

## UN VETERAN CORIACE : LE DC-3

Par le Col BEM e.r. Mertens Walter.

Dans le « Green On » n°10 de juillet 2009, nous vous avons présenté le C-19 Flying Boxcar. Les premiers exemplaires atterrissaient à Melsbroek en septembre 1952. Mais les années précédant cette date, le 15e Wing Transport Aérien disposait d'un autre atout : le DC-3. Les anciens de la force aérienne l'appelaient le mythique DC-3. Grâce au Dakota News (DN), la brochure du Centre de Documentation du 15e Wing et spécialement au Col Avi Vermeesch, nous avons la possibilité de vous présenter en bref l'histoire de l'avion que la majorité parmi nous connaissent par les images des parachutages en Normandie et Arnhem ou par le pont aérien de Berlin.



Ce fut de ce DC-3 que le 11 septembre 1947 les premiers parachutistes sautaient à Schafffen. Ce fut également cet avion qui assurait le pont aérien entre Léopoldville et la Base de Kamina en 1953. Les parachutages au Congo se faisaient en DC-3, moyennant un petit cours de conversion. Par après et surtout depuis la période des troubles à Léopoldville en 1959, les C-19 sont venus en renfort. Mais le DC-3 déménageait avec les Para-Cdos vers le Ruanda-Burundi afin d'assurer tous les parachutages de personnel et matériel jusqu'à

l'indépendance de ces pays le 1 juillet 1962.

Ci-dessous nous vous présentons un résumé de la brochure DN 37 reprenant les années du Dakota, suivi du récit du parachutage historique sur Schafffen du 11 septembre 1947 avec le DN 41.

### LES ANNEES DU DC-3 AU 15 WTC

Durant la deuxième guerre mondiale, le DC-3 fut le cheval de bataille des Forces Alliées sous les dénominations C-47 « Skytrain » (Transport de matériel) et C-53 « Skytrooper » (transport de troupes) par les américains ou encore Dakota à la Royal Air Force. Parallèlement au transport de troupes et de matériaux, les DC-3 furent mis en œuvre durant la Guerre pour des missions de parachutages, remorquages de planeurs et évacuations des morts et des blessés du champ de bataille.



La liste des opérations effectuées par les DC-3 durant la guerre est interminable : atterrissage en Afrique du Nord, invasion de la Sicile, D-Day en Normandie, opérations derrière les lignes japonaises en Birmanie, le "Hump" au-dessus de l'Himalaya afin de ravitailler la Chine au départ des Indes et le parachutage à Arnhem. Après la guerre, les DC-3 ont été mis en œuvre de façon massive pour ravitailler Berlin en 1948-49. Dans différentes forces aériennes, le DC-3 était encore en usage jusqu'aux années 70 ou 80.

La USAF a encore utilisé cet appareil pendant la guerre du Vietnam en tant que EC-47 dans le cadre de la guerre électronique et comme AC-47 "gunship" pour appuyer les troupes au sol. L'arrivée des DC-3 Dakota à la Force Aérienne débuta en avril 1946, lorsque la 525 Escadrille RAF fut installée à Evere. Cette escadrille fut rebaptisée en 169eme Wing de Transport et de communication avec deux escadrilles, la 366 et la 367. En 1947, la 366 Escadrille était équipée de 21 Dakota. En mars de cette année fut effectué le premier vol vers notre colonie dans le cadre de la préparation du voyage que devait effectuer le Prince- Régent Charles au Congo belge. Le 24 juin, le K-10 équipé en version VIP, décollait avec le Prince-Régent pour un voyage de deux mois au centre de l'Afrique. C'est également en 1947 que les équipages de la 366 effectuèrent les premières missions cartographiques et les premiers parachutages à Schaffen.



En février 1948, le 169eme Wing fut rebaptisé 15 Wing et la 366 devint 20 Escadrille. Une livraison complémentaire est effectuée fin 1948 et début 1949 afin d'amener le nombre d'appareils de la 20 à 40 appareils DC-3. Les DC-3 assuraient les liaisons militaires avec le Congo Belge dans le cadre de la création de la base de Kamina, jusqu'au moment

où la 21 Escadrille fut équipée de DC-4. Ils joueront également un rôle important durant les opérations belges au Congo lors des Conflits de l'indépendance en 1960. Le dernier DC-3 du 15 Wing fut retiré du service en 1976.

### **LE PREMIER PARACHUTAGE A SCHAFFEN**

Le 11 septembre de l'année 1947 fut déjà une journée particulière ! Pour la première fois, des paras belges furent parachutés depuis un avion belge au-dessus du sol belge. Ce jour-là, un Dakota DC-3 décolla du 169 Wing (précurseur du 15 Wing) de l'aéroport d'Evere pour dropper 23 parachutistes au-dessus de Schaffen. Deux mois plus tard, en novembre 1947, les premiers parachutistes sauteront d'un ballon du Centre d'entraînement de Schaffen.

Jusqu'à ce jour-là, les parachutistes belges n'avaient sauté que depuis des avions alliés, principalement anglais. Durant la seconde guerre mondiale, ils faisaient partie de deux unités des Forces Armées belges en Grande-Bretagne (le Régiment Parachutiste SAS et le "4th Troop of the 10th Interallied Command"). Ces deux unités belges prirent part, ensemble avec les "Spécial Air Services" britanniques, aux opérations de guerre contre l'Allemagne. C'est à partir de ces deux unités qu'en 1952 fut créé le Régiment Para Commando, rebaptisé par après Brigade Para commando

La mission du 11 septembre fut préparée avec soin par le chef de mission, le commandant-aviateur Maquet en collaboration avec le capitaine J. Van der Heyden, commandant du Centre d'entraînement de parachutistes de Schaffen, qu'il venait de créer.

Pour la première fois, on allait sauter avec des parachutes pliés à Schaffen par du personnel du centre, sous la conduite de Marcel Vlaminck qui avait suivi le cours en Angleterre. Je tiens à vous rappeler également qu'à cette époque on sautait encore avec le parachute anglais type-x, sans parachute de réserve et, parce que le câble statique se trouvait du côté starboard, les static-lines devaient être prolongés par un webbing.

Les noms des vingt parachutistes qui allaient sauter dans le courant de l'après-midi, furent annoncés juste après le coup de midi. Tous étaient très fiers d'être les premiers à sauter depuis un DC-3 belge au dessus du territoire belge !

Entre-temps, sur la plaine d'Evere, l'équipage sous la conduite du Capt Avi Kaisin et trois despatchers, Schils, Scholliers et Dewaele, préparaient l'avion pour le parachutage.

Parmi les 20 sauteurs se trouvaient encore d'autres despatchers ou qui par après le sont devenu : Chabot, Champion, Colleyn, Cruybeke, Van de Mensbrugge, Verlooy, Vlaminck, Vijt et Williot.

Mais il y avait également le Capt Van der Heyden, Comd du CE ainsi qu'Etienne Gailly, ancien SAS et qui remportera un an plus tard une médaille de bronze au marathon aux JO de Londres.

A 15.30 heures le parachutage historique eut lieu. Ce fut le début de l'ère du parachutisme militaire en Belgique. Tout le CE Para et la population de Schaffen et de



Diest étaient témoins de cet événement historique.

### **PAR APRES**

Il y eut encore beaucoup de sauts dans la période de 1947 à 1962 en Belgique, au Congo, au Ruanda et au Burundi. A Kamina tous les parachutages étaient

assurés par le CE Para BAKA. Pour les parachutages entre 1953 à 1960 il y avait 6 DC-3 disponibles en permanence.

En 1959, après les troubles à Léopoldville (Kinshasa) le C-119 sont venus en renfort. L'emploi le plus marquant du DC-3 fut, en 1960, l'emploi, en dehors des C-119, de quatre DC-3 pour parachuter le 1 Bn Para sur Luluabourg (Kananga).

Après l'indépendance du Congo, les DC-3 déménageaient vers Usumbura (Bujumbura). Sous la conduite du CE Para COMRU ils ont assuré tous les parachutages de personnel et de matériel sur le territoire de ces deux pays et ce jusqu'à l'indépendance en juillet 1962.

G Reniers

Toutes ces informations nous sont communiquées par notre Président d'honneur Adjudant-chef Reniers Guillaume pour notre journal