

60 jaar 15 Wing

Het prille begin van het Belgisch militair luchttransport

Artikel overgenomen uit een copie van een driedelig werk over de Belgische Luchtmacht geschreven in 1962 door een ongekend schrijver. Het werk werd volledig met de hand in kaligrafie gezet door de Zusters van het Kardinaal Van Roey Instituut in Vorselaar. Het werd waarschijnlijk gemaakt op vraag van luitenant-kolonel A. Binon, bevelhebber van de 15 Wing, als geschenk voor Koningin Fabiola. Een kopij van dit schitterende werk kan bewonderd worden in het archief van Dakota.

Vertaling door René Hoeben

De geschiedenis van de 15 Vervoer- en Verbindingswing (15 VVbW) is niet beladen met grote wapenfeiten. Geen enkel bedwelmend gevecht, geen enkel zegebulletin. Deze mannen kennen zelfs de opwindende uitbundigheid niet die de geesten van de eenzame jagers modelleert. Ze verheerlijken zich niet met woorden zoals "hoogte, snelheid, risico"; noch met duizelingwekkende klim, krankzinnige duikvlucht, stoutmoedige aanval, uitbundige salvo's of acrobatie. Geen spektakel!

Zijn geschiedenis is helemaal gesteund door eenvoud en rustige vastbeslotenheid. De 15 VVbW is zo bescheiden dat hij zich niet beroept op stoutmoedige avonturen, zo efficiënt dat hij zijn eigen tradities gesmeed heeft, zo rustig en moedig dat hij er, zonder ook maar één mislukking, in geslaagd is gedurende bijna vijftien jaar de meest verscheidene en ondankbare opdrachten die haar toevertrouwd werden uit te voeren.

De 15 VVbW heeft zijn naam slechts gekregen op 1 februari 1948. Hij is nochtans een kind van de oorlog 40-45, geboren uit de enkele Belgen opgeleid in oktober 1944 te Crosby-on-Eden en te Welford, twee vliegvelden van het Transport Command van de RAF. Na ongeveer 80 vluchten uitgevoerd te hebben op Dakota, worden deze bemanningen toegewezen aan Squadrons 187 en 525 van de RAF te Membury. Belgische piloten die gediend hebben bij de jacht, Bomber Command en Coastal Command komen de effectieven aanvullen. Samen doen ze hun eerste ervaringen transport op tijdens verbindingen naar India. Terwijl de Belgen toekomen trekt het Air Ministry de Engelse bemanningen terug. En aldus op een mooie dag wordt het 525 Squadron toevertrouwd aan de Belgen.

Zodra ons nationaal grondgebied bevrijd is wordt eveneens een flight verbindingen opgericht, uitgerust met Anson en Dominie. Gestationeerd te Hendon zal hij de regelmatige verbindingen tussen Londen en Brussel verzekeren. In augustus 1946 komen deze twee eenheden zich installeren te Evere en vormen er de 169 Wing bestaande uit twee smaldelen: het 366 Smd uitgerust met Dakota en het 367 Smd uitgerust met Anson, Oxford, Dominie en Proctor. Majoor Carlier, de meest ervaren piloot die gediend heeft bij Transport Command van de RAF, valt de eer te beurt het bevel te voeren over deze eerste Belgische luchttransport eenheid.

De eerste regelmatige zendingen naar Wahn, Hendon, Villacoublay en Prestwick beginnen onmiddellijk. Prestwick! Daar is het dat het onderhoud van de Dakota gebeurt, want onze logistieke organisatie kon het ritme van de operaties nog niet aan. Dus moet een groot deel van de onderhoudswerken nog voor enige tijd toevertrouwd worden aan het buitenland. Het is zo dat tijdens een vlucht naar Prestwick de kapitein Loyen en zijn zes makkers omkwamen door bij slechte weersomstandigheden te pletter te vliegen tegen een heuvel.

Pas geïnstalleerd in Evere in september 1946, heeft de 169 Wing de eer Sir Winston Churchill te vervoeren van Biggin Hill naar Parijs en daarna naar Brussel. De maand daarop heeft de wing het voorrecht zijne Koninklijke Hoogheid Prins Regent Karel naar Parijs te vliegen. Dit trots begin gemengd met het verlangen hun nieuwe eenheid uit te bouwen, vervult de eerste bemanningen met een groot enthousiasme.

In 1947 neemt de luitenant-kolonel Van Rollegem plaats aan boord van de rijkelijk uitgeruste Dakota K-10 voor een zeer speciale opdracht: naar Congo vliegen, er Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins Regent aan boord nemen en hem naar de verschillende steden brengen die hij wenst te leren kennen. Deze rondreis zal twee maanden duren. Vertrokken op 24 juni landt de K-10 te Leopoldstad op 28 juni na technische tussenlandingen te Tunis, Cairo, Khartoem, Malakal, Irumu, Coquilhatstad, Juba en Stanleystad. Tot 8 augustus vervolgt Zijne Koninklijke Hoogheid zijn triomfantelijk bezoek. De 16 augustus herneemt de K-10 de terugreis via de valei van de Nijl, Benghazi, Tunis en Marseille, met aan boord de heer Jungers Gouverneur-generaal van Congo. Het toestel vervoegt Brussel na twee maanden en 104 vluchten.

Een nieuwe vlucht naar Congo op 24 november van hetzelfde jaar vervoert tien leden van een Gemengde Militaire Commissie, belast met het prospecteren van de gebieden waar later de befaamde basissen van Kamina en Kitona zullen gebouwd worden. De Dakota, onder het bevel van luitenant-kolonel Burniaux, neemt nu de route over de Sahara via Algiers, Ouargla, Elgolea, Tanezrouft, Bidonville, Gao, Kano en Libenge.

Men kan zich zonder moeite de opwinding voorstellen die de jonge 15 VVbW bezielt in dat tijdperk. Want voor deze lange reis van meer dan 7.000 km die zeeën, woestijnen, bergen en wouden overbrugt zijn voor het plannen van de routes en het kiezen van de tussenlandingen weinig betrouwbare gegevens beschikbaar. Men moet alles uitvinden, organiseren en voorzien. Het is zo dat de ervaring waarop de Luchtmacht zich op dat ogenblik kan beroepen onbeduidend is. Er was wel op 9 maart 1926 de vlucht geweest van de Breguet-19 "Koningin Elisabeth", uitgevoerd door de luitenant Medaets. Hij volbracht de eerste verbinding heen en terug België-Congo van het Militaire Vliegwezen, via Belgrado, Athene, Cairo, Albara, Mongala en Lisala. In feite een voorproefje van de huidige route via de vallei van de Nijl. Er was ook op 7 december 1930, een tweede heen en weer vlucht uitgevoerd door de kapiteins Vanderlinden en Fabry. Maar dit waren slechts sportieve inspanningen, prestaties zonder vervolg, maar die desondanks blijk gaven van de vurige wens van onze militaire vliegers om België met Congo te verbinden via de lucht.

Maar als ons militair luchttransport in 1946 geboren wordt in een vernieuwde Belgische Luchtmacht, zijn de vluchten uit 1926 en 1930 reeds lang in de vergetelheid geraakt.

Nauwelijks ontstaan, evolueren de opdrachten van de 169 Wing zonder overgang en in minder dan een jaar, van sprongetjes tussen Brussel, Londen, Parijs en Keulen, naar lange afstandsvluchten naar Centraal Afrika. Er waren veel problemen op te lossen in een recordtijd: een sinds jaren verouderde luchtvaartdocumentatie aanpassen, een gunstige route zoeken zelfs indien de navigatiehulpmiddelen ontbreken of onbetrouwbaar zijn, buiten dienst gestelde en nieuw aangelegde vliegvelden situeren op verouderde kaarten, ontdekken welke tussenstops bevoorrading in benzine en olie kunnen leveren, waar kan men eventuele herstellingen uitvoeren, de houding van de lokale autoriteiten waar we zouden landen achterhalen, uitvinden hoe men de overeenkomsten met betrekking tot ravitaillering en logement moet regelen, zich informeren over de organisatie van opsporing en redding, overleveringsuitrustingen samenstellen, onderhandelen met de autoriteiten van de overvlogen landen, enz... . Alles moet uitgevonden, geïmproviseerd en opgebouwd worden. Gelukkig kunnen we rekenen op de gulle en waardevolle raadgevingen van de "L'Armée de l'Air Français". Men begrijpt dat op het ogenblik van vertrek de bemanningen soms verward geraken in de voorbereidingen: een zekere onrust laat zich voelen terwijl een slimme duivel In het oor fluistert "ben je niets vergeten?".

Gedreven door zijn jeugdig dynamisme beperkt de 169 Wing zich niet tot het probleem Congo. Hij moet zich voorzien van een organisatie aangepast aan de behoeften en zijn groei voorbereiden door het opleiden van nieuwe bemanningen en specialisten bedreven in alle disciplines van het luchttransport. Zo wordt in 1947 de TCU (Transport Conversion Unit—Transport Conversie Eenheid) opgericht. Hetzelfde jaar wordt gestart met fotografische opdrachten ten voordele van het Militair Cartografisch Instituut. Bemanningen worden afgedeeld naar Katanga met vliegtuig en fotografische uitrusting. Tijdens drie maanden durende opdrachten realiseren ze de fotografische dekking van de provincie. Op 11 september 1947 beginnen de eerste parachutages van personeel te Schaffen. De Wing specialiseert zich ook in tactische luchtondersteuning.

Op 1 februari 1948 geeft de 169 Wing zijn benaming op en wordt vanaf nu de 15 Vervoer en Verbindingswing. De stafchef van de Luchtmacht kent aan zijn twee transportsmaldelen het legendarisch kenteken van de Sioux toe met de leuze "Tenacity". Omringd met rood of blauw was de Sioux het embleem de twee verkenningsmaldelen van het 1 Regiment Aéronautique, het 9 Smd en het 14 Smd die zich onderscheiden in mei 1940 door hopeloze opdrachten uit te voeren. Het is een eer dit embleem te ontvangen. Maar met dit embleem en deze leuze, met dergelijk verleden, zal de 15 VVbW moeten bewijzen dat hij het vertrouwen dat hem geschonken wordt, ook waardig is.

De geboorte van het luchttransport en het vliegveld van Melsbroek in de schoot Belgische militaire luchtvaart

Dit artikel, samengesteld door Axel Vermeesch, bestaat uit verschillende passages uit het boek "50 Ans d'aviation militaire, témoignage de Mike Donnet" (Editions Musée Royale de l'Armée, 1997).

Vertaling door André Janssens

Op 9 april 1946 vraagt mijnheer R. de Fraiteur, minister van landsverdediging aan "group-captain DFC" L. Leboutte om een voorstel te doen met het oog op de organisatie van een militair vliegwezen. Hij voegt er enkele punten aan toe die moeten dienen als basis, meer bepaald uit het akkoord Eden-Spaak. Dit akkoord voorziet dat Groot-Brittannië bijstand verleent op het gebied van uitrusting en training van de Belgische strijdkrachten en moet toelaten dat het vliegwezen vier jachtsmaldelen kan oprichten, naast een transportsmaldeel.

Een groep enthousiaste officieren, verlangend om bij te dragen aan de realisatie van een onafhankelijke luchtmacht, ontvouwt op korte tijd haar plannen. Zij voorziet drie bestuursniveau's, te weten: de Generale Staf van het vliegwezen, de Personeelsdienst en de Dienst Organisatie en Bevoorrading, met als respectieve verantwoordelijke bevelhebbers "group-captain DFC" L. Leboutte, "group-captain" H. De Bock en "wing-commander DFC" M. Donnet. De eenheden, smaldelen, scholen en depots zullen afhangen van drie groeperingen: Operaties, Opleiding en Training, en Techniek.

De groepering operaties bestaat uit vier jachtsmaldelen, een smaldeel nachtjacht, twee transportsmaldelen en een verbindingssmaldeel.

Op 17 juni 1946 begeeft een officiële afvaardiging van het militaire vliegwezen, onder de leiding van "group-captain DFC" De Soomer, zich naar Londen voor gesprekken met het Air Ministry. De Soomer legt er uit dat het Belgisch militair vliegwezen, met behoud van zijn volledige onafhankelijkheid, in de toekomst zou kunnen afhangen van de RAF op operationeel gebied, naast training en logistiek. Het personeel zou beheerd en betaald worden door België, het materieel zou geleverd worden door de Britten en de opleiding zou verzorgd worden door de Belgen volgens de criteria van de RAF. Elke levering of dienst zou door de Belgen worden terugbetaald. In feite betaalde de Belgische regering al sinds 1942 jaarlijks het equivalent van twee smaldelen Spitfires. Het voorstel om te integreren in de RAF beviel de Britse militairen wel. Na evenwel contact gehad te hebben met hun socialistische politieke bazen, moesten zij ons meedelen dat het niet kon aanvaard worden. Het akkoord dat bij deze missie wel bereikt werd, werd later ondertekend door de Belgische regering. Dit "agreement" bepaalde tot in het kleinste detail het materieel dat geleverd diende te worden en de te betalen prijs. Een hulp aan technische raadgevers werd eveneens geprogrammeerd: het zouden er 210 worden!

De RAF had geen problemen om jachtvliegtuigen zoals Spitfires en Mosquito's te leveren, naast de verbindingsvliegtuigen. Voor transport- en opleidingsvliegtuigen daarentegen moesten wij ons wenden tot de Amerikanen. Men had DC-3 Dakota's en T-6 Harvards op het oog.

Het vliegwezen kon aldus op het einde van deze maand juni starten op een stevige basis. De algemene organisatie was aanvaard, het materieel zou geleverd worden, de technische bijstand door de RAF was voorzien. Er moest nog beslist worden over de oprichtingsdatum van een onafhankelijk militair vliegwezen en talrijke problemen moesten nog geregeld worden zoals graden, uniformen, lonen, onderhoud, installaties, overgang van auxilliare naar actieve status, enz. Het vaandel van het vliegwezen werd voorgesteld door M. Donnet. Zijn broer tekende een model dat werd goedgekeurd.

Het officiële document waarmee het Militair Vliegwezen werd opgericht, werd door de minister van landsverdediging ondertekend op 13 juli 1946. De datum van 15 oktober 1946 werd aangenomen als de officiële stichting van het onafhankelijke Militaire Vliegwezen. De Belgische sectie maakte zich los van de RAF. Kolonel L. Leboutte, zat een speciaal diner voor om om dit te vieren.

Bij de algemene planning had luitenant-kolonel M. Donnet van de verantwoordelijken van de RAF bekomen dat de Belgische eenheden hun nummers, kokardes en de identificatienummers op de romp van de vliegtuigen mochten behouden. Op die manier werd de transporteenheid de 169 Wing transport met het 366 en 367 Smaldeel. De installaties van het vliegwezen werden opgericht: in Bevekom de 160 Jachtwing, in Evere de 169 Transportwing, het opleidingscentrum in Bevingen, de Technische School in Saffraanberg, de Elementaire Vliëgschool in Schaffen, het personeelsdepot in Stockel, het smaldeel Landsverdediging in Etterbeek-Géruzet en in Melsbroek de staf van de vliegveldpolitie en het opleidingscentrum. De politie-eenheden worden verdeeld over de vliegvelden en kazernes.

Op 31 oktober telde het Militaire Vliegwezen 4.233 personeelsleden, waaronder 292 officieren en 406 onderofficieren. Op de transportbasis (Evere) bevonden zich 15 Dakota's, 4 Dominies, 2 Ansons en 3 Hurricanes. De Dakota's werden in bezet Duitsland gekocht op het vliegveld van Fürstenfeldbruck, nabij München. Dankzij haar flair en diplomatie was de delegatie die de vliegtuigen moest uitkiezen er in geslaagd om de hand te leggen op zeer goede toestellen met een belangrijk vliegpotentieel. Zij moesten nochtans nog een nazicht ondergaan, hetzij bij Scottish Aviation Prestwick, hetzij bij Fairey in Gosselies.

De gemengde commissie die door de Prins-Regent was opgericht in 1946, schatte dat België 15 jachtsmaldelen nodig had en dat de transportvloot moest in staat zijn om een volledige eenheid parachutisten of commando's in te schepen, en dat deze daarenboven de kweekvijver moest zijn van onze commerciële burgerluchtvaart, in staat om de verbindingen te verzekeren met de basissen van het moederland in Congo. De door deze commissie voorziene organisatie zal door de Belgische regering goedgekeurd worden in 1948.

In juli 1947 telden alle categorieën binnen het vliegwezen samen 5.832 leden. De bestelde vliegtuigen en het door de RAF geleverde materieel kwamen aan volgens plan. De 160 Wing van Bevekom beschikte slechts over 18 Spitfires en de 162 Wing van Florennes over 1 Oxford, 4 Spitfires en 2 Harvards. Het merendeel van de Dakota's van het 366 Transportmaldeel bevonden zich in de fabriek voor nazicht. Eén daarvan zou de fabrieken van Fokker verlaten en 4 waren teruggekomen van Scottish Aviation.

Hiervan werd er een omgebouwd tot VIP-versie, een ander die van bij Fairey kwam werd eveneens ingericht voor het vervoer van personaliteiten. Het materieel hiervoor werd door de RAF geleverd aan de Fairey fabriek. Er werd eveneens beslist om alle Dakota's uit te rusten voor het transport van parachutisten en gewonden.

In 1948 werd de toekomst met veel optimisme tegemoet gezien. Bijna 100 leerling-piloten zaten in de opleiding en talrijke kandidaat-specialisten volgden de lessen aan de Technische School van Saffraanberg. Kolonel L. Leboutte wenste vurig de oudste tradities van ons vliegwezen te behouden. Hij besliste daarom de smaldeelkentekens van vòòr 1940 terug in te voeren. De 169 Wing Transport wordt de 15 Wing de met blauw en rood omcirkelde Sioux als kentekens voor de twee smaldelen.

De Dakota's blijven niet werkloos en voeren regelmatig verbindingen uit met het bezette Duitsland, ten voordele van de Belgische Strijdkrachten die er geïnstalleerd werden. De verbindingen met Belgisch Congo worden hernomen en men praat reeds over een basis van het moederland voor de training van onze Belgische piloten in Katanga. Luitenant-kolonel F. Burniaux en aan majoor Ceuppens, beiden oudgedienden van de South African Air Force, zijn dit project zeer genegen. Aangekomen in Congo in juli 1940, weken zij later uit naar Zuid-Afrika. Vermits de plannenvoorzagen in een meer regelmatige verbinding met Congo stelt luitenant-kolonel M. Donnet voor aan F. Burniaux om viermotorige DC-4's aan te kopen die door de Amerikanen werden aangeboden. Dit voorstel wordt formeel geweigerd! Twee jaar later schaft het Militair Vliegwezen twee DC-4's aan die door Sabena verkocht werden.

Eind 1948 besluit de burgerluchtvaart het te kleine vliegveld van Evere te verlaten en zich in Melsbroek te vestigen. De viermotorige toestellen van Sabena konden niet landen in Evere. De 15 Wing krijgt hierdoor meer plaats en neemt naast de burelen ook het restaurant en het transithotel (Avia Palace) van het vliegveld over waar de officiersmess geïnstalleerd wordt.

De bouw van de vliegvelden van Evere en Melsbroek werd eigenlijk door het toeval bepaald. De Duitse strijdkrachten die België bezetten in 1914 hadden besloten om in Evere een terrein voor militaire Zeppelins te bouwen, bestemd om Londen en Parijs en verscheidene burgerlijke en militaire doelen aan te vallen. In 1918 waren deze installaties in Evere beschikbaar; het Militaire Vliegwezen bracht er zijn smaldelen onder. De burgerlijke luchtvaart, die zou uitgroeien tot Sabena, volgde, alsook de eerste werkplaatsen voor vliegtuigconstructie. Deze keus voor Evere werd opgelegd door economische overwegingen, maar was helemaal niet verstandig. De omgeving was moerassig, onderhevig aan mistvorming, en gehinderd door een westenwind die de rook van de industriezones van het kanaal en van Vilvoorde meevoerde. In 1938 besliste het Militaire Vliegwezen om in Melsbroek een eigen vliegveld te bouwen. Zij voorziet in de verplaatsing van zijn installaties en technische werkplaatsen en van vier verkennings-en bombardementssmaldelen van het 3 Luchtvaartregiment dat in Evere lag. Het terrein was aangekocht en de bouwwerken waren bezig in Melsbroek, toen op 10 mei de oorlog uitbrak. De burgerluchtvaart werd verplicht zijn verbindingen verder vanuit Evere te verzorgen.

De Duitsers profiteerden van de bestaande infrastructuur en ontwikkelden Melsbroek verder voor de bommenwerpers van de Luftwaffe. Zij bouwden een weg om vliegtuigen toe te laten van het ene vliegveld naar het andere te taxiën. Vliegtuigen die in herstelling moesten in de werkplaatsen van Evere gebruikten eveneens deze baan.

In 1944 gebruikte de RAF de twee vliegvelden, Evere voor de jacht en Melsbroek voor de smaldelen lichte bommenwerpers en als uitwijkingsvliegveld voor toestellen in moeilijkheden. Meer dan 100 van deze toestellen waren samengebracht in het midden van het vliegveld op 1 januari 1945, toen de Luftwaffe een massale aanval lanceerde tegen geallieerde vliegvelden in Nederland, Frankrijk en België (Operatie Bodenplatte). Deze vliegtuigen waren gemakkelijke doelwitten, maar waren van weinig militaire waarde gezien ze wachtten op herstelling. Na het vertrek van de Engelsen in mei 1945, werd het gedeelte van het vliegveld langs de Haachtsesteenweg in Melsbroek door het Militaire Vliegwezen verworven. Het installeerde zich hier later en nam de door de Duitsers gebouwde kazerne Groenveld over om er zijn vliegend personeel in onder te brengen. De burgerluchtvaart gebruikte daarentegen de installaties die als generale staf gediend hadden voor de Luftwaffe, aan de noord-westkant van het vliegveld, totdat zij naar Zaventem kon vertrekken waar in de jaren vijftig uiteindelijk een luchthaven gebouwd werd in het vooruitzicht van Expo 58.

Op het ogenblik dat het nieuwe jaar 1949 begint, verandert het Militair Vliegwezen van naam en wordt de Luchtmacht. Op 4 april 1949 wordt het Noord-Atlantisch verdrag door minister Spaak ondertekend te Washington. Vanaf dan zal de Amerikaanse invloed voelbaar worden. Twaalf Dakotas worden toegevoegd aan de 23 reeds in dienst bij de 15 Wing. De Verenigde Staten hebben zich verbonden om Belgische piloten te vormen, een eerste contingent vertrekt naar de USA begin 1951. Het plan om een basis van het moederland te bouwen in Belgisch Congo wordt aangenomen. De site van Kamina wordt gekozen om er een trainingsbasis op te richten voor het leger en voor de gevorderde vliegschool. Er wordt een maandelijks verbinding georganiseerd tussen Melsbroek en Leopoldstad, later uitgebreid naar Kamina.

In maart 1950 vervoegt luitenant-kolonel E. Janssens Kamina aan boord van de Dakota K-11 bestuurd door luitenant-kolonel M. Donnet en kapitein G. Terlinden. E. Janssens zal de eerste bevelhebber en vooral de realisator van het plan worden van de basis Kamina. In 1954, zal hij opperbevelhebber worden van de Force Publique. Het referendum in de maand maart was gunstig voor de terugkeer van Koning Leopold III. Voor zijn terugkeer uit Zwitserland op 22 juli 1950 zette de 15 Wing drie Dakotas in. Gedurende de maand augustus breken rellen uit die belangrijke veiligheidsmaatregelen eisen voor de installaties van de Luchtmacht. De troepen worden geconsigneerd, en de onderrichtingen tegen eventuele muiten treden in voege. De bemanningen van de 15 Wing bewaken de toegangswegen tot tot de vliegvelden met de verbindingstoestellen Oxford, Dominie en Anson. Op het einde van het jaar ontvangt de 15 wing zijn eerste viermotorig toestel, een oude DC-4 van Sabena. Tussen 18 en 22 december 1950 voert dit toestel zijn eerste verbinding Melsbroek-Leopoldstad-Kamina en terug uit.

De kapiteins J. Geuffens en J. Kaisin zijn de piloten met als begeleider Sabena piloot Van Acker. Daarna zal de DC-4 nog talrijke bevoorradingsvluchten uitvoeren naar Singapore voor de militairen van het Belgisch bataljon op weg naar Korea.