

De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF (II)

De moeilijke geboorte van een Squadron



Aux origines du 349 (Belgian) Squadron RAF (II)

La difficile naissance d'une escadrille

Compilé par Jean Buzin / Gecompileerd door Jean Buzin

Vertaling: Wilfried De Brouwer

“ Het GAMA-artikel in ons vorig magazine liet ons kennismaken met de bijzondere politieke context waarin 349 Sqn in Afrika werd opgericht. Het gaf ons een glimp van de vele moeilijkheden die het ter plaatse ondervond. Deze moeilijkheden worden op een relevante manier beschreven in drie opeenvolgende rapporten, opgesteld door de S/Ldr R. Malengreau¹, CO van het squadron. Ze zijn gericht aan kolonel L.F. Wouters, Belgisch militair attaché in Londen. Wij publiceren de belangrijkste uittreksels. ”

¹ Een korte levenbeschrijving van S/Ldr Malengreau bevindt zich op pag 27.

« L'article GAMA dans notre revue précédente nous a fait découvrir le contexte politique particulier qui a présidé à la mise sur pied du 349 Sqn en Afrique. Il nous a laissé entrevoir les multiples difficultés auxquelles il a été confronté sur le terrain. Ces difficultés sont détaillées de façon pertinente dans trois rapports successifs établis par le S/Ldr R. Malengreau¹, CO de l'escadrille. Ils sont adressés au Colonel L.F. Wouters, attaché militaire belge à Londres. Nous en publions les extraits les plus significatifs. »

¹ Une notification biographique du S/Ldr Roger Malengreau se trouve à la page 27.

Squadron Leader R.F.F. Malengreau
CO 349 Squadron

Aan kolonel L.F. Wouters

Aan majoor J. Verhaegen

(kopie naar A.O.C. West Africa Command. S/Ldr White,
D.A.F.L. Air Ministry)

15 januari 1943

Onderwerp:

Verslag nr. 1 over de vorming van het smaldeel

Na een lange reis zijn we eindelijk op onze bestemming aangekomen. Algemene indruk: we hadden uitzonderlijk geluk; nadat we aan de onophoudelijke U-boot aanvallen waren ontsnapt, bevonden we ons plotseling alleen in het midden van de Atlantische Oceaan, vechtend tegen één van de sterkste stormen die het schip ooit had beleefd. Het kostte ons twee Tomahawks voordat we ze ooit konden inzetten: de dozen die ze bevatten werden als pluimen omhooggetild, ondanks de kabels die ze op hun plaats hielden.

Ik maakte gebruik van een tussenstop in Freetown om contact op te nemen met Air Headquarters West Africa; alles wat ik ontving was het adres van het squadron en ook een wijziging van de slagorde waarbij de eenheid werd uitgebreid met een '*Group Captain Flying*'. Ik heb onmiddellijk een luchtpost naar S/Ldr White gestuurd waarin ik mijn mening over deze zaak uiteenzet en ik neem aan dat hij u een kopie van deze brief heeft gestuurd. De vijf dagen die ik hier ben geweest hebben deze mening alleen maar versterkt, vooral wat betreft de eenheid van commando; de omstandigheden dwongen ons in vijf minuten maatregelen te nemen waarvoor in Europa meerdere schriftelijke overeenkomsten nodig zouden zijn.

Ik kwam op zaterdag 9 januari aan in Lagos, vergezeld door:

- S/Ldr Male administratief medewerker
- F/Lt Roman D.F.C., vluchtcommandant
- F/Lt Wilmet, vluchtcommandant
- F/O Piercot
- F/O Hancock, accounting
- F/O Matthews, officier ingenieur
- F/O Kenyon, uitrusting
- P/O Barnes, RAF Regiment
- P/O Gibb code and cypher

We werden onmiddellijk naar Ikeja gebracht (12 mijl) waar we tijdelijk werden ingekwartierd.

Le Squadron Leader R.F.F. Malengreau
O.C. 349 Squadron

au Colonel L.F. Wouters

au Major J. Verhaegen

(copy to A.O.C. West Africa Command, S/Ldr White,
D.A.F.L. Air Ministry)

Le 15 janvier 1943

Objet :

Rapport n° 1 sur la formation de l'escadrille

Après un long voyage, nous sommes enfin arrivés à destination. Impression générale : nous avons eu une chance peu ordinaire ; après avoir échappé aux attaques incessantes des sous-marins, nous nous sommes soudainement retrouvés seuls au milieu de l'Atlantique luttant contre l'une des plus fortes tempêtes que le bateau ait connues. Cela nous a coûté deux Tomahawk avant même d'avoir volé : les caisses qui les contenaient ont été soulevées comme des fétus de paille malgré les câbles qui les retenaient.

J'ai profité d'un arrêt à Freetown pour entrer en contact avec l'Air Headquarters West Africa ; en fait de renseignement, je n'ai reçu que l'adresse de l'escadrille et aussi un amendement à l'ordre de bataille augmentant l'unité d'un « *Group Captain flying* ». J'ai immédiatement envoyé un air-mail au S/Ldr White lui exprimant mon opinion à ce sujet. Je suppose qu'il vous aura communiqué la copie de cette lettre. Les cinq jours que j'ai passés ici n'ont fait que renforcer cette opinion, spécialement en ce qui concerne l'unité des responsabilités ; les circonstances nous ont forcés à prendre en 5 minutes des mesures qui en Europe nécessiteraient de multiples accords écrits.

Je suis arrivé à Lagos le samedi 9 janvier ; m'accompagnaient :

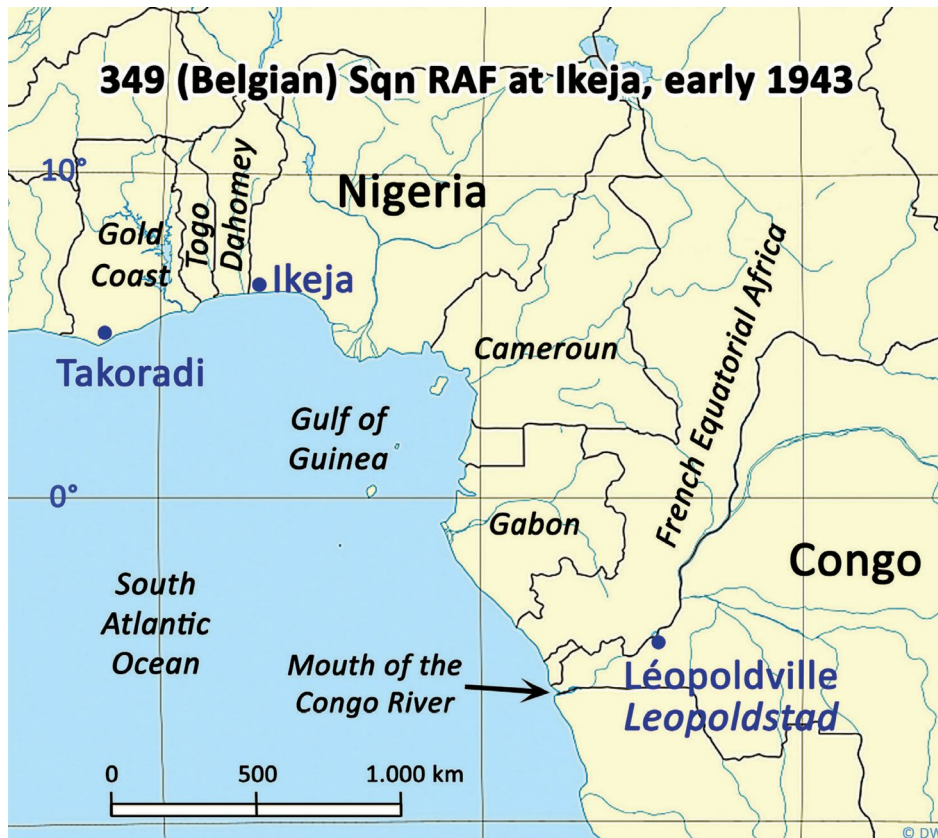
- S/Ldr Male administration officer
- F/Lt Roman D.F.C. flight commander
- F/Lt Wilmet flight commander
- F/O Piercot
- F/O Hancock account
- F/O Matthews engineer officer
- F/O Kenyon equipment
- P/O Barnes RAF Regiment
- P/O Gibb code and cypher

On nous a dirigés immédiatement vers Ikeja (12 miles) où nous avons été logés provisoirement.

De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF

Omdat de aankomst van het personeel voor de volgende dag was aangekondigd, brachten we zondag door met het inspecteren van mogelijke accommodatie en het inrichten van onze kwartieren. Op maandagmiddag 11 ging ik het personeel verwelkomen aan het schip en leidde hen naar Ikeja waar ze werden opgewacht door twee officieren. Deze dag

Les hommes étant annoncés pour le lendemain, nous avons passé le dimanche à inspecter des logements éventuels et à nous installer nous-mêmes dans nos quartiers. Le lundi 11, après-midi, je suis allé accueillir les hommes au bateau et les ai dirigés vers Ikeja où ils étaient attendus par deux officiers. Ce jour a été choisi comme date de formation de



Mid 1942, the Air Ministry agreed with the creation and eventual deployment of 349 Sqn to Leopoldville. But a few months later, it was judged that the German threat against the Mouth of the Congo river and the Congolese capital was inexistant.

Ultimately, the squadron was deployed to Ikeja, in Nigeria.

Due to lack of support, the deployment became a nightmare.

werd gekozen als de oprichtingsdatum van het smaldeel. Op dinsdag de 12e riep ik de officieren en manschappen bijeen en richtte hen een paar woorden van welkom waarna S/Ldr Male hen een briefing gaf over de organisatieprincipes van de eenheid. Om twaalf uur had ik een vergadering met de S/Ldr admin, de vluchtcommandanten, de technisch officier en de drie onderofficieren. Ik vroeg hen een plan op te stellen voor de verdeling van het squadron in vluchten en diensten; dit werd de volgende dag verwezenlijkt. Twee sergeanten kregen de leiding over de twee vluchten onder het gezag van de vluchtcommandanten, zij zullen worden bevorderd tot F/Sgt als zij bekwaam blijken. De volgende vijf dagen werden besteed aan het lossen van de lading en de uitrusting, een taak die zeer moeilijk werd gemaakt door het ontbreken van telefoons en de grote afstanden die moesten worden afgelegd. Het lossen van 3.000 kisten, waarvan sommige enkele tonnen wogen, en de snelle afhandeling van 25 transporten met geïmproviseerd gereedschap zijn allemaal de verdienste van F/O Kenyon en zijn assistenten in de uitrustingssectie en W/O Bouriano, die de gave van alomtegenwoordigheid leek te hebben.

l'escadrille. Le mardi 12, j'ai réuni les officiers et les hommes et leur ai adressé quelques mots de bienvenue à la suite de quoi le S/Ldr Male leur a fait l'exposé des principes d'organisation de l'unité. À midi, j'ai tenu une conférence avec le S/Ldr admin, les flight-commanders, l'officier technicien et les trois warrant-officers. Je les ai chargés de m'élaborer un plan de distribution de l'escadrille en flights et services ; choses qui furent fixées dès le lendemain. Deux sergents ont été mis à la tête des deux flights sous l'autorité des flight-commanders, ils seront promus F/Sgt s'ils se révèlent capables. Les cinq jours suivants se sont passés à décharger le charroi et l'équipement, tâche rendue très difficile par l'absence de téléphone et les grandes distances à parcourir. Le déchargement de 3.000 caisses dont certaines pèsent plusieurs tonnes et la mise en état rapide de 25 transports avec des outils de fortune, sont tout au crédit de F/O Kenyon et de ses adjoints de la section équipement et du W/O Bouriano qui semblait doté d'un don d'ubiquité.

Je suis parvenu à obtenir deux avions Hurricane à prêter, les quatre pilotes actuellement présents pourront ainsi se réentraîner après une si longue période d'inactivité.

Ik heb twee Hurricanes kunnen bekomen, zodat de vier aanwezige piloten weer kunnen trainen na zo'n lange periode van inactiviteit. F/Lt Roman is vertrokken naar Takoradi waar hij de montage van negen Tomahawks zal activeren die daar zijn aangekomen.

Hier volgt de bespreking van enkele punten die in verschillende categorieën zijn ingedeeld:

- de Belgen klagen dat ze hun Belgisch salaris of loon niet ontvangen. U beloofde mij dat dit snel zou opgelost worden en ik zie dat er twee maanden later nog niets is gedaan.
- Over beloften gesproken, ik wil u erop wijzen dat de staf van Mil Aé zeer genereus is geweest; vrijwilligers hebben zich gemeld onder de belofte dat zij in een volledig Belgische eenheid zouden vertrekken, hun Belgische rang zouden terugkrijgen, een koloniale bezoldiging zouden krijgen, enz....
- Ik ontvang dagelijks klachten waarvan ik het eerste woord verzwijg; er moet zeker iets aan gedaan worden, wij staan zeer dicht bij de Congolese brigade en er zijn al contacten gelegd tussen onderofficieren van de twee wapens; de financiële kwestie wordt uiteraard fel besproken.
- Ik zou ook graag willen weten hoe de kwestie van onze vliegpremies is geregeld.

Accommodatie

Soldaten. Ze zijn relatief comfortabel, ik heb nog geen klachten gehad. Boven elk bed is een muskietennet aangebracht; een douche met stromend water en zelfs elektriciteit kon worden geïnstalleerd door middel van een hulpmotor.

Onderofficieren. Zij zijn gehuisvest in kamers van twaalf; douche met stromend water maar nog geen elektriciteit.

Officieren. Twee per kamer, relatief comfortabel, douches met stromend water, zeer slechte inrichting van de mess. Ik hoop één van onze generators te kunnen gebruiken om deze laatste twee messes van stroom te voorzien.

Voedsel

Door het combineren van lokale middelen en blikvoedsel, doen de officieren het vrij goed. De piloten hebben de tijdelijke mogelijkheid om de koelkast van het station te gebruiken, helaas heb ik er geen kunnen krijgen voor de onderofficieren en officieren, wat het bewaren van eten en drinken erg moeilijk maakt.

Gezondheid

Het klimaat van de streek is niet erg heilzaam, het werk in de namiddag is pijnlijk en het is bijna onmogelijk te schrijven.

Le F/Lt Roman est parti pour Takoradi où il va activer le montage de 9 de nos Tomahawk débarqués là.

Voici pour suivre l'étude de quelques points classés en différentes catégories.

- Les Belges se plaignent qu'ils ne peuvent toucher leur traitement ou solde belge. Vous m'aviez promis d'arranger cela rapidement et je m'aperçois que deux mois après rien n'a encore été fait.
- Parlant de promesses, je me permets de vous faire remarquer que l'État-Major de l'Aé Mil a été vraiment très prodigue ; des volontaires se sont présentés sous promesse qu'ils partaient dans une unité entièrement belge, recouvreraient leur grade belge, auraient une paie coloniale, etc.
- Je reçois des réclamations tous les jours dont j'ignore le premier mot, certainement quelque chose devrait être fait, nous sommes très proches de la brigade congolaise et des contacts se sont déjà établis entre sous-officiers des deux armes ; la question financière a été évidemment fortement discutée.
- J'aimerais aussi savoir comment a été réglée la question de nos primes de vol.

Logements

Airmen : ils sont relativement confortables, je n'ai encore eu aucune plainte jusqu'à présent. Un moustiquaire a été placé au-dessus de chaque lit ; douche d'eau courante et même l'électricité a pu être installée au moyen d'un moteur auxiliaire.

Sous-officiers : ils sont logés dans des chambrées de douze ; douche d'eau courante mais pas d'électricité encore.

Officiers : deux par chambres, relativement confortables, douches d'eau courante, très pauvre ameublement dans le mess. J'espère pouvoir employer un de nos générateurs pour fournir du courant à ces deux derniers mess.

Nourriture

En combinant les ressources locales et les boîtes de conserves, le *messing* officiers ne se débrouille pas mal. Les *airmen* ont la possibilité provisoire d'utiliser le frigidaire de la station ; malheureusement, je n'ai pu en obtenir aucun pour les sous-officiers et les officiers, ce qui rend la préservation de la nourriture et des boissons très difficile.

Santé

Le climat de la région n'est pas ce que l'on peut appeler très salubre, le travail durant l'après-midi est pénible et il est quasi impossible d'écrire entre deux et cinq heures, le papier

De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF

ven tussen twee en vijf uur, omdat het papier de inkt zo opslorpt dat het geïmpregneerd is; niettemin werden alle voorzorgsmaatregelen genomen (kinine, muskietennetten, kledingdiscipline enz.). Een dozijn mannen waaronder een Belg (Sgt Rome) zijn al getroffen door malaria maar zijn herstellende; een officier (F/O Kenyon) ligt ook in het ziekenhuis. We hebben een paar gevallen van dysenterie, maar gelukkig niet erg ernstig. De afwezigheid van een arts is erg lastig; we moeten onze toevlucht nemen tot de toch al overbelaste arts van de Wing.

buvant l'encre tant il est imprégné ; néanmoins, toutes les précautions ont été prises (quinine, moustiquaires, discipline dans la tenue, etc.). Une dizaine d'hommes dont un belge (Sgt Rome) ont déjà été atteints de malaria mais sont en voie de rétablissement ; un officier (F/O Kenyon) est également à l'hôpital. Nous avons quelques cas de dysenterie mais peu graves heureusement. L'absence de docteur est fort gênante ; nous devons avoir recours au docteur du Wing déjà surchargé.



349 Squadron in Ikeja in 1943.

Comfort

Ik moet proberen de mannen zo veel mogelijk ontspanning en amusement te geven in het kamp zelf, om verschillende redenen: Lagos ligt 13 mijl van het kamp en het leven daar is erg duur (een fles bier kost bijvoorbeeld 2sh.9d). Ik vind dat in de toegezonden uitrusting niets is voorzien in dit opzicht. Ik kon de welzijnsofficier van de Belgische brigade smeken om twee voetballen en een set dominostenen. Ik heb ook een vervoersdienst georganiseerd zodat alle mannen eens per week naar de bioscoop kunnen gaan, maar ik zou hen graag een radiotoestel bezorgen, wat onontbeerlijk is zo ver van de

Confort

Je dois essayer de donner aux hommes le plus de plaisirs et d'amusements possible à l'intérieur même du camp pour différentes raisons : Lagos se trouve à 13 miles du camp et la vie y est très chère (une bouteille de bière coûte 2sh.9d. par exemple). Je m'aperçois que dans les équipements envoyés, rien n'a été prévu à ce point de vue. J'ai pu mendier deux ballons de football et un jeu de dominos au *welfare officer* de la brigade belge. J'ai également organisé un service de transport permettant à tous les hommes de descendre au cinéma une fois par semaine, mais j'aimerais leur fournir un poste

beschaving. Ze behoeven een aantal tijdschriften, boeken, muziekinstrumenten (wij hebben genoeg mensen om een uitstekend orkest te vormen), de organisatie van spelletjes en vereist prijzen. Daarom heb ik je een telegram gestuurd.

De uitrusting is vorstelijk voorzien; naast vele nuttige voorwerpen heb ik een vijftigtal kachels, voldoende winterkleren, jassen, dekens, enz. ontvangen om het hele smaldeel opnieuw uit te rusten. Ik heb zelfs groentezaden en andere groenten ontvangen die in dit land nooit zullen groeien, maar aan de andere kant heb ik geen koelboxen ontvangen, ik zou er minstens twee nodig hebben en ze kosten ongeveer 100 pond per stuk.

Ik heb geen typemachine of papier van welke aard ook. Wat ik hier gebruik werd me voor twee weken geleend door de Belgische liaison in Lagos. De officieren (er zijn er nog maar 10 van ons) hebben hun messuitrusting (een theekopje kost minstens 2sh. 6d.), moeten spenderen voor de kleding van onze zwarte knechten. Ik heb de vrijheid genomen om drie radio sets te bestellen voor de officieren, sergeanten en vliegeniers. Ze kunnen elk moment arriveren en kosten tussen de 20 en 30 pond per stuk, afhankelijk van de kortingen. In Engeland zou het voldoende zijn om naar de N.A.A.F.I. of de Y.M.C.A. te gaan, hier is de E.F.I. de enige bestaande agent, en het is slechts een normale Europese winkel waarvan de prijzen slechts 2% lager zijn dan die van de anderen.

Ik verzoek u voor te stellen aan wie het aangaat een subsidie van £ 300 toe te kennen aan 349 Squadron voor de aanschaf van radio's, typemachines, ventilatoren, sportuitrusting, bibliotheek enz... Ik zou de lopende rekening van dit fonds persoonlijk bijhouden in afwachting van de komst van een Belgische administratief medewerker. Deze 300 pond dekken niet de aankoop van de koelkasten, waarvoor vanwege de kosten een speciaal besluit van u nodig is.

Uitrusting

Vliegtuigen. Na vele onnodige reizen tussen Lagos en Takoradi zullen de vliegtuigen in Takoradi worden geassembleerd; ik verwacht het eerste nu elke dag.

Transport. Er ontbreken nog enkele vrachtwagens, onder andere de "kraan" en de "workshop" Ik hoop dat ze snel komen, ze zijn onmisbaar. De twee auto's om personen te vervoeren zijn Humber sniper 8/9 stoelen, de ene heeft 25.000 km gereden en is niet al te slecht; de andere heeft 80.000 km gereden en valt uit mekaar. Het is zonde om zo'n stuk schroot zo ver op te sturen. Het klimaat en de lange reizen die het moet maken zullen het in een mum van tijd ruïneren. Aan de andere kant heb ik geen auto voor eigen gebruik.

Add: we hebben dringend een verbindingsvliegtuig nodig.

T.S.F., c'est indispensable si loin de la civilisation. Il faudrait qu'ils aient quelques revues, des livres, des instruments de musique (nous avons de quoi former un excellent orchestre), l'organisation de jeux nécessite des prix. C'est la raison pour laquelle je vous ai envoyé un câble.

Les stores ont été royalement pourvus ; en plus de beaucoup d'objets fort utiles, j'ai reçu environ une cinquantaine de poêles, assez de vêtements d'hiver, manteaux, couvertures, etc., pour rééquiper tout le squadron. J'ai même reçu des semences de légumes et autres légumess qui ne pousseront jamais dans ce pays, mais par contre, je n'ai pas reçu de glaciers, il m'en faudrait deux au moins et elles coûtent dans les 100 livres chacune.

Je n'ai pas de machine à écrire ni de papier d'aucune sorte. Ce que j'emploie ici m'a été prêté pour quinze jours par la liaison belge à Lagos. Les officiers (nous ne sommes que 10 encore) ont dû suppléer à l'équipement de leur mess (une tasse à thé coûte au minimum 2sh. 6d.), à l'habillement de nos domestiques noirs. Je me suis permis de commander trois postes de T.S.F. pour les officiers, sergents et troupe, ils vont arriver d'un jour à l'autre et coûteront entre 20 et 30 livres chacun suivant les réductions faites. En Angleterre, il suffirait d'aller trouver la N.A.A.F.I. ou la Y.M.C.A ; ici l'E.F.I. est le seul agent existant, et ce n'est qu'un comptoir européen normal dont les prix ne sont que 2% inférieurs à ceux des autres comptoirs. Je vous demanderai de proposer à qui de droit l'allocation à l'escadrille 349 d'un subside de 300 livres pour l'achat de T.S.F., machines à écrire, ventilateurs, équipements de sport, bibliothèque, etc... Je tiendrai en personne le compte courant de ce fond en attendant l'arrivée d'un officier belge d'administration. Ces 300 livres ne couvriraient pas l'achat des frigidaires pour lesquels une décision spéciale de votre part serait nécessaire vu leur coût.

Matériel

Avions : après beaucoup de voyages inutiles entre Lagos et Takoradi, les avions seront montés à Takoradi ; j'attends le premier d'un jour à l'autre.

Transports : quelques camions sont toujours manquants, entre autres la grue et l'atelier, j'espère les voir arriver bientôt, ils sont indispensables. Les deux voitures naves sont des Humber sniper 8/9 places, l'une a roulé 25.000 km et n'est pas trop mauvaise ; l'autre a fait 80.000 km et ne tient plus ensemble ; c'est tout simplement une perte sèche que d'envoyer une telle ferraille aussi loin. Le climat et les longs trajets qu'elle est appelée à faire la ruineront en un rien de temps. D'autre part, je n'ai aucune voiture pour mon service personnel.

Add : nous avons grand besoin d'un avion de liaison.



Technicians at work to assemble the Tomahawks in Takoradi.

27 februari 1943

Onderwerp:

Rapport nr. 2 over de vorming van het smaldeel.

Sinds mijn laatste verslag is de situatie van het eskader sterk veranderd; ik kan echter niet zeggen dat deze in alle opzichten verbeterd is. Het moeilijke punt dat de bron is van onze problemen is het materiaal.

Van de 24 Tomahawks gepland voor het smaldeel:

- 13 zijn nog onderweg,
- 11 zijn ontscheept in Takoradi voor assemblage.

Hiervan zijn er twee door het water onklaar gemaakt, omdat de kisten verbrijzeld zijn door de storm die wij hebben meegemaakt, vier andere zijn door de omstandigheden zeer ernstig beschadigd, namelijk:

- correcte landing,
- normale uitloop, zolang het vliegtuig nog voldoende snelheid had en de besturing nog effectief was,
- aan het einde van de baan, een plotselinge “cheval de bois”, waardoor het landingsgestel het begaf.

In twee van de gevallen hadden de piloten meer dan 2.000

Le 27 février 1943

Objet :

Rapport n° 2 sur la formation de l'escadrille.

Depuis mon dernier rapport, la situation de l'escadrille a beaucoup évolué ; je ne puis cependant dire qu'elle se soit améliorée à tous points de vue. Le point délicat source de nos ennuis est le matériel.

Des 24 Tomahawk prévus pour l'escadrille :

- 13 sont toujours en voyage,
- 11 ont été débarqués à Takoradi pour y être montés.

De ce lot, 2 ont été mis hors d'usage par l'eau, les caisses ayant été défoncées par la tempête que nous avons subie, quatre autres ont été très sérieusement endommagés au cours de circonstances identiques, à savoir :

- atterrissage correct,
- course normale tant que l'avion a encore suffisamment de vitesse pour que les contrôles agissent efficacement,
- en fin de course, un cheval de bois brutal à la suite duquel le train d'atterrissage cède.

Dans deux des cas, les pilotes avaient plus de 2.000 heures de

vliegreuen en werden zij als zeer ervaren beschouwd. We hebben gezocht naar mogelijke technische oorzaken, maar behalve die welke inherent zijn aan de structuur van het vliegtuig zelf, hebben we niets gevonden.

Na de eerste twee ongelukken besloten we het staartwiel los te koppelen van het roer. Er zijn echter twee andere ongelukken gebeurd en we hebben dit wiel opnieuw aangesloten (de meningen zijn hierover verdeeld).

Ik heb geprobeerd informatie van verschillende kanten te verzamelen en dit is wat mijn onderzoek heeft opgeleverd:

In Engeland

Toen No. 168 (Army Cooperation) squadron overging naar Tomahawk, werden in korte tijd acht vliegtuigen vernietigd of zwaar beschadigd om dezelfde redenen.

- een aanzienlijk aantal van deze vliegtuigen werden vernietigd door "ferry"-piloten,
- Tomahawks worden meestal gebruikt op vliegvelden zonder landingsbanen en wij gebruiken hier landingsbanen.

In Amerika

- Deze vliegtuigen worden zelfs niet meer gebruikt in de OTU omdat hun prestaties zo slecht zijn. Een instructeur verzekerde me dat sommige weken één op de drie landingen in een ramp eindigde...

vol à leur actif et sont considérés comme très expérimentés. Nous avons recherché les causes techniques éventuelles mais à part celles inhérentes à la structure même de l'appareil, nous n'avons rien trouvé.

Suite aux deux premiers accidents, nous avons décidé de déconnecter la roue de queue jusqu'à lors solidaire du gouvernail de direction. Deux autres accidents se sont malgré tout produits et nous avons reconnecté cette roue (les avis sont partagés à ce sujet).

J'ai essayé de recueillir des renseignements de différents côtés et voici ce que mon enquête a révélé :

En Angleterre

Lorsque l'escadrille n° 168 (*Army Cooperation*) est passée sur Tomahawk, en peu de temps, huit avions ont été détruits ou sévèrement endommagés pour les mêmes raisons :

- un nombre considérable d'avions de ce type a été détruit par des pilotes de convoiage,
- les Tomahawk sont généralement employés sur aérodro-me sans pistes, et nous utilisons ici des pistes.

En Amérique

- Ces appareils ne sont même plus utilisés en O.T.U. tant leur rendement est pauvre. Un instructeur m'a assuré que certaines semaines, un atterrissage sur trois se terminait en catastrophe.



De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF

- Twee Amerikaanse testpiloten waren uitgenodigd om ons advies te geven over het gebruik van de Tomahawk en om een demonstratie te geven. Hoewel ik ermee instemde alle verantwoordelijkheden op me te nemen, weigerden ze te vliegen, met het argument dat het te vervelend zou zijn als ze er een zouden crashen (vertrouwen nihil). Ze boden me een 'Warhawk' (P40 F) aan met een Merlin motor (het laatste type uit de P40 serie dat als overgang naar de Tomahawk (P40.C) zou dienen).

Uit dit alles trek ik de volgende conclusies:

- 1) Tomahawks zijn moeilijke vliegtuigen op de grond en hebben niet het voordeel dat zij, zoals de Typhoon, Beaufighter en Mosquito, uitzonderlijke kwaliteiten hebben in de lucht. Het zijn geen toestellen meer die voor operaties worden gebruikt: de toestellen die wij hebben, hoewel volledig opgeknapt na de 200 vlieguren die ze al in Engeland hadden gevlogen, hebben grote moeite om 200 mijl per uur te halen binnen de toegestane grenzen van het motorvermogen.
- 2) Als het absoluut noodzakelijk was om ons Tomahawks te geven, had ik in het bezit moeten zijn van de rapporten die zeker de ongelukken zullen vermelden die zich eerder voordeden.

- Deux pilotes d'essais américains ont été invités à nous donner quelques conseils sur l'emploi du Tomahawk et à nous faire une démonstration. Bien que j'aie accepté de prendre toutes les responsabilités, ils ont refusé de voler, prétendant que ce serait trop ennuyeux s'ils en démolissaient un (la confiance règne). Ils m'ont offert un « Warhawk » (P40 F) avec moteur Merlin (le dernier type sorti de la série P40 qui servirait de transition au Tomahawk (P40.C)).

De tout ceci, je tire les conclusions suivantes :

- 1) Les Tomahawk sont des avions difficiles au sol qui n'ont pas l'excuse d'avoir comme le Typhoon, le Beaufighter et le Mosquito, des qualités exceptionnelles en l'air. Ce ne sont plus des avions employés en opérations : ceux que nous avons, bien que complètement remis à neuf après les 200 heures de vol qu'ils avaient déjà faites en Angleterre, ont grande peine à donner 200 miles à l'heure dans les limites permises de puissance du moteur.
- 2) S'il fallait absolument nous donner des Tomahawk, j'aurais dû être mis en possession des rapports que n'ont certainement pas manqué de susciter les accidents survenus précédemment.



The Air Ministry promised that 24 Tomahawks would be assigned to the squadron.

They never reached that amount and on top of that, the aircraft was unsuitable for operations.

Sqn Ldr Malengreau suggested to replace the Tomahawks by Spitfires, but it never happened.

Er rijst een zeer dringende vraag. Wat zal er van ons worden? Wat zijn de mogelijkheden om het smaldeel in werking te laten treden?

Blijkbaar is er een fout gemaakt, ik wil niet weten waar die vandaan komt - dat valt buiten mijn bevoegdheid. Heel belangrijk is dat deze fout zo snel mogelijk wordt hersteld. Deze slechte uitrusting levert natuurlijk een ernstig moreel

Une question se pose très urgente. Qu'allons-nous devenir ? Quelles sont les possibilités pour l'escadrille d'entrer en opération ?

Apparemment, une erreur a été commise, je ne veux pas pour l'instant savoir d'où elle vient - c'est d'ailleurs en dehors de mes attributions. Ce qui est très important, c'est de corriger cette erreur dans le plus bref délai. Cette pauvre situation

probleem op. Ik heb momenteel 34 piloten plus twee die in behandeling zijn in het ziekenhuis in Freetown. Met uitzondering van vijf van hen, zijn het, wat wij noemen, operationele piloten, die allemaal door een Brits squadron zijn gegaan voordat ze bij 349 kwamen. Wanneer u deze brief ontvangt zullen, dankzij het intensieve werk van de vluchtcommandanten, alle piloten een zogenaamde "*refresher course*", inclusief luchtschieten, hebben voltooid. Een buitengewoon resultaat gezien het tekort aan materieel (vijf Tomahawks en twee Harvards). We zullen dan moeten wachten op uw besluit om te beginnen met de training voor operaties met gevechtsvliegtuigen. Deze laatste cursus zal niet lang duren, gezien de ervaring die de meeste piloten al hebben opgedaan.

Vertrouwend op wat mij was beloofd, ben ik erin geslaagd deze jongeren rustig te houden door hen te verzekeren dat ons vertrek naar een meer actief gebied nabij was. Maar zij beseffen, net zo goed als ik, dat het nog lang duurt, tenzij je echt beseft hoe ernstig de situatie is. Bijna de helft van het smaldeel heeft al een aanvraag om verandering van eenheid ingediend. Ik heb ze nog niet geaccepteerd, maar zal daartoe gedwongen worden als ons binnen de komende twee of drie weken geen oplossing of tenminste een zekere hoop wordt medegedeeld. Hetzelfde geldt voor de *airmen*, allemaal vol enthousiasme, maar de werkomstandigheden zijn erg zwaar in dit klimaat en ze beginnen zich al af te vragen of de druppels die ze uitzweten echt enig effect hebben op de oorlogsinspanning.

Het resultaat van dit alles is, zoals u kunt zien, dat de Belgische propaganda niet het effect heeft gehad dat verwacht kon worden toen het smaldeel werd opgericht. Sommige mensen geloofden, terecht of onterecht, dat het doel van onze zending naar Nigeria was om samen te werken met de Belgische Brigade die een paar honderd kilometer verderop is gestationeerd, maar ook die hoop is vervlogen, de Belgische Brigade vertrekt over een paar dagen alleen naar het Midden-Oosten.

Ik had veel gesprekken met mijn Wing Commander, Group Captain Brookes en had de eer een gesprek te hebben met de A.O.C. West Africa, Air Vice Marshal Cole-Hamilton. Zij konden de situatie zelf zien en waren het met mij eens dat er onmiddellijk een beslissing moest worden genomen. Het feit dat 349 een Belgisch squadron is, brengt mijn superieuren in een moeilijke positie wat betreft de beslissingen die ze over ons kunnen nemen.

De oplossing die ik zou voorstellen is.

- De Tomahawks opgeven. Eer moeten er nog 13 aankomen, ik weet niet waar ze zijn maar voordat ze gemonteerd zijn zal het nog enkele weken duren.
- Kies een operationeel vliegtuigtype. De Spitfire zou het meest geschikt zijn, omdat de meeste piloten getraind zijn en al operaties hebben uitgevoerd. Als het makkelijk

en materieel crée évidemment un sérieux problème moral. J'ai actuellement 34 pilotes plus deux en traitement à l'hôpital de Freetown. À l'exception de cinq d'entre eux, ils sont tous ce qu'on appelle des opérationnels étant tous passé par une escadrille anglaise avant de rejoindre la 349. Quand vous recevrez cette lettre, grâce à un travail intensif des flight commanders, tous les pilotes auront terminé ce que nous pouvons appeler un « *refresher course* », y compris *air firing*, résultat extraordinaire si l'on considère la pénurie de matériel (cinq Tomahawk et deux Harvard). Il nous restera alors à attendre votre décision pour commencer l'entraînement aux opérations sur appareils de combat. Ce dernier stage ne serait d'ailleurs pas long vu l'expérience que la majorité des pilotes ont déjà acquise antérieurement.

Me fiant à ce qui m'avait été promis, je suis parvenu à tenir ces jeunes gens calmes en les assurant que notre départ pour une zone plus active était proche. Mais tout aussi bien que moi, ils se rendent compte qu'un long temps les sépare encore de cet instant, à moins que vous ne réalisiez réellement le sérieux de la situation. Près de la moitié de l'escadrille a déjà préparé une demande de changement d'unité ; je ne les ai pas encore acceptées mais j'y serai forcé si une solution ou au moins un espoir certain ne nous était pas communiqué d'ici 2 ou 3 semaines. Il en est de même pour les *airmen* qui sont tous plein d'ardeur mais les conditions de travail sont très pénibles vu le climat et ils commencent déjà à se demander si les gouttes de sueur qu'ils transpirent ont vraiment quelque effet sur l'effort de guerre.

Le résultat de tout cela, comme vous pouvez vous en rendre compte, n'a pas au point de vue de la propagande belge l'effet que l'on pouvait escompter en créant l'escadrille. Certains avaient cru à tort ou à raison que le but de notre envoi en Nigérie était de travailler avec la Brigade belge stationnée à quelque cent miles d'ici mais c'est encore un espoir qui s'en va, la Brigade belge partira seule pour le Moyen-Orient dans quelques jours.

J'ai eu de nombreuses discussions avec mon Wing Commander, Group Captain Brookes, et ai eu l'honneur d'une entrevue avec l'A.O.C. West Africa, Air Vice-Marshal Cole-Hamilton. Ils ont pu se rendre compte de la situation et sont tout à fait d'accord avec moi : une décision doit être prise immédiatement. Le fait que la 349 est une escadrille belge place mes supérieurs dans une situation délicate en ce qui concerne les décisions qu'ils pourraient prendre à notre sujet.

La solution que je me permettrai de suggérer serait.

- Abandonner les Tomahawk, 13 doivent encore arriver, j'ignore où ils sont mais avant qu'ils ne soient montés, il se passera encore plusieurs semaines.
- Choisir un type d'avion opérationnel. Le Spitfire conviendrait le mieux, la majorité des pilotes ayant été entraî-

De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF

ker was om ons op de Beaufighter te krijgen, zouden twee of drie weken training genoeg zijn, mits we waarnemers krijgen.

- Stuur ons zo snel mogelijk naar een operatiegebied waar we wachten op onze uitrusting. Het is niet raadzaam om in Nigeria te wachten, aangezien het commando West-Afrika als gevolg van de gebeurtenissen een secundair operatietoneel is geworden, en de faciliteiten voor heruitrusting beperkt zijn. Bovendien is het klimaat ongezond en liggen er gemiddeld 15 tot 20 mannen in het ziekenhuis en dit aantal steeg op een gegeven moment tot 32. Ik wil geen vermoeide mensen meenemen op operaties. Bovenal zou het een geweldige morele stimulans zijn om te weten dat we dichterbij ons doel komen.
- Een telegram van u waarin u ons verzekert dat er iets voor ons gedaan is, zou een uitstekende morele oppepper zijn en zou mij helpen een eskader bij elkaar te houden dat anders ten onder zou gaan.

23 maart 1943

Onderwerp:

Verslag nr. 3 over de vorming van het smaldeel

Ik denk dat ik nu de climax heb bereikt van wat een trieste situatie genoemd mag worden. De afgelopen vier dagen hebben we geen enkel vliegtuig gehad (behalve twee Harvards). Op 11 maart steeg F/Lt Wilmet op voor een trainingsvlucht en moest onmiddellijk landen wegens abnormale verhoging van de olie. Vastzittende krukas en strippen van wrijvingsmetaal bij de "*reduction gearbox (reductiebox)*" werden ontdekt. Op 12 maart steeg P/O Mac Donald op, zijn motor viel plotseling uit en hij werd tot een noodlanding gedwongen in het bos. Hij ontsnapte op wonderbaarlijke wijze en bracht twee weken door in het ziekenhuis. De oorzaak: een gesmolten drijfstaag en hetzelfde defect in de reductiebox. Een grondig onderzoek van de andere reductieboxes bracht een algemeen defect aan het licht en de "*Station Engineer Officer*" (S/Ldr Dingwell) gaf opdracht de vluchten te staken in afwachting van een bezoek van een "*Allison Engine Expert*". Dus de situatie is als volgt: er resteren mij drie Tomahawks en twee Harvards.

Voor de komende twee weken, en meer dan waarschijnlijk voor een langere periode, zullen Tomahawk-vluchten verboden zijn in afwachting van het resultaat van het onderzoek. Ik moet 35 piloten bezighouden op twee Harvards en ik verlies al het voordeel van het intensieve werk dat de laatste weken in de vluchten is gedaan. Ik kan deze jonge mannen onmogelijk met verlof sturen. Met toestemming van Group Captain Brookes (O.C. 298 Wing) proberen we de piloten naar een Delivery Flight te sturen waar ze zullen blijven tot

nés et en opérations sur ce type d'appareil. S'il était plus facile de nous faire passer sur Beaufighter, deux ou trois semaines d'entraînement nous suffiraient à condition de nous fournir des observateurs.

- Nous envoyer au plus tôt vers une zone d'opérations où nous attendrions d'être équipés. Il n'est pas conseillé d'attendre en Nigérie, le West Africa Command étant devenu par suite des événements un théâtre d'opérations secondaire et les facilités de rééquipement limitées. En plus de cela, le climat est malsain et nous avons une moyenne de 15 à 20 hommes à l'hôpital et ce nombre est monté à 32 à un certain moment. Je ne désire pas mener en opérations des gens déjà fatigués. Il serait surtout d'un grand appoint moral de savoir que nous nous rapprochons de notre but.
- En terminant, permettez-moi d'insister sur l'urgence d'une réponse. Un télégramme de votre part nous assurant que quelque chose a été fait pour nous serait un excellent tonique moral et m'aiderait à conserver entière une escadrille qui autrement risquerait de s'en aller à vau l'eau.

Le 23 mars 1943

Objet:

Rapport n° 3 sur la formation de l'escadrille

Je crois avoir atteint maintenant l'apogée de ce qu'on peut appeler une triste situation. Depuis quatre jours, nous ne possédons plus un seul avion (à l'exception de deux Harvard). Le 11 mars, le F/Lt Wilmet décolle pour effectuer un vol d'entraînement et doit atterrir immédiatement par suite d'un échauffement anormal de l'huile. On découvre un grippage du vilebrequin et un arrachement du métal antifriction au réducteur. Le 12 mars, le P/O Mac Donald décolle, son moteur coupe soudainement et il est obligé d'aller s'écraser dans la forêt. Il en sort par miracle et en sera quitte pour quinze jours d'hôpital. Cause : une bielle coulée et même défaut au réducteur. Un examen approfondi des autres réducteurs a révélé ce qui semble être un défaut général et le « *Station Engineer Officer* » (S/Ldr Dingwell) a ordonné la cessation des vols en attendant la visite d'un expert des moteurs Allison. La situation est donc la suivante : il me reste trois Tomahawk et deux Harvard.

Durant les quinze prochains jours et plus que probablement plus longtemps, les vols sur Tomahawk seront interdits attendant le résultat des investigations. Je dois donc occuper 35 pilotes sur deux Harvard et je perds ainsi tout le profit du travail intensif fourni dans les flights durant les dernières semaines. Il m'est impossible d'envoyer ces jeunes gens en congé. Avec l'accord du Group Captain Brookes (O.C. 298 Wing), nous essayons d'envoyer les pilotes vers un « *Delivery Flight* » où ils resteront en attendant qu'on veuille bien se décider à nous envoyer vers un théâtre d'opérations pour y être rééquipés.

we besluiten ze naar een operatiegebied te sturen om op nieuw uitgerust te worden.

We hebben gevraagd om enkele Hurricanes te lenen waarmee we onze formatievliegopleiding zouden kunnen afmaken; er is nog geen nieuws ontvangen.

We zitten nu in een impasse en de enige uitweg is om snel naar een operatiegebied te worden gestuurd. Over twee weken begint namelijk het regenseizoen, wat volgens de informatie waarover ik beschik betekent dat er gemiddeld twee weken per maand niet kan worden gevlogen, en de rest van de maand zullen de vluchten worden bemoeilijkt door de af en toe terugkerende regens en vooral door het modderige terrein waardoor we niet naar de landingsbaan kunnen taxiën.

Daarom verzoek ik, en dit is een herhaling van mijn laatste verslag, dat wij niet hier in West-Afrika, maar in een operationeel commando worden uitgerust. Er is hier geen mogelijkheid om aan onderdelen of gereedschap te geraken, wij werken nog steeds met geïmproviseerd gereedschap, de enige twee kits die wij hebben zijn ons geleend door de Amerikanen. Als we onze nieuwe uitrusting hier zouden ontvangen, zou de minste hapering of gewoon het verlies op zee van een deel van deze uitrusting ons vertrek nog enkele maanden vertragen.

Ik kom daarom tot dezelfde conclusies als in mijn verslag nr. 2. Ik heb slechts één ding toe te voegen: als een dringende beslissing drie weken geleden meer dan noodzakelijk was, is het nu van levensbelang voor het eskader. In deze regio is inactiviteit een doodsvijand voor het personeel. Wat ik merk is dat hoe minder werk er is, hoe meer ziekenhuisopnames er zijn. Ik ben momenteel met 41 personen in behandeling (geelzucht en malaria). Ik praat liever niet over de nerveuze spanning waaronder mijn plaatsvervangers en ik staan als gevolg van al deze ontberingen. Ik denk niet dat een smal-deel ooit onder zulke moeilijke omstandigheden gevormd moest worden.

Gelukkig heeft de goede wil van de piloten en het grondpersoneel mijn werk tot nu toe veel gemakkelijker gemaakt, maar ik vrees dat ze de situatie snel moe zullen worden. De verzoeken om overplaatsing beginnen binnen te komen; één dezer dagen zal ik ze niet kunnen tegenhouden en ik denk dat ik er dan een persoonlijke aanvraag zal aan toevoegen.

R. Malengreau
Officer Commanding
N° 349 (Belgian) Squadron

Nous avons sollicité le prêt de quelques Hurricane qui nous permettraient de finir notre entraînement au vol en formation ; aucune nouvelle ne nous est encore parvenue.

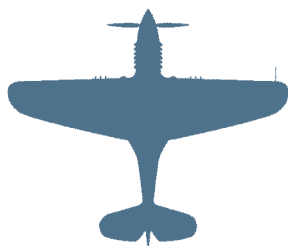
Nous nous trouvons maintenant dans une impasse dont la seule issue est l'envoi rapide vers un théâtre d'opérations. En effet, dans quinze jours commence la saison des pluies, c.à.d que d'après les renseignements que j'ai, il sera impossible de voler durant une moyenne de quinze jours par mois, le reste du mois les vols seront rendus difficiles par les pluies intermittentes et surtout par le terrain boueux qui nous empêchera de faire le taxi jusqu'à la piste.

Je demande donc et c'est une répétition de mon dernier rapport, que nous soyons équipés non pas ici en West-Africa, mais dans un « *Operational Command* ». S'il n'y a pas moyen d'obtenir ici des pièces de rechange ou d'outils, nous en sommes encore à travailler avec des outils de fortune, les deux seules troussees que nous avons nous ont été prêtées par les Américains. La situation ne s'améliorera pas, le W.A. Command voit ses aérodromes fermer les uns après les autres. Si donc nous devons recevoir ici notre nouveau matériel, le moindre petit accroc ou simplement la perte en mer d'une partie de ce matériel retarderait encore de quelques mois notre départ.

J'en reviens donc aux mêmes conclusions que celles émises dans mon rapport n° 2. Je n'ai qu'une chose à ajouter : si une décision urgente était plus que nécessaire il y a trois semaines, elle s'avère maintenant vitale pour l'escadrille. Dans cette région, l'inactivité est un ennemi mortel pour le personnel. Je remarque une chose : moins il y a de travail, plus le nombre d'admissions à l'hôpital augmente. J'en ai 41 en traitement pour l'instant (jaunisse et malaria). J'aime autant ne pas parler de la tension nerveuse à laquelle mes adjoints et moi-même sommes soumis à la suite de toutes ces difficultés. Je crois que jamais une escadrille n'a dû être formée dans des conditions aussi difficiles.

Heureusement que jusqu'à présent la bonne volonté des pilotes et du personnel au sol m'a grandement facilité la tâche, mais je crains qu'ils ne commencent à être fatigués de la situation très bientôt. Les demandes de mutation commencent à affluer ; un de ces jours, je ne pourrai plus les arrêter et je crois qu'alors j'y joindrai une demande personnelle.

R. Malengreau
Officer Commanding
N° 349 (Belgian) Squadron



Ferryvluchten:

door Guy Halleux, 349 Sqn piloot te Ikeja

Na aandringen bij het commando, kregen enkele piloten de opdracht om in de A.D.U. (*Aircraft Delivery Unit*) **gedetacheerd** te worden om een deel van het werk te verzorgen bij de transfer van allerlei vliegtuigen naar Caïro. De vliegtuigen komen in kratten aan in Takoradi, de hoofdbasis, waar ze weer in elkaar worden gezet en vervolgens naar de verschillende smaldelen te worden gevlogen. Na een of twee testvluchten brengt een piloot het vliegtuig naar Caïro, wat gelijk staat aan het doorkruisen van Afrika.

Tijdens de konvooien is er geen sprake van geleiding of radiokompassen; in ieder geval zijn deze onbestaande voor de jagers en te vaak buiten werking voor de tweemotorige vliegtuigen. De navigatiekaarten waarmee piloten waren uitgerust, waren vaak niet meer dan een mooie okerkleurige rechthoek omgeven door wit. Een stip aan de ene kant, een stip aan de andere kant, een rechte lijn tussen de twee, gewoon volgen. Natuurlijk, er is een heuvelrug hier en een wadi daar, op de kaart de ene iets meer bruin dan geel, de andere iets meer geel dan bruin. In onze ogen konden ze onopgemerkt blijven en de "wadi" was droog, tenzij we er tussen 18 en 22 september tussen 18 en 20 uur passeerden.

Een ferryvlucht is afstompemd, je volgt de leider, het gezoem van de motor, een stip om naar te kijken, de grond onder de vleugels van een en dezelfde ondefinieerbare tint, de loodzwarte lucht die je door de "hood" ziet gluren dragen allemaal bij tot een verraderlijke atmosfeer. Wat doe je als je een man ziet in de formatie die zich langzaam, heel langzaam, verwijderd om dan terug te keren naar de formatie en dan voorzichtig naar de andere kant gaat en weer terugkomt om weer weg te gaan. Hij slaapt, is slaperig, of laten we zeggen, hij is verdoofd, afwezig. Het is een feit, de eentonigheid van het vliegen leidt tot dit soort situaties. Vastgesnoerd in een smalle cockpit, een aange-naam zoemende motor, geen hemel en geen aarde, dat zijn allemaal elementen van een Bermudadriehoek "made in Sudan". Schreeuwen over de radio is zinloos, als toevallig een van de frequenties goed is en werkt, is het nog steeds slechts de stem van de ether, en het lawaai van de vlucht die zachtjes de oren en de vermoeide ogen hebben gesloten.

Hij slaapt, en de formatieleden die in zijn buurt heen en weer passeren onderbreken zijn dromen... gelukkig keert hij beetje bij beetje naar de werkelijkheid terug...

Les vols de livraison :

par Guy Halleux, pilote 349 Sqn à Ikeja

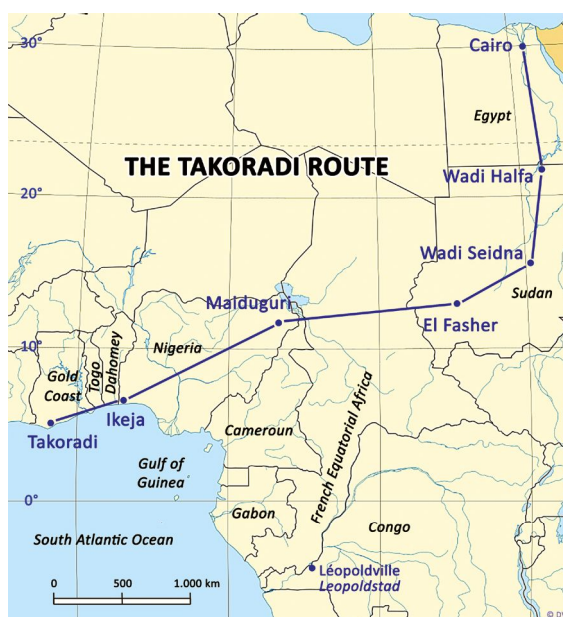
Après avoir insisté auprès du commandement, certains pilotes obtiennent d'être détachés en A.D.U. (*Aircraft Delivery Unit*) pour assurer un part de travail dans l'acheminement de toutes sortes d'avions vers le Caire. Les appareils arrivent en caisse à Takoradi, base principale, où ils sont remontés, puis convoyés vers les différents squadrons. Après un ou deux vols d'essais, un pilote convoie l'avion vers Le Caire, ce qui équivaut à une traversée de l'Afrique.

Lors des convoys, il n'est pas question de guidage ou de radiocompas ; de toute façon inexistants pour les chasseurs et trop souvent inopérants pour les bimoteurs. Les cartes de navigation dont sont munis les pilotes n'étaient souvent qu'un beau rectangle ocre entouré de blanc. Un point d'un côté, un point de l'autre, une ligne droite entre les deux, il n'y a qu'à suivre. Bien sûr, il y a un djebel par ci et un oued par-là, l'un un peu plus brun que jaune, l'autre un peu plus jaune que brun sur la carte. À nos yeux, ils pouvaient passer inaperçus et le « wadi », à moins de passer entre le 18 et le 22 septembre entre 18 et 20 heures, était à sec.

En vol de convoyage, on s'ennuie, on suit le leader, le ronflement du moteur, un point à regarder, le sol sous les ailes d'une seule et même teinte indéfinissable, le ciel plombé aperçu au travers du « hood », tout cela contribue à créer un dangereux climat. Que faire quand on voit un gars de la formation s'écarter lentement, très lentement, revenir rejoindre la formation pour tout gentiment passer de l'autre côté, revenir encore pour s'écarter à nouveau. Il dort, eh oui, le sommeil, disons l'engourdissement ou quelque chose du genre doit terrasser cet homme. C'est un fait, la monotonie du vol entraîne ce genre de désagréable situation. San-

glé dans un cockpit étroit, un moteur qui ronfle agréablement, ni ciel ni terre, voilà tous les éléments d'un triangle des Bermudes « made in Soudan ». Hurler à la radio ne sert à rien, si par hasard une des fréquences est bonne et si elle fonctionne bien, ce n'est toujours que la voix des ondes, et le bruit du vol a gentiment fermé oreilles et les yeux fatigués.

Il dort, et les copains qui passent et repassent à proximité balancent ses rêves... peu à peu, la réalité revient heureusement...



Roger Malengreau. Korte levensbeschrijving.

Na zijn afstuderen aan de Koninklijke Militaire School (1934-1936) koos hij voor de Militaire Luchtvaart. Gebrevetteerd piloot in 1938, werd hij ingedeeld bij de 5/III/1Aé op Fairey-Fox.

Tijdens de 18-daagse veldtocht werd zijn eenheid teruggetrokken naar Zuid-Frankrijk. Nadat de Frans-Duitse wapenstilstand een einde maakte aan de hoop om de strijd op het continent voort te zetten, vervoegde hij Engeland op 24 juni 1940. Hij werd opgenomen in de *RAF Volunteer Reserve*, werd getraind op Hurricane en nam vanaf 13 augustus 1940

deel aan de Slag om Engeland met 87 Sqn. Daarna werd hij overgeplaatst naar 56 Sqn en 609 Sqn waar hij 178 operationele zendingen vloog; vervolgens kreeg hij de leiding over de oprichting van het 349 Sqn. Na het avontuur van Ikeja werd hij bij verschillende commando's geplaatst, meer bepaald als verbindingsofficier tussen het Belgische Ministerie van Buitenlandse Zaken en SHAEF (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces*). Na de oorlog begon hij aan een diplomatieke loopbaan waarbij hij in Afrika en China werd gestationeerd voordat hij Belgisch ambassadeur werd in Maleisië, Singapore en Chili.



Roger Malengreau. Notice biographique succincte.

Issu de l'École Royale Militaire (1934-1936), il choisit de servir dans l'Aéronautique militaire. Breveté pilote en 1938, il est affecté au 5/III/1Aé sur Fairey-Fox.

Dans le cadre de la Campagne des 18 Jours, son unité se retrouve repliée dans le sud de la France. Après l'armistice franco-allemand mettant fin aux espoirs de poursuivre la lutte sur le continent, il rejoint l'Angleterre le 24 juin 1940. Intégré dans la *RAF Volunteer Reserve*, il est entraîné sur Hurricane et dès le 13 août 1940 participe à la Bataille d'Angleterre au sein du 87 Sqn. Muté ensuite au 56 Sqn puis

au 609 Sqn où il effectuera 178 missions opérationnelles, il sera par après mis en charge de la formation du 349 Sqn. Après l'aventure d'Ikeja, il sera mis en fonction dans différents commandements assurant notamment le rôle d'officier de liaison entre le Ministère des Affaires Étrangères belge et le SHAEF (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces*). Après-guerre, il embrassera une carrière diplomatique qui le verra en poste en Afrique et en Chine avant de devenir ambassadeur de Belgique en Malaisie, à Singapour et au Chili.