



## Eerbetoon Xavier Janssens

Kol VI SBH

18.04.1935 – 02-09-2020

Terkameren, 10 september 2020.

We zijn hier samen om een laatste eerbetoon te brengen aan Xavier, aan Xavier Janssens, aan Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Xavier Janssens. We zijn met velen, niettegenstaande de omstandigheden, en dit is een betekenisvol teken.

Een eerbetoon kan op formele wijze gebeuren, klassiek, intiem, vriendschappelijk en zelfs "squadron level" en het is duidelijk dat ieder van deze formules kan overeenstemmen met zijn persoonlijkheid. Ze zullen zonder twijfel op een of andere manier gebruikt

worden bij andere gelegenheden.

Het zou vandaag nochtans onbegrijpelijk zijn om niet formeel de loopbaan te vermelden van deze schitterende officier en, laat ons het ook zeggen, uitzonderlijke piloot.

Xavier Janssens is 10 jaar oud op het einde van de oorlog en zijn interesse voor de luchtvaart neemt voortdurend toe tot zijn 17 jaar, wanneer hij slaagt om toe te treden tot de Luchtkadetten. Dit laat hem toe om solo op zwever te vliegen. Hij bloeit echt open bij de kadetten en het wordt een engagement voor de rest van zijn. Door hen weet hij vanaf nu wat hij later wil worden: hij zal gevechtspiloot worden.

Hij beslist om bij de Luchtmacht te gaan en slaagt in zijn toegangsexamen van de Koninklijke Militaire School. Gesterkt door deze verworvenheid neemt hij de gelegenheid te baat om zich als kandidaat leerling piloot te melden. Hij wordt weerhouden en start in januari 1955 zijn opleiding in Goetsenhoven. Vanaf dan begint het veeleisende traject, die begint met het kuisen van de gang tot drilloefeningen met tussenin de veelvuldige grondcursussen. Maar natuurlijk is er ook nog het vliegen op SV-4, gewaardeerd door leerling Janssens, Kandidaat Actief Officier. Hij houdt van het toestel en van de acrobatie. Hij slaagt zonder problemen.

Hij is tussen de geslaagden die hun opleiding verder kunnen zetten in Kamina in Belgisch Congo. Hij ontdekt en wordt gecharmeerd door Afrika. Kamina een moderne basis met splinternieuwe installaties, voldoende om al deze jonge leerling piloten in verrukking te brengen.

De opleiding op Harvard is veeleisend. Het is een groot vliegtuig wanneer men van de SV komt en is duidelijk niet gemakkelijk. Bijkomend zit het programma vol met navigatie, instrumentvliegen en nachtvluchten in de inktzwarte duisternis. Het is opwindend en Xavier Janssens slaagt zeer goed, zonder problemen.



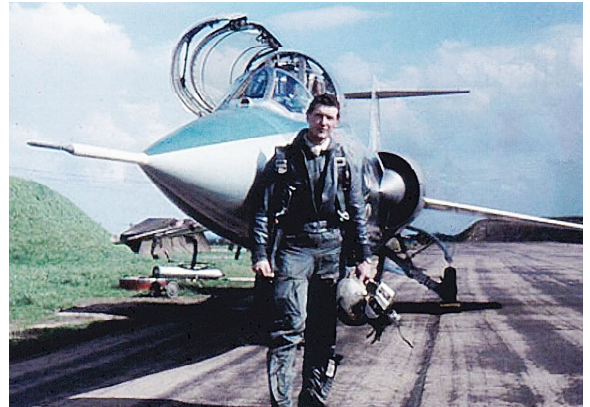
Hij maakt deel uit van de 22 geslaagden (135 bij de start Goetsenhoven) die Koksijde vervoegen. Hij kiest voor de jachtopleiding en vliegt er op Meteor. Het is zijn eerste jet en een serieuze verandering, zal hij zeggen. Hij wordt in december 1956 gebrevetteerd als piloot.

Hij volgt nadien de operationele conversie (OTU) in Brustem, ook op Meteor. Tijdens een zending op Meteor 8, breekt zijn vliegtuig in twee bij een botsing. De piloten van beide vliegtuigen kunnen zich uitschieten (en ja, het was de tijd van de eerste schietstoelen). Het was spannend, maar uiteindelijk meer schrik dan kwaad, geen enkel slachtoffer te betreuren. Minder dan een week later zit hij terug aan het stuur van een Meteor.

Op het einde van de OTU volgt hij gedurende één jaar de vorming van beroepsofficier in Laken en na dit "academisch" jaar zal hij uiteindelijk zijn conversie op Hunter maken in het 8 Smd te Chièvres. Daarna wordt hij naar Bierset gemuteerd op Hunter 6. Het is zijn eerste operationele aanduiding. Hij zal er twee jaar blijven. Hij wordt als "charognard" gekozen voor het acrobatisch team die de Hunter op de toenmalige meetings voorstelde. In februari 1960 voert Onderluitenant Xavier Janssens de laatste vlucht op Hunter uit op vliegbasis Bierset.

Tien dagen later voert hij zijn eerste vlucht uit op F84F (uiteraard solo) in het 27 Smd te Kleine-Brogel. Hij zal twee jaar in het 23<sup>ste</sup> Smd te Kleine-Brogel blijven en er een uitstekende herinnering aan overhouden. Hij maakt er 500 vliegreuren in de conventionele en nucleaire rol van jager bommenwerper. Hij is bijgevolg polyvalent.

Na het einde van zijn tour in KB in 1962, wordt hij samen met Camille Goossens aangeduid als monitor F104 in Norvenich Duitsland. Onnodig te zeggen dat hij niet toevallig werd gekozen. Het was een delicate taak met grote verantwoordelijkheid die bestond uit het geven van initiële opleiding op een toentertijd revolutionair vliegtuig binnen een multinationaal kader. Dit vliegtuig was terzelfdertijd wereldrecordhouder van vliegsnelheid, stijgsnelheid en hoogte. Het was werkelijk een nieuwe generatie vliegtuig en een revolutie in vergelijking met vroegere vliegtuigen.



Kapitein Janssens zal drie jaar in Duitsland blijven om Duitse, Italiaanse, Hollandse en Belgische piloten te vormen. Hij zal nadien naar België terugkeren in het 350 Smd in Bevekom om het bevel te nemen over de Flight TF, verantwoordelijk voor de conversie van de Belgische piloten op F-104G. Hij zal daar tot 1966 blijven, het ogenblik waarop hij aangeduid wordt voor de cursus Krijgsschool om het brevet van Stafbrevet



Het 8 Smd in 1971

vethouder te behalen. Tijdens deze periode blijft hij als "bezoeker piloot" in Bevekom vliegen op F-104G. Hij volbrengt 1200 vliegreuren op dit toestel.

In 1970 wordt het 8 Smd. terug opgericht voor het uitvoeren van de conversie op Mirage. Dit vliegtuig was berucht door zijn succes tijdens de zesdaagse oorlog en door België aangekocht ter vervanging van de F-84F. Commandant Janssens wordt aangeduid om deel uit te maken van de ploeg monitors die voor hun opleiding op Mirage III naar Dijon en Colmar vertrekken. Hij verblijft zeven maanden in de schoot van l'Armée de l'Air. In Augustus van datzelfde jaar zijn de eerste Belgische Mirage 5 be-

schikbaar en start het 8 Smd. de conversie van Florennes. Majoor Janssens neemt weldra het commando en leidt de conversie van het 2 en 42 Smd. in Florennes en start de transformatie van het 1 Smd. in Bier-set.

Na zijn beurt als CO gaat hij over naar de Staf Luchtmacht in de groep die belast is met de vervanging van de F-104. Hierdoor krijgt hij de gelegenheid om bijna alle toestellen, kandidaat vervanger, te vliegen en te testen. We weten dat de F-16 werd gekozen in 1975 en we kunnen vandaag onbetwistbaar zeggen dat dit de beste keuze was.

Eens de keuze gemaakt, wordt Majoor Janssens aangeduid als Belgisch vertegenwoordiger bij het "System Program Office" (SPO) F-16 in Dayton/USA. Hij verblijft daar 2 jaar om nadien Commandant van de Vlieggroep in Florennes te worden. Lt Kol Janssens vindt er met veel plezier zijn Mirages terug en laat de eenheid van zijn grote ervaring genieten.

Na zijn beurt als OSN vervoegt hij de Staf Luchtmacht sectie Tactische Operaties tot op het ogenblik van zijn benoeming tot Kolonel in 1981, waarna hij toegewezen wordt aan de Belgische Delegatie bij de NATO als Militair Raadgever van de Ambassadeur, een functie die hij zoals we wel weten, met brio bekleedde.

In 1985 is Kolonel Janssens terug in Florennes, dit keer als Korpscommandant. Hij zal er twee belangrijke dossiers moeten behandelen.

Vooreerst de relaties met de Amerikaanse eenheid die er de kruisraketten ontplooit. Deze relaties zullen dermate goed zijn wat vandaag nog wordt bewezen door de blijken van sympathie van de oudgedienden van de 485 TMW.

Vervolgens de omschakeling van de 2 Wing Tac op de F-16 die hier een meer uitgebreide toelichting verdiende, maar laat we ons beperken door te zeggen dat deze overschakeling soepel verlopen is. Vermelden we in het bijzonder dat zijn conversie F-16 in 1988 overeenkomstig de kwaliteiten piloot is die hij was. Het is daarom ook dat de Luchtmacht hem de eer bewees om België te vertegenwoordigen door het 2.000.000ste vlieguur F-16 uit te voeren, een vlucht waarvan de foto hiernaast getuigt.



De bevelvoering over de vliegbasis Florennes zal ook de laatste affectatie zijn van Kolonel Vlieger SBH Xavier Janssens voor zijn pensionering. Het was een bevelvoering waarover hij fier en gelukkig was en die hij met het enthousiasme, de energie, de handigheid en de bekwaamheid die we van hem kennen, heeft uitgevoerd. Françoise, zijn echtgenote, zal bij zijn vertrek een kleine toespraak houden vol poëzie, humor en waarheden die de ervaringen van een pilotenechtgenote uitdrukte. Velen zullen het zich nog herinneren.

De pensionering zal hem er niet van weerhouden verder te werken voor het welzijn van de Luchtmacht, dit als verbindingspersoon met de Luchtvaartindustrie.

Kortom, zal hij in onze herinnering blijven als een uitzonderlijk en gewaardeerd piloot die operationeel is geweest op praktisch alle gevechtsvliegtuigen van de Luchtmacht tijdens zijn periode.

Hij laat ons ook het beeld na van een bekwame leider, met een schitterende geest, een grote cultuur, een lange termijnvisie en die aansluiting zocht met zijn ondergeschikten, die hij bij zijn beslissingen betrok.

Deze groepsgeest en respect voor de anderen komt perfect tot uiting in het museumproject van Florennes. Hij zal erin slagen:

- om een fantastische ploeg van vrijwilligers samen te brengen en te motiveren die duizenden werken zullen uitvoeren om deze Spitfire, die op een sokkel aan het rotten was, te restaureren,
- het heersende scepticisme te overwinnen,
- het oneindig aantal administratieve pesterijen te overwinnen,
- voornamelijk door mecenaat, fondsen bijeen te brengen,
- een gebouw, een prachtige juwelendoos, te bouwen voor het vliegtuig,
- en hierdoor het museum Kolonel Vlieger Raymond Lallemand DFC & Bar op te richten, dat vandaag niet enkel bestaat uit het Memorial Spitfire maar, ter gelegenheid van de 50<sup>ste</sup> verjaardag van de basis in 1997, met een hall werd uitgebreid.

Citeren we Winston Churchill;

*Iedereen wist dat het onmogelijk uit te voeren was.*

*Dan, op een dag, komt een man die dat niet wist,  
en hij heeft het gedaan.*

Zeer actief blijvend, zal Xavier zich in meerdere verenigingen engageren, waaronder de Vieilles Tiges en het Huis der Vleugels. Maar vergeten we niet te vermelden dat Xavier als een geboren sportman een nieuwe passie op zijn formaat gevonden had in het golfen. De vele golfers die hier aanwezig zijn weten nog steeds niet of hij het golfen moeilijker vond dan vliegen, maar zeker is dat hij het als een serieuze uitdaging beschouwde. Hij benaderde deze uitdaging met alle ernst en enthousiasme die we van hem kennen, maar ook met de nodige relativering en humor. Hij was een van de aangenaamste partners en een spel met hem stond garant voor een goede wedstrijd.

Maar hij laat ook de herinnering na, samen met Elisabeth, om zich te bekommeren voor de vrienden en de club. Iedereen was opgelucht met hun aanwezigheid en ze werden zeer gewaardeerd door hun spirit.

Het is ten andere om deze redenen dat Bee en hij de AVIA-prijs van de Sportverdienste, de Koninklijke Sport en Culturele Kring van Defensie, ontvangen hebben voor hun dynamisme en inzet. Niemand twijfelt eraan dat hun namen nog vaak en vrolijk zullen weerklinken in dat milieu.

Ziedaar Kolonel. Bravo! Wij zijn erkentelijk en gelukkig dat we u gekend hebben.

Vaarwel Xavier, ik ben vereerd om een van uw vrienden geweest te zijn.

Happy landing!

Vertaling: Michel Top

Léon STENUIT

Kol VL b.d.