

## HOMMAGE XAVIER JANSSENS

Col Avi BEM

18 04 1935 - 02 09 2020



La Cambre, 10 septembre 2020.

Nous sommes ici pour rendre un dernier hommage à Xavier, à Xavier Janssens, au Colonel Aviateur Breveté d'Etat-Major Xavier Janssens. Nous sommes nombreux malgré les circonstances et c'est un signe qui ne trompe pas.

Un hommage peut se rendre de façon formelle, classique, intime, amicale et même « squadron level » et il est évident que chacune de ces formules pourrait convenir à sa personnalité. Elles seront d'ailleurs sans doute utilisées, d'une façon ou d'une autre à

d'autres occasions.

Il serait cependant inconcevable aujourd'hui de ne pas évoquer formellement la carrière de cet Officier brillant et de ce pilote disons-le, exceptionnel.

Xavier Janssens à 10 ans à la fin de la guerre et son intérêt pour l'aviation grandit progressivement au point qu'à 17 ans, il parviendra à rentrer aux Cadets de l'Air. Ceux-ci lui permettront d'être lâché solo planeur. Il est vraiment épanoui chez les Cadets et s'y fait même un ami pour la vie. Grâce à eux, il sait à présent ce qu'il va faire plus tard : il sera pilote de chasse.

Il décide donc de rentrer à la Force Aérienne et réussit son examen d'entrée à l'Ecole Royale Militaire. Fort de cet acquis, il saisit l'occasion de se présenter comme candidat élève-pilote. Il est retenu et rentre à Gossoncourt en janvier 1955. Commence alors ce parcours exigeant, qui va du nettoyage de couloir aux séances de drill en passant par les nombreux cours au sol. Mais bien sûr, il y a aussi le vol sur SV4 et l'élève Janssens, Candidat Officier d'Active, apprécie. Il aime l'avion et surtout l'acrobatie. Il s'en sort bien.

Il est parmi ceux qui réussissent et peuvent continuer l'entraînement au Congo Belge à Kamina. Il découvre l'Afrique et est bien sûr sous le charme. De plus, Kamina est une base moderne avec des installations toutes neuves, de quoi émerveiller tous ces jeunes élèves-pilotes.

L'entraînement sur Harvard est exigeant. C'est un gros avion quand on vient du SV et il est notoire qu'il n'était pas facile. De plus, le programme s'étoffe de navigations, de vols aux instruments et de vols de nuit par des nuits noires de chez noir. C'est passionnant et Xavier Janssens s'en sort de nouveau bien, pour ne pas dire très bien même.



Il fait donc partie des 22 rescapés (ils étaient 135 à l'entrée à Gossoncourt) qui rejoignent Coxyde. Il opte pour une formation de chasseur. Il y vole donc sur Meteor. C'est son premier jet, un fameux changement dira-t-il. Il est breveté pilote en décembre 1956.

Suit la formation opérationnelle (OTU), à Brustem toujours sur Meteor. Là, au cours d'une mission en Me-

teur 8, son avion est coupé en deux lors d'une collision. Les pilotes des deux avions s'éjectent (et oui, c'était le temps des premiers sièges éjectables). C'était chaud mais finalement, plus de peur que de mal, aucune victime à déplorer. Moins d'une semaine plus tard, il était à nouveau aux commandes de son Meteor.

À la fin de l'OTU, il ira suivre un an de formation d'officier de carrière à Laeken et à l'issue de cette année « académique », il effectuera enfin sa conversion Hunter à la 8 Esc à Chièvres. Dans la foulée, il obtient une mutation sur Hunter 6 à Bierset. C'est sa première affectation opérationnelle. Il y restera deux ans. A remarquer qu'il sera choisi comme charognard dans la patrouille acrobatique leadée par Jean Feyten et qui présentait le Hunter dans des meetings de l'époque. A noter aussi que c'est au sous-lieutenant Xavier Janssens qu'il revient d'effectuer le dernier vol Hunter sur la base de Bierset en février 1960.

Dix jours plus tard, il faisait son premier vol sur F-84F (solo forcément) à la 27 Esc à Kleine Brogel. Il restera 2 ans à KB à la 23 Esc dont il gardera un excellent souvenir. Il y effectuera 500 heures de vol dans le rôle chasseur-bombardier conventionnel et nucléaire. Il est donc polyvalent.

En 1962, à l'issue de son tour à KB, il est désigné avec Camille Goossens pour devenir moniteur F-104 Starfighter à Norvenich en Allemagne. Inutile de dire qu'il n'a pas été choisi par hasard. C'était une tâche délicate et à haute visibilité : il s'agissait de donner la formation initiale sur l'avion révolutionnaire de l'époque et ce dans un contexte multinational. Cet avion, rappelons-nous, était détenteur simultanément du record du monde de vitesse, du record du monde de vitesse ascensionnelle et du record du monde d'altitude. C'était vraiment une nouvelle génération d'avion et une révolution par rapport aux avions précédents.



Le capitaine Janssens restera trois ans en Allemagne, formant des pilotes allemands, italiens, hollandais et belges. Il reviendra ensuite en Belgique à la 350 à Beauvechain pour prendre le commandement du Flight TF responsable de la conversion des pilotes belges sur F-104G. Il y restera jusqu'en 1966, moment où il est désigné pour suivre les cours à l'Ecole de Guerre où il sera Breveté d'Etat-Major (BEM). Il continuera néanmoins à voler comme « pilote visiteur » à Beauvechain et parviendra toujours à garder ses qualifications opérationnelles sur F-104. Il totalisera, 1.200 heures sur cet appareil.



En 1970, la 8 Esc est recrée pour faire les conversions sur Mirage, cet avion mythique auréolé de son succès dans la guerre des six-jours et qui a été acquis par la Belgique en remplacement du F-84F. Le Commandant Janssens est désigné pour faire partie de l'équipe de moniteurs qui part se former à Dijon et Colmar sur Mirage IIIB, IIIC et IIIE. Il passera sept mois au sein de l'Armée de l'Air. En août de la même année, les premiers Mirage 5 belges sont là et la 8 Esc peut commencer la conversion de Florennes. Le Major Janssens en prendra bientôt le commandement et effectuera la conversion

La 8 Esc en 1971

des 2 et 42 Esc à Florennes et lancera la transformation de la 1 Esc à Bierset.

Son tour de CO se terminant, il se retrouve rapidement aspiré à l'Etat-Major dans l'équipe chargée du remplacement du F-104. Cela lui donnera l'occasion de voler et de tester pratiquement tous les avions candidats à son remplacement. Nous savons que c'est le F-16 qui a été choisi en 1975 et nous pouvons dire aujourd'hui que ce choix a indiscutablement été le meilleur.

Le choix étant fait, le Major Janssens est désigné comme représentant belge auprès de l'organisation chargée de la gestion du programme F-16 (le SPO – *System Program Office*) à Dayton aux USA. Il y restera 2 ans avant d'être rappelé pour devenir Commandant du Groupe de Vol à Florennes. Le Lieutenant-Colonel Janssens y retrouvera ses Mirage avec beaucoup de plaisir et fera profiter l'unité de sa grande expérience.

A l'issue de son tour d'OSN, il rejoint l'Etat-Major FAé aux opérations tactiques jusqu'à ce qu'il soit nommé Colonel en 1981 et affecté à la Délégation belge à l'OTAN où il deviendra le Conseiller Militaire de l'Ambassadeur, un poste qu'il occupa avec brio comme l'on s'en doute.

En 1985, le Colonel Janssens retrouve Florennes, comme Chef de Corps cette-fois. Il y traitera deux aspects particulièrement importants.

D'abord, les relations avec les missiles de croisière américains qui y sont déployés. Elles se révéleront être particulièrement bonnes comme en témoignent aujourd'hui encore les marques de sympathie provenant d'anciens du 485 TMW.

La conversion du 2 Wing Tac sur F-16 ensuite qui mériterait un développement plus important mais résumons-nous en disant que ce challenge a été mené rondement. En particulier, mentionnons que sa conversion F-16 en 1988 a été à la hauteur du pilote qu'il était. C'est aussi pourquoi la Force Aérienne lui a fait l'honneur de représenter la Belgique en effectuant la 2.000.000<sup>ème</sup> heure de vol F-16, vol dont la photo ici derrière l'urne témoigne.



Le commandement de la base de Florennes sera la dernière affectation du Colonel Aviateur BEM Xavier Janssens avant son départ à la retraite. C'était un commandement dont il était fier et heureux et qu'il a mené avec l'enthousiasme, l'énergie, le doigté et la compétence que tous nous lui reconnaissons. Françoise, son épouse, fera à l'occasion de ce départ un petit discours plein de poésie, d'humour et de vérité qui exprimait le ressenti d'une femme de pilote. Beaucoup s'en souviennent encore.

La retraite ne l'empêchera pas de continuer de travailler pour le bien de la Force Aérienne et ce en tant que relais avec les industriels en matière d'équipement aéronautique.

Bref, il nous laisse l'image d'un pilote exceptionnel et estimé qui, nous l'avons vu, aura été opérationnel sur pratiquement tous les avions de la Force Aérienne de son époque.

Il laissera aussi l'image d'un chef compétent, doté d'un esprit brillant, d'une grande culture, avec une vision à long terme et qui cherchait l'adhésion de ses subordonnés qu'il tenait à associer aux décisions.

Ce sens de l'esprit d'équipe et du respect des autres s'exprime parfaitement dans ce magnifique projet qu'est le musée de Florennes. Il réussira :

- à réunir et motiver une équipe fantastique de bénévoles qui effectuera des milliers d'heures de travail pour restaurer ce Spitfire qui était en train de pourrir sur un piédestal,
- à vaincre le scepticisme ambiant,
- à surmonter les innombrables tracasseries administratives,
- à réunir des fonds, principalement par mécénat,
- il construira un bâtiment, magnifique écrin qui abritera l'avion,
- il créera ainsi le Musée Colonel Aviateur Raymond Lallemand, DFC & Bar, qui est aujourd'hui, non seulement composé du Mémorial Spitfire mais qui s'est agrandi, toujours sous sa houlette, avec la construction du hall à l'occasion du 50<sup>ème</sup> anniversaire de la base en 1997.

Citons Winston Churchill :

*Tout le monde savait que c'était impossible à faire.*

*Puis un jour est venu un homme qui ne le savait pas,*

*et il l'a fait.*

Toujours très actif, Xavier s'engagera dans plusieurs associations dont les Vieilles Tiges et la Maison des Ailes. Mais mentionnons que Xavier, déjà sportif accompli, a aussi trouvé une nouvelle passion à sa mesure : le golf. Les nombreux golfeurs présents ici ne savent toujours pas s'il considérait le golf comme plus difficile que le vol mais ce qui est sûr, c'est qu'il le considérait comme un sérieux défi. Ce challenge il l'abordait avec tout le sérieux et tout l'enthousiasme qu'on lui connaît mais aussi avec le recul nécessaire et avec humour. Il était un partenaire des plus agréables et jouer avec lui était le gage d'une bonne partie.

Mais il laissera aussi le souvenir de celui qui avec Elisabeth savait se dévouer pour ses amis et pour le club. Tous étaient heureux de les voir arriver et appréciaient l'ambiance qu'ils savaient apporter.

C'est d'ailleurs pour ces raisons que Bee et lui ont reçu le prix du Mérite Sportif de l'AVIA, le Cercle Royal Sportif et Culturel de la Défense, pour leur dynamisme et leur engagement. Nul ne doute que leurs noms retentiront encore souvent et gaiement dans ce milieu.

Voilà, mon Colonel. Bravo ! Nous vous sommes reconnaissants et heureux de vous avoir connu.

Au revoir Xavier, je suis heureux d'avoir été de tes amis.

Happy Landing !

Léon STENUIT

Col Avi e.r.