

26 Juni 1963

Die dag verloren vijf bemanningsleden en drieëndertig parachutisten het leven toen de C-119 CP45 neerstortte in Detmold (Federale Republiek Duitsland), nadat het toestel geraakt was door een mortiergranaat.

Dank zij de opofferingsgeest van de bemanning en de zelfverloochening en de heldenmoed van 1e sergeant-majoor Edmond Chabot, dispatcher aan boord van het vliegtuig, waren negen para's kunnen springen tijdens de korte periode dat het toestel nog vloog.

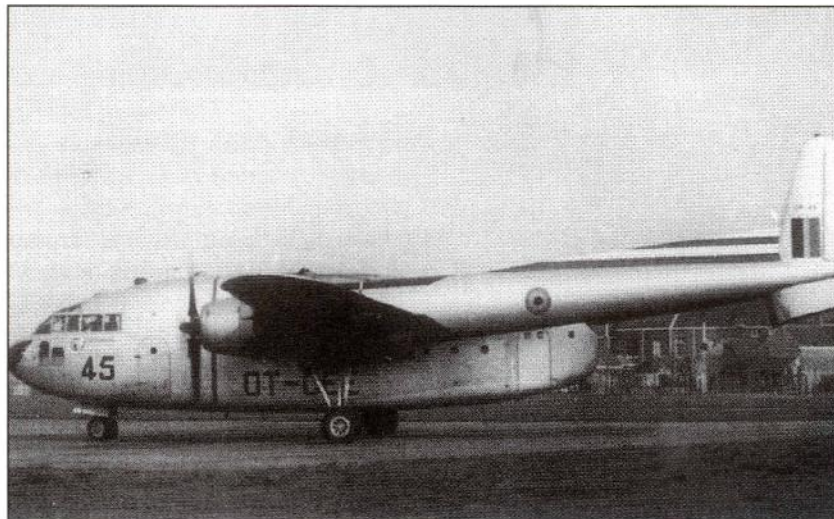
Die dag moest de 13e Compagnie van het 1e Bataljon parachutisten een operationele sprong uitvoeren ten voordele van de "dekkingsstrijdkrachten" in het kader van de oefening "Lance One". Ze zouden springen uit vier C-119 in de streek van Paderborn (FRD). Wij bevonden ons op de directie manoeuvres van het Regt Para-Cdo, en wij waren in direkt radiocontact met de "Officier DZ" (Dropping Zone). Een C-119 van de 15e Wing had, voor de oefening, een luchtverkenning uitgevoerd, en er werd beslist dat, in geval van slechte weersomstandigheden, de vliegtuigen de para's zouden komen ontladen op de Engelse luchtmachtbasis (RAF) van Gütersloh. Van daar zouden ze per camion naar de manoeuvrezone gebracht worden. De DZ-officier laat ons weten dat de wind de toegelaten maximumsnelheid overtreft, en dat er weinig kans is dat de sprong kan uitgevoerd worden. In gezamenlijk overleg beslissen wij de piloten te vragen toch een overvlucht van de DZ te vliegen in "line astern" (de ene na de andere). De wind blijft te sterk, en de sprong wordt afgelast. De controletoren van Gütersloh neemt de toestellen over, en begint de naderingsprocedure. De naderingsas van de vliegtuigen ligt boven het schietveld van het Britse leger te Sennelager. Op dit tijdstip moeten de echte schietoefeningen reeds beëindigd zijn, maar toch lanceert een 4"2 mortiereen-

26 Juin 1963

Ce jour-là, cinq membres d'équipage et trente-trois parachutistes perdaient la vie, lorsque le C119 immatriculé CP45, touché par un obus de mortier, s'écrasait à Detmold en République Fédérale Allemande.

Grâce au sacrifice de l'équipage ainsi qu'à l'héroïsme et à l'abnégation du 1er sergent-major Edmond Chabot, 'despatcher' à bord de l'avion, neuf paras avaient pu sauter pendant les quelques instants où l'appareil était encore en vol.

Ce jour là, la 13ième compagnie du 1er bataillon de parachutistes devait effectuer un saut opérationnel en parachute dans le cadre de l'exercice 'Lance One' au profit des 'Forces de Couverture'. Celui-ci devait s'effectuer à partir de quatre C119, dans la région de Paderborn (RFA). Nous nous trouvions à la direction de manoeuvre du Regt Para-Cdo, et nous étions en liaison radio directe avec l'officier DZ (Dropping Zone, zone de largage). Une reconnaissance aérienne préalable à l'exercice avait été exécutée avec un C119 du 15ième Wing, et il avait été décidé qu'en cas de mauvaises conditions meteo, les avions viendraient déposer les parachutistes sur la base aérienne anglaise (RAF) de Gütersloh. De là, des camions les conduiraient vers la zone de manoeuvre. L'officier DZ nous signale que le vent dépasse la limite autorisée et qu'il y a peu de chance que le saut puisse avoir lieu; de commun accord nous décidons alors de demander aux pilotes de faire un passage en 'line astern' (file indi-



Coll. S. Verbeeck

enne) au-dessus de la DZ. Le vent ne faiblit pas et le saut est annulé; la tour de contrôle de Gütersloh prend les avions en charge et entame la procédure d'atterrissage.

L'axe d'approche des avions passe au-dessus du champ de tir de l'armée britannique de Sennelager; à cette heure les exercices réels doivent normalement

heid nog enkele obussen. Zo wordt een C-119 getroffen door een projectiel, ter hoogte van de brandstoftank in de rechtervleugel van het toestel.

Het toestel vliegt in brand, maar de bemanning kan het toch gedurende enkele minuten in stabiele toestand houden. Dank zij de koelbloedigheid en de opofferingsgeest van de bemanning, en de snelle reactie van de "dispatchers", kunnen negen parachutisten uit de C-119 springen, voordat die brandend neerstort. Een van de geredden, Collard, die zich wegens tijdsgebrek niet had kunnen aanhaken, kan zich toch redden door zijn "ventral chute" te openen".

René Coucke
Para
Ere-LtKol

Wie kan ons, beter dan een van de overlevenden, de dramatische momenten beschrijven die hij meegemaakt heeft in het vliegtuig bij dit tragisch ongeluk ? Hier volgt wat Marc Crabs zich ervan herinnert.

"Woensdag 26 juni 1963

Vier C-119 vliegen boven Duitsland met para's die gaan deelnemen aan het manoeuvre "LANCE ONE".

Ik ben aan boord van de CP-45, met kolonel Kreps als boordcommandant, en sergeant-majoor Chabot als chef-dispatcher.

Men heeft ons zopas verteld dat we niet zullen springen: de wind waait immers aan 27 knopen. Ik ben erg teleurgesteld, vermits wij dus zullen landen, in camions zullen moeten stijgen, enz. ...

Wij moeten onze veiligheidsgordels aangespen, want het vliegtuig gaat de naderingsprocedure voor de landing uitvoeren.

Wij zitten allemaal neer, wanneer ik een "POUF" hoor...

Ik zit op de derde stoel aan stuurboordzijde. Door een van de raampjes zie ik dat de stuurboordmotor in vuur staat. Ik weet dat vliegtuigen uitgerust zijn om dergelijke motorbranden te blussen, en dat wij eventueel op één motor kunnen verder vliegen.

Maar het vuur dooft niet uit. Integendeel, het neemt steeds vlugger uitbreiding, en na nauwelijks enkele seconden reiken de vlammen verder dan de staart van het vliegtuig.

Ondertussen probeert de dispatcher Chabot, die zich rekenschap geeft van de toestand, de deur te openen, maar tevergeefs, ondanks de hulp van de andere dispatchers, die hem allemaal komen helpen. De zeer lange seconden tikken traag verder, en de bakboordzijde krijgt bevel zich aan te haken.

Ik besef dat elke seconde kostbaarder wordt, de hitte van de romp wordt ondraaglijk, en toch sta ik met mijn gezicht naar de romp gericht, om zo mijn parachute af te schermen van de hitte. Die parachute, en een dosis

être terminés, mais une unité de mortiers 4"2 lance encore quelques obus, et c'est alors qu'un des C119 est touché par un projectile à hauteur du réservoir situé dans l'aile droite de l'avion.

L'avion prend feu, l'équipage parvient à maintenir l'appareil dans une position stable pendant quelques minutes ; grâce au sang-froid et au sacrifice de l'équipage, et à l'action rapide des 'dispatchers', neuf parachutistes parviennent à sauter du C119 avant que celui-ci ne vienne s'écraser en flammes. Un des rescapés, qui n'avait pas eu le temps de s'accrocher, sera sauvé en ouvrant son parachute ventral ; il s'agit de Collard. »

René Coucke
Para
Lt Col Hre

Qui mieux qu'un de ces survivants pourrait nous relater l'expérience dramatique qu'il a vécue dans l'avion pendant ce tragique accident ? Voici donc le souvenir qu'en conserve Marc Crabs.

« Mercredi 26 juin 1963.

Quatre C119 survolent l'Allemagne avec des paras qui vont participer à la manoeuvre 'Lance One' ; je suis dans l'avion CP45 piloté par le colonel Kreps, le chef des 'dispatchers' est le sergent-major Chabot.

Nous venons d'apprendre que nous n'allons pas sauter, la force du vent est 27 nœuds ; je suis déçu, nous allons atterrir, être embarqués dans des camions. Nous recevons l'ordre d'attacher nos ceintures car l'avion va entamer la procédure d'approche pour atterrir ; nous sommes tous assis. Tout à coup j'entends un 'pouf' ; je suis assis sur le troisième siège 'starboard' (à droite), je regarde par un des hublots et constate que le moteur droit est en feu. Je sais que les avions disposent d'un système d'extinction d'un feu moteur, et qu'ils peuvent voler sur un moteur. Le feu ne s'éteint pas, au contraire il s'amplifie très vite, et en quelques secondes à peine les flammes dépassent la queue de l'avion. Entre-temps le dispatcher Chabot, qui s'était rendu compte de la situation, essayait d'ouvrir la porte mais n'y parvient pas ; il reçoit l'aide des autres dispatchers, je crois de tous. Les secondes passent, très longues ; le stick 'port' (gauche) a reçu l'ordre de s'accrocher. Je réalise que les secondes deviennent de plus en plus précieuses, je suis debout, la chaleur de la carlingue est épouvantable; je fais face à la carlingue pour protéger mon parachute de la chaleur. Le parachute et la chance sont mes derniers espoirs de survie. Les rivets qui fixent les tôles de la carlingue éclatent et tombent sur le plancher.

Entre-temps la porte a été ouverte et le 'Go' est donné sur-le-champ ; je lance un regard vers le fond de l'avion pour voir où se trouve mon meilleur copain Jo ; je crois qu'il est du côté 'port', mais à part les reflets rouges des flammes, je ne le vois pas. Les premiers



ont déjà sauté , je suis toujours debout mais latéral à la carlingue, et le stick ne suit plus. Roger est probablement tombé sur un 'chest-bag'; en temps normal ceux-ci sont accrochés aux parachutes et ne se trouvent pas sur le sol. Le stick s'arrête, plus personne ne sort, je regarde Chabot, son bras fait un grand geste pour que l'on saute, les secondes sont encore plus précieuses, je le sais, je me retourne et je lance à mon équipe : 'on saute !'

Je me lance vers la porte, ce n'est pas facile, je trébuché également et je dois grimper, je

geluk, vormen mijn laatste hoop op overleving. De klinknagels die de beplating van de romp vasthechten springen los, en vallen op de vloer. Eindelijk wordt de deur geopend, en onmiddellijk krijgen wij de "GO".

Ik werp een blik naar de staart van het vliegtuig om te zien waar mijn beste vriend Jo zich bevindt. Ik denk dat hij aan bakboord zit, maar kan hem niet zien: alleen de rode weerschijn van de vlammen.

De eersten zijn reeds uitgesprongen, en ik sta nog steeds recht, maar nu evenwijdig met de romp. De "stick" volgt echter niet. Roger is blijkbaar gevallen over een "chest-bag", die normalerwijze moet vastgehecht zijn aan de parachute, en niet zo maar op de vloer zou mogen rondslingeren.

De stick stopt,....niemand springt nog uit,... ik bekijk Chabot,... hij geeft het bevel tot springen...

Ik verwacht dat de eersten van stuurboord zich "aanhaken", maar er gebeurt niets...de bakboordzijde op mijn hoogte is vrij ... het vliegtuig begint over te hellen...ik kijk naar Chabot die ons met weidse gebaren gebiedt te springen... ik beseft dat de tijd nog kostbaarder wordt, draai mij om en schreeuw naar mijn ploeg dat wij gaan springen...

Ik storm naar de deur ... het is moeilijk, ik struikel ook, en ik moet opnieuw zien recht te geraken...al lopend mis ik mijn eerste en tweede poging om mij aan te haken...gelukkig: "derde keer, goeie keer", ik ben in de deur... ik spring.

Ik voel de vrije lucht...dat ogenblik kon of kan ik nog onmogelijk beschrijven.

Mijn kin op mijn borst, mijn helm voor mijn ogen: ik zie geen steek voor mij.

Ik slaag er niet in mijn lijnen vast te grijpen om ze te "detwisten": de "twist" is te erg.

Dus moet ik wachten, en terwijl ik rondtol zie ik, langs



rate mon premier et mon deuxième accrochage tout en me déplaçant ; le troisième accrochage est le bon, je suis à la porte, je saute.

Je sens l'air, je ne peux plus ou ne sais plus décrire ce moment-là ; j'ai le menton sur la poitrine, le casque devant mes yeux, je ne vois rien devant moi. Je ne parviens pas à saisir mes suspentes pour 'detwister' (démêler), le twist est trop serré. Je dois attendre, et c'est pendant que je tourne que je vois, par le côté de mon casque, tomber une partie de la queue de l'avion. Je parviens à saisir mes suspentes, je tire, je redresse mon casque et je fais mes 360°; je ne vois personne, je suis seul, j'ai une drôle d'impression, je vois l'avion écrasé au sol, ou plutôt une grosse fumée noire.

Malgré le temps qui s'est écoulé, je suis encore très haut dans les airs, et je regarde le sol. ; je suis soulagé de voir encore d'autres parachutes au sol dont un dans un arbre, et déçu d'en voir si peu. Je me rapproche du sol et constate que je me dirige droit vers les débris de l'avion, je tire sur mes suspentes latérales droites pour dévier vers la droite ; j'atterris effectivement du côté

de zijkant van mijn helm, een stuk van de staart van het vliegtuig naar beneden vallen.

Ik slaag er eindelijk in mijn koorden vast te krijgen, en mij te stabiliseren. Ik zet mijn helm goed en doe mijn 360°.... Ik zie niemand, ik ben alleen, en ervaar een zeer vreemd gevoel. Ik zie het vliegtuig dat neergestort is, of liever, slechts een zeer dikke, zwarte rookkolom.

Ik bengel nog hoog in de lucht, ondanks de tijd die reeds verlopen is, en kijk naar de grond. Tot mijn opluchting zie ik er nog andere parachutes. Eén hangt er in een boom. ... Er zijn er echter veel te weinig...

Ik nader de grond, en stel vast dat ik recht naar het vliegtuigwrak afdrijf... ik trek aan mijn rechtse koorden om naar die kant af te wijken.

Ik land inderdaad probleemloos aan de rechter kant,... mijn parachute sleurt mij op mijn buik mee,... ik trek aan mijn onderste lijnen...

Een jeep nadert, en men komt mij helpen om mijn parachute te strijken.

Wat later bevinden wij, de negen overlevenden, ons allemaal samen in een slaapzaal.

Het op papier zetten van deze enkele herinneringen heeft bij mij zeer sterke emoties losgeweekt, ondanks de 38 jaren die verstreken zijn sinds dit ongelukkig voorval.

19/11/2001
Marc Crabs



Edmond Chabot

droit sans problèmes, mon parachute m'entraîne, je suis sur le ventre, je tire mes suspentes inférieures. Une jeep s'approche et on vient m'aider à rabattre mon parachute.

Quelques instants plus tard, nous nous retrouvons dans un dortoir; nous sommes neuf rescapés.

Ces quelques lignes m'ont coûté des émotions fortes malgré les trente-huit ans qui nous séparent de ce malheureux accident. »

19/11/2001
Marc Crabs



27-6-1963.
Les neuf rescapés sont rentrés en DC3 à Bruxelles
Met een DC3 worden de negen overlevenden teruggebracht naar Brussel

De bemanning van de C-119 bestond uit volgende vijf leden:

Luitenant-Kolonel Vlieger Herman Kreps, piloot
Adjutant 1e klas Vlieger Jacques Quets, boordradio
Adjutant Vlieger Hendrik Vermeesen, piloot
Adjutant Vlieger Jozef Vuegen, navigator
1e sergeant-Majoor Vlieger Gilbert Zwaenepoel, boord-
werktuigkundige

L'équipage du C119 était composé de cinq membres :

Lieutenant-colonel aviateur Herman Kreps, pilote
Adjutant de 1ère classe aviateur Jacques Quets, radio
Adjutant aviateur Hendrik Vermeesen, pilote
Adjutant aviateur Jozef Vuegen, navigateur
1er sergent-major aviateur Gilbert Zwaenepoel,
mécanicien de bord



Herman Kreps



Hendrik Vermeesen



Jozef Vuegen



Gilbert Zwaenepoel



Jacques Quets

Luitenant Kolonel Kreps had tijdens de tweede wereldoorlog bij de Royal Air Force gediend, en was er vereerd geworden met het DFC (« Distinguished Flying Cross »), terwijl Edmond Chabot deel uit maakte van een Britse parachutisten eenheid.

Van zodra de details van het ongeluk bekend waren begaf M. Segers, Minister van Landsverdediging, zich naar de plaats van het onheil.

Hunne Koninklijke Hoogheden, Koning Boudewijn en Koningin Fabiola kwamen, evenals talrijke burgerlijke en militaire overheden, de stoffelijke resten groeten in de rouwkapel, opgericht in een hangar van Melsbroek, waar de begrafenisplechtigheid plaats greep op 2 juli.

Een DC-3 Dakota van de 15e Wing had de negen overlevenden terug gevlogen naar Melsbroek.

Le lieutenant-colonel Kreps avait servi dans la Royal Air Force au cours de la deuxième guerre mondiale et y avait obtenu la DFC ('Distinguished Flying Cross') ; tandis qu' Edmond Chabot avait servi dans les unités parachutistes britanniques.

Dès que la nouvelle de l'accident fut connue, le ministre de la défense nationale, M. Segers, se rendit sur les lieux de l'accident.

Leurs Majestés, le Roi Baudouin et la Reine Fabiola, ainsi que de nombreuses autorités civiles et militaires, vinrent saluer les corps dans la chapelle ardente installée dans un hangar de Melsbroek, où eurent lieu les funérailles le 2 juillet.

Un DC3 Dakota du 15 Wing avait ramené les neuf rescapés à Melsbroek.

HERDENKING

Elk jaar wordt de herinnering van de slachtoffers geëerd ter gelegenheid van een plechtigheid op het ereperk dat ter hunner nagedachtenis werd opgericht in Schaffen; de stoffelijke resten van een en twintig para's rusten er.

Dit jaar, bij de veertigste verjaardag van dit drama, werden er speciale herdenkingsplechtigheden gehouden in Schaffen en Fosses (ten Zuiden van Namen), vanwaar Edmond Chabot afkomstig is.

Jo Huybens

Vertaling : Jos Ackermans



COMMEMORATION

Chaque année la mémoire des victimes est honorée à l'occasion d'une cérémonie à l'emplacement où une pelouse d'honneur leur a été dédiée à Schaffen ; les corps de vingt et un paras y reposent.

Cette année, quarantième anniversaire du drame, des commémorations particulières se sont déroulées à Schaffen et à Fosses (sud de Namur), d'où est originaire Edmond Chabot.

Fosses, 22-3-2003

Jo Huybens