

DE “VIEILLES TIGES”
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW



Gedenkschrift
van de Belgische Luchtvaart

Florent Van Rolleghem

Voorgesteld en gepatroneerd door

Jean-Pierre Decock

Bestuurslid

en

Peter Celis

VTB Lid

Vertaling: **Michel Top**



Flying Officer Florent Van Rollegem in de cockpit van zijn Lancaster PM-X/ED905 te Elsham Wolds in augustus 1943.

Florent Van Rolleghem, DSO, DFC

**65 bombardementzendingen
in de Royal Air Force**

**3 operationele rondes in de schoot
van Bomber Command**

Uitzonderlijk officier en piloot

**Onderstafchef van de Generale Staf
van het Militair Vliegwezen in 1945
nadien van de piepjonge Belgische
Luchtmacht in 1950**

10.11.1912 – 30.04.1983

I. Markante feiten



Wing Commander Florent Van Rolleghem in "battle dress" met de Vleugels van RAF piloot en de DFC/DSO lintjes. Het DSO werd hem op 30 oktober 1944 toegekend.

Officier Vlieger van grote klasse en vol ondernemingsgeest.

Ging tot het uiterste in de uitvoering van zijn opdrachten, wat ook de hindernissen of moeilijkheden waren.

Heeft binnen het Bomber Command van de Royal Air Force drie operationele inzetperiodes met 65 zendingen uitgevoerd.

Tussen twee operationele inzetperiodes in ondersteunde hij de oorlogsinspanning door Engelse arbeiders te overtuigen om hun staking te stop te zetten.

Hij is één van de drie Belgische piloten drager van het Distinguished Service Order (DSO).

Heeft 450 ton bommen afgeworpen gedurende 349 vlieguren naar vijandelijke objectieven.

Was een drijvende kracht achter de oprichting van de Belgische Luchtmacht.

In 1963 wordt hij Deputy Nuclear Affairs in SHAPE (Supreme Headquarter Allied Powers Europe).

II. Biografie

Militair in hart en ziel

Florent Van Rollegem werd op 10 november 1912 in Dendermonde geboren. Vanaf jonge leeftijd is hij vastbesloten om dienst te nemen. Als 15 jarige wordt hij op 15 september 1927 in de Kadettenschool van Namen opgenomen. Hij wordt op 14 november 1930 toegelaten tot de Militaire School. Op 01 december 1930 neemt hij dienst in het leger voor een periode van acht jaar. Op eigen vraag wordt hij op 01 december 1932 als leerling opgenomen in het Vliegwezen om de vorming van luchtwaarnemer te volgen. Deze vorming is verplichtend voor elke officier van het Vliegwezen. Niettegenstaande wordt hij op 26 december 1932 tot Onderluitenant benoemd bij de Cavalerie 1^{ste} Regiment Lanciers en Luitenant op 26 december 1935. Hij wordt officieel tot het kader Varend Personeel toegelaten op 22 mei 1936.



Onderluitenant (van de cavalerie) Florent Van Rollegem als waarnemer-boordschutter in een Bréguet XIX van de Luchtvaartschool te Evere, waarschijnlijk in 1932.

Maar deze enthousiaste jonge officier wil het daar niet bij laten en vraagt zijn overgang naar het Militair Vliegwezen om piloot te worden. Dit gebeurt op 22 mei 1936 met behoud van zijn graad en dienstjaren. In 1934/35 volbrengt hij zijn opleiding piloot en wordt daarna toegewezen aan het 2^{de} Luchtvaart Regiment met een tijdelijke afdeling in het 1^{ste} Regiment. In september 1937 is hij piloot in het 1^{ste} Smaldeel van de 1^{ste} Groepering van het 3^{de} Regiment gespecialiseerd in waarneming en nachtbombardement. Het smaldeel heeft als kenteken een vergulde draak en vliegt op Fairey Fox III uitgerust met een Rolls Royce Kestrel motor. De eenheid is op het vliegveld van Evere bij Brussel gestationeerd.

Op 26 juni 1939 wordt hij benoemd tot Kapitein en wordt verantwoordelijk voor het vliegtuigpark van het smaldeel. Op 10 mei 1940 bij de Duitse verrassingsaanval is hij tweede in bevel van het smaldeel. Bij dageraad worden de vliegtuigen van het smaldeel door de alom tegenwoordige Luftwaffe op de grond vernietigd. Niettegenstaande de meeste militaire



Belgische vliegtuigen in korte tijd buiten gevecht worden gesteld vechten vele piloten meerdere dagen met de moed der wanhoop verder. Dit is ook het lot van het 3^{de} Regiment waartoe Florent Van Rollegem behoort. Vanaf 13 mei wordt hij zogezegd geschrappt uit de effectieven wanneer hij bevel krijgt om zich naar Tours in Frankrijk terug te trekken teneinde daar nieuwe uitrusting en training te krijgen.

1935 Wevelgem, leerlingpiloot Florent Van Rollegem gefotografeerd in de achterste stoel van een Stampe & Vertongen SV5 versierd met de pinguïn, kenteken van de militaire vliedschool.

Een ongebruikelijk officier

De resten van het Regiment komen in goede orde aan in Tours maar door de bliksemsnelle Duitse vooruitgang moeten ze verder naar Zuid-Frankrijk terugtrekken waar ze door de Belgische capitulatie van 28 mei verrast worden. De capitulatie van het Franse leger op 24 juni compliceert verder de toestand. Dit is ook van toepassing op Florent Van Rollegem die zich op dat ogenblik met de Staf van het 3^{de} Luchtvaartregiment in Castelnau-d'Estrefonds bevindt. De Belgische Commandanten in Zuid Frankrijk kunnen slechts de nutteloosheid van hun troepen vaststellen en de dringende vraag van de Franse autoriteiten beantwoorden om naar België terug te keren.

Op 30 juli 1940 ontvangt Florent Van Rollegem een telefoontje van Generaal Legros, commandant van het Belgische Vliegwezen in Frankrijk. Hij vraagt hem om bliksemsnel een intelligente officier die Duits spreekt te vinden. In overleg met zijn collega's blijkt snel dat slechts 2 officieren, waaronder hijzelf, aan de gevraagde criteria beantwoorden. Hij besluit om de verantwoordelijkheid voor de vraag van Generaal Legros op zich te nemen. Wanneer hij zich 's anderdaags bij Generaal Legros meldt in het Hoofdkwartier te Montauban krijgt hij als opdracht om zich per moto naar Langon te begeven. Daar moet hij een Belgische officier zien te vinden die hem door de bestandslijn naar de door de Duitsers bezette zone kan brengen teneinde in Bordeaux de Belgische Consul te ontmoeten. Hij moet deze diplomaat vragen om te zorgen voor twee treinen waarmee de opgeroepen en dienstplichtigen van de drie Luchtvaartregimenten naar België terug kunnen keren. Bijkomend is 8.000 liter benzine nodig om de beroepsmilitairen per autokonvooi naar Brussel te laten terugkeren.

Maar een officier van het kaliber Florent Van Rollegem laat niet zo vlug de moed zakken hoewel hij zich bij het opstarten van de motor bij dageraad realiseert dat deze opdracht een manifest "Don Quischotte" gehalte heeft. Hij stelt tot zijn verbazing vast dat de Consul kan zorgen voor de twee treinen maar dat er rechtstreeks met de Duitsers moet worden onderhandeld voor de benzine. Groot is zijn verrassing wanneer hij op de Kommandatuur de inschikkelijkheid van het Reich vaststelt om hem van 8.000 liter benzine te voorzien. Dit is uiteraard oorlogsbuit veroverd op de Fransen!

De Wehrmacht kolonel waarmee hij onderhandelt laat de nodige papieren maken op naam van Kapitein Van Rollegem aangeduid als "Kolonne Führer". Voorzien van de nodige toelatingen zet hij de terugweg in naar Moutauban waar hij 's avonds na een zwerftocht van 650 km vermoeid aankomt.

Wanneer hij zich bij de bridge spelende Generaal Legros meldt wil deze hem vijftien dagen opsluiting geven omdat hij overtuigd is dat Van Rollegem deze opdracht niet in één dag volbracht kan hebben, zonder daarbij zelfs niet door de vijand te zijn gevangen genomen.

Op 17 augustus gaat hij naar Bordeaux om het inschepen in de treinen te controleren en de brandstof met de tankwagens in ontvangst te nemen.

Wanneer ze op 21 augustus 1940 in Brussel aankomen worden de voertuigen aan de Duitsers overgedragen. De militairen worden vrijgelaten maar de officieren worden gevraagd om zich 's anderendaags bij de Kommandantur te melden. Ze zullen krijgsgevangene worden gemaakt en gedurende vele jaren opgesloten worden in Oflags met uitzondering van Van Rollegem die verzuimd heeft om zich te melden en in België blijft.

De lange weg naar Engeland loopt via Miranda

Zoals veel beroepsmilitairen ontsnapt Florent Van Rollegem aan (krijgs)gevangenschap door vanaf 22 november 1940 ter beschikking te zijn gesteld van het Ministerie van Bevoorrading. Op 24 april 1941 verlaat hij discreet het bezette België in een poging om de strijdkrachten in Groot-Brittannië te verwoegen. Tijdens dit semi-clandestien verblijf was hij geïntegreerd in het Geheim Leger zeer actief in de weerstand tegen de Bezetter, waardoor hij de juiste weg vond om via Gibraltar vanuit België naar Engeland te ontsnappen, op dat ogenblik de enige tegenstander van Duitsland.

Na een lange odyssee door het al dan niet bezette Frankrijk komt hij aan bij de Pyreneeën en passeert de grens van het neutrale Spanje. Hij wordt door de Spaanse politie onderschept en op 02 mei 1941 opgesloten in het kamp Miranda del Ebro, de sinistere herinnering van vele Belgische piloten die er een verplicht verblijf kenden. Door de ontberingen en een hevige dysenterie wordt Florent Van Rollegem op 11 januari 1942 vrijgelaten.

Via het Britse consulaat in Lissabon komt hij uiteindelijk in Gibraltar aan en ontscheept op 14 maart 1942 in Engeland. Na vele administratieve verplichtingen wordt hij uiteindelijk op 01 juni 1942 met de graad van pilot officer in de Belgische sectie van de RAF ingedeeld. Hij neemt vanaf dan deel aan het opleidingsprogramma van de RAF maar door zijn grote vliegervaring (1.200 vliegreuren op dat ogenblik) doorloopt hij bliksemsnel de diverse opleidingsfases: Elementaire Vliegschool (28 juli 1942) en de 5^{de} Voortgezette Vliegopleiding Eenheid (05 augustus 1942). Wanneer hij in de RAF Volunteer Reserve wordt opgenomen vraagt hij om de richting vorming jachtpiloot te verlaten om bombardementspiloot te worden. Zoals hij zelf zegt “ik ben wat oud voor de gevechtsvliegtuigen en ik verkies om liever een goede buschauffeur te zijn dan een slechte jachtpiloot”. Op 28 september gaat hij over naar de 14^{de} Advanced Pilot Training School waar hij op de tweemotorige Airspeed Oxford vliegt.

Vanaf 17 november grijpt de laatste opleidingsfase plaats in de 81^{ste} Operational Training Unit op de in onbruik geraakte tweemotorige Armstrong-Withworth Witley bommenwerper. Op 09 december 1942 wordt hij tot Flying Officer benoemd.

Na deze intensieve opleiding voert hij zijn eerste oorlogsopdracht uit in de nacht van 26/27 februari 1943 waarbij pamfletten over Rouen worden uitgegoid.

Op 28 maart 1943 komt hij in de ultieme gevechtswachtkamer terecht wanneer hij de 1656 Heavy Conversion Unit verwoegt teneinde zich met de viermotorige Avro Lancaster vertrouwd te maken. Dit vliegtuig zal vanaf dan zijn strijdros zijn.

Op naar het gevecht met het strategisch nachtbombardement

Op 28 april 1943 wordt Florent Van Rollegem ingedeeld in het 103^{de} Smaldeel gebaseerd te Elsham Wolds in Lincolnshire, Oost Engeland. In de nacht van 30 april op 01 mei wordt hij reeds offensief ingezet waarbij hij Flying Officer Denwood vergezeld voor een operationele initiatievlucht. Zijn Lancaster maakt deel uit van een formatie van 238 toestellen die Essen in de Ruhr als doelwit hebben. Alle toestellen van het 103^{de} Smaldeel komen ongeschonden terug op de basis. De test is overtuigend en vanaf dan wordt hij boordcommandant op Lancaster en dit reeds vanaf zijn tweede opdracht die in de nacht van 03/04 mei Dortmund als doelwit heeft. Tijdens deze opdracht komt zijn vliegtuig zonder schade uit een confrontatie met 3 Duitse nachtjagers. De opluchting van de bemanning van de PM-X (PM oproepnummer voor het 103^{de} Smaldeel en X van het individuele toestel) met nummer ED528 verdwijnt snel wanneer hun Lancaster gedurende meer dan 7 minuten door schijnwerpers wordt gegrepen waardoor de Duitse Flak hun toestel kan beschieten. Het toestel wordt niet fataal geraakt maar telt na afloop van de zending 57 inslagen. Florent Van Rollegem heeft de wederwaardigheden van deze zending verteld tijdens een interview voor Radio London einde mei.

Zijn zending over Saint-Jean-de-Luz bij Biarritz is in meerdere opzichten gedenkwaardig. Het is zijn derde zending aan het stuur van de Lancaster ED905/PM-X dat zijn toegewezen toestel binnen het 103^{de} Smaldeel zal blijven en waarmee hij 23 zendingen zal uitvoeren.



Zomer 1943, de Lancaster ED905/PM-X van Flying Officer Van Rollegem is volgetankt voor de volgende nachtlanding over Duitsland.

De zending naar Saint-Jean-de-Luz, een basis voor de onderzeeërs van de Kriegsmarine, bestaat in het leggen van zeemijnen ter hoogte van de haveningang. Bomber Command gebruikt hiervoor de term "gardening". De heenvlucht is moeilijk door de erbarmelijke weersomstandigheden. Na het passeren van de Loire wordt het weer pas echt slecht. Tot daar was de vlieghoogte 6.000 m maar om de mijnen met een precisie van 200 op 200 m te kunnen leggen dient het vliegtuig naar 2.400 m te dalen. Gezien de Lancaster slechts één piloot telt wordt de boordmecaniker ook ingezet om de motoren te bedienen. Door hun gevoelige ontstekingsmechanisme mogen de mijnen slechts bij absolute overmacht terug worden meegenomen naar de thuisbasis. Vanuit Bordeaux wordt de aanvalsricting ingezet maar de Lancaster wordt door de schijnwerpers en de Flak gegrepen en moet de aanval afbreken. De navigator weet hun juiste positie niet meer en deelt via de boordradio mee de zending te willen afbreken, hierin gevolgd door de rest van de bemanning. In feite was er hierdoor een muiterij aan boord van het toestel. Florent Van Rollegem besluit om de opdracht alleen verder uit te voeren en deelt dit via de intercom mee.

Terwijl hij op lage hoogte vliegt kan de piloot het objectief identificeren via de vuurlijnen van de Flak. De wolken bedekken echter het objectief alvorens de bomluisen geopend kunnen worden. Gezien de navigator elke medewerking weigert besluit Van Rollegem koelbloedig om richting Bilbao te vliegen. Gezien dit in neutraal Spaans gebied ligt zal de stad bijgevolg verlicht zijn en is dit een goed startpunt om terug de aanvalsricting naar het doelwit in te zetten. Zijn geïmproviseerd plan lukt en wanneer hij de vuurlijnen van de Flak naar zich toe ziet komen begint hij de mijnen te lossen. Wanneer het bommenruim leeg is vat hij al klimmend de terugkeer aan. Op de terugweg doet zich nog een ongebruikelijk incident voor wanneer de Lancaster het centrum van Frankrijk overvliegt in heldere lucht en bijna in botsing komt met een tweemotorig Duits toestel dat een nachtnavigatie uitvoert en hen zelfs niet gezien heeft!

Terug op de basis debrieft Florent Van Rollegem de zending en gezien de duidelijk vijandige houding van zijn bemanning tegenover hem vraagt hij om deze om te wisselen. Intussen komen zijn bemanningsleden in gesprek met andere bemanningen te weten dat alleen hun toestel de opdracht volledig heeft kunnen uitvoeren. Wanneer Florent Van Rollegem in de operation room terugkomt wordt hij op daverend applaus onthaald en vraagt zijn bemanning om alsnog met hem als boordcommandant te mogen verder vliegen. De Belg van het 103^{de} Smaldeel waardeert deze houding en doet het verslag ten laste annuleren alvorens het geregistreerd kon worden.



Uitbeelding van de Avro Lancaster van Flying Officer Van Rolleghem na zijn eerste operationele ronde in het 103^{de} Smaldeel van de RAF te Elsham Wolds. Het toestel totaliseert 21 zendingen tot 08 augustus 1943 zoals aangetoond door de gestyleerde bommen onder de cockpit. Het ijschoortje verwijst naar een bombardement op de FIAT fabrieken in Turijn en het kleine valse scherm symboliseert een "gardening" zending, woord in het vakjargon van de RAF voor afgeworpen zeemijnen.

Florent Van Rolleghem maakt deel uit van de 826 bombardementsvliegtuigen die op 23 mei 1943 een nachtoperatie boven Dortmund uitvoeren. De verplichte foto na het lossen van de bommen (om het resultaat te evalueren en de uitvoering van de opdracht te bewijzen) toont de grote omvang van de schade. 35 toestellen van de formatie, gelijk aan een verliescijfer van 4,2%,



Flying Officer Van Rolleghem (4de van links), gezeten op een "double cookie" bom van 1.812 kg, einde zomer 1943 samen met zijn bemanning van de Lancaster PM-X/ED905.

worden neergeschoten maar alle Lancasters van het 103^{de} Smaldeel landen terug op de thuisbasis.

In de nacht van 24 op 25 juni 1943 tijdens het naderen van zijn objectief Gelsenkirchen wordt Van Rolleghem achtervolgd door jagers en zet zijn vliegtuig in een helse "corkscrew" om aan de jagers te ontsnappen. Hierdoor komt hij in een Flak barrage terecht waarbij een obus zijn voorruit versplintert. De scherven treffen de piloot, navigator en een boordschutter. Zijn kin is gekwetst en perspex scherven kwetsen zijn rechteroog. Gelukkig

maar een oppervlakkige verwonding omdat hij wegens een kleine gezichtsstoornis altijd met een bril vliegt. Ook wordt zijn zuurstofslang afgesneden. Stoïcijns voert hij verder zijn opdracht uit. Op zijn terugvlucht naar Elsham gaat hij lager vliegen om voldoende zuurstof te krijgen. Na 3 weken verplichte rust zit hij terug aan het stuur van de PM-X voor een bombardementsopdracht boven Turijn in Italië. Het betreft de nieuwe Lancaster LM335. Zijn vertrouwde ED 905 is overgegaan naar de C flight van het 103^{de} Smaldeel. Deze flight is het embryo voor het in september 1943 nieuw op te richten 166^{de} Smaldeel. Dit vliegtuig zal zijn 100^{ste} zending met het 550^{ste} Smaldeel uitvoeren in de nacht van 2/3 september.

Florent Van Rollegheem wordt acting Flight Lieutenant benoemd (i.e. kapitein) op 01 juni, bevestigd op 01 augustus.

De raid van 12/13 juli stelt op meerdere ogenblikken de zenuwen van de bemanning zwaar op proef. Tien minuten voor het overvliegen van Annecy op de heenweg krijgt de Lancaster een panne, de brandstofpompen zijn bevroren en de intercom werkt niet meer. Dit verandert de beslistheid van de piloot niet om zijn doel te bereiken. Hij bereikt Turijn waar hij een valse brand waarneemt die door de Italianen is aangestoken om de aanvallers te misleiden. Hij lijnt zijn Lancaster perfect op met de Fiat fabrieken en plaatst een directe hit met zijn acht ton aan bommen zoals de controlefoto later aan zal tonen. Hij beslist om voor de terugweg de instructies te negeren en de kortste weg over Frankrijk terug te nemen. Wanneer hij dalend de kust overvliegt ontdooien de brandstofpompen en functioneert de intercom plots weer. Na de landing schilderen de techniekers op de neus van de Lancaster een ijscrème hoorntje als symbool voor deze ongewone zending.

In de nacht van 7 op 8 augustus zal de bemanning voor een tweede opdracht boven Turijn terugkeren aan boord ED905/PM-X² want LM335/PM-X is ondertussen niet meer in Squadron 103.

Op 24 juli 1943 ontvangt Florent Van Rollegheem het Distinguished Flying Cross (DFC). De eervolle vermelding bij deze onderscheiding onderlijnt de uitzonderlijke moed en onwrikbare doorzetting waarvan de piloot niettegenstaande vijandelijke weerstand en slechte weersomstandigheden tijdens de laatste 15 zendingen bewijs heeft geleverd. Binnen het kader van de operatie Gommorah, waarbij Bomber Command de totale vernietiging van de haven Hamburg nastreeft, zet hij zijn opdrachten op 24/25, 27/28, 29/30 juli en 2/3 augustus verder. Alleen een



De verdiensten van Flying Officer Van Rollegheem worden formeel door de RAF erkend via het toekennen van het DFC (Distinguished Flying Cross) op 24 juli 1943 door Air Vice Marshall Sir Edward Rice, bevelhebber van de I Group van Bomber Command.

raid over Essen in de nacht van 25/26 juli zal de reeks opdrachten over Hamburg onderbreken. Zijn eerste operationele inzetronde eindigt met een bombardement over München in de nacht van 6/7 september.

Reeds voor het bereiken maximaal aantal opdrachten eerste operationele ronde pleiten Florent Van Rollegheem en een deel van zijn bemanning officieel en achter de schermen om onmiddellijk een tweede operationele ronde aan te mogen vatten. Maar de regels van de RAF zijn onverbiddelijk en voorzien slechts één operationele ronde boven vijandelijk gebied voor de bemanningen van de zware bommenwerpers. Uitzonderlijk wordt een tweede ronde aanvaard na een rustpose van 6 maanden. Tijdens deze periode worden ze ingezet op Staven of als instructeurs voor nieuwe rekruten.



Zijaanzicht van de Avro Lancaster Mk.III op naam van Florent Van Rollegem en zijn bemanning. De letter X (individuele letter van het vliegtuig) op de neus zou wit moeten zijn; de wit geschilderde bommen symboliseren dag-, terwijl de geel geschilderde nachtelijke zendingen symboliseren.

Een operationele ronde bestond altijd uit 30 à 35 zendingen boven vijandelijk gebied, onafgezien of deze op lange (meer dan 6 vlieguren) – of op korte afstand werden uitgevoerd. Deze benadering steunde op statistieken van de strategische bombardementen waaruit bleek dat een Lancaster of Halifax bemanning 100% kans liep om vermist te worden na meer dan 20 offensieve opdrachten. Tijdens de dagelijkse nachtbombardementen naar Duitsland vanaf midden 1942 tot maart 1945 werden tussen de 6% à 12% van de bemanningen verloren door technische problemen, Flak of de Duitse nachtjacht. De helft van de bombardementsbemanningen voerde bijgevolg nooit meer dan 10 oorlogszendingen uit.

Florent Van Rollegem is er in geslaagd om dertig opeenvolgende oorlogszendingen uit te voeren en telkens met een meestal nog intacte Lancaster ontlast van zijn bommen en ondersteunt door getuigefoto's, naar Elsham terug te keren.

The mad Belgian

De hardnekkigheid waarmee hij zijn opdrachten tot het uiterste volbrengt was begonnen met zijn fameuze “gardening raid” op Saint-Jean-de-Luz (5^{de} opdracht in de nacht van 18/19 mei 1943). Samen met zijn koelbloedigheid bij aanvallen van de nachtjacht of tijdens het doorvliegen van Flakbarrages gaven de bemanningen van het 103^{de} Smaldeel Florent Van Rollegem de ironische maar toegenege bijnaam “the mad Belgian” (de geschifte Belg).

Wanneer zijn operationele ronde volbracht is moet hij het 103^{de} Smaldeel verlaten maar weigert om naar de Generale Staf over te gaan uit vrees dat hij daar zal wegwijnen. Hij aanvaardt om naar de PR3 dienst over te gaan. De PR3 is een smaldeel voor noodsituaties. Deze eenheid voert alleen grondopdrachten uit die daarom niet noodzakelijk rustig verlopen. Hierbij worden ervaren oorlogspiloten uitgestuurd naar bedrijven die bijdragen aan de oorlogsinspanning maar waarvan de arbeiders in staking zijn. Het fenomeen is weinig bekend maar zelfs tijdens de oorlog bleef Groot-Brittannië een democratische Staat waarin de syndicaten op bijna hetzelfde niveau als in vreedstijd hun eisen kenbaar konden maken. Binnen deze functie richt Florent Van Rollegem ondermeer het woord tot honderden stakende werklieden van een fabriek waar Lancasters worden geassembleerd. Vanop een klein geïmproviseerd verhoog verwacht hij zich aan een lawine van bouten. Zijn persoonlijkheid en postuur samen met zijn verhaal in het Engels, met een accentje, over zijn ontsnapping uit België, verschrikkelijk verblijf in Miranda en zijn operationele ronde in de RAF fascineren snel zijn toehoorders. De hoera's barsten los en binnen het uur draait de fabriek terug op volle toeren. Volgens de eigen woorden van Florent Van Rollegem was dit zijn meeste delicate opdracht van de ganse oorlog.

Na drie maanden verlaat hij het PR3 en vervoegt op 18 november 1943 als vlieginstructeur de 1656 Heavy Conversion Unit uitgerust met Halifax. Hij weet zijn oversten te overtuigen voor een tweede operationele ronde en vervoegt op 29 maart 1944 terug het 103^{de} Smaldeel.

Terug voor een tweede operationele ronde



Flight Lieutenant (Kapitein) Van Rolleghem in gezelschap van zijn nieuwe bemanning tijdens zijn tweede operationele ronde in 1944: rechtstaand van links naar rechts, Sergeant Jack Murray, Flight Lieutenant Van Rolleghem, Flying Sergeant Pete Croucher en Pilot Officer Wilf Pickering; gehurkt de mechaniekers van het 103 Smaldeel.

Florent Van Rolleghem verbergt zijn voldoening niet wanneer hij zijn tweede operationele ronde terug in het 103^{de} Smaldeel te Elsham kan volbrengen.

Hij wordt aangesteld in de graad van “acting Squadron Leader” (dienstdoend Smaldeel commandant) op datum van 29 maart 1944. Na een korte familiarisatie voert hij in de nacht van 10/11 april 1944 met Lancaster ND700/PM-X zijn eerste opdracht uit in deze nieuwe operationele ronde met bestemming Aulnoye in Frankrijk. De volgende nacht voert hij een bombardementsopdracht uit op het radarstation van Aken. Hij is zich niet bewust dat dit zijn laatste opdracht is aan het stuur van de Lancaster ND700/PM-

X. Door een maagzweer wordt hij van 14 april tot 14 mei 1944 gehospitaliseerd. Zijn boordbemanning komt hem bezoeken en kunnen hun ongeduld niet verbergen om terug met hem op zending te vertrekken in plaats van met een vervangingspiloot.

Zij hadden een slecht voorgevoel dat bevestigd werd tijdens de bombardementsopdracht in de nacht van 12/13 mei op het spoorwegknooppunt van Hasselt. Hun Lancaster bestuurd door de interim piloot Wing Commander H.R. Goodman wordt dan ter hoogte van Malle/Zoersel neergeschoten door een Duitse nachtjager. Een tiental jaar later zal op deze plaats het NAVO reserve vliegveld van Malle/Zoersel worden opgericht. De ganse bemanning kwam hierbij om het leven.

De nachtelijke opdrachten die zonder onderbreking boven Duitsland verder gingen werden van tijd tot tijd onderbroken door dag ondersteuningsopdrachten om de aanvoer van vijandelijke troepen naar het bruggenhoofd in Normandië te onderbreken. Op 07 juni bestaat de opdracht in het vernietigen van een verkeersbrug. Dit soort objectief vraagt veel precisie in de uitvoering. Florent Van Rolleghem wil hiervoor een nadering uitvoeren op het centrum van de brug maar wordt hierbij gehinderd door een andere Lancaster. Mits vol gas slaagt hij erin om over deze Lancaster te “springen” en zich nog voor het doel zo te stabiliseren dat de bommenrichter zijn lading precies op de brug kan afwerpen.

In het Noordwesten van Frankrijk achter de kustlijn dient zich vanaf nu een nieuw doelwit aan. Het betreft de lanceerinstallaties “noballs” genoemd van de V1 vliegende bommen die vanaf 16 juni in grote aantallen het Zuidoosten van Engeland treffen. Hierbij neemt Van Rolleghem deel aan de aanvallen op de sites van Mimoyecques (22 juni) en Domléger (29 juni en 02 juli). Op 12 augustus neemt hij deel aan de vernietiging van een tankdivisie die in de beruchte zak van Falaise

ingesloten zit. Deze operatie luidt het einde in van alle hardnekkige Duitse weerstand en de ineenstorting van de Wehrmacht waardoor de Geallieerden snel richting Noorden konden doorstoten en België bevrijden.

Een derde operationele ronde uitgevoerd in snel tempo

Met zijn 50^{ste} offensieve opdracht op 3 augustus 1944 beëindigt Florent Van Rollegheem officieel zijn tweede operationele ronde. Maar deze hartstochtelijke en moedige oorlogspiloot krijgt van zijn Oversten de toestemming om onmiddellijk zijn derde operationele ronde aan te vatten.

Reeds op 5 augustus neemt hij met de Lancaster LM292/PM-K deel aan een aanval op de petroleumraffinaderij van Blayes bij Bordeaux. Bij een dagaanval op 15 augustus 1944 op het vliegveld Culot (Beauvechain) in België wordt hij door de Flak geraakt. Hij blijft ongedeerd maar een motor en vier brandstofreservoirs worden beschadigd. Niettegenstaande zijn navigator gekwetst is brengt Florent Van Rollegheem het vliegtuig terug naar huis. Bij een aanval op de haven van Kiel in de nacht van 26 op 27 augustus wordt hij zonder kleerscheuren op te lopen door Messerschmitt Bf 109, Bf 110 en Junkers 88 nachtjagers aangevallen.

Bij de aanval op het brandstofdepot van Rieme/Ertvelde in België op 18 augustus wordt hij uitzonderlijk vergezeld door Flight Lieutenant Anselme "Selmo" Vernieuwe, een Belg die eveneens Lancaster piloot is in het 103^{de} Smaldeel.

Er blijven nog zeven opdrachten over vooraleer Florent Van Rollegheem zijn derde operationele ronde volbrengt. Hij voert deze uit boven Frankrijk (Le Havre), België (Westkapelle op 03 oktober) en over Duitsland (Frankfurt, Neuss en Saarbrücken). Zijn allerlaatste oorlogsopdracht bestaat uit het leggen van mijnen tegenover het eiland Helgoland.

Florent Van Rollegheem volbracht zijn 65 oorlogsopdrachten waarbij hij telkens het vliegtuig en zijn bemanning intact naar de basis terugbracht, afgezien van tweemaal waarbij er weinig schade aan het vliegtuig en slechts licht gekwetsten bij de bemanning was. Dit fenomeen zonder weerga binnen de RAF illustreert de durf, de vechtlust en de voortvarendheid van deze uitzonderlijke Belgische oorlogspiloot.

Met blik naar de toekomst

Hoewel in de herfst van 1944 het einde van de oorlog in zicht kwam, was deze verre van gedaan.

De schitterende staat van dienst door Florent Van Rollegheem wordt bevestigd door een derde citaat op de dagorde van het Belgisch leger op 29 september 1944 en op plechtige wijze door de Britse Koning die hem op 21 oktober het Distinguished Service Order (DSO) toekent. Slechts drie Belgische piloten hebben dit ereteken tijdens de tweede wereldoorlog ontvangen. Zijn verschillende pogingen om het 320^{ste} Belgisch/Nederlandse Smaldeel te verwoegen dat op North American B25 Mitchell vliegt draaien op niets uit want zijn oversten denken aan de toekomst van het Belgisch Militair Vliegwezen. Zoals Majoor Ryckman de Betz, adjunct van de baas van het Belgisch Militair Vliegwezen in Groot-Brittannië Kolonel Wouters, in zijn brief van 11 september 1944 aan hem schrijft is men overtuigd dat hij daarin een belangrijke rol kan spelen.

Op 18 december wordt hij aangesteld in de graad van acting Wing Commander (waarnemend Luitenant-kolonel) en aangeduid voor de Algemene Inspectie van the Belgian Air Force. Deze eenheid is speciaal opgericht voor de restauratie van een eersterangs Belgische Luchtmacht na het einde van de wereldoorlog. In samenhang met deze opdracht wordt hij eveneens verantwoordelijk voor de Rekruteringsmissie te Brussel.

Eén van de bouwers van de Belgische Luchtmacht

Wanneer op 08 mei 1945 de onvoorwaardelijke overgave van de Duitse strijdkrachten wordt getekend blijft Florent Van Rolleghem militair. Hij wordt benoemd in de graad van Majoor Vlieger op 26 september 1945 en bekleedt de functie van Onderstafchef van de Luchtmacht. Van 1947 tot 1950 wordt hij Vleugeladjutant van de Prins Regent en terzelfder tijd tweede commandant van de Krijgsschool. Bijkomend cumuleert hij tot 1951 de functie van Inspecteur-generaal van de Belgische Luchtmacht. Op 26 september 1948 wordt hij bevorderd tot Luitenant-kolonel en op 01 augustus 1949 Staf Brevet Houder benoemd.

Een einde loopbaan met brio

In 1952 wordt Kolonel Vlieger SBH Van Rolleghem aangeduid voor de permanente groepering bij de Noord-Atlantische Raad (NATO).

Op 26 december 1955 wordt hij benoemd in de graad van Generaal-majoor Vlieger en in oktober van hetzelfde jaar aangeduid als Commandant



Kolonel Vlieger SBH (Stafbrevethouder) Florent Van Rolleghem in 1952 wanneer hij de functie van Onderstafchef van de Luchtmacht bekleedt.



In het uniform van het Belgisch Militair Vliegwezen met de graad van kapitein, terwijl hij op hetzelfde ogenblik bevorderd was tot acting wing commander (luitenant-kolonel) in de RAF, draagt Florent Van Rolleghem evenwel de lintjes van DSO/DFC eind december 1944 op het ogenblik waarop hij aangeduid is voor de Algemene-Inspectie van het Belgische Militaire Vliegwezen.

luchtverdediging Belgisch grondgebied. Hij combineert deze functie met Inspecteur-generaal van de Luchtmacht.

Op 28 januari 1959 wordt Florent Van Rolleghem aangesteld in de hoge functie van Administrateur-generaal voor het Personeel en op 26 juni 1959 benoemd tot Luitenant-generaal. Vanaf september 1963 verloopt zijn einde loopbaan binnen de hoge kringen van het Atlantisch Bondgenootschap. Hij bekleedt de functie van Deputy for Nuclear Affairs bij het Supreme Headquarter Allied Power Europe (SHAPE) waar zijn bekwaamheid unaniem erkend wordt. Hij wordt op 01 januari 1970 op rust gesteld en overlijdt op 30 april 1983, 72 jaar oud.

III. Slotwoord

Als imposant oorlogsfiguur en officier, alsook als piloot van een weinig alledaags kaliber heeft Florent Van Rollegem de Luchtmacht en de Belgische natie grote diensten bewezen.

Zijn volharding, zijn vastberadenheid en zijn verdiensten werden door zijn chefs erkend en door vele onderscheidingen, zowel Belgisch, Brits als Buitenlands, gehonoreerd. De gangbare opperste decoratie mondjesmaat toegekend aan de elite, was het DSO (Distinguished Service Order) waarvan Florent Van Rollegem een waardige drager was.

Hij beroemde zich niet op zijn vele krachttoeren aan het stuur van zijn Avro Lancaster bombardementsvliegtuig en stelde bescheiden dat hij slechts gebruik had gemaakt van gunstige kansen met veel geluk...

Het is het voorrecht van superieure wezens om het lot achteraf te herleiden tot eenvoudige parameters...

IV. Eerbetuigingen aan F. Van Rolleghem

Eerbetoon aan de bemanning van de Lancaster ND700

Op 04 mei 2012 greep er in Zoersel (Malle) een inwijdingsceremonie plaats op het initiatief van Harry Hendrickx (Burgemeester van Malle) en Pascal Kempnaers (Voorzitter Aero-Paracub Kempen). Hierbij werd een gedenksteen onthuld ter ere van de bemanning van de Avro Lancaster Mk.III geregistreerd als ND700/PM-X van het 103^{de} Smaldeel van de Royal Air Force. Dit toestel was aan Flight-lieutenant Florent Van Rolleghem toegekend bij het begin van zijn tweede operationele ronde in april 1944. Alvorens dringend gehospitaliseerd te worden wegens een maagzweer had hij reeds twee zendingen met dit toestel uitgevoerd.

De Lancaster ND700/PM-X vertrok in de nacht van 11/12 mei 1944 voor een bombardementsopdracht op het rangeerstation van Hasselt. Het toestel werd bestuurd door Wing Commander Reginald Goodman met de bemanning van Florent Van Rolleghem waarvan sommigen reeds tijdens de eerste operationele tour van FVR deel uitmaakten van zijn bemanning. Op deze nacht had de RAF aanvallen gepland tegen de rangeerstations van Hasselt en Leuven en tegen de kazernes van Leopoldsburg/Beverloo. De prijs voor deze aanvallen was zeer hoog. Niet minder dan elf Lancasters werden boven België neergeschoten door de Duitse nachtjacht. Twee toestellen behoorden tot 103^{de} Smaldeel: de PM-K/JB733 bestuurd door Pilot Officer Whitley en de Mk.III met registratie ND700/PM-X. Deze was om 21u48 in Elsham Wolds opgestegen met elf bommen van 500 en vier bommen van 250 kg aan boord en maakte deel uit van een stroom van 126 viermotorige bommenwerpers over de Kempen. Om 23u50 vielen de eerste bommen op Hasselt dat effectief door 39 toestellen werd gebombardeerd. Door een aandikkende grondmist die het objectief bedekte besloot de master bomber om vier minuten voor middernacht om het bombardement stop te zetten. De Lancasters die nog op weg waren naar het objectief dienden hierdoor om te keren met hun bommen nog aan boord.



De ouders en nakomelingen van de bemanningsleden die omkwamen bij de crash met de Lancaster PM-X/ND700 verzameld rond het gedenk-teken dat op 4 mei 2012 in Zoersel werd ingewijd.

De ND700/PM-X was het zevende toestel dat vóór Hasselt terugdraaide. Getuigen woonachtig in Wechelderzande op enkele kabellengtes van de crashsite hoorden de droge salvo-knallen van de nachtjager die de bommenwerper achtervolgde die westelijk richting Oostmalle vloog. Ogenschoonlijk maakte hij een bocht terug richting Wechelderzande waarbij hij meerdere van zijn bommen afwierp – of verloor. Op dat ogenblik zette het toestel een scherpe duikvlucht in en een negental bommen ontploften even later rond het impactpunt van de Lancaster. Samen met de bemanning spatte het toestel bij de grondimpact volledig uiteen. Alleen het dode lichaam van de rug boordschutter Sergeant Richard White werd later door de Duitsers gevonden. Waarschijnlijk was hij juist voor de impact uit het toestel geslingerd.

De andere bemanningsleden die om het leven kwamen waren Sergeant Clifford Finingham, radio-schutter, Sergeant Gilbert Harry Agar, navigator, Flying Officer Lorne Vanderdasson (Canadees), bommenrichter, Pilot Officer Philip Dennis Vickers, boordmechaniker, Flying Officer Roy McLeod (Canadees), staartschutter en de piloot boordcommandant Wing Commander Hubert Reginald Goodman (Zuid-Afrikaan) die zes dagen vroeger het bevel over het 103^{de} Smaldeel had opgenomen.



Lage en langzame overvlucht van de Lancaster PA47 van de Britain Memorial Flight over Zoersel als eerbetoon aan de verdwenen bemanning.

De op 04 mei 2012 ingewijde gedenksteen staat tegenwoordig waardig opgesteld in het clubhuis van de Kempense Aero- en Paraclub. Dit eerbetoon aan de op 12 mei 1944 verdwenen vliegeniers gebeurde in aanwezigheid van bloedverwanten en afstammelingen van de bemanning, burgerlijke en militaire autoriteiten en vertegenwoordigers van de ambassades van Groot-Brittannië, Zuid-Afrika en Canada. Een talrijk publiek en schoolkinderen legden bloemenkransen neer aan het monument terwijl de Lancaster PA474 van de Battle of Britain Memorial geëscorteerd door twee F-16AM van het 31^{ste} Smaldeel van de 10^{de} Wing te Kleine-Brogel een overvlucht uitvoerden.

In de nacht van 12 mei 1944, explodeerde Avro Lancaster ND700, PM-X, van het N° 103 Squadron Royal Air Force, hier boven de bossen van Oostmalle. Deel uitmakend van een groep van 132 vliegtuigen waren ze op een missie om het rangeerstation van Hasselt te bombarderen. De zeven bemanningsleden kwamen hierbij om het leven.

In the night of May 12th 1944 Avro Lancaster ND700, PM-X, of N° 103 Squadron Royal Air Force, exploded over these woods in the village of Oostmalle. As Part of a force of 132 aircraft they were on a mission to bomb the marshalling yard at Hasselt. All seven crew members perished in the crash.

Wing Cdr.	Hubert Reginald GOODMAN, Royal Hellenic AFC (Pilot)
Flt. Sgt.	Gilbert Harry AGAR, DFM (Navigator)
Sgt.	Clifford Leslie FINIGHAN (W.Op. / Air Gnr.)
Pilot Offr.	Philip Dennis VICKERS (Flt. Engr.)
Flying Offr.	William Lorne VANDERDASSON, DFM (Air Bomber)
Flt. Sgt.	Richard WHITE (Air Gnr.)
Flying Offr.	Roy McLEOD (Air Gnr.)

Het gedenkteken opgedragen aan de tweede bemanning van Florent Van Rollegem die deel uitmaakten van zijn Lancaster toen deze door een Duitse nachtjager werd neergeschoten en ten noorden van het actuele vliegveld van Zoersel neerstorte, terwijl hij in het ziekenhuis lag.

Promotie piloten (20)13 Air Component

De leerlingpiloten van de (20)13 promotie van de Air Component Belgisch Leger hebben Luitenant-generaal Vlieger Florent Van Rollegem als peter uitgekozen. Op deze manier brengen zij eer aan een waardevolle oudgediende terwijl ze zich inspireren aan zijn voorbeeld van dapperheid en vastberadenheid in dienst van het vaderland. De promotie was uitsluitend uit toekomstige jachtpiloten samengesteld. Zij ontvingen op 28 september 2016 te Bevekom hun pilotenvleugels tijdens een ceremonie in het bijzijn van de schoondochter van Luitenant-generaal Vlieger Van Rollegem.



De promotie 2013 jong gebreveteerde piloten van de Luchtcomponent die Florent Van Rollegem als peter kozen, in het gezelschap van Claire Van Schepdael zijn schoondochter en van Generaal-majoor vlieger Frederiek Vansina, Commandant van de Luchtcomponent van Defensie.

V. Bijlagen

Bijlage A

Belgische eervolle onderscheidingen

Oorlogskruis 1940 met bronzen Palm en twee bijkomende Palmen

Kruis van Officier in de Leopoldsorde met Palm

Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II

Kruis van Officier in de Kroonorde

Herinneringsmedaille 40-45 met twee gekruiste zwaarden en een kruis in rood email en de staafjes “Slag van België 1940” en “Normandië-Holland-Duitsland”

Commandeur in de Orde van Leopold II

Commandeur in de Kroonorde

Koorden in de Leopoldsorde

Commandeur in de Leopoldsorde

Groot Officier in de Kroonorde

Militair Kruis 2^{de} en 1^{ste} klasse

Plaat van Groot Officier in de Leopoldsorde

Medaille van de Weerstand

Kruis met twee sterren van politiek gevangene

Een streep van gekwetste

Bronzen Leeuw van het Oorlogskruis 40 voor “moed betoond tijdens de operaties van zijn eenheid nadat hij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië had vervoegd bij de uitdaging van de vele gevaren”

Britse eervolle onderscheidingen

Distinguished Flying Cross

Compagnon of the Distinguished Service Order

39-45 Star

Franse eervolle onderscheidingen

Oorlogskruis met Palm

Ridder van het Légion d'Honneur

Nederlandse eervolle onderscheiding

Groot Officier met zwaarden in de Orde van Oranje-Nassau

Amerikaanse eervolle onderscheidingen

France Germany Star

Atlantic Star with one rosette

Vermeldingen

Voor de toekenning van het Oorlogskruis met Palm:

“Officier Vlieger met durf en moed tijdens de operaties in een bombardementsmaldeel. Heeft meerdere opdrachten boven Duitsland uitgevoerd en in het bijzonder boven de Ruhr. Tijdens een bombardementsopdracht boven Dortmund in de nacht van 4 op 5 mei 1943 heeft hij zijn door vijandelijk vuur beschadigd vliegtuig naar de basis teruggebracht waardoor hij op deze wijze de opdracht die hem werd toevertrouwd tot het uiterste heeft uitgevoerd”.

Voor de toekenning van de 2^{de} Palm aan het Oorlogskruis:

“Officier Vlieger die getuigd heeft van uitzonderlijke kwaliteiten tijdens een reeks bombardementsopdrachten boven militaire doelwitten in Duitsland en Italië. Heeft het Oorlogskruis behaald na 16 opdrachten en het DFC na 25 opdrachten voor daden die vermeld worden in de citaties verbonden aan zijn eervolle onderscheidingen. Heeft zijn eerste operatieronde met hetzelfde lef volbracht door steeds zijn toestel met zijn bemanning naar de basis terug te brengen. Bij een van deze opdrachten terwijl hij en andere leden van zijn bemanning gekwetst zijn, brengt hij onder zeer zware omstandigheden waarbij hij meerdere uren het vliegtuig moest besturen, de Lancaster die 70 inslagen had terug naar de basis”.

Voor toekenning van de 3^{de} Palm aan het Oorlogskruis:

“Officier Vlieger van zeer grote waarde begeesterd door het hoogste plichtsgevoel, voorbeeld voor de jongeren. In operaties in een smaldeel van zware bommenwerpers sinds het begin 1943, beëindigt zijn derde operatieronde waarbij hij meer dan 310 ton bommen op doelwitten in Duitsland heeft afgeworpen. De meeste van deze opdrachten werden in de meest gevaarlijke omstandigheden uitgevoerd, maar hij slaagt er telkens in om soms met bovenmenselijke inspanningen het vliegtuig en zijn bemanning naar de vertrekbasis terug te brengen”.

Voor toekenning van het Kruis met Palm van Officier in de Leopoldsorde:

“Officier Vlieger van het actief kader, neemt als Adjunct-Commandant van het Regiment deel aan de veldtocht 1940, ontsnapt in 1941 uit het bezette België en na meer dan acht maanden in Spaanse gevangenschappen, vervoegt Groot-Brittannië waar hij dienst neemt in de Belgische sectie van R.A.F. Volbrengt tijdens drie operationele rondes veel bombardementsopdrachten boven Duitsland en Italië. Niettegenstaande sterke vijandelijke weerstand heeft hij telkens zijn doelwit bereikt en gebombardeerd. Voor zijn betoonde moed tijdens de gevechten werd hij de hoge Britse onderscheidingen D.F.C. en D.S.O. toegekend”.

Voor de toekenning van het D.F.C.:

"This officer joined this squadron in May 1943 after succeeding under most hazardous circumstances, in escaping from the enemy who had taken him prisoner in 1940. During these operational missions, which have involved attacks on main enemy targets, he has displayed outstanding courage and an inflexible determination to complete his missions, despite intense opposition from the enemy and difficult weather".

Voor toekenning van het D.S.O.:

"Since being awarded the D.F.C., this officer as Flight Commander, has completed a further 42 sorties against varied and heavily defended targets. He has displayed outstanding ability, enthusiasm and courage, qualities which have contributed largely to the high standard of morale maintained by his crews. Despite intense opposition, Squadron Leader VAN ROLLEGHEM has never failed to reach and bomb his objective".

Voor toetreding tot de rang van "Chevalier de la Légion d'Honneur":

"Officier du plus grand mérite appartenant à une formation aérienne belge désignée pour combattre après la capitulation de l'armée belge aux côtés des Forces Aériennes Françaises. Participe aux campagnes de France, des Ardennes et d'Allemagne et prit une très large part à la libération du sol français".

Getuigenis van een tijdsgenoot

« Ondertussen was de nieuwe chef van de Algemene Personeel Administratie aangeduid. Het was een piloot: Luitenant-generaal Vlieger Florent Van Rollegem. Op 28 januari 1959 treedt hij in functie. Officier van zeer grote waarde, hij plaatste zich in alle sereniteit boven de bekrompenheid en intriges. Hij hield van duidelijke toestanden. Hij had de gewoonte van scherpe beslissingen, scherp als een messnede. Zijn oorlogservaring had hij opgedaan in de luchtoperaties bij RAF Bomber Command van 1942 tot 1944. Zijn bevelvoering in vreedstijd was gevormd door de uit-oefening van de functie als Onderstafchef van de Generale Staf Luchtmacht en nadien Commandant van de Luchtverdediging van het Grondgebied. Hij was bijgevolg perfect op de hoogte van de essentie van de medische problemen van het Vliegwezen. Hij was geen man om zich iets te laten wijsmaken ».

Generaal-majoor Dokter Edgard Evrard van de Belgische Luchtmacht en wereldexpert in de luchtvaartgeneeskunde.

Tabel bombardementzendingen van Florent Van Rollegem

Rang	Datum	Doelwit	Code vliegtuig	Registratie vliegtuig
1	30 april/1 mei 1943	Essen	PM-W	W4901
2	4/5 mei	Dortmund	PM-Z	ED528
3	12/13 mei	Duisburg	PM-X	ED905
4	13/14 mei	Bochum	PM-X	ED905
5	18/19 mei	Saint-Jean-de-Luz	PM-X	ED905
6	23/24 mei	Dortmund	PM-X	ED905
7	11/12 juni	Düsseldorf	PM-X	ED905
8	12/13 juni	Bochum	PM-X	ED905
9	14/15 juni	Oberhausen	PM-X	ED905
10	16/17 juni	Keulen	PM-X	ED905
11	21/22 juni	Krefeld	PM-X	ED905
12	22/23 juni	Mülheim	PM-X	ED905
13	24/25 juni	Gelsenkirchen	PM-X	ED905
14	12/13 juli	Turijn	PM-X	LM335
15	24/25 juli	Hamburg	PM-X	LM335
16	25/26 juli	Essen	PM-X	LM335
17	27/28 juli	Hamburg	PM-X	LM335
18	29/30 juli	Hamburg	PM-X ²	ED905
19	2/3 augustus	Hamburg	PM-X ²	ED905
20	7/8 augustus	Turijn	PM-X ²	ED905
21	17/18 augustus	Peenemunde	PM-X ²	ED905
22	22/23 augustus	Leverkusen	PM-X ²	ED905
23	23/24 augustus	Berlijn	PM-X ²	ED905
24	27/28 augustus	Nuremberg	PM-X ²	ED905
25	30/31 augustus	Munchengladbach	PM-X ²	ED905
26	31 aug/1 sept	Berlijn	PM-X ²	ED905
27	3/4 september	Berlijn	PM-X ²	ED905
28	5/6 september	Mannheim	PM-X ²	ED905
29	6/7 september	Munchen	PM-X ²	ED905
30	10/11 april 1944	Aulnoye	PM-X	ND700
31	11/12 april	Aken	PM-X	ND700
32	21/22 mei	Duisburg	PM-K	ME799

33	22/23 mei	Dortmund	PM-K	ME799
34	24/25 mei	Aken	PM-K	ME799
35	3/4 juni	Wimereux	PM-Z	JB746
36	6/7 juni	Vire	PM-K	ME799
37	12/13 juni	Gelsenkirchen	PM-K	ME799
38	14 juni	Le Havre	PM-K	ME799
39	17/18 juni	Aulnoye	PM-K	ME799
40	22 juni	Mimoyecques	PM-K	ME799
41	25 juni	Flers	PM-K	ME799
42	29 juni	Domléger	PM-K	ME799
43	2 juli	Domléger	PM-K	ME799
44	5/6 juli	Dijon	PM-K	ME799
45	7 juli	Caen	PM-K	ME799
46	18 juli	Tancarville	PM-K	ME799
47	30 juli	Forêt de Nieppe	PM-T	LM243
48	31 juli	Le Havre	PM-K	LM292
49	3 augustus	Trassy-Saint-Martin	PM-K	LM292
50	5 augustus 1944	Blayes	PM-K	LM292
51	10 augustus	Dugny-Le-Bourget	PM-M	NF913
52	12 augustus	Bordeaux	PM-M	NF913
53	12/13 augustus	Falaise	PM-M	NF913
54	14 augustus	Fontaine le Pin	PM-M	NF913
55	15 augustus	Le Culot/Beauvechain	PM-M	NF913
56	18 augustus	Rieme/Ertvelde	PM-M	NF913
57	26/27 augustus	Kiel	PM-K	PD272
58	5 september	Le Havre		
59	8 september	Le Havre		
60	12/13 september	Frankfurt	PM-K	PD272
61	23 september	Neuss	PM-K	PD272
62	3 oktober	Westkapelle	PM-D	PB528
63	5/6 oktober	Saarbrücken	PM-D	PB528
64	26/27 oktober	Helgoland	PM-K	PD272

Florent Van Rollegem heeft bijgevolg binnen het 103^{de} Smaldeel in totaal 64 opdrachten op Lancaster uitgevoerd tijdens drie operationele rondes met respectievelijk 29, 20, en 15 opdrachten. Het is hierbij passend om ook zijn allereerste opdracht aan toe te voegen waarin hij tijdens zijn verblijf in het 81^{ste} OTU (Operational Training Unit) in de nacht van 26/27 februari 1943 pamfletten uitstrooide boven Rouen. Dit gebeurde aan het stuur van een tweemotorige Armstrong-Whitworth Whitley met nummer N831.

Het groot totaal van zijn oorlogszendingen in de RAF bedraagt bijgevolg 65.

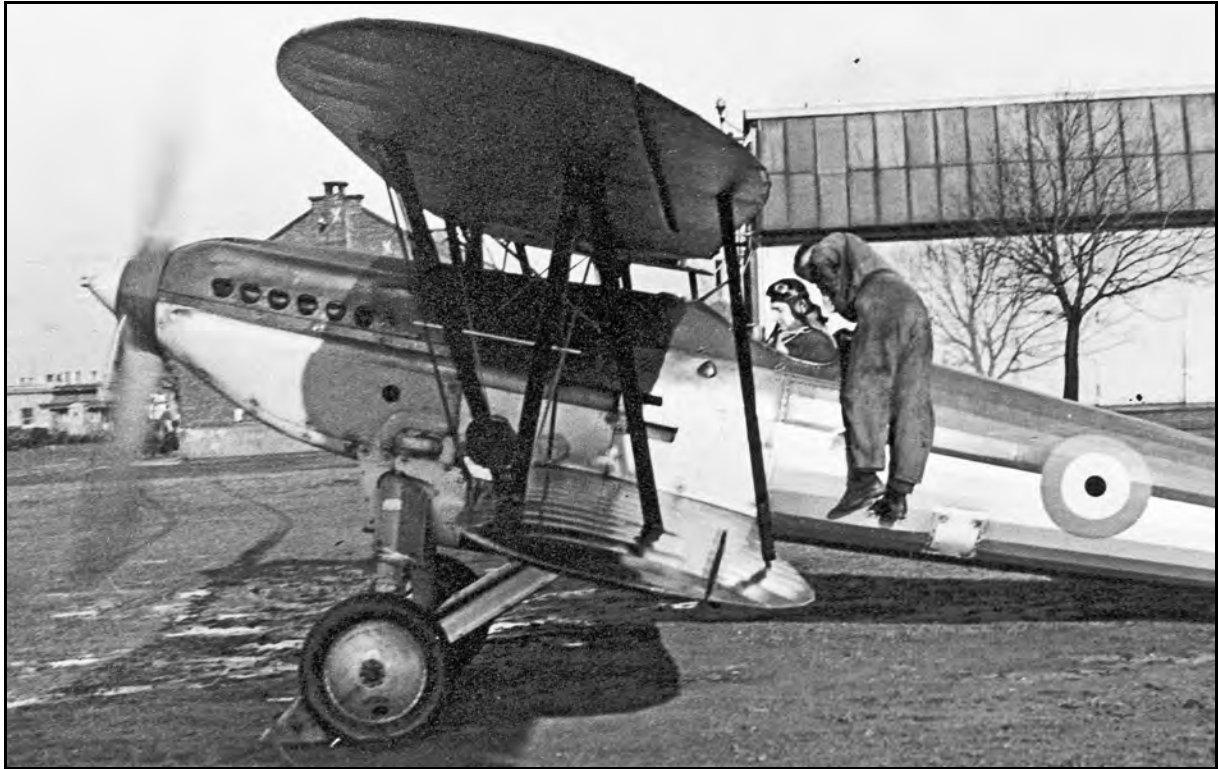
VI. Foto album



Florent Van Rollegem, pas gebrevetteerd, gefotografeerd voor een Fairey Fox III.



Tijdens zijn verblijf in de Luchtvaartschool in 1933, Florent Van Rollegem als waarnemer-boordschutter in de achterste cockpit van een Fairey Firefly IIM, voor zijn vertrek op zending.



Afgedeeld in het 2^{de} Luchtvaartregiment te Nijvel in 1935 laat Onderluitenant Van Rolleghem de motor van zijn Fairey Firefly IIM opwarmen alvorens op zending te vertrekken.



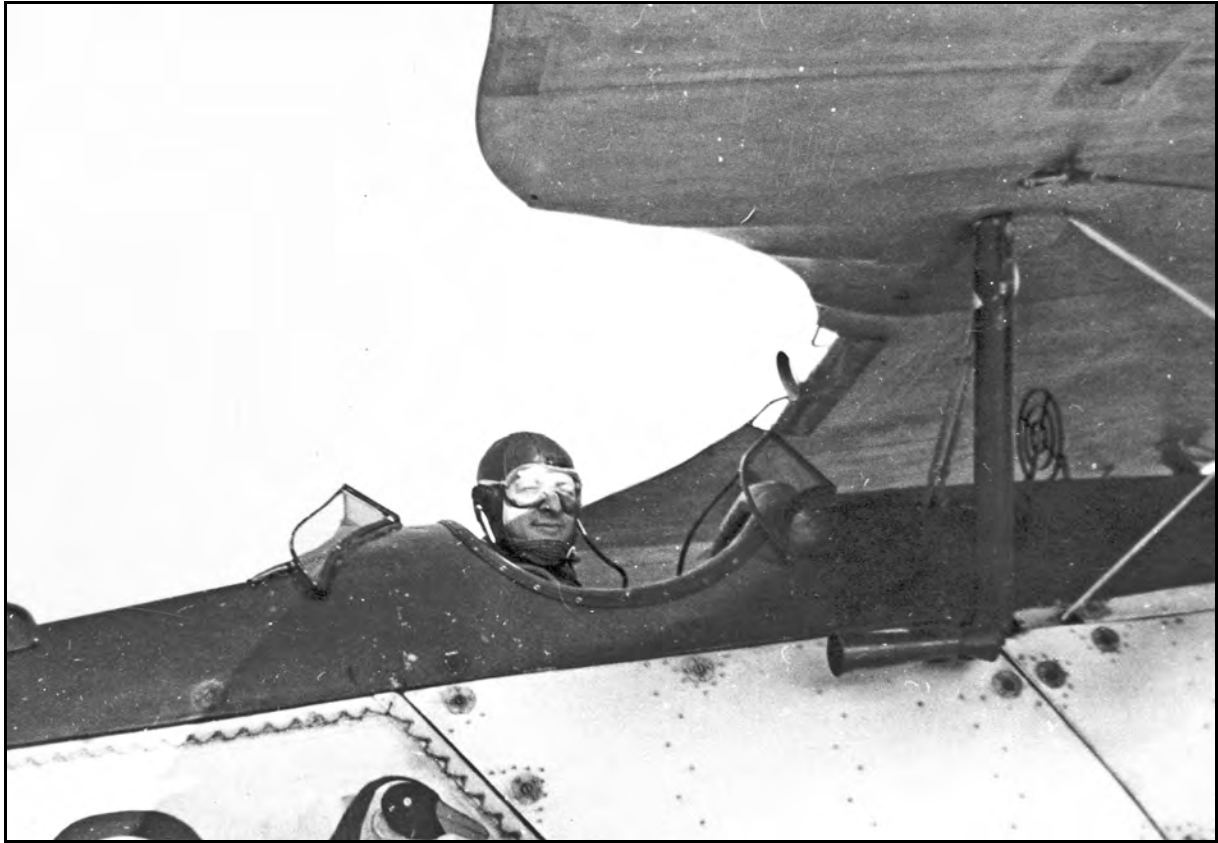
Noodlanding van de Fairey Fox III met nummer O-34 bekleed met de Kakatoe, embleem van de Luchtvaartschool, tijdens de periode 1937/38 toen Luitenant Van Rolleghem er vlieginstructeur was.



Luitenant Van Rollegem (2^{de} van rechts) in gezelschap van collega vlieginstructeurs in de Luchtvaartschool in 1938.



Een promotie pas afgestudeerde waarnemers met hun instructeurs waaronder Florent Van Rollegem (3^{de} van links in de zittende rij) in 1938.



Florent Van Rollegem aan het stuur van een Fairey Fox III in de pilotschool te Wevelgem.



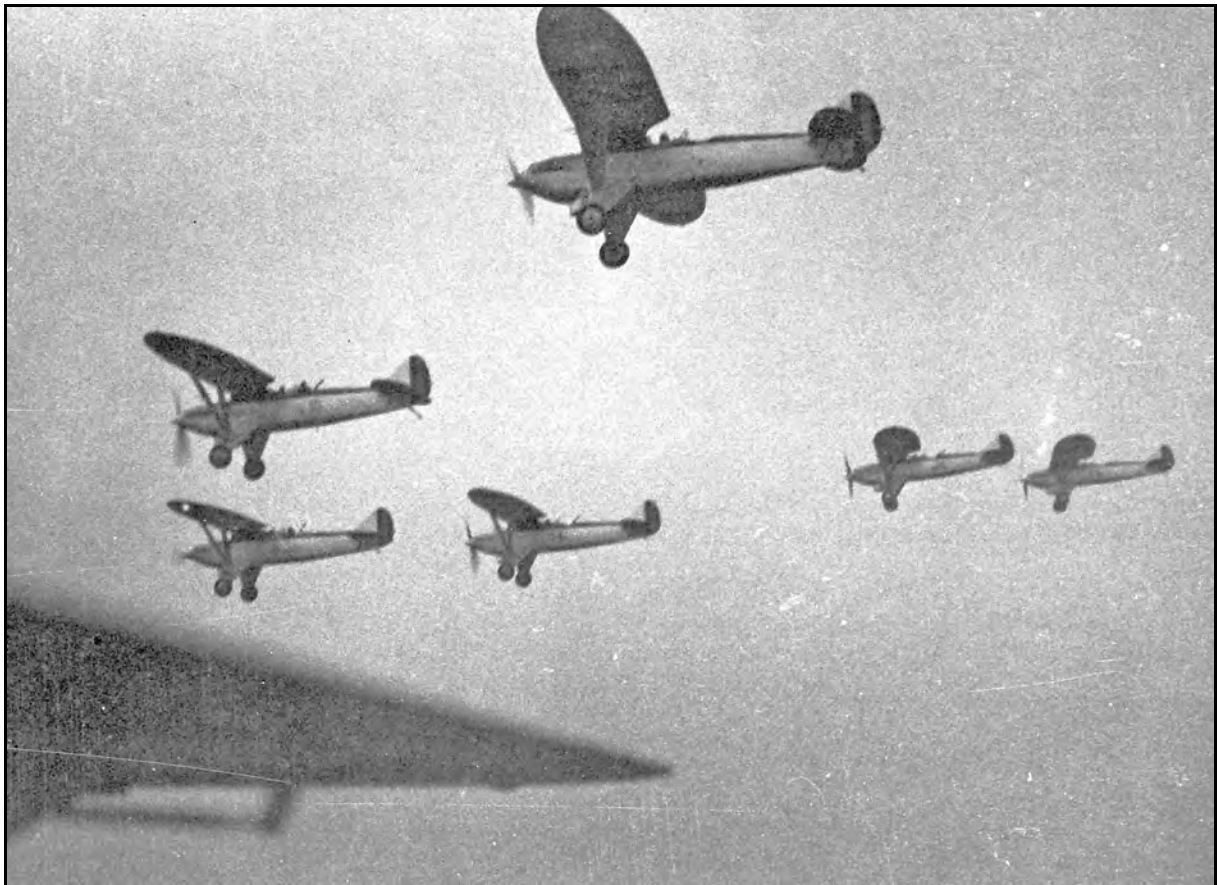
Florent Van Rollegem, rechts, voor een Fairey Fox III, waarschijnlijk einde 1938.



Aan het stuur van een Renard R31 (nummer N29), Florent Van Rollegem tijdens zijn verblijf in het 1^{ste} Luchtvaartregiment te Bierset.



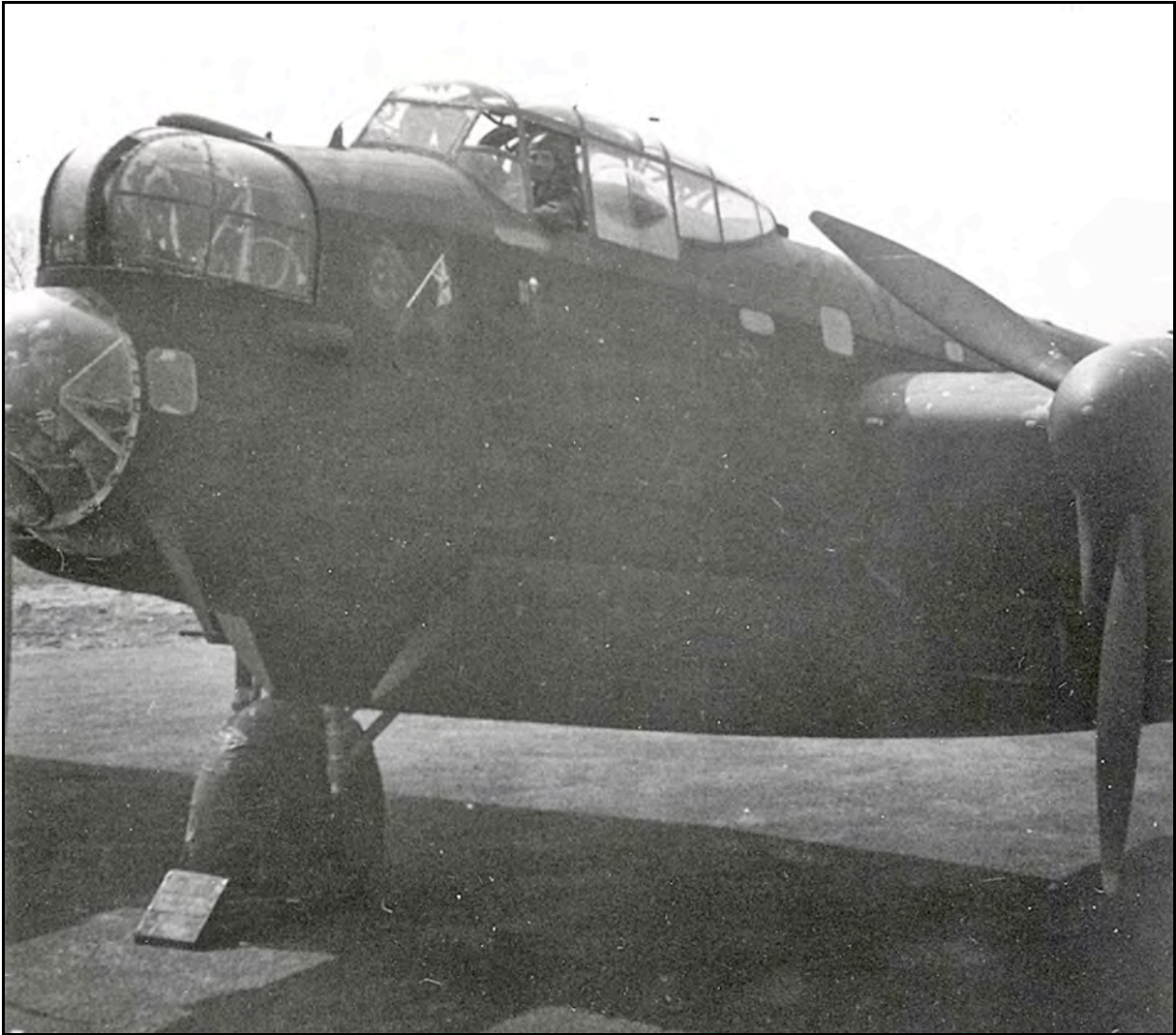
In Bierset juli 1936, aan het stuur van een Renard 31 met nummer N12.



Formatievlucht van Renards R31 van het 1^{ste} Luchtvaartregiment te Bierset in 1936/37.



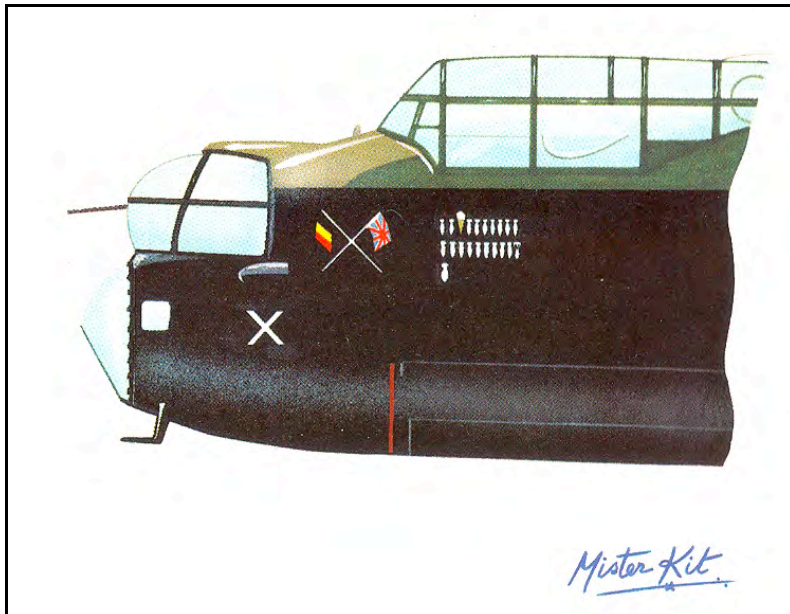
Luitenant Van Rollegem aan het stuur van een Renard R31 (nummer N28) in 1936.



Flying Officer Van Rollegem in de cockpit van een Avro Lancaster MK III (PM-X/ED905) van het 103^{de} Smaldeel van de RAF, versierd met gekruiste Belgische/Britse vlaggen te Elsham Wolds, zomer 1943.



De Lancaster PM-X/ED905 die aan F. Van Rollegem werd toevertrouwd tijdens zijn eerste operationele ronde in het 103^{de} Smaldeel van de RAF in 1943.



*De neus van de Lancaster PM-X/ED905 met de merktekens van 21 zendingen.
Het ijshoortje duidt op een bombardement zending boven de Fiat fabrieken te Turijn
en de bom met valscherf betekent een zending waarbij zeemijnen werden gedropt.*



In 1943 te Elsham Wolds voor de Lancaster PM-X van het 103^{de} Smaldeel poseert de bemanning van Florent Van Rollegem (4^{de} van links) gezeten op een bom samen met de grondcrew (mecaniciens, wapenmakers,...) die verspreid zitten over de motoren en in de cockpit van de Lancaster.



Een mooi groepje Belgische piloten in de RAF samen in Eaton Square te London (zetel van de Belgische Regering in Engeland) ter gelegenheid van de nationale feestdag op 21 juli 1943. Florent Van Rolleghem is 4^{de} van links.



Flying Officer Van Rolleghem wordt onderscheiden met het Belgisch oorlogskruis door Camille Gutt, Minister van Landsverdediging in de Belgische Regering in ballingschap, op 21 juli 1943 tijdens een plechtigheid in Eaton Square, zetel van de Belgische Strijdkrachten in Engeland.

1943.

30. 9. 43

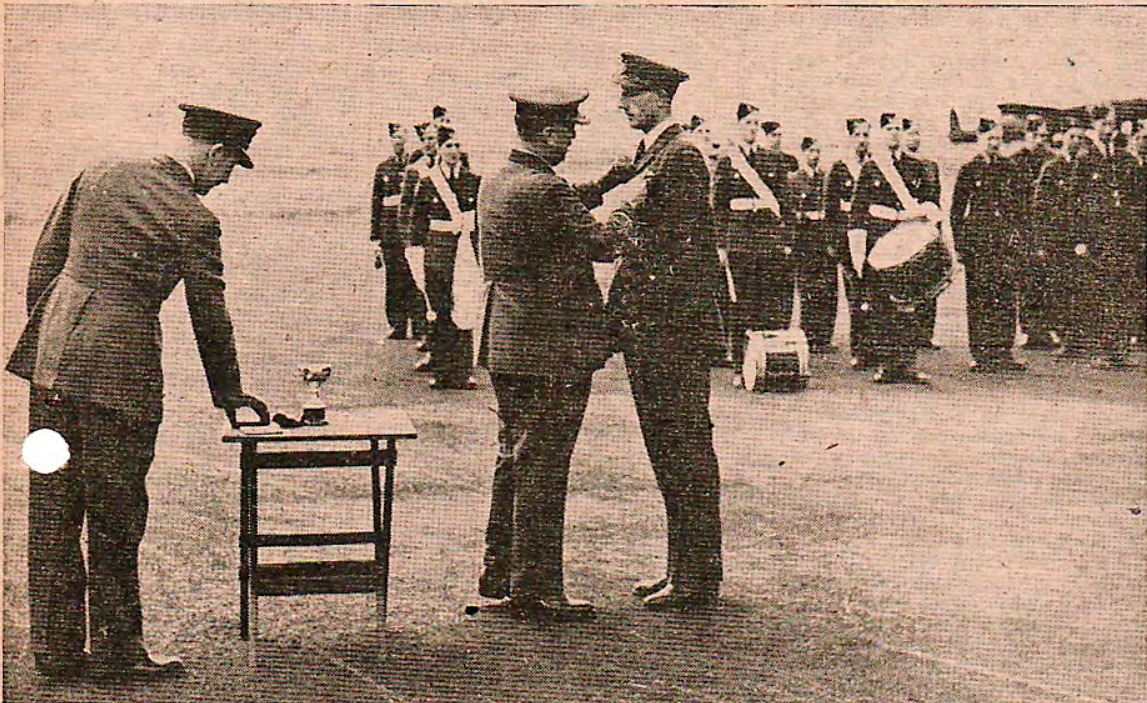
~~X~~
5

LA BELGIQUE INDEPENDANTE

quatrième année—No. 39—Hebdomadaire—25, Eaton Place, Londres, S.W.1.—Tél.

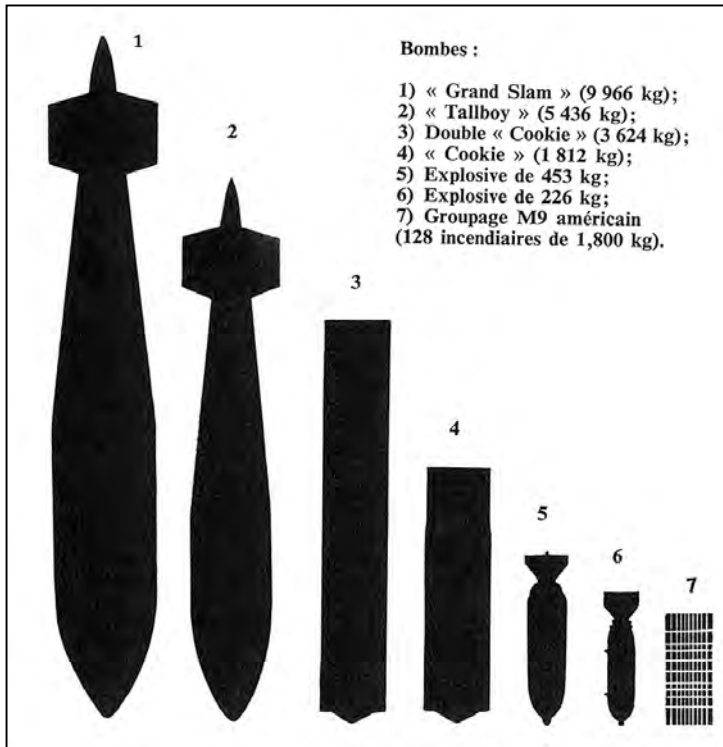
qu'ils étaient morts pour la

LA D.F.C. A UN AVIATEUR BELGE



Un pilote belge, lieutenant commandant une escadrille d'appareils "Lancaster," est décoré de la "D.F.C." par Sir Rice, Air Vice-Marshal.

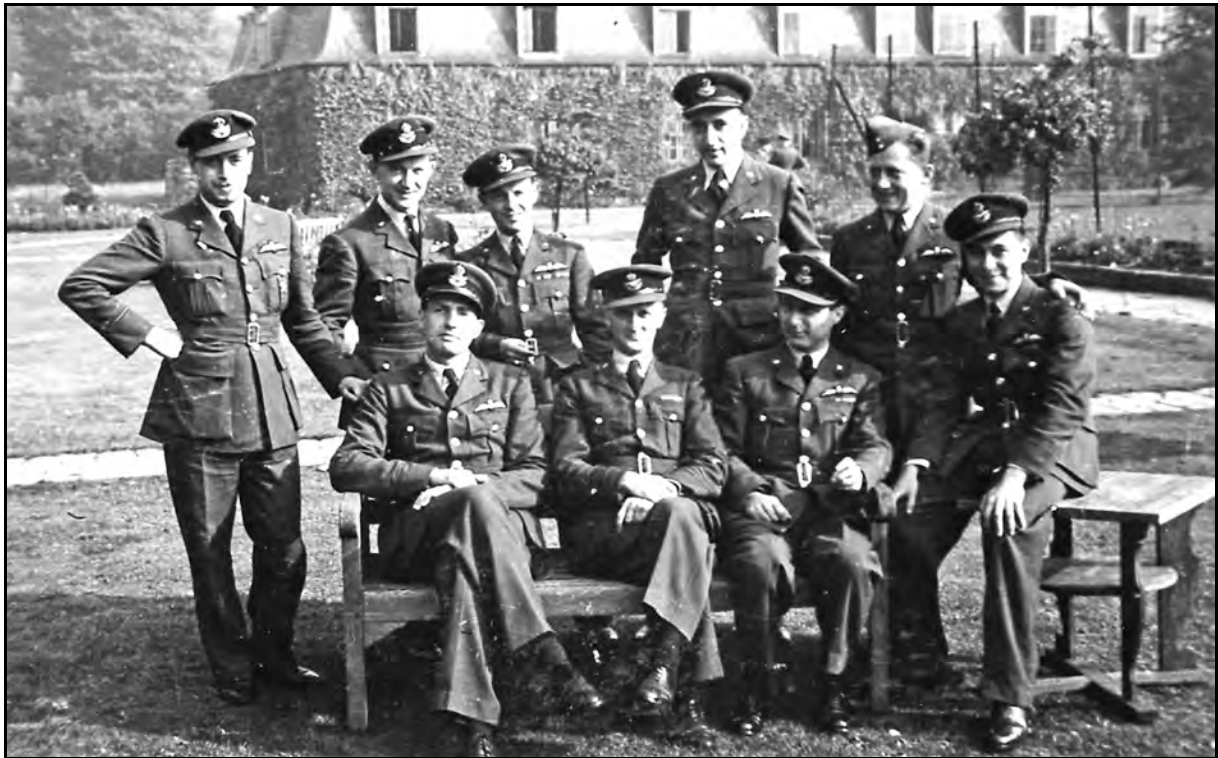
Een door geallieerde bommenwerpers op terugweg van een raid boven Duitsland uitgeworpen krant boven België. Hierin wordt de toekenning van het DFC (Distinguished Flying Cross) op 24 juli 1943 aan "een Belgisch piloot" (die niemand anders is dan Florent Van Rollegem) geïllustreerd.



De offensieve ladingen die door de Avro Lancaster konden worden meegenomen; de Grand Slam, Tallboy en Double Cookies werden als enige bom meegevoerd. De bommen van een kleiner kaliber werden wisselvallig gemengd in functie van de opdracht.



Wing Commander Van Rollegem in gezelschap van twee kamerraden van het 103^{de} Smaldeel in de lente van 1945.



*Onderdelen van het 103^{de} Smaldeel van Bomber Command te Elsham Wolds in 1944.
Florent Van Rollegem is de eerste links, op de rij gezeten op de bank.*



*Luitenant-kolonel Vlieger Van Rollegem (7^{de} links op de eerste rij) in een zeer kosmopolitische groep
van officieren tijdens zijn periode als professor lucht tactiek in 1949.*



Bezoek van Luitenant-generaal Vlieger Van Rollegem, adjunct Stafchef van SHAPE, aan de Franse Generaal Crépin, Commandant strijdkrachten Centraal-Europa.



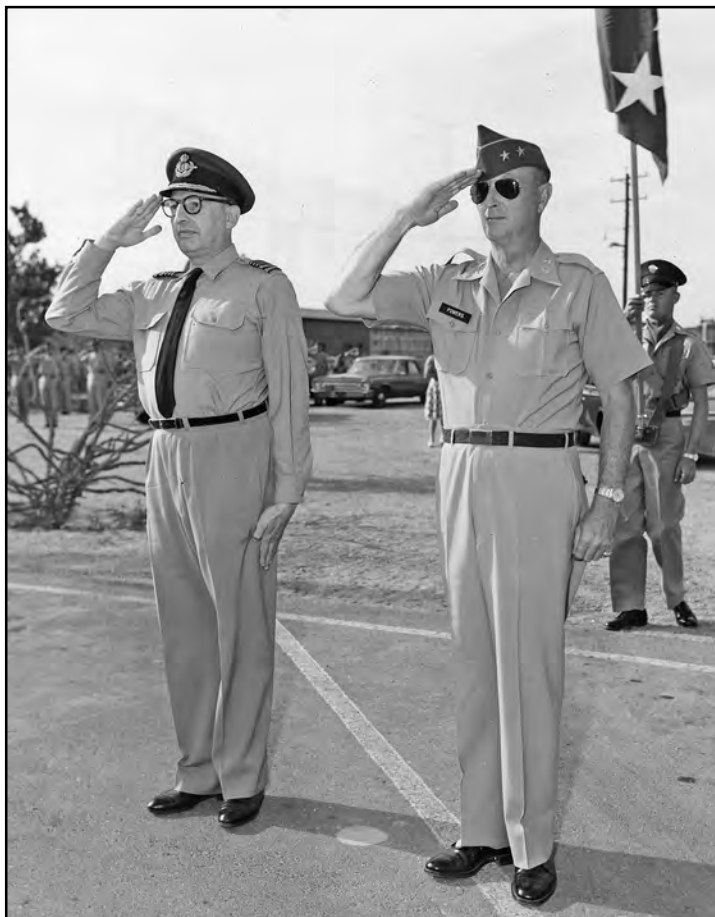
Tijdens een officiële plechtigheid in 1956 begroeten de Generaal-majors Vlieger Florent Van Rollegem en Franz Burniaux elkaar. Deze laatste, oudgediende van de bommenwerpers in de SAAF (South African Air Force), wordt de tweede Stafchef van de Belgische Luchtmacht als opvolger van Luitenant-generaal Vlieger Leboutte op 1 april 1956.



Tijdens zijn bezoek aan de basis Koksijde op 8 april 1957 wordt ZM Koning Boudewijn begroet door de Meteors 8 van de 13^{de} Jachtwing die boven het vliegveld het koninklijk monogram vormen. Van links naar rechts, Kolonel Vlieger Mike Donnet, Commandant van de Groepering Jacht, Generaal-majoor Vlieger Florent Van Rollegem, Commandant Luchtverdediging van het grondgebied, Generaal-majoor Bouhon, Commandant van de 2^{de} Militaire Omschrijving, de Vorst en Luitenant-kolonel Vlieger Albert Debêche, Commandant van de 13^{de} Jachtwing.



Luitenant-generaal Vlieger Florent Van Rollegem in groot uniform als Inspecteur-generaal van de Luchtmacht in 1959.



Luitenant-generaal Vlieger Florent Van Rollegem brengt een bezoek aan Generaal-majoor George T. Powers III, Commandant van het US Army Air Defense Center in Fort Bliss (Texas) op 17 juli 1965. Op dat ogenblik was hij als Adjunct bij SHAPE (Supreme Allied Powers Europe) belast met de nucleaire vraagstukken van de NATO.

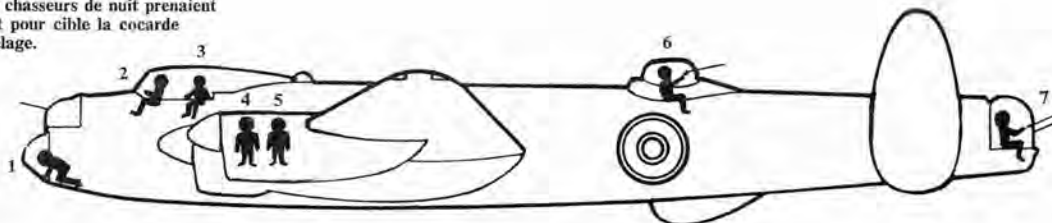
POSITION DE L'ÉQUIPAGE

De gauche à droite :

- 1) bombardier (mitrailleur tourelle de nez);
- 2) pilote;
- 3) mécanicien de bord (Flight Engineer);
- 4) opérateur radio;
- 5) navigateur;
- 6) mitrailleur dorsal;
- 7) mitrailleur arrière.

La position du mitrailleur dorsal était la plus dangereuse, car les chasseurs de nuit prenaient souvent pour cible la cocarde de fuselage.

Avro LANCASTER



Pamflet boven België uitgeworpen door bombardementsvliegtuigen op terugweg van een opdracht boven het Reich. Het uitgooien van pamfletten maakte deel uit van de routine van de bombardementszendingen en F. Van Rollegem heeft er massa's uitgeworpen.

1939

Wer hat den Blitzkrieg gewollt?



ENGLAND

- das bis zum Sommer 1939 keine allgemeine Wehrpflicht besass?
- das sich 1935 mit Deutschland im Flottenabkommen auf U-Bootparität einigte?
- das bei Kriegsausbruch keine 100 Tanks besass?
- dessen Hauptstadt noch 1940 in 57 Nächten hintereinander mit Bomben belegt werden konnte?

POLEN

- das nicht einmal voll mobilisiert war, als die deutschen Armeen seine Grenze überschritten?
- das so gut wie keine Luftwaffe und Luftverteidigung besass?
- dessen Armeen mit Kavallerie gegen Panzer kämpfen mussten?
- dessen Widerstand nach drei Wochen zu Ende war?

FRANKREICH

- das 1936 die 40-Stundenwoche einführt?
- dessen Flugzeugproduktion 1938 im Monatsdurchschnitt 39 Maschinen betrug?
- dessen Armeen zum Teil mit Waffen aus dem vorigen Krieg ausgerüstet waren?
- dessen Widerstand nach sechs Wochen zu Ende war?

ODER

DEUTSCHLAND

- das 1934 „die Aufrüstung im grössten Maasstabe begann“ (Hitler),
- das 1935 die Parole "Kanonen statt Butter" ausgab,
- das laut Hitler in sechs Jahren 90 Milliarden Reichsmark für Rüstungen aufwandte,
- das von März 1938 an pünktlich alle 6 Monate unter Kriegsandrohung ein neues Gebiet annektierte?

Deutschland 1937

Voorbeeld van uitgeworpen pamfletten boven Duitsland tijdens geallieerde bombardementen.

1943

Wer wird den Weltkrieg verlieren?



ENGLAND

- das nicht einmal 1940, im Zustande seiner äussersten Schwäche, niedergedrungen werden konnte?
- das seitdem seine Kriegsproduktion siebenfacht hat?
- dessen Flotte nach dreieinhalb Jahren U-Bootkrieg mehr Schiffe hat als 1939?
- dessen Luftwaffe heute stärker ist als die deutsche und italienische zusammen?
- dessen Armee in den letzten drei Jahren aus der Armee von Dinkkirchen zur Armee von Tunis geworden ist?

RUSSLAND

- das über die Arbeitskraft von 170 Millionen verfügt?
- das seine gesamte Kriegsindustrie in den Ural transferiert hat?
- das jedes Jahr 2 Millionen neue Rekruten in seine Armee einstellen kann?
- dessen „vernichtete“ Armeen in diesem Winter der deutschen Armee die Niederlage vor Stalingrad zugefügt haben?

AMERIKA

- das über die Arbeitskraft von 130 Millionen und die modernste technische Ausrüstung verfügt?
- das heute schon mehr Flugzeuge produziert als Deutschland, Italien und Japan zusammen?
- dessen Produktion „bombensicher“ ist?
- das in einem Jahr trotz der U-Boote bereits 1½ Millionen Soldaten mit voller Ausrüstung übersee geschickt hat?

ODER

DEUTSCHLAND

- das sich dreieinhalb Jahre lang verblutet hat, ohne eine Entscheidung zu erzwingen,
- das heute Facharbeiter an die Front schicken und Ausländer an die Maschinen stellen muss,
- das seine Industrien nicht mehr gegen Luftangriffe verteidigen kann, und das mit immer geringeren Kräften immer mehr Fronten halten muss?

DAS BLATT HAT SICH GEWENDET!

VI. Bibliografie

Artikels geschreven door Luitenant-generaal Vlieger Florent Van Rolleghem

“De rol van het Vliegwezen in een eventueel conflict”, VICI, magazine van de Belgische Strijdkrachten in Duitsland, 2 juli 1951.

“Gebruik van de luchtmacht”, jaarboek 1952 van de Luchtmacht, Dienst Informatie Defensie (SID).

Bronnen bibliografie

Interview van Flight Lieutenant Florent Van Rolleghem na een raid op Bochum in de nacht van 12/13 juni 1943 uitgezonden door de Belgische Radio in London.

Interviews van Luitenant-generaal Vlieger b.d. Florent Van Rolleghem door Jean-Pierre Decock op 18 maart en 17 oktober 1980 te Bergen.

Diverse documenten die aan Luitenant-generaal F. Van Rolleghem hebben toebehoord.

Avro Lancaster, Spécial Mach 1, door Jean-Pierre Decock en Mister Kit, Atlas Parijs Edities, 1980.

“Avro Lancaster in Unit Service”, Mike Garbett & Brian Goulding, Aircam n° 12, Osprey publishers, 1971.

“Lancaster – the story of a famous bomber”, door Bruce Robertson, Harleyford, Watford, 1977.

“Pas de panache en altitude”, Luitenant-kolonel Vlieger Gustave Rens, uitgegeven door het Huis der Vleugels in 1963.

“Les Ailes d’Esculape”, Generaal-majoor Dokter Edgard Evrard, uitgegeven door de Belgische Vereniging van Geschiedenis en Geneeskunde, Brussel, zonder datum.

“Les Aviateurs belges dans la Royal Air Force”, Luitenant-generaal b.d. Mike Donnet, Edities Racine, Brussel 2006.

“103 Squadron, Royal Air Force Bomber Command squadron profiles”, Chris Ward, self published, 1999.

Luchtvaartmagazines Aéro, Avions, A vol d’oiseau (Belgische Luchtmacht), Vliegboeken, Onze Strijdkrachten en VICI (Belgische Strijdkrachten in Duitsland).

Bedankingen

We betuigen onze oprechte dank aan allen die bijgedragen hebben om dit gedenkboek te documenteren en vorm te geven. In het bijzonder volgende personen en verenigingen:

André Bar die zijn volledige uitgebreide documentatie van de periode 1940–45 ter beschikking heeft gesteld,

Luitenant-generaal Vlieger b.d. Michel Mandl, Erevoorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart,

Charles de la Royère, bibliothecaris van de Luchtvaartafdeling van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis te Brussel,

Generaal-majoor Vlieger b.d. Wilfried De Brouwer, Voorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart,

Majoor Vlieger b.d. Didier Waelkens, Secretaris-generaal van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

De foto's die dit gedenkboek illustreren komen uit de archieven van Luitenant-generaal Vlieger Florent Van Rollegem, de fotogalerij van de Sectie Luchtvaart in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis te Brussel, van de collectie André Bar en de archieven of documenten van de schrijver.

Dit gedenkboek werd gemaakt en voorgesteld ter gelegenheid van het jaarlijks banket van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart op 22 april 2017.

© 2017 uitgever en vzw De “Vieilles Tiges” van de Belgische Luchtvaart.
