



Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB MAGAZINE

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et anciens
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart

N° 4-2011
32^e jaar - 32^e année
oktober-november-december
octobre-novembre-décembre
2011

In dit nummer:

- Luchtvaarttechnieken Deel VI - Hfdst 5
 - Baudouin de Changy & Harvard H-210
 - De waarheid over de bombardementen van Malmedy
 - Het graf van G. Nélis of de revanche van Icarus
 - In memoriam Miss Devleminck
 - Your friendly webmaster says...
 - VTB Library
- en onze vaste rubrieken*

Dans ce numéro :

- Techniques aéronautiques, Partie VI - Chapitre 5
 - Baudouin de Changy & le Harvard H-210
 - La vérité sur les bombardements de Malmedy
 - La tombe de G. Nélis ou la revanche d'Icare
 - In memoriam Miss Devleminck
 - Your friendly webmaster says...
 - VTB Library
- et nos rubriques habituelles*



Publication trimestrielle éditée par l'ASBL

**Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge
Société Royale**

Editeur responsable
Wilfried Tersago

Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles



**Conseil d'administration
Bestuursraad**

Président d'honneur – Erevoorzitter
Jean Kamers

Président - Voorzitter
Michel Mandl

Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez

Secrétaire général - Secretaris generaal
Didier Waelkens

Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers

Webmaster
Eddy De Sutter

Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

Administrateurs - Beheerders
Dany Cabooter, Wilfried De Brouwer,
André Dillien, Alphonse Dumoulin,
Jean-Pierre Herinckx, Louis Jeangout,
Norbert Niels, Guido Wuyts



Driemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de VZW
De "Vieilles Tiges" van de Belgische luchtvaart
Koninklijke Maatschappij

Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

Maatschappelijke zetel
Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel



Internet
www.vieillestiges.be
webmaster@vieillestiges.be

**AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 4-2011
INHOUD VAN MAGAZINE 4-2011**

- 3 Le mot du président - Het woordje van de voorzitter
- 5 Nouvelles de l'association - Nieuws van de vereniging
- 7 Agenda
- 7 The VTB library
- 8 In memoriam Miss Devleminck
- 9 Baudouin de Changy & the H-210
- 15 Your friendly webmaster says...
- 17 Histoire des techniques aéronautiques en Belgique:
Partie VI, chapitre 5
Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België:
Deel VI, hoofdstuk 5
- 32 La tombe de G. Nélis ou la revanche d'Icare
Het graf van G. Nélis of de revanche van Icarus
- 34 La vérité sur les bombardements de Malmedy
De waarheid over de bombardementen van Malmedy
- 47 Comité de rédaction
Redactiecomité
- 48 Spa, 10 - 8 - 2011, souvenirs

COTISATIONS - LIDGELDEN

		VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique België	Membres <i>Leden</i>	€ 22,00	€ 32,00
	Veuves <i>Weduwen</i>	€ 11,00	€ 21,00
Etranger Buitenland	Membres <i>Leden</i>	€ 27,50	€ 37,50
	Veuves <i>Weduwen</i>	€ 13,50	€ 23,50

* MdA/HdV : Maison des Ailes / Huis der Vleugels

Compte bancaire VTB Bankrekening : 210-0619966-91
IBAN : BE23 2100 6199 6691 – BIC : GEBABEBB
de/van V.T.B. asbl-vzw, rue Montoyerstraat 1/13, 1000 Bruxelles-Brussel

Secrétariat - Secretariaat

Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen
☎ 02 251 33 10
✉ VTB.secretary@gmail.com



Le prochain magazine paraîtra le 3 février 2012
Het volgende magazine verschijnt op 3 februari 2012



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

À la suite de notre activité extra-muros du mois d'août à Spa, où nous avons eu l'occasion de rendre hommage à deux de nos anciens aviateurs, Robby de Bruin et Roger Fagnoul, j'avais l'intention de ne mentionner qu'un seul mot pour ce « mot du président » : Merci !

C'eut en fait été bien court pour témoigner notre gratitude à tous ceux qui ont contribué au succès de cette sympathique rencontre. Et puis, j'ai reçu un mail de Joël, le fils de Roger, qui résumait en fait tout ce que j'aurais aimé exprimer. Il me l'a envoyé après avoir pris connaissance des articles et reportages photos parus sur les différents sites web ayant relaté l'évènement et après avoir visionné le film de Guido Wuyts sur notre site. Joël a accepté que nous le publiions. Nous l'en remercions.

« Ce film est magnifique !

Quel plaisir de revoir les acrobaties des Diables Rouges.

Encore aujourd'hui, je reste très ému par cette journée exceptionnelle à Spa.

Avec la présence de tant de personnes qui, il y a 40 ans, se sont mobilisées pour retrouver Robby et Roger en Irak.

Avec la remise de ce livre en leur mémoire.

Avec cette ambiance de meeting aérien.

Ce film, ainsi que les photos et reportages en prolongent l'immense bonheur.

Je voudrais encore remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réussite de cette journée.

Les Vieilles Tiges de Belgique pour l'initiative de cette journée, L'aéroclub de Spa pour l'accueil de l'évènement,

La Force Aérienne et sa délégation des Diables Rouges,

Les reporters pour la qualité des articles, photos et film réalisés.

Et tous les nombreux autres bénévoles.

Un tout grand bravo à l'équipe dirigeante des Vieilles Tiges de Belgique pour l'organisation impeccable de la journée et pour sa capacité à mobiliser autant de relations dévouées.

Amicalement,

Joël »

Un autre évènement mérite également d'être mentionné. Vous vous souviendrez sans doute qu'en avril dernier, je vous avais fait part du vol de l'ornement de bronze de la tombe de Georges Nélis. L'impensable avait été commis. Aujourd'hui, nous avons le plaisir de vous annoncer que l'impossible s'est produit... l'ornement a été retrouvé à Waterloo, à la Drève Corneille, un sentier de promeneurs

Na onze extra-muros activiteit van de maand augustus te Spa, waar we de gelegenheid hadden eer te brengen aan onze twee oud-piloten Robby de Bruin en Roger Fagnoul, was ik eigenlijk van plan om slechts één woord neer te schrijven voor dit "woord van de voorzitter": Bedankt!

Het zou inderdaad een vrij beperkte manier geweest zijn om te getuigen van onze dankbaarheid aan al diegenen die bijgedragen hebben aan het succes van deze sympathieke bijeenkomst. Toen kreeg ik een e-mail van Joël, de zoon van Roger; in deze mail vatte hij perfect samen wat ik had willen uitdrukken. Hij verstuurde zijn bericht nadat hij de artikels en fotoreportages gezien had op de verschillende websites die over dit evenement verslag uitbrachten en nadat hij de film van Guido Wuyts op onze website had gezien. Joël heeft aanvaard dat wij zijn bericht publiceren, waarvoor hartelijk dank!

« Ce film est magnifique !

Quel plaisir de revoir les acrobaties des Diables Rouges.

Encore aujourd'hui, je reste très ému par cette journée exceptionnelle à Spa.

Avec la présence de tant de personnes qui, il y a 40 ans, se sont mobilisées pour retrouver Robby et Roger en Irak.

Avec la remise de ce livre en leur mémoire.

Avec cette ambiance de meeting aérien.

Ce film, ainsi que les photos et reportages en prolongent l'immense bonheur.

Je voudrais encore remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réussite de cette journée.

Les Vieilles Tiges de Belgique pour l'initiative de cette journée, L'aéroclub de Spa pour l'accueil de l'évènement,

La Force Aérienne et sa délégation des Diables Rouges,

Les reporters pour la qualité des articles, photos et film réalisés.

Et tous les nombreux autres bénévoles.

Un tout grand bravo à l'équipe dirigeante des Vieilles Tiges de Belgique pour l'organisation impeccable de la journée et pour sa capacité à mobiliser autant de relations dévouées.

Amicalement,

Joël »

Maar wij moeten het ook nog over een andere gebeurtenis hebben. U zult zich ongetwijfeld herinneren dat ik in april van dit jaar meldde dat het ornament op de graftombe van Georges Nélis gestolen werd. Het ondenkbare was gebeurd. Vandaag mag ik meedelen dat het onmogelijke

à proximité de la forêt de Soignes. Les malfrats ont effectivement essayé de tronçonner le monument, mais l'œuvre de Pierre de Soete a bien résisté à leurs assauts. Nous y consacrons un article dans ce magazine.

Enfin, j'aimerais terminer ce mot en ayant une pensée émue pour ceux qui nous ont quittés cet été. Je pense à Léon de Ville, un sabénien, que j'ai eu le plaisir de rencontrer plusieurs fois à la bibliothèque du Musée de L'Armée ; à ce cher Georges Lecomte, grand connaisseur de l'aviation, que j'ai rencontré pour la première fois il y a près de 30 ans lorsque j'étais C.O. à la 349 et enfin à notre chère Sophie, épouse d'André Dillien que nous venions de mettre à l'honneur en juillet pour ses trente années de fidèle participation au Conseil d'Administration de notre association. Nous présentons aux familles nos plus sincères condoléances.

Emem



Sur ordre de son médecin, notre rédacteur en chef Bill Tersago a été mis au repos ; il sera indisponible pour un certain temps. Afin d'assurer la continuité de votre magazine favori, vos 'friendly' webmaster et secrétaire se sont portés volontaires pour assurer l'intérim de la rédaction. Veuillez donc noter que jusqu'à nouvel ordre, toute correspondance par e-mail (articles, commentaires, courrier divers, etc.) est à envoyer au webmaster et secrétaire (coordonnées ci-dessous) ou à l'adresse du secrétariat pour les envois par la poste. Merci de votre compréhension.

De dokter heeft onze hoofdredacteur Bill Tersago rust voorgeschreven. Hij zal voor een onbepaalde tijd onbeschikbaar zijn. Onze 'friendly' webmaster en de secretaris hebben zich vrijwillig aangeboden om hem tijdelijk te vervangen om aldus de continuïteit van uw favoriete magazine te verzekeren. Gelieve dus uw e-mails die betrekking hebben op de publicaties van artikelen, commentaren en dergelijke, op te sturen aan de secretaris en de webmaster. Desbetreffende briefwisseling wordt verstuurd naar het adres van de secretaris. De coördinaten vindt U hieronder. Met dank voor uw begrip.

geschied is... het ornament werd teruggevonden te Waterloo, in de Drève Corneille, een wandelpad vlakbij het bos van Soignes. De boosdoeners hebben geprobeerd dit monument in stukken te zagen, maar het kunstwerk van Pierre de Soete heeft hun aanvallen weerstaan. Wij wijden er een artikel aan in dit magazine.

Tenslotte wil ik dit voorwoord afsluiten met een gevoelvolle gedachte voor diegenen die ons deze zomer verlaten hebben. Ik denk aan Léon de Ville, een "sabénien" die ik meerdere keren ontmoette in de bibliotheek van het Legermuseum; ik denk aan Georges Lecomte, een grote kenner van de luchtvaart, die ik voor de eerste keer ontmoette ongeveer 30 jaar geleden toen ik commandant was van het 349ste smaldeel. Tenslotte denk ik aan onze dierbare Sophie, echtgenote van André Dillien, die we in juli nog in de bloemetjes hebben gezet voor zijn 30 jaar trouwe deelname aan de bestuursraad van onze vereniging. Aan al de families bieden wij onze oprechte deelneming aan.

Emem

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION – UW RAAD VAN BESTUUR

Président d'Honneur - Erevoorzitter	Jean KAMERS	02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
Président - Voorzitter	Michel MANDL	02 768 16 06	michel.mandl@pandora.be
Vice-Président	Paul JOUREZ	067 79 03 37	paul.jourez@gmail.com
Vice-Voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54	cloeckaert@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Didier WAELKENS	02 251 33 10	VTB.Secretary@gmail.com
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63	alex.peelaers@pandora.be
Webmaster	Eddy DE SUTTER	016 48 96 45	webmaster@vieillestiges.be
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef	Wilfried TERSAGO	011 68 98 78	bill.tersago@gmail.com

Autres membres du CA - Andere leden van de RvB

Danny CABOOTER	03 663 22 42	stampe@skynet.be
Wilfried DE BROUWER	016 62 05 63	airman@skynet.be
André DILLIEN	02 673 36 32 (+ Fax)	andre.dillien@gmail.com
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79	al.dumoulin@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX	02 343 93 77	jph5@skynet.be
Louis JEANGOUT	081 81 23 12	louis.jeangout@scarlet.be
Norbert NIELS	016 58 10 86 (+ Fax)	patricia.helios@telenet.be
Guido WUYTS	03 827 41 69	g.wuyts@skynet.be

Porte-étendard - Standaarddrager **Pierre VAN HECKE**



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

NIEUWS VAN DE VERENIGING

Décès - Overlijdens

Jean PIRSON (90 ans) le 08 Jun, Roland VERSELE (77) le 13 juin, Pierre HOUSIAUX (81) le 16 juin, Léon de VILLE de GOYET (88) le 19 Jul, Olivier DEFOUR (77) le 21 Jul, Georges LECOMTE (67) le 18 Aou et Sophie, épouse d'André DILLIEN, le 23 Aou.

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent à la famille des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen familie hun bliken van oprecht medeleven aan.

Alphonse DUMOULIN
Colonel Aviateur Hre
Administrateur de la Société Royale
« Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge »
64, rue des Trixhes
4020 Jupille-sur-Meuse
Téléphone ++32 (0)4. 362 63 79
Portable ++32(0)496/76 73 36
Courriel al.dumoulin@skynet.be

Le 28 août 2011

Chère Madame,

C'est avec tristesse que j'ai appris le récent décès de Georges. Nous avons fait connaissance il y a peu, voici trois ans environ, lorsque sur conseil du Général Michel Mandl, j'ai pris contact avec lui pour avoir des informations sur des aviateurs de la guerre 14-18. Il m'accueillit chaleureusement et j'ai découvert rapidement l'immensité de ses connaissances et de son érudition sur les faits et gestes des aviateurs de la Grande Guerre.

C'est ainsi que nous avons réalisés ensemble la notice biographique de Jules Jaumotte puis celle de Fernand Jacquet, deux très beaux documents historiques qui portent son nom et qui sont dorénavant classés dans le Mémorial de l'aviation belge géré par la Société Royale des Vieilles Tiges dont il était un membre respecté. Mon épouse et moi nous souvenons avec plaisir d'avoir eu Georges comme agréable voisin de table voici deux ans, lors du dîner et de la cérémonie de remise au Baron Jaumotte d'un tiré à part du Mémorial consacré à son illustre père.

C'est lorsque je suis allé lui rendre visite à Oudenaarde que Georges m'a confié la gravité du mal qui le touchait et le forçait à réduire sa charge de travail. C'est ainsi qu'il n'a pu cette année être avec nous à Grimbergen pour la sortie du Mémorial Fernand Jacquet, dont je lui ai fait cependant parvenir une copie. Je suis fier et très honoré d'avoir pu être compté parmi ses amis et d'avoir avec lui pu contribuer au devoir de mémoire qui lui tenait tant à cœur vis-à-vis des aviateurs du front de l'Yser.

Par cette lettre, je vous présente ainsi qu'à vos proches (notamment aux petits-enfants auxquels il vouait une grande affection) mes très sincères condoléances. Je vous assure de nos amicales pensées dans les moments pénibles que vous affrontez. Georges restera bien présent dans mes meilleurs souvenirs ; il tient une place éminente dans mes sentiments d'estime fraternelle.

Alphonse Dumoulin

Lettre d'Alphonse Dumoulin à Madame G. Lecomte.

Brief van Alphonse Dumoulin aan Mevrouw G. Lecomte.

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN

Jean-Marie LORANGE

Route de la Sauvenière 149, B-4900 Spa
GSM 0477 722 716 - E-mail jm.lorange@skynet.be

Admis **VT**

Parrains: Didier Sibille & Michel Mandl.

Jan VINGERHOETS

Planeetstraat 34 bus 3, B-2500 Lier
Tel 03 480 6101 - GSM 0476 331 883 -
E-mail jan.vingerhoets@gmail.com

Aanvaard **VT**

Peters: Wilfried Tersago & Danny Cabooter.

Jan EVENS

Schoolbergenstraat 91, B-3010 Leuven
GSM 0475 811 100 - E-mail jan.evens@skynet.be

Aanvaard **VT**

Peters: Jean Kamers & Danny Cabooter.

Eric VORMEZELE

Bondgenotenlei 3, B-2930 Brasschaat
Tel 03 663 2604 - E-mail e.vor@skynet.be

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Jacques Hemmerechts.

Guy LIESSE

Av. Jacques Brel 45 bte 2, B-1200 Bruxelles
Tel/Fax 02 767 1275 - E-mail guyliesse@skynet.be

Admis **VT**

Parrains: Guy Rasse et Dany Payeur.

Freddy BURNIAT

Rue Van der Wielen 8, B-4690 Glons
Tel 042 862 242 - GSM 0489 788 816 -
E-mail baf.fred@belgacom.net

Admis **VT**

Parrains: M. Mandl et W. De Brouwer.

Jean-Luc PIROTTE

Rue de la Station 60, B-6140 Fontaine-l'Évêque
Tel 071 907 749 - GSM 0488 726 016 -
E-mail station6140@gmail.com

Admis **VT**

Parrains: Didier Sibille et Jacques Lebeau.

Luc CLOETENS

Broekstraat 12, B-3150 Haacht
Fax 016 602 465 - GSM 0475 252 777 -
E-mail luc.cloetens@telenet.be

Aanvaard **VT**

Peters: D. Cabooter & Frans Declerck.

Rony DEVINCK

Heirbaan 94, B-1830 Machelen
Tel 02 252 2988 - GSM 0475 312 888 -
E-mail rony.devinck@gmail.com

Aanvaard **VT**

Peters: D. Cabooter & Walter Dierick.

Mario AELAERTS

Sweynbeerstraat 2, B-1982 Elewijt
Tel 015 620 373 - GSM 0477 408 730 -

E-mail mario.aelaerts@pandora.be

Aanvaard **VT**

Peters: D. Waelkens & Paul Aelaerts.

Jan FRANSEN

Breestraat 28A bus 7, B-3500 Hasselt
Tel/Fax 011 523 205 - E-mail jfransenbarbe@telenet.be

Aanvaard **VT**

Peters: D. Cabooter & Didier Sibille.

Eduard COPPENS

Wellingsstraat 114, B-9070 Destelbergen
Tel/Fax 09 252 5556 - GSM 0496 400 045 -

E-mail eduard.coppens@telenet.be

Aanvaard **VT**

Peters: D. Cabooter & Paul Aelaerts.

Luc VANDEBEECK

Justus Lipsiusstraat 48 / 0003, B-3000 Leuven
Tel/Fax 016 897 636 - GSM 0495 506 063 -

E-mail luc.vandebreeck@telenet.be

Aanvaard **VT**

Peters: J. Kamers & Bob Minnoye.

Willy VERGHOTE

Biegrachtstraat 3, B-3600 Genk
Tel 089 362 467 - GSM 0494 141 365 -

E-mail verghotewilly@hotmail.com

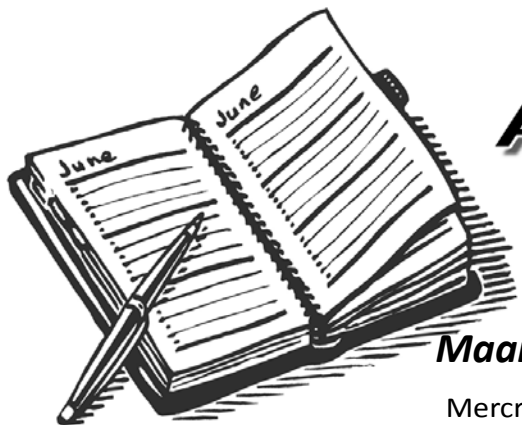
Aanvaard **VT**

Peters: Piet Claes & Georges Mathuvis.

Vous avez en main le dernier numéro de VTB Magazine pour 2011. J'espère que vous en apprécierez la lecture. Dernier numéro signifie aussi que nous approchons lentement mais sûrement de la fin de l'année et que donc, le moment est presque venu de penser à renouveler la cotisation pour l'an prochain. Les montants - en fonction de votre catégorie - n'ont pas changé et vous en trouverez le détail en page 2 du magazine. Merci de penser à exécuter votre virement dans les délais.

U hebt het laatste nummer van het VTB magazine voor 2011 in handen. Ik wens u veel leesgenot. "Laatste nummer" betekent ook dat wij stilaan maar zeker het einde van het jaar naderen en... het ogenblik is dus gekomen om uw bijdrage voor volgend jaar te hernieuwen. De bedragen, in functie van uw categorie lidmaatschap, zijn ongewijzigd en alle details bevinden zich op pagina 2 van dit magazine. Met dank om tijdig uw betaling uit te voeren.

VTB Srt



AGENDA

Réunions mensuelles à la Maison des Ailes

Maandelijkse bijeenkomsten in het Huis der Vleugels

Mercredi - woensdag 9/11, 14/12, 11/1, 8/2, 14/3, 11/4, 9/5, 13/6,...

Samedi - zaterdag 16/6 : banquet "75 Years VTB" banquet

Mardi 1 novembre - Pelouse d'honneur des Aviateurs

Dinsdag 1 november - Ereperk der Vliegeniers

Notre cérémonie annuelle à la Pelouse d'Honneur, début vers 11 h.

Onze jaarlijkse plechtigheid op het Ereperk, aanvang rond 11 u.



THE VTB LIBRARY

1. Les Vieilles Tiges disposent d'une petite bibliothèque contenant des livres, des Magazines VTB, des mémoriaux, magazines, journaux, dépliants, brochures, etc. à la disposition des membres.
2. Pour des raisons pratiques, la documentation disponible ne peut être emportée à domicile. Elle peut être consultée chaque 2e mercredi du mois à la salle de réunion des VTB, située au deuxième étage de la Maison des Ailes.
3. Veuillez prendre contact à l'avance avec **Jean-Pierre Herinckx**, notre bibliothécaire, au numéro de téléphone **02 343 9377**, sinon au numéro de portable **0474 079 009** ou par courriel à **jph5@skynet.be** ou encore en personne le jour de votre choix. Il se fera un plaisir de vous aider.
4. Notre bibliothécaire notera le nom des lecteurs, des oeuvres demandées et la date de remise dans le « carnet de prêts ».
5. Pouvons-nous vous demander de ne pas fumer dans la salle de lecture et de prendre soin de la documentation empruntée.



1. De Vieilles Tiges beschikken over een bescheiden bibliotheek met boeken, VTB Magazines, gedenkboeken, tijdschriften, kranten, folders, brochures, etc. die ter beschikking staan van onze leden.
2. Om praktische redenen mogen de leden de beschikbare documentatie niet meenemen naar huis, maar ze wel inkijken elke 2de woensdag van de maand in de vergaderzaal van de VTB, op de tweede verdieping in het Huis der Vleugels.
3. Neem contact op met onze bibliothecaris **Jean-Pierre Herinckx**, ofwel op voorhand op telefoonnummer **02 343 9377**, ofwel op gsm nummer **0474 079 009**, ofwel via zijn e-mailadres **jph5@skynet.be**, ofwel persoonlijk op de gewenste dag van inzage en hij zal u verder helpen.
4. Onze bibliothecaris zal de naam van de lezers, de gevraagde werken en het tijdstip van teruggave noteren in het "uitleenboek".
5. Mogen we vragen niet te roken in de leesruimte en zorg te dragen voor de ontleende documentatie.

IN MEMORIAM MISS DEVLEMINCK

Hommage à Madame Christiane Devleminck

C'est avec grande tristesse que nous avons appris au début du mois d'août, le décès de Madame « Miss » Christiane Devleminck. Elle était bien connue de tout le monde de l'aviation civile et tout spécialement des pilotes qui fréquentaient l'aérodrome de Grimbergen. Elle y avait créé son école d'aviation : Devleminck Air Services. Avec ses 55.000 heures, elle est sans aucun doute la pilote belge ayant le plus grand nombre d'heures de vol à son actif. Au niveau international, il ne doit pas y avoir énormément d'aviateurs ayant volé plus que la « Miss ».

Google nous apprend qu'il y aurait un pilote de ligne retraité aux États-Unis avec quelque 57.000 heures. Un autre aurait atteint les 60.000 heures. La « Miss » serait donc troisième au niveau mondial, mais toujours « numero uno » en Europe.

Christiane Devleminck était un personnage hors du commun. Le virus du vol l'a frappée après la guerre lors d'un séjour en montagne en Suisse. Elle a l'occasion d'y voir voler Geiger, le spécialiste des vols en montagne et des atterrissages sur glacier avec skis.

De retour en Belgique, elle veut apprendre à voler. Son père l'oblige toutefois à apprendre d'abord le métier de mécanicien sur avion. Elle sera sans doute pendant longtemps en Belgique la seule femme mécanicienne d'aviation. Par la suite, elle apprend à voler et obtient rapidement sa licence de pilote privé (PPL), puis de pilote professionnel (CPM). En 1950, elle s'établit à Grimbergen après avoir obtenu son brevet d'instructeur (Certified Flight Instructor) et y ouvre sa propre école d'aviation : Devleminck Air Services. Son premier avion est un Piper Cub : l'OO-DAS. En 1982, elle entreprend une traversée de l'Océan Atlantique à bord d'un avion monomoteur pour faire ses emplettes à New-York. Elle atteint sa destination après des escales en Écosse, en Islande, au Groenland et au Canada. Au cours de sa longue carrière d'instructeur, elle aurait formé plus de 10.000 pilotes. Comme mécanicien, la « Miss » a toujours voulu effectuer elle-même ses entretiens avion. Lorsque le ministre Sauwens décide de fermer l'aérodrome de Grimbergen en 1990, la Miss décide de poursuivre ses activités à l'aérodrome de Saint-Ghislain, près de Mons.

En 2001, le Ministre de la Défense de l'époque, André Flahaut, lui offre un très beau cadeau pour ses 80 ans : un vol en jet. Elle pourra ainsi effectuer toute une séance d'acro sur Fouga Magister. Adieu la « Miss », vous nous manquez déjà.

Herman De Wulf

Hulde aan Mevrouw Christiane Devleminck

Het is met groot verdriet dat we het overlijden van Mevrouw "Miss" Christiane Devleminck vernomen hebben. In de burgerluchtvaart was ze heel goed gekend, vooral bij wie op Grimbergen gevlogen heeft. Daar had zij haar vliegschool: Devleminck Air Services. Zij is met 55.000 uren allicht de pilote met het grootste aantal vlieguren in België; maar ook internationaal is dit zeker het vermelden waard.

Op Google vinden we dat er in Amerika een gepensioneerde lijnpiloot zou zijn met 57.000 uren. Ergens elders is er ook nog iemand met 60.000 uren. Dat zou "de miss" numero drie van de wereld maken maar nog altijd de "numero uno" in Europa.

Zij was een merkwaardige figuur. Zij kreeg de vliegbacil te pakken tijdens een verblijf in Zwitserland, waar zij Geiger aan het werk zag in de jaren na de tweede wereldoorlog. Geiger was toen de man die met een vliegtuig op ski's, hoog in de bergen op gletsjers landde.

Teruggekeerd in België wilde zij leren vliegen. Haar vader vond dat zij eerst voor mecaniciens moest studeren. Zij is toen hoogstwaarschijnlijk de enige vrouwelijke vliegtuigmecanicien in België geweest. Daarna leerde zij vliegen, behaalde haar Private Pilot Licence, de Commercial PL en vestigde zich in 1950 op Grimbergen als "CFI - Certified flight instructor" met haar eigen vliegschool Devleminck Air Services. Haar eerste vliegtuig was een Piper Cub: OO-DAS. In 1982 stak zij in een eenmotorig vliegtuig de Atlantische Oceaan over om in New York te gaan winkelen. Zij vloog via Schotland, IJsland, Groenland en Canada. Zij heeft naar het schijnt in haar leven 10.000 piloten opgeleid. Als mecanicien werkte zij aan haar eigen vliegtuigen. Toen minister Johan Sauwens in 1990 het vliegveld van Grimbergen sloot, verhuisde zij met haar vliegschool naar Saint-Ghislain, bij Bergen.

Zij was ook op Defensie gekend en minister Flahaut verraste haar in 2001 met een origineel verjaardagsgeschenk: een luchtdoop met een jettoestel. Zo heeft ze een "acrovlucht" op Fouga Magister kunnen meemaken. Vaarwel Miss... We missen je al.

Herman De Wulf



L'article est essentiellement basé sur le récit du Gén Maj Avi e.r. Wilfried De Brouwer dans son "Dagboek van een FAF piloot" qui est accessible sur le site VTB www.vieillestiges.be/nl/articles/3

Onderstaand artikel is voornamelijk gebaseerd op het relaas van generaal-majoor vlieger b.d. Wilfried De Brouwer in zijn "Dagboek van een FAF piloot" dat toegankelijk is op de VTB website www.vieillestiges.be/nl/articles

Baudouin de Changy



& the H210

Congo 1960, l'épopée de Baudouin Carpentier de Changy et le H 210.

La réunion annuelle des fameux biplans SV-4 au Stampe Fly In des 05 et 06 juin à Deurne fut l'occasion de présenter le North American Harvard dans sa toute nouvelle livrée... celle que portait l'appareil le 17 juillet 1960. Ce jour-là, le lieutenant Baudouin de Changy perdait tragiquement la vie au Congo lors d'une mission d'intimidation dans la région de Thysville.

Baudouin de Changy est né le 7 avril 1931 et a fait son entraînement de pilote, d'abord avec la 125ème et par la suite avec la 128ème promotion. La phase de vol a commencé à Gossoncourt le 9 février 1954 sur SV-4 et s'est poursuivie à Kamina au Congo Belge par l'entraînement avancé sur T-6 Harvard. La conversion sur avion de chasse



*Baudouin après sa conversion sur Hunter.
Baudouin na zijn conversie op Hunter.*

Kongo 1960, het epos van Baudouin Carpentier de Changy en de H 210.

De jaarlijkse Stampe Fly In op 05 en 06 juni in Deurne stond dit jaar niet enkel in het teken van de traditionele samenkomst van de fameuze SV-4 tweedekkers, maar ook van de voorstelling van de North American T-6 Harvard die geschilderd werd in de kleuren van de H 210. Dit was het vliegtuig waarmee Baudouin de Changy op 17 juli 1960 om het leven kwam tijdens een intimidatiezending in de omgeving van Thysstad in Kongo.

Baudouin is geboren op 7 april 1931 en volgde zijn opleiding tot piloot, eerst met de 125e en daarna met de 128e promotie. De vliegfase begon op 9 februari 1954 op SV-4 in Goetsenhoven en werd gevolgd door de gevorderde training op T-6 Harvard in Kamina, Belgisch Kongo. De conversie op jachtvliegtuig gebeurde op Meteor MK VII in Koksijde en op 2 juni 1955 ontving hij zijn vleugels van piloot bij de Belgische Luchtmacht.

Baudouin werd toegewezen aan het 7de smaldeel van de 7de (Dag) Jacht Wing in Chièvres die destijds was uitgerust met Meteor MK VIII. Eén jaar later deed hij zijn conversie op Hawker Hunter MK IV, het vliegtuig dat geleidelijk alle Meteors



Baudouin met zijn vleugels van piloot.

Baudouin avec ses ailes de pilote. (via JJ Mans)

*Une formation de T-6A dans le ciel africain.
Een formatie van T-6A in het Afrikaans luchtruim.
(W. De Brouwer)*



s'est effectuée à Coxyde sur Meteor MK VII. de Changy a reçu les ailes de pilote de la Force Aérienne le 2 juin 1955.

Sa première affectation en unité opérationnelle l'amène à la 7e Escadrille du 7e Wing de chasse de jour à Chièvres dotée de Meteor MK VIII. À peine un an plus tard, il effectue une conversion sur Hawker Hunter MK IV, l'avion qui remplace progressivement le Meteor dans les unités de chasse de jour.

Au mois de mai 1960, il se porte volontaire pour faire partie d'un des Flights d'Appui Feu (Fire Assistance Flights - FAF) qui viennent d'être créés au Congo Belge. En effet, après les émeutes à Léopoldville (Kinshasa) en 1959, la Force Aérienne a armé un certain nombre de Harvard avec quatre mitrailleuses, six roquettes et deux bombes de 50 kilos. Ces avions reçoivent l'appellation T-6A (T-6 Armed) et en attendant l'indépendance du 30 juin 1960, le commandement militaire belge a décidé de déployer trois flights d'appui feu respectivement à Kigali (Ruanda), Kindu (Maniema) et Kitona (Bas Congo). Le premier FAF est déployé à Kigali au début du mois de mai 1960, suivi d'un deuxième à Kindu. Un flight est composé de quatre avions T-6A, cinq pilotes et six mécaniciens.

Début juin, le capitaine D'Hert, le premier lieutenant de Changy et les premiers sergents Depypere, De Brouwer et Van Roy s'embarquent à Bruxelles dans un DC 4 à destination de Kamina. Après leur conversion sur T-6A, les cinq aviateurs sont envoyés à Kitona où ils arrivent le **23 juin 1960** avec leurs quatre T-6A, respectivement les H 23, H 35, H 202 et H 210.

Le **30 juin 1960**, le jour de l'indépendance, se passe sans incidents, malgré l'allocution agressive de Lumumba, le nouveau premier ministre et ministre de la défense. Cependant, à partir du **04 juillet** des troubles et mutineries sont signalées dans les garnisons militaires, d'abord à Léopoldville et par la suite à Thysville ((Mbanza-Ngungu).

La rébellion qui vise d'abord les officiers blancs va progressivement être dirigée contre les ex-coloniaux. Les femmes sont prises à partie et bientôt les premiers viols sont signalés. Ce virus se répandra très rapidement et les jours suivants toutes les femmes se sentent menacées sur le territoire congolais. Une évacuation massive de la majorité des Européens s'impose de plus en plus. C'est ainsi que la Force Navale est amenée à évacuer les Européens de Matadi sous la protection des T-6A stationnés à Kitona.

Le **11 juillet 1960**, D'Hert et Depypere patrouillent avec leur T-6A au-dessus de Matadi pendant que l'évacuation

in de jachtsmaldelen zou vervangen.

In mei 1960 meldde hij zich als vrijwilliger om deel uit te maken van één van de pas opgerichte vuursteunflights (Fire Assistance Flights - FAF) in het toenmalige Belgisch Kongo. Inderdaad, na de onlusten in Leopoldstad (Kinshasa) in 1959 had de Luchtmacht een aantal Harvards uitgerust met vier mitrailleurs, zes rockets en twee 50 kg General Purpose (GP) bommen. Deze bewapende Harvards werden geïdentificeerd als T-6A (T-6 Armed). In afwachting van de onafhankelijkheid op 30 juni 1960, had de Belgische legerleiding beslist om drie

vuursteunflights te ontplooiën; respectievelijk naar Kigali (Ruanda), Kindu (Maniema) en Kitona (Beneden Kongo). Begin mei 1960 werd de eerste FAF ontplooid naar Kigali, spoedig gevolgd door de tweede naar Kindu. Eén flight bestond uit vier T-6A, vijf piloten en een zestal mecaniciens.

Begin juni vertrokken kapitein D'Hert, eerste luitenant de Changy, de eerste sergeanten Depypere, De Brouwer en Van Roy vanuit Brussel met een DC 4 naar Kamina. Na hun conversie op T-6A werd dit vijftal overgeplaatst naar Kitona, waar zij op **23 juni 1960** aankwamen met hun vier T-6A, respectievelijk de H 23, H 35, H 202 en H 210.

Ondanks de agressieve toespraak van Lumumba, de kersverse eerste minister en minister van defensie, verliep **30 juni 1960**, de dag van de onafhankelijkheid, zonder incidenten. Echter, vanaf **04 juli** werden onlusten en muiterijen gemeld in de militaire garnizoenen, eerst in Leopoldstad, later in Thysstad (Mbanza-Ngungu).

Maar er was meer, de rebellie richtte zich niet enkel tegen hun blanke officieren maar ook tegen de ex-kolonialen.



*Des mécaniciens préparent l'armement du H 210.
Mecaniciens klaar om de H 210 te bewapenen.
(JP Decock)*

Vooral de vrouwen werden lastig gevallen en men maakte melding van de eerste verkrachtingen. Dit virus zou zich snel verspreiden en gedurende de daaropvolgende dagen en weken zou er geen enkele blanke vrouw nog veilig zijn op Kongolees grondgebied. De massale evacuatie van de meeste Europeanen drong zich meer en meer op. Zo werd de

est en cours. Après une heure et demie, ils sont remplacés par de Changy et De Brouwer. Ceux-ci commencent leur mission par la localisation des postes d'artillerie dans la ville. Par la suite, ils effectuent un survol de l'aérodrome situé sur un plateau au nord de Matadi, de l'autre côté du fleuve Congo. Lors de leur deuxième survol, ils sont surpris par une fusée, lancée à proximité directe d'un T-6A. L'appareil avait fait un atterrissage forcé sur le plateau qui menait à l'aérodrome. L'immatriculation (H 202) était bien visible et c'est à ce moment que les deux pilotes réalisent qu'un des avions de leurs prédécesseurs a été victime d'un



*Les canons de Matadi.
De kanonnen van Matadi.
(JP Sonck)*

accident. En effet, lors du dernier passage au-dessus de l'aérodrome, Guy Depypere, qui suivait son leader Jo D'Hert, a subitement été victime d'une panne de moteur. Pour s'en sortir, il ne lui restait que l'atterrissage forcé. Il n'a même pas eu le temps de prévenir son chef de patrouille.

Après une brève concertation entre de Changy et De Brouwer en vue d'aider leur collègue, De Brouwer essaye de contacter Jo D'Hert par radio. Celui-ci est sans doute encore sur la route du retour et pourra prévenir Kitona afin d'entamer les actions de sauvetage. Ceci semble la meilleure solution, les Harvards n'ayant pas de contact radio avec les bateaux de la Force Navale amarrés dans le port. Pour augmenter le rayon d'action de sa radio, De Brouwer grimpe en direction de Kitona. Après quelques minutes, il réussit à contacter Jo D'Hert et à l'informer de l'accident.

Pendant ce temps, Depypere qui souffre d'un terrible mal au dos à la suite de son violent atterrissage, parvient à gravir au travers d'une végétation dense le monticule qui le sépare de l'aérodrome. Baudouin le voit progresser et le survole en battant des ailes pour lui indiquer la direction à suivre. Quand Guy s'approche de la piste, Baudouin se pose et l'y attend au bout. Guy le voit mais n'a plus la force nécessaire pour rejoindre l'appareil. Baudouin roule jusqu'à lui afin de lui permettre de monter dans le cockpit arrière. Guy a beaucoup de peine à se hisser dans l'appareil. Dès qu'il est à bord, Baudouin remet les gaz et décolle en direction du fleuve Congo pour échapper dans la vallée aux éventuels tirs des mutins. Heureusement, ceux-ci n'ont pas osé sortir de l'aérogare, parce qu'ils ont sans doute remarqué que le deuxième Harvard est prêt à intervenir



Zeemacht geroepen om Europeanen te evacueren uit Matadi. Dit gebeurde onder bescherming van de T-6A's die opereerden vanuit Kitona.

Op **11 juli 1960** patrouillerden D'Hert en Depypere met hun T-6A boven Matadi, terwijl de evacuatie volop aan de gang was. Zij werden na anderhalf uur afgelost door de Changy en De Brouwer. Deze begonnen hun opdracht met de lokalisatie van de mitrailleursposten in de stad en maakten nadien een vlucht over het vliegveld dat gelegen was op een plateau ten noorden van Matadi, langs de overzijde van de Kongostroom. Groot was hun verbazing toen zij bij een tweede overvlucht een vuurpijl zagen, afgevuurd vanuit de onmiddellijke omgeving van een T-6A. Deze had een noodlanding uitgevoerd op de flank van de helling naar het vliegveld. De kenletters (H 202) waren duidelijk merkbaar en het was pas dan dat de twee piloten beseften dat er een ongeval was gebeurd met één van de Harvards van hun voorgangers. Inderdaad, bij hun laatste passage over het vliegveld

vloog Depypere achter D'Hert, toen hij plotseling motorproblemen had die hem geen andere keuze lieten dan



*Des Congolais triomphants auprès de l'épave du H 202.
Triomferende Congolezen bij het wrak van de H 202.
(JP Sonck)*

onmiddellijk een noodlanding uit te voeren. Hij had zelfs de tijd niet gehad om Jo D'Hert, zijn formatieleider, te verwittigen.

de Changy en De Brouwer overlegden welke mogelijke acties zij konden ondernemen en er werd beslist dat De Brouwer in eerste instantie Jo D'Hert zou trachten op de hoogte te brengen. Deze was op de terugweg en zou het nodige kunnen doen om Kitona te verwittigen zodat de reddingsacties konden starten. Dit leek de enige optie, aangezien de Harvards geen radiocontact hadden met de schepen van de Zeemacht die aangemeerd waren in de haven. Om de reikwijdte van zijn radio te vergroten, begon De Brouwer te klimmen in de richting van Kitona

*Baudouin dans un T-6A.
Baudouin in een T-6A.*



Le H 210 avec ses canons et roquettes.

*De H 210 in volle glorie met zijn kanonnen en raketten.
(Van Haute)*

à l'ouest de l'aérodrome.

Ce que Baudouin de Changy a réalisé ce jour-là est sans doute unique dans les annales de la Force Aérienne. Il a atterri au nez et à la barbe des mutins armés, au risque de sa propre vie afin de sauver celle de son collègue-pilote. Il n'existe qu'un seul mot pour qualifier un tel acte : héroïsme!

La deuxième phase de cette épopée se passe au nord de Thysville, à peine une semaine après les événements de Matadi.

Le **13 juillet**, les trois Harvard restants du FAF Kitona sont redéployés à Léopoldville en support du détachement belge qui doit reprendre l'aérodrome de N'djili. Cette opération est indispensable en vue de permettre l'évacuation des réfugiés européens dont le nombre ne cesse de croître. La reprise de l'aérodrome s'effectue sans problèmes et à partir de ce moment, les T-6A auront pour mission de patrouiller entre Thysville et Léo afin d'empêcher que les mutins de Thysville ne viennent renforcer leurs compagnons à Léo et perturber ainsi l'évacuation massive des réfugiés.



en na enige minuten slaagde hij erin de Jo D'Hert op de hoogte te brengen van het voorval.

Ondanks hevige rugpijnen, deed Depypere ondertussen al het mogelijke om zich een weg te banen door het hoog gewas van de heuvel in de richting van het vliegveld. Baudouin kon hem volgen vanuit de lucht en toonde hem de aangewezen route door de vleugels te waggelen in de juiste richting. Toen Guy in de omgeving van de startbaan kwam, besliste Baudouin te landen en hem op te wachten op het einde van de startbaan. Guy had echter de kracht niet meer om tot daar te lopen, maar toen Baudouin hem langs de kant opmerkte, taxiede hij in zijn richting om hem toe te laten in de achterste stuurhut te kruipen. Dit gebeurde met veel moeite en pijn en toen Guy goed en wel aan boord was, steeg Baudouin op richting Kongostroom om beveiliging te zoeken in de vallei. Dit alles gebeurde onder de ogen van de muiters die geen actie durfden te ondernemen, mede doordat zij de tweede T-6A nog opmerkten die zich op grotere hoogte ten Westen van de startbaan bevond,

Wat Baudouin hier gedaan heeft, is wellicht enig in de annalen van de Luchtmacht. Hij is geland onder het oog van bewapende muiters, op risico van zijn eigen leven, om dit van een collega-piloot te redden. Hiervoor bestaat maar één woord: heldhaftig!



Les T-6A du FAF Kitona sur le tarmac de N'djili après leur arrivée le 13 juillet.

*De T-6A van de FAF Kitona op de tarmac in N'djili na hun aankomst op 13 juli.
(J.de Smet via A. Van Haute)*

De tweede fase van dit epos zou zich voordoen ten noorden van Thysstad, minder dan een week na het evenement in Matadi.

Op **13 juli** vertrokken de drie overblijvende Harvards van de FAF Kitona naar Leopoldstad, om het Belgisch detachement in Léo te helpen het vliegveld N'djili te heroveren. Dit bleek nodig voor het organiseren van de evacuatie van de Europese vluchtelingen die enorme proporties aannam. De operatie, om het vliegveld in handen te nemen, verliep zeer vlot en vanaf die dag kregen de T-6A's opdracht om te patrouilleren tussen Thysstad en Léo om te beletten dat de muiters van Thysstad hun kompanen in Leopoldstad zouden vervoegen en aldus de massale evacuatie afremmen. Op **16 juli** werd de FAF Kitona versterkt met de vier Harvards van de FAF Kindu en met vier Fouga Magisters vanuit Kamina.

Briefing sur le tarmac à N'djili, de gauche à droite : Capt Siau, Maj Bouzin, Capt D'Hert (de dos), Off FT, Lt de Changy, 1 Sgt Van Roy?

*Briefing op de tarmac in N'djili, vlnr: Kapt Siau, Maj Bouzin, Kapt D'Hert (rug), Offr LM, Lt de Changy, 1 Sgt Van Roy.
(J. De Smet via A. Van Haute)*



*Les T-6A à Léo, appuyés par des Fouga's en arrière plan.
De T-6A in Leo versterkt door Fouga's op de achtergrond.
(F. Swietek)*

Op **17 juli** had het commando de evacuatie gepland van een aantal Europeanen uit Lukala, een stadje op ongeveer 200 Km ten zuidwesten van Leo en 30 km ten westen van Thysstad. De evacuatie zou uitgevoerd worden met een Avimil helikopter, bestuurd door Kevyn de Merendree. Hij was vergezeld van André Rijckmans, gewestbeheerder, die vertrouwd was met de omgeving. De helikopter werd begeleid door een T-6A, bestuurd door Baudouin. In vlucht kreeg hij echter de opdracht van Rijckmans om zich niet te tonen boven de landingsplaats van de helikopter, dit om de muiters niet uit te dagen. Dit gaf hem de gelegenheid om een

Le **16 juillet**, le FAF Kitona est renforcé par quatre Harvard du FAF Kindu et par quatre Fouga Magister en provenance de Kamina.

Le **17 juillet**, le commandement décide l'évacuation d'un certain nombre d'Européens de Lukala, une petite ville située à environ 200 Km au sud-ouest de Léo et à 30 km à l'ouest de Thysville. L'évacuation s'effectue par un hélicoptère Avimil, piloté par Emmanuel Kervyn de Merendree. Il est accompagné par André Ryckmans, l'administrateur territorial, qui connaît bien la région. L'hélicoptère est escorté par un T-6A piloté par Baudouin de Changy. En vol, ce dernier reçoit comme instructions de Rijckmans de ne pas se montrer au-dessus du lieu d'atterrissage de l'hélicoptère afin de ne pas provoquer les mutins. de Changy en profite pour faire un petit détour par Inkisi. En effet, le jour avant, il a remarqué que les ponts au-dessus de la rivière étaient « défendus » par des postes de mitrailleuses tirant sur tout ce qui bouge. Nous ne savons pas exactement ce qui a pu se passer, mais il est probable que Baudouin ait essayé d'éliminer ces postes. Il aura sans doute été touché au cours de son attaque et aura été contraint à l'atterrissage forcé.

Selon le témoignage d'un missionnaire qui était sur place, Baudouin était encore vivant après l'atterrissage, mais les militaires l'ont descendu quand il a essayé de quitter le cockpit. Sa dépouille a été jetée dans la rivière Inkisi, en proie aux crocodiles.

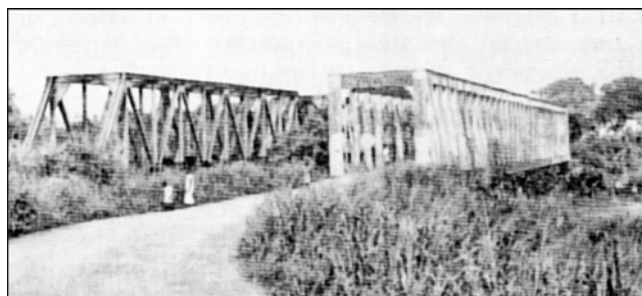
Malheureusement, les occupants de l'hélicoptère ne sortiront pas non plus vivant de l'opération de sauvetage. Après l'atterrissage dans la cour d'une cimenterie, Kervyn et Rijckmans ont été faits prisonniers. Ils ont été amenés à Thysville pour interrogatoire et assassinés sans aucune autre forme de procès. Leur hélicoptère a été camouflé dans un hangar de sorte que De Brouwer, parti à leur recherche en T-6A, ne puisse le localiser.

Ce fut la fin dramatique de la vie de trois personnes qui ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour évacuer leurs compatriotes d'une situation périlleuse, au prix de leur vie. Cela a profondément marqué les membres restants du FAF Kitona. En moins d'une semaine, ils avaient perdu la moitié de leur flotte de T-6A et un de leurs collègues avait été assassiné d'une façon horrible.

En 1962, Danny Cabooter est contrôleur de trafic aérien à Usumbura. Il prend connaissance de l'épopée de

ommetje te maken via Inkisi. Inderdaad, daags voordien had hij opgemerkt dat de bruggen over de rivier Inkisi "beveiligd" werden door mitrailleurposten, die vuurden op alles wat bewoog. We weten niet precies wat er gebeurd is, maar wellicht heeft hij getracht deze uit te schakelen en werd hij geraakt bij zijn aanval zodat hij een noodlanding moest uitvoeren.

Volgens de getuigenis van een plaatselijke missionaris was hij nog in leven na de noodlanding maar werd hij afgemaakt door militairen toen hij trachtte uit de cockpit te klimmen. Zijn lichaam werd in de Inkisi rivier geworpen ten prooi aan de krokodillen.



*Le pont au-dessus de la rivière Inkisi où de Changy a été descendu.
De brug over de Inkisi rivier waar de Changy werd neergehaald.
(JP Sonck)*

Spijtig genoeg kwam de helikopterbemanning ook niet heelhuids uit de reddingsoperatie. Bij de landing op de binnenplaats van een cementfabriek werden de twee inzittenden (de Merendree en Rijckmans) overmeesterd en gevangen genomen. Zij werden naar Thysstad gebracht voor ondervraging en zonder enige vorm van proces afgemaakt. Hun helikopter werd in een loods van de fabriek getrokken, zodanig dat de T-6A, bestuurd door De Brouwer, die later een opsporingsopdracht uitvoerde, hem niet kon lokaliseren.

Aldus kwam een dramatisch einde aan het leven van drie personen, die al het mogelijke hebben gedaan om hun landgenoten te evacueren uit een aartsgevaarlijke situatie. Zij hebben het met hun eigen leven moeten bekopen. Dit liet diepe sporen na bij de overige leden van de FAF Kitona. In minder dan één week was hun T-6A vloot gehalveerd en werd één van hun teamgenoten op een afschuwelijke wijze omgebracht.



*Le H 210 dans sa livrée sud-africaine.
De H 210 in zijn Zuid- Afrikaanse kleuren.
(D. Cabooter)*

Baudouin de Changy. Cela le marque lui aussi. En 1994, Danny est impliqué dans l'achat d'un Harvard d'origine sud-africaine. L'avion a été utilisé par la South African Air Force et portait le numéro 7727. Il a d'abord été acheté par Seaview Aerobatics de Port Elisabeth et par la suite, il a été revendu à Seaview Princess Inc et transporté en container à Anvers en 1994. L'assemblage a été réalisé par la compagnie A&P Engineer Amma Miller et l'avion a fait son premier vol à Anvers le 29 novembre 1994.

Danny a voulu commémorer l'action héroïque de Baudouin et il a fait repeindre l'avion dans la livrée de l'époque. Il a pu compter sur l'aide bienveillante du Commandement des Opérations aériennes (Comopsair) et de la firme Lippens. Le H 210 vole à nouveau. Nous n'oublierons jamais Baudouin de Changy.

Traduit par Emem

Toen Danny Cabooter in 1962 in Usumbura was tewerkgesteld als luchtverkeersleider, hoorde hij het verhaal van Baudouin de Changy en dit was hem sindsdien bijgebleven. In 1994 werd hij betrokken bij de aankoop van een Harvard van Zuid-Afrikaanse herkomst. Het vliegtuig kwam van de South African Air Force en had het nummer 7727. Het werd eerst aangekocht door Seaview Aerobatics uit Port Elisabeth en daarna doorverkocht aan Seaview Princess Inc. In 1994 werd het per container naar Antwerpen gebracht. A&P Engineer Amma Miller assembleerde het vliegtuig en het maakte zijn eerste vlucht in Antwerpen op 29 november 1994.



*La plaque commémorative à Lasne.
De herinneringsplaat in Lasne.*

Toen kwam Danny op het idee om de heldhaftige daad van Baudouin terug in de openbaarheid te brengen. Hij heeft niet geaarzeld om het vliegtuig te laten herschilderen in dezelfde kleuren als deze van het vliegtuig waarin Baudouin vloog. Hij kreeg hiervoor de welwillende medewerking van het Commando Luchtoperaties (Comopsair) en de firma Lippens. De H 210 is terug in vlucht. We zullen Baudouin nooit vergeten.

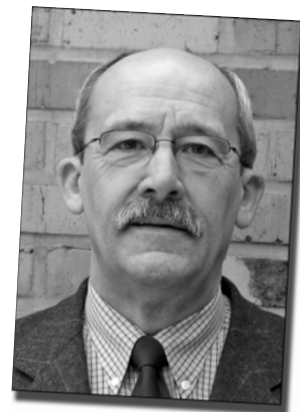
Wilfried De Brouwer & Danny Cabooter

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES

S.A.B.C.A.

www.sabca.com

YOUR FRIENDLY WEBMASTER SAYS...



Le 1 octobre 2011, notre site internet soufflait sa première bougie; il est donc peut-être intéressant de passer en revue les données statistiques disponibles. Le lecteur constatera que l'analyse d'un site internet livre des chiffres surprenants mais non moins intéressants...

Au cours de cette première année d'existence, notre site a reçu 15.000 visiteurs de 98 pays différents; parmi eux, 4.659 (30,93%) sont revenus et 10.405 (69,07%) étaient nouveaux. Jusqu'à présent, le top 10 des pays est le suivant: Belgique (avec 9.650 visiteurs), France (3.042), Pays-Bas (449), U.S.A. (270), Grande-Bretagne (178), Canada (168), Allemagne (145), Suisse (129), Algérie (99) et Maroc (87). La langue de notre site n'est pas vraiment un obstacle pour des visiteurs d'autres pays comme le Mexique, Bahreïn, Croatie, Roumanie, Pologne, Tchéquie, Malte, Oman, Israël, Uruguay ou Norvège. En Belgique, le gros des visiteurs vient de Bruxelles (1.928), Liège (851), Saint Josse Ten Node (245), Angleur (244) et Berchem (218).

Google hérite de la plus grosse part du gâteau en tant que « trafic source » et les mots-clés ou de recherche les plus utilisés sont: « vieilles tiges de Belgique », « les vieilles tiges » et « vieilles tiges »; mais de nombreux internautes arrivent aussi via « danny cabooter », « raymond lallemant », « bollekens francis » et « sv4 »!

Quelque 61,36% des visiteurs sont arrivés via un moteur de recherche; 20,62% via un autre site et directement pour 18,02% (en d'autres mots, l'internaute a utilisé l'URL de notre site). Les visiteurs ont utilisé les navigateurs suivants: Internet Explorer (62,27%), Firefox (22,45%), Chrome (8,01%), Safari (5,80%) et Opera (1,19%). Ils ont visité au total 73.506 pages et sont restés en moyenne 3'09" sur notre site; à côté de cela, Windows, avec ses 91,10%, a été le système d'exploitation le plus populaire, suivi par Mac (7,03%) et Linux (0,98%).

Le top 2 des fournisseurs d'accès affiche "ADSL Go Plus" (soit 5.138 visiteurs) et "Telenet operaties NV" (1.830). Il y a eu deux journées record: le 2 août 2010 avec 206 visiteurs (lors du lancement du site) et le jeudi 21 avril 2011 avec 208 visiteurs

Op 01 augustus 2011 mocht onze website 1 verjaardagskaars uitblazen; wellicht is het interessant om eens een kort overzicht van de beschikbare statistische gegevens te presenteren. De lezer zal vaststellen dat een website-analyse heel wat verrassende en ook nuttige cijfers oplevert...

In dit eerste "levensjaar" mochten wij uit 98 verschillende landen 15.000 bezoekers verwelkomen, van wie er 4.659 (30,93%) terugkerende en 10.405 (69,07%) nieuwe bezoekers waren. De top tien landen tot nu toe zijn: België (met 9.650 bezoekers), Frankrijk (3.042), Nederland (449), Verenigde Staten (270), Verenigd Koninkrijk (178), Canada (168), Duitsland (145), Zwitserland (129), Algerije (99) en Marokko (87). De taal van onze website is echter geen hinderpaal voor bezoekers uit andere landen zoals: Mexico, Bahrein, Kroatië, Roemenië, Polen, Tsjechië, Malta, Oman, Israël, Uruguay of Noorwegen. In België komen de meeste bezoekers uit Brussel (1928), Luik (851), Sint Joost Ten Node (245), Angleur (244) en Berchem (218).

Google spant de kroon als "trafic source" en de meest gebruikte "keywords" of "zoekwoorden" zijn: "vieilles tiges de belgique",

"les vieilles tiges" en "vieilles tiges"; maar ook via "danny cabooter", "raymond lallemant", "bollekens francis" en "sv4" komen heel wat surfers op onze site terecht!

Zowat 61,36% bezoeken kwam via een search engine; 20,62% kwam uiteindelijk bij ons terecht via een andere site en 18,02% was directe trafiek (m.a.w. de bezoeker gebruikte meteen de juiste naam van onze website). Onze bezoekers gebruikten volgende browsers: Internet Explorer (62,27%), Firefox (22,45%), Chrome (8,01%), Safari (5,80%) en Opera (1,19%). Samen bezochten ze 73.506 pagina's en ze

bleven gemiddeld 3'09" op onze site; daarbij was Windows met 91,10% het populairste "operating system", gevolgd door Mac (7,03%) en Linux (0,98%).

De top 2 "service providers" zijn "ADSL Go Plus" (goed voor



(peu après le banquet annuel, lorsque pas mal de membres ont voulu voir les photos de cet événement populaire). Nous accueillons encore en moyenne une quarantaine de visiteurs par jour.

Le « bounce rate » sur notre site est de 49,24%. Un « bounce » est un visiteur qui quitte déjà le site après la première page ; il ne clique pas plus loin pour d'autres informations intéressantes sur le même site. Si on divise le nombre de « bounces » par le nombre total de visiteurs, on obtient alors le « bounce rate ». Il est intéressant de savoir s'il y a beaucoup de nouveaux visiteurs ou s'il y a un groupe fixe de lecteurs car s'ils reviennent régulièrement, ils se limitent à regarder la page d'accueil pour les informations les plus récentes puisqu'ils ont déjà vu le reste. Cela a pour conséquence un bounce rate plus élevé d'après les statistiques, mais pas vraiment de quoi se faire du souci.

En résumé, nous pouvons constater sans hésitation que notre site est en effet clairement attrayant pour un public « air-minded » en général et pour nos membres en particulier... Et ceci était quand-même le but recherché lorsque le conseil d'administration a décidé de lancer un nouveau site.

Traduit par D. Waelkens

5.138 bezoekers) en "Telenet operaties NV" (1.830). Er waren 2 topdagen: 02 augustus 2010 met 206 bezoekers (bij het lanceren van de site) en donderdag 21 april 2011 met 208 bezoekers (kort na het jaarlijks banket, wanneer heel wat leden de foto's van dit populair evenement willen bekijken). Gemiddeld halen we nu nog steeds zo'n 40 bezoekers per dag. De "bounce rate" op onze site is 49,24%. Een bounce is een bezoeker die na 1 pagina de site alweer verlaat; er wordt dus niet doorgelinkt naar andere interessante informatie op dezelfde site. Deel je nu het aantal bounces door het totaal aantal bezoekers, dan heb je de bounce rate. Het is belangrijk te weten of er veel nieuwe bezoekers zijn of dat er een vaste groep lezers is; want als je regelmatig terugkerende bezoekers hebt, dan kijken ze wellicht alleen op de ingangspagina naar de nieuwste informatie en hebben ze de rest al gezien. Het gevolg is een hogere bounce rate volgens de statistieken, maar niet echt iets om al te ongerust over te zijn.

Samengevat mogen we zonder schroom stellen dat onze site inderdaad duidelijk aantrekkelijk is voor een luchtvaartminnend publiek in 't algemeen en voor onze leden in het bijzonder... en dat was uiteindelijk toch de bedoeling toen het bestuur besliste om een vernieuwde site te lanceren.

Eddy De Sutter



AVIATION AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 00161 (AR 4/7/1979 - MB 14/7/1979)



Histoire des techniques aéronautiques en Belgique Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

Partie VI : Les aéronefs à voilures tournantes (suite)

Après les programmes militaires de mise en œuvre d'hélicoptères décrits dans les chapitres 4A et 4B, le présent chapitre aborde des programmes civils d'Etat.

Chapitre 5 : Les programmes civils d'État

La Sabena est la première compagnie européenne à lancer un circuit de transport postal par hélicoptère et la première au monde à ouvrir un réseau international de transport régulier de passagers.

Pour son rééquipement en hélicoptères, la Gendarmerie a porté son choix sur des appareils de conception technique non conventionnelle et dotés d'un équipement de mission particulièrement performant.

Un circuit postal par hélicoptère

C'est en 1950 que le Directeur des exploitations de la Sabena, Anselme Vernieuwe, en collaboration avec le Directeur Général des Postes, met au point le projet d'un circuit postal par hélicoptère.



Deel VI : De luchtschepen met draaiende vleugels (vervolg)

Na de beschrijving van de inzet van militaire helikopters in de hoofdstukken 4A en 4B, behandelt hoofdstuk 5 de burgerlijke staatsprogramma's.

Hoofdstuk 5: De burgerlijke staatsprogramma's

Sabena is de eerste Europese maatschappij die een circuit voor posttransport per helikopter opricht en de eerste ter wereld om een vast internationaal netwerk voor passagiersvervoer te openen.

Voor de vernieuwing van haar helikopters heeft de Rijkswacht gekozen voor toestellen met een niet conventioneel technisch concept, voorzien van een zeer doeltreffende, opdrachtgerichte uitrusting.

Een postcircuit met helikopter

We schrijven 1950, wanneer Anselme Vernieuwe, exploitatiedirecteur van Sabena, in samenwerking met de Directeur van de Post een ontwerp van een postcircuit per helikopter uitwerkt.

De keuze valt op de lichte eenmotorige helikopter Bell 47 D/1, eerste helikopter ter wereld waaraan de FAA (Luchtvaartadministratie van de Verenigde Staten) een "Bewijs van luchtwaardigheid" heeft toegekend. Dit toestel met een twebladige gebalanceerde rotor, uitgerust met een luchtgekoelde zescilinder Lycoming motor van 200 PK, kan 200 kg aan postzakken vervoeren in twee laterale containers, symmetrisch bevestigd ter hoogte van de achterkant van de cabine. De vluchtautonomie met een comfortabele veiligheidsmarge bedraagt twee uren.

À gauche sur la photo, Gérard Trémerie et Armand Vervoort, deux pilotes de la Sabena à l'entraînement sur hélicoptère Bell 47 aux États-Unis en 1950. (Archives Armand Vervoort).

Links op de foto, Gérard Trémerie en Armand Vervoort, twee piloten van Sabena in opleiding op helikopter Bell 47 in de Verenigde Staten in 1950. (Archieven Armand Vervoort).

Le choix se porte sur l'hélicoptère léger monomoteur Bell 47 D/1, premier hélicoptère au monde auquel la FAA (l'Administration de l'Aéronautique des États-Unis) a octroyé un certificat de navigabilité civil. Cet appareil à rotor bipale en balancier, équipé d'un moteur six cylindres Lycoming de 200 CV refroidi par air, peut transporter 200 kg de sacs postaux dans deux conteneurs latéraux fixés symétriquement à hauteur de l'arrière de la cabine. L'autonomie de vol est de deux heures, avec une marge confortable.

Deux jeunes pilotes d'avion, Gérard Trémerie et Armand Vervoort, sont envoyés en juin 1950 à la Bell Aircraft Corporation de Buffalo où ils suivent pendant un mois le cours de pilotage du Bell 47 D/1 et reçoivent le brevet américain de pilote commercial sur ce type d'hélicoptère. Simultanément, l'ingénieur Paul Robin et le chef-technicien Édouard Niven suivent la formation de technicien et sont ainsi officiellement habilités sur ce type d'appareil. Ils ont été précédés chez Bell par Anselme Vernieuwe ; il y a obtenu le brevet hélicoptère américain que la Belgique enregistre sous le numéro 1. Deux Bell 47 D/1 sont livrés à la Sabena en juillet 1950 ; un troisième hélicoptère du même type sera mis en service à partir de juillet 1953.

Dès l'été 1950, le circuit postal régulier est ouvert. C'est une première européenne. Et c'est une réalisation d'envergure ! Il s'agit, d'une part, de mettre en œuvre un véhicule aérien d'un genre révolutionnaire dont les exigences opérationnelles, le comportement et la fiabilité ne sont pas encore bien connus. Il faut d'autre part, dans un délai très court, mettre sur pied les moyens techniques et logistiques, créer et sécuriser une dizaine d'hélicoptères sur le circuit postal, former et entraîner une équipe de pilotes et de techniciens mais aussi informer et instruire les personnels des services postaux qui, à chaque escale, déposeront les sacs dans les coffres latéraux de l'hélicoptère. Il faut enfin (ce n'est pas la tâche la plus simple) rédiger et faire approuver par l'Administration de l'Aéronautique et par la Régie des Voies Aériennes les règlements relatifs à l'emploi commercial d'hélicoptères dans l'espace aérien de Belgique et sur des héliports urbains et de campagne.

Le démarrage a lieu le 21 août 1950. D'une longueur de



Armand Vervoort aux commandes du premier Bell 47D/1 livré en juillet 1950. (Archives Armand Vervoort).

Armand Vervoort aan de sturen van de eerste Bell 47D/1, geleverd in juli 1950. (Archieven Armand Vervoort)

Twee jonge vliegtuigpiloten, Gérard Trémerie en Armand Vervoort, worden in juni 1950 naar Bell Aircraft Corporation in Buffalo gestuurd, waar ze gedurende een maand de conversie cursus op de Bell 47 D/1 volgen. Zij bekomen het Amerikaans brevet van commercieel piloot op dit type helikopter. Tegelijkertijd volgen de ingenieur Paul Robin en de hoofdtechnicus Édouard Niven de vorming van technicus, en worden aldus officieel gekwalificeerd op dit type toestel. Zij werden bij Bell voorafgegaan door Anselme Vernieuwe; hij heeft er het Amerikaans helikopterbrevet behaald, dat in België geregistreerd wordt onder het nummer 1.

Twee Bell 47 D/1 worden in juli 1950 geleverd aan Sabena; een derde helikopter van hetzelfde type zal vanaf juli 1953 in dienst genomen worden.

Vanaf de zomer 1950 wordt het postdienstcircuit met vaste uurregeling geopend. Het is een Europese primeur. Een verwezenlijking van formaat! Het betreft, in de eerste plaats, de tewerkstelling van een revolutionair luchtvaartuig, waarvan de operationele vereisten, het gedrag en de betrouwbaarheid nog niet goed gekend zijn. Hiervoor moet men op zeer korte termijn de technische en logistieke middelen op punt stellen, alsook een tiental helilandingsplaatsen op het postcircuit inrichten en beveiligen. Bovendien moeten niet enkel een ploeg piloten en mecaniciens, maar ook het personeel van de postdiensten gevormd en opgeleid worden. Dit laatste is belast met het laden van de zakken in de zijdelingse koffers van de helikopters, en dat op iedere landingsplaats. Tenslotte moet men (en dit is niet eenvoudig) de reglementen betreffende



Le 21 août 1950, à Bruxelles Porte de Ninove, il y a foule pour assister au départ du premier vol postal. Des agents de La Poste chargent les sacs de courrier dans les conteneurs latéraux de l'hélicoptère. (Archives Armand Vervoort).

Op 21 augustus 1950 woont aan de Ninoofse Poort in Brussel een massa kijklustigen het vertrek van de eerste postvlucht bij. Agenten van de Postdienst laden de postzakken in de laterale containers van de helikopter. (Archieven Armand Vervoort).

het commercieel gebruik van helikopters in het Belgisch luchtruim en op helihavens opstellen en laten goedkeuren door de Administratie van de Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen.

De dienst start op 21 augustus 1950. Het postcircuit, met

438 kilomètres couverts en 4 heures 50 minutes environ, le circuit postal est jalonné de petites hélistructures ; elles sont établies à la Porte de Ninove à Bruxelles, à Libramont, à Liège, à Tongres, à Hasselt, à Beringen, à Turnhout, à Herentals et à Anvers. Chaque halte est un rendez-vous soigneusement minuté avec les agents de la Poste et leurs sacs de courrier. Le rotor de l'hélicoptère n'est pas arrêté pendant ces brèves opérations, sauf à Libramont et à Hasselt où un appoint de carburant est prévu.



Le Bell 47D/1 piloté par Armand Vervoort s'envole pour effectuer le premier circuit postal officiel (Archive Jean-Pierre Decock).

De Bell 47D/1 bestuurd door Armand Vervoort vertrekt om het eerste officiële postcircuit uit te voeren (Archief Jean-Pierre Decock).

Le but de la Poste est d'accélérer l'acheminement du courrier recueilli le matin dans les petites villes ardennaises et campinoises. Il s'agit, d'une part, de le faire distribuer le jour même par les facteurs qui assurent la deuxième distribution en fin de journée, notamment à Liège, Anvers et Bruxelles où cette tournée tardive est assurée ; et d'autre part, de réaliser l'interconnexion rapide avec le courrier aérien international confié aux avions de la Sabena, ce qui implique le respect d'un horaire très précis. Un retard de trente minutes au départ ou en cours de vol entraîne l'annulation du circuit. Sept pour cent des annulations sont imputables à une très mauvaise météo : les minima en vigueur sont une visibilité horizontale d'au moins 800 mètres et une hauteur du plafond nuageux d'au moins 60 mètres au-dessus du sol.

En dépit des aléas de la météo et d'une certaine fragilité des appareils à voilures tournantes dont la technique est encore balbutiante, cette course contre la montre quotidienne affiche, pour les trois premières années d'exploitation, un bilan satisfaisant : 92 % de régularité dans l'acheminement de 160 tonnes de courriers, soit plus de seize millions de lettres.

Des milliers de Hollandais se trouvent isolés par le raz-de-marée qui frappe les côtes des Pays-Bas le 1er février 1953.

Duizenden Nederlanders bevinden zich geïsoleerd door de vloedgolf die de kusten van Nederland treft op 1 februari 1953.

een lengte van 438 kilometers, wordt aangelegd in ongeveer 4 uur 50 minuten. Het circuit bestaat uit kleine helilandingsplaatsen; aan de Ninooftse Poort in Brussel, in Libramont, Luik, Tongeren, Hasselt, Beringen, Turnhout, Herentals en in Antwerpen. Aan elke halte is een nauwkeurig getimede rendez-vous met de agenten van de Post. De rotor van de helikopter wordt niet stilgelegd, behalve in Libramont en Hasselt, waar brandstof wordt bijgetankt.

De bedoeling is de verdeling te versnellen van de post die 's morgens ontvangen wordt in de kleine Ardeense en Kempense stadjes. Het komt er op neer om enerzijds die post op dezelfde dag te laten verdelen door de brievenbestellers op de plaatsen waar een tweede bestelling bestaat, namelijk in Luik, Antwerpen en Brussel; anderzijds wil men een snelle koppeling verwezenlijken met de internationale luchtpost die toevertrouwd is aan Sabena. Hiervoor moet het uurrooster zeer nauwkeurig gerespecteerd worden. Een vertraging van dertig minuten heeft de annulering van het circuit tot gevolg. Zeven procent van de annuleringen zijn te wijten aan zeer slechte weersomstandigheden: de geldende minima zijn een horizontale zichtbaarheid van 800 meter en een plafond van 60 meter.

Ondanks de wispelturigheid van het weer en de kwetsbaarheid van helikopters, waarvan de techniek nog in zijn kinderschoenen staat, is tijdens de eerste drie exploitatiejaren de balans van deze dagelijkse koers tegen de tijd toch bevredigend. De stiptheid bij het afhandelen van 160 ton briefwisseling, bestaande uit meer dan zestien miljoen brieven, bedraagt 92%.

Dit initiatief van Sabena en de Post introduceert in België een nieuwe vorm van luchtactiviteit tijdens de pionierstijd van de wentelwieken. Het goede verloop laat toe te veronderstellen dat het experiment later kan uitgebreid worden tot het geregeld transport van passagiers; dit op voorwaarde dat de helikopters meer betrouwbaar worden en over een beter prestatievermogen beschikken .

Bovendien, en dit buiten het operationeel kader van de Sabena posthelikopters, zullen andere uitzonderlijke eigenschappen aan het licht komen; namelijk de geschiktheid om succesvol tussen te komen bij reddingsoperaties van personen in levensgevaar.

Inderdaad, op 1 februari 1953 beukt een vloedgolf op de



L'initiative pionnière de la Sabena et de la Poste introduit en Belgique une nouvelle forme d'activité aérienne à l'époque même des débuts de la giraviation dans le monde. Son bon déroulement permet de penser qu'avec des hélicoptères offrant des performances améliorées et une fiabilité satisfaisante, l'expérience pourra être étendue ultérieurement au transport régulier de passagers.

D'autre part, hors du cadre opérationnel défini par la Sabena pour ses hélicoptères postaux, des événements tragiques vont mettre en évidence une autre capacité exceptionnelle du giravion : son aptitude à intervenir avec succès dans les opérations de sauvetage de personnes dont la vie est en danger.

En effet, le 1er février 1953, un raz-de-marée déferle sur les côtes des Pays-Bas et ouvre des brèches dans les digues de Zeeland, West Brabant et Zuid-Holland. Des milliers de personnes sont isolées et mises en danger par les inondations catastrophiques couvrant plus de 100.000 hectares. La Sabena dépêche rapidement sur place un premier Bell 47 piloté par Gérard Trémerie qui, à partir de l'aérodrome de Woensdrecht, se met à la disposition des services de secours hollandais ; il va, dans les zones inondées de Zélande, repérer et porter secours aux habitants coupés du monde. Deux autres Bell 47 de la Sabena, pilotés par Armand Vervoort et Alphonse Dhont, sont mis en service sur la même zone, contribuant activement aux opérations de recherche et de sauvetage coordonnées par les autorités hollandaises. Les hélicoptères de plusieurs nations mis à la disposition des Pays-Bas auront permis de porter secours à un millier de personnes en danger. Le Bell 47 piloté par Vervoort fut provisoirement rappelé en Belgique et dépêché le 4 février 1953 dans la région d'Eupen où, après de très fortes chutes de neige, des personnes étaient isolées et inaccessibles par les moyens de secours terrestres ; c'est donc par air que ces prisonniers de la neige reçurent un providentiel ravitaillement.

Le service postal par hélicoptère continuera jusqu'en 1959, les Bell 47 D/1 étant successivement remplacés par des Sikorsky S-55 à partir de 1953 et par des Sikorsky S-58 à partir de 1956, ces deux types d'appareils ayant été commandés pour la mise en œuvre d'un service de transport de passagers dont il est question ci-après. Au total, 348 tonnes de courrier ont été transportées en 2.332 « tournées postales aériennes ».

Le réseau international de transport commercial régulier

L'expérience acquise avec les appareils légers Bell 47 D/1 sur le circuit postal régulier décide la direction de la Sabena à jeter les bases d'un réseau « passagers » interconnectant par hélicoptère sa base de Bruxelles à des villes de Belgique et à des villes des pays limitrophes. Les calculs de performance montrent que, sur des distances courtes allant jusqu'à 350 kilomètres, l'hélicoptère est commercialement plus rapide que l'avion ; le gain de temps que sa vitesse assure à l'avion est hypothéqué par ses inévitables manœuvres au sol sur les voies de circulation des aéroports de départ et d'arrivée ainsi que par les déplacements lents des passagers par les voies de surface de, vers et dans les aéroports.

Nederlandse kusten en slaat bressen in de dijken van Zeeland, West-Brabant en Zuid-Holland. Duizenden personen zijn geïsoleerd en bedreigd door de catastrofale overstromingen, gespreid over meer dan 100.000 hectaren. Sabena stuurt snel een eerste Bell 47 ter plaatse, bestuurd door Gérard Trémerie. Op het vliegveld van Woensdrecht stelt hij zich ter beschikking van de Hollandse hulpdiensten om in de overstromde zones van Zeeland de bewoners, die van de wereld zijn afgesneden, op te sporen en hulp te bieden. Twee andere Bell 47 van Sabena, bestuurd door Armand Vervoort en Alphonse Dhont, worden tewerkgesteld in dezelfde zone, waar zij actief meewerken aan de opzoekings- en reddingsoperaties die gecoördineerd worden door de



Les Bell 47 de la Sabena se joignent à d'autres appareils pour contribuer au sauvetage et au ravitaillement des gens mis en danger par les inondations.

De Bell 47's van Sabena voegen zich bij de andere toestellen om te helpen bij de redding en de bevoorrading van de door de overstromingen getroffen bevolking.

Hollandse autoriteiten. De helikopters van verschillende naties, die ter beschikking gesteld werden van Nederland, hebben toegelaten hulp te bieden aan een duizendtal personen in gevaar. De Bell 47 bestuurd door Vervoort werd tijdelijk teruggeroepen naar België en op 4 februari 1953 vlug naar de streek van Eupen gestuurd waar een aantal personen geïsoleerd was na hevige sneeuwval. Daar zij onbereikbaar waren voor grondreddingsploegen konden zij voorlopig enkel langs de lucht bevoorrad worden..

De postdienst per helikopter wordt in stand gehouden tot in 1959. De Bell 47 D/1 werd vanaf 1953 geleidelijk vervangen door de Sikorsky S-55 en vanaf 1956 door de Sikorsky S-58. Deze twee types werden besteld voor het oprichten van een transportdienst van passagiers (zie hieronder). In totaal werden 348 ton post vervoerd over 2.332 « luchtpost omlopen ».

Het internationaal netwerk voor geregeld commercieel transport

De opgedane ervaring met de lichte toestellen Bell 47 D/1 in het postcircuit zet de directie van Sabena er toe aan een « passagiers » netwerk met helikopter op te richten om haar basis in Brussel te verbinden met steden in België en in de aangrenzende landen. Rendementsberekeningen tonen aan dat de helikopter sneller is dan het vliegtuig over korte afstanden tot 350 kilometer. De tijdwinst die het vliegtuig boekt door zijn snelheid wordt gehypothekeerd door de onvermijdelijke grondmanoeuvres op de taxibanen van de vertrek- en aankomstvliegelden, evenals door de trage verplaatsingen van de passagiers van en naar de luchthavens. De helikopter, alhoewel trager in vlucht, vergt geen

L'hélicoptère, certes plus lent en vol, n'exige pas d'équipement aéroportuaire important, ce qui permet d'installer les héliports dans ou à proximité immédiate des villes de destination.

La Sabena est la première compagnie aérienne au monde à lancer pareil projet de réseau international de transport régulier par hélicoptère. La situation géographique de Bruxelles y est favorable. Dans un rayon de 350 kilomètres autour de la capitale (le rayon optimum pour l'exploitation envisagée), on couvre la Belgique, on touche le nord de la France, le sud-est de l'Angleterre, la Hollande, l'ouest de l'Allemagne, le Grand Duché de Luxembourg, la Sarre et l'Alsace-Lorraine. Dans ce cercle, on dénombre vingt grandes villes dont Paris, Londres, Amsterdam, Düsseldorf, Essen, Cologne et Francfort. À l'époque, c'est la zone de la plus haute densité démographique du monde (72 millions d'habitants). Sept grands bassins industriels y sont installés.

La direction de la Sabena en conclut que cet espace densément peuplé, trop étrié pour des liaisons inter villes par avion, offre un terrain favorable à la mise en œuvre d'hélicoptères de plus grande capacité. La société décide de prendre pied sur ce marché nouveau.



Le premier Sikorsky S-55 de la Sabena. Doté d'un moteur à pistons de 600 CV logé dans le nez, cet hélicoptère peut transporter sept passagers. (Archives Jean-Pierre Decock).

De eerste Sikorsky S-55 van Sabena. Uitgerust met een zuigermotor van 600 PK die zich in de neus bevindt, kan deze helikopter zeven passagiers vervoeren. (Archieven Jean-Pierre Decock).

Le choix se porte initialement sur le Sikorsky S-55 à moteur Pratt & Whitney R 1340-57 de 600 CV qui permet de transporter sept passagers. Mis en service en 1953, il sera remplacé à partir de 1956 par un appareil plus moderne et de plus grande capacité : le Sikorsky S-58 à moteur Wright Cyclone de 1.525 CV ; il peut transporter douze passagers sur 300 kilomètres à la vitesse de croisière de 170 kilomètres à l'heure.

L'étude et l'organisation d'un tel réseau est une opération lourde : il faut notamment construire et équiper une douzaine d'héliports commerciaux en Belgique et dans les pays voisins qui ont accepté de s'intégrer dans le réseau Sabena ; ces héliports doivent être « douaniers » pour as-

omvangrijke vliegvelduitrusting, wat toelaat helihavens te installeren op of vlakbij de eindbestemming.

Sabena is de eerste luchtvaartmaatschappij ter wereld die een dergelijk internationaal netwerk van helikoptertransport met vaste uurregeling opricht. Hiervoor is de geografische ligging van Brussel zeer geschikt. In een straal van 350 kilometer rondom de hoofdstad (de optimum straal voor de beoogde uitbating) dekt men heel België, bestrijkt men het noorden van Frankrijk, het zuidoosten van Engeland, Holland, het westen van Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Saarland en Elzas-Lotharingen. In deze cirkel vindt men twintig grote steden, waaronder Parijs, Londen, Amsterdam, Dusseldorf, Essen, Keulen en Frankfurt. Op dat ogenblik is dit de dichtstbevolkte zone ter wereld (72 miljoen inwoners), waarin zich niet minder dan zeven grote industriële bekkens bevinden.

De directie van Sabena besluit dat deze dichtbevolkte ruimte te bekrompen is voor intersteden verbindingen per vliegtuig, en een gunstige optie biedt voor de tewerkstelling van helikopters met een grotere capaciteit. De maatschappij beslist deze nieuwe markt aan te boren.

Initieel valt de keuze op de Sikorsky S-55, met een Pratt & Whitney R 1340-57 motor van 600 PK, die toelaat zeven passagiers te vervoeren. In gebruik genomen in 1953, zal hij vanaf 1956 vervangen worden door een moderner toestel met grotere capaciteit: de Sikorsky S-58 met een Wright Cyclone motor van 1.525 PK. Deze kan twaalf passagiers vervoeren over 300 kilometer aan een kruissnelheid van 170 kilometer per uur.

De studie en de organisatie van een dergelijk netwerk is een zware opgave: er moeten namelijk een twaalfstal commerciële helihavens gebouwd en uitgerust worden in België en in de buurlanden die aanvaard hebben zich te integreren in het Sabena netwerk. Teneinde een snelle afhandeling te verzekeren van de verplichte controles bij grensoverschrijdingen, moeten dit « douane » helihavens zijn. Er moeten tevens vluchtregels worden opgesteld en goedgekeurd. Het technisch onderhoud van de toestellen moet georganiseerd worden, evenals de aanwerving, vorming en beheer van een gespecialiseerde ploeg piloten en mecaniciens.

Un Sikorsky S-55 devant l'aérogare de Melsbroek.

Een Sikorsky S-55 voor de luchthaventerminal van Melsbroek.



surer la rapidité des contrôles obligatoires au franchissement des frontières. Il faut aussi établir et faire approuver des règles de vol ; il faut organiser l'entretien technique des appareils ; et le recrutement, la formation, la gestion d'une équipe de pilotes et de techniciens spécialisés en voilures tournantes.

Progressivement, l'infrastructure se met en place et les premières lignes régulières sont expérimentées avec des S-55 à partir d'août 1953 vers Lille, vers Anvers et Rotterdam, et vers Liège et Maastricht. Ces vols sont initialement limités



Le Sikorsky S-58, doté d'un moteur à pistons de 1525 CV, peut transporter douze passagers sur une distance de 300 kilomètres.

De Sikorsky S-58, uitgerust met een zuigermotor van 1525 PK, kan 12 passagiers vervoeren over een afstand van 300 kilometer.

au transport du courrier ; ils servent ainsi au « rodage » des procédures opérationnelles, des installations et des personnels navigants, techniques et de servitudes. Les services réguliers avec transport de passagers sont effectivement ouverts le 1er septembre.

Des escales et destinations nouvelles sont ensuite ouvertes vers Cologne et Bonn dès octobre 1953, vers Eindhoven puis Duisbourg en 1955, vers Dortmund en 1956, enfin vers Paris dont le vol inaugural du 3 mars 1957 est spectaculairement effectué par la flotte complète des huit S-58 dont la livraison à la Sabena avait commencé en octobre de l'année précédente. Un projet de ligne vers Sarrebruck, via Arlon et Luxembourg, ne sera pas réalisé.

À son apogée, sous la direction de Gérard Trémerie, chef-pilote hélicoptère, le réseau desservira au départ de Bruxelles :

- Rotterdam via Anvers trois fois par jour ;
- Cologne et Bonn via Liège et Maastricht trois fois par jour ;

Un Sikorsky S-58 décolle de l'héliport de Liège établi en bord de Meuse, destination Cologne et Bonn, éventuellement via Maastricht.

Een Sikorsky S-58 stijgt op vanaf de helihaven van Luik, gevestigd aan de oever van de Maas, met bestemming Keulen en Bonn, eventueel via Maastricht.

De infrastructuur krijgt geleidelijk vorm en vanaf augustus 1953 worden de eerste vaste lijnen uitgetest met S-55 naar Rijsel, Antwerpen, Rotterdam, Luik en Maastricht. Aanvankelijk worden deze vluchten beperkt tot het vervoer van post; zij dienen aldus voor het « roderen » van de operationele procedures, de installaties en het vliegend, technisch en dienstpersoneel. Het geregeld passagierstransport wordt effectief gestart op 1 september 1953.

Vervolgens worden vanaf oktober 1953 nieuwe landingsplaatsen en bestemmingen geopend. Keulen en Bonn in 1953; daarna volgen Eindhoven en vervolgens Duisburg in 1955, Dortmund in 1956, en uiteindelijk Parijs, met de openingsvlucht op 3 maart 1957. Dit is een spectaculaire show met de volledige vloot van de acht S-58's waarvan de levering aan Sabena begon in oktober van het voorgaand jaar. Het project van een lijn naar Saarbrücken, via Aarlen en Luxemburg zal niet uitgevoerd worden.

Gérard Trémerie is chef-piloot helikopter en directeur van het netwerk. Op haar hoogtepunt wordt Brussel verbonden met:

- Rotterdam via Antwerpen, driemaal per dag;
- Keulen en Bonn via Luik en Maastricht, driemaal per dag;
- Duisburg en Dortmund via Eindhoven, driemaal per dag;
- Rijsel, tweemaal per dag;
- Parijs, vijfmaal per dag.

In Brussel zelf wordt een helihaven geopend op de site van de Groendreef, niet ver van het Noordstation. Dit is de plaats van het oud station vanwaar in 1835, honderdachtien jaar vroeger, de eerste spoorlijn van het Europese vasteland vertrok. Deze eerste internationale helihaven van het vasteland wordt ingehuldigd op 1 augustus 1953. De ingebruikname van deze helihaven, vertrekpunt van het nieuw netwerk van Sabena, is niet enkel een hoogtepunt in de geschiedenis van de Belgische luchtvaart maar ook een primeur op wereldniveau. Getuige hiervan de aanwezigheid in Brussel van Igor Sikorsky, technisch directeur van de Division Sikorsky Aircraft van de United Aircraft Corporation, één van de grote pioniers in de helikopterwereld. Onder de auspiciën van de Koninklijke



- Duisbourg et Dortmund via Eindhoven trois fois par jour ;
- Lille deux fois par jour ;
- Paris cinq fois par jour.

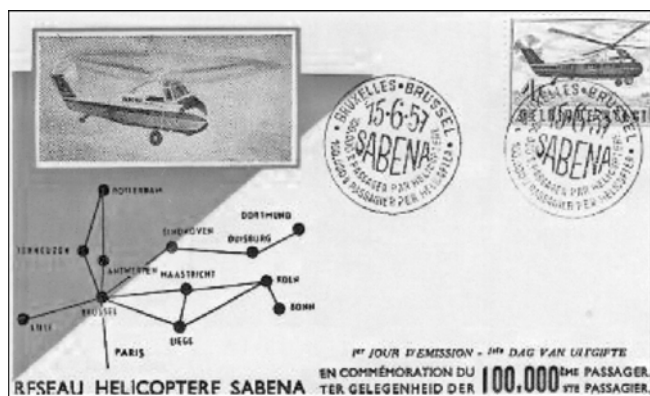
Un hélicoptère a été ouvert dans Bruxelles même, sur le site de l'Allée Verte, pas loin de l'importante Gare du Nord. Inauguré le 1er août 1953, ce premier hélicoptère international du continent est érigé à l'emplacement de l'ancienne gare d'où était partie en 1835, cent quinze ans plus tôt, la première ligne de chemin de fer du continent européen. Point de départ du nouveau réseau de la Sabena, la mise en service de cet hélicoptère est un événement majeur de l'histoire de l'aéronautique belge et de la giraviation mondiale. En témoigne la présence à Bruxelles d'Igor Sikorsky, grand nom parmi les pionniers de la giraviation, Directeur technique de la Division Sikorsky Aircraft de la United Aircraft Corporation ; la veille de l'événement, sous le patronage de l'Aéro-Club Royal de Belgique, il donne une conférence sur la place que prend la giraviation dans le développement de l'aéronautique. Quelques jours plus tard, l'inauguration du service international Bruxelles-Anvers-Rotterdam le 3 août 1953 a lieu une fois encore en présence d'Igor Sikorsky venu à Rotterdam à bord du S-55 piloté par Anselme Vernieuwe, mais aussi en

Aeroclub van België geeft hij op de vooravond van de plichtigheid een conferentie over de plaats die de helikopters



À l'héliport de l'Allée Verte à Bruxelles, départ d'un S-55.

Vertrek van een S-55 vanaf de helihaven aan de Groendreef te Brussel.



Document philatélique émis le 15 juin 1957 pour commémorer l'enregistrement du 100.000e passager sur le réseau international par hélicoptères de la Sabena.

Filatelistisch document uitgegeven op 15 juni 1957 om de inschrijving van de 100.000ste passagier op het internationaal helikopternet van Sabena te herdenken.

présence de Frank Piasecki, pionnier américain de l'hélicoptère à rotors en tandem, venu à bord d'un Bell 47 D/1 piloté par Gérard Trémerie. Rentré aux États-Unis après avoir assisté aux inaugurations, Sikorsky dit que « les installations qu'il a vues à Bruxelles, Anvers, Rotterdam et Lille sont de loin supérieures aux hélicoptères établis aux États-Unis ».

C'est de l'héliport de l'Allée Verte que partent tous les vols commerciaux qui, à l'aller comme au retour, prévoient une courte escale facultative à l'aérodrome de Bruxelles-Melsbroek. Le réseau hélicoptère est ainsi interconnecté avec le réseau avion de la Sabena qui touche 38 pays sur quatre continents. Les lignes courtes par hélicoptères – c'était bien un des objectifs de leurs promoteurs – deviennent ainsi un moyen d'apport de passagers pour le réseau mondial de la

innehmen in de ontwikkeling van de luchtvaart. Enkele dagen later, op 3 augustus 1953, heeft de inhuldiging van de internationale dienst Brussel-Antwerpen-Rotterdam plaats, andermaal in aanwezigheid van Igor Sikorsky. Hij vloog naar Rotterdam aan boord van de S-55 bestuurd door Anselme Vernieuwe. Ook Frank Piasecki, Amerikaanse pionier van de helikopter met tandemrotoren, was aanwezig. Hij kwam met een Bell 47 D/1, bestuurd door Gérard Trémerie. Bij zijn terugkomst in de Verenigde Staten, na het bijwonen van de inhuldigingen, verklaart Sikorsky dat "de installaties die hij gezien heeft in Brussel, Antwerpen, Rotterdam en Rijsel veel beter zijn dan de helihavens die in de Verenigde Staten werden opgericht".

Het is vanaf de helihaven aan de Groendreef dat alle commerciële vluchten vertrekken, die zowel bij de heen- als bij de terugvlucht een korte facultatieve tussenstop voorzien op het vliegveld van Brussel-Melsbroek. Het helikopternetwerk is aldus verbonden aan het vliegtuignetwerk van Sabena dat 38 landen bereikt in vier continenten. De korte trajecten per helikopter – wat wel degelijk één der doelstellingen van hun promotoren was – worden aldus een aanvoermiddel van passagiers voor het wereldnetwerk van Sabena. Door te kiezen voor de Belgische luchtvaartmaatschappij krijgt de klant die van het andere eind van de wereld komt, na het beëindigen van zijn vliegreis, de mogelijkheid om, zonder bijkomende kosten, sneller en comfortabeler aan te komen in het hartje van Parijs, Bonn, Keulen, Rotterdam of in elk van de andere steden van het helikopternetwerk.

In drie maanden tijd vervoeren de helikopters van Sabena 3.094 passagiers; waarvan 75 % passagiers « in transit » die, dank zij de voorziene tussenstop in Melsbroek, hun vliegtuigreis combineren met een helikopteraan sluiting. Voor de « lokale » passagiers die van stad naar stad reizen, worden de tarieven berekend op basis van de vliegtuigtarieven in « toeristen » klasse ; zo kostte bij voorbeeld bij de aanvang

Sabena. En choisissant de voler avec la compagnie aérienne belge, le client du bout du monde se voit proposer à l'issue de son voyage en avion, sans coût supplémentaire, la possibilité d'arriver plus rapidement et confortablement au cœur même de Paris, de Bonn, de Cologne, de Rotterdam ou de chacune des villes du réseau hélicoptère.

En trois mois d'activité, les hélicoptères de la Sabena transportent 3.094 passagers ; 75 % de ce total sont des passagers « en transit » qui combinent voyage avion et trans-



Prévoyant l'augmentation du nombre de passagers à transporter pendant l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1958, la Sabena prit en leasing deux hélicoptères Vertol 44A transportant onze passagers. (Archives AELR)

In het vooruitzicht van een stijging van het aantal te vervoeren passagiers tijdens de Wereldtentoonstelling in 1958 neemt Sabena twee helikopters Vertol 44A, die 11 passagiers kunnen vervoeren, in leasing. (Archieven AELR)

port par hélicoptère, grâce à l'escale prévue à Melsbroek. Pour les passagers « locaux » qui font du ville à ville, les tarifs sont calculés sur la base des tarifs avion en classe « touriste » ; par exemple, lors du démarrage des services : le billet simple vers Anvers coûte 150 FB, l'aller-retour 270 FB ; pour Liège, 270 et 490 FB ; pour Bonn, 570 FB et 1030 FB.

L'Exposition Universelle de Bruxelles en 1958 – la première grande exposition internationale depuis la fin du deuxième conflit mondial – est une période d'activité renforcée du réseau. Un héliport international est installé dans l'enceinte même de l'Exposition et la Sabena renforce son parc d'hélicoptères par la location de deux appareils monomoteurs birotors Vertol 44A peints à ses couleurs.

Comme en 1953 lors des inondations de la côte des Pays-Bas, un événement dramatique va en 1958 mettre en évidence la capacité unique de l'hélicoptère dans les actions de sauvetage. Au soir du 4 novembre, vers 21h 45 min, un grave incendie éclate dans la nouvelle aérogare de Bruxelles-Zaventem ; le feu se propage rapidement et isole les deux desservants de la tour de contrôle envahie par une fumée dense : Marcel Courtoy, contrôleur, et Guillaume Michaux, opérateur radio, se réfugient sur le toit du grand bâtiment en feu. L'échelle des pompiers ne permet pas de leur porter secours.

Prévenu chez lui par téléphone, le chef-pilote Trémerie fonce vers l'aérogare ; l'ingénieur Armand Adam a pris l'initiative de sortir un S-58 de son hangar, de lancer le moteur pour le mettre à température, et d'équiper l'appareil d'un fort cordage muni d'un harnais de sécurité. Dès son arrivée, le pilote

van de diensten een enkel biljet naar Antwerpen 150 BF, heen en terug 270 BF ; naar Luik, 270 en 490 BF ; naar Bonn, 570 en 1030 BF.

De Wereldtentoonstelling van Brussel in 1958 – de eerste grote internationale tentoonstelling sinds het einde van de tweede wereldoorlog – brengt een verhoogde activiteit van het netwerk mee. Er wordt een internationale helihaven geïnstalleerd op het terrein van de tentoonstelling en Sabena breidt haar helikopterpark uit door het huren van twee eenmotorige toestellen Vertol 44A met dubbele rotor, geschilderd in haar kleuren.

Zoals in 1953 tijdens de overstromingen aan de Nederlandse kust, zal een dramatische gebeurtenis in 1958 de unieke mogelijkheden van de helikopter bij reddingsacties op de voorgrond brengen. In de avond van 4 november, omstreeks 21 uur 45, breekt een hevige brand uit in de nieuwe luchthaven van Brussel-Zaventem. Het vuur breidt zich snel uit en de dichte rook isoleert twee personen van dienst op de controletoeren; Marcel Courtoy,

controleur, en Guillaume Michaux, radio-operator. Zij vluchten op het dak van het grote brandende gebouwen en de brandweerladder laat niet toe hen hulp te bieden. Chef-piloot Trémerie wordt telefonisch thuis verwittigd en haast zich naar de luchthaven. Ingenieur Armand Adam had reeds het initiatief genomen een S-58 uit zijn hangar te halen, de motor te starten om hem op temperatuur te brengen, en het toestel uit te rusten met een sterke kabel voorzien van een veiligheidsharnas. Bij zijn aankomst stijgt de piloot op met de S-58, waarin naast ingenieur Adam ook Charles Gillet had plaatsgenomen. Deze technische controleur was ook



Un timbre poste fut émis montrant en vol un hélicoptère Sikorsky S-58 de la Sabena.

Er werd een postzegel uitgegeven die een helikopter Sikorsky S-58 van Sabena in vlucht voorstelt.

décolle le S-58 dans lequel ont pris place l'ingénieur Adam ainsi que Charles Gillet, un contrôleur technique alerté par téléphone. Au vu des conditions qui règnent au-dessus de l'aérogare où la fumée et la chaleur intense rendent difficile l'établissement d'un vol stationnaire stable, Gérard Trémerie abandonne l'idée du sauvetage à l'aide du harnais attaché au cordage et décide d'atterrir sur le toit. L'espace libre, entre les mats d'antennes et leurs haubanages, est restreint mais, malgré l'obscurité et la fumée, il pose en douceur le S-58 et garde suffisamment de portance au rotor pour ne pas surcharger le toit. Aidés par les deux volontaires qui accompagnent ce bref vol nocturne, les deux contrôleurs montent à bord. Quelques secondes plus tard, l'hélicoptère les dépose en lieu sûr, devant le hangar des S-58 : la mission de sauvetage a duré quatorze minutes.

Lors du lancement en 1953 de l'audacieux réseau pionnier dont un des buts est d'être un moyen d'apport au réseau mondial de la compagnie, ses promoteurs admettent que

gealarmeerd per telefoon. Wegens de hevige rook en de hitte heeft Gerard Trémerie enorme moeite om stabiel te blijven boven het luchthavengebouw zodat hij beslist zijn reddingspoging met kabel en harnas op te geven en te landen op het dak.

De vrije ruimte tussen de antennemasten en hun spandraden is beperkt, maar ondanks de duisternis en de rook maakt hij een zachte landing terwijl hij voldoende draagkracht op de rotor behoudt om het dak niet te overbelasten. Geholpen door de twee vrijwilligers worden beide controleurs opgepikt en enkele seconden later afgezet op een veilige plaats tegenover de loods van de S-58. De reddingsopdracht heeft slechts veertien minuten geduurd.

Eén van de doelstellingen van het gedurfde pioniersnetwerk in 1953, was een toegevoegde waarde te creëren bij het wereldnet van de maatschappij. Bij de lancering geven de promotoren toe dat de eerste diensten niet onmiddellijk winstgevend kunnen zijn, meer bepaald wegens de hoge



Le but à atteindre : par le réseau international d'hélicoptères de la Sabena, amener des passagers de France, d'Allemagne et des Pays-Bas jusqu'au pied de la passerelle d'embarquement de ses avions longs courriers sur l'aéroport de Bruxelles.

Te bereiken doel : met het internationaal helikopternet van Sabena de Franse, Duitse en Nederlandse passagiers tot aan de voet van de inschepingspasserelle van hun lange-afstandsvliegtuigen brengen op de Brusselse luchthaven.

les premiers services ne pourront être immédiatement bénéficiaires, en raison notamment d'une exploitation coûteuse des hélicoptères alors sur le marché. Néanmoins, il semblait raisonnable de croire que, quelques années plus tard, on disposerait d'appareils modernes, plus rapides et de plus grande capacité dont les coûts d'exploitation permettraient d'atteindre la rentabilité commerciale. Les

uitbatingkosten van de toenmalige helikopters. Desondanks leek het mogelijk om enkele jaren later commercieel rendabel te worden dank zij modernere toestellen met een grotere capaciteit en kleinere exploitatiekosten. De vooruitgang in de ontwikkeling van de helikoptertechniek is echter veel trager dan verwacht; dit wegens de moeilijkheden om de complexe aerodynamica van de rotoren onder de knie te

progrès des appareils à voilures tournantes furent malheureusement beaucoup plus lents qu'envisagés ; en raison notamment de la difficulté rencontrée pour maîtriser l'aérodynamique complexe des rotors et de la lente mise au point de turbomoteurs légers et puissants spécifiquement conçus pour les hélicoptères. L'espoir d'atteindre une rentabilité satisfaisante dans des délais raisonnables ne se concrétise donc pas. La Sabena est contrainte de décider la suppression de tous les services par hélicoptère à partir du 1er novembre 1966, mettant fin à treize années d'exploitation du réseau dans lequel ses pionniers avaient mis tant d'espoir.

À cette date, les hélicoptères de la Sabena avaient parcouru plus de onze millions de kilomètres en environ 77.000 heures de vol, transportant près de 400.000 passagers. Vingt quatre pilotes furent brevetés sur les types d'appareils mis en œuvre par la compagnie et affectés au circuit postal puis aux lignes pour passagers ; plus de 3.900 heures de vol furent consacrées à leur entraînement.

La Sabena a fait voler sous ses couleurs une importante flotte d'hélicoptères, accumulant ainsi une importante expérience dans la mise en œuvre et dans l'appui technique et logistique d'appareils à voilures tournantes en Europe :

- trois Bell 47 D/1 de 1950 à 1953 ; 5.766 heures de vol sur le circuit postal ;
- six Sikorsky S-55 de 1953 à 1956 ; 25.144 heures de vol sur le circuit postal et les lignes passagers ;
- dix Sikorsky S-58 de 1956 à 1966 ; 60.643 heures de vol sur le circuit postal et les lignes passagers.

Activités diverses en Belgique, au Congo et en Antarctique

D'autres appareils portent les marques de la société ou sont exploités ailleurs dans le monde :

- trois Sikorsky-Westland S-51 Mk 1B achetés en 1951 par le Gouvernement Général du Congo belge et mis en œuvre là-bas à son profit par la Sabena, principalement comme appareil d'épandage chimique ;
- trois Sikorsky S-55, achetés en 1955 par le Gouvernement



Un hélicoptère Alouette II enregistré au Congo belge en 1957. Parmi ses missions, participer à l'épandage chimique pour combattre la prolifération des jacinthes d'eau entravant la navigation sur le fleuve Congo.

Een in 1957 in Belgisch Kongo geregistreerde helikopter Alouette II. Zijn opdrachten omvatten o.m. de deelname aan de chemische besproeiing ter bestrijding van de wildgroei van waterhyacinten die de scheepvaart op de Kongostroom hinderden.

krijgen. Ook was er de eerder trage ontwikkeling van lichte en krachtige turbomotoren, specifiek bestemd voor helikopters. De hoop om voldoende rentabiliteit te bereiken binnen redelijke termijnen wordt dus niet geconcretiseerd. Sabena wordt gedwongen alle helikopterdiensten af te schaffen vanaf 1 november 1966, en maakt aldus een einde aan het project waarin zijn pioniers gedurende dertien jaar zoveel hoop hadden gesteld.

Op die datum hadden de Sabena helikopters ongeveer 77.000 vlieguren gepresteerd, meer dan elf miljoen kilometers afgelegd, en bijna 400.000 passagiers vervoerd. Er werden vierentwintig piloten gebrevetteerd op de diverse types die de maatschappij tewerkstelde, initieel in het postnetwerk en nadien voor het vervoer van passagiers. Meer dan 3.900 vlieguren werden besteed aan hun training.

Sabena heeft onder haar kleuren een aanzienlijke vloot helikopters ingezet en aldus belangrijke ervaring opgedaan in de tewerkstelling en de technische en logistieke ondersteuning van de wentelwieken in Europa :

- drie Bell 47 D/1 van 1950 tot 1953 ; 5.766 vlieguren in het postcircuit ;
- zes Sikorsky S-55 van 1953 tot 1956 ; 25.144 vlieguren in het postcircuit en de passagierslijnen ;
- tien Sikorsky S-58 van 1956 tot 1966 ; 60.643 vlieguren in het postcircuit en de passagierslijnen.

Diverse activiteiten in België, in Kongo en in Antarctica

Andere toestellen droegen de kentekens van de maatschappij of werden elders ter wereld ingezet:

- drie Sikorsky-Westland S-51 Mk 1B, aangekocht in 1951 door de Algemene Regering van Belgisch Kongo en ginds ingezet voor eigen gebruik door Sabena, vooral als sproei toestellen ;
- drie Sikorsky S-55, aangekocht in 1955 door de Algemene Regering van Belgisch Kongo en ingezet voor eigen gebruik door Sabena, waarvan er twee werden overgedragen aan de Weermacht in 1960 ;
- een Bell 47 H/1, ingeschreven in 1957 en ingezet in Antarctica voor de leden van de Belgische Zuidpoolexpeditie ;
- een Sikorsky-Westland S-51 Mk 2, gehuurd van Westland, van april tot oktober 1958 tijdens de Wereldtentoonstelling in Brussel ;
- een Sud-Aviation Alouette II SE-3130, ingeschreven in Belgisch Kongo in 1957 voor sproeiopdrachten ; nadien ingeschreven in België in 1959 voor testvluchten op het postnetwerk ;
- twee Vertol 44A, éénmotorige toestellen met dubbele rotor en 11 passagierszetels, gehuurd van Vertol in 1958, voor het vervoer van passagiers tussen de luchthaven van Zaventem en de helihaven van de Wereldtentoonstelling in Brussel ;
- een Sikorsky S-62A, met elf plaatsen, uitgerust met een turbomotor General Electric CT-58 van 1.250 PK ; gehuurd van de constructeur United Aircraft in 1960, om gedurende enkele maanden lijnen uit te testen..

Bronnen:

- « Le siècle de l'hélicoptère » - Tekst van Gérard TREMERIE

Général du Congo belge et mis en œuvre à son profit par la Sabena, dont deux transférés à la Force Publique en 1960 ;

- un Bell 47 H/1, enregistré en 1957 et mis en œuvre sur le continent austral par des membres de l'Expédition Antarctique Belge ;
- un Sikorsky-Westland S-51 Mk 2, pris en location de Westland, d'avril à octobre 1958 pendant l'Exposition Universelle de Bruxelles ;
- un Sud-Aviation Alouette II SE-3130, enregistré au Congo belge en 1957 pour des opérations d'épandage ; puis enregistré en Belgique en 1959 pour des vols d'essai sur le circuit postal ;
- deux Vertol 44A, monomoteur birotor à onze sièges passagers, pris en location de Vertol en 1958, pour le transport de passagers entre l'aéroport de Zaventem et l'héliport de l'Exposition Universelle de Bruxelles ;
- un Sikorsky S-62A, pris en location du constructeur United Aircraft en 1960 pour quelque mois d'évaluation en ligne de ce monomoteur à onze places doté d'un turbomoteur General Electric CT-58 de 1.250 CV.

Sources:

- « Le siècle de l'hélicoptère » - Texte de Gérard TREMERIE pour des conférences présentées à des Rotary Clubs – 1956-1960
- Magazine Notre Sabena – « Un coup d'œil en arrière à propos d'hélicoptères qui ont cessé de voler » - (Série de cinq articles) – 1983
- Robert DEHON – L'héliport de l'Allée Verte à Bruxelles – Carnet de vol n° 21
- Entretiens avec Gérard TREMERIE et Armand VERVOORT – Bruxelles – Juillet 2008
- Fiches techniques et historiques des hélicoptères de la Sabena.

Un S-55 accompagne les déplacements du Roi Baudouin pendant sa visite en Afrique en 1955. Au Burundi, les notables de Kitega, rassemblés près de l'hélicoptère, attendent l'arrivée du souverain.

Een S-55 vergezelt de verplaatsingen van Koning Boudewijn tijdens zijn bezoek aan Afrika in 1955. In Burundi wachten de notabelen van Kitega, verzameld bij de helikopter, op de aankomst van de Vorst.



Un des Sikorsky S-55 achetés par le Gouvernement Général du Congo belge et mis en œuvre en Afrique par la Sabena.

Een van de Sikorsky S-55's aangekocht door de regering van Belgisch Kongo, en tewerkgesteld in Afrika door Sabena.

- voor conferenties voorgesteld aan Rotary Clubs – 1956-1960
- Magazine Notre Sabena – « Un coup d'œil en arrière à propos d'hélicoptères qui ont cessé de voler » - (Reeks van vijf artikels) – 1983
- Robert DEHON – L'héliport de l'Allée Verte à Bruxelles – Carnet de vol n° 21
- Gesprekken met Gérard TREMERIE en Armand VERVOORT – Brussel – Juli 2008
- Technische en historische steekkaarten van de helikopters van de Sabena.



Les hélicoptères MD 520N et MD 900 Explorer de la Police Fédérale

Pour prendre la relève des hélicoptères monoturbines Alouette II, mis en service en 1967, et des biturbines SA 330 Puma, mis en service à partir de 1973 (Cfr Chapitre 4 - Programmes militaires), le Détachement d'appui aérien de la Gendarmerie (aujourd'hui de la Police Fédérale) a choisi deux types d'appareils dont la conception repose sur une solution technique non conventionnelle développée aux États-Unis par Hughes, puis reprise par McDonnell Douglas : le système NOTAR (No Tail Rotor). Sur ces hélicoptères, le contrôle du couple de réaction est obtenu par l'effet aérodynamique du souffle du rotor principal sur la poutre de queue (effet « Coanda »), complété par l'éjection d'un flux d'air basse pression par deux fentes horizontales sur le flanc droit et par une tuyère orientable au bout de la poutre de queue. Le monomoteur MD 520N et le bimoteur MD 900 Explorer sont donc des hélicoptères légers sans rotor arrière,

De helikopters MD 520N en MD 900 Explorer van de Rijkswacht

Ter vervanging van de monoturbine helikopters Alouette II, in gebruik genomen in 1967, en van de biturbines SA 330 Puma, in gebruik genomen vanaf 1973 (zie hoofdstuk 4 – Militaire programma's), heeft het Detachement luchtsteun van de Rijkswacht (vandaag van de Federale politie) twee types van toestellen gekozen. Het concept van deze toestellen berust op het systeem NOTAR (No Tail Rotor), een niet conventionele technologie die in de Verenigde Staten werd ontwikkeld door Hughes en nadien werd overgenomen door McDonnell Douglas. Bij deze helikopters wordt het reactiekoppel gecontroleerd door het aerodynamisch effect van de luchtstroom van de hoofdrotor op de staartbalk ("Coanda" effect). Dit wordt aangevuld door het uitstoten van een luchtstroom onder lage druk uit twee horizontale gleuven op de rechterflank, en uit een oriënteerbare uitlaatbuis aan het uiteinde van de staartbalk.

ce qui réduit sensiblement le niveau de bruit émis pendant le vol et élimine le risque d'accident au sol par contact d'un rotor arrière avec des obstacles ou des personnes.

Ces appareils sont dotés d'origine d'un équipement d'exploitation très avancé. Notamment, ils disposent d'un système de surveillance et d'enregistrement continu des paramètres relatifs au fonctionnement du (des) moteur(s), de la boîte de transmission et du rotor principal. Ces données critiques permettent un suivi automatique précis de la vie des éléments surveillés ; ils contribuent à la sécurité du vol et sont exploités pour l'organisation efficace des entretiens journaliers et périodiques des hélicoptères. Les données nécessaires pour réaliser l'équilibrage du rotor (le « tracking » après remplacement d'une pale, par exemple) sont calculées par ce système intégré, sans recours à aucun équipement extérieur de « tracking ». Environ 90 % des opérations de maintenance des MD 520N et MD 900 sont faites par les techniciens du Détachement, à l'exception des opérations périodiques majeures sur les turbomoteurs qui sont confiées à des ateliers agréés extérieurs.

Le Détachement d'appui aérien, basé à l'aérodrome militaire de Melsbroek depuis 1993, a pour mission spécifique de fournir des services spécialisés notamment aux unités de terrain et aux services spéciaux de la Police avec cinq hélicoptères et deux avions. Le Détachement remplit sa mission surtout par la recherche aérienne du renseignement, à la fois par l'observation à vue et par l'emploi de moyens techniques adaptés : la photographie ; la vidéo de jour, de nuit avec faible luminosité, et la vidéo infrarouge. Le Détachement peut aussi intervenir directement dans les opérations avec ses aéronefs.

L'unité a en dotation trois hélicoptères MD 900 Explorer. Propulsé par deux turbomoteurs Pratt & Whitney 206A



Trois biturbines MD 900 Explorer : les appareils G-10 et G-11 sont équipés sous le nez d'un puissant phare de recherche orientable ; le G-12 est doté d'une tourelle « images » stabilisée et orientable.

Drie biturbines MD 900 Explorer : de toestellen G-10 en G-11 zijn onder de neus uitgerust met een krachtig oriënteerbaar zoeklicht ; de G-12 is uitgerust met een gestabiliseerde en oriënteerbare "beeld" toren.

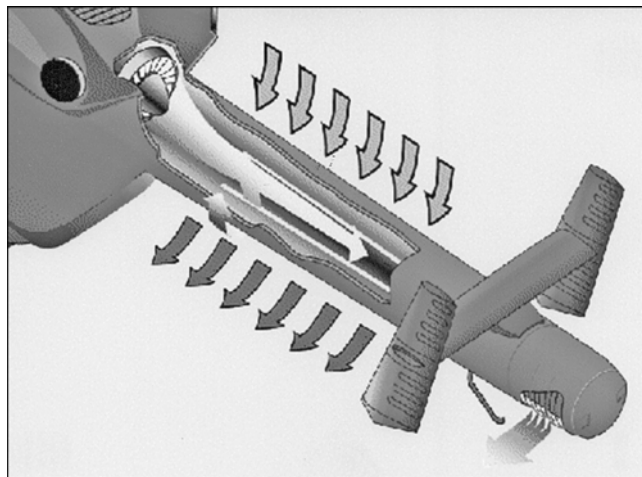


Schéma du Système NOTAR (sans rotor de queue) dont sont dotés les MD 520N et MD 900 Explorer.

Schema van het NOTAR systeem (zonder staartrotor) waarmee de MD 520N en de MD 900 Explorer zijn uitgerust.

De eenmotorige MD 520N en de tweemotorige MD 900 Explorer zijn dus lichte helikopters zonder staartrotor, wat het geluidsniveau in vlucht aanzienlijk vermindert en het gevaar van ongevallen op de grond door contact van de staartrotor met hindernissen of personen uitschakelt.

Deze toestellen zijn voorzien van een zeer geavanceerde basisuitrusting. Zij beschikken ondermeer over een constant monitor- en registratiesysteem van alle parameters die betrekking hebben op de motor(en), de transmissiebak en de hoofdrotor. Deze gegevens laten een nauwkeurige opvolging toe van de toestand van deze vitale elementen; zij dragen bij tot de vliegveiligheid en zijn een belangrijk hulpmiddel voor de efficiënte organisatie van het dagelijks en periodiek onderhoud van de helikopters. De noodzakelijke gegevens om het uitbalanceren van de rotor uit te voeren (de « tracking », bij voorbeeld na het vervangen van een pal), worden door dit geïntegreerd systeem berekend. Aldus moet men geen beroep doen op enige uitwendige « tracking » uitrusting. Ongeveer 90 % van de onderhoudswerkzaamheden van de MD 520N en MD 900 worden uitgevoerd door de technici van het Detachement. De belangrijke periodieke werken aan de turbomotoren worden toevertrouwd aan externe aangenomen werkplaatsen.

Het Detachement Luchtsteun is sinds 1993 gebaseerd op het militair vliegveld van Melsbroek. De vijf helikopters en twee vliegtuigen hebben als opdracht specifieke diensten te leveren aan de eenheden op het terrein en aan de speciale diensten van de Politie.. Deze opdracht bestaat vooral uit het opsporen en doorgeven van inlichtingen

développant chacun 622 CV, cet appareil, d'une masse maximale au décollage de 2.835 kg (aujourd'hui 2.925 kg et même 3.125 kg en transport de charge extérieure) avec un pilote et sept passagers, est donc autorisé à évoluer de nuit comme de jour, même au-dessus des zones urbaines. L'Explorer peut, selon la mission, être équipé d'un treuil, d'un puissant phare de recherche, d'une élingue de transport de charge extérieure ainsi que, pour la lutte contre les incendies, d'un « baby bucket », un réservoir sous élingue d'une contenance de 910 litres d'eau et de produit retardant.



*Un hélicoptère monoturbiné MD 520N de la Police fédérale.
Een monoturbiné helikopter MD 520N van de Federale Politie.*

Le Détachement met aussi en œuvre deux hélicoptères monomoteurs MD 520N dotés d'une turbine Allison (aujourd'hui Rolls Royce) C20R de 450 CV. Étant monomoteur, ce type d'appareil à quatre places (pilote compris), est donc engagé de préférence au-dessus de zones rurales et hors agglomérations.

L'éventail des missions assignées au Détachement d'appui aérien est considérable. Les deux types d'hélicoptères, chacun selon ses performances, sont mis en œuvre notamment pour la surveillance du trafic routier et pour la gestion d'événements dit « confus » comme les grands embouteillages routiers, les collisions en chaîne, les accidents d'aviation, les grands rassemblements de foules et les compétitions sportives d'envergure. D'autre part, ils interviennent dans la recherche de personnes disparues ou d'objet dangereux, dans la poursuite et l'interception de suspects ou d'évadés, dans la recherche et la constatation d'infractions (agissements illégaux, dépôts clandestins, laboratoires clandestins). Ils contribuent à la protection des personnes et des biens (notamment par l'accompagnement des transports de fonds), à la protection de personnages importants ou menacés, et à la prévention et au contrôle de la criminalité. Ils apportent une aide importante aux états-majors de la Police Fédérale en leur transmettant en temps réel les images vidéo captées en vol, de jour et de nuit, par des équipements embarqués de surveillance et de transmissions émettant vers des stations de réception et d'enregistrement au sol, fixes et mobiles.

Les équipements numériques de captation des images sont rassemblés dans un boîtier sphérique orientable et gyroscopiquement stabilisé (Wescam ; FLIR ; Denel) intégré au nez ou au flanc de l'hélicoptère. L'observateur en cabine dispose de

vanuit de lucht. Deze worden bekomen door zowel visuele waarneming als door het gebruik van aangepaste technische middelen : fotografie, video bij dag, video bij nacht en met beperkte zichtbaarheid, en infrarood-video. Het Detachement kan met zijn toestellen ook rechtstreeks tussenkomen in operaties.

De eenheid beschikt over drie helikopters MD 900 Explorer. Dit toestel mag zowel bij dag als bij nacht met volle lading boven bebouwde zones evolueren; dit dank zij de aandrijving die bestaat uit twee turbomotoren Pratt & Whitney 206A, die elk 622 PK ontwikkelen. De maximum massa bij het opstijgen is 2.835 kg (vandaag 2.925 kg en zelfs 3.125 kg bij het transport van uitwendige lading) met inbegrip van een piloot en 7 passagiers. De Explorer kan, afhankelijk van de opdracht, uitgerust worden met een windas, een sterk zoeklicht, een cargosling voor het transport van uitwendige ladingen, evenals een « baby bucket » voor het blussen van branden. Een "baby bucket" is een reservoir aan een sling met een inhoud van 910 liter water en een brandbestrijdingsproduct.

Het Detachement stelt ook twee eenmotorige helikopters MD 520N tewerk, uitgerust met een turbine Allison (vandaag Rolls Royce) C20R van 450 PK. Als eenmotorig toestel wordt dit type helikopter met vier plaatsen (piloot inbegrepen) voornamelijk ingezet boven landelijk gebied en buiten de agglomeraties.

Het Detachement luchtsteun heeft een omvangrijke waaier van opdrachten. De beide types van helikopters, elk volgens hun capaciteiten, worden voornamelijk ingezet voor de surveillance van het wegverkeer en voor het beheer van zogenaamde chaotische evenementen zoals grote verkeersopstoppingen, kettingbotsingen, vliegtuigongevallen, samenscholingen van mensenmassa's en omvangrijke sportevenementen. Bovendien komen zij tussen bij het opzoeken van verdwenen personen of voorwerpen, bij het vervolgen en onderscheppen van verdachten of ontsnapt, bij het opzoeken en het vaststellen van overtredingen (illegale bedrijvigheden, clandestiene opslagplaatsen, clandestiene laboratoria). Zij helpen bij de bescherming van personen en goederen (ondermeer door het begeleiden van het vervoer van fondsen), bij de bescherming van belangrijke of bedreigde personen, en bij het voorkomen en controleren van de criminaliteit. Zij bieden een belangrijke hulp aan de staven van de federale politie door hen rechtstreeks, bij dag en bij nacht, de videobeelden door te seinen naar vaste of mobiele ontvangstations op de grond..

De digitale uitrusting voor beeldopname is samengebracht in een gyrogestabiliseerde oriënteerbare bolvormige box (Wescam ; FLIR ; Denel) die geïntegreerd is in de neus of op de flank van de helikopter. De waarnemer in de cabine beschikt over bedieningsapparatuur die toelaat de gestabiliseerde toren te oriënteren in hoogte en azimut en het type detector (optisch of infrarood) en de beeldvergroting (zoom) te kiezen die het best passen bij de aan gang zijnde opzoeking. De beelden worden aan de waarnemer/operator getoond op een breed controlescherm en in werkelijke tijd doorgegeven via een beeldtransmissiesysteem (Sagem)

commandes permettant d'orienter en azimut et en site la tourelle stabilisée, de choisir le type de détecteur (optique ou infrarouge) et le grossissement d'image les mieux adaptés à la recherche en cours. Les images sont présentées à l'observateur/opérateur sur un large écran de contrôle et répercutées en temps réel par un système de transmission d'images (Sagem) vers tous les destinataires intéressés ou impliqués dans le suivi de la mission (Détachement d'appui aérien, Postes de commandement de la Police Fédérale ou locale, Ministère de l'Intérieur, etc.). Via les moyens de liaison hertzienne dont l'hélicoptère est équipé, l'observateur informe les équipes sur le terrain qui peuvent ainsi être dirigées rapidement pour intercepter les « contrevenants » détectés de nuit comme de jour (évadés, délits de fuite, automobilistes enfreignant gravement le Code de la route, groupes de manifestants ou trublions agressifs, etc.).

Le taux d'utilisation des aéronefs de la Police est élevé. Chaque année, ces appareils effectuent environ 1.200 sorties totalisant à peu près 2.400 heures de vol, dont une proportion significative est constituée de missions de nuit. La charge de travail des équipages (parmi lesquels huit pilotes) est par conséquent importante : la permanence est assurée 24 heures sur 24, un équipage étant à tout moment prêt à décoller endéans les cinq minutes après un appel urgent.

La liste des autorités et services autorisés à demander une intervention aérienne est longue : les autorités et les unités de la Police Fédérale et de la Police régionale de l'ensemble du pays, les départements et services attachés au Ministère de la Justice, les services de sécurité, dont la Protection civile et les services d'incendie, les services de la Douane. Les hôpitaux universitaires peuvent aussi faire appel au détachement d'appui aérien pour assurer le transport d'organes à transplanter lorsqu'aucun moyen privé ne peut assurer cette mission.

Les transmissions radio avec la plupart de ces utilisateurs potentiels via le système « Tetra » (réseau numérisé direct avec chiffrement, aux normes européennes mais baptisé « Astrid » en Belgique) et l'utilisation généralisée des coordonnées GPS pour la navigation et pour les interventions assurent un excellent taux d'efficacité des missions, y compris les « scramble » consécutifs à des appels non planifiés.



*Vue de l'avant d'un Explorer avec tourelle « images » sous le nez.
Vooraanzicht van een Explorer met « beeld » toren onder de neus.*

naar alle bestemmingen die betrokken of geïnteresseerd zijn in het verloop van de opdracht (Detachement Luchtsteun, Commandoposten van de Federale of Lokale Politie, Ministerie van Binnenlandse Zaken, enz.). Via de herzkabelverbindingen waarmee de helikopter is uitgerust, informeert de waarnemer de ploegen op het terrein, die aldus snel kunnen gedirigeerd worden om zowel bij dag als bij nacht de opgespoorde « overtreders » te onderscheppen (ontsnappingsen, vluchtmisdrijven, automobilisten die een zware overtreding tegen de wegcode begaan, groepen agressieve manifestanten of oproerkraaiers, enz.).



Sur un MD 900, montage latéral d'une tourelle de détection optique et infrarouge (repère n° 1). Le repère n° 2 montre sur le flanc droit de la poutre de queue la position des deux fentes d'éjection d'air du système NOTAR.

Laterale montage van een optische en infrarode detectietoren op een MD 900 (merkteken nr 1). Het merkteken nr 2 toont op de rechterflank van de staartbalk de positie van de twee luchtuitlaatgleuven van het NOTAR-systeem.

De gebruiksintensiteit van de luchtvaartuigen van de Politie ligt hoog. Elk jaar voeren deze toestellen ongeveer 1.200 vluchten uit, met een totaal van rond de 2.400 vlieguren, waarvan een aanzienlijk aantal bestond uit nachtopdrachten. Bijgevolg is de werklust van de bemanningen (waaronder acht piloten) aanzienlijk: de permanentie wordt 24 uur op 24 verzekerd, waarbij een bemanning op elk ogenblik klaar is om na een dringende oproep binnen de vijf minuten op te stijgen.

Er bestaat een uitgebreide lijst van autoriteiten en diensten die gemachtigd zijn een luchtinterventie te vragen: de overheden en de eenheden van de Federale Politie en de Regionale Politie over het gehele land, de departementen en diensten aangehecht aan het Ministerie van Justitie, de veiligheidsdiensten, waaronder de Burgerbescherming en de brandweerdiensten, de douanediensten. De universitaire hospitalen mogen ook een beroep doen op het luchtsteundetachment om het vervoer van transplanta-



Le MD 900 étant en vol stationnaire à environ 20 mètres du sol, un policier avec son chien attaché au harnais de sécurité sort de la cabine ; puis il se laisse glisser vers le sol le long d'une corde de rappel.

Terwijl de MD 900 zich in hangstand bevindt op ongeveer 20 meter boven de grond verlaat een politiemans het toestel, met zijn hond vastgehecht aan het veiligheidsharnas ; vervolgens laat hij zich naar de grond glijden langs een touw.

L'intervention des unités spéciales de la Police se fait à partir des MD 900 Explorer. À des endroits où l'hélicoptère ne peut se poser (sur le toit d'un immeuble, par exemple), l'insertion de ces équipes peut se faire à l'aide de cordes de rappel de vingt mètres fixées à l'hélicoptère et le long desquelles glissent rapidement jusqu'au sol ces policiers spécialement entraînés. Même des maîtres-chiens descendent en rappel avec le chien pisteur serré dans un harnais.

Environ 20 % des missions sont faites sur appel immédiat des états-majors ou des unités de terrain de la police ; mais dans la majorité des cas, ce sont des missions préalablement planifiées. Les appareils de la Police Fédérale sont des « aéronefs d'État » qui ne sont donc pas soumis à l'ensemble des règles de la circulation aérienne édictées par l'Administration de l'Aéronautique. Ces dérogations permanentes sont nécessaires pour permettre sans délai les opérations spécifiques des forces de police, notamment la nuit et au-dessus de zones agglomérées.

Pour la plupart des missions, le pilote est accompagné par un observateur aérien entraîné à la navigation aérienne, à la recherche visuelle du renseignement et à la mise en œuvre des moyens photographiques et vidéo de l'hélicoptère. L'observateur assure aussi la liaison radio ou téléphonique avec les équipes au sol qu'il informe du résultat de ses observations et, si nécessaire, guide leurs déplacements sur le terrain. Vu la charge de travail élevée de certaines interventions, notamment la nuit ou par visibilité réduite, la décision est alors prise de travailler avec un troisième membre d'équipage qui, du siège arrière, dessert les moyens de prises de vues et de transmission directe des images.

Alphonse Dumoulin

Transport de charge à l'élingue sous un MD 900 Explorer:

Vervoer van een lading aan de cargosling van een MD 900 Explorer.



tieorganen te verzekeren, wanneer geen enkel priaatmiddel deze dringende opdracht kan uitvoeren.

De radioverbindingen met het merendeel van deze potentiële gebruikers via het « Tetra » systeem (rechtstreeks digitaal netwerk met encryptie, volgens Europese normen maar in België « Astrid » gedoopt) en het veralgemeend gebruik van de GPS coördinaten voor de navigatie en voor de tussenkomsten verzekeren een uitstekende doeltreffendheidsgraad van de opdrachten, inbegrepen de « scrambles » voor niet geplande interventies.

De inzet van de speciale interventie-eenheden van de Politie gebeurt met de MD 900 Explorer. Op plaatsen waar de helikopter niet kan landen (bv. op het dak van een gebouw) kunnen deze ploegen afgezet worden met behulp van 20 meter lange koorden waarlangs deze speciaal getrainde politiemensen snel naar beneden glijden. Zelfs hondenmeesters dalen op deze wijze af met de speurhond ingesloten in een harnas.

Ongeveer 20% van de opdrachten gebeuren op onmiddellijke aanvraag van de staven of de terreineenheden van de politie, maar meestal zijn de opdrachten vooraf gepland. De toestellen van de Federale Politie zijn « luchtvaartuigen van de Staat » die dus niet onderworpen zijn aan de algemene regels voor het luchtverkeer van de Administratie van de Luchtvaart. Deze permanente afwijkingen zijn noodzakelijk om zonder tijdverlies de specifieke opdrachten van de politie mogelijk te maken, ook bij nacht en boven bebouwde kommen.

Bij het merendeel van de opdrachten is de piloot vergezeld door een luchtwaarnemer die getraind is in navigatie, het visuele opsporen van inlichtingen en het bedienen van de fotografie- en videomiddelen van de helikopter. De waarnemer verzekert ook de radio- of telefoonverbinding met de ploegen op de grond, die hij informeert over het resultaat van zijn waarnemingen. Indien nodig dirigeert hij hun verplaatsingen op het terrein. Men kan beslissen om een derde bemanningslid aan boord te nemen bij hoge werklast, zoals interventies in nachtvlucht of beperkte zichtbaarheid. Deze bedient van op de achterzetel de apparatuur voor het opnemen van de beelden en stuurt deze rechtstreeks door naar de bevoegde instanties.

Vertaling Marcel Demot

1930, oraison par V. Boin un an après le décès de Nélis.
1930, toespraak door V. Boin een jaar na het overlijden van Nélis.

La tombe de Georges Nélis (1886-1929) ou la revanche d'Icare...

Het graf van Georges Nélis (1886-1929), of de revanche van Icarus...



Au cours de la nuit du 2 février 2011, des malfrats se sont introduits dans le cimetière de Bruxelles à Evere afin d'y commettre l'impensable... Ils volaient l'ornement en bronze du fameux artiste Pierre de Soete de la tombe de Georges Nélis, notre premier aviateur militaire, fondateur de la Sabena et de la SABCA.

À la mi-août, notre Président était informé par Mme Laude, la petite-fille de Georges Nélis et membre d'Honneur de notre association, qu'« Icare » avait été retrouvé le long d'un sentier de promenade au sud de la Forêt de Soignes, près de Waterloo. L'ornement a été endommagé, essentiellement l'hélice, mais les malfrats ne sont pas parvenus à leur fin... le couper en morceaux !

Le mardi 30 août, l'ornement a été transporté par l'équipe « display » de la Force Aérienne du dépôt communal de Waterloo au Quartier Major Housiau à Peutie, afin d'y être restauré.

Un tout grand merci au Commandant de Comopsair, le Gen Maj VI Claude Van de Voorde et à Sofie Naeyaert, la responsable relations publiques, pour leur grande sollicitude.

À suivre...

Emem



Enterrement de Nélis en 1929.
Begravenis van Nélis in 1929.

Tijdens de nacht van 2 februari 2011 zijn een aantal boeven binnengedrongen op het kerkhof van Brussel in Evere, om daar het onmogelijke te doen... zij roofden het bronzen sierstuk, gemaakt door de beroemde kunstenaar Pierre de Soete, van het graf van Georges Nélis, onze eerste militaire vlieger, stichter van SABENA en SABCA.

Midden augustus werd onze president op de hoogte gebracht door Mevr. Laude, erelid van onze vereniging en kleindochter van Georges Nélis, dat de "Icarus" teruggevonden was langs een wandelpad ten zuiden van het bos van Soignes, bij Waterloo. De schroef was beschadigd maar de boeven waren niet geslaagd in hun opzet om Icarus in stukken te zagen.

Op dinsdag 30 augustus werd het sierstuk door de "display"



Tombe restaurée en 2009.
Graf gerestaureerd in 2009.



*Au dépôt communal de Waterloo.
In de gemeentelijke opslagplaats van Waterloo.*



*Après le vol.
Na de diefstal.*

Le 1er novembre à 11 h, les VTB déposeront une gerbe de fleurs sur la tombe de Georges Nélis.

Op 1 november om 11 u. zullen de VTB een bloemenkrans op het graf van Georges Nélis neerleggen.

ploeg van de Luchtmacht overgebracht van de gemeentelijke opslagplaats van Waterloo naar het Kwartier Majoor Housiau te Peutie, waar het zal geres-taureerd worden.

Voor deze steun wensen we onze oprechte dank uit te drukken aan Gen Maj VI Claude Van De Voorde, Commandant Comopsair, en Sofie Naeyaert, verantwoordelijke voor public relations.

Wordt vervolgd ...

Emem



*Tentative de tronçonnage.
Poging tot in stukken zagen.*



*Icare revit.
Icare herleeft.*

*Les grands moyens.
De grote middelen.*



*Transport vers Peutie.
Vervoer naar Peutie.*



*Transport en présence de madame Laude.
Vervoer in het bijzijn van mevrouw Laude.*

LA VÉRITÉ SUR LES BOMBARDEMENTS DE MALMEDY

- 23, 24 & 25 Dec 1944 -

DE WAARHEID OVER DE BOMBARDEMENTEN VAN MALMEDY

INTRODUCTION

Au cours de mes recherches en vue de réaliser l'hommage à Robby de Bruin et Roger Fagnoul, j'ai eu l'occasion de rencontrer le cousin de Roger, Fredy (un seul d...) Fagnoul. Ce dernier est un opticien-optométriste bien connu de Malmedy. Touché très tôt par le virus de l'aviation, il a la chance de voler régulièrement avec Roger tout au long de sa formation de pilote. Il totalise plus de 2.000 heures de vol. Lorsque nous nous sommes revus la dernière fois (entretemps j'avais décidé d'acquérir enfin une vraie paire de lunettes...), nous en sommes arrivés à parler de la Bataille des Ardennes et plus spécialement du nouveau « Centre historique Baugnez 44 ». Ce musée qui mérite le détour vient de s'ouvrir au sud de Malmedy.

Il a été érigé à l'endroit où a eu lieu le massacre d'une centaine de prisonniers Américains, par la colonne SS de Peiper, le 17 décembre 1944.

Fredy Fagnoul m'a également entretenu des attaques effectuées fin décembre 1944 par les appareils de la US Army Air Force, alors qu'il n'y avait aucun Allemand présent dans la ville. Il me demandait comment cela avait pu se produire. Erreur de navigation ? Erreur de planification au niveau de la désignation des objectifs ? J'ai bien dû lui avouer que je n'étais pas vraiment au courant des détails mais que je ne manquerais pas de me renseigner. Sur internet, avec l'aide de Jean Schoefs, j'ai découvert les rapports de mission des attaques effectuées les 23 et 25 décembre 1944. Rien en ce qui concerne le 24, la nuit de Noël. Comme j'étais en rapport avec Jules Jacob vu qu'il m'avait déjà aidé pour la biographie de Roger, étant lui aussi de la région..., l'idée m'est venue de le contacter. Bien m'en a pris. Jules connaissait parfaitement le sujet et c'est donc le fruit de ses recherches que nous publions aujourd'hui.

Il n'entre nullement dans nos intentions de diminuer en quoi que ce soit le mérite des aviateurs alliés et américains dans la Bataille des Ardennes. Dans son opuscule les « Aspects aériens de la Bataille des Ardennes », le Général-major Aviateur Roger Taymans a réussi à démontrer à quel point le rôle de l'aviation fut déterminant dans cette bataille décisive quant à la poursuite des opérations. La perte des avions alliés

INLEIDING

Tijdens mijn opzoekingswerk, in voorbereiding van het eerbetoon aan Robby de Bruin en Roger Fagnoul, kwam ik toevallig in contact met Fredy Fagnoul (met één enkele d...), de neef van Roger. Fredy is een welbekende opticien in Malmedy. Hij werd vrij snel "besmet" door het luchtvaartvirus en had de kans om regelmatig met Roger te vliegen tijdens zijn pilotenvorming. Thans heeft hij meer dan 2000 vlieguren. Toen we elkaar onlangs terugzagen (intussen had ik beslist om een echte bril aan te schaffen...), kwam het onderwerp van de Slag om de Ardennen ter sprake en meer bepaald het nieuwe "Centre historique Baugnez 44". Dit museum werd onlangs geopend ten zuiden van Malmedy en het is beslist een ommetje waard.

Het werd opgericht op de plaats waar ruim honderd Amerikaanse krijgsgevangenen werden vermoord door de SS colonne van Peiper op 17 december 1944.

Fredy Fagnoul had het ook over de aanvallen die de toestellen van de US Army Air Force uitvoerden eind december 1944, terwijl er geen enkele Duitser aanwezig was in de stad. Hij vroeg me toen hoe zoiets had kunnen gebeuren. Een navigatiefout? Een fout in de planning bij de aanduiding van de doelwitten? Ik heb toen moeten toegeven dat ik niet op de hoogte was van alle details, maar dat ik niet zou nalaten hierover inlichtingen in te winnen. Met de hulp van Jean Schoefs vond ik op het internet de zendingsverslagen van de aanvallen van 23 en 25 december 1944. Ik vond echter niets over Kerstnacht. Jules Jacob, die ook uit die streek afkomstig is, had me eerder al geholpen bij het opstellen van de biografie van Roger en dus besloot ik met hem contact op te nemen. Het was een gelukkige beslissing, want Jules kende perfect het onderwerp en het is dus het resultaat van zijn opzoekingswerk dat we vandaag publiceren.

Wij willen geenszins afbreuk doen aan de verdiensten van de geallieerde en Amerikaanse vliegers tijdens de Slag om de Ardennes. Generaal-majoor vlieger Roger Taymans heeft trouwens in zijn boek "Aspects aériens de la Bataille des Ardennes" duidelijk aangetoond hoe doorslaggevend de rol was van de luchtvaart voor het vervolg van de operaties in deze beslissende veldslag. Het verlies aan geallieerde

et donc le prix à payer furent extrêmement élevés. Pour la seule période du 23 au 31 décembre 1944, la perte s'élève à 158 appareils US.

Nous pensons néanmoins faire œuvre utile en dévoilant ce que furent les véritables causes des bombardements de Malmedy. Merci à Jules Jacob de nous avoir aidé dans ce devoir de mémoire.

Emem

PROLOGUE

La Bataille d'Ardenne... Dernier coup de dés d'Hitler... Dernière offensive de la Wehrmacht à l'ouest, destinée à reprendre Anvers en coupant les Alliés l'un de l'autre. Pour cela, frapper où on l'attend le moins : en Ardenne.

Le plan est simple : une offensive puissante et rapide, comme en mai 40, qui prendra les Alliés par surprise. Après que les premières lignes américaines auront été bousculées par l'infanterie, les blindés s'engouffreront dans les brèches et fonceront vers la Meuse afin d'y saisir des ponts intacts entre Huy et Wandre avant de continuer vers Anvers.

Pour que ce plan réussisse, il faut que deux conditions essentielles soient remplies : la surprise et le mauvais temps qui clouera l'aviation alliée au sol. En effet, la Luftwaffe n'est plus en mesure d'assurer une quelconque supériorité aérienne pour couvrir une telle opération.

Il faut aussi rassembler suffisamment de troupes, blindées et autres, afin d'obtenir une certaine supériorité numérique...

Pour ce faire, les Allemands vont rassembler derrière leur West Wall, et dans le plus grand secret, 25 divisions réparties entre, grosso modo, Monschau et Vianden.

vliegtuigen en dus de prijs die moest betaald worden, waren zeer hoog. Alleen al tijdens de periode van 23 tot 31 december 1944 gingen er 158 Amerikaanse toestellen verloren.

Toch denken we dat we er goed aan doen om de echte oorzaken van de bombardementen op Malmedy te ontsluiëren. Met dank aan Jules Jacob, die ons geholpen heeft om deze zoektocht naar de ware feiten tot een goed einde te brengen.

Vertaling: Eddy De Sutter

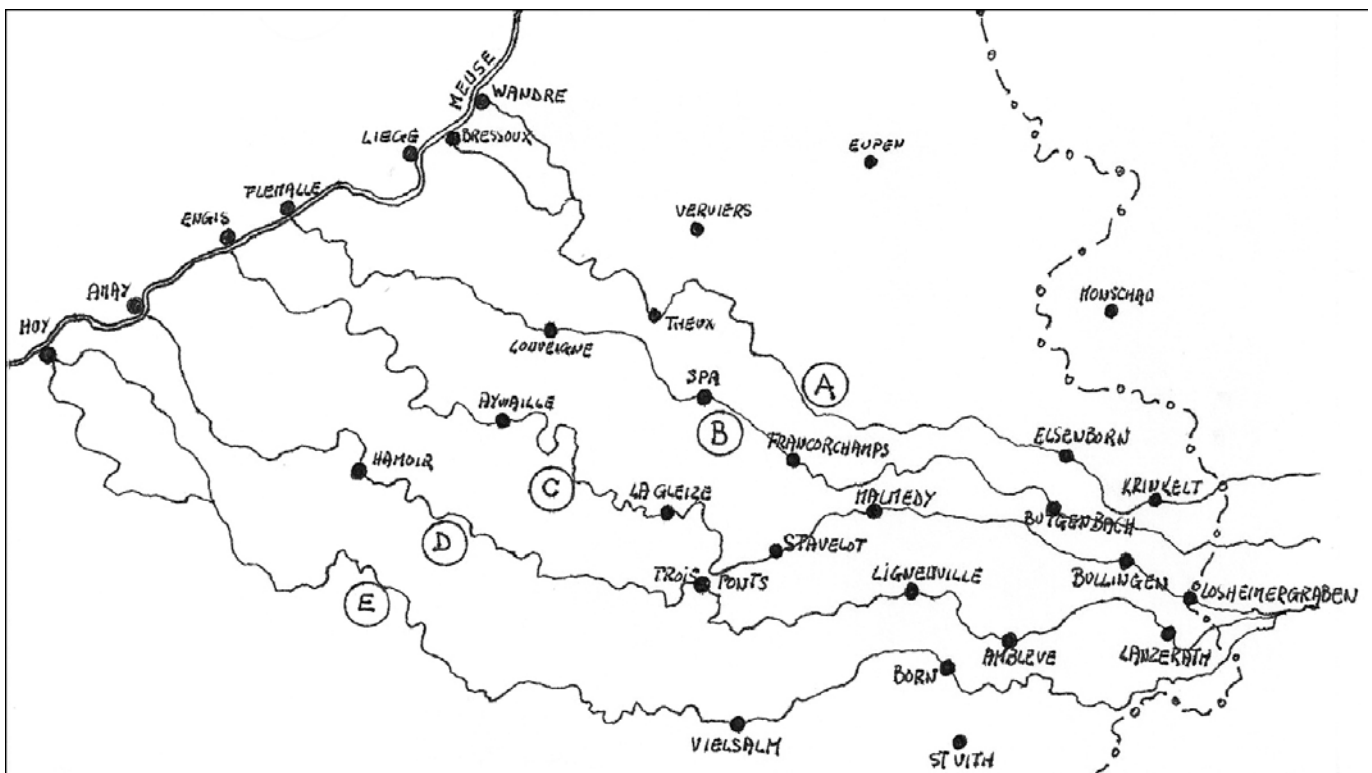
VOORWOORD

De Slag om de Ardennen... Laatste stuiptrekking van Hitler... Laatste offensief van de Wehrmacht naar het Westen, bedoeld om Antwerpen te heroveren en de Geallieerde troepenmacht in twee te splitsen. De beste plaats was deze waar men dit het minst zou verwachten: de Ardennen.

Het plan is eenvoudig: zoals in 1940, een krachtig en snel offensief dat de Geallieerden zou verrassen. Na het doorbreken van de Amerikaanse frontlijn door de infanterie zouden de pantsers door de bressen naar de Maas doorstoten om de onbeschadigde bruggen van Hoi en Wandre te bezetten en aldus te kunnen oprukken naar Antwerpen.

Om dit plan tot een goed einde te brengen moeten een aantal voorwaarden vervuld worden: totale verrassing en slechte weersomstandigheden die de geallieerde vliegtuigen aan de grond moet houden. Inderdaad, de Luftwaffe heeft geen luchtoverwicht is niet meer in staat om deze operatie te steunen.

Ook moeten voldoende troepen, pantsers e.d. verzameld worden om een belangrijk numeriek overwicht te bekomen. Daarom zullen de Duitsers in het grootste geheim 25 divisies samen brengen achter hun Westwall, in de omgeving van Monschau en Vianden.



Les itinéraires du 1er Panzerkorps.

De trajecten van het 1ste Pantzerkorps.

Après une étude soignée du terrain, cinq Rollbahnen (itinéraires) sont retenus pour les deux divisions blindées du 1er Panzerkorps de la première vague (voir schéma). Les trois itinéraires de droite sont assignés à la 12 SS-Panzer Division et les deux de gauche à la 1 SS-Panzer Division.

Considérant qu'une contre-attaque par les unités américaines de la région d'Elsenborn pourrait retarder, voire fixer, les unités allemandes empruntant les itinéraires les plus au nord (Rollbahnen A et B), la plus grande force blindée et l'effort principal sont attribués aux unités des itinéraires du centre, les Rollbahnen C (sur laquelle se trouve Malmedy) et D.

C'est pourquoi chacune de ces unités reçoit plusieurs Kampfgruppen (groupes de combat) composés de détachements spécialement organisés dont le rôle est d'ouvrir la marche au gros de la division et de forcer le passage jusqu'à la Meuse. Ces Kampfgruppen représentent une formidable force combattante de plusieurs milliers d'hommes pourvue de matériel moderne. Leurs principales qualités sont la mobilité et la puissance de feu.

L'offensive se déclenche le 16 décembre au matin et prend effectivement les troupes américaines par surprise, le secret ayant été bien gardé. Comme on l'a vu, Malmedy se trouve sur l'itinéraire C attribué à trois Kampfgruppen de la 12 SS-Panzer Division. Mais ceux-ci n'atteindront jamais la ville car ils seront arrêtés par la résistance acharnée des unités américaines du massif d'Elsenborn.

Cependant une autre menace va bientôt se manifester pour la petite cité ardennaise...

La prise des ponts intacts sur la Meuse était d'une importance capitale pour la réussite de l'offensive allemande. Aussi l'idée fut retenue de créer une unité spéciale destinée à remplir cette mission. Elle serait équipée à l'américaine et formée d'hommes spécialement sélectionnés parlant américain. Elle devrait exploiter l'effet de surprise créé par la percée initiale et foncer vers les ponts comme s'il s'agissait de GI's en retraite.

Ainsi naquit la 150 Panzer-Brigade dont le commandement fut donné au SS-Sturmbahnführer Otto Skorzeny, spécialiste des opérations délicates, comme l'enlèvement de Mussolini ou celui du Régent de Hongrie, et personnage bien connu des services secrets alliés.

Mais la création d'une telle unité ne va pas sans poser de sérieux problèmes. Ainsi seulement quelque cent cinquante hommes parlant un peu l'américain seront trouvés et, à part une quinzaine de camions et une vingtaine de jeeps, la brigade sera équipée avec du matériel allemand dont des chars Panther camouflés pour ressembler au chasseur de char américain Tank Destroyer M 10.

En fin de compte, la brigade fut organisée en trois groupes de combat : les Kampfgruppen X, Y et Z qui n'entreraient en action que lorsque la percée initiale aurait atteint les Fagnes. Alors, ils s'introduiraient dans le dispositif américain et fonceraient respectivement vers Amay, Huy et Andenne pour y saisir les ponts sur la Meuse.

Cependant, deux jours après le début des combats, les points de départ de l'offensive de la 150 Panzer-Brigade n'étant toujours pas atteints, il est décidé que ses trois Kampfgruppen seront réunis et employés comme unité de combat normale. Mission lui est alors donnée de prendre Malmedy afin de soulager la 12 SS-Panzer-Division bloquée devant Elsenborn ainsi que le

Na grondige studie van het terrein, worden vijf Rollbahnen (trajecten) weerhouden voor de eerste aanvalsgolf van de twee gepantserde divisies van het 1ste Panzerkorps (zie schema). De drie rechtse trajecten worden toegewezen aan de 12 SS-Panzer Division en de twee linkse aan de 1 SS-Panzer Division.

Aangezien een tegenaanval van de Amerikaanse eenheden in de regio van Elsenborn de Duitse eenheden die het meest noordelijk traject nemen (Rollbahnen A en B) kan afremmen of tot stilstand brengen wordt aan de eenheden die het centraal traject nemen (Rollbahnen C en D) de voornaamste inspanning en de meeste pantsers toegewezen. Malmedy bevindt zich op het traject van Rollbahn C.

Elke eenheid krijgt meerdere Kampfgruppen (gevechtsgroepen) die bestaan uit specifiek getrainde detachementen met als opdracht een opening te creëren voor het gros van de Divisie en de doorgang naar de Maas te forceren. Deze Kampfgruppen vormen een formidabel gevechtspotentieel van duizenden soldaten voorzien van de meest moderne uitrusting. Hun voornaamste kwaliteiten zijn hun beweeglijkheid en hun vuurkracht.

Het offensief begint in de morgen van 16 december en mede door de geheime voorbereiding zijn de Amerikanen totaal verrast. Zoals reeds gezegd bevindt Malmedy zich op Rollbahn C die toegekend is aan de 12 SS-Panzer Division. Maar deze zullen nooit de stad bereiken dank zij de fanatieke weerstand van de Amerikanen uit de regio van Elsenborn.

Nochtans zal er spoedig een andere dreiging opduiken voor dit klein Ardeens stadje...

De verovering van de onbeschadigde bruggen over de Maas was uiterst belangrijk voor het succes van het Duits offensief. Daarom werd beslist een speciale eenheid te creëren om deze opdracht uit te voeren. Deze zou "op zijn Amerikaans" uitgerust worden met speciaal geselecteerde militairen die Amerikaans spraken. Ze zou gebruik maken van het verrassingseffect en de verwarring na de eerste doorbraak en naar de bruggen doorstoten alsof het GI's op terugtocht waren.

Zo ontstond de 150 Panzer-Brigade met aan het hoofd SS-Sturmbahnführer Otto Skorzeny, gespecialiseerd in delicate opdrachten zoals de ontvoeringen van Mussolini en de Regent van Hongarije, en goed bekend bij de geallieerde inlichtingendiensten.

Maar het oprichten van een dergelijke eenheid is niet probleemloos. Zo werden slechts een 150-tal mensen gevonden die Amerikaans spraken en behalve een 15-tal camions en een 20-tal jeeps zou men zich verplicht zien om Duits materiaal te gebruiken, zoals Panther tanks, die gecamoufleerd werden zodat ze leken op de Amerikaanse Tank Destroyer M 10 tankjager.

Uiteindelijk werd de brigade georganiseerd in drie gevechtsgroepen: Kampfgruppen X, Y en Z die slechts in actie zouden komen nadat de eerste doorbraak de Fagnes zou bereiken. Op dat ogenblik zouden zij infiltreren in het Amerikaans dispositief en doorstoten, respectievelijk naar Amay, Hoei en Andenne om er de bruggen over de Maas te bezetten.

Echter, twee dagen na het begin van het offensief waren de vertrekpunten van de 150 Panzer-Brigade nog steeds niet bereikt, zodat beslist werd om deze drie Kampfgruppen samen te smelten en in te zetten als een normale gevechtseenheid. Zij kreeg de opdracht om Malmedy in te nemen teneinde de 12 SS-

Kampfgruppe Peiper menacé sur ses arrières, à Stavelot, et en difficulté sur l'Amblève et la Lienne.

Croyant la ville faiblement défendue, Skorzeny pense que sa prise ne sera qu'une formalité et décide de lancer son attaque le 21 décembre au matin.

Cependant, dès le 19 décembre, Malmedy a reçu le renfort de deux bataillons du 117th Regiment de la 30th Infantry Division de même que le 118th Field Artillery Battalion. Ce même jour, un groupe de combat et deux bataillons du 120th Infantry Regiment viennent encore renforcer les défenses de la ville. Ces troupes viennent heureusement compléter celles qui se trouvaient déjà à Malmedy, à savoir la B Company du 291st Engineer Combat Battalion, les 900 Norvégiens du 99th Separate Infantry Battalion, ainsi qu'un bataillon d'infanterie blindée, un bataillon de chasseurs de chars et une batterie de canons anti-aériens.

Retranchés derrière le chemin de fer, les Américains sont prêts et déterminés à défendre la ville...

L'attaque allemande est déclenchée vers 3 heures, le 21 décembre.

Le Kampfgruppe Y descend de Baugez, au sud-est, et le Kampfgruppe X de Falize, au sud-ouest. Dès qu'ils sont repérés, ils subissent tous deux un violent et meurtrier tir de l'artillerie américaine déployée sur les collines au nord de la ville. Pour la première fois en Europe, l'artillerie US emploie un nouveau type de fusée -encore secrète- sur ses obus : la Variable Time Fuse. Le résultat est terrifiant ! Les obus explosent en l'air, quelques mètres au-dessus du sol, fauchant les grenadiers par dizaines, tuant les soldats à l'intérieur même des half-tracks.

Le Kampfgruppe Y se retire, très éprouvé, tandis qu'à l'ouest, les Allemands poursuivent malgré tout leurs attaques qui viennent toutes mourir au pied du remblai du chemin de fer ou devant la rivière Warche. En début d'après-midi, Skorzeny donne l'ordre de repli. Les Allemands laissent sur le terrain des centaines de cadavres et tous leurs blindés.



Le lendemain, 22 décembre, une seconde tentative est faite par le Kampfgruppe Y au départ de Baugez, sans plus de succès. Après ces deux échecs, la 150 Panzer-Brigade se retire définitivement...

Panzer-Division te ontlasten die vast zat vóór Elsenborn alsook de Kampfgruppe Peiper die langs achter bedreigd werd te Stavelot en in moeilijkheden was aan de Amblève en de Lienne.

In de veronderstelling dat de stad slechts zwak zal verdedigd worden, is Skorzeny van oordeel dat de inname slechts een formaliteit zal zijn en hij lanceert zijn aanval in de morgen van 21 december.

Malmedy had echter de versterking gekregen van het 117th Regiment van de 30th Infantry Division alsook van de 118th Field Artillery Battalion. Diezelfde dag zouden ook nog een gevechtsgroep van twee bataljons van 120th Infantry Regiment de verdediging van de stad komen versterken. Deze troepen voegden zich bij deze die reeds in Malmedy waren, namelijk B Company van het 291st Engineer Combat Battalion, de 900 Noren van het 99th Separate Infantry Battalion, alsook een gepantserd infanterie bataljon, een bataljon antitank en een batterij luchtafweergeschut. Goed opgesteld achter de spoorweg zijn de Amerikanen nu klaar om de stad te verdedigen...

De Duitse aanval begint op 21 december om 3 uur in de morgen. De Kampfgruppe Y komt van Baugez, het zuidoosten, Kampfgruppe X van Falize, het zuidwesten. Van zodra zij opgemerkt worden, botsen zij op hevige Amerikaans artillerie, ontplooid op de heuvels ten noorden van de stad. Voor de eerste maal in Europa gebruikt de US artillerie een nieuw geheim onstekingsmechanisme op de granaten: de Variable Time Fuse. Het resultaat is schrikwekkend! De granaten ontploffen in vlucht op enige meters van de grond. Tientallen grenadiers worden weggehaaid en zelfs de inzittenden van de half-tracks werden niet gespaard.

Ondanks de hevige verliezen aan de dijk van de spoorweg en aan de Warche houden de Duitsers stand in het westen maar in het Oosten trekt de Kampfgruppe Y trekt zich verslagen terug. In het begin van de voormiddag zou Skorzeny de totale terugtocht bevelen. Zij laten honderden gesneuvelden achter en al hun pantsers.

De dag nadien, op 22 december, doet de Kampfgruppe Y vanuit Baugez een tweede poging, opnieuw zonder enig succes. Na twee mislukkingen trekt de 150 Panzer-Brigade zich definitief terug.

Un Panther de la 150 Panzer-Brigade (modifié en Tank Destroyer M10) détruit quelques mètres après avoir traversé la Warche.

Een Panther van de 150 Panzer Brigade (gemodificeerd in Tank Destroyer M10) vernietigd enige meters na het oversteken van de Warche.

Nooit zullen de Duitsers Malmedy nog bedreigen. Nochtans zullen we zien dat de aanvallen van Skorzeny rampzalige gevolgen zullen hebben voor de stad.

Jamais plus les Allemands ne devaient menacer Malmedy. Cependant nous allons voir que ces attaques de Skorzeny furent l'une des causes des malheurs qui allaient bientôt s'abattre sur la ville...

LE FILM DES ÉVÉNEMENTS

Ma belle-mère, Madame Elisabeth Louis-Laurent, témoigne...

Depuis le début de l'offensive allemande, avec sa petite fille âgée de huit mois elle est retournée vivre chez ses parents, route de Falize, à la limite ouest de la ville. Lorsque l'attaque de la 150 Panzer-Brigade se déclenche, le 21 au matin, la situation des civils devient vite préoccupante. La famille est descendue à la cave pour se protéger des combats qui font rage à cent mètres à peine de la maison, le long du talus du chemin de fer.

À un certain moment, lors d'une accalmie, un soldat américain vient jouer du piano dans le salon. D'autres descendent dans la cave où ils savent qu'il y a des femmes. Certains sont saouls. Il faut se défendre d'eux. Heureusement, dans la maison voisine loge un officier d'origine canadienne parlant français qui intervient auprès des GI's. Un soldat a trouvé des photos compromettantes que ma belle-mère avait cachées : son mari en uniforme de la Luftwaffe et elle-même portant la capote de celui-ci ! Comment lui expliquer ? Comment lui faire comprendre que son mari avait été engagé de force dans l'armée allemande ? Jouant avec son combat knife, l'Américain devient menaçant : *"Malmedy is German. We should kill them all, starting with the people of this house"* ! Heureusement, l'officier est là pour le calmer.

Il fait froid et humide et le ravitaillement devient bientôt le problème numéro un. La mère d'Elisabeth se décide à sortir pour aller chercher du lait au moulin Mayeres, à quelques centaines de mètres de là. Au retour elle est mise en joue par des GI's, méfiants et très nerveux. Elle se jette à genoux et supplie, bredouillant quelques mots d'anglais : *"Milk! Milk for the baby"* ! Ils la laissent passer. La vie n'est vraiment pas facile pour les civils !

Le 23 décembre, les combats semblent terminés, les gens sortent des caves. Pour la première fois depuis plusieurs jours le temps est splendide. Le ciel est bleu, le soleil luit. Vers 15.30h, des avions apparaissent volant vers l'est. La mère d'Elisabeth les bénit de la main. Sa fille s'écrie :

- « *Que faites-vous là, Mère ? Ils vont porter la mort !* »

- « *Je sais, mais c'est pour la bonne cause.* » lui répond-elle.

À ce moment précis, les deux femmes voient avec horreur des bombes descendre vers la ville...

Six B-26 "Marauder" du 322nd Bombardment Group, IXth Tactical Air Command ⁽¹⁾, larguent 86 bombes General Purpose de 250 livres sur Malmedy ! C'est la consternation !

Immédiatement, le commandement américain envoie des messages alarmés à son état-major. On lui répond qu'il ne peut s'agir que d'une erreur, qu'on va se renseigner...

Le centre de la ville est dévasté. Des incendies se déclarent un peu partout. Des rues sont bloquées. Il y a de nombreuses victimes, tant militaires que civiles, dont bon nombre ensevelies sous les décombres... Cependant, les secours s'organisent aussitôt. Des bulldozers déblaient les rues, des équipes de démolition font sauter des maisons pour empêcher que les incendies se propagent. Les blessés affluent aux centres de pre-

DE FILM VAN DE GEBEURTENISSEN

Mijn schoonmoeder, Madame Elisabeth Louis-Laurent getuigt.

Vanaf het begin van het Duits offensief is zij met haar dochtertje van acht maanden terug ingetrokken bij haar ouders aan de westkant van de stad, route de Falize. De toestand van de burgers wordt zeer onrustwekkend bij de aanval van de 150 Panzerbrigade in de vroege morgen van 21 december. De familie heeft zich verschuild in de kelder om zich te beschermen tegen de gevechten die zich voordoen langs de spoorwegberm op nauwelijks 100 meter van hun woning.

Op een bepaald ogenblik, tijdens een gevechtspauze, komt een Amerikaanse soldaat op de piano spelen in het salon. Andere dalen in de kelder waar zij wisten dat er zich vrouwen verscholen. Sommige zijn dronken, de dames moeten zich verweren. Gelukkig logeert er in het nabijgelegen huis een franssprekende Canadese officier die tussenbeide komt en de GI's kalmeert. Eén van de soldaten heeft compromitterende foto's gevonden die mijn schoonmoeder verborgen had, waarop haar echtgenoot in Duits Luftwaffe uniform was afgebeeld terwijl zijzelf de overjas droeg. Hoe moet men dit uitleggen? Hoe moet men die GI aan het verstand brengen dat haar man verplicht werd om toe te treden tot Duitse Krijgsmacht? De Amerikaan, zwaaiend met zijn combat knife, neemt een dreigende houding aan: *"Malmedy is German. We should kill them all, starting with the people of this house"* ! Gelukkig is er de officier om hen te kalmeren.

Buiten is het koud en vochtig en de bevoorrading wordt een groot probleem. De moeder van Elisabeth besluit om zich buiten te wagen om melk te halen in de Mayeres molen, enkele honderden meters verder. Op haar terugweg wordt zij lastig gevallen door uiterst zenuwachtige en wantrouwende GI's. Zij valt smekend op haar knieën en stamelt enkele woorden in het Engels: *"Milk! Milk for the baby"* ! Waarna zij haar verder lieten gaan. Het leven is echt niet eenvoudig voor de burgers.

Op 23 december leek het ergste voorbij en de mensen kwamen terug te voorschijn uit hun kelders. Voor het eerst sinds meerdere dagen was het prachtig weer. De zon scheen, de hemel was blauw. Rond 15.30h worden voor het eerst vliegtuigen opgemerkt richting Oost. De moeder van Elisabeth maakt een zegenend gebaar. Haar dochter roept:

- *"Wat doe je, moeder? Zij brengen dood en vernieling!"*

- Zij antwoordt: *"Ik weet het, maar het is voor de goede zaak."*

Op dat ogenblik zien de twee verschrikte vrouwen de bommen neersuizen op de stad.

Zes B-26 "Marauder" van de 322nd Bombardment Group, IXth Tactical Air Command ⁽¹⁾, droppen 86 General Purpose bommen van 250 pond op Malmedy ! Consternatie!

Het Amerikaans commando in Malmedy verwittigt onmiddellijk het hoofdkwartier. Daar antwoordt men dat dit wellicht een vergissing is en dat men het zou onderzoeken...

Het centrum van de stad is verwoest. Overal ontstaan brandhaarden. De straten zijn geblokkeerd. Er zijn talrijke slachtoffers en meerdere militairen en burgers zijn bedolven onder het puin. De hulpdiensten komen evenwel spoedig op gang. Bulldozers ruimen het puin in de straten, slopers blazen de huizen op om te beletten dat de brandhaarden zouden uitbreiden. Gekwetsten worden naar verzorgingscentra gebracht waar de eerste zorgen worden toegediend maar het gebrek aan medicatie zou zich snel laten voelen. De doden worden afgelegd

miers soins, mais le manque de médicaments se fait déjà sentir. Les morts s'alignent dans la cour de l'Athénée... Pendant la nuit et la matinée suivant ce bombardement, les opérations de recherche et de dégagement des victimes se poursuivent, rendues difficiles par les menaces d'éboulement.

Le 24 décembre, alors que la situation est plus ou moins sous contrôle, Malmedy est à nouveau bombardé. Aux environs de 14.30h, dix-huit bombardiers lourds B-24 "Liberator" de la 8th Air Force ⁽²⁾ survolent la ville et y déversent leurs bombes de 500 livres. Une fois de plus des messages partent vers l'état-major de la 30e Division, signalant que l'aviation bombarde à nouveau ses propres troupes et demandant de l'aide.

Ce qui restait debout du centre de la cité est cette fois tout à fait effacé. Les victimes se comptent par dizaines. Tout le travail de déblaiement des ruines et de lutte contre les incendies est à recommencer. Tout le monde s'y met, engineers en tête, sous les premiers flocons de neige... Ce soir, c'est la veillée de Noël ! Elle sera particulièrement triste...

Le gel qui s'installe rend les travaux très difficiles. Toute la nuit, soldats et civils luttent contre le feu et s'affairent à la recherche de survivants ensevelis sous les décombres.

Le jour se lève enfin. C'est Noël.

op de speelplaats van het Atheneum. De reddingsoperaties gaan door tijdens de nacht en de daaropvolgende morgen. Ondanks het risico voor aardverschuivingen en instortingen wordt verder gezocht naar overlevenden onder het puin.

Op 24 december, wanneer de toestand min of meer onder controle lijkt te zijn wordt Malmedy opnieuw gebombardeerd. Rond 14.30h bombarderen 18 B 24 "Liberator" zware bommenwerpers van de 8th Air Force ⁽²⁾ de stad, met bommen van 500 pond. Opnieuw werden berichten verstuurd naar de staf van de 30e Divisie met de vraag om hulp en om te melden dat de eigen troepen werden aangevallen.

Wat overbleef van het stadscentrum werd ditmaal met de grond gelijk gemaakt. Er worden tientallen slachtoffers geteld. Al het opruimingswerk moet opnieuw beginnen onder de eerste dwarrelende sneeuwvlokken. Iedereen doet mee, ingenieurs voorop. Het wordt een uitermate trieste Kerstavond.

Het begint te vriezen wat het opruimingswerk nog moeilijker maakt. Soldaten en burgers vechten de ganse nacht tegen de branden en gaan door met hun reddingswerken om overlevenden te vinden onder het puin.

Het wordt dag; het is Kerstmis.

*Martin B-26 Marauders
du/van 558 BS / 387 BG.*



Malheureusement, ce 25 décembre, quatre bombardiers B-26 "Marauder" du 387th Bombardment Group, 9th Air Force ⁽³⁾, survolent à nouveau la ville. Vers 14.30h, 64 bombes General Purpose sont larguées sur la cité martyre. Ce bombardement moins violent fait surtout des dégâts matériels, principalement dans les parages des vieilles tanneries. Les civils ont appris à se méfier du ciel et restent blottis dans les abris. En ville, la confusion est à son comble et, la panique aidant, nombre de civils sont à deux doigts de fuir cet endroit maudit. Mais il y a des victimes à secourir, des incendies à combattre, des ruines à dégager... Alors, puisant dans ses dernières ressources, chacun se remet à l'ouvrage.

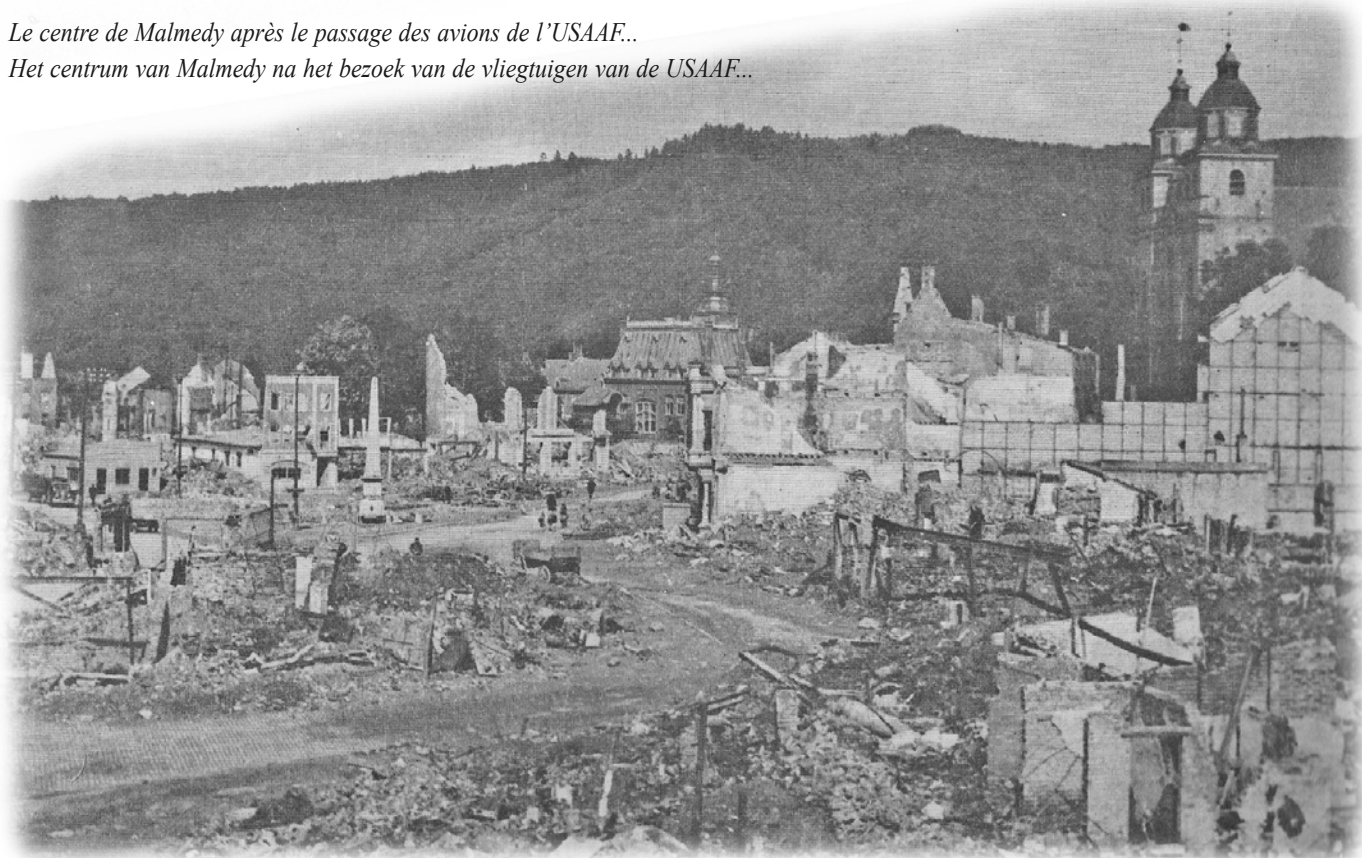
Cependant, tous, civils aussi bien que militaires, sont hantés par les mêmes questions...

POURQUOI ? QUE S'EST-IL DONC PASSE ?

Maar ook Kerstmis zou dramatisch verlopen. Rond 14.30h overvliegen vier B 26 "Marauder" bommenwerpers van de 387th Bombardment Group, 9th Air Force ⁽³⁾ de onfortuinlijke stad en droppen in totaal 64 General Purpose bommen. Dit minder intensief bombardement zou vooral materiële schade veroorzaken, voornamelijk in de omgeving van de oude leerlooierijen. De inwoners zijn nu achterdochtig voor alles wat uit de lucht komt en blijven weggedoken in hun schuilplaatsen. In de stad bereikt de verwarring zijn hoogtepunt en meerdere burgers staan op punt om in paniek deze verdoemde stad te verlaten. Maar er zijn slachtoffers die hulpnodig hebben, branden die moeten geblust worden en ruines te ontruimen... Met de moed der wanhoop gaat iedereen terug aan het werk. Nochtans worden zowel burgers als militairen achtervolgd door dezelfde vraag ...

WAAROM? WAT IS ER GEBEURD?

*Le centre de Malmedy après le passage des avions de l'USAAF..
Het centrum van Malmedy na het bezoek van de vliegtuigen van de USAAF..*



DES EXPLICATIONS

Le 23 décembre, à la conférence de presse du QG de la 1ère Armée, le porte-parole annonce : « *Les Allemands sont entrés dans Malmedy et la ville a été ensuite bombardée* ».

Dans la salle, Peter Lawless, le correspondant du Daily Telegraph, qui rentre de Malmedy, ne peut retenir sa colère et explose : « *Il n'y avait pas d'Allemands à Malmedy, vous avez bombardé vos propres troupes et vous avez tué trois cents Américains* » ! Il s'ensuit alors une discussion très animée, mais le communiqué de la 1ère Armée ne sera pas changé.

La thèse officielle était donc que la ville avait été bombardée parce que les Allemands y étaient entrés et qu'ils occupaient Malmedy...

Cependant, le 11 janvier 1945, soit plus de quinze jours après les événements, le "Stars and Stripes" publie l'article suivant...

« Malmedy, aux mains des troupes américaines, a été bombardé par erreur. L'USAAF a révélé hier que la ville belge de Malmedy, occupée par les Américains, a été attaquée par erreur par six bombardiers moyens et dix-huit bombardiers lourds de l'Air Force, les 23 et 24 décembre. Six Marauders de l'Air Force ont frappé Malmedy le 23 décembre après avoir perdu leur formation et après avoir été séparés de leurs Pathfinders. L'après-midi suivant, dix-huit B-24 ont bombardé la ville ».

C'est peu et c'est beaucoup! C'est beaucoup car la version officielle change et devient : L'ERREUR ! Cependant, on donne peu d'explications et nulle mention n'est faite du troisième bombardement, celui du 25 décembre.

Il faudra attendre plusieurs années pour en savoir plus, pour enfin connaître la vérité...

DE UITLEG

Tijdens de persconferentie in het hoofdkwartier van de 1st Army op 23 december verklaart de woordvoerder: "*De Duitsers zijn binnengevallen in Malmedy en de stad werd gebombardeerd.*"

Bij de aanwezigen bevindt zich Peter Lawless, de correspondent van de Daily Telegraph, pas teruggekeerd uit Malmedy. Hij kan zijn woede niet bedwingen en schreeuwt: "*Er waren geen Duitsers in Malmedy, u hebt uw eigen troepen gebombardeerd en driehonderd Amerikanen gedood.*"

Er ontstaat een hevige discussie maar het communiqué van de 1st Army wordt niet gewijzigd. De officiële versie blijft dat de Duitse troepen de stad hadden ingenomen en dat zij Malmedy bezet hielden.

Op 11 januari 1945, dus twee weken na de evenementen, zou de Stars and Stripes nochtans het volgende publiceren...

"Malmedy, in de handen van de Amerikaanse troepen, werd bij vergissing gebombardeerd. De USAAF heeft gisteren verklaard dat de Belgische stad Malmedy die bezet was door de Amerikanen op 23 en 24 december per vergissing gebombardeerd werd door zes middelgrote en 18 grote bommenwerpers van de Air Force. Zes Marauders hebben Malmedy aangevallen nadat zij hun formatie en hun Pathfinders waren kwijtgespeeld. De volgende dag in de namiddag hebben 18 B-24 de stad gebombardeerd."

Dit is veel en ook weinig. Het is veel omdat de officiële versie werd gewijzigd. Er werd toegegeven dat er een VERGISSING was gebeurd. Nochtans wordt geen uitleg gegeven over het derde bombardement, dit van 25 december. Het zou nog jaren duren vooraleer hier meer over bekend zodat men uiteindelijk tot de waarheid kon komen.

Entretemps, de nombreux auteurs publient qui son hypothèse qui sa vérité dans des articles ou récits plus ou moins vraisemblables, plus ou moins fantaisistes. En voici quelques exemples :

« Le 23 décembre fut la première de trois journées pendant lesquelles des avions amis ont bombardé quatre fois la ville de Malmedy qui était supposée aux mains de l'ennemi. »⁽⁴⁾

« Mais aujourd'hui, dimanche 24 décembre, les appareils reviennent en force, délibérément, pour écraser le centre de la ville qu'ils croient sans doute en mains ennemies. Tragique erreur, a-t-on écrit, et dont on n'a jamais expliqué la cause : Malmedy est resté dans un espèce de no man's land...

C'est peut-être la présence de ces effectifs allemands déguisés en américains qui a provoqué la confusion des états-majors alliés et qui a été la cause des bombardements de Malmedy : c'est une hypothèse énoncée par plusieurs auteurs, et elle nous apparaît la plus vraisemblable...

Selon l'historique de la 30e W Division d'Infanterie, le motif des bombardements répétés aurait été des articles du journal "Stars and Stripes"...

La délimitation exacte des secteurs adverses n'est pas souvent aisée dans le « fluide » du front mouvant, et bien des fantassins et des tankistes américains seront les victimes de leurs appareils.»⁽⁵⁾

« La colonne de Skorzeny fut mise knock-out... Les survivants avaient-ils reflué sur Bellevaux, ou étaient-ils entrés dans la ville de Malmedy ? Nous pensons que des Allemands déguisés se sont infiltrés dans Malmedy et qu'ils ont ainsi provoqué directement les bombardements aériens de la ville...

Malmedy était dans les lignes américaines et d'authentiques Américains y circulaient encore le 23 décembre. Mais nous ne croyons pas à une erreur de repérage. Les Malmédiens, endeuillés et sinistrés, seraient les derniers à admettre que l'aviation eût persisté, trois jours durant, dans une erreur. Posons clairement les faits connus :

1. De leurs positions installées sur les hauteurs, les artilleurs américains ont vu le bombardement du 23 décembre... S'ils avaient cru que les bombes alliées tombaient, par erreur, sur le secteur qu'ils devaient normalement protéger, ils eussent, selon toute vraisemblance, alerté le commandement supérieur... Ce qui est certain, c'est que leur réaction a été tout autre : ils ont recommandé aux habitants « de ne pas descendre en ville, parce qu'on tirait encore »...

2. Le soir du 23 décembre, l'état-major de la 1ère Armée américaine savait que de vrais Américains se trouvaient encore dans Malmedy et qu'aucun ennemi n'y était entré sous l'uniforme allemand... Ce qui a beaucoup d'importance, c'est le fait que l'état-major, conscient de l'importance du bombardement du 23 décembre, n'a rien fait pour prévenir les récidives...

3. Il est notoire que le bombardement du 23 décembre a tué des Américains authentiques... Mais il est moralement certain que le 24 décembre, c'étaient des Allemands déguisés qui étendirent, sur les toits, les draps d'un rouge étincelant des Sherman (sic). À ce moment, les Américains authentiques savaient et disaient qu'il ne fallait plus descendre en ville; au surplus, les blindés alliés n'étaient pas dans la ville, mais sur les hauteurs et les pentes qui y conduisent.

Nous estimons probable la conclusion suivante.

La vallée étant infestée d'Allemands déguisés, pour éviter une

Ondertussen publiceren meerdere auteurs hun versie van de feiten in diverse artikelen of verhalen maar hun hypothesen zijn deels waar maar ook deels gefantaseerd. Hieronder een paar voorbeelden:

"23 december was de eerste van de drie opeenvolgende dagen dat bevriende vliegtuigen vier maal Malmedy hebben gebombardeerd omdat men dacht dat de stad in handen was van de Duitsers." ⁽⁴⁾

"Maar vandaag, 24 december komen de toestellen in volle sterkte terug om opzettelijk het centrum van de stad te vernietigen waarvan zij ongetwijfeld dachten dat het in de handen van de Duitsers was. Tragische vergissing, werd geschreven maar men heeft nooit de reden kenbaar gemaakt. Malmedy is een soort no-man's land gebleven...

Het is misschien de aanwezigheid van de Duitse eenheden, vermomd als Amerikanen, die in de geallieerde hoofdkwartieren verwarring heeft veroorzaakt zodat Malmedy werd gebombardeerd: dit is een hypothese die door meerdere schrijvers werd naar voor gebracht en het lijkt ons de meest waarschijnlijke...

Volgens de historiek van de 30th Infantry Division zou het motief van de herhaalde bombardementen zich steunen op meerdere artikelen in Stars and Stripes.

De juiste afbakening van de strijdende partijen is soms moeilijk te bepalen mede door de onbestendigheid van het voortdurend bewegend front en heel wat infanteristen en tankbemanningen zijn slachtoffer van hun eigen toestellen." ⁽⁵⁾

"De colonne van Skorzeny was uitgeteld... Waren de overlevenden naar Bellevaux gevluht of hebben zij zich versholten in Malmedy? We denken dat de vermomde Duitsers in Malmedy zijn geïnfiltrerd en dat zij aldus rechtstreeks het de bombardementen hebben geprovoceerd...

Malmedy was lag op het traject van de Amerikanen en het waren nog steeds echte Amerikanen die in Malmedy waren op 23 december. Nochtans geloven we niet in een identificatiefout. De rouwende en lijdende inwoners zijn de laatste om te geloven dat de luchtaanvallen gedurende drie opeenvolgende dagen bleven doorgaan op basis van misinterpretatie. Laten we even de gekende feiten op een rij stellen:

1. Vanuit hun hoger gelegen positie hebben de Amerikaanse artilleristen het bombardement gezien op 23 december. Indien zij hadden geloofd dat de geallieerde bommen per vergissing werden gedropt op een zone die zij moesten beschermen, hadden zij zonder twijfel hun hoofdkwartier op de hoogte gebracht... Zeker is dat hun reactie anders was; zij hebben de inwoners gewaarschuwd "om niet naar de stad af te zakken omdat er nog geschoten werd."

2. De avond van 23 december wist het hoofdkwartier van de 1st US Army dat er nog echte Amerikanen in Malmedy waren en dat er geen vijanden waren in Amerikaans uniform... Het is een feit dat het hoofdkwartier op de hoogte was van het bombardement van 23 december en dat niets werd gedaan om herhaling te voorkomen...

3. Het is bekend dat een aantal echte Amerikanen omgekomen zijn tijdens de bombardementen van 23 december. Zeker is dat het vermomde Duitsers waren die op 24 december rode vlaggen met spetterend Sherman tanks (sic) hebben uitgehangen op de daken. Op dat ogenblik waren de echte Amerikanen op de hoogte en wisten dat men niet meer naar de stad mocht afdalen.

catastrophe, les Américains ont tendu un barrage de feu devant la seule ligne de résistance qui fut sûre, celle des hauteurs nord de la ville. » ⁽⁶⁾

« L'aviation américaine en profite et de nombreuses escadrilles de bombardiers décollent en direction de Malmedy...

Le raid des bombardiers sur Malmedy ne s'explique que par une erreur de renseignement. Erreur qui n'est pas même découverte, puisque les avions américains reviennent le lendemain et écrasent sous leurs bombes les ruines de la veille... » ⁽⁷⁾

Un dernier exemple, enfin, pour montrer que certains auteurs n'hésitent pas à faire dans le sensationnel, mélangeant allègrement réel et imaginaire. Il s'agit ici du bombardement du 23 décembre...

« À 15 heures 26, six B-29 du 322e US Bombardment Group de la 9e Air Force volaient en un étincelant V d'argent près de la frontière germano-belge. Le "leader" de la formation avait repéré, en bas, un ensemble de maisons au centre d'une vallée entourée de collines. Il consulta sa carte une fois de plus. En dépit des conditions de vol excellentes, il n'avait pu trouver son objectif principal, qui était la ville de Zulpich en Allemagne. Mais le jeune leader pensait que la ville, en bas, devait être Lammersum, quelque six miles au nord-est de son objectif. S'il ne pouvait trouver Zulpich, ceci pourrait être un objectif aussi bon qu'un autre, d'autant plus que la nuit approchait. Ses bombes devaient être larguées bientôt, autrement il serait forcé de les ramener à sa base, et il serait fou de le faire.

L'avion du "leader" commença à perdre de l'altitude. La ville grandissait de plus en plus. Maintenant il pouvait bien voir l'église aux tours en forme d'oignon. Ses yeux balayèrent la vallée de gauche à droite. Aucun signe de défense anti-aérienne! La ville semblait sans protection. Il descendit encore pour commencer son approche de bombardement. Ils fonçaient à du trois cents miles à l'heure. Soudain le téléphone de bord retentit du cri triomphant du bombardier : « BOMBES LARGUÉES! »

Comme les treize bombes de 250 livres quittaient l'appareil, celui-ci sursauta et bondit en l'air. En bas, des colonnes de fumée commençaient à s'élever vers le ciel. Les cinq autres avions suivaient le "leader" et lâchaient leurs bombes. Il regarda attentivement et nota avec satisfaction quelles étaient toutes au but. Les six B-29 quittèrent la scène de destruction et grimperent vers l'horizon, se dépêchant de rentrer pour le "debriefing" et les oeufs au bacon.

En bas, la fumée s'épaississait et s'élevait plus haut... » ⁽⁸⁾

Le lecteur appréciera...

Dans tous ces extraits, il y a certes une part, sinon un fond de vérité. Chaque auteur proposant sa version basée sur des faits réels, des témoignages, des recherches personnelles, des hypothèses, ...

Et pourtant les causes de ces bombardements restent obscures...

Le nombre officiel des victimes militaires ne sera jamais divulgué et jamais aucune explication convaincante ne sera donnée quant aux raisons pour lesquelles l'aviation américaine a bombardé Malmedy trois jours de suite.

Comme on l'a vu, la première version officielle de l'USAAF pour justifier ces bombardements fut que les Allemands occupaient Malmedy.

Bovendien waren de geallieerde pantsers niet in de stad maar op de heuvels en de hellingen rond de stad.

De meest waarschijnlijke conclusie is als volgt: De vallei werd onveilig gemaakt door vermomde Duitsers en om een catastrofe te vermijden hebben de Amerikanen een spervuur aangelegd langs de veiligste verdedigingslijn, deze op de heuvels rond de stad." ⁽⁶⁾

"Het Amerikaans luchtleger werd ingezet en stuurt meerdere bommenwerpers naar Malmedy. De raid tegen Malmedy kan enkel uitgelegd worden door foutieve inlichtingen en deze fout werd niet onmiddellijk opgemerkt aangezien de vliegtuigen daags daarop nog doorgingen met het bombarderen van de reeds verwoeste stad." ⁽⁷⁾

Tenslotte een laatste voorbeeld om aan te tonen dat bepaalde schrijvers niet twijfelen om met een samenraapsel van realiteit en verbeelding tot een meer sensationeel verhaal te komen. Het betreft het bombardement van 23 december...

"Om 15.26 uur vliegen zes B-29 van de 322e US Bombardment Group van de 9e Air Force in een schitterende zilverachtige V formatie in de omgeving van de Belgisch-Duitse grens. De "leader" ziet een huizengroep in een vallei, omgeven door heuvels. Nogmaals kijkt hij naar zijn kaart. Ondanks het prachtig vliegweer had hij zijn hoofddoel, Zulpich in Duitsland, niet kunnen vinden. De jonge "leader" denkt dat de huizengroep onder zich Lammersum is, een stadje ongeveer zes mijlen ten noorden van zijn hoofddoel. Aangezien hij Zulpich niet gevonden heeft kan dit ook als doelwit dienen, mede omdat de avond reeds aan het vallen is. De bommen moesten vlug gedropt worden, zoniet zou hij verplicht zijn om er mee te landen, wat maar al te gek zou geweest zijn.

Het vliegtuig van de "leader" begint te dalen. De stad wordt groter en groter. Hij kan nu duidelijk de kerk zien met de ajuinvormige torens. Zijn ogen speuren in de vallei van links naar rechts. Geen spoor van afweergeschut. De stad lijkt niet beschermd. Hij daalt nog verder om de nadering te beginnen voor het bombardementsmanoeuvre. De snelheid loopt nu op tot 300 mijl per uur. Plots galmt een triomferende stem over de radio: "BOMMEN WEG".

Bij het loskomen van de bommen maakt het vliegtuig een lichtsprong. Op de grond ontstaan rookpluimen. De vijf andere vliegtuigen volgen de "leader" en ook zij droppen hun bommen. Deze kijkt met aandacht toe en stelt tevreden vast dat het doel werd geraakt. De zes B-29 verlaten de vernielingssceen en klimmen naar de horizon om vlug terug te keren naar de "debriefing" en de eieren met spek. Beneden stijgen de aanzwellende rookpluimen hoger en hoger in de lucht." ⁽⁸⁾

De lezer zal dit zeker op prijs stellen...

Elk van deze uittreksels bevat een grond van waarheid. Elke auteur stel zijn eigen versie voor en steunt zich op echte feiten, getuigenissen, persoonlijk onderzoek en veronderstellingen... De reden van de bombardementen blijven echter onduidelijk... Het officieel aantal militaire slachtoffers zal nooit kenbaar gemaakt worden en nooit werd een overtuigende uitleg gegeven waarom het Amerikaans luchtleger gedurende drie opeenvolgende dagen Malmedy heeft gebombardeerd.

Zoals we hierboven reeds lieten uitschijnen was de officiële versie

Par la suite, dès le 10 janvier 1945, la version officielle devint "the Big Mistake"...

Ce n'est que plusieurs années plus tard que la vérité fut enfin connue...

LA VÉRITÉ

Deux documents nous permettent de répondre à -presque- toutes les questions qui se posent à propos de ces événements malheureux.

Le premier est une étude effectuée pour le compte de l'USAF par Royce L. Thompson, membre du Bureau du Chef de l'Histoire militaire - Section européenne, et intitulée :

*"MALMEDY, BELGIUM MISTAKEN BOMBING, 23 AND 25
DECEMBER 1944"* ⁽⁹⁾

Cette étude, datée du 5 juin 1952 et jamais publiée, est particulièrement bien documentée. Dans une première partie intitulée CRITIQUE, l'auteur présente d'abord le résumé des faits, ensuite il décortique chaque rapport de mission et termine par l'explication de l'erreur commise par les équipages. Dans une deuxième partie sont présentés tous les documents officiels se rapportant aux missions des 23 et 25 décembre 1944. En tout, quelque 22 pages d'une valeur inestimable ! Cependant, ce document ne mentionne pas le bombardement du 24 décembre.

Reprenons, in extenso et dans le texte, le résumé et les explications de l'erreur...

Summary.

MALMEDY was erroneously bombed on 23 and 25 December, not the 24th, by the IXth Bombardment Division (M) according to Ninth and Eighth Air Forces' records. Photographs revealed the location, not pilot observation. Personnel mis-identification was responsible. Acknowledgment was made by the IXth BD in its daily report, but not by the Ninth AF. During the Allied Air Commanders' Conference on 4 January 1945, General Carl Spaatz referred to an alleged MALMEDY mis-bombing by the Eighth AF in December. That reference was the source for the only allusion to the MALMEDY accidents by the Air Force's official history. ZULPICH was the assigned primary of the 322nd Bombardment Group for the 23rd, but of the 28 dispatched B-26's, six dropped 86 x 250 General Purpose bombs upon MALMEDY about 15.26. Their personnel realized ZULPICH was not bombed, but believed LAMMERSUM six miles beyond had been attacked. Photographs disclosed MALMEDY as the victim. The flight was off course, bombed some 33 miles short, a town in hilly, forested country, whereas ZULPICH was in the open. Visibility was unlimited. Enemy aircraft did not oppose, nor did flak prevent full load drops. Four B-26's from the 387th BG dropped 64 x 250 GP's upon MALMEDY about 16.00 on the 25th, instead of the nearby ST.VITH, the Group's objective. Pilot interrogation indicated a mistake, and BORN was believed to have been the locality. Photographic interpretation by the IXth BD again pointed to MALMEDY as the location. Personnel error was the apparent cause. Flight officers believed ST.VITH to be their position, inasmuch as instruments and visual observation agreed. Plane-to-ground visibility was three to four miles.

van de USAAF dat de Duitsers Malmedy hadden bezet. Even later, vanaf 10 januari 1945, zou de officiële versie echter gewijzigd worden tot "The Big Mistake".

De volledige waarheid zou pas meerdere jaren later aan het licht komen.

DE WAARHEID

Twee documenten laten ons toe om het antwoord te vinden op alle vragen aangaande deze dramatische gebeurtenissen.

Het eerste is een studie voor de rekening van de USAF, gedaan door Royce L. Thompson, lid van het bureau van het hoofd van de Militaire Geschiedenis – Europese Sectie, getiteld:

*"MALMEDY, BELGIUM MISTAKEN BOMBING 23 AND 25
DECEMBER 1944."* ⁽⁹⁾

Deze studie, gedateerd 5 juni 1952, werd nooit gepubliceerd maar is zeer goed gedocumenteerd. In een eerste deel getiteld "KRITIEK" maakt de auteur een samenvatting van de feiten, rafelt hij elk zendingsverslag uit en sluit hij af met de uitleg voor de vergissingen die door de bemanningen werden gemaakt. Het tweede deel omvat alle officiële documenten die betrekking hebben op de zendingen van 23 en 25 december 1944. Alles bij mekaar ongeveer 22 bladzijden van onschatbare waarde! Nochtans maakt het document geen gewag van het bombardement van 24 december.

Hieronder volgt in extenso de tekst met de samenvatting en de uitleg voor de vergissing:

Summary.

MALMEDY was erroneously bombed on 23 and 25 December, not the 24th, by the IXth Bombardment Division (M) according to Ninth and Eighth Air Forces' records. Photographs revealed the location, not pilot observation. Personnel mis-identification was responsible. Acknowledgment was made by the IXth BD in its daily report, but not by the Ninth AF. During the Allied Air Commanders' Conference on 4 January 1945, General Carl Spaatz referred to an alleged MALMEDY mis-bombing by the Eighth AF in December. That reference was the source for the only allusion to the MALMEDY accidents by the Air Force's official history. ZULPICH was the assigned primary of the 322nd Bombardment Group for the 23rd, but of the 28 dispatched B-26's, six dropped 86 x 250 General Purpose bombs upon MALMEDY about 15.26. Their personnel realized ZULPICH was not bombed, but believed LAMMERSUM six miles beyond had been attacked. Photographs disclosed MALMEDY as the victim. The flight was off course, bombed some 33 miles short, a town in hilly, forested country, whereas ZULPICH was in the open. Visibility was unlimited. Enemy aircraft did not oppose, nor did flak prevent full load drops. Four B-26's from the 387th BG dropped 64 x 250 GP's upon MALMEDY about 16.00 on the 25th, instead of the nearby ST.VITH, the Group's objective. Pilot interrogation indicated a mistake, and BORN was believed to have been the locality. Photographic interpretation by the IXth BD again pointed to MALMEDY as the location. Personnel error was the apparent cause. Flight officers believed ST.VITH to be their position, inasmuch as instruments and visual observation agreed. Plane-to-ground visibility was three to four miles.

23 December:

Pilots were lost and committed a personnel error, yet several mission factors seemed to favor the flight.

Location. — MALMEDY was 33 miles from ZULPICH, a substantial distance, even for aircraft, and LAMMERSUM was yet another six miles beyond ZULPICH. Actually, the flight was off course and did not approach ZULPICH. MALMEDY was en route to both base-to-target and base-to-IP of ROTGEN where the formation was to take positions.

Terrain Could Be a Guide. — MALMEDY was in hilly, forested country, ZULPICH was in the open. LAMMERSUM and MALMEDY were both on rivers, however, possibly a perplexity. The former was on the ERFT, MALMEDY at the junction of LA WARCHE and LA WARCHENNE RAU.

Weather Was Favorable. — Pilots reported CEILING AND VISIBILITY UNLIMITED. Their descriptions of results and photographs were both detailed, suggesting sharp observation. Weather did not affect bombing, the IXth BD Weather Office reported.

Enemy Was Not Distracting. — Aircraft opposition was lacking, and flak did not prevent dropping of 86 of the 87 carried bombs. Attention is called to possible tactical significance in the IXth BD's flak analysis of the 322nd BG ZULPICH mission. The location's identity was uncertain, however, inasmuch as ZULPICH was the target, MALMEDY was bombed, but pilots believed LAMMERSUM had been attacked.

25 December:

Personnel error was the apparent cause. Flight officers believed ST.VITH to be their position, inasmuch as navigation and visual observation agreed.

Weather seemed to favor the latter. Plane to ground visibility was three to four miles. Detailed photography was obtained, sufficient to identify the victim.

La preuve est donc bien faite que les bombardements des 23 et 25 décembre sont dus à des erreurs humaines, erreurs de navigation et d'identification de l'objectif !

Le second document est un rapport d'interprétation daté du 25 décembre, qui reprend les objectifs attaqués par la 8e Air Force le 24 décembre, entre 14 heures 25 et 15 heures 12, et qui mentionne clairement Malmedy.⁽¹⁰⁾

En regard de la série 20 nous trouvons, et je cite in extenso et dans le texte:

Serial 20:

"MALMEDY - tgt of opportunity - G.S.G.S.4416/S1-790043.

3 groups of 50 bursts are seen in mountainous wooded areas three miles East-Southeast of MALMEDY. Several bursts are on minor roads.

SAV 458/659 - 24 Dec 44 - 1425A hrs - 1/36.800 (FL 7") 21.500' 'A.'"

Ce rapport, le seul qui mentionne Malmedy, est la preuve formelle que le 24 décembre la ville était effectivement reprise comme objectif pouvant être bombardé ! Cependant, ceci nécessite quelques commentaires...

Tout d'abord, comparons ce que dit ce rapport: « 3 groupes de 50 explosions ... trois miles à l'Est-Sud Est de Malmedy... » avec

23 December:

Pilots were lost and committed a personnel error, yet several mission factors seemed to favor the flight.

Location. — MALMEDY was 33 miles from ZULPICH, a substantial distance, even for aircraft, and LAMMERSUM was yet another six miles beyond ZULPICH. Actually, the flight was off course and did not approach ZULPICH. MALMEDY was en route to both base-to-target and base-to-IP of ROTGEN where the formation was to take positions.

Terrain Could Be a Guide. — MALMEDY was in hilly, forested country, ZULPICH was in the open. LAMMERSUM and MALMEDY were both on rivers, however, possibly a perplexity. The former was on the ERFT, MALMEDY at the junction of LA WARCHE and LA WARCHENNE RAU.

Weather Was Favorable. — Pilots reported CEILING AND VISIBILITY UNLIMITED. Their descriptions of results and photographs were both detailed, suggesting sharp observation. Weather did not affect bombing, the IXth BD Weather Office reported.

Enemy Was Not Distracting. — Aircraft opposition was lacking, and flak did not prevent dropping of 86 of the 87 carried bombs. Attention is called to possible tactical significance in the IXth BD's flak analysis of the 322nd BG ZULPICH mission. The location's identity was uncertain, however, inasmuch as ZULPICH was the target, MALMEDY was bombed, but pilots believed LAMMERSUM had been attacked.

25 December:

Personnel error was the apparent cause. Flight officers believed ST.VITH to be their position, inasmuch as navigation and visual observation agreed.

Weather seemed to favor the latter. Plane to ground visibility was three to four miles. Detailed photography was obtained, sufficient to identify the victim.

Het bewijs is geleverd dat de bombardementen van 23 en 25 december te wijten waren aan menselijke vergissingen, navigatiefouten en verkeerde identificatie van het objectief.

Het tweede document is een interpretatieverslag, gedateerd 25 december over de door de 8th Air Force aangevallen objectieven van 24 december tussen 14.25 uur en 15.12 waarin Malmedy duidelijk wordt vermeld.⁽¹⁰⁾

In dit verband vind ik in reeksnummer 20 in extenso de volgende tekst:

Serial 20:

"MALMEDY - tgt of opportunity - G.S.G.S.4416/S1-790043.

3 groups of 50 bursts are seen in mountainous wooded areas three miles East-Southeast of MALMEDY. Several bursts are on minor roads.

SAV 458/659 - 24 Dec 44 - 1425A hrs - 1/36.800 (FL 7") 21.500' 'A.'"

Dit verslag, het enige dat Malmedy vermeld, levert het formeel bewijs dat de stad wel degelijk werd beschouwd als een doelwit dat mocht worden gebombardeerd! Dit vraagt nochtans enige verduidelijking.

Laten we eerst het verslag vergelijken met de resultaten op de grond. Het verslag vermeldt "Drie groepen van 50 explosies ...

les véritables résultats du bombardement: « *Ce qui restait debout du centre de la cité est cette fois tout à fait effacé. Les victimes se comptent par dizaines.* » !?

Manifestement ce rapport est un faux, destiné à dissimuler la vérité ! On comprend pourquoi !

Ceci dit, pourquoi les planificateurs de la 8e Air Force ont-ils désigné Malmedy comme objectif sinon parce qu'ils croyaient que la ville était tombée aux mains des Allemands ?

Or nous savons que cela ne fut pas le cas !

Cette désignation était donc bien une erreur. Mais à qui, ou à quoi l'imputer ?

Rappelons que la situation à ce moment de l'offensive allemande était très confuse et la ligne de front très fluide... Les états-majors n'avaient pas une idée claire de ce qui se passait. On ne savait pas très bien où était l'ennemi, où étaient nos propres troupes... Les renseignements avaient peine à suivre la mouvance des combats et les planificateurs avaient le plus grand mal à attribuer des objectifs valables aux unités. On comprend dès lors aisément que des erreurs aient pu se produire... D'autant plus que les « lourds » de la 8e Air Force, responsables du bombardement du 24 décembre, n'étaient pas habitués (pas aptes ?) à effectuer des bombardements tactiques...

Lors de la Conférence des Commandants de l'Air Alliés, tenue à Versailles le 4 janvier 1945, le Général Carl Spaatz, commandant des Forces Aériennes Stratégiques Américaines en Europe reconnut implicitement l'erreur lorsqu'il dit : «... *Towns in the battle area had also been attacked, including (so it was said) MALMEDY which was on our side of the line...*»⁽¹¹⁾

Comme nous l'avons vu, ce rapport fut la source de l'information par laquelle Malmedy est citée comme exemple d'erreur dans l'histoire officielle de l'US Air Force:

“The heavies also bombed towns which were believed to be used by the Germans as ordnance centers or transportation focal points. One such town, Malmedy, was the scene of a tragic error, for it was held by Allied troops at the time it was bombed.”⁽¹²⁾

On peut donc raisonnablement considérer que ce bombardement fut le résultat d'un ensemble d'erreurs imputables aux... circonstances...

Il faut savoir qu'il y eut plusieurs erreurs de ce genre, depuis le moment du débarquement jusqu'à la victoire finale... La 9e Air Force était d'ailleurs surnommée la « Luftwaffe américaine » par les unités de l'Army qui avaient subi de tels bombardements ! Cette 9e Air Force était chargée des bombardements tactiques, donc directement en support des troupes au sol et dès lors susceptible de commettre ce genre d'erreur...

C'est ainsi que la 30th Infantry Division fut bombardée treize fois par erreur, entre la Normandie et l'Ardenne, dont notamment trois fois à Malmedy...

Ces erreurs qui entraînaient des pertes parfois lourdes dans les rangs alliés - et dans la population civile - étaient généralement reconnues et admises comme accidents inhérents aux opérations... Tout simplement.

Cependant, malgré ces erreurs, il ne faut pas oublier que les opérations aériennes alliées furent décisives lors de la Bataille d'Ardenne, contribuant partout à réduire fortement les moyens de l'ennemi et à supporter efficacement les troupes amies, sans quoi les combats auraient duré plus longtemps et fait un plus grand nombre de victimes. Malgré leur manque d'expérience et

op drie mijlen Oost Zuid-Oost van Malmedy.” In werkelijkheid “*Wat overbleef van de stad werd ditmaal helemaal van de kaart geveegd. Er waren tientallen slachtoffers!*”!

Het verslag is duidelijk vervalst om de werkelijkheid te verdoezelen. We begrijpen waarom!

Dit gezegd zijnde; waarom hebben de planners van de 8th Air Force Malmedy als potentieel doel (target of opportunity) aangeduid tenzij zij geloofden dat de stad in de handen was van de Duitsers? Nochtans weten we dat dit niet het geval was. Deze aanwijzing was wel degelijk foutief maar aan wie en aan wat was dit te wijten?

Ter herinnering, de toestand op het ogenblik van het Duits offensief was zeer verward en de frontlijn zeer onduidelijk. Het is begrijpelijk dat de hoofdkwartieren geen duidelijk idee hadden van wat er precies gaande was. Ze wisten niet goed waar de vijand was en ook niet hun eigen troepen... De inlichtingendiensten konden de troepenbewegingen niet volgen en de planners hadden alle moeite om geldige doelen aan de eenheden toe te wijzen. Het is begrijpelijk dat er een aantal vergissingen gebeurd zijn. Daarbij hadden de “zwaargewichten” van de 8th Air Force die verantwoordelijk waren voor het bombardement van 24 december niet de gewoonte (of waren niet bekwaam) om tactische bombardementen uit te voeren....

Tijdens de conferentie van de Geallieerde Luchtmacht-commandanten die plaats vond in Versailles op 4 januari 1945 geeft generaal Carl Spaatz, Commandant van Amerikaanse Strategische Luchtmacht in Europa impliciet de vergissing toe wanneer hij zegt «... *Towns in the battle area had also been attacked, including (so it was said) MALMEDY which was on our side of the line...*»⁽¹¹⁾

Zoals we hierboven reeds zagen is dit verslag de informatiebron waarin het bombardement van Malmedy in de officiële analen van de USAF wordt gebrandmerkt als vergissing:

“The heavies also bombed towns which were believed to be used by the Germans as ordnance centers or transportation focal points. One such town, Malmedy, was the scene of a tragic error, for it was held by Allied troops at the time it was bombed.”⁽¹²⁾

We moeten dus logischerwijze besluiten dat dit bombardement het resultaat was van een samenloop van vergissingen te wijten aan... de omstandigheden...

Het moet duidelijk zijn dat er vanaf de ontschepping tot de eindoverwinning meerdere dergelijke vergissingen gebeurd zijn. De landmachteenheden die het slachtoffer waren van deze vergissingen betitelden trouwens de “9th Air Force” als de “Amerikaanse Luftwaffe”. Deze 9th Air Force moest tactische bombardementen uitvoeren als directe ondersteuning van de Army en was aldus vatbaar voor dergelijke vergissingen...

Zo werd de 30th Infantry Division dertien maal per vergissing gebombardeerd op zijn weg tussen Normandië en de Ardennen waaronder driemaal in Malmedy ... Deze vergissingen die soms zware verliezen hebben toegebracht bij geallieerde troepen - en de burgerbevolking - werden over het algemeen erkend en toegegeven als “ongevallen die inherent waren aan grootschalige operaties.” Eenvoudig toch ...

Ondanks deze vergissingen mag men nochtans niet vergeten dat de geallieerde luchtoperaties beslissend waren tijdens deze Slag om de Ardennen. Zij hebben overal bijgedragen om de vijandelijke middelen aan te tasten en de bevriende troepen te

les conditions très difficiles dans lesquelles ils devaient opérer, les équipages américains sont partis courageusement au combat et ont effectué leurs missions au mieux de leurs possibilités. Beaucoup y ont laissé la vie. Ne l'oublions pas !

ÉPILOGUE

Le prix payé par Malmedy pour ces trois erreurs fut très élevé.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 99 morts, dont

- 22 lors du premier bombardement,
- 63 lors du deuxième bombardement,
- 14 lors du troisième bombardement !

Auxquels il convient d'ajouter 11 disparus, présumés morts et 73 morts parmi les réfugiés... Sans oublier les très nombreux soldats américains tués (plusieurs centaines d'après certaines sources !) dont le chiffre exact n'a jamais été révélé ! Complétons ce triste bilan en signalant aussi que sur les 1.326 habitations que comptait la ville, 725 furent sinistrées.

Mais que sont les chiffres face à la douleur des hommes ?

Je laisse le mot de la fin au Capitaine Bill McKinsey, commandant la B Company 291st Engineer Combat Battalion stationnée à Malmedy depuis le 11 novembre 1944...

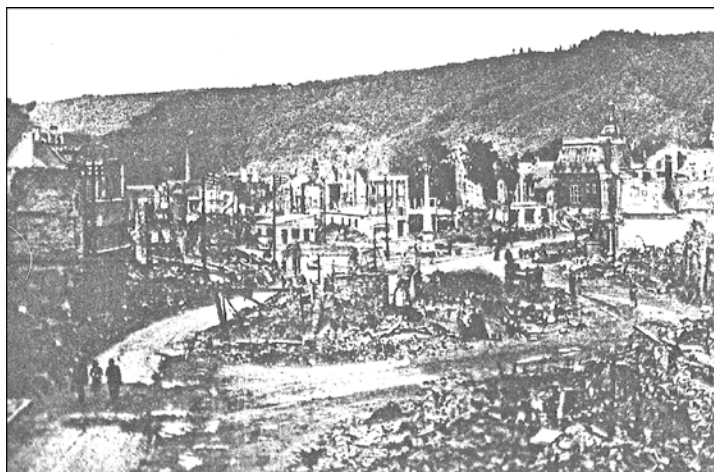
"The town, which was blanketed by six inches of snow, looked like a graveyard and would take years to be rebuilt in the wake of the three devastating bombing raids"⁽¹³⁾

Par le Lt Col Avi e.r. Jules Jacob

Footnotes:

1. Le 322th BG était stationné à Beauvais/Tille, France, depuis le 25 septembre 1944.
Vanaf 25 september 1944 was de 322th BG gestationneerd in Beauvais/Tille, Frankrijk.
2. La majorité des unités de la 8th AF étaient stationnées dans l'est de l'Angleterre.
De meerderheid van de 8th AF was gestationneerd in het Oosten van Engeland.
3. Le 387th BG était stationné à Clastres, France, depuis le 4 novembre 1944.
Le 387th BG était stationné à Clastres, France, depuis le 4 novembre 1944.
4. "History of the 120th Infantry Regiment", Infantry Journal Press, Washington DC, p.131.
5. Lucien Cailloux: « Ardennes 1944 - Pearl Harbour en Europe », p.95.
6. Marcel Bovy : « La Bataille de l'Ambève », Eds les Amitiés Mosanes, p.90.
7. Michel Hérubel : « La Bataille des Ardennes », Presses de la Cité, p.143.
8. Charles Whitting : "Massacre at Malmedy", p.166.
9. "Malmedy, Belgium Mistaken Bombing, 23 and 25 December 1944", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Royce L. Thompson, 1952.
10. "Interpretation report S.A. 3026 - Attacks on tactical targets in Germany on 24 December 1944"
11. Notes on the Allied Air Commanders' Conference, Air Historical Archives, Air University, Maxwell Field, Alabama.
12. John E. Fagg: "The Army Air Forces in World War II", vol III: "Europe: Argument to V-E Day, January 1944 to May 1945", Chap. 18: "Autumn assault on Germany", p.670.
13. Col. David E. Pergrin: "First across the Rhine - The history of the 291st Engineer Combat Battalion", Ivy Books, New York, p.185.

steunen. Zonder deze bijdrage hadden de gevechten langer geduurd en waren er nog meer slachtoffers gevallen. Ondanks hun gebrek aan ervaring en de uiterst moeilijke omstandigheden waarin zij moesten opereren hebben de Amerikaanse bemanningen met veel moed en inzet aan de gevechten deelgenomen en hebben zij hun uiterste best gedaan. Velen hebben hierbij het leven gelaten. Dit mogen we niet vergeten!



EPILOGO

Malmedy heeft een hoge tol betaald voor deze drie vergissingen. De cijfers spreken voor zichzelf: 99 dodelijke slachtoffers waarvan

- 22 tijdens het eerste bombardement,
- 63 tijdens het tweede bombardement,
- 14 tijdens het derde bombardement!

Daar moet men nog 11 (waarschijnlijk overleden) vermisten aan toevoegen alsook 73 doden bij de vluchtelingen. We mogen ook de talrijke Amerikaanse soldaten niet vergeten (volgens sommige bronnen, meerdere honderden) waarvan het juiste dodental nooit is vrijgegeven. Om deze trieste balans compleet te maken willen we hier nog melden dat van de 1.326 inwoners van de stad er 725 werden getroffen.

Maar wat betekenen deze cijfers ten overstaan van het verdriet en de menselijke ellende?

Ik laat het eindwoord aan Captain Bill McKinsey, commandant van de B Company 291st Engineer Combat Battalion gestationneerd in Malmedy sinds 11 november 1944...

"The town, which was blanketed by six inches of snow, looked like a graveyard and would take years to be rebuilt in the wake of the three devastating bombing raids."⁽¹³⁾

Vertaald door Wilfried De Brouwer

COMITÉ DE RÉDACTION

La réalisation de notre magazine trimestriel suppose aussi, à côté de sa mise en page, une relecture et souvent la traduction des textes à insérer. Cette tâche est particulièrement lourde pour une seule personne. C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Administration a proposé la création d'un comité de rédaction en vue d'assister le rédacteur en chef dans la réalisation et la publication du magazine.

Il est fait appel à des volontaires afin d'assurer les tâches décrites ci-après. Ces volontaires ne doivent pas nécessairement faire partie du Conseil d'Administration.

Tâches :

- Relecture et correction éventuelle des textes originaux.
- Traduction des textes relus.
- Relecture et correction éventuelle des textes traduits.
- Effectuer des propositions en vue d'inclure de nouveaux articles dans le magazine, identifier et le cas échéant, prendre contact avec les éventuels auteurs.
- Proposer des articles ou des extraits de reportages de magazines étrangers en vue de leur traduction et insertion dans le magazine.

Pour ce comité de rédaction, nous espérons recruter au minimum quatre volontaires par groupe linguistique. Les candidats devront être en possession d'une adresse mail et être familiarisés avec les programmes de traitement de texte, MS Word ou OpenOffice Writer.

Le rédacteur en chef est responsable du choix des articles, de leur mise en page et de la publication du magazine et ce en coordination avec le Président et les membres du Conseil d'Administration.

POC : your secretary, D. Waelkens.



Het samenstellen van het driemaandelijke VTB tijdschrift is niet enkel beperkt tot het opmaken van de pagina's, maar omvat ook het nalezen van de teksten en het vertalen van deze teksten naar de andere landstaal. Dit is zeer belastend voor één persoon en daarom heeft de Raad van Bestuur voorgesteld een redactiecomité op te richten om de hoofdredacteur bij te staan bij de opmaak en de publicatie van het tijdschrift.

Er wordt een oproep gedaan op vrijwilligers die bereid zijn onderstaande taken te vervullen. Deze vrijwilligers moeten niet noodzakelijk lid zijn van de Raad van Bestuur.

Taken:

- Nalezen van de originele tekst en verbetering van eventuele spelfouten.
- Vertalen van de originele, nagelezen teksten naar de eigen moedertaal.
- Nalezen van vertaalde teksten en verbetering van eventuele spelfouten.
- Voorstellen om nieuwe onderwerpen op te nemen in het tijdschrift en identificeren/consulteren van eventuele auteurs.
- Voorstellen om artikels of extracten uit buitenlandse tijdschriften te vertalen en op te nemen in het VTB tijdschrift.

Er wordt gehoopt dat minimum een viertal vrijwilligers per taalgroep bereid zullen zijn om deel uit te maken van het redactiecomité. De vrijwilligers worden geacht een email adres te hebben en vertrouwd te zijn met tekstverwerkingsprogramma's zoals MS Word of OpenOffice Writer.

De uiteindelijke keuze en schikking van de inhoud, alsmede de publicatie van het tijdschrift is de verantwoordelijkheid van de hoofdredacteur. Hij doet dit in coördinatie met de Voorzitter en de Raad van Bestuur.

POC: your secretary, D. Waelkens.



REDACTIECOMITÉ

