

**LES VIEILLES TIGES  
DE L'AVIATION BELGE  
ASBL**



**Mémorial  
de l'aviation belge**

**Florent Van Rolleghem**

Présenté et parrainé par

**Jean-Pierre Decock**

*Administrateur*

et

**Peter Celis**

*Membre VTB*



*Le Flying Officer Florent Van Rollegem dans le cockpit de son Lancaster PM-X/ED905 à Elsham Wolds en août 1943.*

# **Florent Van Rolleghem, DSO, DFC**

**65 missions de bombardement  
dans la Royal Air Force**

**3 tours d'opérations au sein  
du Bomber Command**

**Officier et pilote exceptionnel  
Sous-chef d'Etat-major général  
de l'Aviation Militaire en 1945  
puis de la toute jeune Force  
Aérienne Belge en 1950**

**10.11.1912 – 30.04.1983**

## **I. Faits marquants**



*Le Wing Commander Florent Van Rolleghem en « battle dress » portant les ailes de pilote de la RAF au-dessus des rubans de la DFC et de la DSO, cette dernière lui fut attribuée le 30 octobre 1944.*

**Officier aviateur de grande classe et plein d'allant.**

**Allait jusqu'au bout dans l'accomplissement de ses missions, quels qu'en étaient les obstacles et les difficultés.**

**A effectué trois tours d'opérations et 65 missions au sein du Bomber Command de la Royal Air Force.**

**A participé, entre deux tours d'opérations, à l'effort de guerre en amenant des travailleurs anglais à cesser leur grève.**

**L'un des trois pilotes belges titulaires d'une DSO (Distinguished Service Order).**

**A largué 450 tonnes de bombes en 349 heures 15 minutes de vol vers des objectifs ennemis.**

**Fut l'un des éléments moteurs dans la constitution de la Force Aérienne Belge.**

**Nommé en 1963 Deputy Nuclear Affairs au SHAPE (Supreme Headquarter Allied Powers Europe).**

## II. Biographie

### Militaire dans l'âme

Florent Van Rollegem est né à Termonde le 10 novembre 1912. Dès son plus jeune âge, il est résolu à servir sous les drapeaux et entre le 15 septembre 1927, à quinze ans à peine, à l'Ecole des Cadets de Namur. Admis à l'Ecole Militaire le 14 novembre 1930, il l'intègre le 1<sup>er</sup> décembre de cette même année en s'engageant à l'armée pour un terme de huit ans. Florent Van Rollegem est admis, sur sa demande, dans le personnel navigant élève de l'aviation le 1<sup>er</sup> décembre 1932 pour suivre la formation d'observateur en avion, point de départ obligé pour tout officier optant pour l'aviation. Il est toutefois nommé sous-lieutenant de cavalerie (effectivement au 1<sup>er</sup> Régiment des Lanciers) le 26 décembre 1932 et lieutenant le 26 décembre 1935. Il fait officiellement partie du personnel navigant breveté en date du 22 mai 1936.



*Bréguet XIX de l'Ecole d'Aéronautique d'Evèrè avec le Sous-lieutenant (de cavalerie) Florent Van Rollegem au poste d'observateur-mitrailleur probablement en 1932.*

Mais ce jeune officier fougueux ne compte pas en rester là et veut devenir pilote et, en l'occurrence, demande de passer à l'Aéronautique Militaire, ce qui se réalise le 22 mai 1936 en gardant grade et ancienneté. Il effectue sa formation de pilote d'avion en 1934-1935 et est versé au 2<sup>ème</sup> Régiment d'aéronautique puis est détaché temporairement au 1<sup>er</sup> Régiment. On le retrouve en septembre 1937 en tant que pilote à la 1<sup>ère</sup> Escadrille du I<sup>er</sup> Groupement du 3<sup>ème</sup> Régiment d'aéronautique spécialisé dans l'observation et le bombardement de nuit. Son escadrille, à l'emblème du dragon doré, vole sur Fairey Fox III à moteur Rolls Royce Kestrel et est basée à Evèrè près de Bruxelles.

Accédant au grade de capitaine le 26 juin 1939, il est désigné responsable de l'escadrille de parc en août 1939. Il occupe la position d'adjudant-major de l'escadrille lors de l'attaque surprise de l'armée allemande le 10 mai 1940. La Luftwaffe omniprésente détruit les avions



au sol dès la pointe de l'aube du 10 mai et, quoique l'essentiel des avions militaires belges est mis hors de combat à bref délai, de nombreux aviateurs combattent avec l'énergie du désespoir pendant plusieurs jours. C'est aussi le cas du 3<sup>ème</sup> Régiment dont fait partie Florent Van Rollegem qui est, pour ainsi dire, rayé des effectifs dès le 13 mai lorsqu'arrive l'ordre de repli sur Tours en France pour s'y rééquiper et s'y ré-entraîner.

*En 1935 à Wevelgem, l'élève pilote Florent Van Rollegem est photographié dans le siège arrière d'un Stampe & Vertongen SV5 marqué au pingouin, emblème de l'école de pilotage militaire.*

## Un officier d'une rare trempe

Ce qui reste du régiment arrive en bon ordre à Tours mais la progression foudroyante de l'armée allemande les oblige à retraiter davantage vers le sud de la France où la capitulation de l'Armée belge le 28 mai les cloue sur place. La capitulation de l'Armée française le 24 juin ne fait que compliquer la situation. C'est également le cas de Florent Van Rollegem qui se trouve avec l'état-major du 3<sup>ème</sup> Régiment d'aéronautique à Castelnau-d'Estrefonds. Les chefs de l'Armée belge en France méridionale ne peuvent que constater le désœuvrement de leurs troupes et s'efforcer de répondre à la demande pressante des autorités de l'Etat français de regagner leur pays.

Le 30 juillet 1940, Florent Van Rollegem reçoit un appel téléphonique du Général Legros, commandant de l'Aviation belge en France, qui lui demande de trouver illico un officier intelligent sachant rouler à moto et parler allemand. Il en débat avec ses collègues et il s'avère rapidement qu'il n'y a que deux officiers répondant aux critères énoncés par le Général Legros, dont lui qui décide d'endosser la mission. Il vient aux ordres dès le lendemain au quartier-général à Montauban où le Général Legros lui donne ses consignes, à savoir se rendre en moto jusqu'à Langon afin d'y contacter un officier belge qui puisse lui faire passer la ligne de démarcation avec la zone occupée par les Allemands afin de se rendre chez le consul de Belgique à Bordeaux. Une fois arrivé chez le diplomate, il devra lui demander deux trains pour rapatrier les appelés et les miliciens des trois régiments d'aéronautique ainsi que huit mille litres d'essence destinés au convoi automobile qui ramènera le personnel de carrière à Bruxelles, lequel devra être libéré une fois que le retour est effectif... Rien que ça !

Mais un officier de la trempe de Florent Van Rollegem ne se dégonfle pas pour autant, bien qu'il réalise que la mission qui lui incombe a manifestement un aspect « donquichottesque » en enfourchant sa motocyclette dès les aurores. Il découvre, avec étonnement, que le consul peut lui fournir les deux trains mais pas l'essence, qu'il faudra négocier directement avec les Allemands. Résolu plus que jamais, il ré-enfourche sa moto, se rend à la Kommandantur et grande est sa stupéfaction face à la magnanimité du grand Reich qui accepte de lui fournir les huit mille litres de carburant demandés qui, il est vrai, sont un butin de guerre pris aux Français.

Le colonel de la Wehrmacht qui est son interlocuteur fait établir les papiers nécessaires et nomme le Capitaine Van Rollegem « Kolonne Führer » (chef de convoi). Nanti des autorisations nécessaires, il reprend sa moto et met le cap sur Montauban qu'il atteint fourbu en fin de soirée après un périple de 650 kilomètres...

Il va aussitôt voir le Général Legros qui jouait au bridge et dont les premiers mots le condamnèrent à quinze jours d'arrêt, tant il était persuadé que Van Rollegem n'avait pu accomplir une telle mission en une journée, aussi longue fut-elle, et sans même avoir été emprisonné par l'ennemi.

Le 17 août, il se rend à Bordeaux pour superviser l'embarquement dans les trains ainsi que pour réceptionner le carburant avec des camions-citernes qui rejoindront la colonne automobile en cours de route.

Ayant rejoint Bruxelles le 21 août 1940, les véhicules sont laissés aux Allemands; les militaires sont libérés mais il est toutefois demandé aux officiers de se présenter à la Kommandantur dès le lendemain. Il seront fait prisonniers et seront cantonnés de longues années dans des Oflag, sauf Van Rollegem qui a omis de se présenter et qui est toujours en Belgique.

## **Le long chemin vers l'Angleterre passe par Miranda**

Comme de nombreux militaires de carrière, Florent Van Rollegem parvient à échapper à la captivité en étant mis à disposition du Ministère du Ravitaillement du 22 novembre 1940 au 24 avril 1941 lorsqu'il quitte discrètement la Belgique occupée pour tenter de rallier les forces combattantes en Grande-Bretagne. Durant ce séjour en semi-clandestinité, il avait agi au sein de l'Armée Secrète, très active dans la résistance à l'occupant et qui lui avait permis de trouver la bonne filière pour s'échapper de Belgique et gagner Gibraltar, la porte vers l'Angleterre alors seule à combattre l'Allemand.

Après une longue odyssée en France occupée ou non, il arrive au pied des Pyrénées et passe en Espagne neutre. Il est intercepté par la police espagnole et interné le 2 mai 1941 au camp de Miranda del Ebro, de sinistre mémoire pour les nombreux pilotes belges qui furent contraints d'y séjourner. Souffrant de privations et d'une féroce dysenterie, Florent Van Rollegem en est relâché le 11 janvier 1942.

Il rejoint enfin Gibraltar via le consulat britannique de Lisbonne et débarque en Angleterre le 14 mars 1942. Après les nombreuses démarches administratives, il aboutit enfin à la section belge de la Royal Air Force le 1<sup>er</sup> juin 1942 avec le grade de pilot officer (sous-lieutenant). Il est dès lors soumis au schéma de formation de la RAF mais, grâce à sa grande expérience (1.200 heures de vol effectuées à cette date), il brûle les étapes et passe successivement par l'Elementary Flying School (28 juillet 1942) et la 5 Advanced Pilot Flying Unit (5 août 1942). Intégré à la RAF Volunteer Reserve, il demande alors de quitter la filière de formation à la chasse pour devenir pilote de bombardier car, comme il le dit lui-même : « Je suis un peu vieux pour les fighters. Je préfère être un bon chauffeur de bus qu'un mauvais pilote de chasse ». Par conséquent, il est versé le 28 septembre à la 14 Advanced Pilot Flying School et y pilote des bimoteurs Airspeed Oxford.

L'étape finale de l'entraînement se déroule à la 81 Operational Training Unit à partir du 17 novembre sur bombardier bimoteur (obsolète) Armstrong-Whitworth Whitley. Il est nommé flying officer (lieutenant) le 9 décembre 1942.

Lors de cet entraînement intensif, il effectue sa toute première mission de guerre dans la nuit du 26 au 27 février 1943 en allant larguer des tracts sur la ville de Rouen.

Il accède à l'ultime antichambre du combat le 28 mars 1943 en rejoignant la 1656 Heavy Conversion Unit afin de se familiariser avec le bombardier quadrimoteur Avro Lancaster qui sera désormais son cheval de bataille.

## **Au combat dans le bombardement stratégique nocturne**

Florent Van Rollegem prend ses quartiers au Squadron 103 basé à Elsham Wolds dans le Lincolnshire, à l'est de l'Angleterre, le 28 avril 1943. Il ne tarde pas à passer à l'offensive et, dans la nuit du 30 avril au 1<sup>er</sup> mai, il accompagne le Flying Officer Denwood pour ce que l'on pourrait appeler un vol d'initiation opérationnelle. Son Lancaster est l'un des 238 ayant Essen (dans la Ruhr) comme objectif. Lui-même et les autres équipages du Squadron 103 rentrent indemnes à la base, le test est probant et, dorénavant, il sera commandant de bord de Lancaster à part entière et ce déjà lors de sa seconde mission lancée sur Dortmund dans la nuit du 3 au 4 mai. Durant celle-ci, Florent Van Rollegem est au contact de trois chasseurs de nuit allemands qui ne sont guère incisifs, mais le soulagement de l'équipage du PM-X (indicatif radio PM pour le 103 Squadron et lettre individuelle X) immatriculé ED528 sera éphémère, car leur Lancaster sera intercepté par les projecteurs qui ne le lâcheront pas pendant plus de sept minutes, permettant à la Flak (DCA allemande) de se déchaîner sur leur appareil qui ne subira aucun coup léthal mais on comptera tout de même 57 impacts d'éclats

d'obus après le retour de l'avion au dispersal. Florent Van Rollegem a raconté les péripéties de ce raid lors d'une interview pour Radio Londres diffusée fin mai.

Sa mission sur Saint-Jean-de-Luz près de Biarritz est mémorable à plus d'un titre. C'est sa troisième mission aux commandes du Lancaster immatriculé ED905/PM-X qui deviendra son avion attitré au sein du Squadron 103 et, de fait, il mena 23 missions à son bord.



*Durant l'été 1943, les pleins du Lancaster ED905/PM-X du Flying Officer Van Rollegem sont faits en vue de sa prochaine mission nocturne sur l'Allemagne.*

La mission qui lui est dévolue la nuit du 18 au 19 mai sur Saint-Jean-de-Luz consiste en un mouillage de mines, ce qui s'appelait un « gardening » (jardinage) dans le jargon du Bomber Command. Le vol aller est assez difficile, vu les piètres conditions météo. Le temps devient franchement infect après le passage de la

Loire. Jusque-là le vol s'est déroulé à 6.000 mètres d'altitude sans grands problèmes et le pilote met largement le mécanicien de bord (flight engineer) à contribution pour la gestion des moteurs, le Lancaster n'étant prévu que pour un seul pilote. Le lourd bombardier est cependant très maniable malgré ses huit tonnes de charges offensives, en l'occurrence des mines à mouiller avec précision depuis 2.400 mètres de hauteur au large du port de Saint-Jean-de-Luz, repaire de sous-marins de la Kriegsmarine. Les mines devaient impérativement être mouillées de 200 en 200 mètres et étaient des munitions dangereuses, à ne ramener à la base qu'en cas d'absolue force majeure, étant donné que les détonateurs étaient réglés sur 48 heures et se déclenchaient ensuite après que l'eau de mer eut rongé la réserve de sel contenue dans chaque mine. Le cap d'attaque est pris à partir de Bordeaux, mais le temps exécrable bouche toute vue vers le bas. Le Lancaster est pris dans les projecteurs et les tirs de la Flak. Recherchant l'obscurité, avec un navigateur perdu qui, comme il l'avait précisé dans l'interphone, refuse d'aller plus loin. Désavoué par le reste de l'équipage, Florent Van Rollegem décide d'assumer cette mission à lui tout seul et le signale par l'interphone et tous, sauf les deux mitrailleurs, le pressent de rebrousser chemin. Il y a, pour ainsi dire, mutinerie à bord.

Volant bas, le pilote identifie l'objectif grâce aux tirs de traçantes de la Flak déchaînée. Saint-Jean-de-Luz est effacée avant qu'il n'ait pu ouvrir les trappes de la soute à bombes. De sang-froid, il décide de rallier Bilbao, proche et en territoire neutre, et donc éclairée, constituant un excellent point de départ pour revenir sur l'objectif à coup sûr. Van Rollegem se voit contraint d'improviser un tel stratagème face au refus définitif que lui oppose le navigateur. Son plan improvisé fonctionne et, lorsqu'il voit les traçantes monter vers lui, il commence à larguer les mines de 200 en 200 mètres. Soutes vides, il prend de l'altitude et le cap de retour. Il survient encore un incident inusité lorsque le Lancaster survole le centre de la France, où le ciel est vide de tout nuage, et qu'il manque d'emboutir un bimoteur allemand faisant une navigation de nuit et qui ne l'a même pas aperçu !

Rentré à la base, Florent Van Rollegem débriefe la mission et, vu l'attitude résolument hostile de l'équipage à son égard, demande à en changer. Dans l'intervalle, les membres de son équipage ont largement eu le temps de discuter le coup avec les équipages des autres bombardiers et ils apprennent que leur avion est le seul à avoir accompli intégralement la mission, quelque difficile qu'elle fut. Quand Florent Van Rollegem revient dans la salle d'opérations, il est accueilli par une salve d'applaudissements et son équipage lui signifie ne

vouloir dorénavant voler qu'avec lui comme commandant de bord. Le Belge du Squadron 103 apprécie cette attitude et fait annuler son rapport avant qu'il ne soit enregistré.



*Infographie de l'Avro Lancaster attiré du Flying Officer Van Rollegem lors de son premier tour d'opérations au sein du Squadron 103 de la RAF basé à Elsham Wolds. Le bombardier comptabilise 21 missions arrêtées au 8 août 1943, comme l'indiquent les bombes stylisées sous le cockpit; le cornet de crème glacée indique une mission sur les usines Fiat à Turin et celle avec un petit parachute symbolise une mission de « gardening », c'est-à-dire (en jargon de la RAF) un mouillage de mines parachutées.*

Florent Van Rollegem est l'un des 826 bombardiers engagés le 23 mai 1943 dans une mission nocturne sur Dortmund. La photo obligatoire prise juste après le lâcher des bombes (pour évaluer les résultats de l'attaque et prouver l'exécution de la mission) établit clairement l'ampleur des dégâts provoqués par le Bomber Command. De cette armada, 35 appareils sont portés manquants, soit un taux de pertes de 4,2%, mais tous les Lancaster du Squadron 103 rentrent au bercail.



*Le Flying Officer Van Rollegem (4ème à partir de la gauche) pose à la fin de l'été 1943 avec son équipage devant son Lancaster PM-X/ED905 assis sur une bombe « double cookie » de 1.812 kg.*

Dans la nuit du 24 au 25 juin 1943, alors qu'il approche de Gelsenkirchen, son objectif, Florent Van Rollegem est poursuivi par des chasseurs et se livre à un frénétique « corkscrew » (tire-bouchonnage) pour les empêcher d'ajuster leurs tirs. Il tombe ensuite sur un barrage de Flak et un obus pulvérise le pare-brise de son avion. Des éclats touchent le pilote, le navigateur et l'un des mitrailleurs. Il est touché au menton et des éclats de perspex blessent son œil droit, heureusement superficiellement pour l'essentiel car, souffrant d'un léger handicap de la vue, Florent Van Rollegem vole toujours avec des lunettes; par ailleurs, le tuyau de son masque à oxygène est coupé. Stoïque, il effectue son bombardement, descend à une altitude plus respirable et rentre à Elsham Wolds où il est secouru. Forcé au repos, il ne sera pas longtemps inactif car, trois semaines plus tard, il reprend les commandes du PM-X le 12 juillet pour aller bombarder Turin en Italie; c'est le nouveau Lancaster immatriculé LM335 qui est engagé, étant donné que l'ED905 a été affecté au C flight du Squadron 103, embryon

du Squadron 166 nouvellement créé fin septembre 1943. Cet appareil est affecté au Squadron 550 lorsqu'il boucle sa 100<sup>ème</sup> mission dans la nuit du 2 au 3 septembre 1944. Florent Van Rollegem est nommé acting flight lieutenant, ou capitaine faisant fonction, en date du 1<sup>er</sup> juin et est confirmé dans ce grade le 1<sup>er</sup> août 1943.

Le raid sur les usines Fiat de Turin dans la nuit du 12 au 13 juillet éprouvera les nerfs de l'équipage à plusieurs reprises. La route à l'aller passe par Annecy; dix minutes avant d'atteindre la cité savoyarde, le Lancaster subit une avarie : les pompes à essence sont gelées et l'intercom ne fonctionne plus. Cela n'entame en rien la détermination du pilote qui décide de poursuivre la mission. Il rallie Turin où il détecte un faux incendie allumé par les Italiens afin de berner les assaillants. Il aligne son Lancaster impeccablement et met les usines Fiat dans son viseur, largue ses huit tonnes de projectiles et c'est un *bullseye* (coup au but) comme l'indiquera ultérieurement la photo de contrôle. Il décide, pour le vol de retour, de ne pas suivre les instructions et de couper au plus court par la France. En franchissant la côte en descente, les pompes à essence se dégèlent et le téléphone de bord fonctionne à nouveau. Après l'atterrissage, les mécanos peindront un symbole de mission inhabituel sur le nez du Lancaster, à savoir un cornet de crème glacée.

Son équipage et lui y retourneront bombarder une deuxième fois dans la nuit du 7 au 8 août 1943 à bord de l'ED905/PM-X<sup>2</sup>, car entre-temps le LM335/PM-X ne figure plus aux effectifs du Squadron 103.

Florent Van Rollegem reçoit la DFC (Distinguished Flying Cross) le 24 juillet 1943. Cette distinction s'accompagne d'une citation soulignant le courage exceptionnel et la détermination inflexible, malgré l'opposition de l'ennemi et de la météo, dont il a fait preuve au cours des quinze missions qu'il a menées. Il enchaîne avec quatre missions sur Hambourg les 24/25, 27/28, 29/30 juillet et 2/3 août dans le cadre de l'opération Gommorah du Bomber Command visant la destruction totale du grand port allemand. Seul un raid le 25/26 juillet sur Essen vient s'intercaler



*Les mérites du Flying Officer Van Rollegem sont formellement reconnus par la RAF qui lui décerne la DFC (Distinguished Flying Cross) qui lui est épinglée le 24 juillet 1943 par l'Air Vice Marshall Sir Edward Rice, commandant du I Group du Bomber Command.*

dans les vols sur Hambourg, toutes ces missions, y compris celle sur Turin, sont effectuées avec le Lancaster LM335/PM-X et, à partir du 29 juillet avec l'ED905/PM-X<sup>2</sup> qui sera également mis en œuvre pour les missions offensives de Florent Van Rollegem jusqu'à la fin de son premier tour d'opérations. Celui-ci se termine avec le bombardement, dans la nuit du 6/7 septembre, sur Munich.

Bien avant la fin de son tour d'opérations, Florent Van Rollegem et une partie de son équipage militent officiellement et en coulisses pour entamer de suite un second tour d'opérations, mais les règles de la Royal Air Force sont inflexibles. La politique de la RAF étant de n'accorder qu'un seul tour d'opérations sur l'ennemi à ses équipages de bombardiers lourds et, exceptionnellement, un second tour était toléré mais après une absence de six mois

loin du front. On attendait d'eux qu'ils passent à l'état-major ou, plus fréquemment, qu'ils deviennent instructeurs afin de transmettre leur expérience guerrière aux jeunes arrivants.



*Profil de l'Avro Lancaster Mk.III attribué de Florent Van Rollegheem et de son équipage. A noter que le X (lettre individuelle de l'avion) sur le nez devrait être en blanc; les bombes peintes en blanc indiquent des raids diurnes, tandis que celles de couleur jaune symbolisent des missions nocturnes.*

Un tour d'opérations comportait toujours 30 à 35 missions en territoire ennemi, soit qu'elles se faisaient à longue distance (six heures de vol de guerre ou plus), soit à courte distance. Cette pratique se fondait sur l'aspect statistique du bombardement stratégique, à savoir que, théoriquement, un équipage de Lancaster ou de Halifax avait 100% de chances d'être porté manquant après 20 missions offensives. En effet, lors de chaque *stream* (flux de bombardiers) lancé sur l'Allemagne, pratiquement toutes les nuits de la mi-1942 à mars 1945, 6 à 12% des équipages étaient perdus du fait d'ennuis mécaniques, de la Flak ou de la chasse de nuit allemande. La moitié des équipages de bombardement n'effectua donc jamais que moins de 10 missions de guerre.

Florent Van Rollegheem a donc réalisé l'exploit d'accomplir trente missions offensives consécutives et de revenir à Elsham Wolds avec un Lancaster généralement intact mais délesté de ses bombes, photos témoins à l'appui.

## **The mad Belgian**

Son opiniâtreté à exécuter ses missions jusqu'au bout, à commencer par son fameux raid de *gardening* sur Saint-Jean-de-Luz (lors de sa 5<sup>ème</sup> mission dans la nuit du 18/19 mai 1943) et son sang-froid lors des attaques de chasseurs de nuit ou en traversant des rideaux de Flak ont amené les équipages du Squadron 103 à attribuer à Florent Van Rollegheem le sobriquet, autant ironique qu'affectueux, de « the mad Belgian », ce que l'on pourrait traduire par « ce cinglé de Belge ».

Une fois son tour d'opérations bouclé, il quitte le Squadron 103 et refuse de passer à l'état-major où il craint de s'encroûter et accepte de passer à PR3, service mieux connu en tant qu'Emergency Squadron ou escadron des situations d'urgence. Cette unité n'effectue que des missions au sol mais pas forcément de tout repos : la fonction de PR3 consiste à envoyer des pilotes chevronnés dans les usines afin de contribuer à l'effort de guerre mais où les ouvriers se sont mis en grève. Le phénomène est peu connu mais, pendant la guerre, la Grande-Bretagne demeurait une nation démocratique et les syndicats pouvaient y exercer, à peine moins qu'en temps de paix, leurs revendications. C'est ainsi que Florent Van Rollegheem s'adresse à plusieurs centaines de travailleurs anglais en grève dans une usine où sont assemblés des Lancaster. Sur une petite estrade improvisée, face aux travailleurs passablement énervés, il s'attend à une avalanche de boulons mais, très vite, sa présence et sa stature ainsi que son récit, en anglais mâtiné d'un accent continental, concernant son évvasion de Belgique, son terrible séjour à Miranda et son tour d'opérations à la RAF subjuguent bientôt son auditoire. Les hourras fusent et, dans l'heure qui suit, l'usine tourne à nouveau à

plein rendement. C'est, de l'aveu même de Florent Van Rollegem, sa mission la plus scabreuse de toute la guerre.

Il quitte PR3 au bout de trois mois et rejoint, le 18 novembre 1943, la 1656 Heavy Conversion Unit et ses Halifax en tant qu'instructeur. Il convainc alors ses supérieurs de le laisser entamer un second tour d'opérations et réintègre pour la cause le Squadron 103 le 29 mars 1944, soit un mois plus tôt que le délai initialement prescrit.

## C'est reparti pour un second tour



*Le Flight Lieutenant (capitaine) Van Rollegem en compagnie de son nouvel équipage lors de son second tour d'opérations en 1944 : debout de gauche à droite, Sergeant Jack Murray, Flight Lieutenant Florent Van Rollegem, Flying Sergeant Pete Croucher et Pilot Officer Wilf Pickering; accroupis, des mécanos du Squadron 103.*

Florent Van Rollegem ne cache pas sa satisfaction de pouvoir effectuer son deuxième tour d'opérations au Squadron 103 à Elsham Wolds où il a accompli le premier tour.

Ses missions l'amènent à recevoir le grade d'acting Squadron Leader (commandant d'escadron faisant fonction) effectif au 29 mars 1944. Après une brève période de reprise en main, il part pour sa première mission du nouveau tour (en réalité la 31<sup>ème</sup> à son palmarès) à destination d'Aulnoye en France dans la nuit du 10 au 11 avril avec le Lancaster ND700/PM-X. Plusieurs de ses anciens membres d'équipage sont de la partie. Le lendemain, la nuit du 11 au 12 avril 1944, il va bombarder la

station de radar établie à Aix-la-Chapelle. Il ignore que c'est sa dernière mission aux commandes du Lancaster ND700/PM-X. Il souffre en effet d'un ulcère à l'estomac le contraignant à une hospitalisation du 14 avril au 14 mai 1944. Durant cet intermède, ses équipiers lui rendent visite et ne cachent pas leur impatience de le voir revenir au squadron afin de partir en mission avec lui plutôt qu'un autre pilote.

Ils avaient un mauvais pressentiment qui s'est justifié lors d'une mission sur le nœud ferroviaire de Hasselt dans la nuit du 12 au 13 mai, lorsque leur Lancaster piloté ad intérim par le Wing Commander H.R. Goodman fut abattu par un chasseur de nuit allemand au nord de ce qui deviendra une dizaine d'années plus tard la base de dégagement OTAN de Malle-Zoersel. Tous ceux qui étaient à bord ont péri. Si les missions nocturnes sur l'Allemagne se poursuivent à un rythme soutenu, le débarquement allié en Normandie les entrecoupera fréquemment de missions diurnes sur des objectifs terrestres visant à rompre l'acheminement de troupes ennemies vers les têtes de pont en Normandie. La mission le 7 juin consiste à détruire un pont routier, la nature de l'objectif requiert beaucoup de précision dans le bombardement. A proximité de celui-ci, Florent Van Rollegem s'applique à faire à une approche bien centrée mais un autre Lancaster lui barre la route. Il enfonce les manettes à gaz et saute par-dessus l'intrus, réduit les gaz, vise en maintenant son appareil « steady » (stable)

pour que le bombardier puisse faire un largage précis. Lorsque ce dernier signale dans l'interphone « bombs gone » (bombes larguées), les projectiles frappent pile le pont.

Un nouveau type d'objectif est à traiter dorénavant par les appareils de la Royal Air Force dans le nord-ouest de la France, à proximité du littoral : il s'agit des *noballs*, c'est-à-dire les rampes de lancement de bombes volantes V1 envoyées en masse sur le sud-est de l'Angleterre à partir du 16 juin. C'est ainsi que Van Rollegem attaque des sites tels que Mimoyecques (22 juin) et Domléger (les 29 juin et 2 juillet). Il participe même le 12 août à l'anéantissement d'une division blindée prise au piège dans la fameuse poche de Falaise, opération qui sonnera le glas de toute résistance opiniâtre allemande et sera le début de la débâcle de la Wehrmacht, déclenchant la percée rapide des Alliés vers l'est et le nord, leur permettant d'entrer en Belgique début septembre.

### **Un troisième tour d'opérations mené au pas de charge**

Le second tour d'opérations du Squadron Leader Florent Van Rollegem se termine officiellement avec sa 50<sup>ème</sup> mission offensive le 3 août 1944, mais cet ardent pilote de guerre plein d'allant obtient l'accord de sa hiérarchie pour enchaîner sans délai sur un troisième tour d'opérations.

C'est ainsi que le 5 août, il s'en va attaquer les raffineries de pétrole de Blayes près de Bordeaux à bord du Lancaster LM292/PM-K. Il est touché par la Flak lors du raid diurne sur l'aérodrome du Culot (Beauvechain) en Belgique le 15 août 1944; il s'en sort indemne, mais un moteur est mis hors service, quatre réservoirs sont touchés et son navigateur est blessé, mais le pilote ramène l'avion à la maison. L'attaque sur le port de Kiel dans la nuit du 26 au 27 août l'amène à une confrontation avec des chasseurs de nuit Messerschmitt Bf 109, Bf 110 et Junkers Ju 88 mais, cette fois encore, il s'en tire sans accroc.

Au cours du raid du 18 août sur le dépôt d'essence de Rieme/Ertvelde en Belgique, il est exceptionnellement accompagné du Flight Lieutenant Anselme « Selmo » Vernieuwe, un Belge également pilote de Lancaster au Squadron 103.

Il reste sept missions à accomplir pour que Florent Van Rollegem boucle son 3<sup>ème</sup> tour d'opérations. Il les effectue tantôt sur la France (Le Havre), tantôt sur la Belgique (Westkapelle le 3 octobre) ou sur l'Allemagne (Francfort, Neuss et Saarbrücken). Sa toute dernière mission de guerre consiste à mouiller des mines au large de l'île de Helgoland.

Florent Van Rollegem accomplissait sa 65<sup>ème</sup> mission à l'ennemi en ayant chaque fois ramené avion et équipage intacts à la base, mis à part deux fois où il y eut des dommages mineurs et des blessés légers : ce phénomène sans équivalent à la Royal Air Force illustre la bravoure, la combativité et l'allant de cet exceptionnel pilote de guerre belge.

### **Tourné vers l'avenir**

Si la guerre tirait à sa fin à l'automne 1944, elle n'était pas terminée pour autant, loin s'en faut.

Les états de service éclatants de Florent Van Rollegem sont confirmés par une troisième citation à l'ordre de l'Armée belge le 29 septembre 1944 et de façon solennelle par la DSO (Distinguished Service Order) que sa Majesté très Britannique lui octroie le 21 octobre. Seuls trois aviateurs belges eurent cet insigne honneur durant toute la 2<sup>ème</sup> Guerre Mondiale.

Ses diverses tentatives pour rejoindre le Squadron 320 hollando-belge de bombardement tactique équipé de North American B-25 Mitchell n'aboutissent pas, car ses chefs pensent à l'avenir de l'Aviation Militaire belge et estiment qu'il a un rôle déterminant à jouer dans sa reconstitution, comme le lui écrit le 11 septembre 1944 le Major Ryckman de Betz, adjoint au chef de l'Aviation Militaire belge en Grande-Bretagne, le Colonel Wouters.

Le 18 décembre, il est promu au grade d'acting wing commander (lieutenant-colonel faisant fonction) tandis que le même jour il est désigné pour l'Inspectorate General of the Belgian Air Force, une unité spécialement constituée pour créer une Force Aérienne belge rénovée et de premier plan dès la fin du conflit mondial. En corrélation à cette tâche, la charge de la Recruiting Mission Brussels lui est confiée d'office.

## L'un des bâtisseurs de la Force Aérienne Belge

L'armistice, entrant en vigueur le 8 mai 1945 suite à la reddition sans conditions des forces armées allemandes, met fin à la Seconde Guerre Mondiale en Europe. Florent Van Rollegem demeure militaire et est nommé Major Aviateur le 26 septembre 1945. Il remplit alors les fonctions de sous-chef d'état-major de la Force Aérienne. Aide de camp du Prince Régent en 1947, il devient commandant en second de l'Ecole de Guerre en 1947 et le demeurera jusqu'en 1950, cumulant cette fonction avec celle d'Inspecteur Général de la Force Aérienne Belge jusqu'en 1951.

Il accède au grade de lieutenant-colonel le 26 septembre 1948 et est BEM (Breveté d'Etat-Major) le 1<sup>er</sup> août 1949



*En uniforme de l'Aviation Militaire Belge au grade de capitaine, tandis qu'à la même époque il était promu acting wing commander (lieutenant-colonel) à la RAF, Florent Van Rollegem porte néanmoins les rubans de la DSO et de la DFC fin décembre 1944, alors qu'il était désigné pour l'Inspectorate General of the Belgian Air Force.*



*Le Colonel Aviateur BEM (Breveté d'Etat-Major) Florent Van Rollegem en 1952 alors qu'il était investi de la fonction de sous-chef d'état-major de la Force Aérienne.*

## Une fin de carrière avec brio

Le Colonel Aviateur Van Rollegem est désigné en 1952 pour le groupement permanent auprès du Conseil de l'Atlantique Nord (OTAN).

Reconnu au grade de Général-major Aviateur le 26 décembre 1955, il est appointé commandant de la défense aérienne du territoire en octobre de cette même année, combinant cette charge à celle d'inspecteur général de la Force Aérienne.

Le 28 janvier 1959, Florent Van Rollegem est appelé aux hautes fonctions d'administrateur-général du personnel et accède au grade suprême de lieutenant-général le 26 juin 1959. Sa fin de carrière le voit, à partir de septembre 1963, dans les hautes sphères de l'Alliance Atlantique où il est Deputy for Nuclear Affairs au SHAPE (Supreme Head-

quarter Allied Powers Europe) où ses compétences seront unanimement reconnues. Il est admis à la pension le 1<sup>er</sup> janvier 1970 et décède le 30 avril 1983, à l'âge de 72 ans.

### **III. Epilogue**

Immense figure de guerrier et d'officier ainsi que d'aviateur et d'une trempe peu commune, Florent Van Rollegem a mérité de la Force Aérienne et de la Nation Belge.

Sa ténacité, sa détermination et ses mérites ont été reconnus et appréciés par ses chefs mais ont également été sanctionnés par de nombreuses distinctions honorifiques, tant britanniques que belges ou étrangères, la décoration suprême consacrant l'élite était la DSO (Distinguished Service Order) attribuée avec parcimonie, mais Florent Van Rollegem en fut un digne récipiendaire.

Il ne s'enorgueillissait pas de ses nombreux exploits aux commandes de son bombardier Avro Lancaster et disait, modestement, n'avoir bénéficié que d'opportunités favorables et de beaucoup de chance...

C'est l'apanage des êtres supérieurs de réduire leur destin, après coup, à des paramètres simples...

## IV. Hommages à F. Van Rolleghem

### Homage à l'équipage du Lancaster ND700

Le 4 mai 2012 à Zoersel (Malle), une cérémonie d'inauguration se déroulait à l'instigation de Harry Hendrickx (Bourgmestre de Malle) et de Pascal Kempnaers (Président de l'Aero-Para Club der Kempen). Une stèle était en effet présentée en hommage à l'équipage de l'Avro Lancaster Mk.III immatriculé ND700 avec l'indicatif radio PM-X du Squadron 103 de la Royal Air Force. Cet appareil était l'avion attribué au Flight-lieutenant Florent Van Rolleghem alors qu'il entamait un second tour d'opérations en avril 1944 et avec lequel il avait déjà effectué deux missions avant d'être hospitalisé à cause d'un ulcère à l'estomac.

C'est le Lancaster ND700/PM-X qui partit en mission de bombardement nocturne sur la gare de triage de Hasselt dans la nuit du 11 au 12 mai 1944. Le bombardier était piloté par le Wing Commander Reginald Goodman et son équipage était celui de Florent Van Rolleghem, dont certains volaient déjà avec lui lors de son premier tour d'opérations. Cette nuit-là, la RAF avait lancé des missions d'assaut vers les gares de triage de Hasselt et de Louvain ainsi que les casernes de Bourg-Léopold/Beverloo pour lesquels le tribut à payer s'avéra très lourd, dans la mesure où onze Lancaster s'abattirent en Belgique, essentiellement victimes des chasseurs de nuit. Deux parmi ceux-ci appartenaient au Squadron 103 : il s'agissait du PM-K/JP733 piloté par le Pilot Officer Whitley et l'autre était le Lancaster Mk.III immatriculé ND700/PM-X. Il avait décollé à 21 heures 48 d'Elsham Wolds en emportant onze bombes de 500 et quatre de 250 kg dans sa soute. Il était l'un parmi le flux des 126 quadrimoteurs envoyés sur la Campine. Les premières bombes furent larguées sur Hasselt à 23h50 et 39 Lancaster bombardèrent effectivement leur objectif recouvert d'une brume épaisse qui vira bientôt à la nappe compacte de brouillard, ce qui incita le master bomber à arrêter la mission à minuit quatre minutes. Les Lancaster en route vers l'objectif se virent donc contraints de faire demi-tour sans être délestés de leurs projectiles.

Tel fut aussi le cas du ND700/PM-X qui était cette nuit-là le septième intervenant qui fit demi-tour avant Hasselt. Des témoins habitant Wechelderzande, à quelques encablures de son point de chute, entendirent les détonations sèches des rafales tirées par le chasseur de nuit qui talonnait le bombardier volant vers l'ouest en direction d'Oostmalle. Il sembla avoir effectué un virage au cours duquel il largua – ou perdit – plusieurs des ses bombes avant de s'en revenir vers Wechelderzande. C'est alors qu'il piqua du nez, quelque neuf bombes explosèrent aux alentours du point de chute du Lancaster qui s'éparpilla dès l'impact avec le sol. L'équipage, dans son entièreté, fut déchiqueté en même temps que l'avion et seule la



*Entourant la stèle inaugurée le 4 mai 2012 à Zoersel, des parents et descendants des membres d'équipage qui ont péri lorsque le Lancaster PM-X/ND700 s'est écrasé au sol.*

dépouille du Sergent Richard White, le mitrailleur dorsal probablement éjecté juste avant l'impact, fut découverte par les Allemands.

Les autres membres de l'équipage qui périrent étaient le Sergent Clifford Finigham, radio-mitrailleur, le Sergent Gilbert Harry Agar, navigateur, le Flying Officer William Lorne Vanderdasson (canadien), bombardier, le Pilot Officer Philip Dennis Vickers, mécanicien de bord, le Flying Officer Roy McLeod (canadien), mitrailleur de queue et le pilote commandant de



*Passage bas et lent du Lancaster PA474 du Battle of Britain Memorial Flight au-dessus de Zoersel en hommage à l'équipage disparu.*

bord, le Wing Commander Hubert Reginald Goodman (Sud-africain) qui avait pris son commandement au Squadron 103 six jours plus tôt.

Cette stèle inaugurée le 4 mai 2012 est à présent dignement exposée dans le club-house de l'Aéro-Para Club der Kempen. Cet hommage aux aviateurs disparus le 12 mai 1944 fut rendu en présence de parents et de descendants des membres de l'équipage, des autorités civiles et militaires et de représentants des ambassades de Grande-Bretagne, d'Afrique du Sud et du Canada qui prononcèrent plusieurs allocutions. Un public nombreux et les enfants des écoles fleurirent abondamment la stèle avant l'hommage du Lancaster PA474 du Battle of Britain Memorial Flight qui survola Zoersel escorté par deux F-16AM de la 31<sup>ème</sup> Escadrille du 10<sup>ème</sup> Wing de Kleine-Brogel.



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

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

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




*La stèle commémorative dédiée au deuxième équipage de Florent Van Rollegem qui se trouvait dans son Lancaster parti en mission alors qu'il était hospitalisé; cet appareil fut descendu par un chasseur de nuit allemand et s'est abîmé au nord de l'actuel aérodrome de Zoersel.*

## Promotion 13 de pilotes de la Composante Air

Les jeunes élèves pilotes de la promotion (20)13 de la Composante Air de la Défense belge se sont choisis le Lieutenant-général Aviateur BEM Florent Van Rollegheem comme parrain. Ils tenaient ainsi à honorer un valeureux ancien tout en voulant s'inspirer de cet exemple de bravoure et de détermination au service de la patrie. Cette promotion était composée uniquement de futurs pilotes de chasse qui reçurent leurs ailes lors d'une sympathique cérémonie, en présence de la belle-fille du Lieutenant-général Aviateur Van Rollegheem, le 28 septembre 2016 sur la base de Beauvechain.



*La promotion 2013 de jeunes pilotes de la Composante Air s'était choisie Florent Van Rollegheem comme parrain et pose en compagnie de sa belle-fille Claire Van Schepdael et du Général-major Aviateur Frederik Vansina, commandant de la Composante Air de la Défense.*

## V. Annexes

Annexe A

### Distinctions honorifiques belges

Croix de Guerre 1940 avec palme de bronze et deux palmes supplémentaires

Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold avec palme

Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II

Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne

Médaille commémorative 40-45 avec deux sabres croisés et une croix en émail rouge et les barrettes « Bataille de Belgique 1940 » et « Normandie-Hollande-Allemagne »

Commandeur de l'Ordre de Léopold II

Commandeur de l'Ordre de la Couronne

Fourragères de l'Ordre de Léopold

Commandeur de l'Ordre de Léopold

Grand Officier de l'Ordre de la Couronne

Croix Militaire de 2<sup>ème</sup> et 1<sup>ère</sup> classe

Plaque de Grand Officier de l'Ordre de Léopold

Médaille de la Résistance

Croix de prisonnier politique avec deux étoiles

Un chevron de blessure

Lion de bronze sur Croix de Guerre 40 pour « Le courage dont il a fait preuve au cours des opérations de son unité après avoir rejoint les Forces Belges en Grande-Bretagne en bravant de multiples dangers »

## **Distinctions honorifiques britanniques**

Distinguished Flying Cross

Compagnon of the Distinguished Service Order

39-45 Star

## **Distinctions honorifiques françaises**

Croix de guerre avec palme

Chevalier de la Légion d'Honneur

## **Distinction honorifique néerlandaise**

Grand Officier de l'Ordre d'Orange-Nassau avec glaives

## **Distinctions honorifiques américaines**

France Germany Star

Atlantic Star with one rosette

## Citations

Pour attribution de la Croix de Guerre avec palme :

*« Officier aviateur allant et courageux en opération dans une escadrille de bombardement, a effectué plusieurs sorties au-dessus de l'Allemagne et en particulier de la Ruhr. Au cours d'une mission de bombardement sur Dortmund dans la nuit du 4 au 5 mai 1943, a ramené à sa base son appareil désemparé par les atteintes du feu ennemi, accomplissant ainsi jusqu'à l'extrême limite, la mission qui lui avait été confiée ».*

Pour attribution de la 2<sup>ème</sup> palme à la Croix de Guerre :

*« Officier aviateur ayant montré des qualités exceptionnelles au cours d'une série importante de bombardements d'objectifs militaires en Allemagne et en Italie. A obtenu la Croix de Guerre après 16 sorties et la DFC après 25 sorties pour exploits relatés dans les citations accompagnant l'octroi de ses distinctions honorifiques. A terminé un premier tour d'opérations avec le même cran en ramenant toujours avion et équipage à leur base. Dans l'une de ses sorties, blessé ainsi que d'autres membres de l'équipage, il rejoint son terrain au milieu des plus grandes difficultés ayant piloté pendant plusieurs heures un avion Lancaster portant plus de 70 atteintes ».*

Pour attribution de la 3<sup>ème</sup> palme à la Croix de Guerre :

*« Officier aviateur de très grande valeur animé des plus hauts sentiments du devoir, exemple consacré pour les jeunes. En opération depuis le début de 1943 dans une escadrille de bombardement lourd, termine son troisième tour d'opérations, ayant largué plus de 310 tonnes de bombes sur des objectifs en Allemagne. La plupart de ses missions ont été remplies dans des circonstances les plus périlleuses, mais il parvient toujours à ramener avion et équipage à la base de départ, parfois au prix d'efforts surhumains ».*

Pour l'attribution de la Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold avec palme :

*« Officier aviateur de l'active, participe à la campagne de 1940 comme Adjudant Major de Régiment, s'évade de Belgique occupée en 1941 et après avoir passé plus de huit mois dans les prisons d'Espagne, rejoint la Grande-Bretagne où il prend du service dans la Section Belge de la R.A.F. Pendant trois tours d'opérations effectue de nombreux bombardements au-dessus de l'Allemagne et de l'Italie. Malgré de violentes oppositions ennemies n'a jamais manqué d'atteindre et de bombarder son objectif. Sa belle conduite au feu lui a valu les hautes distinctions britanniques D.F.C. et D.S.O. ».*

Pour l'attribution de la DFC :

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

Pour attribution de la DSO :

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

Pour l'accession au rang de Chevalier de la Légion d'Honneur :

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

### **Témoignage d'un contemporain**

*« Sur ces entrefaites, le chef de l'Administration Générale du Personnel avait été désigné. C'était un aviateur : le lieutenant général aviateur Florent Van Rollegem. Il prit ses nouvelles fonctions le 28 janvier 1959. Officier de très grande valeur, il survolait avec sérénité les mesquineries et les intrigues. Il aimait les situations nettes. Il avait l'habitude des décisions tranchantes, acérées comme le fil d'un couteau. Son expérience du temps de guerre s'était pétrie dans les opérations aériennes, au Bomber Command de la RAF, de 1942 à 1944. Sa pratique du commandement en temps de paix s'était façonnée dans l'exercice de la fonction de sous-chef d'Etat-Major Général de la Force aérienne, puis de commandant de la Défense aérienne du Territoire. Il connaissait donc parfaitement l'essence même des problèmes médicaux de l'Aviation. Il n'était pas un homme prêt à s'en laisser conter. »*

Général-major Médecin Edgard Evrard de la Force Aérienne Belge et sommité mondiale de la médecine aéronautique.

### Tableau des missions de bombardement de Florent Van Rollegem

Rang	Date	Objectif	Indicatif avion	Avion immatriculé
1	30 avril/1 <sup>er</sup> mai 1943	Essen	PM-W	W4901
2	4/5 mai	Dortmund	PM-Z	ED528
3	12/13 mai	Duisburg	PM-X	ED905
4	13/14 mai	Bochum	PM-X	ED905
5	18/19 mai	Saint-Jean-de-Luz	PM-X	ED905
6	23/24 mai	Dortmund	PM-X	ED905
7	11/12 juin	Düsseldorf	PM-X	ED905
8	12/13 juin	Bochum	PM-X	ED905
9	14/15 juin	Oberhausen	PM-X	ED905
10	16/17 juin	Cologne	PM-X	ED905
11	21/22 juin	Krefeld	PM-X	ED905
12	22/23 juin	Mülheim	PM-X	ED905
13	24/25 juin	Gelsenkirchen	PM-X	ED905
14	12/13 juillet	Turin	PM-X	LM335
15	24/25 juillet	Hambourg	PM-X	LM335
16	25/26 juillet	Essen	PM-X	LM335
17	27/28 juillet	Hambourg	PM-X	LM335
18	29/30 juillet	Hambourg	PM-X <sup>2</sup>	ED905
19	2/3 août	Hambourg	PM-X <sup>2</sup>	ED905
20	7/8 août	Turin	PM-X <sup>2</sup>	ED905
21	17/18 août	Peenemunde	PM-X <sup>2</sup>	ED905
22	22/23 août	Leverkusen	PM-X <sup>2</sup>	ED905
23	23/24 août	Berlin	PM-X <sup>2</sup>	ED905
24	27/28 août	Nuremberg	PM-X <sup>2</sup>	ED905
25	30/31 août	Monchengladbach	PM-X <sup>2</sup>	ED905
26	31 août/1 <sup>er</sup> septembre	Berlin	PM-X <sup>2</sup>	ED905
27	3/4 septembre	Berlin	PM-X <sup>2</sup>	ED905
28	5/6 septembre	Mannheim	PM-X <sup>2</sup>	ED905
29	6/7 septembre	Munich	PM-X <sup>2</sup>	ED905
30	10/11 avril 1944	Aulnoye	PM-X	ND700
31	11/12 avril	Aix-la-Chapelle	PM-X	ND700
32	21/22 mai	Duisburg	PM-K	ME799

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

Florent Van Rollegem a donc effectué au sein du Squadron 103 un total de 64 missions sur Lancaster en trois tours d'opérations, respectivement de 29, 20 et 15 missions.

Il convient d'y rajouter sa toute première mission alors qu'il servait à la 81 OTU (*Operational Training Unit*) dans la nuit du 26 au 27 février 1943 en lançant des tracts sur Rouen aux commandes d'un bimoteur Armstrong-Whitworth Whitley immatriculé N831.

Le grand total de ses missions de guerre à la RAF se monte donc à 65.

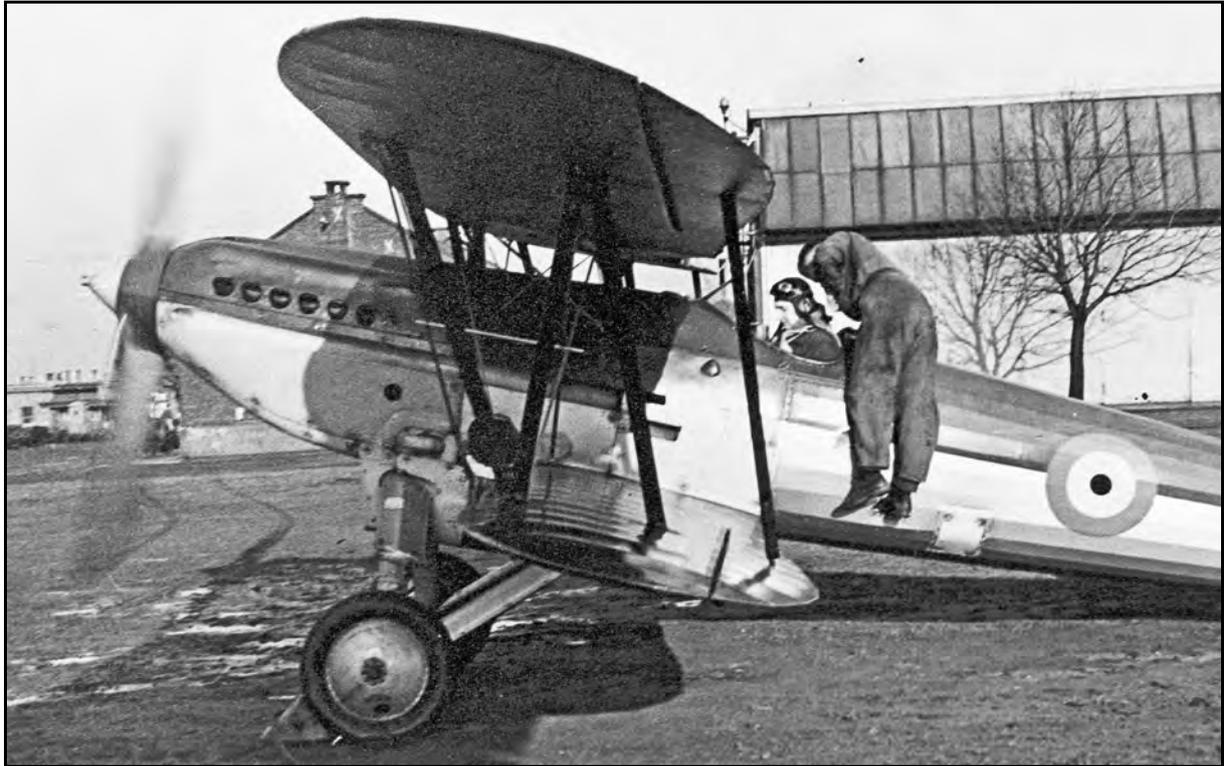
## VI. Album photos



*Florent Van Rollegem breveté pilote depuis peu est photographié devant un Fairey Fox III.*



*Lors de son séjour à l'Ecole d'Aéronautique en 1933, Florent Van Rollegem au poste arrière de l'observateur-mitrailleur d'un Bréguet XIX à Evère.*



*Le Sous-lieutenant Van Rollegem détaché en 1935 au 2ème Régiment d'Aéronautique basé à Nivelles fait chauffer le moteur de son Fairey Firefly IIM avant son départ en mission.*



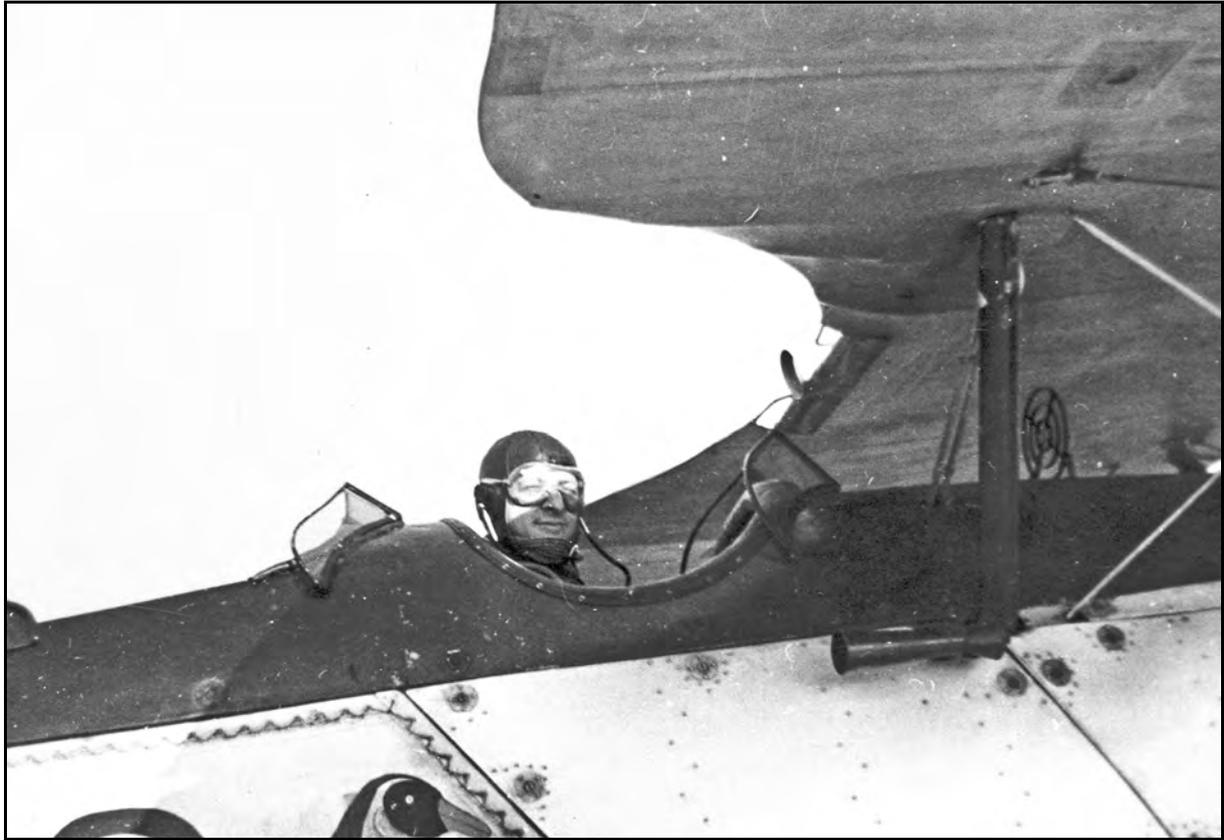
*Atterrissage en catastrophe du Fairey Fox III immatriculé O-34 et orné du cacatoès, emblème de l'École d'Aéronautique alors que le Lieutenant Florent Van Rollegem y était instructeur en 1937-38.*



*Le Lieutenant Van Rollegem (2<sup>ème</sup> à partir de la droite) en compagnie de collègues instructeurs de l'Ecole d'Aéronautique début 1938.*



*Une promotion d'observateurs fraîchement émoulue en 1938 avec les instructeurs, dont le Lieutenant Florent Van Rollegem (3<sup>ème</sup> de la rangée assise en partant de la gauche).*



*Florent Van Rollegem aux commandes d'un Fairey Fox III de l'école de pilotage de Wevelgem.*



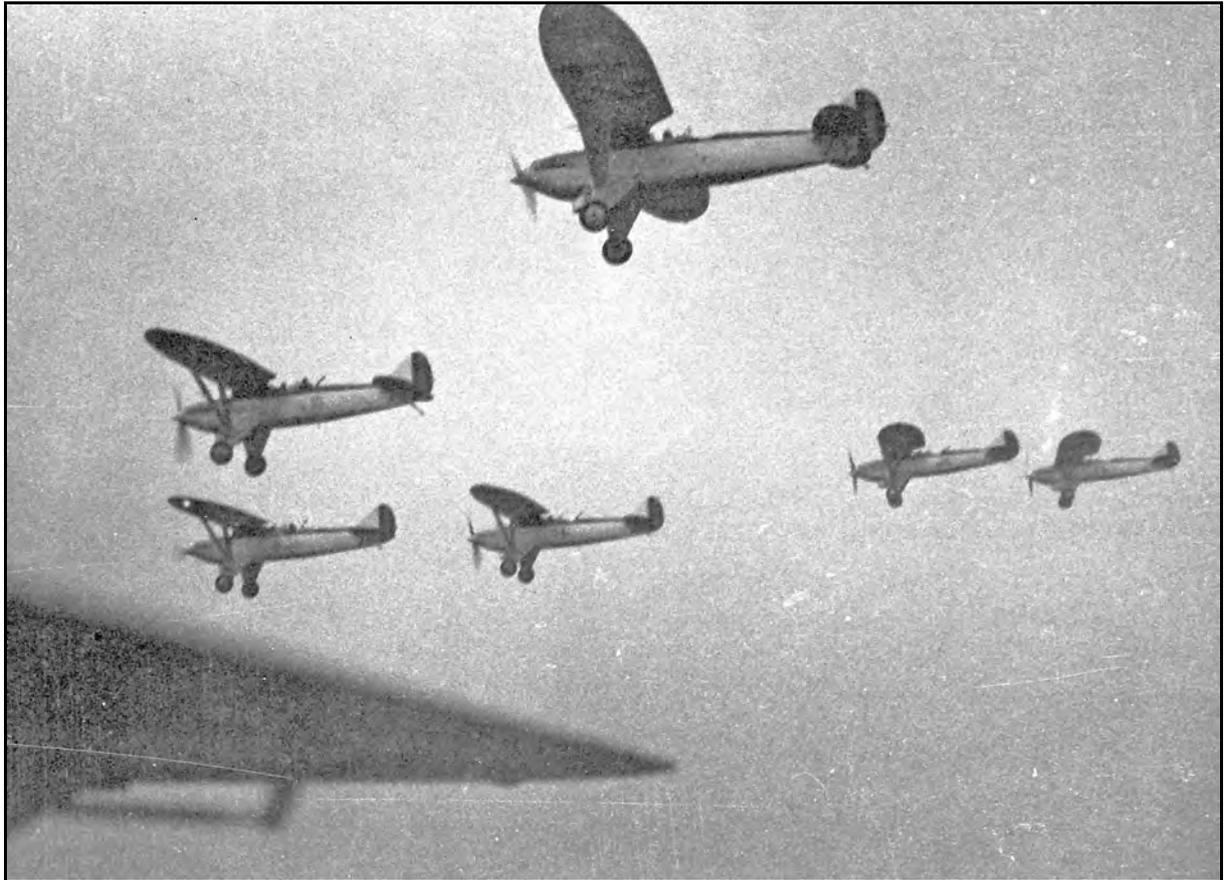
*Florent Van Rollegem, à droite, devant un Fairey Fox III probablement fin 1938.*



*Aux commandes du Renard R31 (immatriculé N29), Florent Van Rollegem  
alors qu'il faisait partie du 1er Régiment d'Aéronautique de Bierset.*



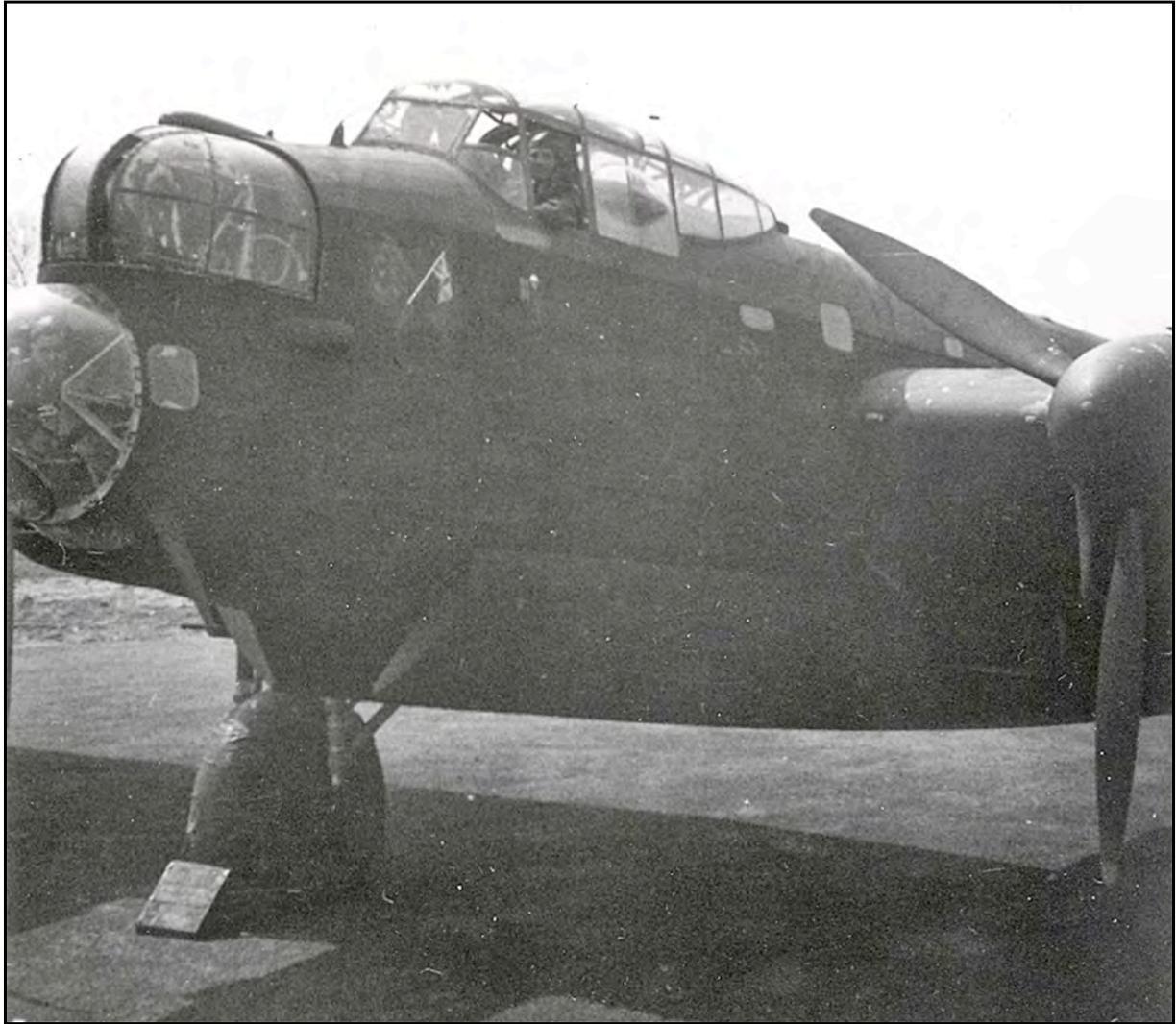
*A Bierset en juillet 1936, aux commandes du Renard 31 immatriculé N12.*



*Vol en formation de Renard R31 du 1<sup>er</sup> Régiment d'Aéronautique de Bierset en 1936 ou 1937.*



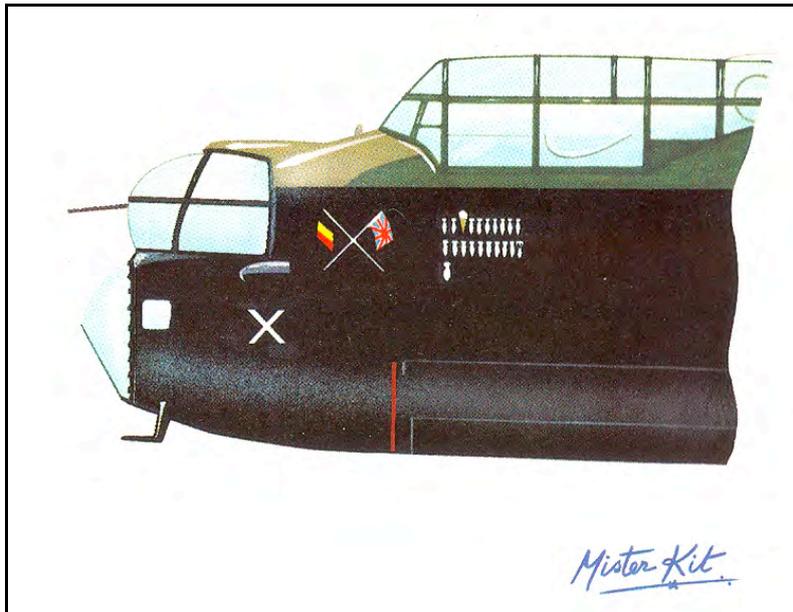
*Le Lieutenant Van Rollegem aux commandes du Renard R31 (immatriculé N28) en 1936.*



*Le Flying Officer Van Rollegem dans le cockpit de l'Avro Lancaster Mk.III (PM-X/ED905) du Squadron 103 orné des drapeaux belge et britannique entrecroisés à Elsham Wolds durant l'été 1943.*



*Le Lancaster PM-X/ED905 attitré de F. Van Rollegem durant son premier tour d'opérations au sein du Squadron 103 de la Royal Air Force en 1943.*



*Le nez du Lancaster PM-X/ED905 avec les marquages de 21 missions; le cornet de glace représente une mission de bombardement sur les usines Fiat à Turin et la bombe avec un parachute signifie une mission de mouillage de mines parachutées.*



*En 1943 à Elsham Wolds devant le Lancaster PM-X du Squadron 103, l'équipage de Florent Van Rollegem (4ème à partir de la gauche) pose assis sur la bombe avec les ground crew (mécaniciens au sol, armuriers, etc.) répartis sur les moteurs ou dans le cockpit du bombardier.*



*Une belle brochette de pilotes belges de la RAF réunis à Eaton Square à Londres (siège de la Section Belge de la Royal Air Force) à l'occasion de la fête nationale le 21 juillet 1943; Florent Van Rollegem est le 4<sup>ème</sup> en partant de la gauche.*



*Le Flying Officer Van Rollegem est décoré de la Croix de Guerre belge par Monsieur Camille Gutt, Ministre de la Défense du gouvernement belge en exil, le 21 juillet 1943 lors d'une parade à Eaton Square, siège des forces belges en Angleterre*

1943.

30. 9. 43

~~X~~  
5

# LA BELGIQUE INDEPENDANTE

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

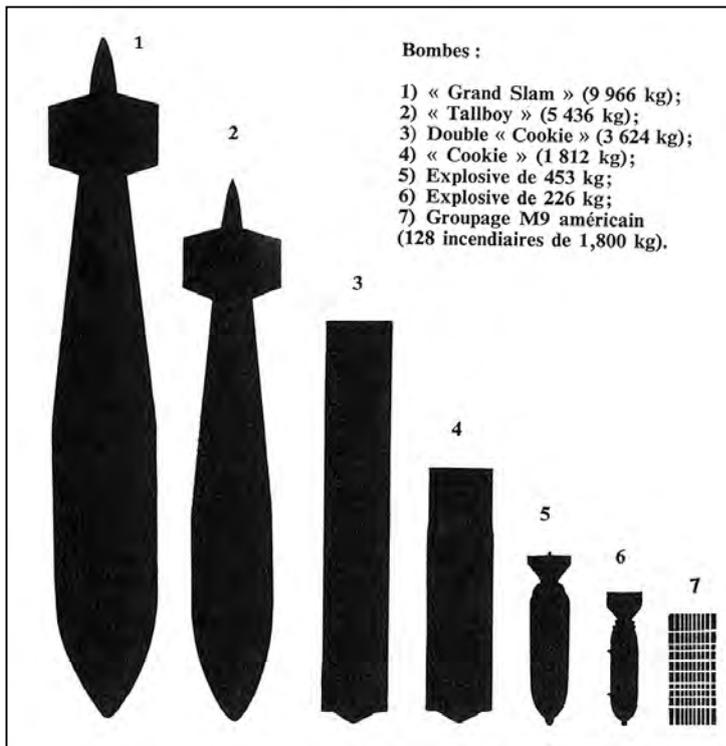
qu'ils étaient morts pour la

## LA D.F.C. A UN AVIATEUR BELGE



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

Le journal largué par les bombardiers alliés au-dessus de la Belgique au retour d'un raid sur l'Allemagne nazie, lequel illustre la remise de la DFC (Distinguished Flying Cross) à « un aviateur belge » (qui n'est autre que Florent Van Rollegem) le 24 juillet 1943.



*Les charges offensives pouvant être larguées par l'Avro Lancaster; les Grand Slam, Tallboy et double cookies étaient emportées en tant que charge offensive unique, par contre les bombes de plus petit calibre étaient amalgamées de façon variable, dépendant de la mission.*



*Le Wing Commander Van Rollegem en compagnie de deux camarades du Squadron 103 au printemps 1945.*



*Des éléments du Squadron 103 du Bomber Command à Elsham Wolds en 1944 : Florent Van Rolleghem est le premier à gauche dans la rangée assise sur le banc.*



*Le Lieutenant-colonel Aviateur Van Rolleghem (7<sup>ème</sup> à partir de la gauche au premier rang) au sein d'un groupe très cosmopolite d'officiers alors qu'il était professeur de tactique d'aviation en 1949.*



*Visite du Lieutenant-général Aviateur Van Rollegem, adjoint au chef d'état-major du SHAPE, au Général français Crépin, commandant les forces armées alliées Centre-Europe.*



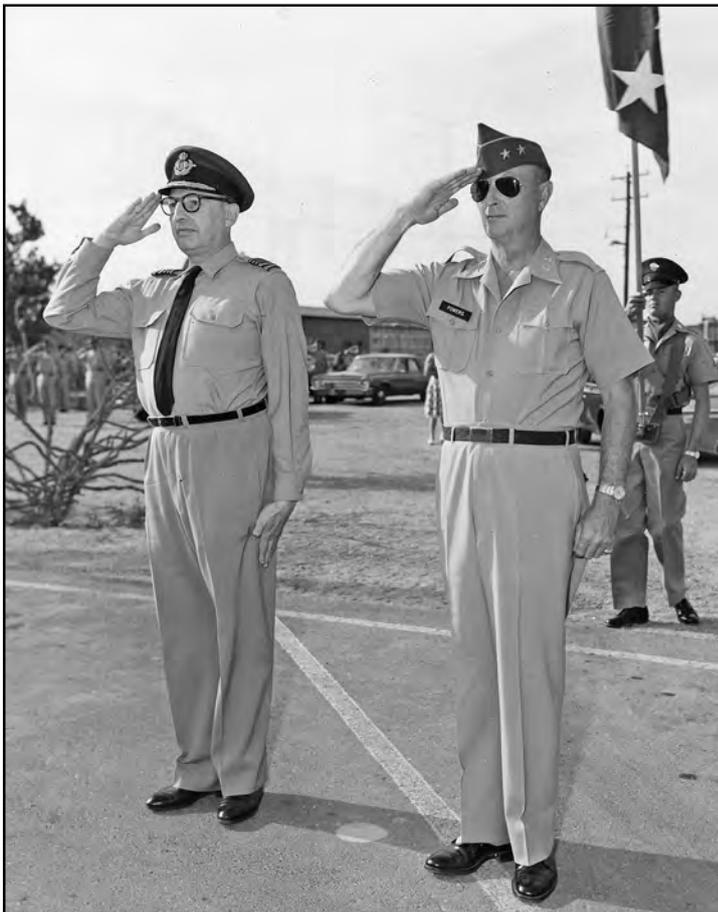
*Au cours d'une cérémonie officielle en 1956, les Généraux-majors Aviateurs Florent Van Rollegem et Franz Burniaux se saluent; le second, ancien du bombardement à la SAAF (South African Air Force) allait devenir le second chef d'état-major de la Force Aérienne Belge en succédant au Lieutenant-général Aviateur Leboutte le 1<sup>er</sup> avril 1956.*



*Lors de sa visite le 8 avril 1957 à la base de Coxyde, SM le Roi Baudouin est salué par les Meteor 8 du 13ème Wing de chasse qui forment le monogramme royal au-dessus de l'aérodrome; de gauche à droite, le Colonel Aviateur Mike Donnet, commandant le groupe de chasse, le Général-major Aviateur Florent Van Rollegem, commandant la défense aérienne du territoire, le Général-major Bouhon, commandant la 2ème circonscription militaire, le Souverain et le Lieutenant-colonel Aviateur Albert Debêche, commandant le 13ème Wing de chasse.*



*Le Lieutenant-général Aviateur BEM Florent Van Rollegem en grande tenue en tant qu'Inspecteur Général de la Force Aérienne en 1959.*



*Le Lieutenant-général Aviateur Florent Van Rollegem rend visite au Major-general George T. Powers III, commandant de l'US Army Air Defense Center de Fort Bliss (Texas), le 17 juillet 1965 alors qu'il était adjoint en charge des questions nucléaires au SHAPE (Supreme Headquarter Allied Powers Europe) de l'OTAN.*

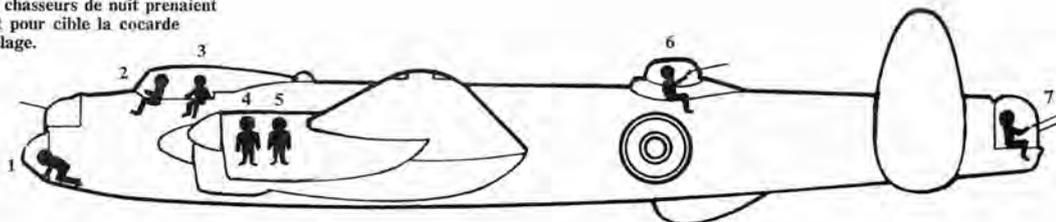
### POSITION DE L'ÉQUIPAGE

De gauche à droite :

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

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

### Avro LANCASTER



Tract lancé sur la Belgique par les bombardiers alliés au retour de leur mission de bombardement sur le Reich. Le largage de tracts faisait partie de la routine des missions de bombardement et F. Van Rollegem eut l'occasion d'en larguer en masse.

**1939**

## Wer hat den Blitzkrieg gewollt?



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

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

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

## ODER

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

**Deutschland 1937**

*Exemple de tracts largués sur l'Allemagne lors des bombardements alliés.*

**1943**

## Wer wird den Weltkrieg verlieren?



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

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

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

## ODER

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

**DAS BLATT HAT SICH GEWENDET!**

## **VI. Bibliographie**

### **Articles rédigés par le Lieutenant-général Aviateur BEM Florent Van Rollegem**

« Le rôle que l'aviation peut jouer dans un conflit éventuel », VICI, magazine des Forces Belges en Allemagne, 2 juillet 1951.

« Emploi de la force aérienne », annuaire 1952 de la Force Aérienne, Service d'Information de la Défense (SID).

### **Sources bibliographiques**

Interview du Flight Lieutenant Florent Van Rollegem après un raid sur Bochum dans la nuit du 12 au 13 juin 1943 pour diffusion à la Radio Belge de Londres.

Interviews du Lieutenant-général Aviateur e.r. Florent Van Rollegem par Jean-Pierre Decock à Mons les 18 mars et 17 octobre 1980.

Divers documents ayant appartenu au Lieutenant-général F. Van Rollegem.

Avro Lancaster, Spécial Mach 1, par Jean-Pierre Decock et Mister Kit, Editions Atlas Paris, 1980.

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

Lancaster – The story of a famous bomber, par Bruce Robertson, Harleyford, Watford, 1977.

Pas de panache en altitude, Lieutenant-colonel Aviateur Gustave Rens, édité par la Maison des Ailes en 1963.

Les Ailes d'Esculape, Général-major Médecin Edgard Evrard, édité par la Société Belge d'Histoire et de la Médecine, Bruxelles, sans date.

Les Aviateurs belges dans la Royal Air Force, Lieutenant-général e.r. Mike Donnet, Editions Racine, Bruxelles, 2006.

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

Les magazines Aéro, Avions, A vol d'oiseau (Force Aérienne Belge), Carnets de vol, Nos Forces et VICI (Forces Belges en Allemagne).

## Remerciements

Nous tenons à adresser nos plus vifs remerciements à tous ceux qui ont contribué à documenter et à façonner le présent mémorial et, en particulier, les personnes et associations suivantes :

André Bar qui a mis intégralement sa vaste documentation pour la période 1940-45 à notre disposition.

Le Lieutenant-général Aviateur e.r. Michel Mandl, Président d'honneur des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Charles de la Royère, bibliothécaire de la section Air du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire de Bruxelles.

Le Général-major Aviateur e.r. Wilfried De Brouwer, Président des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Le Major Aviateur e.r. Didier Waelkens, Secrétaire-général des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

*Les photographies qui illustrent ce mémorial émanent des archives du Lieutenant-général Aviateur Florent Van Rollegem, de la photothèque de la Section Air du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire de Bruxelles, de la collection d'André Bar et des archives ou documents de l'auteur.*

Le présent mémorial a été achevé et présenté à l'occasion du banquet annuel de l'association des Vieilles Tiges de l'Aviation belge le 22 avril 2017.

© 2017 auteur et asbl Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

-----