een hoogtepunt werd bereikt toen zes C-130's gelijktijdig in het gebied opereerden onder het bevel van Majoor



nous sommes tous invités le samedi soir à un excellent et copieux souper. Compte tenu de la famine qui sévit, nous nous sentons fort mal à l'aise, mais refuser aurait été fort impoli. Le dimanche, nous avons encore fait un nouvel aller-retour sur Agadez avec 18 tonnes de lait en poudre, le vol retour vers la Belgique étant prévu le lendemain.

Vu les excellentes relations avec Agadez et sa population, j'ai suggéré à l'équipage de faire une escale à Agadez lors du vol retour vers la Belgique. Cela nous permet à nouveau de décharger 11 tonnes de lait en poudre. L'équipage accepte et l'OPVN ne demande pas mieux. Tout s'est bien passé jusqu'à présent, pas de pannes, beau temps, pas de retards, une mission parfaite. Une petite heure après notre décollage de Niamey, nous sommes informés qu'une tempête de sable est en cours à Agadez avec beaucoup de vent et une mauvaise visibilité. Une promesse est une promesse. Par ailleurs, nous pouvons difficilement retourner à Niamey avec cette cargaison de lait en poudre. Nous connaissons maintenant très bien l'aéroport et son approche et nous savons que le début de la piste est bien balisé. En concertation avec l'équipage et après un briefing détaillé, nous décidons de tenter un atterrissage en respectant nos minima. Lors de notre premier essai, nous sommes alignés droit devant la piste et nous pouvons atterrir sans problème. C'est donc resté une mission parfaitement réussie.

Après avoir déchargé nos 11 tonnes et d'émouvants adieux, nous repartons vers la Belgique avec le sentiment du travail bien accompli. Nous atterrissons à Melsbroek le 28 mai vers 20 h après 21 vols et près de 46 heures de vol. Ce n'est qu'à la descente de l'avion, lorsque nous découvrons la presse et la télévision que nous réalisons que le 15 Wing est en train de démarrer tout une opération humanitaire et qu'au cours des deux prochains jours cinq C-130 sont en partance pour Niamey. Nous réalisons encore moins que nous avons été les précurseurs des missions humanitaires effectuées pendant de longues années par le 15 Wing.



Vlieger Verhoeven, de toenmalige CO van het 20 Smd. De thuisbasis was Niamey (Niger) van waaruit de opdrachten gevlogen werden over een groot gebied dat de landen Niger, T Chad, Opper-Volta (nu Burkina Faso) en Mali omvatte. In totaal werden tijdens deze operatie 1.230 vliegreizen gevlogen. Er werd in totaal 500 ton voedsel gedropt, 4.200 ton voedsel vervoerd en 1.400 mensen overgevlogen naar meer herbergzame streken.

Opération Sahel 1973-1974 – Un bilan

Source Historique 15 Wing (1991) par Piet Claes

Le nombre d'avions présent dans la zone d'opérations a varié. Chaque C-130 a été mis en œuvre avec son équipage pour une durée de trois semaines au départ de Niamey avant d'être relevé. Pendant l'année 1973, 20 rotations ont été effectuées entre les mois de mai et septembre.



Dergelijke prestaties zouden uitgesloten zijn zonder de algehele inzet van het onderhoudspersoneel, dat in een verzengende hitte (tot 60°C) en met beperkte middelen moest instaan voor het onderhoud van onze C-130's, die in allesbehalve ideale omstandigheden dienden ingezet te worden.

Het was ook tijdens deze periode dat de 15de Wing, geholpen door de specialisten van het Regiment Para-Commando voor de eerste maal de VLAGES-techniek (Very Low Altitude Gravity Extraction System) succesvol uittesten voor het afwerpen van voedsel in bulk, zonder gebruik van valschermen. Op het vliegveld van Niamey werd hiervan een mooie demonstratie gegeven voor een internationaal gezelschap. Dit eigen concept werd tot ieders voldoening de volgende jaren op grote schaal gebruikt bij humanitaire operaties zoals in Ethiopië en Soedan. In 1974 werd er weer beroep gedaan op de Belgische C-130's en hun bemanningen. Deze keer werden geen uitgebreide operaties in het gebied uitgevoerd. In februari vertrok een eerste C-130 naar Niamey met een diverse lading. In de maand maart vlogen vijf C-130 met elk 20 ton melkpoeder aan boord naar Niger en voerden ter plaatse nog een zending uit. In augustus werden nogmaals 13 rotaties C-130 uitgevoerd met 20 ton melkpoeder elk. Op de terugvlucht vervoerden ze 12 Belgische militaire vrachtwagens, die gedurende vijf maanden ter plaatse voor de verdeling van voedsel hadden ingestaan.

Le point culminant fut atteint lorsque six C-130 ont opéré simultanément dans la région sous le commandement du Major Aviateur Verhoeven, à l'époque CO de la 20 Esc.

Niamey au Niger était la base mère d'où partaient les missions effectuées dans une énorme région couvrant le Niger, le Tchad, la Haute Volta (maintenant Burkina Faso) et le Mali. Au cours de cette opération, 1.230 heures de vol ont été effectuées. Au total, 500 tonnes de nourriture ont été larguées et 4.200 tonnes ont été transportées; par ailleurs, 1.400 personnes ont été transportées dans des régions plus accueillantes. De telles prestations n'auraient pas été possibles sans l'engagement inconditionnel de tout le personnel de maintenance chargé d'assurer dans des conditions caniculaires (jusqu'à 60°) et avec des moyens limités, la servicibilité de nos C-130 afin qu'ils puissent être mis en œuvre dans des conditions qui étaient loin d'être idéales.

C'est également au cours de cette période que le 15 Wing, aidé par des spécialistes du Régiment Para Commando, a testé pour la première fois avec succès la technique VLAGES (Very Low Altitude Gravity Extraction System), en vue du largage de nourriture en vrac, sans l'aide de parachutes. Une belle démonstration de cette capacité a été effectuée sur l'aérodrome de Niamey devant un panel d'experts internationaux. Ce concept qui nous était propre sera utilisé à grande échelle à la satisfaction de tous au cours des années suivantes lors d'opérations humanitaires en Éthiopie et au Soudan.

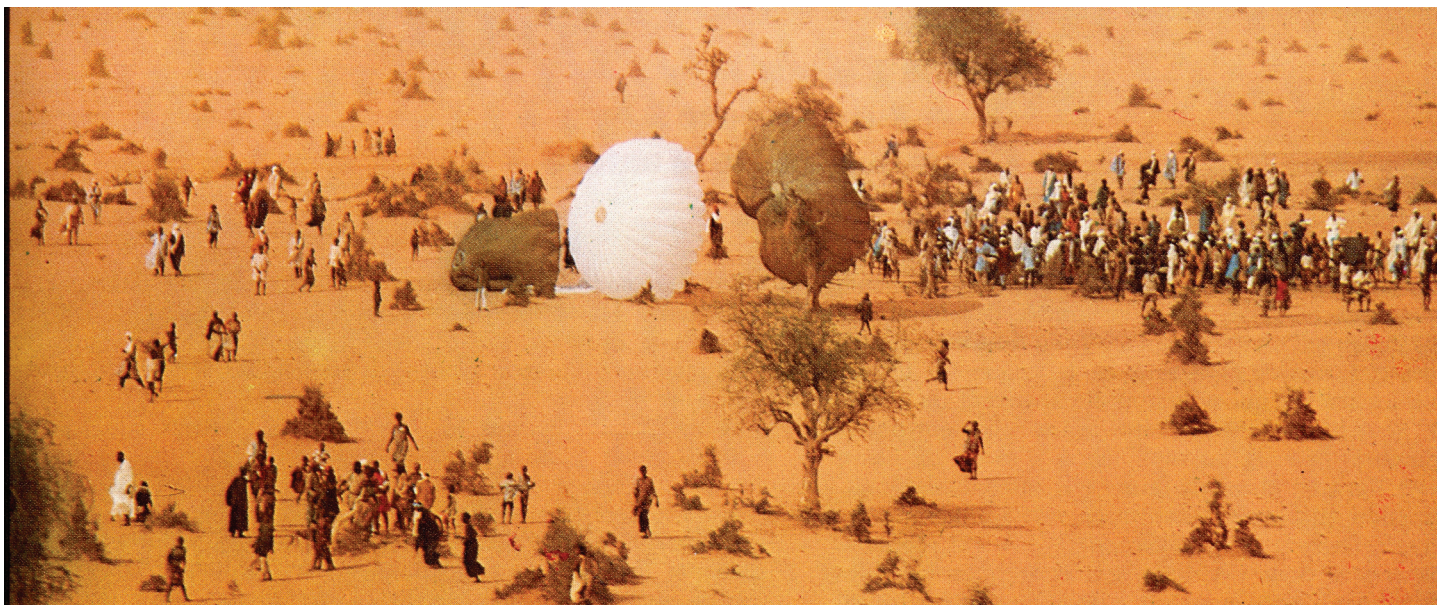
En 1974, il sera à nouveau fait appel aux C-130 belges et leurs équipages. Cette fois, il ne s'agissait plus de grandes opérations dans la région. En février, un premier C-130 s'est rendu à Niamey avec un charge diverse. Au mois de mars, cinq C-130 chargés chacun de 20 tonnes de lait en poudre, se sont rendus au Niger. Sur place, ils ont encore effectué une rotation. Au mois d'août, 13 rotations C-130 ont à nouveau été effectuées avec 20 tonnes de lait en poudre à bord de chaque appareil. Au vol retour, douze camions militaires belges ont été embarqués après qu'ils avaient servi pendant cinq mois à distribuer la nourriture sur plac



Anecdotes

Un couple belge à Agadez

Lors de notre première visite à Agadez, nous avons été étonnés de voir qu'un couple belge faisait partie du comité



Anekdoten

Belgen in Agadez

Bij ons eerste bezoek aan Agadez waren we verwonderd dat bij het welkomcomité ook een Belgisch koppel aanwezig was: Bruno Vandewalle en zijn echtgenote. Hij werkte voor de VN en was een irrigatieproject in de omgeving van Agadez aan het opzetten. Dankzij hen kregen we de unieke gelegenheid een Toeareg familie te bezoeken die ons uitnodigde op een traditionele thee ceremonie. Deze Toearegs verzorgden ook twee dromedarissen van Bruno, wat ons de gelegenheid gaf onze rijkdommen te tonen.

Een touareg als navigator

Zaterdagmiddag nadat de Sjeik van Agadez ons uitgenodigd had voor het avondmaal heb ik hem voorgesteld met enkele

d'accueil : Bruno Vandewalle en son épouse. Lui travaillait pour l'ONU et mettait en place un projet d'irrigation dans la région d'Agadez. Grâce à eux, nous avons eu l'occasion unique de rendre visite à une famille Touareg. C'est ainsi que nous avons été invités à une cérémonie traditionnelle du thé. Les Touaregs soignaient également deux dromadaires de Bruno que nous avons pu monter et montrer ainsi nos talents équestres.

Un touareg comme navigateur

Le samedi après-midi, après que le cheikh d'Agadez nous ait invités à dîner, je lui ai proposé de faire un petit vol avec quelques compagnons. Il souhaitait en fait voir si des réfugiés étaient arrivés dans une petite oasis à une centaine de kilomètres d'Agadez. Je l'ai invité dans le cockpit et lui ai demandé après le décollage dans quelle direction nous devons voler. De la main, il m'a donné la direction à prendre. Nous volions à une centaine de mètres de hauteur. Sous nous, du sable, rien que du sable, aucun repaire... Après quelques minutes, il m'a fait tourner légèrement sur la gauche. De la main, il continuait à me donner régulièrement de petites corrections de cap. Sans usage de la boussole, après un quart d'heure de vol, nous avons vu poindre un peu de verdure. L'oasis était en face de nous. J'ignore toujours comment il a pu faire. En tout cas, chapeau !



gezellen een korte vlucht te maken. Hij had namelijk graag gezien of er vluchtelingen toegekomen waren in een kleine oase een 100 km van Agadez. Ik had hem uitgenodigd in de cockpit en vroeg hem na het opstijgen welke richting ik moest vliegen. Met zijn hand duidde hij me een richting aan. We vlogen low level op ongeveer 100 meter. Onder ons zand alleen maar zand, geen merkpunten. Na een paar minuten deed hij me tekenen een beetje naar links te draaien. Regelmatig gaf hij mij kleine richtingsaanwijzingen met zijn hand. Er kwam geen kompas bij kijken maar plotseling, na een klein kwartier, zagen we recht voor ons een stipje en inderdaad daar was de oase. Hoe hij het geflikt heeft weet ik niet, maar chapeau!



Biografie van Brigade- generaal Albert Laforce

Part 1

Door Jos Moeys

Voorwoord

Dit document is vooral bedoeld voor familieleden en mensen die geïnteresseerd zijn in het leven van Albert Laforce. Kleinkinderen en vooral achterkleinkinderen die niet in nauw contact met hem zijn geweest, kunnen in de toekomst geïnteresseerd zijn in zijn reis en zo ontdekken hoe zijn leven werd beïnvloed door de Tweede Wereldoorlog.

Het is ook een manier om foto's te tonen die nooit getoond zouden zijn. En wat zijn foto's zonder hun verhaal?

Om compleet te zijn, heb ik zijn geschiedenis tijdens de oorlog en zijn carrière in de verhalen die hij me vertelde, in detail toegelicht.

Belangrijk punt om te onthouden.... Hoewel het volgende verslag uit de interviews van mijn schoonvader komt, kan ik de perfecte authenticiteit ervan niet garanderen. Zoveel jaren na de oorlog worden de herinneringen vager en komen ze waarschijnlijk niet meer helemaal overeen met de waarheid. Nochtans heb ik geprobeerd om zoveel mogelijk gegevens te verifiëren, vooral met betrekking tot de locaties en data van de evenementen.

Jos Moeys
zijn schoonzoon

Albert Laforce werd geboren te Oostende op 11 november 1922, verjaardag van de wapenstilstand van de Eerste Wereldoorlog. Op dat moment kan niemand voorspellen dat een ander conflict zo'n belangrijke rol zal spelen in zijn jonge leven en zijn hele carrière vervolgens zal beïnvloeden.



Par Jos Moeys
traduction Michel Mandl

Biographie du General de Brigade Albert Laforce

Part 1

Avant-propos

Ce document est essentiellement destiné aux membres de la famille et aux personnes intéressées par la vie d'Albert Laforce. Les petits-enfants et plus spécialement les arrière-petits-enfants qui n'ont pas été en contact étroit avec lui pourraient dans le futur être intéressés par son parcours et découvrir ainsi comment sa vie fut influencée par la Deuxième Guerre mondiale.

C'est aussi une façon de faire découvrir des photos qui n'auraient jamais été diffusées. Et que sont des photos sans leur récit ?

Afin d'être complet, j'ai ajouté des détails de son histoire au cours de la guerre et de sa carrière grâce aux récits qu'il m'en a fait.

Point important dont il faut se souvenir... Bien que le récit ci-après provienne des interviews de mon beau-père, je ne peux garantir sa parfaite authenticité. Tant d'années après la guerre, les souvenirs deviennent plus vagues et ne concordent sans doute plus tout à fait avec la vérité. Néanmoins, j'ai essayé de vérifier un maximum de données, notamment en ce qui concerne les lieux et dates des événements.

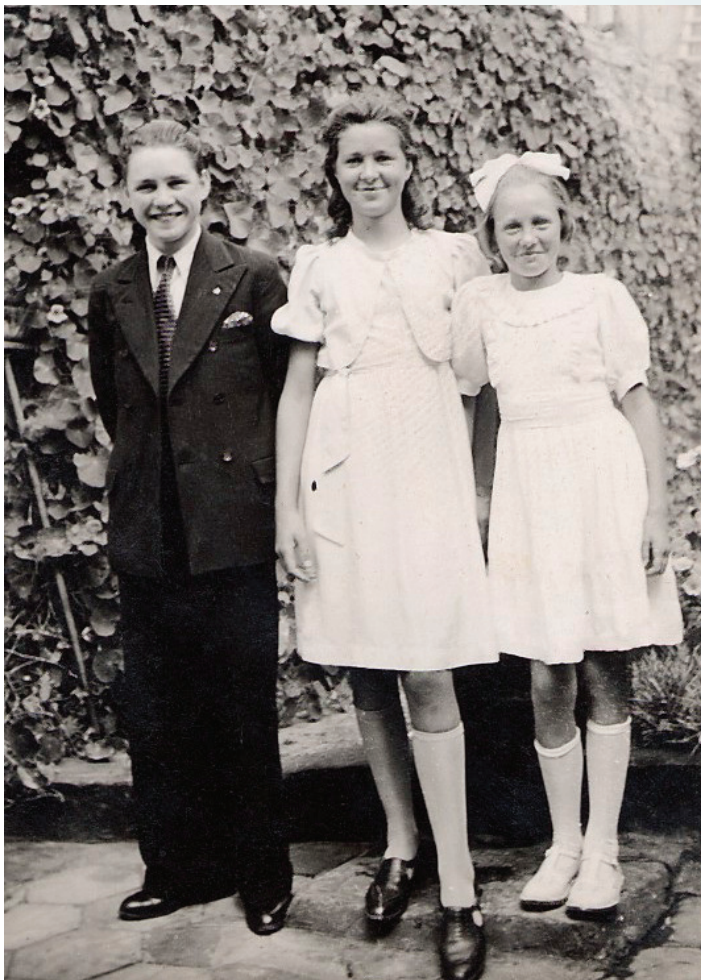
J. Moeys
(beau-fils)

Albert Laforce est né à Ostende, le 11 novembre 1922, date anniversaire de l'armistice de la Première Guerre mondiale. À ce moment, personne ne peut prévoir qu'un autre conflit va jouer un rôle aussi important dans sa jeune vie et influencer en conséquence toute sa carrière.

Il a grandi à Ostende comme troisième de cinq enfants.

Hij groeide op in Oostende als derde van vijf kinderen. Als jonge knaap die wat zakgeld nodig had, deelde hij telegrammen uit voor het Belgische postkantoor in afwachting van zijn militaire dienst.

Maar zijn jonge leven zal spoedig een andere wending nemen.



Hij was nog maar 17 en een half jaar oud toen Duitsland op 10 mei 1940 België binnenviel. Toen de militaire situatie snel verslechterde, besloten zijn ouders naar Engeland te vluchten. Albert wil in België blijven. Heeft hij geen belangrijk werk te doen? De levering van telegrammen, bijna de enige manier om reservisten terug te roepen om zich bij het leger te voegen.

Enkele dagen later, 's avonds, tijdens de levering van zijn telegrammen, heeft de Duitse Luftwaffe echter de eerste twee bommen ten noorden van Oostende laten vallen en dit doet hem van gedacht veranderen! Samen met zijn vader, moeder, drie zussen en wat bezittingen gaan ze aan boord van een schip met bestemming Engeland. Hij herinnert zich dat ze Oostende verlieten in een konvooi van drie schepen.

Dankzij militaire gegevens weten we dat Albert op 17 mei 1940 in Folkestone aankwam aan boord van de pakketboot "Prins Leopold". Op de website www.oostendsenostalgie.be is te lezen dat het konvooi dat op 16 mei 1940 's avonds uit Oostende vertrok, bestond uit de "Prins Leopold", de "Prinses Josephine Charlotte" en de "Prins Filip". Hun oorspronkelijke bestemming was de Franse havens van Dieppe en Le Havre. Vanwege mogelijke aanvallen van de Duitse Luftwaffe en het risico van mijnen, ging het konvooi vervolgens richting de Engelse haven van Folkestone en Southampton.

Comme jeune gamin nécessitant un peu d'argent de poche, il distribue les télégrammes pour la poste belge en attente de faire son service militaire.

Mais sa jeune vie va rapidement prendre un autre tournant.

Il n'a toujours que 17 ans et demi, lorsque l'Allemagne envahit la Belgique le 10 mai 1940. La situation militaire se dégradant rapidement, ses parents décident de fuir en Angleterre. Albert veut rester en Belgique. N'a-t-il pas un travail important ? La livraison des télégrammes, quasiment le seul moyen de rappel des réservistes en vue de rejoindre l'armée.

Néanmoins, quelques jours plus tard, dans la soirée, au cours de sa livraison des télégrammes, la Luftwaffe allemande largue les deux premières bombes au nord d'Ostende et cela le fait changer d'avis! Il quitte le domicile avec son père, sa mère et ses trois sœurs en emportant quelques biens et embarquent à bord d'un bateau à destination de l'Angleterre. Il se souvient qu'ils ont quitté Ostende dans un convoi de trois navires.

Grâce aux données militaires, nous apprenons qu'Albert arrive à Folkestone à bord de la malle-poste Prince Léopold le 17 mai 1940. Le convoi qui quitte Ostende le 16 mai 1940 dans la soirée est composé des "Prince Leopold", "Princess Josephine Charlotte" et du "Prince Philippe". Leur destination initiale était les ports français de Dieppe et Le Havre. À cause des attaques éventuelles de la Luftwaffe allemande et des risques de mines, le convoi s'est dirigé vers le port anglais de Folkestone et de Southampton par la suite.

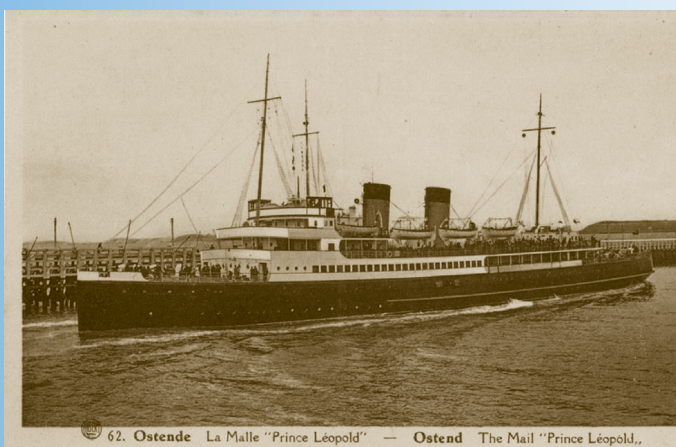
Maurice, son frère aîné de dix ans, est le seul de la famille à rester en Belgique vu qu'il est militaire à l'Armée belge.

Arrivés en Angleterre, les autorités leur désignent un hébergement au N°7 de la Royal Avenue à Chelsea London SW3. Un quartier chic avec de très belles et grandes demeures, pas loin de l'ambassade belge. Ils vont y vivre dans le sous-sol avec vue sur la rue. Maman Laforce va trouver un emploi comme ménagère à l'ambassade. La sœur aînée a également trouvé un job à Londres. Les deux plus jeunes enfants, Gaby et Esther, seront évacués dans le nord de l'Angleterre, comme ce sera le cas de beaucoup d'enfants britanniques et autres, vu les risques de bombardement de Londres par l'Allemagne.

Pendant la Blitz (fin 1940 jusqu'au printemps 1941), Albert et ses parents se mettront toutes les nuits à l'abri dans une sorte de bunker sous le parc près de Sloane square. Il y fera la connaissance d'une sympathique jeune fille. À son grand regret, il ne se souviendra plus de son nom lorsqu'il m'a raconté cette histoire !

Pendant la journée, il se rend utile au Rescue Service bien que le quartier n'ait pas été bombardé. Les Allemands larguent leurs bombes sur le centre de





Maurice, zijn tien jaar oudere broer, is de enige in de familie die in België blijft omdat hij soldaat in het Belgische leger is.

Bij aankomst in Engeland wijzen de autoriteiten hen logement toe op Royal Avenue 7 in Chelsea, London SW3. Een chique wijk met zeer mooie en grote woningen, niet ver van de Belgische ambassade. Ze zullen in de kelder wonen met uitzicht op de straat. Moeder Laforce vindt een baan als huishoudster op de ambassade. De oudere zus vond ook een baan in Londen. De twee jongste kinderen, Gaby en Esther zullen, net als veel Britse en andere kinderen, naar Noord-Engeland worden geëvacueerd, gezien het risico dat Duitsland Londen zou bombarderen. Tijdens de Blitz (eind 1940 tot het voorjaar van 1941) zochten Albert en zijn ouders elke nacht onderdak in een soort bunker onder het park nabij Sloane Square. Daar ontmoette hij een leuk jong meisje. Tot zijn grote spijt kon hij zich haar naam niet meer herinneren toen hij me dit verhaal vertelde!

Overdag maakte hij zich nuttig bij de Rescue Service, ook al was het kwartier nog niet gebombardeerd. De Duitsers lieten hun bommen op centraal Londen vallen, waardoor het Chelsea-gebied gespaard bleef.

Londres épargnant ainsi la région de Chelsea.

Après le Blitz en 1941, il est sommé de rejoindre l'Armée belge en Angleterre. Vu qu'il a acquis une certaine expérience en travaillant pour la poste, il est versé au Signal Corps (Transmission troops) au camp de Malvern, le 15 décembre 1941. Il y apprend notamment le code Morse, ce qui s'avèrera bien utile par la suite. Néanmoins, il ambitionne de rejoindre la RAF.

Et effectivement – à cause des nombreuses pertes – les aviateurs sont fort demandés et les Belges aussi sont les bienvenus.

Lors de l'interview par l'officier de recrutement, Albert lui explique qu'il veut s'engager pour bombardier les Allemands et leur faire payer ainsi ce qu'ils ont fait pendant le Blitz. L'officier de l'aviation belge est perplexe ; il n'a pas encore entendu une telle motivation et Albert est accepté pour une « carrière volante ». Un rêve devient réalité...

Les heureux élus qui passent la sélection sont dirigés vers l'ACRC Regent's Park (Aircrew Receiving Centre) à Londres. {15/05/42 – 05/07/42 info logbook}

Sur la première photo de groupe, ils portent encore tous l'uniforme kaki, mais plus pour longtemps... Les uniformes kakis seront remplacés par les uniformes bleus des candidats élève pilote de la RAF. À noter, les calots distinctifs avec la bande blanche.

Tous les sélectionnés belges – certains d'entre eux vivent à l'étranger et ne parlent que l'anglais – se sont retrouvés en groupe au sein de l'ITW #17 Initial Training Wing de la RAF à Scarborough {05/07/42 – 08/09/42 info logbook}. Ils font partie d'un total d'une centaine de candidats aviateurs. Ils apprennent les techniques de base militaire ainsi que le code Morse qu'Albert connaît déjà depuis son passage au Signal Corps. L'instructeur remarque rapidement cet étudiant apparemment peu intéressé par la matière et en comprend bien sûr la raison... Albert sera désigné instructeur d'une trentaine de ses condisciples. Problème résolu...!



Na de Blitz van 1941 krijgt hij het bevel om zich bij het Belgische leger in Engeland te voegen. Omdat hij enige ervaring had opgedaan bij het werken voor de post, werd hij op 15 december 1941 overgeplaatst naar het Signal Corps (Transmissietroepen) in het kamp Malvern. Hij leert er onder meer de morsecode, die later zeer nuttig zal blijken te zijn. Toch wil hij zich bij de Air Force aansluiten. En inderdaad - vanwege de vele verliezen - is er veel vraag naar piloten en ook Belgen zijn welkom.

Tijdens het interview met de rekruteringsofficier legde Albert hem uit dat hij zich wilde inschrijven om de Duitsers te bombarderen en ze te laten betalen voor wat ze tijdens de Blitz hadden gedaan. De officier van het Belgische vliegwezen is verbijsterd; hij heeft een dergelijke motivatie nog niet gehoord en Albert wordt aanvaard voor een "vliegende carrière". Een droom wordt werkelijkheid....

De gelukkige winnaars die de selectie hebben gehaald, worden naar het ACRC Regent's park (Aircrew Receiving Centre) in Londen geleid. {15/05/42 - 05/07/42 info logboek}

Op de eerste groepsfoto dragen ze nog steeds allemaal kakiuniformen, maar niet voor lang.... De kakiuniformen zullen worden vervangen door de blauwe uniformen van de RAF kandidaat-leerling piloten. Let op de kenmerkende kappen met de witte streep.

Alle geselecteerde Belgen - sommigen van hen wonen in het buitenland en spreken enkel Engels - ontmoeten elkaar in groepen op de ITW #17 Initial Training Wing van de RAF in Scarborough {05/07/42 - 08/09/42 info logboek}. Zij maken deel uit van een totaal van ongeveer honderd kandidaat-vliegers. Ze leren de militaire basistechnieken en de morsecode die Albert al kent sinds zijn tijd bij het Signal Corps. De instructeur merkt al snel op dat deze student op het eerste gezicht weinig belangstelling voor het onderwerp heeft; en begrijpt al snel waarom.... Albert wordt prompt benoemd tot instructeur voor een dertigtal van zijn klasgenoten. Probleem opgelost....!

Op 22 september 1942 verhuizen ze naar een vliegveld waar ze leren opstijgen, rond het vliegveld vliegen en te landen. Dit gebeurt op Tiger Moth bij het EFTS #6 Elementary Flying Training School in Sywell bij Northampton. {08/09/42 - 15/10/42 info logboek}.

Aan het einde van deze tien uur durende training wordt van de student verwacht dat hij zijn solovlucht kan voltooien. Op dit moment wordt er een selectie gemaakt. Sommige leerlingen worden weggestuurd, anderen worden kandidaat-navigator of kandidaat-piloot.

Albert valt in deze laatste categorie en verhuist naar een tussenkamp in Heaton Park bij Manchester in tijdelijke barakken op het #2 ACDC Air Crew Dispersal Centre. Helaas is dit verblijf niet tijdelijk. Door de vele verliezen die de geallieerde schepen lijden in de Atlantische Oceaan als slachtoffers van de Duitse onderzeeërs, zal de transfer naar Canada vertraging oplopen. Als gevolg hiervan zal het aantal kandidaat-piloten geleidelijk toenemen tot een duizendtal. De Group-Captain zal veel moeite hebben om de protesten en het begin van rellen tot bedaren te brengen. Uiteindelijk krijgt Albert op 4 januari 1943, na acht weken wachten, een plaats aan boord van een transportschip dat leeg naar de Verenigde Staten terugkeerde.



Le 22 septembre 1942, ils déménagent à proximité d'un aérodrome où ils apprennent à décoller, à virer autour de la plaine et à atterrir. Cela se passe sur Tiger Moth à l'EFTS #6 Elementary Flying Training School de Sywell près de Northampton. {08/09/42 - 15/10/42 info logboek}

À la fin de cet entraînement de dix heures, l'élève est supposé pouvoir effectuer son vol solo. Une sélection est faite à ce moment. Certains « trainees » sont rayés, d'autres deviendront candidats navigateurs ou candidats pilotes.

Albert fait partie de cette dernière catégorie et emménage dans un camp « intermédiaire » à Heaton Park près de



Manchester dans des baraques temporaires du #2 ACDC Air Crew Dispersal Centre. Ce séjour n'a malheureusement rien de temporaire. Du fait des nombreuses pertes subies par les navires alliés dans l'Atlantique, victimes de l'attaque des sous-marins allemands, le transfert vers le Canada se fera attendre. En conséquence, le nombre de candidats pilotes

Het is verre van comfortabel, want ze slapen in kooien ingericht in het ruim van het schip. Albert herinnert zich dat hij bijna de ganse tijd ziek was tijdens de overtocht. Om de Duitse onderzeeërs te ontwijken, neemt het schip de langste route via IJsland dat ze in de verte konden zien. Uiteindelijk kwamen ze op 13 januari 1943 aan in het PDC Ottawa "Personnel Dispersal Centre" in Canada, van waaruit een trein hen naar hun bestemming zou brengen.



Op 8 februari komen ze aan op de basis "De Winton" op de Winnipeg #31 EFTS Elementary Flying Training School {07/02/43 - 17/04/43 info logboek} om de basisvliegopleiding op Tiger Moth (DH.82A Tiger Moth II) te volgen. Het is nog altijd winter en aan het einde van de cursus hebben ze wel een tiendaags verlof verdiend. Samen met zijn vriend Vic Van Wijmers reist Albert naar Vancouver, waar hij in het huis van een Canadese arts wordt gehuisvest.

Na deze welverdiende rust, verhuizen ze naar de Medicine Hat basis, de thuisbasis van SFTS #34 Service Flying Training School {17/04/43 - 06/08/43 info logboek} voor de gevorderde training op de Harvard vliegtuigen. Pas toen ze later oefenvluchten deden naar De Winton beseften ze dat dit vliegveld was uitgerust met harde start- en landingsbanen.... Door de sneeuw hadden ze dat niet door en dachten ze dat er maar één grasbaan onder dit witte tapijt lag!

Op 6 augustus, aan het einde van de cursus in Medicine Hat, kregen ze eindelijk hun begeerde vleugels.

Militaire documenten vermelden dat ze het #31 PDC Personnel Dispersal Centre {10/08/43 - 12/09/43 info logboek} vervoegen dat zich in Moncton, New Brunswick, Canada zou bevinden en dit met het oog op hun terugkeer naar Europa.

Deze keer zal de Atlantische oversteek onder betere omstandigheden gebeuren... Ze bevinden zich aan boord van een aangepaste Queen Elisabeth. Om de vervoerscapaciteit van het schip te optimaliseren, worden er niettemin diensten van acht uur georganiseerd. Elk van hen krijgt een A-, B- of C-badge. De kooien worden bezet door drie mannen. Om de acht uur moeten zij 16 uur elders op het schip doorbrengen. Alles wordt streng gecontroleerd. De hutten zijn aangepast

va s'élever progressivement jusqu'à un millier. Le Group-Captain aura fort à faire pour calmer les protestations et débuts d'émeutes. Finalement le 4 janvier 1943, après huit semaines d'attente, Albert a une place à bord d'un navire de transport qui retourne à vide aux États-Unis.

C'est loin d'être confortable, vu qu'ils dorment dans des couchettes aménagées dans la cale du bateau. Albert se souvient d'avoir été malade quasiment tout au long de la traversée. Afin d'éviter les sous-marins allemands, le navire a pris la route la plus longue via l'Islande qu'ils ont l'occasion d'observer. Finalement, ils arrivent au Canada au PDC Ottawa "Personnel Dispersal Centre" le 13 janvier 1943, d'où un train les mènera à leur destination.

Le 8 février, ils arrivent à la base de « De Winton » au Winnipeg #31 EFTS Elementary Flying Training School {07/02/43 - 17/04/43 info logboek} afin d'y suivre le cours élémentaire de pilotage sur Tiger Moth (DH.82A Tiger Moth II). C'est toujours l'hiver et à la fin du cours, ils ont bien mérité un congé d'une dizaine de jours. Avec son ami Vic Van Wijmers, Albert se rend à Vancouver où il est hébergé dans une maison d'un médecin canadien.

Après ce repos bien mérité, ils déménagent vers la base de Medicine Hat siège du SFTS #34 Service Flying Training School {17/04/43 - 06/08/43 info logboek} en vue de la formation avancée sur l'avion Harvard. Ce n'est qu'à ce moment qu'ils réalisent en revolant à « De Winton », que cet aérodrome est équipé de pistes en dur... À cause de la neige, ils ne s'en étaient pas rendus compte et pensaient qu'il n'y avait qu'une piste en herbe sous ce tapis blanc !

Le 6 août, à la fin du cours à Medicine Hat, ils reçoivent finalement leurs ailes tant convoitées.

Les documents militaires mentionnent ensuite #31 PDC Personnel Dispersal Centre {10/08/43 - 12/09/43 info logboek} qui semble se trouver à Moncton, New Brunswick, Canada en vue de leur retour en Europe.

Cette fois, la traverse de l'Atlantique se fera dans de meilleures conditions... Ils se retrouvent à bord d'un Queen Elisabeth modifié. Pour optimiser la capacité d'export du navire, des shifts de huit heures sont néanmoins organisés. Chacun d'entre eux reçoit un badge A, B ou C. Les couchettes sont occupées par trois hommes. Toutes les huit heures, ils doivent se rendre ailleurs sur le navire pour une période de 16 heures. Tout est strictement supervisé. Les cabines ont été modifiées afin de pouvoir accueillir neuf personnes, soit trois fois trois lits superposés.

L'avant et l'arrière du navire ont été équipés de canons anti aériens de gros calibre avec comme conséquence une interdiction pour les soldats passagers de se rendre sur le pont. Heureusement, le voyage sera beaucoup plus court et ne prendra que quatre à cinq jours pour se terminer au port de Hull.

De là, une cinquantaine de pilotes et navigateurs se rendra en train à Harrogate. Ils sont logés dans un hôtel réquisitionné par le RAF's #7 PRC Personnel Reception Centre in Harrogate, Yorkshire {19/09/43 - 22/02/44 info logboek}. Ils se partagent les chambres à quatre ou cinq. L'un d'eux, camarade de chambre d'Albert, est un Belge ne parlant que l'Anglais. Tous les autres occupants de l'hôtel sont de vrais Anglais. Tous doivent attendre la suite de leur formation. Mais cela s'éternise. Les deux Belges se serrent les

om plaats te bieden aan negen personen, namelijk driemaal drie stapelbedden.

De boeg en de achtersteven van het schip waren voorzien van een groot kaliber luchtafweergeschut, wat resulteerde in een verbod voor de soldaten-passagiers om het dek te betreden. Gelukkig zal de reis veel korter zijn en zal het slechts vier tot vijf dagen nemen om aan te komen in de haven van Hull.

Van daaruit zullen een vijftigtal piloten en navigators met de trein naar Harrogate reizen. Ze worden ondergebracht in een hotel dat wordt opgeëist door het RAF #7 PRC Personnel Reception Centre in Harrogate, Yorkshire {19/09/43 - 22/02/44 info logboek}. Ze delen de kamers met vier of vijf personen. Een van hen, Albert zijn kamergenoot, is een Belg die alleen Engels spreekt. Alle andere bewoners van het hotel zijn echte Engelsen. Iedereen moet wachten op hun verdere opleiding maar het wachten duurt eeuwig. De twee Belgen blijven bij elkaar en het Engels van Albert zal aanzienlijk verbeteren. Ze hebben ook tijd om de morsecode te oefenen in afwachting van een nieuwe uitdaging. Op 22 februari 1944 begeven ze zich uiteindelijk naar een klein vliegveld bij Petersborough bij de AFU #7 Advanced Flying Unit in Bishop's Court {22/02/44 - 22/05/44 info logboek}, om er ervaring op te doen met nachtvluchten! In totaal doen ze er tussen de 60 en 70 uur "circuits en bumps" op Master en later op Hurricane. Volgens de op het internet verzamelde informatie "zijn de AFU's bedoeld om piloten, navigators en bommenwerpers die in Canada, de Verenigde Staten of Zuid-Afrika een opleiding hebben gevolgd "op te leiden" om te acclimatiseren aan de weersomstandigheden in Europa waar, door het weer, vluchten plaatsvinden zonder dat er een duidelijke horizon is, enz...

Helaas werd tijdens een van deze nachtelijke oefeningen een collega neergeschoten door de Duitse luchtverdediging. Albert keert terug naar het hotel in Harrogate.... en dit zal een belangrijk gevolg hebben. Zijn aandacht wordt getrokken naar een jong meisje! Norah, zijn toekomstige vrouw! Ze werkt voor de RAF als bediende. Het was het begin van een mooie romance, verliefd en vol tederheid, die eindigde met een huwelijk aan het einde van de oorlog in 1945.

De opleiding gaat verder in een OTU (Operational Training Unit) op Spitfire (I II en V) om een operationele gevechtspiloot te worden. Dit gebeurt op de RAF Kirton Lindsey Base in North Lincolnshire in de OTU #53 Operational Training Unit vanaf 22 mei 1944. {22/05/44 - 27/07/44 info logboek}.

Aan het einde van deze opleiding worden de Belgische piloten overgeplaatst naar een operationeel smaldeel. Sommige van hen zullen worden ondergebracht in één van de Belgische smaldelen van de RAF (349 of 350). Albert zal worden ingedeeld bij het RAAF (hulp)squadron 609WR (West Riding) uitgerust met de nieuwe "rocket" Typhoon Fighters. Hun ingebruikname begon in het voorjaar van 1942.



coudes et l'anglais d'Albert va drôlement s'améliorer. Ils ont également le temps de s'exercer au code Morse en attente d'un nouveau défi. Ils se rendent finalement sur un petit aérodrome près de Petersborough à l'AFU #7 Advanced Flying Unit in Bishop's Court {22/02/44 - 22/05/44 info logboek} le 22 février 1944, afin d'y acquérir de l'expérience en vol de nuit ! Ils totalisent entre 60 et 70 heures de "circuits and bumps" sur Master et ultérieurement sur Hurricane. Selon des informations recueillies sur internet « les AFU's sont destinées à éduquer les pilotes, navigateurs et bombardiers ayant suivi un entraînement au Canada, aux États-Unis ou en Afrique du Sud en vue d'une acclimatation aux conditions météorologiques en Europe où les vols s'effectuent sans horizon apparent, du fait de la météo, etc... ».

Malheureusement, un collègue est abattu par la défense anti aérienne allemande au cours d'un de ces exercices de nuit.

Albert rentre à l'hôtel à Harrogate... et cela aura une autre conséquence importante. Son attention est attirée par une jeune fille ! Norah, sa future épouse ! Elle travaille pour la RAF comme employée. C'est le début d'une belle romance, amoureuse et pleine de tendresse qui se terminera par un mariage à la fin de la guerre en 1945.

L'entraînement se poursuit en vue de devenir pilote opérationnel de combat dans un OTU (Operational Training Unit) sur Spitfire (I II et V). Cela se passe à la base RAF Kirton Lindsey dans le North Lincolnshire à l'OTU #53 Operational Training Unit à partir du 22 mai 1944. {22/05/44 - 27/07/44 info logboek}.

À l'issue de cette formation, les pilotes belges vont être mutés dans un squadron opérationnel. Certains d'entre eux seront versés dans l'un des squadron belges de la RAF (349 ou 350). Albert sera affecté au RAAF (auxiliary) squadron 609WR (West Riding) équipé des nouveaux "rocket" Typhoon Fighter. Leur mise en service a débuté au printemps 1942.

Melsbroek: de laatste maanden van de oorlog

Melsbroek : les derniers mois de la guerre

Door Hubert Verstraeten
Deel 2

Par Hubert Verstraeten
Traduction : Michel Mandl
Deuxième Partie

Door de bijna dagelijkse geallieerde bombardementen op Duitsland waren daar ook heel wat vliegvelden niet meer bruikbaar. Daar er bijna geen weerwerk of operaties werden gevlogen, was een groot gedeelte van de manschappen niet meer betrokken bij de oorlogsvoering, en dat waren niet alleen piloten maar voornamelijk de logistieke diensten. Om te beletten dat deze troepen zouden worden ingezet bij de infanterie en onttrokken worden aan de "Luftwaffe", wou deze nog een groot offensief uitvoeren. Een eerste idee was om massaal de geallieerde bombardementsvluchten boven Duitsland te storen. Men wou de geallieerde vliegtuigen aanvallen of zelf rammen zodat geen enkel toestel zou kunnen terugkeren naar zijn thuisbasis. Dit zou ook de "Luftwaffe" opzadelen met een enorm verlies aan manschappen en materieel en ook het einde kunnen betekenen van deze strijdmacht.

De nombreux aérodromes ne sont plus utilisables à cause des bombardements journaliers de l'Allemagne par les Alliés. Comme il n'y a presque plus de résistance ni d'opérations aériennes, une grande partie du personnel ne se sent plus concerné par le conflit. Il ne s'agit pas uniquement des pilotes mais surtout aussi des services logistiques. Pour éviter que ces troupes ne soient mises en œuvre au sein de l'infanterie et retirées de la Luftwaffe, celle-ci souhaite encore mener une offensive de grande envergure. Une première idée était de perturber massivement les vols de bombardement alliés au-dessus de l'Allemagne. Ils voulaient attaquer les avions alliés ou même les pilonner pour qu'aucun avion ne puisse retourner à sa base-mère. Cela entraînerait également une perte énorme d'effectifs et d'équipements pour la «Luftwaffe» et pourrait aussi signifier la fin de cette force.



Focke Wulf 190

Uiteindelijk koos men voor het verlenen van luchtsteun bij het Ardennenoffensief. De bedoeling was de geallieerde vliegvelden te vernietigen. De begin november geplande "Grobe Schlag" krijgt ook de naam "Unternehmen Bodenplatte". De uitvoeringsdatum van 1 januari 1945 had helemaal niets te maken met het vieren van het nieuwe jaar maar wel met de weersomstandigheden. December 1944 kenmerkte zich door mist en lage bewolking meestal slecht vliegweer. De opdracht was ultra geheim, zelf de eigen luchtafweer of "Flak" was niet op de hoogte, en zou massaal de eigen vliegtuigen beschieten.

De Duitse jachtvliegtuigen, afkomstig van verschillende "Jagdgeschwaders" zouden met hun boordwapens de Nederlandse vliegvelden Eindhoven, Gilse-Rijen, Heesch, Volkel en Woensdrecht, het Franse veld te Metz en de Belgische vliegvelden Deurne, Asch, Evere, Grimbergen, Melsbroek, St. Denijs-Westrem, Knokke, Le Culot (Beauvechain), Maldegem, Ophoven, St.Truiden en Ursel bestoken.

De Duitse jachtvliegtuigen waren, zonder in detail te willen treden, verschillende versies van de Me-109 en Fw-190. Afhankelijk van de bronnen gaat het over een totale strijdmacht van 800 toestellen.

Over de operatie "Bodenplatte" zijn heel wat boeken verschenen, onder meer van de Duitse auteur Werner Girbig met als titel "Start im Morgengrauen", van de Nederlandse auteur Ron Putz met als titel "Bodenplatte" en van Norman Franks "The Battle of the Airfields".



Finalement, le commandement choisira d'assurer l'appui aérien à l'offensive des Ardennes. Le but consistera à détruire les aérodromes alliés. L'opération « Grobe Schlag »



planifiée début novembre reçoit également l'appellation « Unternehmen Bodenplatte ». La date du 1 janvier 1945 comme début de l'opération n'a rien à voir avec les fêtes de fin d'année, mais elle a été choisie en fonction des conditions météorologiques. Le mois de décembre 1944 s'était caractérisé par du brouillard et des plafonds bas peu propices aux opérations aériennes. La mission était ultra secrète. Même les propres unités de défense aérienne « Flak » n'avaient pas été informées et ont ainsi massivement tiré sur leurs propres appareils.

Les chasseurs allemands en provenance de différents « Jagdgeschwaders » étaient supposés attaquer avec l'armement de bord les aérodromes situés aux Pays-Bas (Eindhoven, Gilse-Rijen, Heesch, Volkel et Woensdrecht) ainsi que l'aérodrome français de Metz et les plaines belges de Deurne, Asch, Evère, Grimbergen, Melsbroek, St. Denijs-Westrem, Knokke, Le Culot (Beauvechain), Maldegem, Ophoven, St-Trond et Ursel.

Sans vouloir entrer dans le détail, il s'agissait pour les chasseurs allemands de différentes versions de Me-109 et FW-190. En fonction des sources, il s'agit d'une force aérienne comprenant quelque 800 appareils.

De nombreux ouvrages ont été écrits à propos de l'opération « Bodenplatte », notamment de l'auteur allemand Werner Girbig « Start im Morgengrauen », de l'auteur néerlandais Ron Putz « Bodenplatte » et de Norman Franks « The Battle of the Airfields ».

Nous vous présentons une courte version de la « Newsletter 9 July 1997 » de l'association des anciens de la 16 Esc. Cette escadrille se trouvait ici au cours des mois d'hiver 1944 et a participé aux opérations aériennes. Quelques pilotes de cette escadrille sont régulièrement venus visiter notre Dakota au cours des réunions RAF organisées par le Colonel Jo Huybens dans les années nonantes.

L'attaque de l'aérodrome de Melsbroek

L'attaque est effectuée par le Jagdgeschwader 27 équipé de Me-109 sous le commandement du Major Ludwig Franzisket, un ancien de la Luftwaffe. Il a participé à la

Wij willen u de verkorte versie brengen uit "Newsletter 9 July 1997" van de vereniging van oudgedienden van het 16 Squadron. Dit smaldeel was hier tijdens de wintermaanden van 1944 en was betrokken bij de vliegoperaties. Sommige piloten van dit smaldeel kwamen meermaals naar de vzw Dakota tijdens de door Kolonel Vlieger o.r. Jo Huybens ingerichte reünies voor de RAF midden de jaren 1990.

De aanval op het vliegveld Melsbroek

De uitvoering van de aanval gebeurde door Jagdgeschwader

guerre civile en Espagne avec la Légion Condor et au cours de la Deuxième Guerre mondiale, il obtient 40 victoires aériennes. Le 11 mai 1940, il abat le 1^{er} Sergent Rolin au moment où celui-ci attaque le pont de Vroenhoven. Une Geschwader est normalement divisée en quatre à cinq Gruppe. Les différents Gruppe du JG 27 avaient leur base dans les environs d'Osnabrück ; il s'agissait des aérodromes de Rheine, Achmer, Hesepe et Holstein, au total 85 appareils. Cette flotte recevra l'appui de 25 FW-190 du IV Gruppe du JG 54.

La formation survole les Pays-Bas vers l'ouest, direction

OPERATIONS RECORD BOOK					Page No
of (Unit or Formation) 34 WING, ROYAL AIR FORCE.					1
No. of pages used for day...					
	Date	Time	Summary of Events	SECRET.	Re Ap
B.58.	1945. Jan 1st		During the morning the Airfield was attacked by enemy fighters, which resulted in 25 casualties, all of which were treated by Wing Sick Quarters. These included 3 dead, and three others subsequently died from wounds received. All the injured were later removed by ambulance to No. 8 General Hospital at Brussels. 5 Spitfires and 3 Mosquitos carried out day sorties; 2 Mosquitos returned early with engine trouble, the remainder of the Sorties were successful. No Night Sorties were flown owing to bad weather conditions. The following Mobile Signal Units became under the administrative control of Headquarters, 34 Wing, from Nos 83 and 84 Groups, with effect as from this date:- RA.5320, RA.5321, RA.5322, RA.5323, RA.5324, RA.5325, RA.5326 and RA.5327.		

27 uitgerust met Me-109 onder het commando van Major Ludwig Franzisket, een oudgediende van de Luftwaffe. Hij diende tijdens de Spaanse burgeroorlog nog bij het Condor-legioen en tijdens WO II behaalde hij 40 luchtoverwinningen. Op 11 mei 1940 schoot hij het vliegtuig neer van 1^{ste} Sergeant Rolin, die een bombardementsvlucht uitvoerde op de brug van Vroenhoven.

Een Geschwader had een onderverdeling in Gruppe, normaal vier of vijf. De verschillende Gruppe van JG 27 hadden hun basis in de omgeving van Osnabruck, het waren de vliegvelden van Rheine, Achmer, Hesepe en Holstein in het totaal 85 vliegtuigen. Deze vloot kreeg versterking van 25 toestellen type FW-190 van de IV Gruppe van JG 54.

De formatie vloog boven Nederland in westelijke richting naar Spakenburg – Utrecht en dan zuidwest naar Melsbroek. Onder vuur genomen door eigen Flak batterijen verloor de formatie al enkele vliegtuigen, vermoedelijk drie toestellen. Omstreeks negen uur (9.00-9.20) is de formatie boven Melsbroek. Kranzisked samen met de I en II Gruppe voeren een aanval uit op de noordzuid Rwy (toen Rwy 02/20) gevolgd door de IVGruppe van JG 54.

De IVGruppe van JG27 doet een aanval op de baan 12/30. Op Melsbroek stonden heel wat vliegtuigen. De Spitfire XI's van het 16 Sqn en de Mosquito XVI's van het 140 Sqn waren gelokaliseerd rond het midden van het vliegveld.

De Wellington XIII's hadden juist hun nachtelijke low-level verkenningen afgewerkt en stonden naast baan 12/30.

De Mitchell bommenwerpers van het 139 Sqn waren om 8u30 opgestegen voor een bombardementsvlucht tegen het knooppunt omgeving Dasburg. Gelukkig waren er maar enkele toestellen op de parkeerplaatsen achtergebleven. Verder stonden op het vliegveld nog verschillende zware

Spakenburg – Utrecht et ensuite vers le sud-ouest en direction de Melsbroek. Ils perdent apparemment trois appareils sous le tir de leur propre Flak.

Vers 9h (9.00-9.20) la formation arrive au-dessus de Melsbroek. Kranzisked effectue avec le I et II Gruppe une première attaque sur la piste nord-sud (à l'époque 02/20). Ils sont suivis par le IV Gruppe du JG 54.

Le IV Gruppe du JG 27 attaque la piste 12/30.

Melsbroek regorgeait d'avions. Les Spitfire XI du 16 Sqn et les Mosquito XVI du 140 Sqn étaient regroupés au centre de l'aérodrome.

Les Wellington XIII rentraient de leur mission de reconnaissance de nuit à basse altitude et se trouvaient à côté de la piste 12/30.

Les bombardiers Mitchell du 139 Sqn avaient décollé à 8h30 pour un bombardement à l'est de la frontière luxembourgeoise près de Dasburg. Il ne restait heureusement plus que quelques appareils au parking lors de l'attaque.

Par ailleurs, différents bombardiers américains type B-14 et B-24 se trouvaient encore sur l'aérodrome à la suite de dommages encourus lors du survol de l'Allemagne. Ils avaient préféré atterrir à Melsbroek plutôt que de risquer la traversée de la Manche. À l'époque, Melsbroek était déjà équipé d'un GCA-Ground Control Radar permettant de faciliter l'atterrissage d'avions endommagés.

Plusieurs appareils Sterling et sept avions de transport Harrow se trouvaient également sur l'aérodrome.

Le F/L Ray Dutt du 16 Squadron se souvient de l'attaque:

« Le 1^{er} janvier, l'aérodrome était sous l'emprise du gel. Je devais me rendre au briefing pour une mission de

Amerikaanse bommenwerpers type B-14 en B-24 die schade boven Duitsland hadden opgelopen en hier in Melsbroek een voorzorgslanding hadden gemaakt in plaats van de overtocht over het kanaal te maken.

Melsbroek was toen al uitgerust met een GCA-landingsradar zodat gehavende toestellen iets gemakkelijker konden worden binnengeloodst.

Verder stond er hier nog een in herstelling zijnde Sterling en zeven Harrow transporttoestellen.

F/L Ray Dutt van het 16 Squadron was ooggetuige van de aanval:

"Op 1 januari het vliegveld lag er nog bevroren bij, ik moest naar de briefing voor mijn vlucht naar het Roergebied, waar ik enkele vliegvelden moest fotograferen. De vliegveld verantwoordelijken waren juist bezig met de inspectie van de taxi, landing en startbanen.

Terwijl wij aan het wachten waren in de Ops-room, werden we aangevallen door een groot aantal Me-109 en Fw-190. Het 69^{ste} Sqdr verloor dacht ik 14 Wellington's. wij verloren twee Spitfire's en het Nederlandse Sqdr(320^{ste}) verloor enkele Mitchell's.

Verder verschillende Forten (B-17) en enkele Liberators (B-24).

De vijandelijke vliegtuigen vlogen laag over de grond en beschoten ons met hun boordkanon en machinegeweren. Ik dacht dat één Me-109 werd neergeschoten binnen de perimeter door onze schutters, wat konden we meer doen."

reconnaissance photo de plusieurs aérodromes dans la région de la Ruhr. Les responsables de l'aérodrome étaient occupés à inspecter les taxis, et pistes d'envol.

Alors que nous attendions dans l'Ops-room, nous sommes attaqués par un grand nombre de Me-109 et Fw-190. Le 69 Sqn va perdre quatorze Wellington, je crois. Deux de nos Spitfire sont détruits et l'escadrille néerlandaise (320^e) perd



quelques Mitchell.

Plusieurs Forteresses Volantes (B-17) et quelques Liberator (B-24) subissent le même sort.

Les avions ennemis survolaient la base à très basse altitude et nous attaquaient au canon et mitrailleuse de bord. Je pense qu'un des Me-109 a été abattu par notre défense aérienne dans le périmètre de l'aérodrome. Que pouvions-nous faire de plus ! »

Sqn/L Walton précise :

« L'attaque a duré quelque vingt minutes. C'était fort spectaculaire et sans aucun doute un succès pour les Allemands. »

Pas mal de ces témoignages ont été notés plusieurs années après les faits et il faut sans doute les relativiser quelque peu.

Quelles sont les pertes des alliés à Melsbroek ?

- Le 16 Squadron a perdu trois Spitfire et trois appareils sont sévèrement endommagés.
- Deux Spitfire en visite du 106^e Groupe sont détruits.
- Six Mosquito du 140 Sqn sont détruits.
- Onze Wellington du 69 Sqn détruits et deux appareils endommagés.
- Quatre Mitchell du 139 Wing détruits et sept sévèrement endommagés.
- Deux Mitchell du 416 ARF détruits.
- Un Boston du 416 ARF détruit.
- Sept Harrow du 271 Sqn détruits.
- 24 B-17 et B-24 détruits.
- Un Stirling détruit.

Lors d'un entretien avec Vandeputte Valère, l'ancien commandant de l'aérodrome de Melsbroek, ce dernier a raconté que lors de la guerre de Corée, au début des années 50, la demande en aluminium était particulièrement grande. Une vingtaine de trains ont été chargés avec de la mitraille en provenance des attaques du 1^{er} janvier. Pendant l'occupation, les Allemands avaient construit une dérivation sur la ligne Bruxelles-Louvain. La ligne était parallèle à la piste 02/20 et le croisement de la 25R et aboutissait aux



Sqdr./L Walton verklaarde:

"De aanval duurde ongeveer twintig minuten en was zeer spectaculair, en in Melsbroek zeker succesvol voor de Duitsers."

Heel wat van die ooggetuigen verslagen zijn opgenomen jaren na het gebeuren, en dan moeten we wel voorzichtig zijn.

Wat waren de Geallieerde verliezen in Melsbroek.

- 16 Squadron verloor drie Spitfire's en drie toestellen liepen zware schade op
- Twee bezoekende Spitfire's van de 106^{de}. Groep vernietigd
- Zes Mosquito's van het 140 Sqn vernietigd
- Elf Wellingtons van het 69 Sqn vernietigd en twee toestellen met zware schade
- Vier Mitchell's van de 139 Wing vernietigd en zeven met zware schade
- Twee Mitchell's van 416 ARF vernietigd
- Eén Boston van 416 ARF vernietigd
- Zeven Harrows van het 271 Sqn vernietigd
- Vierentwintig B-17's en B-24 vernietigd
- Eén Stirling vernietigd

Tijdens een van de gesprekken met Vandeputte Valere, de gewezen Commandant van het burgerlijke vliegveld Melsbroek, vertelde deze dat begin van de jaren vijftig tijdens de oorlog in Korea de vraag naar aluminium groot was en dat er twintig treinwagons schroot werden opgeruimd dat afkomstig was van de aanval op 1 januari. Tijdens de bezetting hadden de Duitsers een spoorweg aftakking op de lijn Brussel – Leuven. Op het vliegveld liep de lijn evenwijdig met de baan 02/20 en het kruispunt 25R en eindigde tussen de huidige loodsen.

Buurtbewoners omschreven de aanval als volgt: "Het brandde van aan de spiegels (verkeerslichten) in Steenokkerzeel tot aan Batavia."

Maar bij de aanval vielen er ook menselijke slachtoffers te betreuren. De begraafplaats van Evere was toen de begraafplaats van militaire slachtoffers die rond Brussel vielen. Op datum van 1 januari staan negen begrafenissen ingeschreven en op 3 januari twee. Bij die elf slachtoffers waren er vier die behoorden tot het 6069 Squadron, dit was het technische onderhoudsescelon van het 69 Squadron.

De slachtoffers waren B. Jones, J.E. Johnson, D.C. Gregory, C. Cunliff, T.W. Sherman, H. Williams en R. Medforth. Verder was er nog een dodelijk slachtoffer genoemd: Hyams van het 271 Sqd. Ook liepen 18 "airmen" lichte of zware verwondingen op. Als nu een van die slachtoffers later toch bezweken zou zijn aan zijn verwondingen, is dit zeer moeilijk terug te vinden in de registers.

Hoe was het met de Duitse verliezen? Volgens sommige bronnen is waarschijnlijk 1/3 van de ingezette vliegtuigen verloren gegaan. De menselijke verliezen waren zeer hoog. Volgens Werner Girbig waren de verliezen voor JG-27 de aanval op het vliegveld van Melsbroek: tien piloten verongelukt, één piloot vermist, één piloot met zware verwondingen en drie piloten gevangengenomen. Een van de gevangenen was Hptm Dudeck Hanns Heinz de Groepscommandant van staf IV-groep.

Waar de vliegtuigen zijn neergestort is onduidelijk. Er is geen enkele foto beschikbaar alhoewel er verschillende foto's zijn van brandende geallieerde toestellen op het vliegveld. Van de Duitse verliezen bij de aanval op Evere is er een foto van een neergestort toestel in de Diamantlaan te Schaarbeek en ook een foto van een toestel in de straten van Ukkel (St. Job). Ook de registers van de begraafplaats vermelden drie onbekende dodelijke slachtoffers op de Avenue Rodebeek, Ukkel St. Job en de Leuvense Steenweg. Over de verliezen en de gevolgen op het operationele



hangars actuels.

Les habitants du voisinage se souviennent de l'attaque : « Cela brûlait des feux rouges à Steenokkerzeel jusqu'à Batavia. »

Malheureusement, il y eut également plusieurs victimes à déplorer lors des attaques. Le cimetière d'Evere était à l'époque, l'endroit où les militaires décédés dans les environs de Bruxelles étaient enterrés.

Neuf enterrements ont été enregistrés le 1^{er} janvier et deux le 3 janvier. De ces onze victimes, quatre appartiennent au 6069 Squadron, l'échelon de maintenance technique du 69 Squadron.

Ils ont pour nom : B. Jones, J.E. Johnson, D.C. Gregory, C. Cunliff, T.W. Sherman, H. Williams et R. Medforth. Une autre victime porte le nom de Hyams du 271 Sqn. Par ailleurs, dix-huit « airmen » ont encourus des blessures plus ou moins graves. Il est très difficile de retrouver dans les registres si l'un d'entre eux a plus tard succombé à ses blessures.

Qu'en est-il des pertes allemandes ? Selon certaines sources, il est probable qu'un tiers des avions mis en œuvre ait été perdu. Les pertes humaines ont été fort élevées. Selon Werner Girbig, lors de l'attaque de l'aérodrome de Melsbroek, le JG-27 a perdu dix aviateurs, un pilote disparu, un pilote a subi de graves blessures et trois pilotes ont été faits prisonniers. L'un d'entre eux est le Hptm Dudeck Hanns Heinz, le commandant de l'état-major du IV^e groupe.

Il ne sera pas possible d'identifier l'endroit où les appareils se sont écrasés. Il n'existe aucune photo bien que plusieurs clichés d'avions alliés en feu aient été pris sur l'aérodrome. Des pertes subies par les Allemands lors de l'attaque d'Evere, il existe une photo d'un avion ayant crashé à l'avenue du Diamant à Schaarbeek, ainsi qu'une photo d'un appareil dans les rues d'Uccle à St-Job. Les registres du cimetière mentionnent également trois victimes inconnues à l'avenue de Rodebeek, Uccle St-Job et à la Chaussée de Louvain. À propos des pertes subies et des conséquences opérationnelles nous pouvons les résumer comme suit :

kunnen we kort zijn en als volgt samenvatten: de Duitse aanval op Melsbroek was succesvol, de aanvallen op de andere vliegvelden hadden niet het verwachte resultaat. De verloren geallieerde vliegtuigen werden zeer snel vervangen. De Luftwaffe was de verliezer, heel wat van hun toestellen werden neergeschoten door hun eigen FLAK-batterijen. De verliezen aan bekwame piloten met oorlogservaring was de doodsteek voor de Luftwaffe. De morele impact op de geallieerde troepen was niet te onderschatten, het was duidelijk dat de vijand nog niet was verslagen. De aanval van 1 januari 1944 was een steeds weerkerend item in de gesprekken met de deelnemers van de door de vzw Dakota georganiseerde RAF-reünies die doorgingen in het Dakota-centrum.

Kerstfeest

De burgerbevolking was aan een drama ontsnapt. De 43 en 139 Wing organiseerden op 29 december een kerstfeest voor de kinderen van Melsbroek, Perk en Steenokkerzeel. In totaal waren 675 kinderen aanwezig op dit feest en als lekkernijen waren er koffiekoeken en chocolademelk. En voor ieder kind was er ook een geschenkje. Dit feest ging door aan de kant van het vliegveld en niet in het Kwartier Groenveld.

Waarschijnlijk was het een organisatie van de Welfare dienst (72^{ste} Royal Airforce Service Company). Sommigen die bij het feest aanwezig waren spreken over het optreden van een buikspreker. Ook kinderen uit Zaventem hebben deelgenomen aan een kerstfeest, was dit hetzelfde feest? Veel van de herinneringen zijn met de jaren uitgewist. Sommigen weten nog van de Kerstnachtviering waar een "Engelse soldaat" een Nederlandse vertolking bracht van "Stille Nacht". Het kerstfeest is bij velen in het geheugen blijven hangen en blijkbaar waren er ook elders kerstfeesten voor de kinderen. Zo schreef Luc Wittemans in het programmaboekje van de Fly-In te Schaffen: "De RAF sloot het voor Schaffen en Diest traumatische 1944 af met een groot kerstfeest voor de kinderen van de omgeving. De kerstman landde op het vliegveld en vele kinderen zagen voor de eerste keer in hun leven dat er naast Sinterklaas ook nog een andere kindervriend bestond."

Het 616 Squadron op bezoek

Er was een zekere ongerustheid bij de geallieerde piloten over het feit dat ze bij hun zendingen naar Duitsland geregeld zeer snelle vliegtuigen tegenkwamen. Het waren de met straalmotoren aangedreven Messerschmitt 262 beter bekend onder de naam "Schwalbe". Alhoewel het toestel nog onderhevig was aan tal van kinderziekten, was ook hier het morele aspect van de inzet niet te onderschatten. In het Verenigd Koninkrijk was men ook gestart met de ontwikkeling van een jachtvliegtuig aangedreven met straalmotoren. De technische problemen bij de ontwikkeling waren niet min en hadden voornamelijk te maken met het vinden van metaallegeringen die de hoge temperaturen van de verbranding in de straalmotoren konden verwerken.

Volgens Chuck Toomer (ex-RAF) was het dan ook een propaganda stunt toen de RAF overging tot het gebruik van de Meteor. Het was het 616 Squadron dat als test werd uitgerust met dit nieuwe vliegtuig. Buiten de VK was dit toestel nog niet ingezet wanneer "B-58 Melsbroek" werd uitgekozen als basis voor het 616 Squadron. Daarmee hadden we een primeur om deze vliegtuigen als eerste te mogen ontvangen op het

l'attaque allemande de Melsbroek est un succès et les attaques des autres aérodromes n'ont pas obtenu le succès escompté. Les appareils alliés perdus ont rapidement été remplacés. La Luftwaffe est perdante, bon nombre de ses appareils ont été abattus par leurs propres batteries Flak. La Luftwaffe ne se remettra pas de la perte d'excellents pilotes ayant une longue expérience de guerre.

L'impact sur le moral des troupes alliées n'est toutefois pas à sous-estimer. Il est évident que l'ennemi n'est pas encore vaincu. L'attaque du 1 janvier 1944 est le sujet le plus souvent évoqué par les participants aux réunions d'anciens de la RAF organisées par l'asbl Dakota au centre Dakota.

La fête de Noël

La population civile l'a échappé belle. Le 29 décembre, les 43 et 139 Wing organisent une fête de Noël pour les enfants de Melsbroek, Perk et Steenokkerzeel. Au total, 675 enfants vont participer à cette fête et se régaler de couques et chocolat au lait. Chaque enfant a de plus reçu un petit cadeau. La fête s'est tenue du côté de l'aérodrome et non dans le Quartier Groenveld.

Il s'agissait probablement d'une organisation du service Welfare (72 Royal Air Force Service Company). Certains présents à la fête se souviennent de la participation d'un ventriloque. Les enfants de Zaventem ont eux aussi assisté à une fête de Noël. S'agit-il de la même fête ? De nombreux souvenirs se sont estompés avec le temps. D'aucuns se souviennent qu'à la messe de minuit, un soldat britannique a chanté « Stille Nacht » en néerlandais.

Cette fête de Noël est restée ancrée dans la mémoire de nombreux participants et il est probable que d'autres fêtes ont également été organisées ailleurs pour les enfants. Ainsi, Luc Wittemans mentionne dans le livret du Fly-In de Schaffen que « La RAF a terminé la dramatique année 1944 par une grande fête de Noël pour les enfants des environs. Le père Noël a atterri sur la plaine et ceux-ci ont pour la première fois découvert qu'il existait, outre St-Nicolas, un autre grand ami des enfants.

Le 616 Squadron en visite

Il règne une certaine inquiétude au sein des pilotes alliés notamment du fait que lors de leurs missions au-dessus de l'Allemagne, ils rencontrent régulièrement des appareils très rapides. Il s'agit des Messerschmitt 262 équipés de moteurs à réaction et mieux connus sous le nom de « Schwalbe ». Bien que l'appareil souffre encore de quelques maladies de jeunesse, l'aspect moral de sa mise en œuvre est loin d'être négligeable. Au Royaume-Uni, le développement d'un chasseur propulsé par des moteurs à réaction a également débuté. Au cours du développement, les problèmes techniques ne sont pas des moindres et concernent essentiellement la mise au point d'assemblages métalliques pouvant résister aux hautes températures dans les chambres de combustion des moteurs à réaction.

D'après Chuck Toomer (ex-RAF), la mise en ligne par la RAF des avions Meteor a connu un véritable succès de propagande. Le 616 sera le premier Squadron à être équipé de ce nouvel appareil en guise de test. Aucune autre base en dehors du Royaume-Uni n'est équipée de l'appareil lorsque la « B-58 Melsbroek » est choisie comme déploiement pour le 616 Squadron. Il s'agit donc d'une primeur que de pouvoir accueillir la première escadrille avec ces appareils sur le continent. Les quatre premiers avions atterrissent à

vasteland. De eerst vier toestellen kwamen toe op 5 februari 1945. Volgens sommigen als begeleiding van B-25 Mitchell. Eveneens volgens Chuck Toomer waren ze wit geschilderd als camouflage tegen een sneeuw achtergrond. Maar hier lag geen sneeuw meer en werden de vier Meteor toestellen na de landing onmiddellijk in een loods ondergebracht uit



het zicht van nieuwsgierigen en de vijand. Nochtans waren heel wat buurtbewoners naar het vliegveld gekomen, gelokt door het oorverdovend lawaai van de straalmotoren.

Operationeel inzetbaar waren de toestellen niet door heel wat problemen met de boordwapens en een vliegbereik van maximaal 40 minuten. De volledige geschiedenis met betrekking tot het 616 Sqd en de operationele inzet van de Meteor is al verschenen in ons Dakota tijdschrift nummer 22/2003 (te raadplegen op onze internet site).

Duitse aanval op 19 maart 1945

Dat de Duitse oorlogsmachine nog niet was stilgevallen bewijst de aanval op 19 maart 1945 door Duitse straalvliegtuigen.

In het logboek van de 139 Wing staat een vermelding dat die dag omstreeks 12h00 een vijandelijk straalvliegtuig een aantal bommen heeft laten vallen op het vliegveld. Drie mensen van de 139 Wing kwamen om het leven samen met twee burgers.

Reginal Day (98 Sqd) beschreef de aanval als volgt: "omstreeks het middaguur werden we plots verrast door een aanval van een straalvliegtuig dat enkele fragmentatiebommen dropte. Gelukkig waren de meeste van onze mensen gaan eten in de Convent in Zaventem, maar de elektriciens en bewapeningsmensen waren bezig met het klaar maken van de vliegtuigen. Waarschijnlijk was het een Arado of een Me-262 Schwalbe, het ging allemaal zo snel. De slachtoffers werden overgebracht naar de verpleegpost. Drie RAF mensen kwamen om het leven (Preston R, Greatrix W.A. en Phillips A.M.) verder nog iemand van een legereenheid en twee burgers. Ook waren er heel wat gekwetsten. Vijf burgers en negen militairen werden opgenomen. Enkele vliegtuigen werden afgeschreven en de meeste waren doorzeeft door metaalfragmenten." De aanval was niet alleen op Melsbroek gericht, maar uit archiefonderzoek weten we van een schadegeval door een bombardement op Evere op dezelfde datum en tijdstip. Over hoeveel vliegtuigen en welk type het ging is tot nu geen

Melsbroek le 5 février 1945. Selon certains, en escorte de bombardiers B-25 Mitchell.

Toujours selon Chuck Toomer, ils sont peints en blanc pour se confondre avec un arrière-plan de neige. Mais il n'y a plus de neige et les quatre Meteor sont rapidement mis sous abri dans les hangars afin de les soustraire au regard des curieux et de l'ennemi. De nombreux habitants des environs accourent néanmoins à l'aérodrome, fortement intrigués par le bruit assourdissant des moteurs à réaction. Les appareils ne sont toutefois pas opérationnels du fait de problèmes dus à l'arme de bord et au faible rayon d'action de maximum 40 minutes. Toute l'histoire du 616 Sqd et de la mise en œuvre opérationnelle des Meteor est déjà parue dans notre magazine Dakota numéro 22/2003 (consultable sur notre site internet).

Attaque allemande du 19 mars 1945

L'attaque du 19 mars 1945 par les chasseurs à réaction allemands démontre que la machine de guerre allemande n'est pas encore enrayée.

Dans le logbook du 139 Wing, on peut lire que ce jour, vers midi, un chasseur ennemi a largué plusieurs bombes sur l'aérodrome. Trois membres du personnel du 139 Wing et deux civils sont victimes de cette attaque.

Reginal Day (98 Sqd) décrit l'attaque comme suit : « Vers midi, nous avons subitement été surpris par l'attaque d'un chasseur à réaction larguant des bombes à fragmentation. Par chance, la plupart de nos hommes était allé manger au Convent de Zaventem, mais les électriciens et armuriers préparaient les avions pour la mission suivante. Il est probable qu'il s'agissait d'un Arado ou d'un Me-262 Schwalbe. Cela s'est passé tellement rapidement ! Les victimes ont été transportées au poste de secours. Trois membres de la RAF (Preston R, Greatrix W.A. en Phillips A.M.), un militaire d'une autre unité et deux civils ont perdu la vie à la suite de cette attaque. De nombreux blessés, cinq civils et neufs militaires, ont été hospitalisés. Plusieurs appareils ont été déclassés, la plupart étaient criblés de fragments métalliques. ».

Arado



L'attaque ne concerne pas uniquement Melsbroek. En effet, des recherches d'archives ont permis de découvrir que ce même jour à la même heure, l'aérodrome d'Evèrè a subi des dommages à la suite d'un bombardement. Il s'agissait probablement d'Arado 234, mais le nombre d'avions engagés dans cette attaque n'a pas pu être déterminé à ce jour.

Retrouver les victimes civiles de cette attaque, n'est pas

duidelijkheid, waarschijnlijk waren het Arado 234 toestellen. Het terugvinden van de burgerlijke slachtoffers is een moeilijke zaak. In de militaire Operation Record Books staan geen namen vermeld, en hoe was het met de identiteitspapieren toen? En door de privacywetgeving is het niet meer eenvoudig om dit te onderzoeken in de registers. Uit onderzoek blijkt dat een van de slachtoffers Bulinsky Joseph was wonende te Schaarbeek.

8 mei 1945

Op 8 mei 1945 kwam tot algemene vreugde het einde van de oorlog, voor heel wat Royal Air Force personeel het einde van hun militaire loopbaan, voor anderen de overplaatsing naar een in Duitsland gelegen vliegveld. De activiteit op het vliegveld blijft heel druk. Vanaf 17 april 1945 waren er dagelijks vijftig tot zeventig vluchten meestal uitgevoerd met omgebouwde Sterling vliegtuigen voor het overvliegen van krijgsgevangenen naar het thuisland, meestal de UK. Ook heel wat Dakota toestellen werden hierbij ingezet. Niet alleen mensen werden overgevlogen maar ook buitgemaakte technologie zoals Duitse vrachtvliegtuigen en minstens een Me-262. Er waren ook enkele VIP vluchten. Op 15 juli 1945 was er het vertrek van de Amerikaanse President Harry S. Truman naar de "Big Three Conference" van Potsdam.

Als fotomateriaal hebben we het aantreden van het 137^{ste} Regiment van de 35^{ste} US Infanterie Divisie. Het

chose aisée. Dans les Operation Record Books militaires, on ne retrouve aucun nom et à l'époque, il n'est pas vraiment question de documents d'identité. Depuis l'instauration des règles de protection de la vie privée, il est fort difficile de consulter les registres. Nos recherches ont toutefois permis d'identifier une des victimes. Il s'agit d'un certain Bulinsky Joseph de Schaarbeek.

8 mai 1945

La fin de la guerre est déclarée le 8 mai 1945 dans la liesse générale. Pour de nombreux membres du personnel de la Royal Air Force cela signifie la fin de leur carrière militaire. Pour d'autres la mutation sur un aéroport en Allemagne. Une intense activité continue à régner sur l'aéroport. À partir du 17 avril 1945, on note quelque 50 à 70 vols, essentiellement effectués par des bombardiers Stirling pour le rapatriement de prisonniers, essentiellement du Royaume-Uni. De nombreux Dakota participent également à ces rotations.

Mais ces vols ne se limitent pas au transport de personnes. Ce sera également le cas de technologie capturée, notamment des avions de transport allemands et au moins un Me-262.

On note également quelques vols VIP. Le 15 juillet 1945, le président américain Harry S. Truman se rend à Potsdam pour la « Big Three Conference ».

Comme document photographique, nous disposons de l'arrivée du 137th Regiment de la 35th US Infantry Division. Le

grand bâtiment à droite sur la photo est l'ancienne brasserie de Melsbroek. Ce bâtiment a été détruit en 1954. Nous pouvons le situer sur la Chaussée



Truman

hoge gebouw rechts op de foto was de oude brouwerij van Melsbroek. Dit gebouw is afgebroken in 1954 en we kunnen het lokaliseren op de Haachtsesteenweg rechtover de BMW-dealer waar nu het bedrijf TCR actief is.

Einde van de oorlog, maar er staat het land nog een zware koningskwestie te wachten. Op 5 juli 1946 was er de terugkeer van Prinses Josephine Charlotte, de oudste dochter van Koning Leopold. De plaatselijke schooljeugd was aanwezig, de leerlingen uit het Ursulinen pensionaat keurig in schooluniform. Voor de landing van het vliegtuig was er nog sprake van enige discipline en veiligheid. Na de landing was dit enigszins anders, mijn broer vertelde mij dat hij gewoon onder de vleugel stond en meer belangstelling had voor het vliegtuig dan voor de VIP.

de Haacht en face du concessionnaire BMW, là où se trouve actuellement la société TCR.

C'est la fin de la guerre, mais la Belgique va être confrontée avec la question royale qui va diviser le pays. Le 5 juillet 1946, la Princesse Joséphine Charlotte, la fille aînée du Roi Léopold, rentre au pays. La jeunesse locale, avec les élèves du pensionnat des Ursulines en uniforme, assiste à son arrivée. Il est encore question d'une certaine discipline et sécurité avant l'atterrissage de l'avion. Après, ce ne sera plus tout à fait pareil. Mon frère m'a raconté qu'il se trouvait sous l'aile ayant plus d'intérêt pour l'avion que pour la VIP.



Eisenhower



Jean-Louis Lejeune

Naast de wekelijkse herbevoorradingszendingen naar de verschillende operatietonelen waar Belgische militairen aanwezig zijn zoals Afghanistan, Mali, Lithuania en Irak hebben de volgende voornaamste feiten zich voorgedaan in de 15 Wing.

#We are 15th Wing

Kort na zijn aanstelling heeft de Korpscommandant van de 15 Wing het project "Geronimo!" gelanceerd om de modernisering van de Wing te begeleiden met daaraan #Weare15thWing



gekoppeld. Op 7 april werd deze hashtag aan de ingang van het kwartier Groenveld geschilderd.

Bezoek Auschwitz

Leerlingen van 13 scholen – zes Franstalige, zes Nederlandstalige en één Europese school – vergezeld van de VCHOD Viceadmiraal Michel Hofman hebben op 16 januari met de A321 een bezoek aan het concentratiekamp in Auschwitz gebracht. Dit bezoek werd door het War Heritage Institute in samenwerking met Defensie georganiseerd.

CH-11 in Groenland

Eind januari heeft de CH-11 een zending vanuit Aalborg gevlogen naar Mestersvig (Groenland) voor het in plaats stellen van een klein detachement Deense militairen voor een voorbereidende oefening in polair milieu. Mestersvig is een militaire buitenpost met een 1.800 m lange grindbaan, gelegen in Scoresby Land, aan de zuidelijke oever van de King Oscar Fjord in het Noordoosten van Groenland Nationaal Park.

Koninklijke vluchten

Op 20 januari heeft een Embraer ons Vorstenpaar naar Zurich gebracht om deel te nemen aan de jaarlijkse bijeenkomst bij van het Wereld Economisch Forum te Davos. De Vorsten worden vergezeld door Eerste minister Sophie Wilmès en Alexander De Croo, vice-eersteminister en minister van ontwikkelingssamenwerking. De Koning is vanuit Zurich verder via Athene naar Tel Aviv gevlogen om er deel te nemen aan het Wereldforum ter gelegenheid van de Internationale herdenkingsdag voor de Holocaust te Jeruzalem.

Jean-Louis Lejeune

A côté des missions de réapprovisionnement hebdomadaires vers les différents théâtres d'opération où les militaires belges sont présents tels que l'Afghanistan, le Mali, la Lituanie et l'Iraq, les faits marquants repris ci-après se sont produits au 15 Wing.

#We are 15th Wing

Peu après sa mise en fonction, le Chef de Corps du 15 Wing a lancé le projet "Geronimo!" pour accompagner la modernisation du Wing avec #Weare15thWing couplé à ce projet. Le 7 avril, cet hashtag a été peint à l'entrée du quartier Groenveld.

Visite Auschwitz

Des élèves de 13 écoles - six francophones, six néerlandophones et une européenne - accompagnés par le VCHOD le Vice-amiral Michel Hofman ont visité le camp de concentration d'Auschwitz le 16 janvier avec l'A321. Cette visite a été organisée par le War Heritage Institute en

collaboration avec le ministère de la Défense.

CH-11 in Groenland

Fin janvier, le CH-11 a effectué une mission de Aalborg vers Mestersvig (Groenland) pour la mise en place d'un petit détachement de soldats danois en vue d'un exercice préparatoire en milieu polaire. Mestersvig est un avant-poste militaire avec une piste de gravier de 1.800 m de long, situé à Scoresby Land, sur la rive sud du fjord King Oscar dans le parc national du nord-est du Groenland.



Op 24 januari is de Embraer terug in Melsbroek geland. Op 27 januari heeft een Embraer de Koning en de Koningin alsook de Premier Sophie Wilmès naar Katowice gebracht om de herdenking bij te wonen van de 75^{ste} verjaardag van de bevrijding van het concentratie- en nazivernietigingskamp van Auschwitz-Birkenau. Een delegatie van vertegenwoordigers van de Joodse gemeenschap in België en een Belgische overlevende van Auschwitz-Birkenau reisden mee met de Vorsten. Van 10 tot 13 februari is onze Koning met een A340 van HiFly naar New-York gereisd om een toespraak te houden op de vergadering van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties inzake kinderen en gewapend conflict.

VIP-zendingen

Op 13 januari is een Gulfstream 650 komende van Amman op de parking van BruMil toegekomen met aan boord Koning Abdullah II ibn Al Hussein van Jordanië. Hij werd door onze Koning ontvangen in audiëntie in het Kasteel te Laken. Op 14 januari is hij richting Straatsburg vertrokken. Op 15 januari is een Embraer naar Northolt gevlogen met de commandant van de Luchtcomponent. Op de RAF-basis van High Wycombe heeft generaal-majoor vlieger Frederik Vansina het roer overgenomen van de European Air Group van luitenant-generaal Alberto Rosso, de commandant van de Italiaanse luchtmacht. Tussen 2 & 5 februari heeft onze Minister van Defensie Philippe Goffin een bezoek gebracht aan onze troepen in het Midden-Oosten. Een Embraer bracht hem naar Amman via Athene en vervolgens naar Larnaca, Beirut en terug naar Melsbroek via Pescara. Vanuit Amman bracht een C-130 de delegatie naar Erbil (hoofdstad van Irakese Kurdistan). Op 5 februari is een A321 naar Kinshasa vertrokken via Niamey met aan boord onze Premier Wilmès vergezeld van de Ministers De Croo en De Crem. Op het programma van dit officiële bezoek aan de Democratische Republiek Congo stond een ontmoeting met de President Tshisekedi en een verplaatsing naar Lubumbashi voor een plechtige opening van het consulaat-generaal van België. In de ochtend van 8 februari zijn ze terug naar België gevlogen via Kinshasa en Niamey. Op 11 februari heeft een Embraer de VCHOD naar Vigo (Spanje) gebracht.

Op 15 februari heeft een Embraer onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Defensie naar München gebracht. Op 16 februari heeft een B737 Nancy Pelosi, de voorzitter van het Huis van Afgevaardigden van de Verenigde Staten naar Brussel gebracht, komende van München. Ze is op 17 februari terug naar Washington gevlogen. Op 4 maart is een A320-232 uit Washington op de parking van BruMil toegekomen met aan boord de President van de Democratische Republiek Congo. 's Anderendaags vertrokken ze richting Kinshasa. Op 4 maart is onze Minister van Defensie met een Embraer naar Pleso (Kroatië) gevlogen. Hij werd er op 6 maart opgehaald. Op 9 maart stond de A330 van de President van Turkije op de parking van BruMil. En heeft een Embraer de commandant van de Luchtcomponent vergezeld van zijn Nederlandse homologo naar Ramstein gebracht.

Witte vloot

De eerste Falcon 7X (staartnummer OO-LUM) is begin mei toegekomen in de 15 Wing. Het tweede toestel (staartnummer OO-FAE) zal op 1 oktober 20 beschikbaar zijn. Vier piloten hebben in februari hun vorming voltooid, twee in Dubai en twee in Burgess Hill (Verenigd Koninkrijk) alsook twee piloten in maart. Om aan een totaal van zestien piloten te komen zullen nog twee piloten in juni gevormd worden, twee in september, twee in oktober en vier in januari 21. De vorming omvat 3 weken theoretische opleiding en 2 weken praktische opleiding in de simulator. Daarna volgt een base training op het vliegtuig zelf en een line training met ervaren piloten van de contractant van Luxaviation. Verder worden zestien stewards

Vols Royaux

Le 20 janvier, un Embraer a amené notre couple royal à Zurich pour participer au Forum Economique Mondial à Davos. Les souverains étaient accompagnés de la Première ministre Sophie Wilmès et d'Alexander De Croo, vice-Premier ministre et ministre de la Coopération au développement. Le Roi s'est ensuite envolé de Zurich vers Tel-Aviv via Athènes pour participer au Forum mondial à l'occasion de la Journée internationale de commémoration de l'Holocauste à Jérusalem. Le 24 janvier, l'Embraer est revenu à Melsbroek. Le 27 janvier, un Embraer a emmené le Roi et la Reine ainsi que la Première Ministre Sophie Wilmès à Katowice pour assister à la commémoration du 75^e anniversaire de la libération du camp de concentration et d'extermination nazi d'Auschwitz-Birkenau. Une délégation de représentants de la communauté juive de Belgique et un survivant belge d'Auschwitz-Birkenau étaient du voyage. Du 10 au 13 février, notre Roi s'est rendu avec un A340 de HiFly à New York pour prendre la parole lors de la réunion du Conseil de sécurité des Nations unies relative aux enfants et aux conflits armés.

Missions VIP

Le 13 janvier, un Gulfstream 650 en provenance d'Amman est arrivé sur le parking de BruMil avec à son bord le Roi Abdullah II ibn Al Hussein de Jordanie. Il a été reçu par notre Roi en audience au Château de Laeken. Il est reparti pour Strasbourg le 14 janvier. Le 15 janvier, un Embraer s'est envolé pour Northolt avec le commandant de la composante aérienne. Sur la base de la RAF de High Wycombe, le Général-major Frederik Vansina a repris la tête du European Air Group du Lieutenant-Général Alberto Rosso, le commandant de l'armée de l'air italienne. Entre le 2 et le 5 février, notre ministre de la défense, Philippe Goffin, a rendu visite à nos troupes au Moyen-Orient. Un Embraer l'a conduit à Amman via Athènes puis à Larnaca, Beyrouth et retour à Melsbroek via Pescara. Depuis Amman, un C-130 a amené la délégation à Erbil (capitale du Kurdistan irakien). Le 5 février, un A321 est parti pour Kinshasa via Niamey avec à son bord notre Première ministre Wilmès accompagné des ministres De Croo et De Crem. Le programme de cette visite officielle en République démocratique du Congo prévoyait une rencontre avec le président Tshisekedi et un déplacement vers Lubumbashi pour l'ouverture officielle du consulat général de Belgique. Ils sont rentrés en Belgique dans la matinée du 8 février via Kinshasa et Niamey. Le 11 février, un Embraer a emmené le VCHOD à Vigo (Espagne). Le 15 février, un Embraer a amené notre ministre des Affaires Etrangères et de la Défense à Munich. Le 16 février, un B737 a amené la Présidente de la Chambre des représentants des États-Unis Nancy Pelosi, à Bruxelles en provenance de Munich. Elle est rentrée à Washington le 17 février. Le 4 mars, un A320-232 en provenance de Washington est arrivé sur le parking de BruMil avec à son bord le Président de la République démocratique du Congo. Le lendemain, il est reparti pour Kinshasa. Le 4 mars, notre Ministre de la Défense s'est envolé avec un Embraer pour Pleso (Croatie). Il y a été récupéré le 6 mars. Le 9 mars, l'A330 du Président de la Turquie était garé sur le parking du BruMil et un Embraer a amené le commandant de la composante aérienne, accompagné de son homologue néerlandais, à Ramstein.

Flotte blanche

Le premier Falcon 7X (numéro d'empennage OO-LUM) est arrivé début mai au 15 Wing. Le deuxième appareil (numéro d'empennage OO-FAE) sera disponible le 1^{er} octobre 20. Quatre pilotes ont terminé leur formation en février, deux à Dubaï et deux à Burgess Hill (Royaume-Uni) ainsi que deux pilotes en mars. Pour atteindre un total de 16 pilotes, deux autres pilotes seront formés en juin, deux en septembre, deux en octobre et quatre en janvier 21. La formation comprend 3 semaines de formation théorique et 2 semaines de formation pratique au

gevormd bij Luxaviation in België. Eind mei worden de eerste vluchten gepland onder de leiding van het EATC in Eindhoven.

A400M

De vliegtuigen

Op 24 februari was het zo ver: de CT-01 heeft een eerste taxitest uitgevoerd in Sevilla en op 13 april heeft hij zijn eerste vlucht gemaakt, die om en bij de vijf uren geduurd heeft. De productielijn in Sevilla heeft ook vertragingen opgelopen omwille van de beperkingen opgelegd door COVID19, wat maakt dat het vliegtuig niet vóór eind juli geleverd zal worden.

Op 24 april was het de beurt van de CT-02 om geschilderd te worden. Het wordt het eerste toestel met Belgische kokardes. De vooropgestelde leveringsdatum is nu september 20.

Vorming van de bemanningen

Na het voltooien van hun vorming in Sevilla hebben piloot Cdt VI Jonas 'Josse' Van Hellemont en loadmaster Adjt VI Bart Flipkens de Royal Air Force vervoegd midden 2018. De bedoeling van dit uitwisselingsprogramma is ervaring op te doen op het vliegtuig en in de Flight SIM tijdens trainingen, korte of langere zendingen om vervolgens de Belgische bemanningen die in Sevilla gevormd zijn op te leiden tot meer operationeel gekwalificeerd personeel. Josse is in oktober 2018 in Brize Norton toegekomen en werd geïntegreerd in het 24 (OCU)Sqn. Gezien de lage beschikbaarheid van de vliegtuigen en de prioriteit die gegeven werd aan de operationele smaldelen, heeft Josse niet veel echte operationele zendingen kunnen vliegen. In 2020 heeft hij slechts 4 maal kunnen vliegen, telkens een trainingszending in de UK, Schotland met onder andere oefen-approaches in Cardiff, Inverness, Prestwick, Newcastle, Exeter, Humberside, Wick, Liverpool, en Isle Of Man. Hij heeft nu een totaal van 80 vlieguren en ongeveer 250 uren in de Flight SIM waarmee hij boordcommandant A400 en Instructeur geworden is. Bart is in augustus 2018 in Brize Norton toegekomen en werd eveneens geïntegreerd in het 24 (OCU)Sqn. Ondanks het feit dat hij zijn opleiding in Sevilla gedaan had in het voorjaar van 2018 werd beslist dat hij zijn opleiding opnieuw moest doen om te voldoen aan de RAF-standaarden. Deze vond plaats van januari 2019 tot maart. Door de beperkte beschikbaarheid van de A400 werd zijn opleiding enkele malen onderbroken waardoor hij pas zijn eerste vluchten deed in juli 2019. Sinds september is hij gelost op het toestel en vliegt mee als een volwaardig RAF-loadmaster waarbij hij dag zendingen naar Bardufoss, Gibraltar, Sarajevo... heeft kunnen uitvoeren en een aantal langere



simulateur. Cette formation est suivie d'une formation de base sur l'avion lui-même et d'une formation en ligne avec les pilotes expérimentés du contractant Luxaviation. En outre, seize stewards seront formés chez Luxaviation en Belgique. Fin mai, les premiers vols sont prévus sous la direction de l'EATC à Eindhoven.

A400M

Les avions

Le 24 février, le CT-01 a effectué son premier test de roulage à Séville et le 13 avril, il a effectué son premier vol, qui a duré environ cinq heures. La chaîne de production à Séville a également subi des retards en raison des restrictions imposées par COVID-19, ce qui signifie que l'avion ne sera pas livré avant la fin du mois de juillet. Le 24 avril, c'était au tour du CT-02 d'être peint. Ce sera le premier avion avec des cocardes belges. La date de livraison est maintenant prévue le 20 septembre.

Formation des équipages

Après avoir terminé leur formation à Séville, le pilote Cdt Avi Jonas "Josse" Van Hellemont et le loadmaster Adjt Avi Bart Flipkens ont rejoint la Royal Air Force mi-2018. Le but de ce programme d'échange est d'acquérir de l'expérience sur l'avion et dans le simulateur de vol lors d'exercices, de missions courtes ou plus longues, pour ensuite s'occuper des équipages belges formés à Séville pour qu'ils développent leurs qualifications sur le plan opérationnel.

Josse est arrivé à Brize Norton en octobre 2018 et a été intégré dans la 24^e Esc(OCU). Compte tenu de la faible disponibilité des avions et de la priorité accordée aux escadrilles opérationnelles, Josse n'a pas pu effectuer beaucoup de vols opérationnels réels. En 2020, il n'a pu voler que 4 fois, à chaque fois une mission d'entraînement au Royaume-Uni, en Écosse avec des vols d'entraînement à Cardiff, Inverness, Prestwick, Newcastle, Exeter, Humberside, Wick,

Liverpool et l'île de Man. Il a maintenant un total de 80 heures de vol et environ 250 heures dans le simulateur de vol, ce qui fait qu'il est devenu commandant de bord A400M et instructeur. Bart est arrivé à Brize Norton en août 2018 et a également été intégré dans la 24^e Esc(OCU). Malgré le fait qu'il ait suivi la formation de base à Séville au printemps 2018, il a été décidé qu'il devait refaire sa formation afin de satisfaire aux normes de la RAF. Elle s'est déroulée de janvier à mars 2019. En raison de la disponibilité limitée de l'A400M, son entraînement a été interrompu à plusieurs reprises et il n'a effectué ses premiers vols qu'en juillet 2019. Depuis septembre, il est lâché sur l'avion et vole en tant que loadmaster de la RAF à part entière. Il a

effectué des missions d'un jour à Bardufoss, Gibraltar, Sarajevo... et un certain nombre de missions plus longues aux États-Unis, à l'île de l'Ascension, au Canada, ainsi que des missions de 10 jours pour soutenir les opérations de la RAF au Moyen-Orient depuis la base aérienne de Minhad (Dubai) ou d'Akrotiri (Chypre). En termes de formation cette année, Josse a déjà eu trois sessions pilotes et Bart deux sessions de loadmasters. Depuis le début du mois d'avril, toute la formation internationale a été arrêtée à cause



zendingen naar de USA, Ascension island, Canada, en ook een 10-daagse opdracht om de RAF-operaties te steunen in het Midden-Oosten vanuit Minhad Air Base (Dubai) of Akrotiri (Cyprus). Qua opleiding dit jaar heeft Josse al drie pilotensessies en Bart al twee loadmastersessies gehad. Sinds begin april is alle internationale training stilgelegd door Covid-19; enkel essentiële RAF-training mocht nog doorgaan. De training zou vanaf juni hervatten en de

frequentie zou vanaf september gevoelig de hoogte moeten ingaan met 3 tot 4 crews per maand, zijnde 2 pilotensessies en 1 of 2 loadmasterssessies. In de training zorgen zij voor de overgang van de schoolomgeving die Sevilla is met heel afgelijnde lesjes en topics en testjes, naar een meer operationele opleiding. Zij implementeren geen nieuwe onderwerpen maar zorgen voor consolidatie, halen de theoretische scenario's van Sevilla uit hun afgelijnde lesjes en gieten ze in een realistisch scenario. Deze trainingen dienen als het ware als 'confidence builder' om de crews zo goed mogelijk voor te bereiden op wat komen gaat in het echte vliegtuig en hen te laten gewennen in die nieuwe omgeving die een A400M toch is. De vorming van de bemanningen verloopt dus als gepland en het OT&E team (Operational Test&Evaluation) zal klaar staan in de 15 Wing bij de aankomst van het eerste toestel om de EIS (Entry Into Service) te begeleiden.

Vorming van de technici

Ook sommige techniekers hebben van de ervaring van andere operatoren kunnen genieten om zich klaar te stomen voor de komst van het eerste toestel in Melsbroek. Niet bij de Britten zoals hun collega's van de vlieggroep, maar bij de Fransen. Na vier maanden van theoretische cursussen bij Airbus in Sevilla hebben twee techniekers (Sergeant Wendy Minne en Eerste sergeant-majoor Maarten Pauwels) sinds april 2019 de luchtmachtbasis BA123 «Commandant Charles Paoli» in het Franse Orléans-Bricey verwoogd. Daar maken ze deel uit van het smaldeel ESTA15.061 (Escadron de Soutien Technique Aéronautique) dat instaat voor het onderhoud van de A400M van de Franse luchtmacht.



Covid-19

Reeds in februari wanneer er nog geen sprake was van een lockdown in België, was de 15 Wing al betrokken met dat virus. Op de avond van 2 februari kwam een A319 aan op de parking van BruMil met 9 Belgische, 23 Nederlandse, 11 Deense, 2 Slowaakse en 5 Tsjechische burgers aan boord komende van Wuhan (China) via Marseille. Om deze mensen, die mogelijk besmet waren met het coronavirus, te kunnen huisvesten, werden er in BruMil gezondheidsbeveiligingsmaatregelen getroffen en werd het personeel uitgerust met maskers van het type FFP3 met ventiel. De negen Belgen werden naar het militair hospitaal gebracht, terwijl de passagiers uit andere landen naar huis terugkeerden: de Denen met een Challenger 604, de Tsjechen en Slowaken met een YAKOVLEV Yak-40 en de Nederlanders met een bus. Zeer goed werk van het personeel van BruMil op een zondag, wanneer de militaire luchthaven normaal gesproken gesloten is. In maart en april zijn er nog zes toestellen toegekomen met een totaal van ongeveer 700 passagiers (verschillende Europese nationaliteiten) die gerepatriëerd werden uit Las Palmas, Bamako, Bujumbura, Niamey en Kinshasa. Om de behandeling van de passagiers en van de bagage vlot en veilig te laten verlopen werd een tent op het tarmac van BruMil geplaatst en speciale procedures uitgevaardigd met de hulp van een team CBRN-specialisten (Chemische, biologische, radiologisch en nucleaire oorlogsvoering).

du Covid-19 ; seules les formations essentielles de la RAF ont été autorisées à se poursuivre. La formation devrait reprendre à partir de juin et la fréquence devrait augmenter de manière significative à partir de septembre avec 3 à 4 équipages par mois, soit 2 sessions de pilotes et 1 ou 2 sessions de loadmasters. Dans le cadre de la formation, ils s'occuperont de la transition entre l'environnement scolaire qu'est Séville avec des leçons, des sujets et des tests très bien définis, vers une formation plus opérationnelle. Ils n'implémentent pas de nouveaux sujets mais fournissent une



consolidation, sortent les scénarios théoriques de Séville hors de leurs carcans bien définis et les mettent dans un scénario réaliste. Ces formations servent à donner confiance aux équipages afin de les préparer au mieux à ce qui les attend dans le vrai avion et de leur permettre de s'habituer à ce nouvel environnement qu'est l'A400M. La formation des équipages se déroule donc comme prévu et l'équipe OT&E (Operational Test&Evaluation) sera à pied d'œuvre au 15 Wing à l'arrivée du premier avion pour guider l'EIS (Entry Into Service).

Formation des techniciens

Certains techniciens ont également bénéficié de l'expérience d'autres opérateurs pour se préparer à l'arrivée du premier avion à Melsbroek. Pas chez les Britanniques comme leurs collègues du groupe de vol, mais chez les Français. Après quatre mois de cours théoriques chez Airbus à Séville, deux techniciens (le sergent Wendy Minne et le premier sergent-majoor Maarten Pauwels) ont rejoint la base aérienne BA123 «Commandant Charles Paoli» à Orléans-Bricey en France depuis avril 2019. Ils font partie de l'escadron ESTA15.061 (Escadron de Soutien Technique Aéronautique) qui est responsable de la maintenance des A400M de l'armée de l'air française.

Covid-19

Déjà en février, alors qu'il n'y avait pas encore de confinement en Belgique, le 15 Wing a déjà été concerné par ce virus. Le soir du 2 février, un A319 est arrivé au parking de BruMil avec 9 citoyens belges, 23 néerlandais, 11 danois, 2 slovaques et 5 tchèques à bord en provenance de Wuhan (Chine) via Marseille. Afin d'accueillir ces personnes, qui étaient potentiellement infectées par le coronavirus, des mesures de sécurité sanitaire ont été prises à BruMil et le personnel a été équipé de masques de type FFP3 avec valve. Les neuf Belges ont été conduits à l'hôpital militaire, tandis que les passagers des autres pays sont rentrés chez eux : les Danois avec un Challenger 604, les Tchèques et les Slovaques avec un YAKOVLEV Yak-40 et les Néerlandais avec un bus. Très bon travail du personnel du BruMil un dimanche, lors que l'aéroport militaire est normalement fermé. En mars et avril, six autres avions sont arrivés avec un total d'environ 700 passagers (de différentes nationalités européennes) qui ont été rapatriés de Las Palmas, Bamako, Bujumbura, Niamey et Kinshasa. Afin d'assurer le traitement sans heurts et en toute sécurité des passagers et des bagages, une tente avait été montée sur le tarmac du BruMil et des procédures spéciales ont été mises en place avec l'aide d'une équipe de spécialistes CBRN (guerre chimique, biologique, radiologique et nucléaire).



#WeAre15thWing

