

**DE VIEILLES TIGES**  
**VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

**VZW**



**Gedenkboek**

**Van de Belgische luchtvaart**

**Charles ROMAN**

*Voorgesteld en gepatroneerd door*

*Jean Buzin*

*Kolonel Vlieger b.d.*

*Gewezen korpscommandant 1ste Jachtwing*

*en door*

*Wilfried De Brouwer*

*Generaal-majoor Vlieger b.d.*

*Voorzitter*

*Vertaling: Bruno Ceuppens & Jan Fransen*



# Charles ROMAN, DSO-DFC

Militair vlieger

Legendarische figuur van de 1ste Jachtwing  
1909 - 1954



## I. De persoonlijkheid

**Geboren in Lessen op 28 september 1909.**

**Brevet van piloot bij de Militaire Luchtvaart op 28 oktober 1930.**

**Piloot bij de RAF Volunteer Reserve van 12 juli 1940 tot 15 oktober 1946.**

**Opgenomen in de Belgische Luchtmacht als Majoor Vlieger op 30 november 1946.**

**Luitenant-Kolonel benoemd op 26 juni 1953.**

**Neemt het bevel over van de 1<sup>ste</sup> Jachtwing op 15 februari 1954.**

**Gevallen in bevolen luchtdienst op 25 november 1954.**

## II. De luchtvaartloopbaan

Op 28 december 1928, 19 jaar oud, vervoegt Charles Roman de vlieschool van de Militaire Luchtvaart. Hij maakt deel uit van de 57<sup>ste</sup> promotie en ontvangt zijn brevet van piloot op 28 oktober 1930. Hij vliegt in diverse operationele smaldelen op Breguet XIX, Fairey Firefly en Fairey Fox alvorens verder opgeleid te worden tot vlieginstructeur.



*In de vliegschool van Wevelgem op Fokker D.VII*

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog vervoegt hij de school van Gosselies met de graad van adjudant kandidaat beroepsofficier. Op 11 mei 1940, tijdens de Achttiendaagse Veldtocht, wordt hij gewond in een ongeval tijdens een begeleidingsopdracht. Met zijn eenheid teruggetrokken naar Frankrijk, wordt hij verzorgd in het hospitaal van Caen. Op 17 juni is hij voldoende hersteld en verkiest de strijd verder te zetten. Op eigen initiatief beslist hij om naar Groot Brittannië te gaan en in Brest kan hij samen met Britse soldaten inschepen om op 23 juni 1940 in Falmouth aan te komen

Snel opgenomen in de rangen van de « RAF Volunteer Reserve » wordt hij vanaf augustus 1940 met de graad van Pilot Officer toegewezen aan het 236 Squadron van Coastal Command uitgerust met Blenheim Mk. IV. Tijdens de Slag om Engeland en voert hij beschermingsvluchten uit voor konvoeien en verkenningsvluchten over de havens van het vasteland die als mogelijke uitvalsbasisen voor een invasie van Groot Brittannië kunnen dienen. .

In april 1941, na 65 operationele zendingen, vervoegt hij het nieuw samengestelde 272 Squadron, dat uitgerust zal worden met de Beaufighter I. De eenheid wordt ontplooid de operatiezone "Middellandse Zee". Charles Roman zal er in de schoot van dat smaldeel twee operationele beurten volbrengen (van mei 1941 tot mei 1942 en van mei 1943 tot juni 1944). In de tussenperiode zal hij nauw betrokken zijn bij de vorming van het 349 (Belgisch) Squadron in Ikeja (Nigeria).

Tijdens zijn eerste beurt staat 272 Sqn onder bevel van de 201 Naval Cooperation Group van Alexandrië. Zij opereren voornamelijk vanaf « landing grounds » in de woestijn. De bemanningen zijn zowel bij maritieme operaties in het oostelijk deel van de Middellandse Zee betrokken als bij ondersteuning van operaties tegen het Afrika Korps in de woestijn van Libië.

Af en toe worden vanuit Malta intimidatie-vluchten uitgevoerd op marinebases in het zuiden van

Sardinië. Charles Roman wordt al vlug een autoriteit in de schoot van het smaldeel omdat hij zich onderscheidt door zijn leiderscapaciteiten, zijn moed en zijn weldoordachte onverschrokkenheid. Hij beëindigt zijn eerste operationele beurt beurt in het luchtruim boven de Middellandse Zee met 222 vliegtuigen en drie bevestigde luchtoverwinningen op zijn palmares. Uit erkentelijkheid voor zijn acties wordt hem het DFC (Distinguished Flying Cross) toegekend en wordt hij bevorderd tot Flight Lieutenant.

Bij zijn terugkeer naar het 272 Sqn, vanaf nu onder het bevel van Malta Air Command bekleedt Charles Roman de graad van Squadron Leader en wordt hem het bevel over een « flight » toevertrouwd. Hij neemt deel aan luchtsteunoperaties tijdens de landingen in Sicilië en Italië en met zijn « flight » voert hij afleidingsaanvallen uit op de Griekse kusten van de Peloponnesus. In de loop van de opeenvolgende ontplooiingen en ontwikkelingen van de operaties verplaatst het actieterrain zich geleidelijk naar het westelijk deel van de Middellandse Zee. Vanuit Sardinië voert Charles Roman gewaagde aanvallen uit op schepen, op radarstations langs de kust van de Provence alsook nachtelijke aanvallen op communicatieknooppunten in de omgeving van Rome en Firenze. Hij beëindigt zijn tweede operatiebeurt na 172 zendingen en 400 vluchten sinds zijn terugkeer naar 272 Sqn.



*Bij de Royal Air Force*

Op 4 augustus 1944 ontvangt Charles Roman het ereteken DSO (Distinguished Service Order).

Hij is één van slechts twee Belgen die met deze onderscheiding werden vereerd.

In september 1944 wordt hij teruggeroepen naar Engeland om er een functie op te nemen in het hoofdkwartier van de Belgische Sectie van de RAF. Hij doet er alles aan om zo vlug mogelijk terug te keren naar de operaties. In het vooruitzicht daarvan volgt hij een opleiding tot nachtjager op Mosquito NF.30. Op 29 juli 1945 is deze opleiding voltooid en wordt hij toegewezen aan het 29 Night Fighter Squadron.

In oktober 1946 is hij een van de sleutelfiguren bij het heroprichten van de Belgische Militaire Luchtvaart. In oktober 1949 krijgt hij het bevel over het 10<sup>de</sup> Smaldeel Nachtjacht. Hij wordt bevorderd tot Luitenant-Kolonel op 26 juni 1953 en wordt Bevelhebber van de 1<sup>ste</sup> Jachtwing van Bevekom op 15 februari 1954.

Op 25 november 1954 komen luitenant-kolonel Charles Roman en zijn navigator kapitein Jean de Norman et d' Audenhove in bevolen luchtdienst om het leven in Basse Houssière.



## III. Curriculum vitae

### De Militaire Luchtvaart

Charles Roman werd geboren in Lessen op 28 september 1909, doet er zijn middelbare studies aan de Staatsschool en volgt aansluitend avondlessen in elektriciteit en mechanica aan de “Ecole Industrielle” van de stad. Na geslaagd te zijn in de toegangsproeven voor leerling-piloot tekent hij op 28 december 1928 een contract voor 3 jaar als vrijwilliger bij de Militaire Luchtvaart. Hij wordt opgenomen in de 57<sup>ste</sup> promotie en vervoegt de vliegschool van Wevelgem.

Hij behaalt hij op 28 oktober 1930 zijn militair brevet van piloot na een ietwat bewogen opleiding. Niet minder dan vier keer moet hij een noodlanding maken in een open veld... weliswaar zonder schade.

Op 13 november vervoegt hij zijn eerste eenheid, het 3<sup>de</sup> smaldeel van het 1<sup>ste</sup> Luchtregiment (3/I/1Aé) in Goetsenhoven. Deze eenheid is uitgerust met de Breguet XIX. Hij wordt Sergeant-Vlieger benoemd op 30 april 1933, Adjudant-Vlieger op 31 oktober 1934 en op 1 januari 1935 wordt hij toegelaten tot het korps van beroepsonderofficieren.

Charles Roman heeft duidelijk zijn weg gevonden en de beoordelingen van zijn smaldeelcommandant aan het einde van het eerste semester 1935 weerspiegelen de waardering van zijn oversten.

“Adjudant-Vlieger Roman blijft in alle opzichten voldoening schenken. Naast het vliegen is hij belast met het beheer en het onderhoud van de parachutes, een taak die hij met groot plichtsbefef uitoefent. Hij vervolmaakt zich in het kunstvliegen, wat voor hem een overstap naar de groep tweedekkers van de jacht mogelijk zal maken.”

Drie maanden later, in het kader van de reorganisatie van de Militaire Luchtvaart, gaat hij over naar het 5<sup>de</sup> smaldeel van het 2<sup>de</sup> Jachtregiment van Nijvel. Hij zal er vliegen op Fairey Firefly et Fairey Fox.

Charles Roman is ambitieus en maakt gebruik van de mogelijkheden die zijn statuut hem biedt. Zo is hij tussen 1936 en 1939 regelmatig terug te vinden in de Luchtvaartschool om er de cursus voor waarnemer te volgen alsook de opleidingscursussen die de weg effenen om aanvaard te worden als kandidaat reserveonderluitenant, daarna als kandidaat beroepsonderluitenant.

Op 15 januari 1940 wordt hij aangeduid als kandidaat vlieginstructeur en behaalt op 11 maart 1940 zijn instructeursbrevet. Hij vervoegt het 2<sup>de</sup> smaldeel van de vliegschool in Gosselies. Bij het uitbreken van de vijandelijkheden totaliseert hij ongeveer 1.200 uren vlucht waarvan 50 ‘s nachts,



*Op Fairey Fox in Nivelles*

70 als instructeur en 110 als waarnemer.

10 mei 1940. Bij dageraad ontvangen de instructeurs van het 2<sup>de</sup> smaldeel het bevel de opleidingsvliegtuigen over te vliegen naar het reservevliegveld van Zwevezele. Charles Roman zit aan de stuurknuppel van een Avro 504N.

Op 11 mei brengt een Goëland verbindingsvliegtuig hem naar Evere. Hij moet er een Fairey Firefly ophalen om af te leveren aan de SEVC (Service des Essais en Vol et de Convoyage). Bij de landing in Zwevezele gaat het echter mis. Zijn Firefly raakt een geparkeerde SV-4B, gaat overkop en wordt grotendeels vernield. Charles Roman houdt er een voetblessure aan over, maar ergst van al... hij moet nu voor een tijd aan de grond blijven. De situatie op het terrein wordt snel verontrustend en het smaldeel krijgt het bevel terug te plooiën naar Frankrijk. Vanaf 12 mei volgt Charles Roman het smaldeel in zijn zwerftochten. Via Tours belandt hij op het vliegveld van Caen-Carpiquet waar op 20 mei 1940 alle smaldelen van de Vliedschool elkaar terugvinden, in afwachting van hun evacuatie naar Marokko.

Die adempauze geeft Charles Roman de gelegenheid zich te laten verzorgen in het hospitaal van Caen, waar men een enkelbreuk vaststelt. Eerst wordt hij overgebracht naar Asnelles-sur-Mer. Daarna, op 12 juni, wordt hij opgenomen in de ziekenboeg van het kamp van Coëtquidam. Hij is vanaf nu van zijn eenheid afgesneden. Op 16 juni verlaat hij op eigen aanvraag Coëtquidam om zich te melden op één van de verzamelplaatsen van het Belgisch Leger te Malestroit, waar hij wordt doorverwezen naar Tours. Daar moeten nog elementen van de Belgische Militaire Luchtvaart te vinden zijn. Op 17 juni verneemt hij echter dat Maarschalk Pétain beslist heeft de strijd te staken. Hij besluit naar Engeland te gaan waar, dacht hij, het Belgisch Vliegwezen zich zou hergroeperen. Hij slaagt erin Brest te bereiken en op 18 juni gaat hij met een groep Engelse soldaten aan boord van de Belgische pakketboot « Princesse Marie-José ».

## De Royal Air Force

Op 23 juni gaat hij aan land in Falmouth terwijl 2000 km daar vandaan zijn kameraden instructeurs van de Vliedschool op hun nagels zitten te bijten in de vergiftigde sfeer van Oudja in Marokko.

Op 24 juni wordt hij ingelijfd bij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië. Op 12 juli wordt hij opgenomen in de *RAF Volunteer Reserve* met de graad van « *Pilot Officer on probation* » en gaat over naar de OTU N° 5 van *Coastal Command* op Bristol Blenheim in Aston Down. Deze eerste affectatie is ongetwijfeld een lichte ontgoocheling, want de Blenheim is nu eenmaal niet het



*Bristol Blenheim*

meest prestigieuze vliegtuig van de RAF en de zendingen die hem te beurt vallen zijn minder spectaculair dan deze van de jacht. Het zij zo. Het voornaamste voor hem is de strijd te kunnen voortzetten.

Met de dreiging van een Duitse inval op de Britse eilanden ziet *Coastal Command*, aanvankelijk het zwakke broertje van de RAF, zijn belang echter van dag tot dag toenemen. Het wordt verantwoordelijk voor de kustbeveiligingsoperaties en voor de samenwerking met de *Royal Navy*. Dagelijkse kost voor de bemanningen zijn zendingen ter bescherming van konvoeien tegen de dreiging van onderzeeërs, bewaking van vijandelijke bases, het opsporen van oorlogsbodems en anti-invasie patrouillevluchten.

In de eenheden van Coastal Command is de Blenheim het werkpaard en meid voor alle werk. Oorspronkelijk een lichte bommenwerper, waarvan de eerste exemplaren geleverd werden in 1937, kan hij voor de meest diverse opdrachten worden ingezet. Mijnen droppen, torpedo's lanceren, lange afstands verkenningsvluchten en, met zijn enig '.303' boordkanon in de linker vleugel, zelfs als jachtvliegtuig. (L. Prevot en H. Gonay hebben dat trouwens bewezen door op 8 oktober 1940 elk een Heinkel 60 neer te halen!). Op patrouillevlucht kan hij tot 8 uren in de lucht blijven, zij het aan een « slakkengangetje » van 155 Kts. Zeer vaak opereren de bemanningen (piloot, navigator en schutter) in moeilijke meteorologische omstandigheden en de navigatie over de uitgestrekte wateren is een huzarenstuk dat in de zuiverste marine traditie erg naar waarde wordt geschat.



*Einde van de conversie op Blenheim. Van links naar rechts: Staand :Dumoulin, Kirkpatrick, Van Waeyenberge, Roman, Lejeune, Delfosse. Zittend; Dieu, Dejace, Lascot, Gonay.*

Meer dan een paar weken heeft Charles Roman niet nodig om het vliegen op tweemotorige vliegtuigen en het samenwerken met een bemanning onder de knie te krijgen, zich de operationele procedures eigen te maken en het geheime operationele jargon te ontcijferen.

Hij voert zijn eerste vlucht uit op 19 juli en beëindigt zijn conversie op 2 augustus met een totaal van 28 zendingen en 25u30 vlieguren. Op 5 augustus 1940 wordt Charles Roman toegewezen aan



236 Sqn dat samen met 235 Sqn gestationeerd is op het vliegveld van Thorney Island aan de zuidkust van Engeland. Vier andere Belgen gaan mee: L. Dejace, G. Dieu, H. Lascot en A. Van Wayenberghe. Op 8 augustus 1940 maakt Charles Roman deel uit van een detachement van 236 Sqn dat ontplooit naar St Eval in het graafschap Cornwall om er de « Western Approaches » te beveiligen. Deze routes worden gebruikt door bevoorradingskonvoeien vanuit de Verenigde Staten en zijn bijgevolg het bevoorrechte actieterrein van Duitse onderzeeërs. Met uitzondering van de occasionele verkenningsvluchten naar de Franse kusten, is de bescherming van konvoeien de belangrijkste opdracht van het detachement. Weinig spectaculair, maar daarom niet minder belangrijk in het kader van de Slag om Engeland.

Geen gemakkelijke taak overigens als men bedenkt dat de communicatie tussen de Blenheim en de escorteschepen geschiedde met Aldis lampen.

Charles Roman voert zijn eerste escortevlucht uit op 18 augustus en na één maand operaties totaliseert hij 31 vliegreizen.

Om de risico's te verminderen legt het commando van de Royal Navy vanaf september de konvoeien een nieuwe route op. Deze zullen voortaan ten noorden van Ierland naderen en via het NW en het St Georges Canal naar de Britse havens varen. De Duitsers krijgen dit echter snel in de gaten en de dreiging verplaatst zich naar het Westen en Noorden van Ierland. Als antwoord ontplooiën 235 en 236 Sqn elk een « flight » naar het vliegveld van Aldergrove in de buurt van Belfast. Zij zullen daar vanaf 19 november 1940 het 272 Sqn vormen waarvan vijf Belgische piloten deel uitmaken: Ch. Roman, L. Dejace, A. Van Wayenberghe, R. Demoulin et O. Lejeune.

Daar gaan de operaties routinematig verder, vermoeiend, eentonig. Sommige escortes blijven 5u30 in de lucht. Gevaarlijk werk ook, want de bemanningen opereren in alle weersomstandigheden boven de vijandige uitgestrektheid van de Noord-Atlantische Oceaan. De winter remt allerminst het activiteiten niveau. In februari alleen al voert het smaldeel 234 zendingen uit, waarvan Charles Roman er 12 voor zijn rekening neemt voor in totaal 53 uur, zonder ook maar één vijandelijk vliegtuig of onderzeeër te zien.

Op 4 april 1941 krijgt 272 Sqn het bevel om naar het zuiden af te zakken en zich te ontplooiën op het vliegveld van Chivenor. De bemanningen moeten er zich omscholen op de Beaufighter met het oog op een naderend vertrek naar het Midden-Oosten. Charles Roman neemt afscheid van de Blenheim waarmee hij 286 uur heeft gevlogen tijdens 65 operationele zendingen.

De Beaufighter is een ander product van de firma Bristol waarvan het prototype voor het eerst vloog in juli 1939. Het is een zwaar jachtvliegtuig met een grote actieradius dat merkwaardig veel gelijkenissen vertoont met de Messerschmitt 110.

Aanvankelijk in dienst gekomen als nachtjager, zal de versie waarmee 272 Sqn wordt uitgerust, geoptimaliseerd worden voor de zendingen van Coastal Command. Met twee Hercules motoren van 1.600 pk haalt het een snelheid van 285 Kts en zijn actieradius is indrukwekkend, rekening houdend met zijn vliegbereik van 2.400 km. Zijn belangrijkste kenmerk is echter zijn bewapening: 4 kanonnen van 20 mm in de neus en 6 mitrailleurs in de vleugels, die hem tot best bewapende jager van het ogenblik maakt. In combinatie met een sterke bemanning, piloot en navigator, zal hij zich ontpoppen tot een veilig en doeltreffend toestel.

De conversie op Beaufighter begint op 6 april 1941. Charles Roman past zich zonder moeilijkheden aan en op het einde van de maand heeft hij er al 18u10 mee gevlogen. Tijdens een ontplooiing van twee weken gedurende de maand mei in Sumburgh wordt de laatste hand gelegd aan het op punt stellen van vliegtuigen en bemanningen, maar het is vooral de voorbereiding van de ontplooiing naar het Midden-Oosten die de mensen bezig houdt.

## Eerste operationele beurt

Einde mei zetten de eerste bemanningen koers naar Egypte, bestemming Alexandrië. Charles Roman vertrekt op 7 juni 1941 in gezelschap van Flight Sergeant Ramson, die zijn trouwe navigator zal zijn gedurende zijn eerste periode in het Midden-Oosten. De eerste etappe gaat in één rechte lijn naar Gibraltar. Na het opstijgen vanuit St Eval passeren ze ter hoogte van Brest en overvliegen ongestraft het Spanje van Franco, dat over geen enkel toestel beschikt in staat hen te onderscheppen. Zes uur en veertig minuten later landen ze aan de voet van de befaamde rots na zich geïdentificeerd te hebben door middel van gekleurde rooksignalen en zorgvuldig buiten bereik te zijn gebleven van het afweergeschut van La Linea. De landing daar is precisiewerk, te vergelijken met de landing op een vliegdekschip. De reis wordt voortgezet op 9 juni. Die dag ontwijken ze ter hoogte van Sicilië de dreiging van Duitse jachtvliegtuigen en leggen het traject Gibraltar-Malta af in vijf uur en vijftig minuten. De laatste etappe brengt hen op 11 juni zonder moeilijkheden van Malta naar Abu Sueir (Egypte) in zes uur en vijf minuten.



*Bristol Beaufighter*

Op 14 juni vervoegt de bemanning Edku, 47 km ten oosten van Alexandrië waar het 272 Sqn ontplooid is en Charles Roman ziet er O. Lejeune en R. Demoulin terug. Samen vormen ze het Belgisch « trio » van het smaldeel. Op 18 juni 1941 voert Charles Roman een eerste operationele zending uit: een konvooi escorte. Laten we echter een ogenblik stilstaan bij de context waarin de bemanningen van 272 Sqn hun zendingen uitvoeren.

Sinds enkele maanden zijn het Middellandse Zee gebied en de Balkan een volwaardig operatietoneel geworden. Strijdkrachten van de Asmogendheden staan er tegenover troepen van het Britse Rijk. Nochtans geraakte Hitler buiten zijn wil in deze regio betrokken. Inderdaad, na zijn ontzuivering in de Slag om Engeland was hij verplicht de plannen voor een Britse invasie voor onbepaalde tijd op te bergen en werd de voorbereiding van operatie Barbarossa, de verovering van Rusland, voortaan de eerste prioriteit. Met dat doel voor ogen is hij verplicht, om zijn zuidflank te beschermen, troepen te sturen naar de Balkan, meer bepaald naar Joegoslavië, waar zich een regime heeft gevestigd dat iedere alliantie met het Reich uitsluit; maar ook naar

Griekenland en Noord-Afrika om er de grandioze mislukkingen van zijn lastige Italiaanse bondgenoot Mussolini te doen vergeten. De Italiaanse dictator had zijn troepen ontplooid in Albanië en Cyrenaica en vond, na de ineenstorting van Frankrijk en misleid door de schijnbare zwakte van de Britse troepen in Egypte, het ogenblik gekomen om - zonder zijn bondgenoot te raadplegen - zijn megalomane droom te realiseren: de controle bemachtigen over het Middellandse Zeegebied.

De invasie van Griekenland was een fiasco en in Noord-Afrika waren de Italiaanse troepen slechts 90 km in Egypte binnengedrongen om vervolgens bijna 600 km van hun vertrekpunt teruggeslagen te worden.

Hitler 's enige optie was tussenbeide te komen. Dit gebeurde met succes in de Balkanlanden. In Noord-Afrika, in een bijzonder moeilijke omgeving, is alle hoop op het overwicht van de As gevestigd op het Afrika Korps van Maarschalk Rommel, dat moet afrekenen met het 8<sup>ste</sup> Britse Leger.

Wanneer Charles Roman op 17 juni 1941 met zijn Beaufighter landt op de steenachtige landingsbaan van Edku, hebben de legers van het Reich de wind in de zeilen. De laatste Britse troepen hebben Kreta en de eilanden in de Egeïsche Zee moeten verlaten. Cyprus en het Suezkanaal staan voortaan onder directe dreiging van strijdkrachten van de As. Rommel 's eerste offensief is een succes. Hij heeft Cyrenaica heroverd en de naam Tobruk, waar het Britse garnizoen omsingeld is, staat op het punt de geschiedenis in te gaan.

272 Sqn, zoals haar zuster-smaldeel 252 Sqn, is toegevoegd aan de 201 Naval Cooperation Group van Alexandrië. Voornaamste opdrachten zijn de bescherming van geallieerde konvoeien in de Middellandse Zee en het aanvallen van maritieme doelwitten. Maar het Middle East Command beslist om ook in de woestijnoorlog eenheden aan te vallen en zodoende de befaamde offensieve mogelijkheden van de Beaufighter te benutten.

Het is een ruwe omgeving waarin de bemanningen strijd moeten leveren.

De woestijn: enorme uitgestrektheid zand en stenen langs de Middellandse Zee, van de Nijlvallei tot de Tunesische grens. Enkele stadjes gelegen aan de kustlijn: Tripoli, Benghazi, Tobruk, Bardia. Geen verbindingswegen tenzij die ene kustweg waarvan sommige stroken niet meer zijn dan een aardeweg.

Verzengende hitte overdag maar ijskoud 's nachts. De Khamsim, die bloedhete wind die soms dagen aan een stuk van het oververhitte binnenland naar de kust blaast, een gordijn van stof en zand opstuwend tot meer dan 20.000 voet. Het stof dat binnendringt in levensmiddelen, wapens, motoren, maar dat er ook voor zorgt dat colonnes voertuigen van ver zichtbaar zijn door de enorme stofwolk die ze opwerpen.

Geen landingsbaan in asphalt, zelfs geen PSP, voor de smaldelen die opereren vanaf geïmproviseerde vliegvelden in de woestijn, maar stukken onverharde woestijngrond waarvan de onbeperkte lengte het enige voordeel is. Geen comfortabele kazernes om na een operatie even uit te blazen, maar een Spartaanse levenswijze onder een tent met slechts 1 galon water per dag voor alle behoeften. Enorme logistieke problemen die van het grondpersoneel permanent grote krachttoeren vereisen.

Wat de operaties op het terrein betreft, deze zijn gekenmerkt door explosies van geweld gevolgd door korte periodes van relatieve rust waarin ieder kamp zijn strijdkrachten probeert herop te bouwen in het vooruitzicht van de volgende ronde. Een golvende beweging dus waarbij een snelle uitval in één richting gevolgd wordt door een even snelle terugtrekking in de tegenovergestelde richting. De logistiek speelt hier een grote rol. De bevoorradingsproblemen en de lengte van de aanvoerlijnen leiden tot een paradox: de troepen aan de winnende hand zien hun aanvoerlijnen langer worden tot het punt waarop de operaties stokken, terwijl deze van de terugtrekkende troepen korter worden tot aan hun depots, waar ze zich opnieuw kunnen versterken.

Tevens wordt het vóór september 1942 zowel voor de legerleiding van het ene als van het andere kamp moeilijk een beslissing af te dwingen, want er worden hen regelmatig middelen ontnomen ten voordele van andere, meer prioritaire fronten.



*Operatiezone vanuit Edku*

Een ander markant feit is de sleutelrol die het kleine versterkte eiland Malta speelt. Gelegen op minder dan 120 km van de Siciliaanse kust is het een doorn in het oog van de As. Gefrustreerd omdat ze er niet in slagen het eiland te bezetten, trachten ze het te neutraliseren, tevergeefs. Het eiland, geïsoleerd gedurende bijna drie jaar, zal meer dan 2.000 bombardementen te verduren krijgen. De bevoorrading ervan en de versterking aan luchtmiddelen zijn slechts enkele van de meer complexe problemen waar de Royal Navy en de RAF mee te kampen hebben. Getuige van het onbreekbaar verzet zijn de wateren rondom het eiland, die het graf worden van het Italiaans-Duits vliegwezen in de Middellandse Zee.

Het actieterrain van 272 Sqn omvat het complete oostelijk deel van de Middellandse Zee en de woestijn van Libië. Af en toe worden vanuit Malta intimidatievluchten uitgevoerd tegen vliegvelden van de marine in het zuiden van Sardinië. De periode tussen de zomer van 1941 en de lente van 1942 kent enkele ingrijpende ontwikkelingen die de aard van de zendingen toegewezen aan het smaldeel gaan beïnvloeden. Tobruk ondersteunen dat bestookt wordt door de troepen van Rommel; konvooien beschermen die het trachten te bevoorraden; steun verlenen aan het offensief « Crusader » van generaal Auchinleck die finaal de omsingeling zal doorbreken en aldus het Afrika Korps terugdringt tot aan zijn vertrekbasissen. Het tweede offensief van Rommel counteren, tijdelijk in bedwang gehouden door de Vrije Franse Strijdkrachten in Bir-Hakeim. Periode die ook gekenmerkt wordt door de spectaculaire versterking van de Duitse strijdkrachten door de ontplooiing van Luftflotte 2 (1.000 vliegtuigen) in Sicilië en het zuiden van Italië en door de inzet van 25 onderzeeërs, die een dodelijke dreiging gaan vormen voor de konvooien.

Details over de zendingen uitgevoerd in die periode zijn beschreven in Hoofdstuk IV, « De uitzonderlijke prestaties ».



Op 6 mei 1942, wanneer Charles Roman het Middellandse Zeegebied verlaat en terugkeert naar Groot-Brittannië om van zijn rustperiode te genieten, gaat de slingerbeweging tussen Britse en Duitse troepen gewoon door. Rommel heeft het initiatief. Het Afrika Korps rukt op naar El Alamein en zal daar weldra op Montgomery stoten.

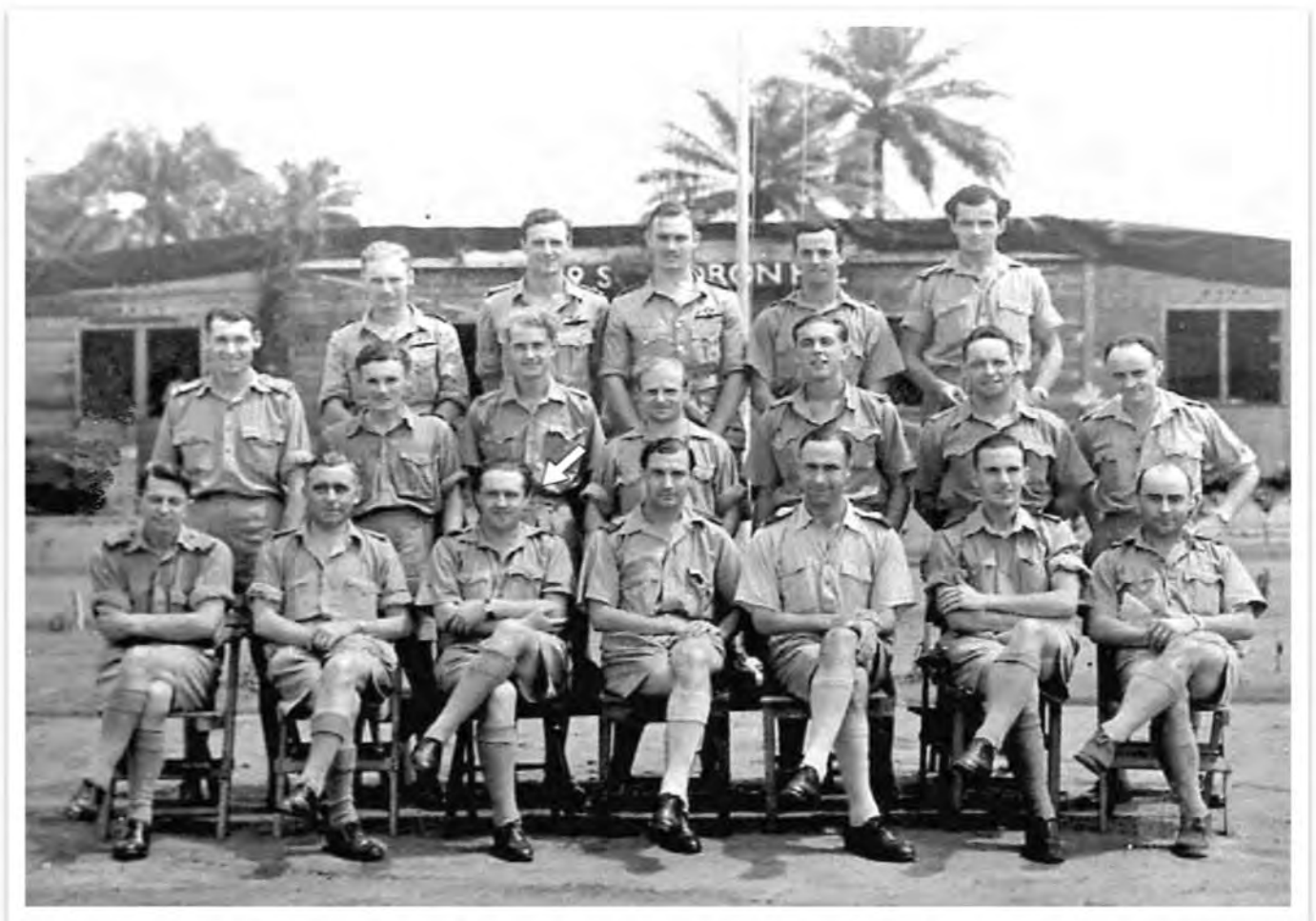
Een maand later moet Charles Roman erg aangeslagen geweest zijn, wanneer hij verneemt dat zijn wapenbroeders van 272 Sqn zes bemanningsleden verloren in twee dagen (14-15 juni) bij het escorteren van een konvooi, vertrokken uit Alexandrië en onderweg naar Malta. Tussen hen twee landgenoten: L. Corbisier, neergeschoten door een Bf109, en Y. Tedesco, waarschijnlijk per vergissing neergehaald door het afweergeschut van een escorteschip. Het toeval wil dat Y. Tedesco 's navigator destijds de vaste navigator was van Charles Roman.

Op 12 juli 1942 wordt hij Flight Lieutenant benoemd.

Charles Roman gaat zijn rustperiode op een actieve manier doorbrengen. Inderdaad, begin augustus vervoegt hij « 32 Maintenance Unit » op de basis St Athan. Gedurende twee maanden zal hij vliegtuigen testen die uit onderhoud komen. Zo wordt hij specialist op tweemotorige vliegtuigen en zal hij 47u30 vliegen op Anson, Wellington, Whitley, Beaufighter en Botha. Hij zal er ook de Mosquito leren kennen waarop hij, na een korte familiarisatiesessie en een kennismakingsvlucht, vijf “acceptance flights” zal uitvoeren.

## **Tweede operationele beurt**

Na heel wat weerstand hebben de Britse overheden ingestemd met de oprichting van een tweede Belgisch smaldeel in de schoot van de RAF VR, op dezelfde leest als het 350 smaldeel. Het zou in West-Afrika ontplooid worden en zou naargelang de behoefte toegewezen kunnen worden aan de verdediging van Bas Congo of ingezet in Noord Afrika of het Midden Oosten.



Het 349<sup>ste</sup> smaldeel in Ikeja



Het smaldeel zou, onder bevel van het West Africa Command, gestationeerd worden in Nigeria, waar al een expeditiekorps van de Openbare Weermacht (Force Publique) aanwezig was. Piloten zoals Charles Roman, R. Demoulin en O. Lejeune, met hun rijke ervaring in 272 Sqn, zijn uitermate geschikt om er deel van uit te maken.

Onder bevel van Squadron Leader R. Malengrau, die als piloot op Hurricane deelnam aan de Slag om Engeland, moet “349” met “tweedehands” Tomahawks uitgerust worden, kisten die lang niet de best presterende zijn van het ogenblik en die tot dan het 171 Sqn uitrustten dat in conversie op Mustang is.

Op 8 oktober vervoegt Charles Roman te Gatwick 171 Sqn voor een snelle conversie op Tomahawk – 5 vluchten – gevolgd door een kort verblijf in OTU Nr. 59 te Milfield waar hij 2 vluchten op Hurricane uitvoert.

Het genoeg om in de schoot van een Belgisch smaldeel te mogen dienen, er een leidersrol te spelen en bij te dragen aan zijn operationele paraat stelling zal echter van korte duur zijn.

Het Afrikaans avontuur van Charles Roman met “349” zal een van de meest teleurstellende zijn van heel zijn oorlogsloopbaan. Aangeduid als “A Flight CO” bevindt hij zich vanaf 9 januari 1943 te Ikeja met het eerste smaldeeldetachement. De overtocht was lastig. Het schip dat hen vervoerde kon weliswaar aan de aanvallen van de Duitse onderzeeërs ontsnappen, maar moest een zware storm trotseren. Twee van de elf in Engeland ingeschepte Tomahawks gingen verloren. De kisten waarin ze vervoerd werden, werden door de hoge zeeën overboord geslagen. Ontscheept in Lagos, werden de vliegtuigen weer in elkaar gezet te *Takoradi*<sup>1</sup> en naar Ikeja overgevlogen. Ter plaatse stapelen de technische problemen zich op: problemen met het landingsstel die nooit duidelijk uitgeklaard werden, zware motorproblemen die resulteren in het aan de grond houden van de vliegtuigen. Bijgevolg blijkt het onmogelijk een coherent paraatstellingsprogramma af te werken.

Bovendien heeft de toestand op het terrein zich de laatste maanden grondig gewijzigd. In november 1942 heeft Montgomery te Alamein Rommel zijn wet opgelegd. Het is slechts aan het leiderschap van zijn chef en de ervaring van zijn veteranen te danken, dat de terugtocht van het Afrika Korps niet in een verwarde vlucht is ontaard. Daarenboven zijn de Anglo-Amerikaanse troepen op 8 november 1942 in Marokko en Algerije geland (operatie Torch).

De Franse troepen die er gestationeerd waren en tot dusver trouw aan Vichy gebleven waren, zouden in grote meerderheid de kant van de Geallieerden kiezen. Hitler zal hierop reageren door “niet bezet” Frankrijk binnen te vallen en de controle van Tunesië over te nemen door er met alle mogelijke middelen versterkingen naar toe te sturen. Het Afrika Korps en zijn Italiaanse bondgenoten zijn nu gedwongen op twee fronten te vechten.

De reden voor de aanwezigheid van “349” in Nigeria wordt in vraag gesteld. Zonder klare richtlijnen en verstoken van vliegtuigen, vervelen de piloten zich. De meest ervaren onder hen brengen enkele vliegtuigen over van Takoradi naar Cairo. Zo brengt Charles Roman een Beaufighter naar Cairo: 6 trajecten en 18 vliegreun. Maar zijn ambitie, zoals deze van O. Lejeune en R. Demoulin, is 272 Sqn te vervoegen, ergens in het Middellandse Zee gebied. Sqn Leader Malengrau verzet zich niet tegen hun vertrek. Hij weet dat de dagen van “349” in Afrika geteld zijn. Op 11 mei scheept Charles Roman in aan boord van een Sunderland die hem via Leopoldstad, Stanleystad en Khartoem naar Cairo brengt.

Op 23 mei 1943 vervoegen Charles Roman, R. Demoulin en O. Lejeune Malta (Luqa) aan boord van een DC3. Hier vinden ze 272 Sqn en zijn Beaufighters terug, sinds november 1942 op het

---

1. De « Takoradi route », die doorheen het Afrikaans continent de kust van Guinea met Egypte verbindt, werd op het einde van 1940 in het leven geroepen. Zij liet toe om het Middle East Command met vliegtuigen te voorzien. Deze werden in containers verscheept tot Takoradi waar ze werden gemonteerd. Vervolgens werden de jachtvliegtuigen over een afstand van meer dan 6500 km begeleid door Blenheim of Beaufighter. Meer dan 5300 vliegtuigen werden aldus overgevlogen naar Egypte.

eiland ontplooid. 272 Sqn staat onder bevel van Malta Air Command en zijn voornaamste opdracht blijft gericht op steunoperaties en op maritieme bescherming. Charles Roman wordt “B Flight Commander” benoemd en is bekleed met de graad van “Acting Squadron Leader”, als erkenning van de reputatie die hij verworven heeft gedurende zijn eerste operationele beurt.

Een andere Belg aanwezig op Malta houdt er eveneens de faam van onze vleugels hoog, de Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier. Hij voert het bevel over 239 Wing en zijn 5 smaldelen Kitty Hawk.

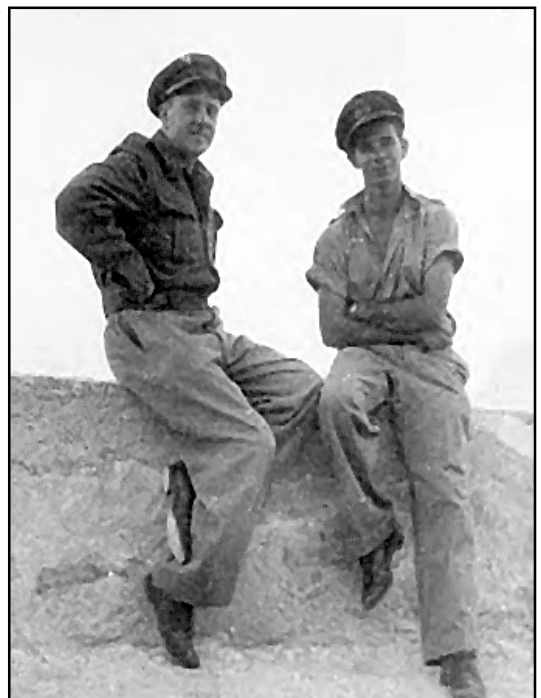
Op operationeel gebied is er een einde gekomen aan de operaties in Tunesië. De Duitsers hebben het onderspit gedolven in de strijd op twee fronten, hun opgedrongen door de Anglo-Amerikanen. Op 13 mei hebben het Afrikakorps en zijn Italiaanse bondgenoten te Tunis de wapens neergelegd. In dit avontuur verloren de strijdkrachten van de Asmogendheden 291.000 man, een ramp in omvang slechts overtroffen door deze van Stalingrad.

De stormloop op Vesting Europa kan beginnen. De verovering van Sicilië zal er de eerste stap van zijn en Malta zal er, door zijn strategische ligging, een sleutelrol in spelen. De invasiemacht zal uit meer dan 3.000 schepen bestaan. Eerst zullen deze de havens van Noord Afrika moeten vervoegen, vanuit Gibraltar of Alexandrië. Maar zelfs als de geallieerden in de Middellandse zee voortaan over lucht- en maritiem overwicht beschikken, blijft de dreiging bestaan van gerichte acties door onderzeeërs of door vliegtuigen van de Luftwaffe of de Regia Aeronautica. Het escorteren van konvoien wordt terug het dagelijks brood voor de bemanningen van 272 Sqn. Sommige zendingen zullen een tijdelijke ontplooiing op Afrikaanse grond vergen (El Gardabia).

De kleine eilanden Pantelleria en Lampedusa, op de invasieroute tussen Noord Afrika en Sicilië en tot dan nog altijd bezet door Duitse garnizoenen, worden veroverd op 11 en 12 juni 1943. Charles Roman vormt een ploeg met Pilot Officer Sandery, een Australiër met een gezonde gelaatskleur. Dag na dag leidt hij zijn Flight in het routineus escortewerk. Bij gelegenheid oefent het smaldeel het “dive bombing” teneinde, indien nodig, de 500 pond bommen te kunnen gebruiken waarmee het uitgerust werd.

Op de conferentie van Casablanca in januari 1943 werden de krachtlijnen vastgelegd voor de herovering van de zuidflank van Vesting Europa. Deze moet aanvangen met de verovering van Sicilië en het vestigen van bruggenhoofden in de Italiaanse laars. Deze operaties vinden plaats van juli tot september 1943. 272 Sqn zal hieraan deelnemen door het uitvoeren van zijn traditionele opdracht van konvoibegeleiding. Maar aan Charles Roman en zijn “Flight” zal ook een afleidingsopdracht toevertrouwd worden, namelijk boven de kusten van de Peloponnesus. Gedurende drie weken zullen ze er aanvallen uitvoeren met een dusdanig succes dat deze zelfs weerklank vinden in de oorlogspers van toen. Deze periode wordt gekenmerkt door intensieve operaties boven de Middellandse Zee. De details ervan worden beschreven in deel vier, “opmerkelijke verwezenlijkingen”.

De “sortie rate” vertraagt wat de laatste maanden van 1943. In oktober verruult 272 Sqn Borizzo voor Catania. De flight van Charles Roman wordt tijdelijk naar Gibraltar herontplooid. In november krijgt P/O Sandery, zijn trouwe navigator, zijn rustperiode. W/O Falkland, eveneens een Australiër, lost hem af. Op het terrein in Italië zitten de Geallieerden vast ter hoogte van Montecassino. De operaties hernemen voluit vanaf januari 1944. De Geallieerden



*Charles Roman met zijn navigator,  
P/O Sanderley*

ontschepen te Anzio, 50 km ten zuiden van Rome, om de Duitsers in de rug aan te vallen. 272 Sqn verlaat Catania voor Alghero in Sardinië maar het voert eveneens nog opdrachten uit vanuit Regharia in Algerije. Gedurende deze maand zal Charles Roman niet minder dan 58 vliegreuen boeken.

Februari 1944 is een gedenkwaardige maand voor de Belgische Vleugels. R Demoulin wordt A-flight Commandant waardoor vanaf nu de beide Flights geleid worden door landgenoten. Door het verlies van Sicilië, Zuid-Italië en Corsica zijn de maritieme operaties in de Westelijke Middellandse zee vooral voor de kusten van Italië en Frankrijk geconcentreerd. Charles Roman zal zijn Flight in gevaarlijke aanvallen op schepen leiden waarbij hij een indrukwekkende palmares verzamelt. Deze aanvallen zullen een bittere nasmaak nalaten als gevolg van de dood van René Demoulin bij een van deze aanvallen, zijn wapenbroeder van het eerste uur. Grondaanvallen op de Provençaalse kusten en het bestoken van terugtrekkende Duitse troepen in Noord-Italië staan eveneens op het programma. De periode april-juni 1944 wordt beschreven in het vierde deel "uitzonderlijke verwezenlijkingen".

Op 23 juni 1944 valt er een beslissing: Charles Roman heeft 170 operationele zendingen sinds zijn terugkeer bij 272 Sqn, samen goed voor 400 vliegreuen. Zijn tweede operatiebeurt zit erop en hij wordt toegewezen aan de staf van MACAF (*Mediterranean Allied Coastal Command*) met standplaats Napels. Dank zij een kort respijt kan hij nog enige tijd bij 272 Sqn blijven. Hij zal er verantwoordelijk zij voor de opleiding en in die functie is hij in de gelegenheid de doeltreffendheid te evalueren van de lucht-grond raketten waarmee de Beaufighters net uitgerust werden. Overigens wordt het smaldeel bedeed met twee met onderscheppingsradars uitgeruste Beaufighters. Charles Roman zal er de indienststelling van doen, geholpen door P/O Sandery die zijn oude "skipper" voor enkele dagen terugvindt. Het afscheid vindt plaats op 22 juli, zonder twijfel met wat weemoed. Charles Roman vervoegt Napels via Algiers. Zijn smaldeelbevelhebber noteert in zijn logboek: "*Pilot above average... plus*".

Zijn verblijf te Napels zal van korte duur zijn. De staf van de Belgische Sectie van de RAF te Londen heeft hem nodig. Op 5 september wordt hij toegewezen aan het Inspectoraat Generaal in functie van Adjunct Directeur Opleiding. Wedden dat hij zich ietwat "vastgepind" zal gevoeld hebben, lichtjaren verwijderd van het leven dat hij vier jaar lang in het Middellandse Zee geleid heeft.

## Training School

Op 18 december 1944 vervoegt Charles Roman de Belgian Training School van Snailwell als bevelhebber van de *Elementary Flying Training*. Hij vliegt er op Tiger Moth, Dominie, Anson en verricht verscheidene verbindingsvluchten naar België.

Het einde van de oorlog nadert. Charles Roman had rustig het einde ervan kunnen afwachten en

een "toekomst" voorbereiden waar zijn staat van dienst hem ongetwijfeld recht op gegeven zou hebben. Maar Charles Roman is uit ander hout gesneden. Hij dient met succes een aanvraag tot terugkeer naar een operationele eenheid in. Deze keer zal het bij de nachtjacht zijn.

De Havilland DH-89A Dominie





Op 10 april vervoegt hij de 51 PTU Mosquito te Cranfield. Hij zal er een team vormen met F/O L. *Philippaerts*<sup>2</sup> die voortaan zijn vaste navigator zal zijn. De aankondiging van de Duitse capitulatie onderbreekt hun opleiding niet, deze wordt voortgezet in 54 OTU in Charter Hill. Op 20 juli is de opleiding afgerond, na 56 vluchten en zoals gewoonlijk met de vermelding “*above average*”. Samen met L. Philippaerts wordt hij toegewezen aan 29 Sqn te West Malling.

Van 20 februari tot 27 april 1946 verlaat hij tijdelijk zijn smaldeel om een “Night Fighter Leader Course” te West Raynham te volgen. Daar heeft hij de gelegenheid zijn eerste vluchten op jet uit te voeren: enkele “circuits” in Meteor III.

## De Belgische Luchtmacht

Op 15 oktober 1945 kruipt de Belgische Militaire Luchtvaart onder de beschermende vleugels van de RAF vandaan. Op dat ogenblik heeft Charles Roman 160 vliegers op Mosquito VI en NF30. Er komt een einde aan een hoofdstuk uit zijn leven, voor eeuwig getekend door de uren strijd in de lucht boven de Middellandse Zee en zijn verbondenheid met 272 Sqn.

Op 30 november 1946 wordt Charles Roman, nu bekleed met de graad van Majoor Vlieger, toegewezen aan de Algemene Directie Operaties van de Militaire Luchtvaart. Aan werk ontbreekt het niet, want uit de nalatenschap van de RAF moet er een doeltreffend luchtwapen opgericht worden. De bevelvoering heeft beslist deze uit te rusten met een onderdeel “Nachtjacht”. Men overweegt het oprichten van een Wing met drie smaldelen van 16 vliegtuigen die zou geplaatst worden te Chièvres (10de Wing NJ). Maar alles moest nog van de grond af opgebouwd worden en ze waren niet legio, diegenen die net als Charles Roman ervaring hadden in dit domein, als piloot of als navigator.



*Charles Roman met zijn  
trouwe navigator  
F/O Philippaerts*



De Havilland Mosquito NF-30

In januari 1947 wordt een eerste aankoopcontract voor 22 Mosquito's NF30 getekend. In januari 1948 wordt de Jachtschool opgericht in Evere. Op 28 mei 1948 wordt een “flight” nachtjacht opgericht te Beauvechain onder bevel van Majoor Vandenplassche. Men verzamelt er alle deskundigheid die men maar kan vinden: 4 piloten, 5 navigators en 4 Mosquito's. In juli 1949 legt

<sup>2</sup> *Philippaerts zal later:* - Hoger Officier Navigator worden in de 1<sup>ste</sup> Wing van 14.01.52 tot 26.03.52  
- Hoger Officier Vlieger worden in de 1<sup>ste</sup> Wing van 10.05.52 tot 11.08.52  
- Commandant worden van de Navigatieschool in Evere vanaf 12.08.52

het Commando zich bij de bestaande toestand neer en ziet voorlopig af van het plan voor een Wing Nachtjacht.

Daarentegen wordt het 10<sup>de</sup> Smd Nachtjacht opgericht te Beauvechain, vertrekkend van de reeds bestaande "flight". Het wordt uitgerust met 8 Mosquito's NF30.

Op 01 oktober 1949 knoopt Charles Roman weer aan met het operationele leven. Hij lost Majoor Vandenplassche af aan het hoofd van het 10<sup>de</sup> Smd. Eens te meer zal hij blijk geven van een enorm enthousiasme. En dat is nodig. De Mosquito is eerder het armoedige familielid van de Luchtmacht. De problemen waar Charles Roman voor staat zijn talrijk: schaarste aan wisselstukken, te weinig techniekers die bovendien ervaring missen, bemanningen die moeten gevormd worden. Het is de periode van de grote "zelfredzaamheid". Charles Roman is de hoeksteen van het gebouw, hij voert permanent strijd voor personeel en voor technische en operationele documentatie opdat de boel zou blijven draaien. Luitenant-Kolonel Van Hamme, oudgediende van het 10<sup>de</sup> Smd, vat in één zin de positie van Charles Roman samen: "Alles draaide rond de unieke persoonlijkheid, de grote ervaring en het enthousiasme van de alomtegenwoordige Majoor Roman".

In juli 1951 wordt het 11<sup>de</sup> Smaldeel Nachtjacht opgericht en de twee Mosquito eenheden vormen vanaf nu een autonome entiteit in de schoot van de Wing. Charles Roman is er de bevelhebber van en in die functie organiseert hij in juli 1952 de conversie op Meteor NF11.

In september 1952 volgt Charles Roman Wing Commander Winskill op als OSN. Op 26 juni 1953 wordt hij bevorderd tot Luitenant-Kolonel. Op 15 februari vervangt hij Luitenant-Kolonel Poppe aan het hoofd van de 1<sup>ste</sup> Jachtwing.

Deze achtereenvolgende verantwoordelijkheden hebben geenszins zijn enthousiasme voor het vliegen aangetast. Sinds zijn aankomst in de 1<sup>ste</sup> Wing heeft Charles Roman nagenoeg 550 vliegreuren bijeen gevlogen, op Mosquito NF30 en op Meteor NF11. In de schoot van de Luchtmacht is hij voorzitter van de keuringscommissie voor de alle-weer jagers waarmee men overweegt onze smaldelen uit te rusten.



*Gloster (Armstrong Withworth) Meteor NF. 11.*

25 november 1954, 20u27. Charles Roman stijgt op aan boord van de Meteor NF11 "KT-Z" voor zijn derde vlucht die dag. Zijn navigator is Kapitein J. de Norman et d' Audenhove, ook een "ancien" van de RAF. Het betreft een onderscheppings- opdracht op grote hoogte onder de controle van de GCI van Wildenrath, gevolgd door een anti-intruder patrouille

op lage hoogte boven het vliegveld van Chièvres. De bemanning heeft om 21u05 een laatste contact met de toren van Beauvechain wanneer ze koers zet richting Chièvres. Enkele minuten later stort KT-Z neer te Basse Houssière (Braine-le-Comte).

De onderzoekscommissie zal besluiten dat het ongeval te wijten is aan het verlies in vlucht van de canopy. Stukken ervan werden 500 meter van het inslagpunt teruggevonden. De canopy zou de rechtse motorgondel en de bediening van de aileron, ondergebracht in de aanvalsbord van de vleugel, beschadigd hebben en zo het controleverlies over het vliegtuig veroorzaakt hebben.

Een buitengewone lotsbestemming is aan zijn eind gekomen.

Als eerbetoon aan zijn verdwenen Korpsoverste, zal de basis van Beauvechain voortaan de naam "Basis Charles Roman" dragen.



## IV. Uitzonderlijke verwezenlijkingen

### September 1941 – maart 1942

Vanaf 14 juni maakt Charles Roman deel uit van 272 Sqn, ontplooid te Edku (Idku), ongeveer 40 km ten oosten van Alexandrië. Edku is de “moeder-basis” van 272 Sqn met detachementen die regelmatig opereren vanuit Cyprus, Malta of “landing grounds” in de woestijn van Cyrenaica, in functie van de konvooiroutes en de algemene evolutie van de operaties.

De zendingen zijn lang, afmattend: gemiddeld 4 uren. De rol van de navigator is essentieel. Buiten de konvoibescherming zijn er de lange afstands maritieme verkenning, het aanvallen van wegvervoer op de kustweg, van haveninstallaties, van lichters die de Duitse kustgarnizoenen bevoorraden.

De actieradius van de Beaufighter is zodanig groot dat hij verrassingsaanvallen in de diepte van het vijandelijk dispositief toelaat. Meestal vliegend in secties van vier, uit zee opdoemend, vlak boven de golven, zijn de bemanningen kampioen geworden in aanvallen op zeer lage hoogte. De uitstekende voorwaartse zichtbaarheid die de piloot heeft is ongetwijfeld een troef voor zulke tactieken, maar meer dan één vliegtuig zal naar zijn basis terugkeren met “verwongen” propellerbladen.

De Beaufighter smaldelen genieten een opmerkelijke vrijheid van handelen en worden al snel bestempeld als “kaper” smaldelen. Hoewel 272 en 252 Sqn voor prioritaire zendingen onder het commando van 201 Naval Cooperation Group vallen, opereren ze regelmatig in de verantwoordelijkheidszone van de Dessert Air Force van AVM Coningham, zonder dat ze er rechtstreeks in geïntegreerd in zijn. Dit stelt soms coördinatieproblemen. Wat betreft de bemanningen, deze vormen een ongewone “melting pot”: Nieuw-Zeelanders, Australiërs, Zuid-Afrikanen, Canadezen, Fransen en Belgen leven er samen in goede verstandhouding. Charles Roman voelt zich thuis in dit kosmopolitisch smaldeel.

Hij houdt van het lastige woestijnleven, waar de sterke persoonlijkheden zich openbaren. Heel snel zal hij zich laten opmerken door zijn koelbloedigheid en stoutmoedigheid. Aan de grond is hij van nature vreedzaam, maar in de lucht toont hij een onverschrokken vastberadenheid. Bovendien is hij een “bofkont”: soms keert hij terug met zijn vliegtuig in bedenkelijke staat. Gelukkig is de Beaufighter, “de toorn Gods” zoals de Italianen hem noemen, een stevig vliegtuig.

Wanneer in december 1941 *vijf*<sup>3</sup> Belgische piloten - Y. Tedesco, C. Delcour, R. Deppe, H. Pien en L. Corbisier, de bezetting van 272 Sqn komen aanvullen, is Charles Roman “de” operationele referentie van het smaldeel geworden.

---

<sup>3</sup> Een zesde piloot, Ch. Deffontaine zal door Duitse jachtvliegtuigen neergehaald worden ter hoogte van Malta tijdens de ontplooiing van deze Groep naar Alexandrië

Enkele uittreksels uit zijn logboek illustreren zijn strijd.

<i>Datum</i>	<i>Opdracht</i>	<i>Flying time</i>
24 Sep 41	En route from Maaten Baguh to Luqa...met 2 Ju52. Attacked and probably damaged the leader with machine guns	04u25
27 Sep 41	From Malta to Cagliari (Sardinia). Sighted flak. Attacked 2 S79. Probably damaged one. Have been hit.	04u15
29 Sep 41	From Malta to Cagliari (Sardinia). Damaged 2 Cant Z.506 at base	04u55
26 Okt 41	From Edku. Fleet escort.	03u55
06 Dec 41	From LG122...Strafed T mini aerodrome and lorries on road Tmini Gazala. Hit 3 times and chased by Me 109.	03u45
13 Dec 41	From LG122...Derna. Crete patrol. Met Do 24 escorted by 2 Me110. Damaged and probably destroyed 1 Me 110. Two attacks on Do 24 damaging it and silencing its rear gunner.	03u25
21 Dec 41	From LG 10...Strafed road South of Agedabia. Many lorries damaged. Some on fire.	03u40
24 Dec 41	From LG10...Strafed road West of El Agheila. 15 lorries damaged. Casualties. 1 Me 109 shot down. Hve been hit.	04u10
31 Dec 41	From Tmini...Strafed Syrte road. Several lorries hit. Attacked a depot at Marsa El Hariga and tug in the jetty.	04u35
21 Mar 42	From Tmini...Fleet escort.	05u50

Op 6 mei 1942 beëindigd Charles Roman zijn eerste operatiebeurt. Hij heeft er boven de Middellandse zee 222 vluchten opzitten. Hij werd officieel gecrediteerd met 1 Me 109 neergeschoten, 1 Me 110 waarschijnlijk neergeschoten en 1 Do 24 beschadigd.

## **Juli 1943**

Na een kort verblijf bij 349 Sqn in Nigeria, vervoegt Charles Roman op 23 mei 1942 opnieuw 272 Sqn, nu ontplooid in Luqa, op het eiland Malta. Op 9 juli 1943 start de operatie Husky, codenaam voor de invasie van Sicilië. De armada verlaat haar verzamelzones. Bij dageraad stijgt Charles Roman op aan het hoofd van zijn flight. Het is zijn 15<sup>de</sup> escorte opdracht sinds zijn terugkeer naar de operaties. De geallieerde strijdkrachten ontschepen op 11 juli. De steun aan de grondtroepen wordt overgelaten aan de smaldelen jager-bommenwerpers en de bemanningen van 272 Sqn gaan paradoxaal genoeg op meer dan 700 km van Sicilië ingezet worden. Inderdaad, ze gaan een reeks gewapende verkenningsopdrachten uitvoeren langs de Griekse kust aan de Adriatische zee die nog altijd onder controle van de As strijdkrachten staat. Het zijn lange zendingen: meer dan 5 uur vliegen. Het marine vliegveld Preveza zal regelmatig bezoek krijgen van de “kapers” van 272 Sqn. Sommige van deze zendingen zullen de analen van de RAF halen. Op 22 juli, gedurende een enkele zending, zullen Charles Roman en zijn flight 2 Ju52, 1 Do18 en 1 gewapende treiler op hun palmars schrijven. Op 30 juli voegen ze er aan toe: 1 schip van 4.000 T, 2 He115, 1 Do18, 1 “gunboat” en zes snelle motorboten onderschept in volle zee. Op 12 augustus reduceren ze een schip van 2.000 T tot schroot. Op 15 augustus is de verovering van Sicilië voltooid. Onmiddellijk erna bereiden de Geallieerden een ontschepping in Italië voor. Meteen komt er voor 272 Sqn een einde aan het Grieks intermezzo.

Hoe belangrijk ook, de Veldtocht in Italië die gaat beginnen blijft toch maar een operatie met beperkte doeleinden. Wegens politieke redenen moet een maximum aan middelen gereserveerd worden voor het Westelijk Front, dat zal geopend worden in 1944. De voornaamste objectieven zijn het binden in Italië van een belangrijk aantal Duitse grote eenheden en het beschikken van vliegvelden van waaruit de strategische bommenwerpers in staat zullen zijn doelwitten in Zuid Duitsland en de olievelden van Ploesti in Roemenië aan te vallen.

## September 1943

Begin september landen de Geallieerden in Reggio, Tarente en Salerno. De grondtroepen vorderen uiterst langzaam. Het terrein is lastig en de Duitsers bieden hardnekkig weerstand. De bescherming van de maritieme konvooien blijft de prioritaire opdracht van 272 Sqn, dat vanaf 4 september Luqa verlaat om zich in Borizzo (Trapani) in het uiterste Westen van Sicilië te vestigen.

De actie van het smaldeel zal zich voor een tijd richten op de Thyreense zee. Inderdaad, vanaf 8 september ontruimen de Duitsers Sardinië dat ze onverdedigbaar beschouwen. Eenheden van de Vrije Franse Strijdkrachten landen in Corsica en drijven het Duitse garnizoen naar het Noorden van het eiland. De Duitsers die het zee overwicht verloren hebben, zijn verplicht hun troepen langs de lucht te ontruimen. Een luchtbrug met Ju52 wordt opgezet tussen Corsica en Italië. Slechts licht geëscorteerd, zullen ze een gemakkelijke prooi vormen voor de geallieerde jagers en ook voor de Beaufighters van 272 Sqn die in de buurt rondvliegen. Op 24 september onderschept een sectie onder leiding van Wing Commander Wild, CO van 272 Sqn, een formatie van 14 Ju52, slechts begeleid door één enkele jager. Het resultaat is meedogenloos: 9 Ju52 neergehaald, 1 waarschijnlijk en 1 beschadigd... Ondanks zware verliezen zullen de transport eenheden van de Luftwaffe er toch in slagen 25.000 man naar Italië te evacueren.

In de loop van deze maand alleen hebben 41 vliegers zich toegevoegd in het logboek van Charles Roman.

## April - juni 1944

Tijdelijk gaat 272 Sqn nauw samenwerken met 39 Sqn, uitgerust met Beaufighters bewapend met torpedo's. Gedurende de aanvallen krijgt 272 Sqn de neutralisatie van de flak als taak toebedeeld. Een opdracht met hoog risico.

Port de Bouc en Sète zullen het bezoek krijgen van Charles Roman en zijn flight. Hun succes zullen ze met 39 Sqn delen. Op het palmares: onder andere 1 cargo van 3.700 T, 1 olietanker, 1 cargo van 2.700 T...

De datum van 6 april 1944 zal in het geheugen van Charles Roman gegrift blijven. Zijn vriend René stort neer in zee door een te laat aangevat optrekkingsmaneuver na een identificatiepoging op een Spaans schip. In een stuk verschenen in 1957 vertelt Victor Houart ons dat de volgende morgen Charles Roman alleen opstijgt, met 2 bommen, 2000 obussen en 6000 mitrailleurkogels, onder voorwendsel van een air-test met zijn vliegtuig. Wat later komt de Beaufighter terug zonder bommen of munitie. Met uitzondering van zijn navigator, W/O Falkland, die heel zijn leven het geheim zal bewaren, heeft niemand ooit geweten wat Charles Roman die dag gedaan heeft. Op de vragen van zijn smaldeelcommandant antwoordde hij laconiek dat hij zijn bommen had "afgezet" op een voorbijvarend schip.

Die dag vermeldt zijn logboek:

*Beaufighter "N"      Pilot: Self Aircraft Test      Nav: W/O Falkland      1u 15min*

De aanvallen op schepen gaan verder. 272 Sqn voert ze nu alleen uit, in "dive-bombing" en met het canon 20 mm. Op 12 april 1944 brengen Charles Roman en zijn flight in de haven van Sète een schip van 2.000 T tot zinken.



*Het 272 Sqn op 1 juni 1944. Ch. Roman, zittend op de tweede rij, eerste van links*

De Beaufighter is werkelijk een “*multirole*” vliegtuig en de bemanningen van 272 Sqn zijn verbazingwekkend flexibel. In juni 1944 vertrouwt het commando hen “*intruder*” opdrachten bij nacht toe. Charles Roman zal patrouilles gaan vliegen tussen Rome en Firenze om bij middel van *flares* bruggen en industriële gebouwen te bombarderen en wegvervoer en vliegvelden te mitrilleren.

Strooptochten diep landinwaarts zullen hen de opwinding doen herontdekken van aanvallen op zeer lage hoogte tegen baan en spoor transport. Enkele Hurricanes zijn ontplooid op de basis Alghero en het zal voor Charles Roman de gelegenheid zijn tussen twee aanvallen tegen radar stations aan de Franse kust door, de vreugde te proeven van het stuntvliegen op eenzitter.

Op 23 juni 1944 komt er een einde aan de tweede operatiebeurt van Charles Roman. Sinds zijn terugkeer naar 272 Sqn vloog hij 170 operationele zendingen, in totaal bijna 440 vluchten.

# Eervolle onderscheidingen

## Distinguished Flying Cross (DFC).

Op 14 oktober 1942 wordt Charles Roman, wegens zijn schitterende acties in de schoot van 272 Sqn, onderscheiden met het DFC (*Distinguished Flying Cross*), met volgende vermelding:  
*“F/O Roman has led a number of extremely effective low flying attacks on enemy aerodromes and other targets. He has destroyed 1 enemy aircraft and probably destroyed a further 3”*.



## Compagnon van het Distinguished Service Order (DSO).

Op 4 augustus 1944 wordt hem het DSO (*Distinguished Service Order*)<sup>4</sup> toegekend met volgende vermelding:

*“This officer has displayed a high standard of skill and leadership throughout the many varied sorties in which he has participated whilst operating from Malta. Squadron Leader Roman led his flight in many offensive sweeps over the Greek coast. Seaplane bases were attacked successfully without loss and many seaplanes, motorboats and other small craft were destroyed in addition to aircraft in the air. In March 1944 when operating from Alghero, Squadron Leader Roman led an attack against a heavily armed German vessel; a gun position on the stern was destroyed thereby enabling other aircraft to deliver an attack which resulted in the vessel being beached some days later. Squadron Leader Roman led a similar attack against two vessels in the harbour of Port de Bouc. On this occasion both vessels were severely damaged. Squadron Leader Roman has rendered most valuable service”*.



*throughout the many varied sorties in which he has participated whilst operating from Malta. Squadron Leader Roman led his flight in many offensive sweeps over the Greek coast. Seaplane bases were attacked successfully without loss and many seaplanes, motorboats and other small craft were destroyed in addition to aircraft in the air. In March 1944 when operating from Alghero, Squadron Leader Roman led an attack against a heavily armed German vessel; a gun position on the stern was destroyed thereby enabling other aircraft to deliver an attack which resulted in the vessel being beached some days later. Squadron Leader Roman led a similar attack against two vessels in the harbour of Port de*



Hij is de eerste Belgische titularis van deze onderscheiding.

<sup>4</sup> Slechts twee Belgische piloten zullen deze onderscheiding ontvangen: Charles Roman en Florent Van Rolleghem



## **Andere Eervolle Onderscheidingen**

Militair ereteken 2<sup>de</sup> klasse.

Oorlogskruis 1940 met palmen.

Herinneringsmedaille van de oorlog 1940-1945 met twee gekruiste sabels.

Kruis van Officier van de Leopoldsorde met palmen.

Bronzen leeuw op Oorlogskruis 1940 met palmen.

Kruis der Ontsnaptten.

Kruis van Commandeur in de orde van Léopold II.

Kruis van Commandeur in de Kroonorde.

Militair Kruis 2de klasse.

## **Bibliografie**

*Beaufighter at war*, Chaz Bowyer, Ed. Ian Allan Ltd 1976

*De Luchtoorlogen*, J. Matthijssens, Ed. C Perf FAé 1974

*Leçons d'Histoire Militaire*, H. Bernard, Ed. Imprimerie Médicale et Scientifique 1952

*Mediterranean Airwar*, Christopher F. Shores, Ed. Ian Allan Ltd 1974

*The Squadron of the RAF*, James J. Halley, Ed. Air Britain 1980

*Dossier personnel Charles Roman*, Centre de Documentation Historique des Forces Armées

*Pilot's Flying Log Book*, Charles Roman (via M. Terlinden)

Persuittreksels :

- Victor Houart « *Tous nos Beaufighter sont rentrés* », Le Patriote Illustré n° 22, Juin 1957
- Guy Destrebecq « *Squadron Leader Charles Roman DSO-DFC* », Aéro Magazine nr 5, 1983

## Het foto album



*Op Breguet XIX, Ch Roman zit bovenaan rechts*



*Op Avro 504.*



*Een Potez 33 over kop te Assche ter Heiden, Parée & Roman.*



*Een Potez 33 over kop te Assche ter Heiden, de 22 mei 1939.  
Van links naar rechts, Parée, Smets, Sauvage en Roman (piloot)*





*Bij de Royal Air Force*



*Einde 2de tour te Napels*



*De 21 Jul 1942, overhandigen van eretekens te Londen.  
Van links naar rechts: Ch. Roman, M. Donnet, A. Plisnier, P. Eyskens & H. Picard.*



*Bij het 10<sup>de</sup> Smd Nachtjacht*



*Overhandiging van de trofee voor sportverdienste aan de Belgische sectie van de RAF*





*Receptie te Lessen. Van links naar rechts : ?, Van Lierde, Roman, ?.*



*Receptie te Lessen. Van links naar rechts : Van Lierde en Roman.*



*Receptie te Lessen*

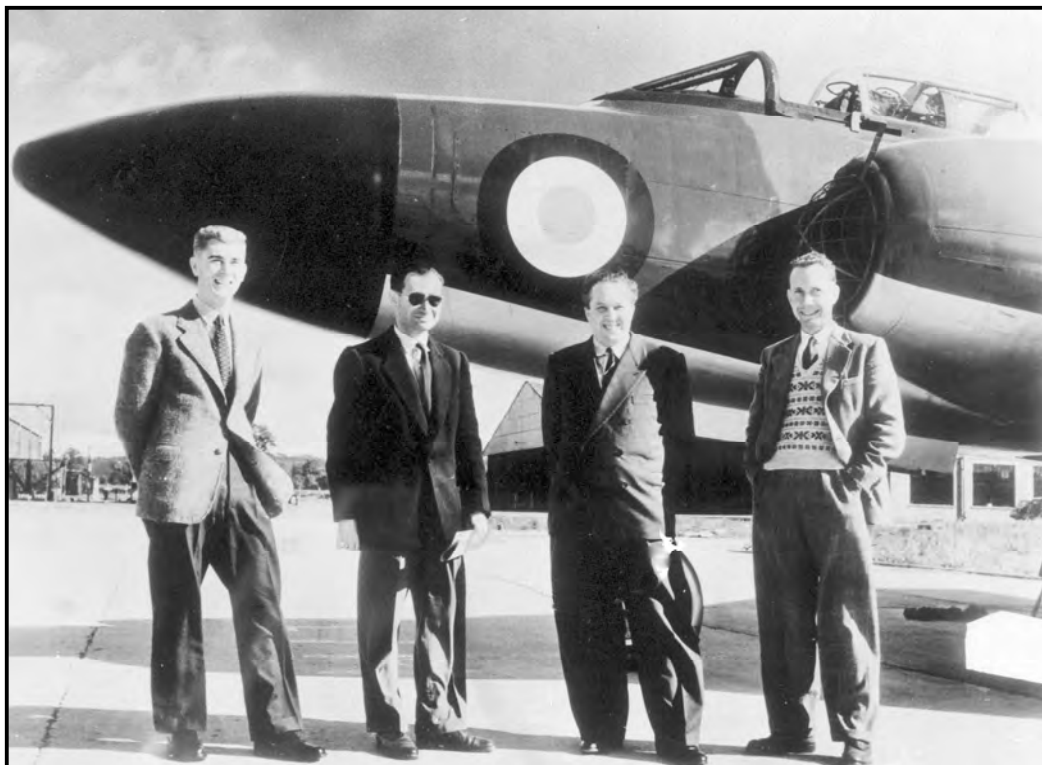


*Briefing door Majoor Charles L. Roman, D.S.O., D.F.C.*





*Korpsoverste te Beauvechain, met Georges Bernier*



*Voorzitter van de evaluatiecommissie alle weer jagers.*



EN SOUVENIR

du

**LIEUTENANT-COLONEL  
CHARLES ROMAN**

*Commandeur de l'Ordre de la Couronne  
Commandeur de l'Ordre de Léopold II  
Officier de l'Ordre de Léopold avec palmes  
Officier de l'Ordre de la Couronne  
Officier de l'Ordre de Léopold II  
Chevalier de l'Ordre de Léopold  
Croix de Guerre avec palmes et 2 lions en bronze  
Croix des Evadés  
Médaille Commémorative de la Guerre 1940-1945  
avec 2 sabres croisés  
Croix Militaire de 2e classe  
Décoration Militaire de 2e classe  
Compagnon de la Distinguished Service Order  
Distinguished Service Flying Cross  
et à titre posthume  
Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold*  
mort en service commandé, à Braine-le-Comte, le 25 novembre 1954.

Madame Charles ROMAN,  
Mademoiselle Josyane ROMAN,  
et leurs familles  
très touchées de vos marques de sympathie  
**REMERCIENT.**  
Archennes, Les Prés.

*Imprimerie Van Cromphout, Lessines*



*Grafsteen op het kerkhof van Lessen*