

# The “ Belgian Congo Air Force.” The Air Force that never was...

## « Tout ça ne nous rendra pas le Congo... »

### PROLOGUE

Septembre 1939. Les armées allemandes envahissent la Pologne. La France et l'Angleterre, puissances garantes, déclarent la guerre au Reich, mais leur état d'impréparation militaire interdit toute intervention directe sur le terrain. La « drôle de guerre » s'installe à l'Ouest. Par phases successives, la mobilisation de l'armée belge est décrétée : 650.000 hommes se retrouveront bientôt sous les armes.

Depuis mars 1936, les nuages se sont accumulés dans le ciel de l'Europe. L'Allemagne nazie a décidé de s'affranchir des humiliations du traité de Versailles, elle réarme. Sous la conduite du Führer Adolf Hitler, elle revendique un espace vital illimité pour son peuple. La réoccupation de la zone démilitarisée de la Rhénanie, l'annexion de l'Autriche, la mainmise sur les territoires des Sudètes, le démembrement de la Tchécoslovaquie, sont autant de signes précurseurs de l'ouragan qui bientôt se déchaînera.

Le roi Léopold III et le gouvernement belge ont inscrit la Belgique dans une politique d'indépendance et de neutralité, espérant éviter à notre pays les affres d'un conflit armé. La politique du roi se veut cohérente. Elle a un prix. Aussi plaide-t-il pour un effort militaire accru « *de taille à dissuader un quelconque de nos voisins d'emprunter notre territoire et notre ciel pour attaquer un autre état...* » Vœu pieux, l'instabilité gouvernementale règne et les crédits qui devraient soutenir cet effort ne suivent pas.

Quand l'opinion publique et les autorités prendront conscience de l'imminence du danger et de la nécessité de moderniser notre appareil militaire, il sera trop tard. La fièvre des armements aura saisi les principaux pays producteurs qui réserveront pour leurs armées l'essentiel de leurs productions de guerre. A cet égard, la situation de notre Aéronautique Militaire et plus particulièrement de son Régiment de Chasse est caractéristique. En janvier 1939, la Défense Nationale avait signifié son refus de s'engager dans le programme national du chasseur R-36 développé par les ateliers Renard. Cet appareil moderne dont l'Aéronautique Militaire envisageait d'acquérir 40 exemplaires soutenait la comparaison avec les dernières productions britanniques et françaises. Le refus était motivé par l'incapacité à produire ce matériel en quantité dans les délais exigés. Dès lors, la seule issue sera de prospecter à l'étranger. Le résultat sera décevant.

En mars 1939, les Britanniques consentiront à céder 15 chasseurs Hurricane et autoriseront la production sous licence de 80 appareils de ce type à partir de composants à fournir par leur industrie. Cette démarche sera entreprise trop tardivement pour assurer le rééquipement de nos escadrilles. De même, la commande de 40 Brewster Buffalo, effectuée aux USA en janvier 1940, ne pourra être honorée à temps. C'est à bord de chasseurs biplans surannés que nos pilotes devront affronter les escadres de la Luftwaffe : Fairey Fox d'un autre âge, Gloster Gladiator, et Fiat CR 42, ultimes développements d'un concept désormais dépassé.

Ironie du sort, 9 des 11 Hurricane à l'effectif à l'aube du 10 mai seront détruits au sol dans les premières heures du conflit.

Par ailleurs, la dramatique Campagne des 18 Jours illustrera à suffisance les carences qui minaient notre Aéronautique Militaire. Face à l'écrasante supériorité de la Luftwaffe, nos escadrilles seront décimées tant par les pertes au sol qu'en combat aérien. Seules trois escadrilles du 1er Régiment resteront en opérations avec l'Armée des Flandres jusqu'à la capitulation du 28 mai 1940. Les autres unités se replieront progressivement sur la France, le plus souvent sans avions, à l'exception de quelques Fiat CR 42 et Fairey Fox qui participeront momentanément à la défense des aérodromes de Chartres et de Tours avant que les escadrilles ne soient évacuées vers le Sud de la France. Elles y connaîtront une attente qui restera vaine d'un rééquipement par les soins de l'Armée de l'Air française, tandis que le ministre de la Défense Nationale faisait obstacle à toute solution qui aurait permis à nos unités de rejoindre l'Angleterre.

Quant aux escadrilles de l'Ecole de Pilotage, elles se replieront sur Caen-Carpiquet, avant d'être évacuées sur le Maroc (Oudja) et d'y connaître, elles aussi, un sort peu glorieux.



## ACTE I. Le Congo à l'aube de la guerre.

Alors que depuis 1936, l'horizon ne cesse de s'assombrir en Europe, la dégradation progressive de la situation ne semble guère perturber la vie routinière de notre colonie africaine, le Congo. Le calme règne en Afrique. L'Allemagne y a perdu ses colonies lors du Traité de Versailles, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et un groupe de petits pays – Belgique, Espagne, Portugal – se partagent la plus grande partie du continent. Sur le plan militaire, seules la France et l'Italie alignent des forces significatives. Cette dernière notamment avait conquis l'Éthiopie en 1935. Réunie à l'Érythrée et à la Somalie, l'ensemble forme l'Afrique orientale italienne où près de 300.000 hommes, 200 chars, 200 avions représentent une menace potentielle. Les forces britanniques qui leur font face sont dérisoires, tout au plus 10.000 hommes aux frontières du Kenya et du Soudan.

Sur le plan de la politique étrangère, le statut de neutralité adopté par la Belgique vaut évidemment pour la colonie.

Le Congo occupe une position centrale stratégique. Colonie d'exploitation grande comme 80 fois la Belgique, elle compte en 1938 moins de 18.000 résidents belges, femmes et enfants inclus. Le facteur de prospérité réside essentiellement dans ses richesses minières qui, dans l'hypothèse d'un conflit, pourraient faire l'objet de convoitises, mais à court terme aucune menace précise ne semble peser sur elles. D'aucuns cependant s'étaient penchés sur les risques pour la colonie d'un conflit généralisé qui déborderait de l'Europe vers la Méditerranée et l'Afrique.

Dans un article publié en 1938 dans « La Dépêche Coloniale », Paul Crockaert, ancien ministre des Colonies et de la Défense Nationale, estimait qu'une menace pourrait peser sur le Bas-Fleuve et ses installations portuaires, à la merci d'un raid ou d'une attaque brusquée venant de la mer. Par ailleurs, le Nord-Est du territoire était, selon lui, exposé au péril d'offensives en provenance d'Afrique Orientale. Il plaidera en conséquence pour la mise à niveau des organisations de défense : « *Il faut armer l'embouchure du Congo de quelques escadrilles aériennes d'observation et de bombardement, d'une flottille de patrouilleurs et de poseurs de mines. De même, il faut assurer la maîtrise des Grands Lacs en y installant des bases d'hydravions et de vedettes armées* ». De plus, il jugeait indispensable d'étoffer les cadres de réserve de la Force Publique en recommandant l'installation d'un « colonat militaire » et de fournir aux unités l'équipement et l'armement requis pour faire face à toute agression. La présence d'une aviation nombreuse et puissante lui semblait essentielle.

Même si cette appréciation générale de la situation était celle d'un homme politique et que ses propositions se devaient d'être traduites de façon précise dans un plan d'équipement, elle mettait en exergue les déficiences auxquelles la plupart des responsables coloniaux, qui ne croyaient pas à la réalité des menaces semblaient peu sensibles. L'armement et l'équipement de la Force Publique étaient cependant notoirement insuffisants, inadaptés, démodés. Avec un déficit en munitions, sans armement lourd, sans service logistique, sans service médical propre, ne disposant que d'un charroi automobile embryonnaire, sans aviation, elle était devenue avant tout une force de maintien de l'ordre bien incapable d'assurer la mission de défense du territoire contre des menaces extérieures.

La Force Publique, forte en temps de paix de 15.000 soldats indigènes encadrés par 150 officiers et 130 sous-officiers blancs, dépendait du Ministère des Colonies et relevait de l'autorité du Gouverneur général Pierre Rijckmans. Par le biais de la mobilisation et de l'appel sous les armes de 778 gradés, l'effectif pouvait être porté à 30.000 hommes constituant trois brigades. Trois régions clés avaient été identifiées pour leur implantation : le Bas-Congo, le Katanga industriel, les Territoires du Nord-Est. Notons cependant que tout au long de la « drôle de guerre », le Gouverneur général refusera de se ranger à l'avis du cadre supérieur de la Force Publique qui lui recommandait de déclencher le processus de mobilisation. Privilégiant les exigences du fonctionnement administratif et industriel de la colonie, il estimait que l'effort militaire devait être réduit au strict minimum compatible avec la sécurité.

Cette attitude n'empêchera pas le général E. Hennequin, commandant de la Force Publique, dans le rôle qui était le sien, d'appeler au renforcement des moyens de défense et de plaider notamment pour la création d'une aviation militaire coloniale. Dans son esprit, celle-ci aurait dû être constituée de trois groupes d'aviation en support de chacune des brigades, le groupe déployé dans le Bas-Congo se serait vu confier de plus des missions de reconnaissance maritime aux approches de l'embouchure du fleuve.

Le « plan Hennequin » sera transmis au Ministère des Colonies et il semble bien que la création d'une aviation militaire coloniale ait été envisagée favorablement, tout au moins sur le plan du principe.

Des contacts ont été pris avec le général Duvivier, commandant de la Défense Aérienne du Territoire. En février 1940, le major Lucien Leboutte sera détaché auprès de l'Etat-Major de la Force Publique à Léopoldville avec pour mission de reconnaître l'infrastructure existante, d'étudier les possibilités de déploiement et d'éclairer la Force Publique sur les questions aéronautiques. La mission sera interrompue par le déclenchement de la guerre. L'Etat-Major de la Force Publique tentera de le retenir, arguant du fait qu'il avait été mis à sa disposition et que aucun plan n'était finalisé. Le major Leboutte prendra le dernier avion de la Sabena rentrant en Europe, son voyage s'arrêtera en France.

Le 10 mai 1940, la Force Publique ne disposait d'aucun élément aérien hormis trois monomoteurs de tourisme réquisitionnés.

## ACTE II. La route du Congo passe par le Maroc.

Le 19 décembre 1940, le capitaine aviateur Franz Burniaux débarque à Léopoldville. Le rideau se lève sur un épisode peu connu de l'histoire de nos Ailes sous le ciel d'Afrique : la tentative infructueuse de créer une aviation militaire coloniale ce qui, par défaut, va permettre à quelques dizaines d'aviateurs de la Force Publique de s'illustrer dans les rangs de l'aviation militaire sud-africaine: la South African Air Force (SAAF).



*Franz Burniaux et Gérard Greindl portant les ailes sud-africaines et leur toute nouvelle DFC.*

*Franz Burniaux en Gerard Greindl met hun Zuid-Afrikaanse vleugels en hun splinternieuwe DFC.*

Le 10 mai 1940, Franz Burniaux, 32 ans, commande la 5<sup>e</sup> Escadrille de l'Ecole de Pilotage à Wevelgem.

Au vu de la tournure des événements, dès le 12 mai, toutes les escadrilles de l'Ecole ont reçu l'ordre de se replier sur la France. Les avions qui ont pu échapper à la destruction au sol à la suite des bombardements de la Luftwaffe décollent pour Tours, premier point de regroupement, en passant par Amiens et Chartres. Le personnel au sol et le matériel font mouvement par la route avec le charroi toujours disponible ainsi que par chemin de fer. La destination finale en France sera l'aérodrome de Caen-Carpiquet où toute l'Ecole se trouve finalement réunie le 20 mai 1940, date à laquelle elle reçoit l'ordre de faire

mouvement vers le Maroc. La base de Oudja est censée l'y accueillir et le commandement de notre Aéronautique espère y poursuivre la formation de nos élèves-pilotes.

Les avions, une cinquantaine de SV 4, Avro 504, Fairey Fox et Koolhoven, sont démontés et embarqués avec le charroi et le matériel à bord du cargo « Algérie » mis à la disposition de l'Aéronautique Militaire par les autorités françaises. Le personnel embarque le 22 mai dans un train spécial à destination de Marseille où il arrive trois jours plus tard.

Le passage vers la rive africaine de la Méditerranée aura lieu le 28 et le 29 mai à bord de deux cargos au moment où parvient l'annonce de la capitulation de l'Armée belge des Flandres. Regroupement à Oran le 31 mai, suivi du transfert par chemin de fer vers Oudja à la frontière algéro-marocaine où l'installation débute le 1<sup>er</sup> juin 1940. L'attente commence, les conditions d'hébergement sont souvent précaires et un climat de fronde, déjà latent au sein de la troupe depuis l'annonce de la capitulation, s'installe ouvertement.

Ce n'est que le 23 juin que le cargo acheminant avions, charroi et matériel, accoste à Oran. Les avions une fois débarqués devront être transportés vers la base de La Senia pour y être remontés. Dans l'intervalle, le 10 juin, l'Italie s'est rangée aux côtés de l'Allemagne et a déclaré la guerre à la France. Le 24 juin, la France signe un armistice avec l'Allemagne. Après quelques hésitations, les forces françaises d'Afrique du Nord se rallient au maréchal Pétain et le projet d'implanter l'Ecole de Pilotage à Oudja tourne court.

Le général Tappage, commandant du Centre d'Instruction et de Recrutement de notre Aéronautique et qui accompagne l'Ecole, ne baisse pas les bras. Lors de son passage à Marseille, il a réquisitionné 7 trimoteurs Savoia Marchetti 73 de la Sabena qui ont été positionnés en Algérie et il nourrit le projet quelque peu téméraire de les utiliser pour transférer l'Ecole de Pilotage au Congo belge. Les SM 73 auraient servi d'avions ravitailleurs, transporteurs de troupe et de matériel ou d'avions ateliers accompagnant les avions d'école qui se seraient déplacés par petites étapes.

Dans un premier temps, les autorités militaires françaises marqueront des objections au projet, prétextant que ce déplacement aurait épuisé les réserves de carburant des postes français jalonnant l'itinéraire projeté, avant d'interdire purement et simplement la démarche. En effet, la Commission d'armistice italienne avait décidé de confisquer le matériel de notre Aéronautique, alors que, à ce moment, aucun état de guerre n'existait entre l'Italie et la Belgique.

Dans ces circonstances difficiles, si la volonté de poursuivre la lutte restait intacte parmi une grande partie du cadre et des élèves-pilotes, pour la majorité de la troupe constituée essentiellement de « rappelés », une seule chose comptait désormais : le retour en Belgique. Le climat devient explosif. Le gouvernement belge qui se trouve à Limoges est à la dérive. Aucune directive n'est obtenue de l'Etat-Major de l'Aéronautique Militaire replié à Montpellier. Certains pensent à ce moment à rejoindre l'Angleterre ou encore le Congo belge par leurs propres moyens. Cédant aux pressions de ceux qui refusaient la défaite, le Commandement de l'Ecole se laissera finalement convaincre. Une soixantaine de moniteurs et d'élèves-pilotes recevront l'autorisation de tenter l'aventure, non sans avoir été placés au préalable en congé sans solde.

Le 3 juillet, le groupe embarque à bord d'un train à destination de Casablanca où il arrive le 4 juillet. Franz Burniaux était du voyage, mais alors que la majorité du groupe choisira l'option anglaise et parviendra à s'embarquer le 10 juillet à bord du « David Livingstone » à destination de Cardiff via Gibraltar, il fera le choix ainsi que quelques autres officiers de tenter de rejoindre la colonie.

Ce choix avait été motivé par l'attitude peu encourageante du Consul britannique de Casablanca avec lequel il était entré en contact. Celui-ci ne pouvait lui donner aucune garantie quant à la reconnaissance de sa qualité de pilote ni de son statut d'officier dans le cas d'un engagement dans les forces britanniques. Ayant appris entre-temps que le Gouverneur général du Congo continuait la lutte et que la Force Publique ambitionnait de constituer une aviation, Franz Burniaux décide de rejoindre la colonie où par ailleurs il avait des attaches familiales, son frère aîné étant magistrat à Léopoldville.

Un embarquement à destination du Congo était cependant impossible à partir du Maroc et la route de Léopoldville passait par le Portugal, pays neutre d'où des lignes de navigation reliaient Lisbonne aux possessions portugaises d'Afrique occidentale ainsi qu'au Congo.

Le Consul général de Belgique à Casablanca organisera son passage vers Lisbonne. Il y arrive en compagnie de deux autres officiers, désireux eux aussi de rejoindre la colonie : le capitaine J. Ceuppens, observateur au 1<sup>er</sup> Rgt Aé qui d'initiative avait rejoint Oudja , et le capitaine-médecin P. Engelen, de l'Ecole de Pilotage. L'attente sera longue. La légation belge de Lisbonne n'avait semble-t-il pas les moyens financiers pour assurer leur passage. Un concours de circonstances heureux y remédiera : la rencontre fortuite du greffier travaillant avec le frère de Franz Burniaux à Léopoldville, qui les mettra en contact avec un homme d'affaires portugais. Celui-ci, par sympathie, règlera les frais de voyage du trio qui quitte Lisbonne fin novembre 1940. Après trois semaines de voyage via Madère, le petit groupe débarque à Matadi le 17 décembre 1940.



Fokker FVII (© BAHA)

### **ACTE III. Le Congo aux côtés de l'Empire britannique.**

L'invasion de la Belgique, la capitulation sans conditions de l'Armée, le divorce entre le roi et son gouvernement, la rapidité avec laquelle la France avait été vaincue, avaient créé un choc chez les coloniaux.

Le Gouverneur général, sans contact avec un gouvernement déliquescents replié à Limoges puis à Bordeaux, s'était retrouvé seul devant ses responsabilités. Dans l'ignorance des directives émanant de l'entourage royal qui considérait que la guerre était terminée pour la Belgique et que le Congo devait rester en dehors du conflit, il affichera d'emblée une position sans ambiguïté : celle de poursuivre la lutte aux côtés de l'Empire britannique en mettant à sa disposition les ressources de la colonie.

Sensibilisé désormais par le besoin de défense du Bas-Fleuve contre de possibles attaques de corsaires allemands et des territoires du Nord-Est contre des incursions menées à partir de l'Afrique orientale italienne, il cède aux pressions croissantes de l'Etat-Major de la Force Publique et décrète une mobilisation par phases. Il s'adresse à Londres, par le canal de l'Ambassade, sollicitant de l'artillerie pour le fort de Shinkakasa qui contrôle l'embouchure du fleuve, des vedettes rapides pour arraisonner les navires suspects et des avions pour assurer la lutte contre les sous-marins... Mais la démarche est trop tardive et la Belgique n'a à ce moment aucun gouvernement qui puisse répercuter ces demandes vers les Britanniques.

La décision de mettre les ressources du Congo au service de la Grande-Bretagne sera rapidement entérinée par le ministre des Colonies Albert De Vleeschouwer. Le 18 juin 1940, à Bordeaux, il s'est vu attribuer par ses collègues ministres les pouvoirs d'Administrateur général de la colonie en vue de sauver nos intérêts au Congo, de les protéger contre la tentation de quelque pays que ce soit d'en prendre le contrôle. C'est à ce titre qu'il rejoindra Lisbonne puis Londres où il se présentera comme représentant du gouvernement légal de la Belgique, assurant les Britanniques du soutien total de la colonie et de la volonté du pays de poursuivre la lutte à leurs côtés. Démarche essentielle car pour Londres le Congo était un enjeu stratégique de première importance qui ne pouvait tomber sous contrôle allemand.

Témoignant de ce souci, une canonnière de la Royal Navy, le « Bridgewater » était arrivée début juin à Matadi. En juillet, le gouvernement anglais enverra à Léopoldville une mission militaire dirigée par le lieutenant-colonel McKenzie et une mission économique conduite par Lord Hailey.

Paradoxalement, cet engagement aux côtés de l'Empire britannique va se heurter à diverses critiques au sein même de la colonie. Celles des grandes entreprises industrielles, notamment du Katanga, qui voulaient conserver leurs marchés et pour lesquelles le statut de neutralité permettrait de livrer leurs productions au plus offrant. Celles aussi du commandant a.i. de la Force Publique, le colonel Gilliaert, successeur à ce poste du général E. Hennequin rappelé à Bruxelles en octobre 1939. Impressionné par l'apparente invincibilité des armées allemandes, l'importance des forces italiennes

déployées en Afrique orientale, les courants pro-nazis qui existaient en Afrique du Sud, le ralliement du gouverneur du Congo Brazzaville au régime de Vichy, il recommande au Gouverneur général de déclarer la neutralité du Congo et même de proclamer son indépendance. Cette attitude pour le moins étonnante contraste avec celle du cadre de la Force Publique qui rongé son frein loin des champs de bataille et qui voudrait voir les forces coloniales engagées aux côtés des faibles forces britanniques déployées au Kenya et au Soudan.

Le Gouverneur général, qui a reçu l'appui du ministre des Colonies, ne déviara pas de sa ligne de conduite.

Au moment où Franz Burniaux débarque à Léopoldville, les choses se sont clarifiées :

- la Bataille d'Angleterre a mis un coup d'arrêt à l'expansion allemande et les consciences se réveillent.
- le Congo est résolument entré dans la guerre aux côtés de l'Empire britannique, même si l'essentiel de son effort ne porte que sur la fourniture de produits stratégiques.
- un gouvernement belge reconnu par les Britanniques s'est finalement reconstitué à Londres fin octobre 1940.
- la Belgique s'est déclarée en guerre avec l'Italie.
- la Force Publique s'apprête à entrer en opérations aux côtés des troupes anglaises dans le cadre de la conquête de l'Afrique orientale italienne. Elle y engagera un hôpital de campagne ainsi qu'un bataillon d'infanterie renforcé...dépourvu de moyens aériens.

#### **ACTE IV. Projet pour une aviation militaire coloniale.**

Deux jours après son arrivée dans la colonie, Franz Burniaux se présente à l'Etat-Major de la Force Publique et y rencontre le colonel Gilliaert, revenu à une vision plus pragmatique de la situation. Le colonel est un officier de la vieille école qui a vécu la première guerre mondiale au Congo. Il a été impressionné par le rôle joué par l'aviation dans les conflits récents. Aussi déplore-t-il que ses troupes qui s'apprentent à entrer en opérations en Abyssinie aux côtés des forces britanniques soient dépourvues de tout support aérien. Comme son prédécesseur, dont le plan était resté « en rade », il veut une aviation militaire coloniale pour éclairer et appuyer ses brigades. Enthousiaste mais sans idée précise quant à la mise en œuvre de l'arme aérienne, de toute évidence il ne mesure pas pleinement le poids des implications techniques et logistiques de la création « ex nihilo » d'une aviation militaire à des milliers de kilomètres des sources d'approvisionnement. Il a en face de lui un officier aviateur, le premier arrivant sous ses ordres, prêt à le conseiller, mais qui n'a vécu jusque là que dans des escadrilles-école ou opérationnelles. Toutefois, son bon sens et son expérience sur le terrain sont des atouts qui compensent largement son manque de pratique du travail d'état-major.

Le courant passe entre les deux hommes. Ils veulent relancer « le plan Hennequin », confortés par la présence dans la colonie de nombreux jeunes qui seraient prêts à rejoindre les rangs d'une aviation coloniale.

Dans un premier temps, Franz Burniaux est chargé d'ouvrir un bureau « Aviation » au sein de l'Etat-Major, de faire l'inventaire des ressources existantes, d'établir des règles d'emploi des avions de liaison réquisitionnés, d'élaborer un plan qui doit permettre la création d'une aviation de reconnaissance et d'appui, de proposer la mise en place d'un service de recrutement adéquat. Ce plan, Franz Burniaux dispose de cinq à six semaines pour le mettre sur papier avant de le présenter au commandant de la Force Publique et ...au ministre des Colonies qui a débarqué au Congo pour une première visite le 5 décembre 1940.

L'inventaire des ressources en moyens aériens est vite fait. La Force Publique dispose de trois monomoteurs de tourisme réquisitionnés, ainsi que d'un Fokker FVII trimoteur de la Sabena. Celle-ci exploite un réseau intérieur couvrant une quinzaine d'escales et met en œuvre 6 Ju 52, 7 Fokker FVII et 2 Lockheed Super Electra français, ces derniers ayant été saisis lors d'une escale à Elisabethville en rétorsion à la mainmise par la Commission d'armistice italienne sur les avions de la Sabena en Algérie. Le bon fonctionnement de la structure Sabena est par ailleurs essentiel à la vie économique de la colonie et en conséquence à son effort de guerre. Seul, un support technique en termes d'ateliers et d'infrastructure au bénéfice d'une aviation militaire coloniale pourrait être envisagé.

Début février 1941, Franz Burniaux est reçu par le ministre mis au fait au préalable par le commandant de la Force Publique sur la nécessité d'une aviation coloniale et lui présente un plan très schématique :

*« 3 groupes de 2 escadrilles – 1 groupe par brigade, chaque escadrille comportant 9 avions, soit au total 54 appareils. Des avions du type bimoteur pouvant servir à des fins multiples, genre Hudson ou Blenheim. Un effectif de 400 hommes. »*

Les chiffres en personnel sont évidemment sous-estimés, ni la provenance des avions, du matériel technique, ni l'organisation logistique, ni le financement du projet ne sont évoqués. A ce stade, cela n'avait que peu d'importance aux yeux du commandant de la Force Publique. Ce qui comptait, c'était d'obtenir l'accord du ministre pour entreprendre quelque chose, « flatter son enthousiasme en faisant état de l'existence de centaines de candidats, ce qui soulignerait l'importance de la contribution militaire de la colonie. »

Franz Burniaux fait part également au ministre de son intention de se rendre en Rhodésie par l'intermédiaire de la mission militaire McKenzie dans l'espoir de pouvoir y former du personnel belge tant navigant que technique dans les écoles que la Royal Air Force a mises en place dans le cadre de « l'Empire Training Scheme ». Il sollicite aussi l'autorisation d'être détaché dans une escadrille opérationnelle au Moyen Orient pour acquérir l'expérience nécessaire

et asseoir sa crédibilité en tant que chef de file. Il estime à dix-huit mois le temps requis pour la formation des premiers éléments qui sous son commandement constitueraient une première escadrille de l'aviation coloniale. Il prend pour acquit que le gouvernement belge à Londres aurait dans l'intervalle solutionné le problème de la dotation en avions. Le ministre des Colonies marque son accord de principe et s'engage à défendre le plan à Londres en Conseil des Ministres, seule autorité habilitée à autoriser la création d'une aviation coloniale. Reste à attendre la notification de cette autorisation.

Ce temps sera consacré à préparer un plan de recrutement qui sera décentralisé compte tenu de l'étendue du territoire. Une première sélection s'opérera au chef-lieu de district, le capitaine-médecin P. Engelen, établira un aide-mémoire médical à l'usage des médecins territoriaux avant que les dossiers ne soient envoyés à l'Etat-Major de la Force Publique pour la sélection finale. Temps consacré également à la rédaction d'un appel aux jeunes gens de la colonie pour qu'ils s'engagent dans l'aviation coloniale en cours de formation. Appel à diffuser sur les ondes de « Radio Léo » et à publier dans les pages de « l'Avenir Colonial Belge », et ce, dès que le feu vert du Conseil des Ministres aurait été obtenu.

Dans l'intervalle, Franz Burniaux obtient un ticket ouvert sur tout le réseau intérieur de la Sabena pour qu'il puisse se rendre compte des réalités de la colonie, qu'il ne connaît pas, et des conditions locales dans lesquelles devra s'organiser le recrutement. La diffusion sur les ondes de son message pré-enregistré signifierait l'accord du Conseil des Ministres et l'ordre de retour à Léopoldville pour entrer dans le vif du sujet.

Au cours de ce périple, Franz Burniaux établit un inventaire des pistes de brousse et des aérodromes plus importants avec leurs caractéristiques. A cette fin, il nouera divers contacts. C'est principalement la zone sensible du Nord-Est du Congo qui retient son attention au moment où le bataillon renforcé de la Force Publique entre en opérations aux côtés des Britanniques dans la campagne d'Abyssinie. Début mars 1941, à bord d'un Caudron Pélican réquisitionné à Stanleyville, il se rend au Soudan, plus précisément à Malakal, base de départ et Q.G. arrière des opérations de la Force Publique sur le Nil Blanc. Il y rencontre le commandant des King's African Rifles dans les rangs desquels plusieurs coloniaux belges se sont engagés. Il a aussi l'occasion de réaliser les conditions particulièrement éprouvantes dans lesquelles nos troupes sont appelées à opérer. De retour à Stanleyville le 13 mars 1941, il y entend l'appel pré-enregistré sur les ondes de « Radio-Léo » et rentre dans la capitale.

## **ACTE V. L'appui inattendu du gouvernement sud-africain.**

Après « l'avis favorable » du Conseil des Ministres, assentiment dont la portée exacte échappait à ce moment à l'Etat-Major de la Force Publique, l'appel aux volontaires étant lancé, Franz Burniaux se prépare à quitter Léopoldville pour la Rhodésie. Il espère obtenir l'accord de la RAF pour y former, au sein du « Rhodesian Air Training Group », le personnel de la future aviation coloniale. Cette démarche témoigne d'un certain optimisme dans la mesure où aucun contact officiel n'a été établi entre les autorités de la colonie et celles de la RAF en Afrique australe.

C'est par le canal de la mission militaire du Lt Col McKenzie que Franz Burniaux essaie d'obtenir l'autorisation de se rendre à Salisbury. Mais le Lt Col McKenzie, qui a probablement pris des contacts avec ses autorités, ne semble guère disposé à apporter son aide à la mise sur pied d'une aviation coloniale. Il tente de dissuader Franz Burniaux d'entreprendre le voyage. Le commandant de la Force Publique fait pression et l'autorisation est finalement accordée. Notons que c'est désormais le Vice-Gouverneur général du Congo, le lieutenant-général Ermens qui assume en cumul cette fonction, le colonel Gilliaert, promu au grade de général-major, s'étant vu confier le commandement des troupes appelées à opérer en Abyssinie. Franz Burniaux est couvert jusque Pretoria en Afrique du Sud sous prétexte d'une mission au profit des services de l'Intendance de la Force Publique.

L'ordre de mission en date du 22 avril 1941 est rédigé comme suit :

*« Il est enjoint au capitaine Burniaux de se mettre en rapport*

- 1. avec le Lt Col McKenzie à Salisbury pour traiter toutes les questions relatives à l'écolage des candidats aviateurs du Congo belge*
- 2. avec les autorités britanniques en vue de l'achat éventuel d'avions sanitaires et de liaison*
- 3. avec Monsieur le Ministre de Belgique à Pretoria pour traiter des problèmes du DTRE et de l'Intendance*  
*(sé) Général Ermens Comd en Chef de la FP »*

Le Lt Col McKenzie précède Franz Burniaux à Salisbury. Il s'y rend à bord d'un avion de la ligne régulière de la Sabena et est accompagné du major Van Hoegaerden détaché comme interprète auprès de lui à Léopoldville. Le Lt Col McKenzie, en effet, ne maîtrise pas la langue de Voltaire, quant à Franz Burniaux, il ignore tout de la langue de Shakespeare !

Franz Burniaux qui tient à garder son indépendance quitte Léopoldville le 23 avril 1941, seul à bord d'un des trois avions de tourisme réquisitionnés, un Léopard Moth de 120 cv. Le périple qu'il va entamer et qui va le conduire jusqu'en Afrique du Sud constitue à lui seul un véritable exploit. Il parcourra ainsi plus de 7200 km dans des conditions souvent épiques dignes des pionniers de l'aviation.

*Le « Leopard Moth » réquisitionné à bord duquel F. Burniaux s'est rendu en Rhodésie et en Afrique du sud.  
De opgeëiste « Leopard Moth » waarmee F. Burniaux naar Rhodesië en Zuid-Afrika is getrokken.*



Le 26 avril, il se pose à Salisbury, y rencontre les responsables rhodésiens de la RAF, expose son projet et ses desiderata par le canal de l'interprète, et essuie un refus catégorique. Les responsables du Training Command ne sont pas prêts à ouvrir leurs écoles qui tournent à ce moment à plein régime pour former du personnel sans l'accord de l'Air Ministry, au bénéfice d'une aviation encore virtuelle et qui de plus, une fois formée, ne serait pas placée sous le commandement opérationnel de la RAF.

Franz Burniaux ne se décourage pas. Sous le prétexte de sa mission au profit de l'Intendance, il poursuit son voyage vers Pretoria où la mission McKenzie le suit à la trace. Il tente une démarche identique à celle de Salisbury auprès des responsables de la South African Air Force. Même démarche, même échec, le projet de création d'une aviation militaire coloniale tel que le concevait Franz Burniaux semble à ce moment enterré.

Survient alors un événement providentiel, la rencontre de Franz Burniaux avec Monsieur Albert Moelaert, ministre plénipotentiaire de Belgique à Pretoria. Il lui expose le but et la teneur des démarches qu'il a entreprises et qui se sont soldées par un échec. Monsieur Moelaert se révèle être un ami personnel du général Smuts, Premier Ministre de l'Union Sud-Africaine, il lui expose le projet de création d'une aviation militaire au Congo belge et l'aide que pourrait fournir l'Afrique du Sud dans cette entreprise.

L'approbation est immédiate. Les obstacles s'évanouissent, les autorités de la RAF ne peuvent rien refuser au général qui, au cours de la première guerre, membre du cabinet impérial de la guerre à Londres, a été le protagoniste de la démarche qui a conduit à l'autonomie de la RAF au sein des forces armées britanniques. De plus, récemment, il est parvenu à entraîner l'Afrique du Sud dans la deuxième guerre aux côtés de l'Angleterre, malgré les courants pro-nazis vivaces dans le pays.

Quelques oppositions de responsables financiers furent rapidement levées, le règlement de ces questions étant reporté à plus tard. Le premier contingent de candidats belges était attendu à l'Initial Training Wing de Lyttleton pour le mois de juillet 1941 !...au grand dam de la mission McKenzie.

Toujours à bord de son Léopard Moth, en compagnie cette fois du major Van Hoegaerden, Franz Burniaux redécolle de Pretoria le 7 mai 1941. Via Pietersburg, Bulawayo, Salisbury, N'dola, Elisabethville, Bukama, Luluabourg, Tshikapa, Kikwit, il se pose à Léo le 15 mai 1941.

## **ACTE VI. La mise en place du projet. L'attitude équivoque du gouvernement belge.**

Dans la perspective d'un premier contingent attendu en Afrique du Sud dès le mois de juillet, il y avait urgence à finaliser la sélection des candidats pilotes et techniciens qui ambitionnaient de rejoindre les rangs de la future aviation coloniale. Franz Burniaux, aidé du médecin-major P. Engelen, s'y emploiera activement. Plus de 500 candidats avaient passé une première sélection au niveau des districts. Chiffre remarquable dans la mesure où les sociétés ou encore l'administration coloniale qui, le cas échéant, les employaient, jugeant leur présence indispensable, ne favorisaient en rien leur démarche.

En finale, 221 candidats seront retenus, parmi eux une poignée de pilotes réservistes de l'Aéronautique Militaire installés à titre privé au Congo. S'y ajouteront 18 pilotes d'active qui, évadés de Belgique, avaient rejoint la colonie, soit au départ de Lisbonne, soit même au départ de Londres, certains s'étant vu refuser l'entrée dans les rangs de la RAF/VR (Volunteer Reserve). Douze contingents seront constitués. Ils rejoindront les écoles de la SAAF entre août 1941 et mars 1943. Notons que la formation était intégrée à celle prodiguée par les écoles de la RAF implantées en Afrique dans le cadre d'un accord bilatéral: « Joint Training Scheme ».

Engagés à la Force Publique, les candidats dépendaient donc du Ministère des Colonies et non du Ministère de la Défense Nationale. Ils étaient détachés à la South African Air Force pour la durée de leur formation. A l'issue de celle-ci, s'ils ne pouvaient être intégrés immédiatement dans l'aviation coloniale, il était prévu qu'ils soient détachés dans les escadrilles opérationnelles de la SAAF ou, éventuellement, de la RAF Middle East. Notons qu'ils ne relevaient en aucune façon de la RAF/VR à la différence des aviateurs belges en formation ou en service dans les écoles et escadrilles de la RAF en Grande-Bretagne.

Le schéma de formation des pilotes couvrait les trois étapes traditionnelles: école de pilotage élémentaire (EFTS), école de pilotage avancé (SFTS), à l'issue desquelles le brevet de pilote était obtenu avant le passage en unité d'entraînement opérationnel (OTU) précédant l'affectation à une unité en campagne.



Pour nos coloniaux, c'était en principe vers des OTU de bombardiers légers qu'ils devaient être dirigés, le Commandement de la Force Publique envisageant d'équiper ses futures unités de ce type de matériel.

Par ailleurs, c'est au début du mois de mai 1941 que se situe l'arrivée dans la colonie du commandant Fernand Rucquoi, pilote-ingénieur, ancien essayeur aux Etablissements de l'Aéronautique. Plus ancien que Franz Burniaux, ce dernier y voit l'occasion de lui céder la direction du Bureau Aviation de l'Etat-Major et la possibilité de s'intégrer à l'un des contingents en partance pour l'Afrique du Sud. Ainsi qu'il l'avait exposé au ministre A. De Vleeschouwer lors de leur entrevue de février 1941, un réentraînement dans les écoles de la SAAF et de la RAF lui permettrait de rejoindre une escadrille opérationnelle de la South African Air Force sur le théâtre du Moyen Orient, et d'y gagner l'expérience et la

crédibilité nécessaires pour assumer un commandement au sein de la future aviation coloniale.

Fin octobre 1941, Franz Burniaux quitte la colonie en compagnie de Gérard Greindl, ancien pilote de l'Aéronautique Militaire avec lequel il nouera de solides liens d'amitié. A l'issue d'un réentraînement rapide, en passant par les écoles de Bloemfontein et Kimberley, dès le 20 décembre 1941, ils sont affectés à une escadrille opérationnelle de la SAAF (12 Sqn) sur le théâtre du Moyen Orient. Le train semble lancé, mais bien des incertitudes demeurent.

En effet, en cette fin de l'année 1941, aucun progrès n'a été réalisé quant à l'organisation et la dotation en avions de la future aviation coloniale. L'appui escompté du gouvernement belge ne se manifeste pas. La réalisation du projet tel qu'il avait été esquissé à grands traits devant le ministre A. De Vleeschouwer semblait de plus en plus aléatoire.

Sur le terrain, bien avant son départ pour l'Afrique du Sud, Franz Burniaux avait perçu les réticences du gouvernement à répondre aux ambitions de la Force Publique et mesuré les difficultés auxquelles la mise sur pied d'une aviation autonome ne manquerait pas de se heurter. Au mieux, espérait-il encore qu'à l'issue de leur formation ou d'un premier tour d'opérations, les jeunes coloniaux auraient pu être rassemblés sous son commandement dans une même unité – flight ou escadrille – partie intégrante de la SAAF. Il envisageait la mise en oeuvre de cette unité sur le théâtre du Moyen Orient ou, le cas échéant, toujours sous le contrôle opérationnel de la SAAF en support d'opérations dans lesquelles le Corps Expéditionnaire de la Force Publique aurait pu être engagé.

L'Etat-Major de la Force Publique persistait dans son souhait de disposer d'unités d'aviation sous son commandement direct, constituées du personnel en cours de formation en Afrique du Sud, alors qu'aucune solution n'avait été dégagée pour les doter d'avions.

Le gouvernement belge avait pris, lui, ses distances quant au concept même d'une aviation militaire coloniale, mettant en question les accords passés entre la Force Publique et le gouvernement sud-africain.

C'est ainsi que le ministre de la Défense Nationale Camille Gutt qui entendait donner une visibilité maximale à l'effort de guerre de la Belgique critiquera vivement, dès janvier 1942, le passage de Burniaux et Greindl dans une escadrille de la SAAF au Moyen Orient. Dans une note adressée au Gouverneur général, il déclarera : « *Je suis hostile à voir nos pilotes dans le Middle East où ils sont noyés dans des escadres anglaises sans effet de propagande.* » Le ministre des Colonies, oubliant l'accord de principe qu'il avait donné à Franz Burniaux lors de leur entrevue de février 1941, renchérit en engageant le Gouverneur général à « *bien vouloir prendre des mesures pour mettre obstacle à ces engagements.* » Cette attitude se radicalisera d'ailleurs au fil du temps jusqu'à interdire expressément le passage dans les escadrilles de la SAAF de tout le personnel formé en Afrique du Sud.

Comment en était-on arrivé là ? Comment expliquer l'attitude du gouvernement ?



## FLASH-BACK

Ce n'est pas avant le 31 octobre 1940 qu'un gouvernement belge légal, réduit à quatre ministres, reconnu par le Foreign Office, sera mis en place à Londres. Or, dès la fin du mois de juin, une poignée d'aviateurs expérimentés originaires de différentes unités de notre Aéronautique Militaire avaient, d'initiative, rejoint la Grande-Bretagne.

Après un moment d'incertitude quant à la volonté de la Belgique de poursuivre la guerre aux côtés de l'Empire britannique, c'est avec l'aval de l'ambassadeur de Belgique, le baron Cartier de Marchienne, que l'Attaché Militaire et de l'Air à Londres, le Lt Col Wouters, aidé du Capt De Soomer, passé en Angleterre à partir du réduit de Dunkerque, organisera leur admission dans les rangs de la RAF/VR. Un accord sera signé avec l'Air Ministry le 6 juillet 1940, réglant les modalités de cette démarche. Solution d'urgence qui répondait aux circonstances de l'heure, elle permettra à 29 de nos aviateurs (pilotes, observateurs, mitrailleurs expérimentés) après un rapide réentraînement opérationnel, de rejoindre les escadrilles du Fighter Command et du Coastal Command. Sur Hurricane et sur Blenheim, ils participeront ainsi à la phase décisive de la bataille d'Angleterre, remportant 29 victoires au prix de la perte de six d'entre eux.

Après les nombreuses difficultés et péripéties qui avaient émaillé sa reconstitution, il était important pour le gouvernement belge d'assurer sa crédibilité aux yeux des autorités britanniques. La mise à disposition des ressources du Congo, de l'or de la Banque Nationale, des navires de notre flotte marchande, constituaient certes des décisions importantes, mais aucune unité militaire belge n'était présente sur le sol anglais. La plupart des autres nations d'Europe occidentale, victimes elles aussi de l'invasion nazie, avaient été en mesure de transférer outre-Manche des éléments constitués de leurs forces armées, notamment des unités d'aviation homogènes, ce qui donnait à leur effort de guerre une visibilité immédiate. Sans conteste, un sentiment de frustration en résultera dans le chef de nos autorités, sentiment tempéré un moment par la mise sur pied d'une école de pilotage franco-belge à Odiham pour assurer la formation de base de nos candidats aviateurs. Mais établie dans une zone qui se trouvait sous la menace constante des raids de la Luftwaffe, l'école sera fermée dès juin 1941. Les tentatives ultérieures menées par le ministre de la Défense Nationale pour créer ailleurs en Angleterre une école de pilotage belge n'obtiendront jamais l'accord de l'Air Ministry et nos pilotes seront formés dans les écoles du Training Command sans l'effet de propagande que cherchait à obtenir le ministre.

La mise sur pied d'escadrilles belges au sein de la RAF sera un objectif tout aussi difficile à réaliser. Initialement, leur formation ou leur réentraînement terminés, les pilotes belges seront affectés de façon individuelle dans les escadrilles de la RAF, en fonction des besoins. Incorporés administrativement dans l'Aéronautique Militaire, ils relevaient du rôle de la RAF/VR. Plus tard, à la suite de circonstances fortuites, des regroupements s'effectueront. C'est ainsi que dès 1941, plusieurs pilotes belges se retrouveront au sein du 272 Sqn du Coastal Command ainsi que des 609 et 131 Sqn du Fighter Command. Ce dernier accueillera notamment nombre de jeunes issus de l'aventure de Oudja. C'est à partir de ce potentiel renforcé de quelques « anciens » récupérés dans diverses escadrilles que l'Air Ministry autorisera la création le 12 novembre 1941 du 350 Sqn, première escadrille « belge » de la RAF. Ce label était cependant tout relatif dans la mesure où le personnel technique ne comptait qu'une quarantaine de nationaux et qu'il ne sera jamais en nombre suffisant pour occuper toutes les fonctions qui lui étaient dévolues.



La situation perdurera tout au long de la guerre, au grand désappointement de l'Air Ministry qui n'avait accepté de combler les déficits en personnel que de façon temporaire. Cette carence sera l'obstacle principal à la mise sur pied d'escadrilles belges. Pour le gouvernement, la situation de Franz Burniaux et de Gérard Greindl, montée en épingle, était l'exemple même d'une dispersion des efforts qui allait à l'encontre de sa politique. C'est dans ce contexte que s'inscrivent les déclarations des ministres Gutt et De Vleeschouwer.

## ACTE VII. Retour au Congo. Divergence de vue.

La volonté du gouvernement belge d'afficher de façon significative la part que la Belgique entendait prendre sur le plan militaire à l'effort de guerre sera donc une de ses préoccupations constantes. C'est dans cette optique qu'il va tenter de « rebondir » sur l'initiative lancée par la Force Publique en l'intégrant selon ses vues dans un projet ambitieux. Ce projet visait initialement à renforcer les effectifs présents en Angleterre et devait déboucher sur la mise en place au Congo d'une structure à partir de laquelle une aviation militaire belge aurait pu être recréée.

La réalisation de ce projet nécessitait pour le moins une concertation préalable avec les autorités de la colonie. Le contexte général n'y était guère favorable. En effet, c'est un climat de méfiance et d'incompréhension qui caractérisait depuis le début de la guerre les relations entre le gouvernement peu au courant des réalités congolaises et le Gouverneur général laissé le plus souvent ignorant des options politiques prises à Londres. Dans le cas précis, le problème était exacerbé par la méconnaissance pour tous ces acteurs des questions aéronautiques et de leurs implications.

C'est ainsi que « l'avis favorable » donné par le Conseil des Ministres au projet présenté par le Capt Burniaux au ministre des Colonies A. De Vleeschouwer en février 1941 semble avoir été interprété de façon fort divergente à Londres et à Léopoldville.

Pour le Gouverneur général, la formation d'aviateurs dans les écoles d'Afrique du Sud devait constituer la première phase de la mise sur pied d'une aviation coloniale appelée à travailler en support des brigades de la Force publique. Celle-ci était engagée désormais sur le terrain. L'effectif d'une brigade avait combattu aux côtés des Britanniques dans la Campagne d'Abyssinie de février 1941 à juillet 1941, sans aucun soutien aérien. L'envoi d'un Corps Expéditionnaire fort de 13.000 hommes vers la Nigérie (Nigéria britannique) dans le but d'intervenir aux côtés des troupes du West Africa Command contre les colonies françaises ralliées au régime de Vichy était programmé. L'Etat-Major espérait pouvoir lui assurer un appui aérien direct, à charge du gouvernement belge à Londres d'assurer la fourniture des avions et des équipements nécessaires.

Pour ce gouvernement, la perception était bien différente. Au retour de son premier voyage au Congo fin février 1941, le ministre des Colonies avait, d'initiative semble-t-il, proposé l'envoi immédiat dans la colonie d'une escadrille de neuf avions avec du personnel belge (!). Cette proposition, qui ne pouvait aboutir qu'avec l'accord et l'appui de la RAF, restera sans suite. Par ailleurs, il avait fait part à ses collègues de la volonté de la Force Publique de mettre sur pied rapidement une aviation coloniale. De même, il avait fait état de la démarche que l'Etat-Major se préparait à entreprendre auprès des autorités de la RAF en Afrique australe pour assurer la formation du personnel navigant et technicien.

L'avis favorable du Conseil des Ministres portait exclusivement sur l'envoi dans les écoles des candidats pilotes et techniciens dans l'hypothèse où cette démarche se révélait possible et non pas sur la mise en place d'une aviation coloniale. Bien plus, le gouvernement belge envisageait le passage en Angleterre du personnel formé et son intégration dans des unités belges de la RAF/VR. Cette position, qui semblait ignorer que ces candidats auraient souscrit un engagement auprès de la Force Publique dans la perspective de la création d'une aviation coloniale, sera explicitée dans une série de notes échangées entre les ministres de la Défense et des Colonies au cours des mois d'avril et mai 1941, avant même le départ des premiers contingents pour l'Afrique du Sud.

On y relève que :

*« ...les forces formées à l'école d'aviation d'Afrique du Sud devront être considérées non comme une section de la Force publique à n'employer que dans la colonie mais comme une force d'aviation belge employée à toutes fins d'utilité nationale sans distinction entre la Métropole et la Colonie.*

*....les forces d'aviation ainsi formées au sein de la RAF seraient sur la demande du Commandant en Chef de la Force Publique et après accord des autorités britanniques mises à la disposition du Congo belge pour sa propre défense dès que les circonstances l'exigeraient. »*

A ce stade, il est important de souligner que le Gouverneur général restera ignorant de ces prises de position qui allaient à l'encontre du projet de mise sur pied d'une aviation coloniale.

Cette situation sera évidemment génératrice de confusion, de malentendus, qui rendront difficiles les relations entre Londres et Léopoldville.

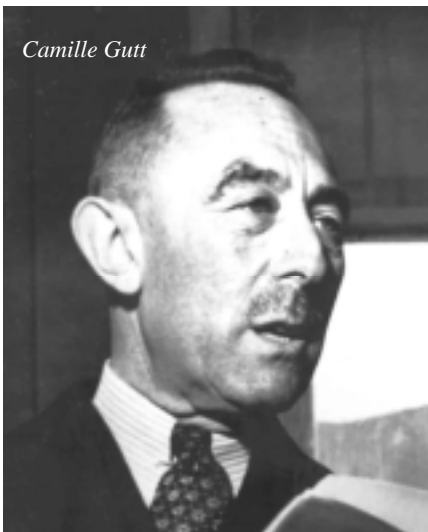
## **ACTE VIII. La mission du major aviateur Verhaegen.**

C'est porteur des idées du gouvernement que, le 9 septembre 1941, un représentant du Ministre de la Défense Nationale, le major aviateur Verhaegen, est envoyé au Congo. Il est investi d'un mandat :

*« Etudier avec le Gouverneur général et l'Etat-Major de la Force Publique l'établissement d'une école d'aviation, d'une ou de plusieurs escadrilles d'aviation dans le but d'une collaboration complète de l'empire belge (sic) à la guerre. »*

Le gouvernement belge voulait donc recréer une aéronautique militaire au départ du Congo et attendait de la part des autorités de la colonie une collaboration complète sans qu'il soit fait allusion à la mise sur pied d'une aviation coloniale. L'établissement d'une école d'aviation semblait être un souci primordial du ministre. L'ensemble de la démarche était étonnant, le seul problème déjà évoqué du manque de personnel technicien qualifié constituant un obstacle majeur à la réalisation de cette ambition. Le nombre de techniciens dont la formation était prévue en Afrique du Sud était notoirement insuffisant pour pallier cette carence, mais on semblait vouloir ignorer cet élément. Quant à la provenance des avions qui devaient équiper les unités créées, elle n'était à ce stade pas évoquée.

Notons pour l'anecdote que le major Verhaegen n'était pas totalement inconnu au Congo. A bord d'un Breguet XIX, il avait participé en mars 1926 comme navigateur en compagnie du Lt Medaets (pilote) et de l'Adjt Coppens (mécanicien) à un raid aller-retour Bruxelles – Léopoldville qui restera dans les annales.



Camille Gutt

A l'intervention du ministre Camille Gutt dont il était le conseiller aéronautique, il avait effectué une série de visites d'information dans des unités de la RAF et c'est fort de cette « expérience » toute relative qu'il débarquait dans la colonie.

Soucieux de gagner la confiance de la Force Publique, le major Verhaegen présentera la démarche comme susceptible de répondre à terme aux desiderata de l'Etat-Major. Ceux-ci restaient axés sur l'appui aux unités terrestres, la défense des points vitaux et la protection du Bas-Fleuve.

Dans son optique, la réalisation de cet objectif passait initialement par la création :

- d'écoles de pilotage élémentaire et avancé sur le modèle anglais (EFTS-SFTS).
- de deux unités d'entraînement aux opérations (OTU), en priorité une unité de chasse et si possible une unité de reconnaissance/bombardement léger.

Au vu de l'accord passé entre la Force Publique et la South African Air Force pour la formation des navigants et techniciens destinés à l'aviation coloniale,

l'idée de créer une école de pilotage sera rapidement abandonnée.

Quant aux unités d'entraînement opérationnel, même s'il n'envisageait pas nécessairement de les doter de matériel de première ligne, seul le statut d'OTU permettait de justifier la présence d'avions de combat nécessaires à l'entraînement loin des théâtres d'opérations. La Force Publique profiterait ainsi de la présence de ces unités pour son entraînement, la défense aérienne des zones sensibles et, le cas échéant, l'appui de ses troupes sur un front d'opérations. Sans aucune garantie quant à la disponibilité de ces unités pour ses besoins de support aérien, cette approche ne cadrait évidemment pas avec les vues de l'Etat-Major.

De plus, toute référence à une « aviation coloniale » devait être abandonnée car jugée inadéquate dans le cadre de discussions ultérieures qu'il faudrait mener avec la RAF. Elle était par ailleurs, contraire aux directives du gouvernement qui ne voulait retenir que le principe d'une aviation militaire belge unique. Le ministre de la Défense Nationale ira jusqu'à déclarer à l'Air Ministry que l'aviation coloniale n'était pas une arme reconnue.

Ces unités d'entraînement opérationnel devaient poursuivre la formation des jeunes coloniaux, navigants et techniciens, issus des écoles d'Afrique du Sud, et assurer le réentraînement des anciens pilotes et mécaniciens de l'Aéronautique Militaire évadés de Belgique ayant transité par le Portugal avant de rejoindre la colonie. Des pilotes expérimentés, en repos à l'issue d'un tour d'opérations, seraient détachés de Grande-Bretagne pour former le cadre et assurer l'instruction.

Ce projet remettait en question le passage des jeunes brevetés de la Force Publique dans les unités d'entraînement opérationnel relevant du Joint Training Scheme et leur affectation dans des escadrilles opérationnelles de la SAAF ou de la RAF au Moyen-Orient ainsi qu'il en avait été convenu entre le Gouverneur général et le Commandant en Chef des Forces Armées sud-africaines. A l'issue de leur formation de base, les jeunes brevetés étaient censés quitter les rangs de la Force Publique, abandonnant leur statut colonial avantageux pour être intégrés à l'Aéronautique Militaire sous la dépendance du Ministère de la Défense Nationale aux conditions identiques à celles appliquées aux Belges en service dans les rangs de la RAF/VR en Grande-Bretagne. Leur formation opérationnelle terminée, les pilotes seraient transférés en Angleterre pour y constituer des unités « belges » au sein de la RAF.

Quant aux avions de chasse dont l'obtention était essentielle pour matérialiser le projet, le major Verhaegen recommandait au gouvernement de solliciter des autorités britanniques la livraison de Spitfire ou de Hurricane de type colonial. En cas d'impossibilité, d'obtenir la rétrocession de 40 Brewster Buffalo commandés dans les derniers mois précédant le déclenchement de la guerre et qui avaient été cédés à la RAF. Une autre option consistant à lancer une procédure d'achat aux USA dans le but d'acquérir de nouveaux Brewster ou des Curtiss P-36 Hawk. Cette dernière démarche sera effectivement confiée à Monsieur Theunis, Ambassadeur extraordinaire de Belgique aux USA.

En ce qui concerne les avions de reconnaissance et de bombardement léger, le major Verhaegen comptait les obtenir à l'intervention du Commander-in-Chief West Africa Command, le général Griffard, qui, semble-t-il, aurait souhaité voir la surveillance d'une partie de la côte occidentale africaine effectuée par une unité d'aviation belge. La livraison d'une douzaine d'avions aurait permis « de faire d'une pierre deux coups ».

Sur le plan hiérarchique, les unités d'aviation présentes au Congo devaient dépendre directement du Ministère de la Défense Nationale.

Les propositions émises par le major Verhaegen seront accueillies de façon très réservée par l'Etat-Major de la Force Publique. Dans un rapport à l'adresse du Gouverneur général en date du 14 février 1942, le général Ermens déclare : « ...je pourrais donner un avis favorable quant à la création d'une aviation militaire unique relevant si c'est

*jugé préférable du MDN, mais étant entendu que l'ensemble des formations de l'Aéronautique Militaire belge établies sur les territoires de la colonie ou coopérant avec la Force Publique seraient placées sous les ordres du Commandant en Chef de la Force Publique et le personnel de ces formations soumis au statut du personnel européen ou indigène de la Force Publique pendant toute la durée de sa présence sur le territoire de la colonie ou pendant toute la durée de la mission à exécuter au profit de la Force Publique. »*

Dans le même contexte, il précise les besoins de la Force Publique :

- *1 escadrille de chasse pour la défense du Bas-Fleuve et des installations pétrolières de Matadi et de Léopoldville.*
- *1 ou 2 escadrilles de bombardement léger et de reconnaissance destinées à coopérer avec les troupes lors de leur entrée en opérations.*
- *1 escadrille de surveillance côtière.*

D'autre part, il estime qu'il sera rapidement possible à l'issue de la formation des premiers éléments en Afrique du Sud d'aligner deux « pelotons » de six avions pour l'appui du Corps Expéditionnaire et deux « pelotons » pour la défense du Bas-Fleuve, la surveillance côtière, l'aviation sanitaire et de liaison...au gouvernement d'obtenir les appareils et l'outillage nécessaires.

Le major Verhaegen et le général Ermens ne parlent pas le même langage. Londres et Léopoldville ne sont décidément pas sur la même fréquence !

Le gouvernement belge a tenté d'obtenir de l'Air Ministry des Hurricane pour en doter l'escadrille OTU, première étape dans la reconstitution d'une aéronautique militaire belge. Il s'est heurté à une fin de non-recevoir. L'Air Ministry n'était pas disposé à céder du matériel, fût-il de deuxième ligne, pour créer une aviation dont il n'aurait pas le commandement opérationnel et, qui plus est, pour répondre à une menace qu'il ne reconnaissait pas. Diplomatiquement, l'Air Ministry se déclarera dans l'impossibilité de fournir le matériel demandé, mais prêt à reconsidérer la question à partir du mois de mai 1942.

Quant à l'Ambassadeur extraordinaire de Belgique aux USA, sa mission se soldera elle aussi par un échec. Il sera obligé de constater que: « rien ne peut être acquis aux USA sans l'aval des autorités de Londres ».

La question d'une aviation militaire au Congo, aéronautique militaire belge unique ou aviation coloniale, est donc au point mort. Le prestige dans la colonie du gouvernement n'en sort pas grandi.

En mars 1942, le major Verhaegen est rappelé à Londres.



## **ACTE IX. Le mémorandum Henri Rolin. Le projet GAMA. La création du 349 Sqn.**

Si le projet était au point mort, il n'en était pas pour autant abandonné. Il sera bientôt relancé en tentant d'y intéresser cette fois l'Air Ministry et d'obtenir ainsi plus aisément la fourniture du matériel aéronautique. La démarche sera menée exclusivement à partir de Londres sans aucune concertation avec les autorités coloniales, ni attention directe aux desiderata de la Force Publique. Elle sera confiée au sous-secrétaire à la Défense Nationale Henri Rolin.

Dans un mémorandum à l'adresse des autorités britanniques, il tentera de sensibiliser celles-ci à la réalité d'une menace pesant sur la colonie. Son argumentation reposera essentiellement sur des considérations déjà évoquées précédemment, à savoir: l'importance pour les Alliés d'un accès aux ressources du Congo, importance accrue dès lors que la majeure partie des Indes néerlandaises étaient tombées sous le contrôle du Japon.

La défense du Bas-Congo de Léopoldville à Matadi était donc essentielle pour assurer la sécurité des exportations. Pour répondre à cette exigence, des moyens aériens étaient requis. En priorité cette fois, des avions de reconnaissance maritime à long rayon d'action pour assurer la protection du trafic et la surveillance côtière de part et d'autre du fleuve Congo, mission qui pourrait être effectuée en coopération avec des escadrilles de la SAAF et des Forces Françaises Libres, de façon à couvrir la côte de l'Afrique du Sud à la Nigérie. D'autre part, une escadrille de chasse était requise pour assurer la défense des installations portuaires et des bases industrielles du Bas-Congo contre d'éventuelles attaques aériennes de la Luftwaffe. En effet, ces objectifs auraient pu se trouver sous la menace de raids lancés à partir d'aérodromes situés dans les colonies françaises du Golfe de Guinée sous le contrôle de Vichy.

Le sous-secrétaire à la Défense aura soin de préciser que ces unités seraient placées sous le commandement opérationnel de la RAF.

Quant au personnel, le mémorandum reprenait les principales options développées par la mission Verhaegen complétées par le rappel et l'incorporation dans l'Aéronautique Militaire et conséquemment dans la RAF/VR des aviateurs de la Force Publique détachés dans les escadrilles SAAF au Moyen-Orient.

Appréhendant les difficultés que cette décision ne manquerait pas de générer à terme, les autorités belges envisageaient même sous réserve d'accord des Britanniques, l'envoi vers la colonie du personnel du 350 Sqn, seule unité « belge » de la RAF.

Rappelons d'autre part que les escadrilles à déployer au Congo devaient impérativement avoir le statut d'OTU pour absorber les jeunes pilotes issus de la formation de base dispensée en Afrique du Sud. Ces OTU devaient être considérés comme des chaînons de l'organisation anglaise préparant des pilotes pour les unités combattantes en Angleterre ou au Moyen-Orient. L'appui demandé aux Britanniques portait essentiellement sur la fourniture du matériel aérien et de support ainsi que d'un encadrement limité en personnel.

Notons qu'une pression morale sera exercée sur l'Air Ministry en mettant en évidence le don de 250.000 livres effectué par la colonie dans le cadre de la souscription Spitfire. Cette souscription avait été lancée afin d'offrir à la Grande-Bretagne des avions de combat. Les coloniaux auraient aimé voir des avions militaires au financement desquels ils avaient contribué évoluer dans leur ciel...

Le mémorandum sera soumis à l'Air Ministry le 27 avril 1942. Si le bien-fondé de la démarche était cette fois reconnu, la RAF se déclarera à nouveau dans l'incapacité de fournir le matériel demandé. Suite à une intervention du Premier Ministre Hubert Pierlot auprès de Winston Churchill, le Foreign Office fera pression sur l'Air Ministry pour qu'il reconsidère sa décision. Le 26 mai 1942, l'Air Ministry marque son accord à la livraison d'avions de chasse, mais confirme l'impossibilité de fournir des avions de surveillance maritime.

Les avions à livrer (24) constitueront l'effectif d'une escadrille déployée à Léopoldville mais placée sous le commandement du West Africa Command situé à Accra (Nigérie). Le WAC pouvait cependant en requérir la disposition immédiate dans le cas d'opérations éventuelles. En plus de sa fonction OTU, l'escadrille était, de par sa présence à Léopoldville, en mesure d'envisager des périodes d'entraînement au bénéfice de la Force Publique. Mais il n'était nullement question de lui apporter un soutien direct dans des opérations comme on aurait pu l'imaginer dans le cas d'une unité de l'aviation coloniale.



Curtiss P-40 Tomahawk

Les autorités belges auront le choix du matériel. Lightning P-38 neufs en provenance des Etats-Unis ou Curtiss Tomahawk P-40 de seconde main. Le Lightning connaissant à cette époque des problèmes de structure, le choix se portera sur le Tomahawk.

Le 24 juin 1942, l'Air Ministry donne son accord définitif à la livraison de 24 Tomahawk. Ceux-ci seront cédés par le 171 Sqn en cours de conversion sur Mustang. La nouvelle escadrille sera identifiée comme 349 Sqn.

C'est à ce moment que le bureau de l'Aéronautique Militaire de Londres va tenter de

relancer, par ce biais, son projet de reconstitution d'une aéronautique militaire belge en créant le GAMA (Groupement Aérien Militaire d'Afrique).

Dans les principes d'organisation qui sous-tendaient cette initiative, on relèvera que:

« - ...le gouvernement belge détache en Afrique des unités de l'Aéronautique Militaire

*Belge en vue de renforcer sur ce théâtre d'opérations l'effort de guerre de la Belgique.*

*-...le commandant du GAMA est nommé par le Ministre de la Défense Nationale avec l'agrément de l'Air*

*Ministry. Il dépend directement du commandant de l'Aéronautique Militaire sous la haute direction du Ministre de la Défense Nationale.*

*-...le groupement comprend un Etat-Major, une unité de Dépôt, une ou plusieurs unités RAF (section belge). »*

Dans le cadre de ce projet, le 349 Sqn devait constituer la première de ces unités RAF (Section belge), « Section belge » qui restait à créer (!). Son personnel, sous la tutelle de la RAF, faisait obligatoirement partie de la RAF/VR et relevait de son autorité. Quant au personnel des autres unités du Groupement, il aurait relevé de l'Aé Mil, le personnel indigène appelé à faire partie notamment de l'escadrille de Dépôt étant soumis pour sa part aux règlements de la Force Publique...

Ces dépendances hiérarchiques diverses entraînaient l'établissement d'un réseau complexe de liaisons entre le GAMA, l'Air Ministry, le WAC, la SAAF et la Force Publique, qui faisaient douter de l'efficacité d'une telle structure.

Avant même l'arrivée des avions sur le sol africain, le projet fera long feu. En effet, le West Africa Command ne se satisfaisait pas de la mise à disposition occasionnelle de l'escadrille et n'était pas convaincu de la réalité de la menace sur la colonie. Le 22 octobre, l'Air Ministry demande que l'escadrille soit basée dans l'Ouest africain et non à Léopoldville. L'escadrille étant sous le commandement opérationnel de la RAF, les autorités belges ne peuvent s'y

opposer et la future escadrille sera stationnée à Ikeja en Nigérie. Elle est appelée à devenir une escadrille opérationnelle à part entière. Cette décision ruine évidemment le projet GAMA et remet en question le rôle de l'escadrille en tant qu'unité OTU destinée à former les jeunes pilotes issus des écoles sud-africaines.

## ACTE X. L'aviation coloniale, une ambition avortée.

Alors que les tractations qui conduiront au déploiement du 349 Sqn se déroulaient à Londres, tout comme les discussions autour de la création du GAMA, cette période coïncide avec le deuxième séjour au Congo du ministre des Colonies (20 juin – 28 octobre 1942). C'est à ce moment que la Capt Burniaux est rappelé pour un temps à Léopoldville comme chef du bureau Aviation de l'Etat-Major, le commandant Rucquoi étant en mission à Londres dans le cadre du projet GAMA. Il semble bien, cependant, que ce rappel ait été motivé par le besoin de clarifier et de préciser la situation des membres de la Force Publique détachés dans la South African Air Force, dès lors que l'aviation coloniale ne se concrétisait pas.

Franz Burniaux apprend les intentions du gouvernement visant à retirer des escadrilles de la SAAF au Moyen-Orient les Belges qui s'y trouvaient détachés et à les obliger à rejoindre les rangs de la RAF/VR. A juste titre, il se considère comme le chef de file des Belges servant à la SAAF et réagit immédiatement. Il rédige et adresse au ministre des Colonies un mémoire dans lequel il déclare s'opposer au passage dans les rangs de la RAF/VR, et confirme son ambition de créer, fort de l'appui de l'aviation sud-africaine, soit un flight, soit une escadrille, regroupant des aviateurs belges. Il estime que cette démarche aurait un effet de propagande plus sérieux qu'un OTU/RAF au Congo. Par ailleurs, il fait part du sentiment des officiers détachés à la SAAF d'être considérés par le gouvernement comme des « hérétiques ». Il conclura en affirmant « *je ne désire pas rentrer sous la dépendance du Ministère de la Défense Nationale durant cette guerre...* ». Expression d'une certaine amertume.



Cette situation de crise se dénouera par le biais d'une formule de compromis. Tous les jeunes coloniaux brevetés ainsi que quelques anciens de l'

Aéronautique Militaire réentraînés à cette époque (octobre 1942) ayant rejoint ou prêts à rejoindre les OTU/RAF en Rhodésie, au Kenya ou en Egypte, poursuivront leur formation tel que prévu originellement. Au nombre de 51 : 22 pilotes, 13 navigateurs, 9 opérateurs radio, 7 techniciens), ils seront détachés ensuite dans des escadrilles de la SAAF. On les retrouvera pour la plupart dans des unités de combat au Moyen Orient, mais également dans des unités de transport, de surveillance maritime, de support opérationnel. Ils y gagneront l'appréciation et la reconnaissance de leurs frères d'armes sud-africains. Effectuant des dizaines de missions, certains se distingueront particulièrement. Ils se verront confier des commandements revêtus de grades élevés que, paradoxalement, ni la RAF, ni l'Aéronautique Militaire, ni la Force Publique, ne reconnaîtront ! Sept d'entre eux seront décorés de la Distinguished Flying Cross. Ils seront onze à payer de leur vie cet engagement.

Quant aux pilotes et élèves-pilotes, toujours en cours de réentraînement ou de formation, le gouvernement s'opposera à ce qu'ils suivent le même parcours. Leur cursus terminé, sous le prétexte d'un nécessaire renforcement des « escadrilles belges » (!) à la veille de la grande offensive à l'Ouest, ils seront placés en attente, censés rejoindre l'escadrille OTU qui devait s'implanter à Léopoldville...mais qui allait se retrouver à Ikeja.

Cette mise en attente, de longs mois pour certains, sera mal perçue dans la colonie. En effet, dans le même temps, Sabena-Afrique qui effectuait à la demande de l'Air Ministry des liaisons régulières, notamment entre la Côte d'Or (Nigérie) et l'Egypte, en appui des opérations au Moyen-Orient, manquait cruellement de pilotes. D'aucuns suggéreront de placer en renfort à la Sabena, fût-ce momentanément, des pilotes et des navigateurs formés ou réentraînés en Afrique du Sud. Cette suggestion restera lettre morte.

Notons par ailleurs qu'un retour à la situation antérieure se serait révélée impossible. En effet, dès les premiers mois de 1943, la SAAF allait connaître un engorgement de sa filière de formation au niveau des unités d'entraînement opérationnel. Le taux de pertes dans les escadrilles engagées au Moyen-Orient était inférieur aux prévisions, celles-ci n'étaient pas en mesure d'incorporer tous les navigants nouvellement formés. Dans ce contexte, il est peu probable que nos aviateurs eussent bénéficié d'une priorité particulière. Le Commandant de la Force Publique demeurera étonnamment muet dans toute cette polémique. Réalisant que le gouvernement ne cautionnerait jamais la mise sur pied d'une aviation coloniale, il se désintéressera du sort de ses aviateurs.

Dès lors que la décision d'implanter le 349 Sqn en Nigérie était tombée, ce qui mettait en question son rôle d'unité d'entraînement aux opérations, que le MDN s'était opposé au passage de nos nationaux dans les escadrilles opérationnelles de la SAAF et que ce même MDN refusait le principe d'une aviation coloniale, la situation du personnel de la Force Publique en cours de formation ou de réentraînement en Afrique du Sud devenait problématique.

Constatant les divergences de vue entre les différents protagonistes, l'Air Ministry va statuer d'autorité en arrêtant deux options pour le personnel concerné :

- soit le passage dans les rangs de la RAF/VR, ce qui permettait aux candidats pilotes notamment de poursuivre leur formation de base en Afrique du Sud avant un transfert vers la Grande-Bretagne pour les besoins de leur formation opérationnelle.
- soit le retour pur et simple dans les rangs de la Force Publique au Congo.

Le 20 juillet 1943, ce choix sera présenté aux intéressés par l'Attaché Militaire de Belgique à Pretoria dans des termes qui illustrent l'état d'esprit dans lequel le projet de mise sur pied d'une aviation coloniale a été mené.

S'adressant aux pilotes belges en attente, il leur déclarera :

« *Le gouvernement belge de Londres ne reconnaît plus l'aviation coloniale, elle est donc dissoute. Il vous reste deux alternatives (sic) :*

- *rentrer au Congo et servir honorablement aux troupes blindées avec possibilité d'action au Moyen-Orient.*
- *résilier votre engagement à la Force publique et vous engager comme mercenaire (sic) dans une aviation étrangère (la RAF !).* »

Sur les 105 membres du personnel navigant concernés, 51 choisiront le retour au Congo, 54 accepteront de rejoindre les rangs de la RAF/VR. Les premiers de ceux-ci quitteront l'Afrique du Sud le 30 août 1943 pour débarquer à Cardiff début novembre après soixante jours de voyage ! Ils patienteront souvent de longs mois avant de poursuivre leur entraînement opérationnel. Seuls quelques-uns parmi eux auront l'occasion de participer aux opérations avant la fin de la guerre. Quant au personnel non navigant dont la situation n'avait reçu jusque là aucune attention particulière, son passage dans les rangs de la RAF/VR impliquait son transfert en Grande-Bretagne et l'obligation d'y recommencer sa formation. Il y perdait au passage son statut colonial et les avantages y afférent. Malgré les pressions de l'Air Ministry, tous les techniciens rentreront au Congo. Constat amer dans la mesure où cette catégorie de personnel faisait cruellement défaut en Angleterre, principal obstacle aux souhaits du ministre de la Défense Nationale de mettre sur pied des escadrilles belges.

## EPILOGUE

La mise sur pied du 349 Sqn va se dérouler dans un contexte difficile. Début janvier 1943, un premier détachement a rejoint la Nigérie où se trouve cantonné le Corps Expéditionnaire de la Force Publique qui, depuis octobre 1942, y ronge son frein. L'installation à Ikeja débute sous le commandement du Squadron Leader R. Malengreau. Les pilotes sont belges, tous issus d'escadrilles de la RAF, stationnées en Grande-Bretagne ou en Méditerranée. Le personnel au sol est britannique. A défaut d'un OTU à Léopoldville, quatre jeunes pilotes issus des écoles de la SAAF en Afrique du Sud y poursuivent une formation complémentaire sur Harvard dans la perspective d'une affectation au 349 Sqn. Cette démarche n'aboutira pas. En effet, sur le terrain, la situation a fortement évolué au cours des derniers mois. Fin octobre 1942, à El Alamein, Montgomery a imposé sa loi à Rommel. La retraite de l'Afrika Korps vers la Tunisie n'a dû qu'à la valeur de son chef et à l'expérience de ses vétérans de ne pas se transformer en déroute. D'autre part, le 8 novembre 1942, les troupes anglo-américaines ont débarqué au Maroc et en Algérie. Les forces françaises stationnées dans les colonies d'Afrique occidentale, jusque-là fidèles au régime de Vichy, se rangeront aux côtés des Alliés. La menace qu'elles représentaient avait disparu.

En conséquence, en décembre 1942, l'Air Ministry décide de retirer ses escadrilles de chasse du West Africa Command, mais consent cependant à ce que le 349 Sqn y reste stationné momentanément pour les besoins de sa mise en condition opérationnelle. Il se réserve la décision quant à un engagement ultérieur.

L'entraînement se déroule dans des conditions pénibles. Les Tomahawk fournis à l'escadrille se révèlent inadaptés à l'environnement africain. Les difficultés techniques s'accroissent : problèmes de train d'atterrissage, défauts

moteur graves qui conduiront à la mise au sol des avions et à l'impossibilité de mener à bien le programme de mise en condition.

En février 1943, le Corps Expéditionnaire quitte la Nigérie, partie pour l'Egypte, partie pour un retour au Congo. En mai 1943, l'Afrika Korps dépose les armes à Tunis. La guerre sur le continent africain est terminée.

L'escadrille sera dissoute à Ikeja le 24 mai 1943 et le personnel navigant rapatrié en Angleterre. Elle y sera reformée sous le commandement du Sqn Ldr Yvan du Monceau de Bergendal au sein de la 2TAF en juillet 1943.

Ainsi se clôt sur une note mineure un épisode de notre histoire militaire africaine dont la trame aura été marquée souvent par des considérations politiques peu en phase avec les réalités opérationnelles.

L'irréalisme du gouvernement belge à Londres qui entendait recréer à partir de la colonie une aviation militaire pour laquelle les moyens en personnel faisaient défaut et l'illusion que nourrissait le Commandement de la Force Publique qui s'imaginait pouvoir disposer de son aviation propre, y auront contribué pour beaucoup. Un certain particularisme colonial et le manque de soutien et de reconnaissance de l'effort militaire de la colonie dans le chef du gouvernement sont sans nul doute à compter également aux causes de ce constat.

Mais loin des arcanes de la politique, l'engagement des jeunes coloniaux et anciens de l'Aéronautique Militaire, qui ont eu pour idéal de servir la Colonie, la Belgique et la cause alliée dans les rangs de la SAAF ou de la RAF, aura été total. Il convient de le reconnaître et d'en garder la mémoire.

Jean BUZIN