



Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et anciens  
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden  
van de luchtvaart



In dit nummer o.a. / Dans ce numéro e.a.

- > Welcome B787
- > Goodbye B747
- > In memoriam Lt. Gen. A. Debêche

N° 1-2014

35<sup>ste</sup> jaar  
Januari-februari-maart  
35<sup>e</sup> année  
Janvier-février-mars

[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)



Pionniers et anciens de l'aviation

Pioniers en oudgedienden  
van de luchtvaart

Publication trimestrielle éditée par l'ASBL  
**Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge**  
**Société Royale**

Editeur responsable  
Marc Van de Velde

Lay out  
Benoit Goffart

Siège social  
**La Maison des Ailes**  
**Rue Montoyer 1 Boîte 13**  
**1000 Bruxelles**

Driemaandelijks tijdschrift  
uitgegeven door de VZW  
**De 'Vieilles Tiges'**  
**van de Belgische Luchtvaart**  
**Koninklijke Vereniging**

Verantwoordelijke uitgever  
Marc Van de Velde

Lay out  
Benoit Goffart

Maatschappelijke zetel  
**Het Huis der Vleugels**  
**Montoyerstraat 1 Bus 13**  
**1000 Brussel**

---

**Photo cover:**

*B787 Dreamliner in flight*  
(Photo: Jetairfly)

# Conseil d'administration Raad van Bestuur

---

**Présidents d'honneur – Erevoorzitters**

Jean Kamers  
02 731 17 88  
jeankamers@skynet.be

Michel Mandl  
02 768 16 06  
Michel.mandl@telenet.be

---

**Président – Voorzitter**

Wilfried De Brouwer  
016 62 05 63  
airman@skynet.be

---

**Vice-présidents – Vice-voorzitters**

Paul Jourez  
067 79 03 37  
paul.jourez@gmail.com

Guido Wuyts  
03 827 41 69  
g.wuyts@skynet.be

---

**Secrétaire général – Secretaris-generaal**

Didier Waelkens  
02 251 33 10  
vtb.secretary@gmail.com

---

**Trésorier – Penningmeester**

Alex Peelaers  
014 54 70 63  
alex.peelaers@telenet.be

---

**Webmaster**

Eddy De Sutter  
016 48 96 45  
webmaster@vieillestiges.be

---

**Rédacteur en chef – Hoofdredacteur**

Marc Van de Velde  
0495 79 09 80  
mc.vandevelde@telenet.be

---

**Administrateurs – Beheerders**

Danny Cabooter  
03 633 22 42  
stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock  
02 426 67 17  
synergic@skynet.be

Alphonse Dumoulin  
04 362 63 79  
al.dumoulin@skynet.be

Jean-Pierre Herinckx  
02 343 93 77  
jph5@skynet.be

Louis Jeangout  
081 81 23 12  
louis.jeangout@scarlet.be

Norbert Niels  
016 58 10 86 (+ fax)  
patricia.helios@telenet.be

---

**Porte étendard – standaarddrager**

Pierre Van Hecke

---

# AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 1-2014

## INHOUD VAN MAGAZINE 1-2014

Le prochain numéro  
paraîtra le 25 avril  
Het volgende nummer  
verschijnt op 25 april

04 Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06 Agenda	Agenda
06 Assemblée générale ordinaire 12 mars 2014 - Convocation	Gewone algemene ledenvergadering 12 maart 2014 - Oproep
08 Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
09 Décès	Overlijdens
10 Welcome 787	Welcome 787
15 Banquet annuel	Jaarlijkse banket
16 Goodbye 747	Goodbye 747
20 Louis Brullez	Louis Brullez
28 RECCE - Chap. 3 : La deuxième guerre mondiale 37	RECCE - Hoofdstuk 3: De tweede wereldoorlog
37 Il y a 35 ans	35 jaren geleden
38 In memoriam Lieutenant général aviateur Albert Debêche	In memoriam Luitenant-generaal vlieger Albert Debêche
46 Boutique VTB	Boetiek VTB
47 Appel	Oproep
48 Album photo	Fotoalbum

### Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 22,00	€ 32,00
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 11,00	€ 21,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 27,50	€ 37,50
	----- Veuves <i>Weduwen</i> € 13,50	€ 23,50

\*MdA / HdV:  
Maison des Ailes / Huis der Vleugels

Compte bancaire VTB *Bankrekening* : 210-0619966-91 IBAN BE23 2100 6199 6691 – BIC GEBABEBB  
de / van V.T.B. asbl-vzw, rue Montoyerstraat 1/13, 1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - Secretariaat : Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen Tel 02 251 33 10 VTB.secretary@gmail.com

© Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de auteur.  
© Aucun extrait de cette publication ne peut être copié ni distribué sans la permission écrite de l'auteur.



## Le mot du président



## Het woordje van de voorzitter

## 2013 a vécu, vive 2014.

En 2013, plusieurs vétérans de renom de notre association ont pris leur dernier envol. Certains d'entre eux avaient à plusieurs reprises, au cours de leur carrière aéronautique, défié le sort. À leur tour, ils ont dû accepter la loi de la nature. Nous ne les oublierons jamais.

Mais nous avons également de bonnes nouvelles ; nous gardons notre vitesse de croisière. Le recrutement compense les pertes et nous approchons le cap des 600 membres. ***Aviators belong to the same community, they speak the same language, and their spirit will keep the VTB alive!***

Le fait marquant de 2013 est incontestablement l'arrivée sur le trône du Prince Philippe, l'un de nos membres d'Honneur. Un fait unique dans les annales des VTB. Nous espérons pouvoir un jour lui témoigner personnellement notre soutien et notre respect.

Dans le domaine de l'aviation civile, l'A 380 arrive dans sa période de consolidation et nous avons l'intention de vous présenter l'interview d'un de nos membres vous relatant son expérience comme commandant de bord sur cet appareil unique. Par ailleurs, le B 787 Dreamliner a enfin réussi son lift-off, également en Belgique. Dans ce numéro, vous pourrez lire l'interview d'un de ses utilisateurs. Ah oui, il y a aussi Michael O'Leary qui va avec Ryanair opérer au départ de Zaventem. Allons-nous assister à une généralisation des « low cost air travelling » en Europe ? Nous verrons comment cela évoluera dans les prochaines années.

En 2013, nous avons également vu voler un F-16 sans pilote, le QF-16. Ce sera l'occasion de rédiger quelques articles à propos des « pilotless aircraft ». Il s'agit d'une évolution qui sera inévitablement d'actualité avec le remplacement de nos avions de combat. À propos du F-16, saviez-vous que le 25 janvier dernier, il y avait déjà 35 ans que le premier avion avait été livré à la Belgian AF. Vous me direz que le C-130 est encore plus âgé. C'est exact. Mais d'un cheval de trait on

## 2013 is dood, leve 2014.

De VTB heeft in 2013 een aantal belangrijke veteranen zien vertrekken voor hun laatste vlucht. Sommigen onder hen hadden tijdens hun luchtvaartloopbaan meerdere malen het lot uitgedaagd, maar ook zij hebben moeten toegeven aan de wet van de natuur. Laten we hen nooit vergeten.

Maar er is ook goed nieuws; we blijven op kruissnelheid. Onze rekrutering compenseert de verliezen en we benaderen de kaap van 600 leden. ***Aviators belong to the same community, they speak the same language, and their spirit will keep the VTB alive!***

Een markant feit in 2013 was dat prins Filip, één van onze ereleden, koning der Belgen is geworden. Een unicum in de VTB geschiedenis en we hopen dat we hem onze steun en respect eens persoonlijk kunnen betuigen.

In het domein van de burgerluchtvaart is de A 380 aan zijn consolidatieperiode begonnen en we zijn van plan u binnenkort een interview te bezorgen met één van onze VTB leden, over zijn ervaring als boordcommandant op dit unieke toestel. Verder deed de B 787 Dreamliner eindelijk lift-off, ook in België. In dit nummer vindt u een onderhoud met één van de operatoren. O ja, er is ook nog Michael O'Leary die met Ryan Air vanuit Zaventem gaat opereren. Gaan we naar een veralgemening van de 'low cost air travelling' in West-Europa? Afwachten hoe dit evolueert de komende jaren.

In 2013 hebben we ook een F-16, een QF-16, zien vliegen zonder piloot, een goede gelegenheid om in de nabije toekomst een paar artikels te schrijven over 'pilotless aircraft'. Een evolutie die zeker ter sprake zal komen bij de discussie over de vervanging van onze jachtvliegtuigen. Over de F-16 gesproken, wist u dat het op 25 januari reeds 35 jaar geleden was dat het eerste toestel werd geleverd aan de Belgian AF? Ik hoor jullie al zeggen dat de C-130 nóg ouder is. Van een trekpaard kan men dit verwachten, maar dat een renpaard op 35-jarige leeftijd nog steeds uitmunt op internationaal niveau, is zeer

peut s'y attendre. Qu'un coursier soit toujours aussi performant au niveau international après 35 ans, est tout bonnement exceptionnel. Dans ce magazine, vous trouverez quelques photos de l'arrivée du premier F-16 au 1<sup>er</sup> Wing à Beauvechain.

En 2014, nous commémorerons deux événements historiques. D'abord le 70<sup>e</sup> anniversaire du débarquement allié en Normandie le 6 juin 1944 et un bon mois plus tard, le 28 juillet, le centième anniversaire du début de la Première Guerre mondiale ; deux événements qui ont profondément marqué l'évolution de notre société en Europe occidentale.

L'aviation est encore dans les limbes lorsque débute la Première Guerre mondiale. Les avions sont encore considérés comme des jouets pour quelques casse-cou, sans aucune valeur commerciale ou militaire. Très rapidement, on s'est rendu compte que ces casse-cou pouvaient jouer un rôle important dans un contexte militaire. Leurs premières missions se sont limitées à des vols d'observation et à des réglages de tir pour l'artillerie. Rapidement les plus hardis se sont rendu compte que l'on pouvait abattre les ballons d'observation... et même s'attaquer aux avions ennemis. La chasse était née et se sont ces casse-cou qui vont ajouter une dimension nouvelle au conflit armé.

Le développement de l'aviation civile débutera plus tard, mais connaîtra une évolution tout aussi spectaculaire. Grand respect pour tous ces pionniers. Ils œuvraient à la naissance de l'aviation que nous connaissons de nos jours et, ne l'oublions pas, ils ont tenu notre association sur les fonts baptismaux. En un seul siècle, l'aviation a connu une incroyable évolution. Tout simplement fabuleux !

L'Opération Overlord a été la plus grande opération militaire jamais entreprise. 47 Divisions Alliées ont été mises en œuvre sous commandement américain, 6.000 navires et... plus de 10.000 avions qui le 6 juin 1944 ont effectué près de 11.000 sorties. Un déploiement de force que nous pouvons à peine imaginer aujourd'hui. Nous pouvons nous demander ce que l'Europe occidentale serait devenue sans ce débarquement d'une incroyable ampleur. Aurions-nous parlé allemand ? Ou le russe ? N'oublions pas que le rouleau compresseur des troupes soviétiques en route vers l'ouest s'est arrêté à moins de 400 km de nos frontières. Les Polonais, les Tchèques et les Hongrois savent mieux que quiconque ce à quoi nous avons échappé. Ce 70<sup>e</sup> anniversaire est une bonne occasion de rappeler aux jeunes qui sont nos vrais amis.

Il me reste à vous souhaiter une heureuse année et une bonne santé tout au long de 2014. Puisse les années défiler un peu moins rapidement.

Cheers,

Wif

uitzonderlijk. In dit magazine vindt u een paar foto's van de aankomst en de eerste vlucht van de F-16 in de 1<sup>ste</sup> Wing in Beauvechain.

Verder staan in 2014 de herdenkingen van twee historische evenementen op het programma. Er is de 70<sup>ste</sup> verjaardag van de geallieerde landing in Normandië op 06 juni en een goede maand later, op 28 juli, de 100ste verjaardag van het begin van de eerste wereldoorlog; twee gebeurtenissen die hun stempel hebben gedrukt op de evolutie van onze West-Europese maatschappij.

De luchtvaart stond in haar kinderschoenen toen de eerste wereldoorlog begon. Vliegtuigen werden toen nog beschouwd als speeltuigen voor waaghalzen, die weinig of geen commerciële of militaire waarde hadden. Al spoedig werd het duidelijk dat die waaghalzen een belangrijke rol konden spelen in een militaire confrontatie. Hun eerste opdrachten waren pure verkenningsvluchten, ook om het artillerievuur te richten, maar al spoedig bleek dat de meest behendige onder die waaghalzen ook waarnemingsballons konden uit de lucht halen en ... vliegtuigen van de tegenpartij. De jacht was geboren en het zouden die waaghalzen zijn, die een belangrijke dimensie zouden toevoegen aan het gewapend conflict. De ontwikkeling van de burgerluchtvaart zou slechts later op gang komen maar die evolutie zou al even sensationeel zijn. Alle respect voor deze pioniers; zij waren het die aan de wieg stonden van de luchtvaart die we nu kennen en, niet te vergeten, onze vereniging boven de doopvont hielden. We moeten er eens goed over nadenken welke evolutie de luchtvaart heeft meegemaakt in slechts één millennium. Fabuleus!

Operatie Overlord was de grootste militaire operatie ooit. Onder Amerikaanse leiding werden in totaal 47 geallieerde divisies ingezet, 6000 vaartuigen en ... meer dan 10000 vliegtuigen die op 6 juni 1944 ongeveer 11000 sorties zouden uitvoeren. Een machtsontplooiing die we ons vandaag niet meer kunnen voorstellen en we moeten ons afvragen wat er met West-Europa zou gebeurd zijn zonder die apocalyptische ontscheping. Hadden we vandaag Duits gesproken? Of Russisch? Vergeten we niet dat de Sovjettroepen als een pletwals op weg waren naar het Westen en slechts tot stilstand gekomen zijn op minder dan 400 km van onze oostergrens. De Polen, Tsjechen en Hongaren weten beter dan wij waaraan we ontsnapt zijn. Deze 70ste verjaardag is een goede gelegenheid om er onze nakomelingen aan te herinneren wie onze echte vrienden zijn.

Er rest mij enkel jullie een gelukkig en gezond jaar 2014 toe te wensen en ... mogen de jaren wat minder snel voorbij defileren.

Cheers,

Wif



# AGENDA

## **Mercredi 12 février**

Réunion mensuelle  
A 11h, dans la salle Leboutte,  
présentation sur Agoria  
par Danny Van de Ven

## **Woensdag 12 februari**

Maandelijkse bijeenkomst.  
Om 11 u, in zaal Leboutte,  
presentatie over Agoria  
door Danny Van de Ven

## **Mercredi 12 mars**

Réunion mensuelle  
A 15 h: assemblée générale  
dans la salle Leboutte

## **Woensdag 12 maart**

Maandelijkse bijeenkomst.  
Om 15 u: algemene vergadering  
in zaal Leboutte

## **Samedi 29 mars 2014**

Banquet annuel à Grimbergen  
*(voir page 15)*

## **Zaterdag 29 maart 2014**

Jaarlijkse banket in Grimbergen  
*(zie blz. 15)*

## **Mercredi 9 avril**

Réunion mensuelle

## **Woensdag 9 april**

Maandelijkse bijeenkomst

## **En juin**

Visite du Musée de l'Air et de l'Espace  
au Bourget. Infos et bulletin  
d'inscription  
dans VTB-Mag 2-2014

## **In juni**

Bezoek aan het Musée de l'Air et de  
l'Espace in Le Bourget.  
Info en inschrijvingsformulier  
in VTB-Mag 2-2014

# Assemblée générale ordinaire

12 mars 2014

## CONVOCATION

Vous êtes prié(e) d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 12 mars 2014 à 15h00. En vertu de l'article 13 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2014.

## ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par le président, Wilfried De Brouwer, et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice 2013.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 13 mars 2013, publié dans le magazine N° 2/2013, p. 10 à 13.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
  - ◆ Bilan financier 2013 et Budget 2014;
  - ◆ Proposition de radiation de 4 membres pour non règlement de la cotisation.
6. Rapport des vérificateurs aux comptes.
7. Décharge à accorder aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2013.
8. Nomination de deux vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2014.
9. Nomination de deux vérificateurs aux comptes supplémentaires pour l'exercice 2014.
10. Élections :
  - ◆ Administrateurs sortants et rééligibles en 2014 : Alex Peelaers, Louis Jeangout, Norbert Niels et Wilfried De Brouwer.
  - ◆ Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, et cela au plus tard le 01 mars 2014.
11. Les membres qui désirent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, avant le 12 mars 2014.
12. Clôture.

Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir informer le secrétaire-général de votre participation. Un drink sera offert aux participants à l'issue de l'assemblée générale.

# Gewone algemene ledenvergadering – 12 maart 2014

## OPROEP

U wordt uitgenodigd op de gewone algemene ledenvergadering, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 12 maart 2014 om 15 uur. Volgens artikel 13 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, t.t.z. de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', die in regel zijn met hun bijdrage voor het jaar 2014.

## DAGORDE

1. Opening van de zitting door de voorzitter Wilfried De Brouwer en afroepen van de namen van de leden, die in het boekjaar 2013 zijn overleden.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het proces-verbaal van de statutaire algemene ledenvergadering van 13 maart 2013, gepubliceerd in het magazine Nr 2/2013, p. 10 à 13.
4. Verslag van de secretaris-generaal.
5. Verslag van de penningmeester:
  - ◆ financiële balans 2013 en budget 2014;
  - ◆ voorstel tot schrapping van 4 leden voor niet-betaling van de bijdrage.
6. Verslag van de rekeningcommissarissen.
7. Kwijting te verlenen aan de commissarissen en bestuurders voor het boekjaar 2013.
8. Benoeming van twee controleurs der rekeningen voor het boekjaar 2014.
9. Benoeming van twee reservecontroleurs der rekeningen voor het boekjaar 2014.
10. Verkiezingen:
  - ◆ Uittredende en voor 2014 herkiezbare bestuurders: Alex Peelaers, Louis Jeangout, Norbert Niels et Wilfried De Brouwer.
  - ◆ Effectieve leden die hun kandidatuur voor een functie van bestuurder wensen te stellen, worden verzocht hun aanvraag schriftelijk te richten aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, en dit ten laatste op 01 maart 2014.
11. Leden die een ander punt op de dagorde van deze vergadering wensen in te schrijven, worden vriendelijk verzocht dit te doen per brief aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, vóór 12 maart 2014.
12. Sluiting.

Om organisatorische redenen verzoeken wij u om uw deelname te bevestigen bij de secretaris-generaal. Na afloop van de algemene vergadering wordt aan de deelnemers een drink aangeboden.

---

# BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

## WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

### **Stanislaw WILSKI**

Né le 04 Avr 1953  
Chéranne 9  
B-1495 Sart-Dames-Avelines  
Breveté pilote de planeur par AA en Aug 1973,  
pilote d'avion en Fev 1975  
Admis VT  
Parrains : Wif De Brouwer & Poly Stevens

### **Patrick BAILLY**

Né le 31 Jan 1959  
Rue de Labia 31  
B-4317 Faimés  
Gsm 0475 706 872  
E-mail patbailly@skynet.be  
Breveté pilote par BAF en Jan 1981 (Prom 78B)  
Admis VT  
Parrains : Patrick Stockman & Robert Verhegghen

### **Olivier COLMANT**

Né le 23 Oct 1958  
Rue de Brombais 16  
B-1315 Incourt  
Gsm 0472 885 460  
E-mail colmant.olivier@skynet.be  
Breveté pilote par BAR le 14 Sep 1983 (brevet 343)  
Admis VT  
Parrains : Danny Cabooter & Fons Dumoulin

### **Paul VAN POPPEL**

Geboren op 21 Aug 1938  
Avenue de la Charmille 6 bte 54  
B-1200 Bruxelles  
Gsm 0498 530 309  
E-mail paul.vanpoppel@skynet.be  
Gebreveteerd piloot door BAF op 10 Nov 1961 (Prom 144)  
Aanvaard VT  
Peters : Wif De Brouwer & Alex Peelaers

### **Eric DESSOUROUX**

Né le 09 Mai 1963  
Rue de Rosières 102 bte 1  
B-1332 Genval  
Gsm 0479 313 209  
E-mail eric.dessouroux@gmail.com  
Admis A  
Parrains : Michel Mandl & Freddy Burniat

### **Herman GEYSEMANS**

Geboren op 20 Nov 1962  
Smidstraat 352  
B-2590 Berlaar  
Gsm 0479 435 105  
E-mail hjwg@me.com

Gebreveteerd piloot door BAF op 03 Jun 1983 (Prom 81A)  
Aanvaard VT  
Peters : Wif De Brouwer & Didier Waelkens

### **Ludovic FORGEUR**

Né le 02 Jan 1933  
Chemin du Vivier St Laurent 8  
B-1320 Nodebais  
Tel 010 866 950  
Breveté pilote par BAF le 05 Nov 1954 (Prom 126)  
Admis VT  
Parrains : Guy Van Eeckhoudt & Jan Govaerts

### **Philippe FOERSTER**

Né le 15 Sep 1958  
Av. Edouard Bénès 201 bte 16  
B-1080 Bruxelles  
GSM 0475 471 980  
E-mail foerster.philippe@gmail.com  
Breveté pilote par CdA le 15 Aug 1974  
Admis VT  
Parrains : Nicole Waucquez & Guibert Paul

### **Barth FOUCART**

Geboren op 17 Jan 1955  
Grote Moerstraat 59  
B-8200 Brugge  
Gsm 0475 443 911  
E-mail barth.foucart@abelag.be  
Gebreveteerd piloot door BL op 26 Feb 1976 (PPL)  
Aanvaard VT  
Peters : Danny Cabooter & Guido Wuyts

### **Bart DECOCK**

Geboren op 05 Mei 1953  
Chemin de la Bruyère 34  
B-1473 Glabais  
Gsm 0475 859 080  
E-mail bart.decock@outlook.com  
Gebreveteerd piloot door BL op 30 Dec 1977 (ATPL 106602)  
Aanvaard VT  
Peters : Danny Cabooter & Guido Wuyts

### **Godfried LEMMENS**

Geboren op 15 Jan 1940  
Via Julianus 4 bus 1  
B-3700 Tongeren  
Gsm 0498 937 537  
E-mail coco@fouga.nl  
Gebreveteerd piloot door LK in 1959 en BAF op 10 Nov 1961  
(Prom 145)  
Aanvaard VT  
Peters : Danny Cabooter & Fons Dumoulin



## Décès



## Overlijdens

**Lucien Demey**

(09 10 2013)

**Marc De Vriendt**

(02 12 2013)

**Victor van Hal**

(14 10 2013)

**Michel 'Tem' De Temmerman**

(11 12 2013)

**Simone Fabry**

(20 10 2013)

**Herman De Wulf**

(24 12 2013)

**Albert Debêche**

(01 11 2013)

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent à la famille des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen families hun blijken van oprecht medeleven aan.

SOCIETE ANONYME BELGE  
DE CONSTRUCTIONS  
**AERONAUTIQUES**



  
**S.A.B.C.A.**

[www.sabca.com](http://www.sabca.com)

# Welcome 787

— DREAM LINER —

**L**e premier Boeing 787 Dreamliner de Jetairfly s'est posé sur le sol belge le 4 décembre 2013. Jetairfly est la première compagnie d'Europe occidentale à mettre en service cet appareil particulièrement innovant.

**L**Op 4 december 2013 landde de eerste Boeing 787, Dreamliner van Jetairfly op Belgische bodem. Jetairfly is de eerste maatschappij in continentaal West-Europa die dit bijzonder innovatieve toestel in gebruik neemt.

*Marc Van de Velde  
Traduction Jean-Pierre Decock  
Photos : Jetairfly*



Boeing proclame que le Dreamliner est un 'superefficient airplane'. Sa consommation de carburant est de 20% inférieure en comparaison aux autres avions de la même catégorie ; il vole plus vite et plus haut que ses concurrents directs ; il a une capacité cargo plus importante ; il se compose de 50% de matériaux composites et il est donc plus léger, tout en gratifiant l'équipage et les passagers d'un meilleur confort que les autres avions de ligne. Les pilotes sont généralement gens critiques et se posent donc logiquement la question de savoir si tout cela est bien vrai. Nous avons posé cette même question à André Berger, chef pilote chez Jetairfly, un pilote de grande expérience.

### Le Dreamliner est-il aussi innovant que Boeing le prétend ?

C'est effectivement un tout autre appareil sur le plan technique. À commencer par le fuselage construit en matériau composite au lieu de métal ; toutes les gouvernes sont commandées par ordinateur mais d'une manière particulière ; la pression du système hydraulique est de 5.000 psi et non de 3.000 psi comme pour les autres avions ; l'air de la climatisation n'est plus pris sur les moteurs mais via un système électrique distinct ; les freins et le système de dégivrage sont également électriques, pour ne citer que ces aspects-là.

Boeing kondigt de Dreamliner aan als een revolutionair 'superefficient airplane'. Het verbruik ligt 20% lager dan andere vliegtuigen van dezelfde grootte, het toestel vliegt hoger en sneller dan zijn rechtstreekse concurrenten, heeft een grotere cargocapaciteit, bestaat voor 50% uit composietmateriaal en is dus lichter en biedt passagiers en crew beduidend meer comfort dan andere verkeersvliegtuigen. Piloten zijn meestal nogal kritische mensen en dus stelt u zich ongetwijfeld de vraag: "is dat allemaal waar". We vroegen het aan ervaringsdeskundige Andre Berger, chef piloot bij Jetairfly.

### Is de Dreamliner zo innovatief als Boeing beweert?

Technisch is het inderdaad een totaal ander toestel. Het begint al met de romp die van composietmateriaal is in plaats van metaal, alle controls zijn computergestuurd maar dan op een speciale manier, de druk in het hydraulisch systeem is 5000 psi en niet de 3000 psi zoals bij alle andere vliegtuigen, de lucht voor de airco wordt niet langer van de motor afgetapt maar via een apart elektrisch systeem, ook de remmen en het anti-icingsysteem zijn elektrisch, om maar die elementen te noemen.

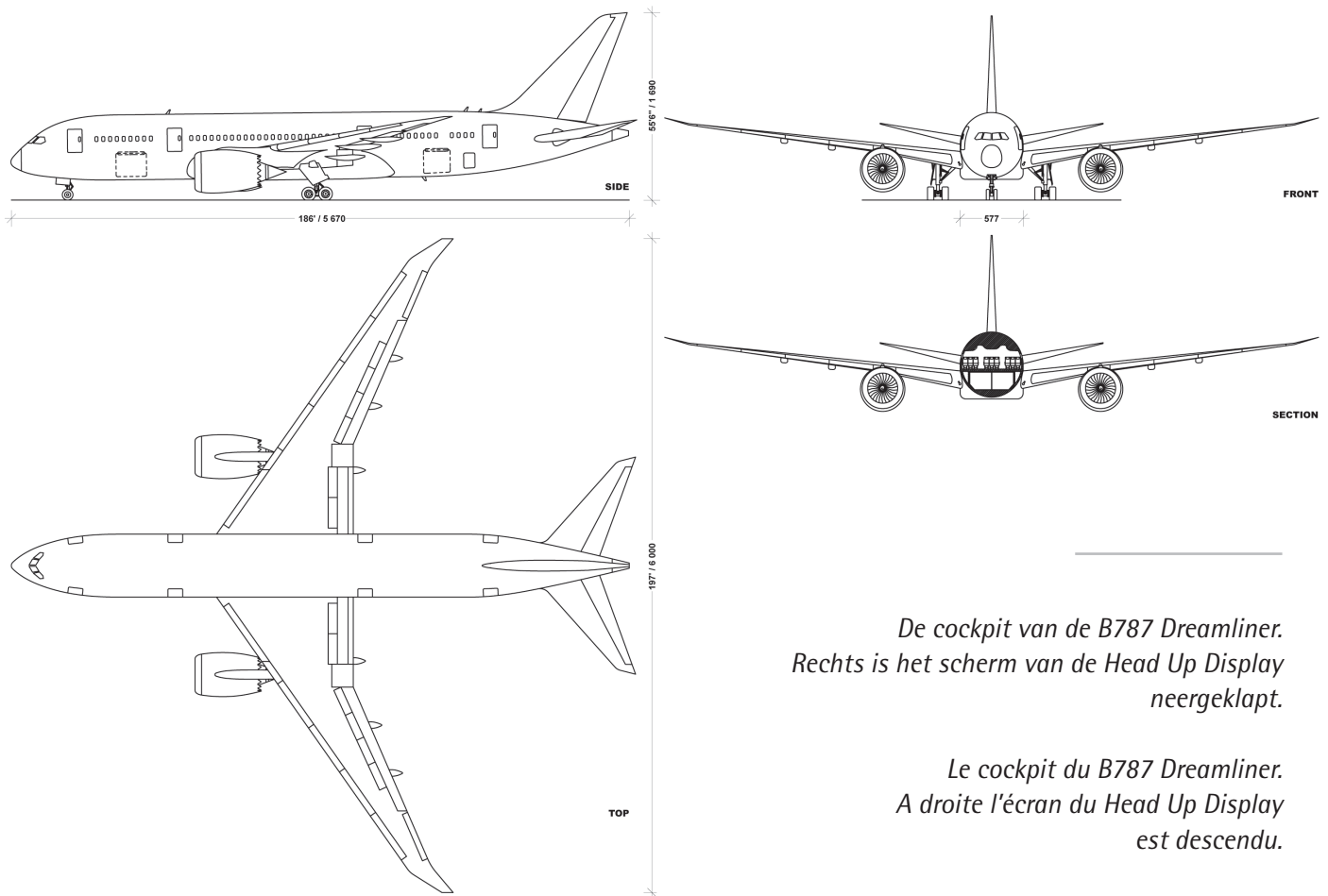


## Les systèmes électriques sont-ils la cause des problèmes constatés au début ?

Le premier problème identifié se situait effectivement au niveau des batteries, lequel a été relayé abondamment par la presse. Ce problème et quelques autres de moindre importance ont, entretemps, été résolus. Entre autres aussi parce que le logiciel est constamment amélioré. Il y a donc une grande différence entre l'appareil avec lequel j'ai volé la première fois voilà six mois : le logiciel est différent et les procédures sont tout autres. On dit communément qu'il faut deux ans pour éradiquer les « maladies de jeunesse » d'un nouveau

## Zijn al die elektrische systemen de oorzaak van de problemen die er in het begin waren?

Het meest bekende probleem was inderdaad dat van de batterijen omdat het zoveel aandacht kreeg in de pers. Dat probleem en vele andere minder bekende problemen zijn ondertussen opgelost. Ook al omdat de software voortdurend wordt bijgewerkt. Zo is er al een groot verschil met een toestel van 6 maanden geleden waar ik het eerst mee gevlogen heb, de software is anders, er zijn andere procedures. Men zegt dat het 2 jaar duurt voor alle kinderziekten van een nieuw type toestel opgelost zijn. De Dreamliner vliegt nu



type d'appareil. Le Dreamliner est à présent en service depuis deux ans et je ne puis que confirmer cet adage. Nous n'avons, de notre côté, pas encore enregistré le moindre problème.

## La consommation est-elle effectivement inférieure de 20% ?

C'est mieux, car elle est même inférieure à ce que le constructeur a promis. C'est la première fois au cours de ma carrière que j'observe une telle chose. Nous arrivons généralement à destination avec 3 à 4% de fuel en excédent de ce que nous avions calculé. L'explication réside évidemment dans les mo-

*De cockpit van de B787 Dreamliner.  
Rechts is het scherm van de Head Up Display  
neergeklapt.*

*Le cockpit du B787 Dreamliner.  
A droite l'écran du Head Up Display  
est descendu.*

2 jaar en ik kan dat alleen maar bevestigen. We hebben nog geen enkel probleem gehad.

## En is het verbruik inderdaad 20% lager?

Sterker, het is zelfs lager dan wat de fabrikant belooft. Het is de eerste keer in mijn carrière dat ik zoiets meemaak. We komen meestal op de bestemming aan met 3 tot 4% meer fuel dan we hebben ingecalculeerd. Dat komt natuurlijk door de efficiënte motoren maar ook door het lage gewicht van het toestel. Bijna alles is elektrisch, de hogere hydraulische druk

teurs moins gourmands mais aussi dans le poids plus faible de l'appareil. Pratiquement tout est électrique ; la pression hydraulique plus élevée permet des conduites plus minces et donc plus légères ; l'aérodynamisme est fabuleux. L'avion grimpe rapidement mais descend avec réticence. Nous devons déjà entamer la descente à 180 miles de la destination, alors que c'est 120 miles pour le 737. L'avion accélère en descente sous une pente de 3°, de sorte que Boeing a dû installer un système automatique pour générer de la traînée. Par ailleurs, l'aérodynamisme s'adapte continuellement aux circonstances de vol. Flaps et spoilers, en vol à l'altitude de croisière, descendent de quelques degrés pour assurer un profil

betekent ook dunnere en dus lichtere leidingen, de aerodynamica is fantastisch. Hij stijgt snel, maar komt heel moeilijk naar beneden. We moeten al op 180 mijl voor de bestemming beginnen te dalen, bij de 737 is dat op 120 mijl. Op de 3° glide slope versnelt hij, zodat Boeing een automatische 'drag device' heeft moeten installeren. En op elk moment wordt de aerodynamica aangepast aan de omstandigheden. Flaps en spoilers gaan ook op cruise hoogte enkele graden naar beneden met een optimaal vleugelprofiel als resultaat. Het toestel reageert ook onmiddellijk op turbulentie en is dan ook veel stabiel.



d'aile optimal. L'appareil réagit en outre immédiatement aux turbulences et bénéficie ainsi d'une meilleure stabilité.

#### Par conséquent, rien que des pilotes heureux ?

Absolument. En ce qui me concerne, l'effet était vraiment époustoufflant. Je n'ai vécu ce type de phénomène que deux fois. La première fois en tant que « novice » sur DC-10 et maintenant aux commandes du 787. C'est aussi, en ce qui nous concerne, le premier avion doté d'un affichage tête haute (Head Up Display ou HUD). Cela fait maintenant trois mois que je vole sur B-787 et je me demande comment il se

#### Niets dan tevreden piloten dus?

Absoluut. Voor mij was het in elk geval een echt wow-effect. Ik heb dat nog maar twee keer gehad. Een eerste keer toen ik als jonge snaak op de DC 10 kwam en nu hier op de 787. Voor ons is het ook het eerste vliegtuig met een Head Up Display (HUD). Ik heb daar nu 3 maanden mee gevlogen en ik vraag me nu al af hoe men ooit vliegtuigen heeft kunnen certificeren zonder HUD. We gebruiken het nu altijd, wat in eerste instantie niet de bedoeling was. We zijn dan ook super tevreden. Eerlijk gezegd had iedereen vragen in verband met de betrouwbaarheid, maar dat blijkt onterecht.

## — Welcome 787

fait qu'on ait pu certifier des avions sans HUD. Nous l'utilisons à présent continuellement, ce qui n'était pas l'intention initiale. Nous sommes donc super contents. Pour être franc, il s'avère que chacun se posait des questions en termes de fiabilité, mais manifestement à tort. Nous sommes à présent en service depuis une semaine (ndlr : cette interview a été effectuée le 16 décembre) et n'avons pas encore constaté le moindre pépin. Pour une grande part aussi parce que tout est suivi à distance par notre équipe technique ainsi que par Boeing.

### Et les passagers ?

Il serait prématuré d'en juger, mais je ne puis imaginer qu'ils ne soient pas satisfaits. Nous volons plus haut, du niveau de vol (FL) 410 jusqu'au 430, donc pratiquement toujours au-dessus des turbulences et des autres avions et nous arrivons donc plus vite à destination. La pression dans la cabine est plus faible et l'humidité de l'air est plus élevée, rendant la vie plus confortable à tout un chacun. Le fait est aussi que les hublots sont plus grands, ce qui permet à chaque passager d'apercevoir l'horizon et, enfin, un système d'éclairage spécial devrait réduire les effets du "jet lag". En un mot comme en cent, rien que des passagers satisfaits à bord d'un 787.

### Merci pour cet entretien.

*Jetairfly est la deuxième compagnie aérienne du pays. En haute saison, 23 appareils effectuent des vols principalement vers des destinations du pourtour méditerranéen, dans les îles Canaries, au Cap Vert et dans les Caraïbes. Jetairfly compte 180 pilotes. Le Dreamliner dessert majoritairement des destinations dans les Caraïbes.*

We vliegen nu al een week (nvdr. Dit interview vond plaats op 16 december) en we hebben nog niet het minste probleem gehad. Ook al omdat alles op afstand gevolgd wordt door ons technisch team en door Boeing.

### En de passagiers?

Het is nog te vroeg om daar over te oordelen, maar ik kan me niet voorstellen dat zij er anders over zouden denken. We vliegen hoger, op FL 410 tot 430, en dus bijna altijd boven de turbulentie en ook boven het andere verkeer zodat we sneller op onze bestemming zijn. De druk in de cabine is lager en de luchtvochtigheid is hoger wat het voor iedereen comfortabeler maakt. Daarnaast zijn de ramen groter zodat elke passagier de horizon kan zien. En tenslotte is er een speciaal verlichtingssysteem dat de effecten van de jet lag moet verminderen. Kortom, niets dan tevreden gezichten in de 787.

### Bedankt voor dit gesprek.

*Jetairfly is de tweede grootste luchtvaartmaatschappij van ons land. In het hoogseizoen verzekeren 23 toestellen vluchten voornamelijk naar bestemmingen rond de Middellandse Zee, de Canarische en Kaapverdische eilanden en de Caraïben. De luchtvaartmaatschappij heeft 180 piloten in dienst. De Dreamliner wordt vooral ingezet naar bestemmingen in de Caraïben.*

DREAMLINER



# BANQUET ANNUEL

# JAARLIJKSE BANKET

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier au banquet annuel de l'association le samedi 29 mars 2014 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen.

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un cash bar sera ouvert après le dîner.

Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de 60€ par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation au dos du feuillet-adresse.

**Paiement :** uniquement par virement au compte de l'association, IBAN : BE23 2100 6199 6691 - BIC : GEBABEBB

**Clôture des inscriptions :**  
jeudi 20 mars à 12.00 hr

Attention : Le nombre de participants est strictement limité à 170. Renvoyez votre formulaire de participation ET faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu !

## Accès :

**En voiture :** sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

**Bus De Lijn :** plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats'). Celle-ci se trouve à quelque 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur [www.delijn.be](http://www.delijn.be)

> A partir de la gare SNCB de Vilvoorde :

ligne 821 ETD 11h02 ou 11h32.

Durée du voyage env. 12 minutes (ETD = heure départ).

> A partir de la gare SNCB

Bruxelles-Nord : ligne 232 ETD

10h40 ou ligne 231 ETD 10h55

ou ligne 230 ETD 11h10.

Durée du voyage env. 40 minutes.

**Infos :** [www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be)

Un plan d'accès grande taille en couleur est disponible sur

[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoegen u uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zaterdag 29 maart 2014 in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen.

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. We gaan om 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een cash bar geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt € 60 per persoon. Het reservatieformulier vindt u op de keerzijde van het postblad van dit magazine.

**Betaling :** uitsluitend door overschrijving op de rekening van de vereniging, IBAN : BE23 2100 6199 6691 - BIC : GEBABEBB

**Afsluiten van de inschrijvingen :**  
donderdag 20 maart om 12.00 u

Opgelet: het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Stuur uw reservatieformulier terug EN voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoeheld te worden!

## Toegang:

**Met de auto :** op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's.

**Bus De Lijn :** er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van Grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking. Meer inlichtingen op [www.delijn.be](http://www.delijn.be)

> Van aan het NMBS-station

Vilvoorde: lijn 821 ETD 11u02

of 11u32. Reisduur ongeveer 12

minuten (ETD = vertrekkur).

> Van aan het NMBS-station

Brussel-Noord: lijn 232 ETD

10u40 of lijn 231 ETD 10u55 of

lijn 230 ETD 11u10.

Reisduur ongeveer 40 minuten.

**Info :** [www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be)

Een kleurenplan op grote schaal is beschikbaar

op [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)



# *Goodbye* **747**

*Marc Van de Velde  
Traduction: Walter Simonson  
Photo: Galloo*





Quelques jours après que le premier Boeing 787 a atterri sur le sol belge, quelques vieux Boeings sont arrivés à l'aérodrome d'Ostende pour y connaître une triste fin. Deux 747 ont été professionnellement et prestement démolis. Tous les matériaux ont été recyclés.

La démolition et le recyclage des Boeings ont été effectués par la firme Galloo de Menin, une des plus grandes entreprises de recyclage pour métaux ferreux et non-ferreux en Europe de l'Ouest. La société, qui est active en Belgique, en France et aux Pays-Bas, traite et recycle à peu près tout ce qui contient de la mitraille : trains, navires, usines, avions ... Ainsi c'est Galloo qui a détruit et recyclé le 747 de Kalitta Air qui lors de son décollage à Zaventem le 25 mai 2008 a crashé et s'est brisé en trois morceaux. Les deux 747 d'Ostende n'étaient pas au sol suite à un crash mais bien suite à la faillite en 2010 de la société de fret MK Airlines. Dans un premier temps, les avions ont été achetés par une firme britannique qui était seulement intéressée par les moteurs, les instruments et encore quelques autres éléments utilisables. Galloo acheta ensuite ce qui restait, à savoir des avions quasi vides.

Enkele dagen nadat de eerste Boeing 787 op Belgische bodem was geland, kwamen op het vliegveld van Oostende enkele oudere Boeings aan hun trieste einde. Twee 747's werden er vakkundig en snel afgebroken. Alle materialen werden gerecycleerd.

De afbraak en recyclage van de Boeings was het werk van de firma Galloo uit Menen, een van de grootste recyclagebedrijven voor ferro- en non-ferrometalen in West-Europa. Het bedrijf dat actief is in België, Frankrijk en Nederland verwerkt en recycleert ongeveer alles waar schroot in zit: treinen, zeeschepen, fabrieken, vliegtuigen... Zo werd ook de 747 van Kalitta Air die in op 25 mei 2008 tijdens het opstijgen in Zaventem crashte en in drieën brak, door Galloo verwijderd en gerecycleerd. De twee 747's in Oostende stonden in Oostende niet aan de grond ten gevolge van een crash, maar wel door het faillissement in 2010 van cargo maatschappij MK Airlines. In eerste instantie werden de vliegtuigen gekocht door een Brits bedrijf dat alleen geïnteresseerd was in de motoren, instrumenten en andere nog bruikbare onderdelen. Galloo kocht vervolgens wat nog overbleef, een zo goed als leeg vliegtuig.



# Goodbye 747



## Aluminium, fer, plastiques, bois ...

“Avant que nous puissions commencer avec la démolition, nous avons éliminé des avions toutes les substances toxiques telles que l’huile et les liquides de refroidissement ainsi que le kérosène” explique Jan Vandeputte, administrateur délégué de Galloo. “Ensuite, nous avons employé deux cisailles hydrauliques montées sur de lourdes grues qui ont découpé les avions en morceaux transportables. Ceux-ci ont alors été acheminés jusqu’à notre usine de concassage à Menin où ils ont été réduits en morceaux de la taille du poing qui puissent être utilisés comme matière première pour toutes sortes d’applications. L’aluminium, le fer et l’acier inoxydable va à des fonderies, les plastiques sont transformés en granules pour diverses applications, le caoutchouc des pneus est utilisé comme combustible de substitution dans l’industrie du ciment et le bois est destiné à la production d’électricité.»

## ... et uranium appauvri

Il y avait cependant encore d’autres substances dans les 747 et qui étaient moins innocentes. Dans de nombreux avions commerciaux de l’uranium appauvri est utilisé comme contrepoids dans la queue. C’était également le cas

## Aluminium, ijzer, plastics, hout ...

“Voor we konden beginnen met de sloop werden alle toxische stoffen zoals olie en koelvloeistoffen en ook de kerosine uit het vliegtuig verwijderd,” zegt Jan Vandeputte, gedelegeerd bestuurder van Galloo. “Daarna gebruikten we twee hydraulische scharen gemonteerd op zware kranen, die de vliegtuigen in transporteerbare stukken knipten. Deze werden dan naar onze breekinstallatie in Menen vervoerd waar ze worden gereduceerd tot vuistgrote stukken die als grondstof kunnen dienen voor allerlei toepassingen. Het aluminium, ijzer en de inox gaan naar smelterijen, de plastics worden omgevormd tot granulaten voor diverse toepassingen, het rubber van de banden wordt gebruikt als alternatieve brandstof in de cementindustrie en het hout is bestemd voor elektriciteitsproductie.”

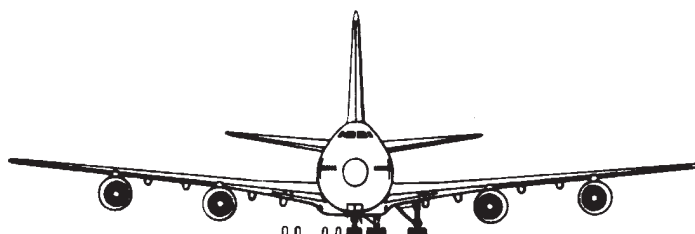
## ... en verarmd uranium

Er bleken echter nog stoffen in de 747 te zitten en die waren minder onschuldig. In vele commerciële vliegtuigen wordt verarmd uranium gebruikt als contragewicht in de staart. Dat was ook het geval in deze 747 ... en de firma Galloo was daarvan niet op de hoogte. Jan Vandeputte: “We koch-



dans ces 747... et l'entreprise Galloo n'était pas au courant. Jan Vandeputte : "Nous avons acheté les appareils avec la garantie que la phase préparatoire avait été effectuée correctement. En vertu du contrat, les appareils étaient libres de matières radioactives, huile et kérosène. Mais lorsque un de nos camions avec les débris du Boeing est arrivé à notre site de Menin, un appareil de mesure a relevé de la radioactivité. Nous avons alors initié immédiatement les procédures nécessaires et le matériel a été ramené à Ostende, sous la supervision de l'AFCN (ndlr Agence Fédérale de Contrôle Nucléaire. À aucun moment il n'y a eu une mise en danger pour les travailleurs ou les riverains." Toute la démolition et le traitement des avions a duré environ deux semaines. Pour information, la construction d'un nouveau 747 dure 3 à 4 mois (selon Wikipedia).

ten de toestellen met de garantie dat de voorbereidende fase correct was uitgevoerd. Volgens het contract waren de toestellen vrij van radioactief materiaal, olie en kerosine. Maar toen een van onze vrachtwagens met schroot van de Boeing arriveerde in onze vestiging in Menen, gaf een meettoestel een waarschuwing voor radioactiviteit. We hebben toen onmiddellijk de noodzakelijke procedures opgestart en het materiaal werd terug naar Oostende gebracht, onder toezicht van het FANC (nvdr. Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle). Op geen enkel ogenblik is er gevaar geweest voor de werknemers of omwonenden." De hele afbraak en verwerking van de vliegtuigen heeft ongeveer 2 weken geduurd. Ter informatie, de bouw van een nieuwe 747 duurt 3-4 maanden (volgens Wikipedia).





Photo, coll. André Bar

---

**Brullez, Louis, Félix, Marie, aumônier et officier aviateur, né à Bruxelles le 31 juillet 1910, décédé à Uccle (Bruxelles) le 25 mars 2000. Louis Brullez est le fils de René Brullez et de Marie Van Gorp.**

Avec ses parents, il quitte la Belgique pour l'Angleterre quelques mois avant la Grande Guerre. Bien qu'il n'ait que 9 ans, le gamin Brullez rentre en Belgique en 1919, avec déjà une bonne connaissance de la langue anglaise. Cela lui servira tout au long de sa carrière.

Après des études à l'Institut St-Louis à Bruxelles, Louis Brullez effectue son service militaire au 1<sup>er</sup> Régiment de Grenadiers du 29 août 1930 au 29 avril 1931. Il est nommé caporal au moment de sa mise en congé et sergent dans le cadre de réserve, le 1<sup>er</sup> novembre de la même année. Il effectue différents rappels au cours des années qui suivent.

**Brullez, Louis, Félix, Marie, aalmoezenier en officier-vlieger, geboren te Brussel op 31 juli 1910, overleden te Ukkel (Brussel) op 25 maart 2000. Louis Brullez is de zoon van René Brullez en van Marie Van Gorp.**

Enkele maanden voor het uitbreken van de Grote Oorlog verlaat hij België om zich samen met zijn ouders naar Engeland te begeven. De jonge Brullez keert in 1919 terug naar België en alhoewel hij slechts 9 jaar oud is, beschikt hij reeds over een goede kennis van de Engelse taal. Deze zal hem de ganse duur van zijn loopbaan goed van pas komen.

Na zijn studies aan het Sint-Lodewijk Instituut te Brussel, vervult Louis Brullez van 29 augustus 1930 tot 29 april 1931 zijn militaire dienst bij het 1<sup>ste</sup> Regiment van de Grenadiers. Op het ogenblik van afzwaaien wordt hij korporaal benoemd en op 1 november van hetzelfde jaar, sergeant in het reservekader. In de loop van de daaropvolgende jaren doet hij verschillende oproepingen.

# Louis Brullez

## Le prêtre « évadé de guerre »

Au cours de cette période, Louis Brullez décide de consacrer sa vie au sacerdoce et entre au séminaire Auxiliaire des Missions à Louvain en 1934. Il est ordonné prêtre le 26 novembre 1939. Son grand rêve est de partir comme missionnaire en Chine. Ses supérieurs lui ont déjà communiqué leur décision de l'envoyer à Hai-Man dans le Kiang-Sou. Au moment de l'invasion allemande, le sergent Brullez est rappelé sous les armes. Il passe la campagne des 18 jours dans l'unité du 4<sup>e</sup> Corps d'Intendance. Quelques jours après la capitulation, le 3 juin 1940, il est placé en congé illimité. Le jeune prêtre doit se rendre à l'évidence, il n'est plus question de se rendre en Chine. Après avoir été vicaire provisoire à Koekelberg, curé provisoire à Genappe et chapelain à Bois Saint Jean (La Roche-en-Ardenne), il est désigné comme aumônier adjoint à l'hôpital Saint-Pierre à Bruxelles.

De par sa fonction, il entre rapidement en contact avec des personnes qui se préoccupent, aux risques et périls de leur vie, de venir en aide à des aviateurs abattus. Il se chargera de trouver des adresses de personnes de confiance qui sont prêtes à héberger les équipages traqués avant que ceux-ci ne prennent la route pour l'Angleterre via la France et l'Espagne.

Il fait ainsi la connaissance du docteur Dumon, chirurgien à l'hôpital Saint-Pierre. Celui-ci a accepté de cacher chez lui deux pilotes britanniques et Louis Brullez leur rend régulièrement visite. Trois jours après le départ des pilotes, les Allemands font irruption dans la demeure du docteur. Heureusement, celui-ci n'est pas à la maison. Conscient des risques qu'il court, le docteur Dumon décide de quitter le pays.

## Priester-vluchteling

In die periode beslist Louis Brullez priester te worden. In 1934 treedt hij binnen in het seminarie van de Hulpmissies te Leuven. Hij wordt priester gewijd op 26 november 1939. Zijn grote droom is als missionaris naar China te gaan. Zijn oversten hebben hem al hun beslissing meegedeeld om hem naar Hai-Man, in de Kiang-Sou te zenden, maar de oorlog begint en sergeant Brullez wordt onder de wapens geroepen. Hij maakt de 18-daagse veldtocht mee met een eenheid van het 4<sup>de</sup> Intendanceskorps. Enkele dagen na de capitulatie wordt hij op 3 juni 1940 met onbepaald verlof gestuurd. De jonge priester moet nu de werkelijkheid onder ogen zien en vaststellen dat er geen kans meer bestaat zich naar China te begeven. Nadat hij benoemd werd als tijdelijke kapelaan in Koekelberg, voorlopige pastoor in Genappe en kapelaan in Bois-Saint-Jean (La Roche-en-Ardenne) wordt hij aangesteld als adjunct-aalmoezenier van het hospitaal Sint-Pieter te Brussel.

Door zijn functie komt hij snel in contact met de mensen die zich inzetten, op gevaar van hun eigen leven, om neergeschoten piloten ter hulp te komen. Hij neemt de taak op zich betrouwbare personen te zoeken die bereid zijn vluchtende bemanningen te huisvesten voor ze terugkeren naar Engeland via Frankrijk en Spanje.

Zo maakt hij kennis met Dokter Dumon, chirurg in het Sint-Pieters hospitaal. Deze heeft toegezegd om twee Britse piloten bij hem thuis te verbergen en Louis Brullez brengt hen regelmatig een bezoek. Drie dagen na het vertrek van de piloten doen de Duitsers een inval bij de dokter thuis. Gelukkig is hij niet aanwezig. Dokter Dumon is zich bewust

Quant à Louis Brullez, devenu suspect, il est arrêté et longuement interrogé au centre de la Gestapo, Avenue Louise. Relâché faute de preuves, il réalise qu'il est temps pour lui aussi de quitter le pays. Il essaye de convaincre l'aumônier principal Van Hove de l'accompagner. Celui-ci a également aidé les aviateurs alliés et en plus il soutient la presse clandestine. L'aumônier Van Hove refuse et quinze jours plus tard, il est arrêté. Il décèdera dans un camp de concentration en Allemagne.

Le 23 mars 1942, Louis Brullez quitte la Belgique accompagné du docteur Marteau, le chef du Parti communiste en Belgique. Débute ainsi un périple de dix mois. Munis de faux passeports, ils parviennent à rejoindre la France libre. À Bourges, ils prennent le train pour Lyon. Quelle n'est pas leur surprise lorsqu'ils retrouvent le Docteur Dumon de l'hôpital Saint-Pierre à l'un des points de rendez-vous. À trois, ils poursuivent leur route vers l'Espagne via Carcassonne et Perpignan. Arrivés au pied des Pyrénées, ils sont rejoints par un libraire du Zoute et un petit jeune de 17 ans. C'est donc à cinq qu'ils traversent la montagne au cours d'une randonnée épique de quatre jours. Ils n'ont rien à manger et se désaltèrent avec l'eau des ruisseaux. Avec ses 104 kg, le docteur Marteau a beaucoup de mal à suivre le groupe. Passés la frontière, ils retrouvent des guides espagnols qui les mènent à Figueras.

Comme tant d'autres avant eux, au moment de repartir, ils sont interpellés par la « Guardia civil ». Leurs guides sont armés et ripostent. S'ensuit un échange de coups de feu. Les guides parviennent à s'enfuir après avoir blessé un des policiers. Cet incident leur vaudra à tous les cinq, une peine de prison de cinq mois dans les geôles de Figueras, où ils sont livrés à un régime d'enfer : douze hommes par cellule et le béton du revêtement comme lit !

Après un passage dans les prisons de Barcelone et de Saragosse, Louis Brullez arrive au tristement célèbre camp de Miranda del Ebro. Il perd à ce moment la trace du docteur Dumon. Celui-ci parviendra à rejoindre l'Angleterre et à revenir en Belgique où il sera actif avec sa fille Andrée au sein du fameux réseau d'évasion des pilotes alliés, "Comète".

Avec l'aide de l'Ambassade britannique, Louis Brullez est libéré le 6 avril 1942, enfin il dort dans un lit après huit mois de galère. Après quelques jours de récupération à Madrid, il rejoint Gibraltar et y embarque sur un navire faisant partie d'un convoi de 40 bateaux. L'un d'eux sera torpillé sur la route de l'Écosse. C'est en train que Louis Brullez arrive à Londres, à la Patriotic School, point d'entrée obligé pour tout évadé, où il est cuisiné par l'Intelligence Service, les services de renseignements et de contre-espionnage britanniques.

Louis Brullez souhaite tout naturellement devenir l'aumônier des pilotes belges. Toutefois, il ne trouve personne qui soit en mesure de le renseigner sur la procédure à suivre. Après quinze jours d'infructueuses recherches, il décide d'introduire sa candidature comme élève pilote. Mais pour ce faire, comme il a déjà 32 ans, il est obligé de se rajeunir de quelques années... Petit mensonge pour la bonne cause !

van het risico dat hij loopt en besluit het land te verlaten. Maar Louis Brullez is ook verdacht. Hij wordt aangehouden en lange tijd ondervraagd in het hoofdkwartier van de Gestapo aan de Louizalaan. Wegens gebrek aan bewijzen wordt hij weer vrijgelaten, maar beseft wel dat het tijd wordt om het land te verlaten. Hij tracht hoofdaalmoezener Van Hove te overtuigen hem te vergezellen. Ook hij heeft immers geallieerde vliegeniers geholpen en steunt bovendien nog de clandestiene pers. Aalmoezener Van Hove weigert en vijftien dagen later wordt hij aangehouden. Hij zal later overlijden in een Duits concentratiekamp.

Op 23 maart 1942 verlaat Louis Brullez België in gezelschap van dokter Marteau, hoofd van de Belgische communistische partij. Zo begint een reis die tien maanden zal duren. Met valse identiteitskaarten slagen ze erin het Vrije Frankrijk te bereiken. In Bourges nemen ze de trein voor Lyon. Hoe groot is hun verbazing wanneer ze Dokter Dumon van het Sint-Pietershospitaal ontmoeten op één van de plaatsen van samenkomst. Met hun drieën zetten ze hun weg verder naar Spanje, via Carcassonne en Perpignan. Wanneer ze aan de voet van de Pyreneeën aankomen, voegen een boekhandelaar uit De Zoute en een jongeman van 17 jaar zich bij hen. Met hun vijven steken ze de bergen over. Het wordt een lange, vermoeiende tocht van vier dagen.

Ze hebben niets te eten en drinken rivierwater. Met zijn 104 kg heeft dokter Marteau heel wat moeite de groep te volgen. Iets voorbij de grens, worden ze opgewacht door Spaanse gidsen die hen naar Figueras zullen leiden.

Op het ogenblik dat ze vertrekken worden ze, zoals velen voor hen, aangehouden door de 'Guardia civil'. Hun gidsen zijn bewapend en beginnen een vuurgevecht. De gidsen slagen er in te vluchten nadat zij één van de politiemannen hebben verwond. Dat incident kost de vijf vluchtelingen een gevangenisstraf van vijf maanden in de kerkers van Figueras, waar ze worden onderworpen aan een ijzeren regime: met twaalf man in één cel en met een betonnen vloer als bed !

Na een verblijf in de gevangnissen van Barcelona en Saragossa, komt Louis Brullez aan in het beruchte kamp van Miranda del Ebro. Op dat ogenblik verliest hij het spoor van dokter Dumon. Deze zal er in slagen Engeland te bereiken en terug te keren naar België om er samen met zijn dochter Andrée actief te zijn in het beroemde ontnappingsnet voor geallieerde piloten "Comète".

Met de hulp van de Britse Ambassade wordt Louis Brullez op 6 april 1942 bevrijd en slaapt hij na acht maanden nog eens in een gewoon bed. Nadat hij enkele dagen in Madrid op krachten is gekomen, begeeft hij zich naar Gibraltar en gaat hij aan boord van een schip dat deel uitmaakt van een konvooi van 40 schepen. Eén onder hen zal op weg naar Schotland worden getorpedeerd. Per trein komt Louis Brullez tenslotte aan in Londen in de Patriotic School, het verplichte meldingspunt voor elke ontsnapte. Daar wordt hij op de rooster gelegd door de Intelligence Service, de inlichtingsdiensten en de Britse contraspionage.

## Le prêtre-pilote

Brullez réussit les épreuves de sélection et est envoyé avec la 94e promotion d'élèves pilotes, à Moose Jaw au Canada. Il suit avec assiduité son entraînement d'aviateur et est breveté pilote fin 1943. Il est nommé « Sergeant Pilot » dans le cadre de la RAF (Royal Air Force), le 25 février 1944. Il revient en Angleterre avec de belles ailes de la RAF, non sans s'être fait remarquer lors d'un office religieux à New York. En effet, sur la route du retour du Canada, le jour de la St-Patrick, Louis Brullez a accepté, de concélébrer la messe en uniforme dans une des cathédrales de New York, avec sur sa manche un bandeau tricolore. Cela ne passe pas inaperçu et le lendemain, Louis Brullez se retrouve en première page du New York Herald : « Un prêtre belge dit la messe en uniforme avant d'aller combattre au front ». En Angleterre les réactions sont violentes : « We don't want a priest to be a killer », ce qui amène le responsable belge de l'Aviation Militaire, le Colonel Wouters, à suggérer que Louis Brullez reste au Canada pour y devenir instructeur. Son supérieur ecclésiastique, le Squadron Leader Boone, aumônier et officier de « welfare » à la 350 (Belgian) Squadron, à qui Brullez s'est adressé pour lui demander conseil, a tout simplement répondu qu'« en restant au Canada, il pourrait faire énormément de bien aux jeunes élèves pilotes et que du reste, à l'armée, il avait un rôle de prêtre et non de combattant à remplir », faisant ainsi référence à la convention entre le gouvernement et l'épiscopat belge.

Louis Brullez n'a manifestement pas tenu compte de ces recommandations et oblige les autorités responsables de son affectation à trouver une solution originale à son cas. Un compromis est trouvé : Louis Brullez ne pourra pas participer à des opérations offensives, mais il peut, s'il le souhaite, devenir pilote au « Coastal Command » dans le cadre de missions de sauvetage en mer (« Air Sea Rescue »).

Louis Brullez wenst natuurlijk aalmoezenier van de Belgische piloten te worden. Hij vindt echter niemand die hem kan inlichten welke procedure hij hiervoor moet volgen. Na vijftien dagen nutteloos zoeken, beslist hij zijn kandidatuur in te dienen als leerling-piloot. Maar om dat mogelijk te maken, hij is 32 jaar en dus te oud, moet hij zich enkele jaren verjongen, een kleine leugen voor de goede zaak.

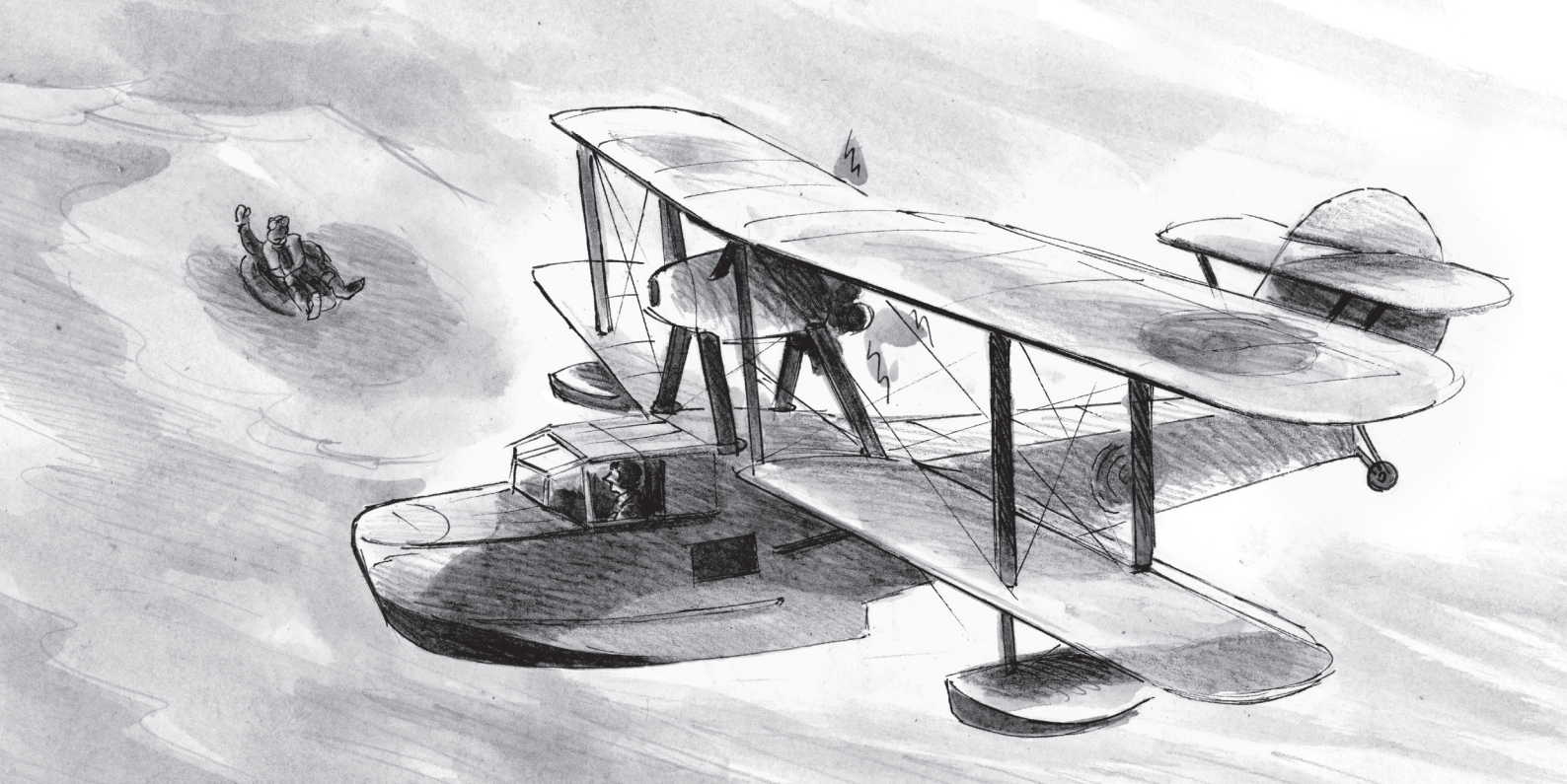
## Priester-piloot

Brullez slaagt in de selectieproeven en wordt samen met de 94ste promotie leerling-piloten naar Moose Jaw in Canada gestuurd. Met volle ijver volgt hij zijn opleiding als piloot en eind 1943 krijgt hij zijn brevet. Binnen de RAF (Royal Air Force) wordt hij op 25 februari 1944 tot 'Sergeant Pilot' benoemd. Met de prachtige vleugels van de RAF op de borst keert hij terug naar Engeland, niet zonder zich te doen opmerken tijdens een religieuze dienst in New-York. Op de terugweg van Canada heeft Louis Brullez aanvaard om op Sint-Patrick's Day de mis op te dragen, in uniform met een driekleurige band op zijn mouw gespeld, in een van de kathedralen van New-York. Dit gebeurt niet onopgemerkt en 's anderendaags staat Louis Brullez op de eerste pagina van de New York Herald : « Een Belgisch priester draagt in uniform de mis op vooraleer hij naar het front gaat vechten ». In Engeland leidt dit tot hevige reacties: « We don't want a priest to be a killer », wat Kolonel Wouters, verantwoordelijk voor de Belgische Militaire Luchtvaart, doet suggereren Louis Brullez als vlieg-instructeur in Canada te laten. Zijn kerkelijke verantwoordelijke, Squadron Leader Boone, aalmoezenier en officier van de 'welfare' bij het 350ste (Belgisch) Squadron, wordt door Brullez om raad gevraagd. Zijn antwoord is eenvoudig: « Door in Canada te blijven, kan hij veel goeds doen voor de jonge leerling-piloten en voor de rest een priesterrol vervullen, en niet deze van een



*Supermarine WALRUS  
des Airs Sea Rescue.  
Photo AELR,  
via André Bar*

*Supermarine WALRUS  
van de Air Sea Rescue.  
Foto AELR,  
via André Bar*



Affecté à la 278<sup>e</sup> escadrille, Louis Brullez devient pilote de Walrus, un avion amphibie dont la mission consiste à venir en aide aux appareils tombés en mer ou aux équipages ayant dû sauter en parachute dans la Manche. Basée sur Thorney Island au sud de l'Angleterre, l'escadrille opère la plupart du temps en collaboration avec un sous-marin. Lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas d'amerrir, c'est à celui-ci que revient la tâche de récupérer les naufragés.

L'avion Walrus vole à très basse vitesse et basse altitude et est en principe une proie facile pour les avions ennemis. Heureusement, l'équipage de Louis Brullez ne sera à aucun moment dérangé dans ses opérations de sauvetage. Une petite frayeur cependant, lorsqu'un Mustang américain les confond avec un avion allemand, et quelques combats aériens au-dessus de leur tête, lorsque des chasseurs allemands veulent protéger l'un des leurs. Quand l'équipage du Walrus détecte un signal de détresse, – depuis 1944, les pilotes alliés disposent d'une balise radio pour faciliter leur repérage – l'opération de quadrillage commence au-dessus de la position présumée du naufragé.

En hiver, les chances de survie d'un équipage tombé à l'eau sont extrêmement minces. Après quelques minutes, c'est la noyade. En été, les naufragés peuvent survivre pendant quelques heures.

À part un atterrissage mouvementé à la suite du bris d'une des roues, Louis Brullez n'a pas eu de véritable pépin au cours des nombreuses missions de sauvetage effectuées au sein de la 278<sup>e</sup> escadrille. Au cours des cinq années de guerre, son unité parviendra à repêcher près de 7.000 membres d'équipage, tant amis qu'ennemis. Tous n'étaient malheureusement plus en vie. Lorsqu'il était interrogé à propos du nombre de naufragés allemands qu'il avait pu récupérer au cours de ces missions, le Padre était assez évasif. Un fait est certain, le Padre Brullez est sans aucun doute le seul pilote belge à avoir fait des prisonniers allemands ! Nommé Premier Sergent Aviateur, le 17 mars 1945, il

strijder in het leger". Hij verwijst daarmee naar de overeenkomst tussen de regering en het Belgisch episcopaat.

Louis Brullez heeft klaarblijkelijk geen rekening gehouden met deze aanbevelingen en verplicht de voor zijn aanstelling verantwoordelijke autoriteiten een originele oplossing voor zijn geval te vinden. Er wordt een compromis gevonden: Louis Brullez zal niet aan offensieve operaties mogen deelnemen, doch hij mag, als hij dat wenst, piloot worden bij 'Coastal Command' en daar reddingsvluchten uitvoeren op zee (Air Sea Rescue).

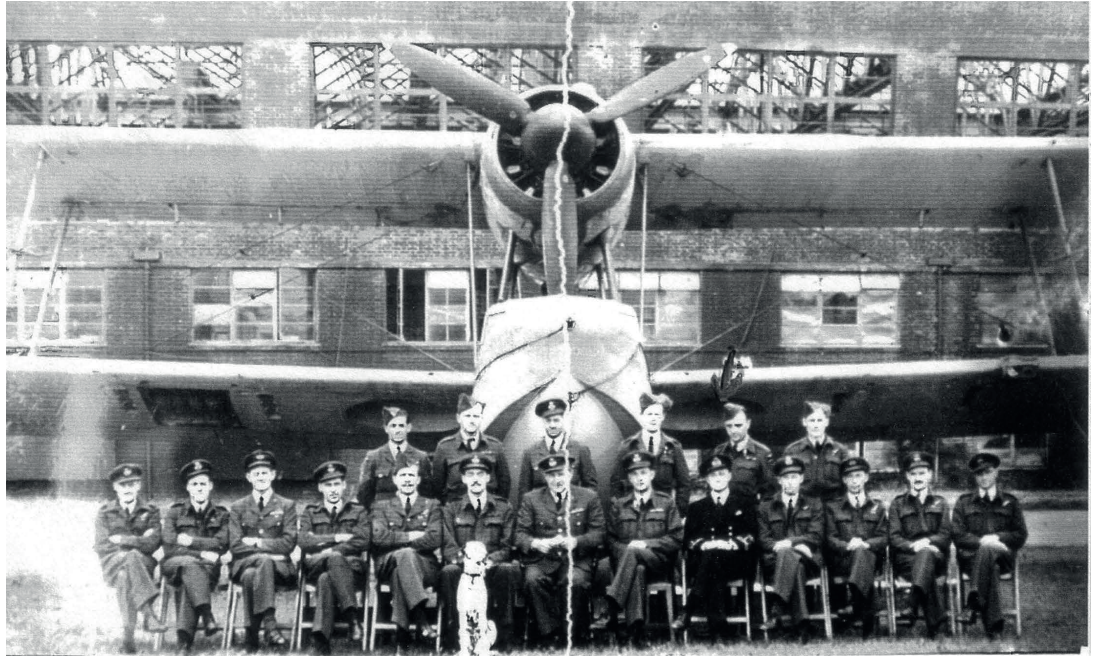
Louis Brullez wordt ingedeeld bij de 278<sup>ste</sup> smaldeel en wordt piloot op Walrus, een amfibievliegtuig dat als opdracht heeft toestellen ter hulp te komen die in zee zijn gestort en aan de bemanningen die per valscherp in het Kanaal zijn terechtgekomen. De basis bevindt zich in Thorney Island, in het zuiden van Engeland en het smaldeel opereert meestal in samenwerking met een onderzeeër. Wanneer de weersomstandigheden het vliegen onmogelijk maken, is het aan deze laatste om de drenkelingen te redden.

De Walrus vliegt met zeer lage snelheid en op lage hoogte en is hierdoor in principe een gemakkelijke prooi voor vijandelijke vliegtuigen. Gelukkig zal de bemanning van Louis Brullez op geen enkel moment in zijn reddingsoperaties worden gestoord. Toch is het even schrikken wanneer een Amerikaanse Mustang hen voor een Duits vliegtuig houdt en tijdens enkele luchtgevechten boven hun hoofd wanneer Duitse jagers één van de hunnen willen beschermen. Wanneer de bemanning van de Walrus een noodsignaal ontvangt – sinds 1944 beschikken de geallieerde piloten over een radiobaken om hun positiebepaling te vergemakkelijken – begint de reddingsoperatie boven de vermoedelijke positie van de drenkeling.

Tijdens de winterperiode worden de overlevingskansen van een in het water neergekomen bemanning tot een strikt minimum herleid. Na slechts enkele minuten volgt reeds de verdrinkingsdood. In de zomer kunnen de drenkelingen gedurende enkele uren overleven.



278 Squadron  
Air Sea Rescue.  
Photo AELR,  
via André Bar



est commissionné au grade de Lieutenant Auxiliaire à la date du 26 juin 1946. Il passe dans le cadre actif, catégorie du Personnel Navigant, le 18 août 1947. À la date du 26 mars 1949, il est nommé Capitaine Aviateur.

La première affectation de temps de paix du Padre sera l'École de Pilotage Élémentaire (EPE) à Schaffen. Il continue à effectuer régulièrement ses prestations aéronautiques. Il participe entre autres au convoyage des avions d'écolage anglais Tiger Moth vers Schaffen et Gossoncourt. De 1947 à 1950, il passe pour la première fois dans une unité non volante et devient aumônier au centre d'instruction à Saint-Nicolas-Waes.

### L'Aumônier

Nommé Aumônier de 1<sup>re</sup> classe du Culte Catholique, Louis Brullez quitte son emploi d'aviateur à la date du 31 janvier 1950. Ses supérieurs ecclésiastiques le désignent tout naturellement pour exercer sa fonction d'aumônier auprès de la Force Aérienne.

C'est ce même mois de janvier que le Ministre de la Défense décide de lui octroyer la « Croix de Guerre 1940 avec Lion en Bronze ». La citation mentionne : « Pour le courage dont il a fait preuve au cours des opérations de son unité, après avoir rejoint les Forces Belges en Grande-Bretagne, en bravant de multiples dangers ».

Muté au 15<sup>e</sup> Wing, le Padre devient aumônier des bases de Melsbroek et d'Evere. Il a l'occasion « de garder la main » en continuant à voler sur les différents types d'avions de cette unité de transport. C'est en effet par autorisation spéciale du Ministre de la Défense, que le Padre Brullez réintègre le Personnel Navigant de la Force Aérienne, à partir du 1<sup>er</sup> mars 1952.

Il exerce son ministère de prêtre, au sein de ces deux grandes paroisses militaires que sont Melsbroek et Evere, avec doigté et à l'appréciation de ses ouailles et de ses supérieurs.

Début 1960, Louis Brullez quitte la Belgique pour le Congo.

Op één bewogen landing na, door een wielbreuk, heeft Louis Brullez geen echte problemen gekend tijdens de talrijke reddingsopdrachten uitgevoerd in de schoot van de 278<sup>ste</sup> smaldeel. In de loop van de vijf jaar oorlog zal zijn eenheid er in slagen ongeveer 7000 zowel bevriende als vijandelijke bemanningsleden uit het water te halen. Spijtig genoeg waren niet allen meer in leven. De Padre antwoordde betrekkelijk vaag wanneer hem werd gevraagd wat het aantal Duitse drenkelingen was die hij tijdens deze zendingen heeft gered. Eén feit is zeker, Padre Brullez is zonder de minste twijfel de enige Belgische piloot die Duitsers heeft gevangen genomen! Op 17 maart 1945 werd hij bevorderd tot sergeant-vlieger en op datum van 26 juni 1946 werd hij bevorderd tot de graad van luitenant in de reserve. Op 18 augustus 1947 gaat hij over naar het actief kader bij de sectie Varend Personeel. En op datum van 26 maart 1949 wordt hij kapitein-vlieger benoemd.

Zijn eerste aanstelling in vreedstijd is de Elementaire Vliegschool (EVS) in Schaffen. Hij blijft regelmatig vliegen. Hij neemt onder andere deel aan de begeleiding van de Engelse Tiger Moth opleidingsvliegtuigen naar Schaffen en Goetsenhoven. Van 1947 tot 1950 gaat hij voor de eerste maal naar een niet-vliegende eenheid en wordt aalmoezenier van het opleidingscentrum in Sint-Niklaas.

### Aalmoezenier

Bij zijn benoeming op 31 januari 1950 als Aalmoezenier 1ste Klas van de Katholieke Godsdienst, is Louis Brullez niet langer actief als piloot. Zijn geestelijke oversten stellen hem aan als aalmoezenier bij de Luchtmacht.

Het is tijdens dezelfde maand januari dat de Minister van Landsverdediging beslist hem het 'Oorlogskruis 1940 met Bronzen Leeuw' toe te kennen. Het citaat vermeldt: "Voor de moed waarvan hij heeft blijk gegeven in de loop van de opdrachten van zijn eenheid, nadat hij zich bij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië had gevoegd, en waarbij

Il est prévu qu'il y reste trois ans comme aumônier attaché à la base de Kamina où se déroule sur Harvard, l'entraînement avancé des pilotes de la Force Aérienne. Malheureusement, les événements en décident autrement, une fois de plus.

Après une année, il est obligé de quitter le Congo et la base de Kamina, non sans avoir effectué une dernière mission en Harvard, vol « opérationnel » que le Padre a eu l'occasion de décrire de la façon suivante : « Lors des émeutes de la Force Publique à Léopoldville, la direction coloniale demande au responsable du détachement aérien de survoler la ville afin de simuler une présence militaire belge dans les airs. Les instructeurs de l'EPA (École de Pilotage Avancé) avaient déjà quitté Kamina et j'étais donc le seul aviateur encore présent sur la base. Je suis donc grimpé dans un Harvard et j'ai



survolé la ville à plusieurs reprises. Je pense que cela a fait énormément plaisir à nos gars de savoir que leur Padre ne les abandonnait pas ».

Après cette année passée en Afrique, ses supérieurs le désignent pour assurer l'Aumônerie à la base de Solenzara en Corse. Les unités de chasse belges et françaises y passent plusieurs mois par an pour y effectuer des campagnes de tir. En février 1962, Louis Brullez est rappelé en Belgique pour y devenir Aumônier Principal de la Force Aérienne, fonction qu'il assumera jusqu'à la fin de sa carrière, le 31 juillet 1975. Il continuera à entretenir son aptitude en vol jusqu'à l'âge de 60 ans, ses derniers vols s'effectuant sur le C-119 Boxcar, appareil qu'il aimait beaucoup piloter.

Pour cet ancien pilote de la RAF, le moment est venu de se retirer dans son appartement de la rue des Égyptiens à Ixelles, non sans continuer à rendre de nombreux services, comme par exemple aux sœurs de Sainte-Élisabeth dont il était le fidèle serviteur depuis plus de 40 ans. Il aura souvent l'occasion de revoir le film de sa vie, d'une carrière hors du commun, pour ne pas dire unique au monde, celle d'un prêtre qui décide, malgré les recommandations de ses supérieurs, d'aller combattre l'occupant. Donnons-lui une dernière fois la parole : « Et pourquoi pas ? Certains m'ont reproché

hij verschillende gevaarlijke situaties heeft getrotseerd”.

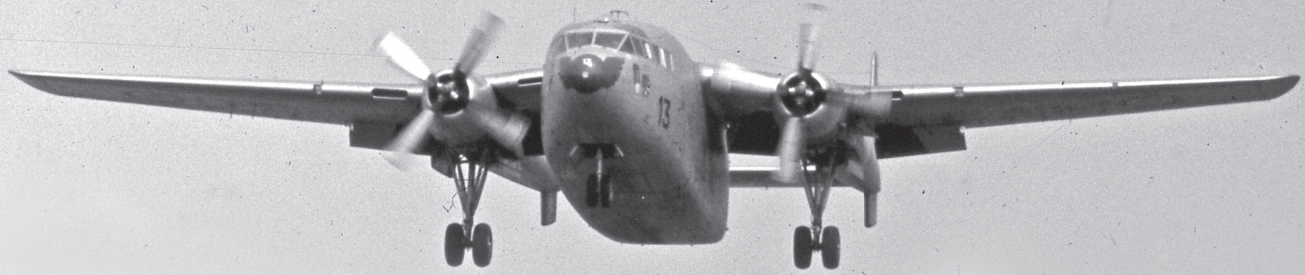
Wanneer hij wordt overgeplaatst naar de 15de Wing, wordt de Padre aalmoezenier van de basissen Melsbroek en Evere, een functie die hij met veel tact en waardering van zijn kudde en oversten uitoefent. Hij kan er ook blijven vliegen op de verschillende types van deze transporteenheid. Het is inderdaad dankzij een speciale toelating van het Ministerie van Landsverdediging dat Padre Brullez vanaf de 1ste maart 1952 weer bij het Varend Personeel wordt ingedeeld.

Begin 1960 verlaat Louis Brullez België en vertrekt naar Kongo. Het is de bedoeling dat hij drie jaar als aalmoezenier op de basis Kamina zal verblijven, waar de leerling-piloten van de Luchtmacht hun gevorderde opleiding op Harvard krijgen. Eens te meer zullen de gebeurtenissen er anders over beslissen. Na één jaar wordt hij verplicht Congo en de basis Kamina te verlaten doch echter niet zonder een laatste opdracht met Harvard te hebben uitgevoerd. Deze 'operationele' vlucht wordt door de Padre als volgt beschreven: “Tijdens de muiterijen van de Force Publique te Leopoldstad vraagt de koloniale leiding aan de verantwoordelijke van het luchtmachtdetachement de stad te overvliegen om zo de schijn te geven van een Belgische militaire aanwezigheid in de lucht. De instructeurs van de Gevorderde Vliëgschool (GVS) hadden Kamina reeds verlaten en ik was dus de enige piloot die nog op de basis aanwezig was. Ik ben dan ook in een Harvard geklommen en ik heb verschillende malen de stad overvlogen. Ik denk dat dit onze mannen veel plezier gedaan zal hebben, te weten dat hun Padre hen niet verliet”. Nadat hij dat jaar in Afrika heeft doorgebracht, wijzen zijn oversten hem aan als Aalmoezenier op de basis Solenzara op Corsica. Eenheden van de Belgische en Franse jacht verblijven er verschillende maanden per jaar om er schietoefeningen te houden.

In februari 1962 wordt Louis Brullez terug naar België geroepen om er Hoofdaalmoezenier van de Luchtmacht te worden benoemd. Deze functie zal hij vervullen tot op 31 juli 1975, het einde van zijn loopbaan. Hij zal zijn kennis van piloot verder blijven onderhouden tot de leeftijd van 60 jaar. Zijn laatste vluchten doet hij op C-119 Flying-Boxcar, een toestel waarmee hij graag vloog.

Voor deze oud-piloot van de RAF is het ogenblik aangebrouwen zich terug te trekken in zijn appartement aan de Egyptenarenstraat in Elsene, doch niet zonder talrijke diensten te bewijzen, zoals bijvoorbeeld bij de Zusters van Sint-Elisabeth, waarvoor hij al meer dan 40 jaar een trouwe dienaar was. Hij zal nog dikwijls de gelegenheid hebben de film over zijn leven te herbekijken, een loopbaan buiten het gewone, om niet te zeggen uniek in wereld: deze van een priester die beslist, niettegenstaande de aanbevelingen van zijn oversten, de bezetter te gaan bevechten. Laten wij hem een laatste maal aan het woord: “En waarom niet? Sommigen hebben mij mijn keuzes van tijdens de oorlog verweten. Ik heb gedaan wat ik dacht te moeten doen. In mijn eigenste binnenste was ik er van overtuigd dat wij iets moesten doen tegen de nazi's en ik heb dit gedaan op mijn manier”.

Padre Brullez die eveneens een zeer gewaardeerd lid was



mes choix pendant la guerre. J'ai fait ce que je pensais devoir faire. J'étais intimement convaincu que nous devons faire quelque chose contre les nazis et je l'ai fait à ma façon ».

Le 1<sup>er</sup> mai 1998, le Padre Brullez, qui était également un membre fort apprécié au sein de l'association des Vieilles Tiges de l'Aviation belge, était nommé administrateur d'honneur de la fédération des Anciens de la Royal Air Force. En novembre 1999, à l'occasion du 60<sup>e</sup> anniversaire de l'ordination du Padre Brullez, Paul Siroux, DFC, Président du « Spitfire Pilots Club », lui adresse une lettre fort élogieuse : « Vous avez été un exemple extraordinaire en temps que leader spirituel, mais aussi en temps que pilote opérationnel. Vous étiez admiré par tout le monde et à juste titre. » Le 22 mars 2000, le Padre Brullez nous quitte, entouré de sa proche famille, quelques mois avant ses nonante ans. Avec lui, c'est un grand patriote, un bon pasteur, un passionné d'aviation, un ambassadeur de la Force Aérienne qui s'en est allé.

#### Bibliographie de l'Abbé Louis Brullez

##### Dossier militaire

Acte d'engagement militaire : Mission Belge Gibraltar, 2 novembre 1942.

Notes diverses, dont le relevé des mutations du 9 mai 1940 au 9 mai 1945.

Extrait de la matricule : 4 novembre 1954.

Avis, citations et Distinctions honorifiques.

##### Dossier de l'Aumônerie Catholique :

État-Major Général à Evre, DGHR-HR E&G

État des services rendus dans le Saint Ministère, Archevêché de Malines, 30 juin 1950.

##### Dossier promotions de navigants militaires belges :

André Dillien, 12 février 2007.

##### Articles de presse :

“En toen schiep God de oorlog”, (pas d'auteur) article sans doute paru dans la Revue de la Force Aérienne (années 60).

##### “De pastoor die piloot werd” :

Herman De Wulf, HLN, 30 décembre 1977.

##### “Mon évasion” : récit manuscrit Louis Brullez.

##### In Memoriam : Faire part de décès,

Diocèse aux Forces Armées.

##### Entretiens avec responsables militaires

et Madame Marie-Claire Hage, sa collaboratrice.

Auteur : Le Padre Michel Quertemont sur base d'une biographie rédigée par Mich Mandl et publiée en 2010 par l'Académie Royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique.

van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart, werd op de 1<sup>ste</sup> mei 1998 benoemd tot erebeheerder van de federatie van de Oudgedienden van de Royal Air Force.

Ter gelegenheid van de verjaardag van het 60-jarige priesterschap van Padre Brullez in november 1999, stuurt Paul Siroux, DFC, Voorzitter van de 'Spitfire Pilots Club', hem een uiterst lovende brief: “U was niet alleen een uitzonderlijk voorbeeld als geestelijke leider, doch ook als operationeel piloot. En met recht werd u door iedereen bewonderd”. Enkele maanden voor zijn negentigste verjaardag, omringd door zijn naaste familie, verlaat Padre Brullez ons op 22 maart 2000. Met hem is er een groot vaderlander, een goede herder, een gepassioneerde van de luchtvaart, een ambassadeur van de Luchtmacht heengegaan.

#### Bibliografie van Eerwaarde Heer Louis Brullez

##### Militair Dossier

Akte van militaire verbintenis : Belgische zending Gibraltar, 2 november 1942.

Vershillende nota's, waarvan een lijst van de mutaties van 9 mei 1940 tot 9 mei 1945.

Uittreksel registratie : 4 november 1954.

Berichten, Eervolle vermeldingen en Eervolle onderscheidingen.

##### Dossier van de Katholieke Aalmoezeniers :

Generale Staf te Evre, DGHR-HR E&G  
Staat van bewezen diensten in de Heilige Kerk, Hoofdbisdom Mechelen, 30 juni 1950.

##### Dossier met de promoties

##### van het Belgisch Varend Militair Personeel :

André Dillien, 12 februari 2007.

##### Persartikelen :

“En toen schiep God de oorlog”, (geen auteur bekend) artikel vermoedelijk verschenen in de magazine van de Luchtmacht (jaren 60).

##### ‘De Pastoor die piloot werd’:

Herman De Wulf, HLN, 30 december 1977.

##### ‘Mijn Ontsnapping’ : handgeschreven verhaal Louis Brullez.

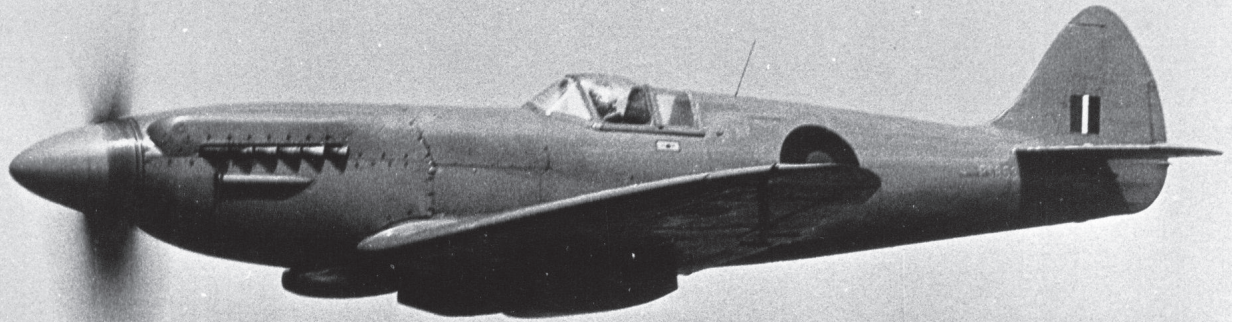
In Memoriam: Overlijdensbericht: diocees bij de Strijdkrachten.  
Onderhoud met militaire verantwoordelijken en Mevrouw Marie-Claire Hage, zijn medewerkster.

*Vertaald door Marie-Christine en Paul Buyse / Juni 2013*

Auteur: Padre Michel Quertemont op basis van een biografie geschreven door Mich Mandl en in 2010 gepubliceerd door de Académie Royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique.

RECCE - Chapitre 3

# LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE



RECCE - Hoofdstuk 3

# DE TWEEDE WERELDOORLOG

Les unités de reconnaissance qui ont échappé aux attaques aériennes allemandes contribuent au ralentissement de l'avance ennemie, mais ne peuvent empêcher la débâcle. De nombreux pilotes belges continueront à se battre au sein d'unités de reconnaissance alliées.

## L'invasion allemande

Le 10 janvier 1940, les plans de l'invasion allemande « Fall Gelb » prévue pour le 19 janvier, tombent par le plus pur des hasards aux mains des autorités belges<sup>1</sup>. Sachant ses projets découverts, Hitler décide d'annuler l'invasion. Un mois plus tard, il accepte un nouveau plan imaginé par le général Erich von Manstein, l'opération « Sichelschnitt ». Ce plan prévoit non seulement l'envahissement des Pays-Bas et du Nord de la Belgique par les 18<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> Armées, mais également une invasion par le sud des Ardennes, pourtant jugées comme infranchissables. L'objectif poursuivi par cette attaque, est de contourner l'Armée belge déployée essentiellement au nord de la Meuse et de s'infiltrer, par une percée vers le Nord, entre les troupes belges et françaises.

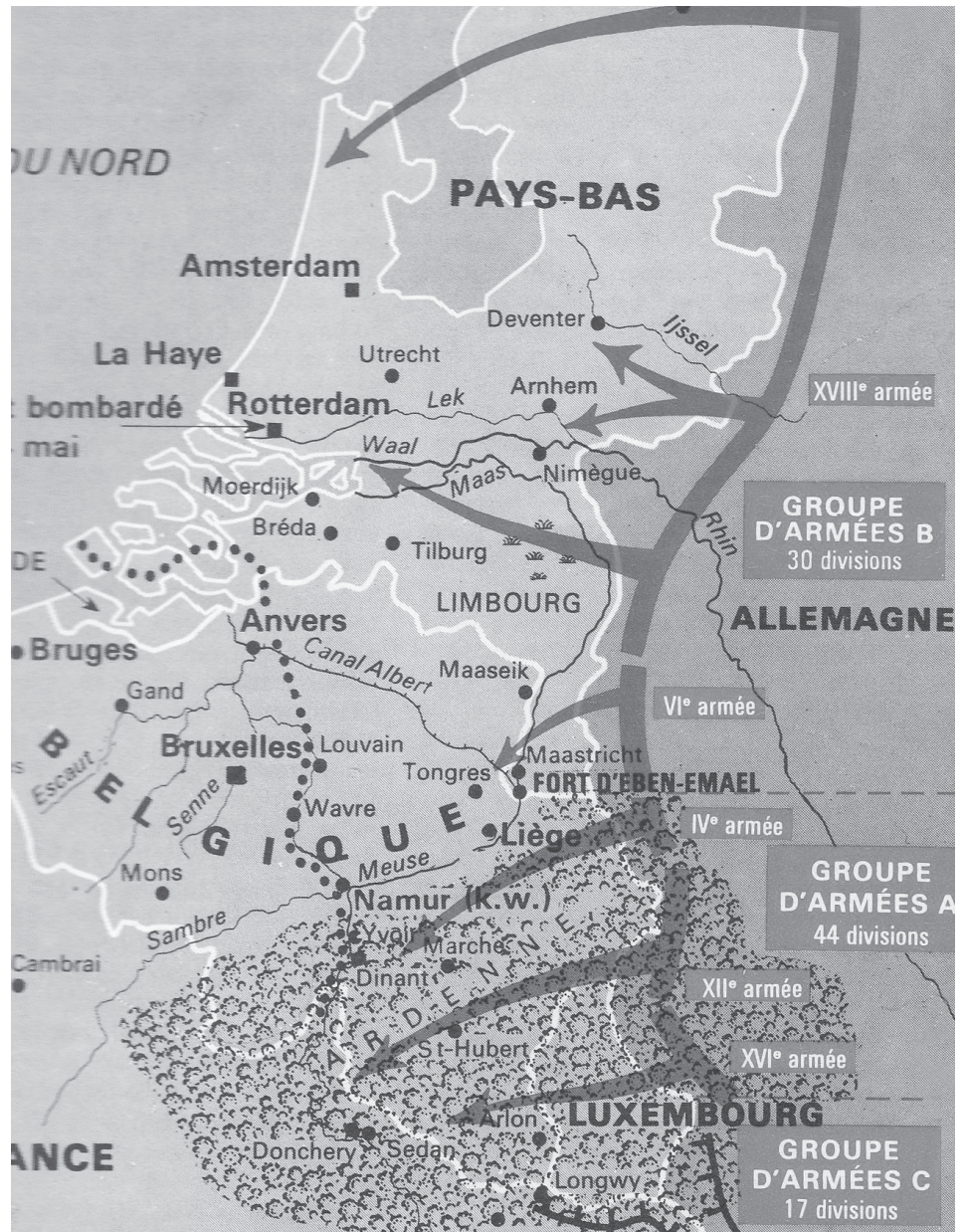
Les unités de Chasseurs Ardennais se battent avec beaucoup de vaillance, mais ne peuvent empêcher que dès le 12 mai au soir, le groupement blindé von Kleist

De verkenningseenheden die aan de Duitse luchtaanvallen zijn ontsnapt, verrichten hun opdracht met bravoure. Vele Belgische piloten blijven binnen de geallieerde verkenningseenheden vechten en zich onderscheiden.

## De Duitse inval

Op 10 januari 1940 vallen de Duitse invasieplannen "Fall Gelb", voorzien voor 19 januari, door een groot toeval in de handen van de Belgische overheid<sup>1</sup>. Wetende dat zijn plannen ontdekt zijn, besluit Hitler de invasie te annuleren. Een maand later aanvaardt hij een nieuw plan bedacht door generaal Erich von Manstein, operatie "Sichelschnitt". Dit plan plant niet alleen de invasie van Nederland en het noorden van België door het 18<sup>de</sup> en 6<sup>de</sup> leger, maar evenzeer een inval langs het zuiden van de Ardennen, die nochtans als ondoordringbaar worden beschouwd. Het doel van deze aanval is het omschrijven van het Belgisch leger, dat voornamelijk ten noorden van de Maas is ontplooid, en te infiltreren door een doorbraak naar het noorden te realiseren tussen de Belgische en Franse troepen.

De eenheden van de Ardense Jagers vechten moedig, maar kunnen niet verhinderen dat op de avond



Opération Sichelschnitt  
(faucille).

Operatie Sichelschnitt  
(sikkel)

atteigne la Meuse en amont et en aval de Givet. Ce n'est qu'à hauteur de Sedan que Guderian, secondé par un certain Rommel, rencontre la première résistance sérieuse de la part de la 2<sup>e</sup> Armée française.

### La Campagne des 18 jours des unités de reconnaissance

Quid de l'aviation ? Les troupes allemandes effectueront la traversée des Ardennes sans être importunées par le moindre avion belge de reconnaissance.

1. Un avion de liaison allemand BF 108 Taifun, perdu dans le brouillard, est forcé d'atterrir à Maasmechelen. L'équipage (les majors Reinberger et Hoenman) a à son bord les directives de la Luftflotte n°2 au Fliegerkorps qui prévoient le largage de la 7e division de parachutistes dans la zone de Fosse à l'aide de six cents avions.

van 12 mei de pantsergroep van Kleist de Maas bereikt stroomop- en afwaarts van Givet. Het is pas ter hoogte van Sedan dat Guderian, bijgestaan door een zekere Rommel, een eerste vorm van serieus verzet tegenkomt van het 2<sup>de</sup> Franse Leger.

### De Achttiendaagse Veldtocht en de verkenningseenheden

Gold dit ook voor het vliegwezen? De Duitsers doortrokken de Ardennen zonder ook maar in het minst

1. Een Duits verbindingstoestel van het type Bf 108 Taifun, verloren gevlogen in de mist, was genoodzaakt in Maasmechelen te landen. De bemanning (de majoors Reinberger en Hoenman) had de richtlijnen van de 2<sup>de</sup> Luftflotte aan het Fliegerkorps bij. Hierin was sprake van de dropping van de 7de Paradijsie door 600 vliegtuigen in de regio van Fosse.

La doctrine d'emploi des moyens aériens ne le prévoyait pas. Aucune présence aérienne dans un ciel printanier totalement dégagé.

La seule difficulté rencontrée par les Allemands au cours de leur percée dans le Sud, consistera en fait à solutionner les problèmes d'embouteillages et d'engorgements lors des passages de rivières et autres goulots naturels.



*La traversée des Ardennes... une promenade de santé.*

Dans ses mémoires, Guderian mentionne que ses troupes auront à subir une seule attaque aérienne à hauteur de Bouillon, le 12 mai. Il s'agit d'avions français.

Au nord de la Meuse, malgré le chaos provoqué par les attaques parfaitement ciblées de l'aviation allemande sur la plupart des aérodromes, les escadrilles de reconnaissance parviennent à effectuer plusieurs missions au profit des différents corps d'armée. Mais les pertes sont importantes et le 17 mai, il ne reste du 1<sup>er</sup> Régiment Aéronautique que trois escadrilles<sup>2</sup> sur six capables de poursuivre les opérations. Rassemblées à Ursel en un groupe de reconnaissance d'armée, ces trois escadrilles travaillent dorénavant au profit du GQG.

Les modalités d'exécution sont loin d'être de tout repos. Les avions sont poursuivis par la chasse allemande, quand ce n'est pas par notre propre DCA. Les avions endommagés ont beaucoup de peine à rejoindre les terrains de secours. Les accidents sont nombreux et souvent fatals. La recherche de renseignements visuels et photographiques se poursuit avec plus ou moins de succès.

2.  
Il s'agit de la 1re, de la 9e et de la 11e Escadrille.

gehinderd te worden door een Belgisch verkenningsvliegtuig. De gebruiksdoctrine van de luchtmiddelen voorzag dit niet. De lentehemel was volledig vrij van Belgische toestellen.

De enige moeilijkheid die de Duitsers tegenkwamen tijdens hun opmars langs het zuiden, bestond uit het oplossen van files en verkeersopstoppingen bij het overschrijden van rivieren en het nemen van andere hindernissen.

*Het doortrekken van de Ardennen... 'een gezondheidswandeling'*

In zijn memoires meldde Guderian dat zijn troepen slechts één luchtaanval ondergingen op 12 mei ter hoogte van Bouillon. Het betrof Franse vliegtuigen.

Ondanks de chaos volgend op de goed uitgekende Duitse luchtaanvallen tegen het merendeel van de vliegvelden ten noorden van de Maas, slaagden de verkennings-smaldelen<sup>2</sup> erin meerdere vluchten te doen in dienst van de verschillende legerkorpsen. De verliezen liepen echter hoog op en op 17 mei bleven er van de zes smaldelen van het 1<sup>ste</sup> Luchtre Regiment slechts drie over in staat de operaties verder te zetten. Samengebracht in Ursel in een legerverkenningsgroep, zouden deze drie smaldelen voortaan in dienst staan van het GHK.

De uitvoeringsmodaliteiten waren ver van gemakkelijk. De vliegtuigen werden achtervolgd door de Duitse jacht, als ze al niet onder vuur werden genomen door onze eigen luchtafweer. De beschadigde toestellen hebben veel moeilijkheden om de noodvliegvelden te bereiken.

2.  
Het betreft hier het 1ste, 9de en 11de smaldeel.

Nos aviateurs n'opèrent pas uniquement au profit de notre seule armée. Des survols de zone sont également exécutés à la demande d'unités anglaises et françaises. Il est intéressant de noter que, vu l'absence de communications radio, le message rédigé par l'observateur à la suite d'une mission de reconnaissance de l'aérodrome de Flessingue<sup>3</sup>, parviendra aux artilleurs français, aux environs d'Oostburg, par la voie d'une boîte lestée. Jusqu'au 28 mai, les 1<sup>er</sup>, 9<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> Escadrilles vont poursuivre, avec courage et détermination, l'exécution de leurs missions à bord de leurs vieux Fox et des avions belges Renard R-31. Ces escadrilles seront citées à l'ordre du jour de l'Armée, le 27 mai 1940, pour « l'héroïsme et l'habileté avec lesquels leurs équipages décimés ont exécuté, du 18 au 26 mai 1940, sans aucune protection de chasse et en présence d'une aviation et d'une D.C.A. ennemies redoutables, les nombreuses missions de reconnaissance qui leur ont été demandées ».

Au total, les escadrilles d'observation auront effectué quelque 140 missions au profit des forces armées belges et alliées. Elles ont sans aucun doute contribué à retarder l'avance des troupes ennemies, mais nullement à les arrêter. Elles sont elles-mêmes victimes d'une stratégie surannée datant de la Première Guerre Mondiale.

## Les Belges et la mission de reconnaissance au cours de la Deuxième Guerre mondiale

Tout comme leurs collègues belges de la chasse sur Spitfire ou Hurricane et de la chasse-bombe sur Typhoon, les pilotes versés dans une unité de reconnaissance s'illustreront tout au long du conflit. Ils participent aux opérations de la libération en Europe et autres régions du monde au sein de la RAF, de la South African Air Force, mais également de la U.S. Air Force. Certains pilotes belges, comme Lucien Claert, Paul Burniat, et Léopold Mouzon, voleront sur Spitfire PR (PR pour photo reconnaissance) au sein de la prestigieuse 1.PRU de la RAF et par la suite au sein du 541 Squadron.

Les Spit PR ont été allégés par le retrait d'une partie de l'armement. Le rayon d'action a par ailleurs été augmenté par adjonction de quelque huit cents litres

---

3. Les sous-lieutenants Thonon et Lallemand détectent 25 à 30 bombardiers sur l'aérodrome.

De ongevallen waren talrijk en vaak fataal. Het inzamen van visuele en fotografische inlichtingen gebeurde min of meer met succes.

Onze piloten opereerden niet alleen in functie van ons enige Leger. Het overvliegen van zones gebeurde eveneens op vraag van Britse en Engelse eenheden. Gezien de afwezigheid van radiocommunicatie is het interessant op te merken hoe een observator zijn boodschap doorgaf na een verkenningsmissie boven het vliegveld van Vlissingen<sup>3</sup>: hij dropte de boodschap in een doos boven Franse artilleurs in de omgeving van Oostburg. Tot 28 mei, zouden het 1ste, 9de en 11de smaldeel vastbesloten en moedig hun missies verder te zetten aan boord van de oude Fox en de Belgische Renard R-31. Op 27 mei 1940 werden deze smaldelen geciteerd in het dagorder van het leger voor "de moed en de bekwaamheid waarmee de uitgedunde bemanningen van 18 tot 26 mei 1940 de talrijke opdrachten, die van hen werden gevraagd, hebben verdergezet, zonder bescherming van de eigen jacht, belaagd door de vijandelijke jagers en geducht luchtafweergeschut."

In totaal verrichten de waarnemingsmelders zo'n 140 vluchten voor de Belgische en geallieerde strijdkrachten. Zonder twijfel hebben zij bijgedragen aan het vertragen van de vijandelijke opmars, evenwel zonder deze te stoppen. Zij waren het slachtoffer van een verjaarde strategie die dateerde van de Eerste Wereldoorlog.

## De Belgen en de verkenningsopdracht gedurende de Tweede Wereldoorlog

Geheel zoals hun Belgische collega's in de jacht, die vlogen op Spitfire of Hurricane, of in het jachtbombardement, die vlogen op Typhoon, zouden de piloten die in de verkenningsmelders terecht kwamen, zich onderscheiden gedurende het gehele conflict. Binnen de RAF, de South African Air Force, maar evenzeer binnen de U.S. American Air Force, namen ze deel aan de bevrijdingsoperaties van Europa en elders in de wereld. Bepaalde Belgische piloten zoals Lucien Claert, Paul Burniat en Leopold Mouzon vlogen op Spitfire PR (PR voor photo reconnaissance) binnen het prestigieuze 1.PRU van de RAF en nadien voor het 541 Squadron.

---

3. De onderluitenanten Thonon en Lallemand ontdekten 25 à 30 bommenwerpers op het vliegveld.

d'essence supplémentaires dans le bord d'attaque des ailes. Ils opèrent essentiellement à haute altitude et pour les rendre moins visibles, ils sont camouflés au moyen d'une couleur bleu roi. Ainsi équipés, ces Spit emportent leur raison d'être : les caméras à longues focales dont les films développés et analysés à Medmenham sur la Tamise, dévoilent les déploiements allemands ainsi que la nature des objectifs à bombardier.

Lucien Claert se fera abattre le 6 novembre 1942, au cours d'une de ces missions. Après avoir photographié, en solitaire et à une altitude de 8.300m, les ateliers de moteurs Gnome & Rhône (Le Mans), il est pris à partie par deux Bf.109 au-dessus des côtes françaises. Claert

De Spits PR werden gemodificeerd door een deel van de bewapening te verwijderen. Door plaats te voorzien voor zo'n 800 liter brandstof extra in de aanvalsboorden van de vleugels, werd de actieradius verhoogd. Ze opereerden vooral op grote hoogte en om ze minder zichtbaar te maken waren ze gecamoufleerd in koningsblauw. Zo uitgerust maakten de Spits hun bestaansreden waar: de camera's met lange focaallenzen, wier foto's ontwikkeld en geanalyseerd werden in Medmenham aan de Theems, onthulden de ontplooiing van de Duitsers en de aard van de te bombarderen objectieven.

Lucien Claert werd op 6 november 1942, tijdens een



*Lucien Claert*

est obligé d'abandonner sa monture qui s'écrase en mer. Un vent du nord violent le rabat heureusement sur le rivage. Il parviendra à échapper aux Allemands et à rejoindre l'Angleterre en octobre 1944, via la Suisse.

C'est également à bord des Spit du 541 Squadron que Paul Burniat effectue plus de 80 missions de reconnaissance. Pour ce haut fait de guerre, la DFC (Distin-



*Léopold Mouzon*

van deze missies neergehaald. Na op een solovlucht de motorenateliers van Gnome & Rhone (Le Mans) op een hoogte van 8.300 m te hebben gefotografeerd, werd

hij boven de Franse kust neergeschoten door twee Bf 109. Claert was verplicht zijn toestel te verlaten dat in zee neerstortte. Een krachtige noorderwind wierp hem gelukkig op de kust. Hij lukte erin aan de Duitsers



guish Flying Cross) lui sera remise. Parmi les cibles survolées, la proposition pour la DFC mentionne Berlin, Hambourg, Stuttgart, Brême, Wilhemshafen et la Ruhr.

te ontsnappen en in 1944, via Zwitserland, terug in Engeland te geraken.

*Paul Burniat. En 2011, Eric Dessouroux a consacré une très belle plaquette à cet excellent pilote.*

*Paul Burniat. In 2011 maakte Eric Dessouroux een heel mooie brochure over deze uitstekende piloot.*



*Spitfire PR-XIX. Paul Burniat effectue son premier vol le 3 juin 1944 à bord de cette nouvelle version du Spitfire de reconnaissance.*

*Spitfire PR-XIX. Op 3 juni 1944 doet Paul Burniat zijn eerste vlucht met dit nieuw type Spitfire voor fotoverkenning.*

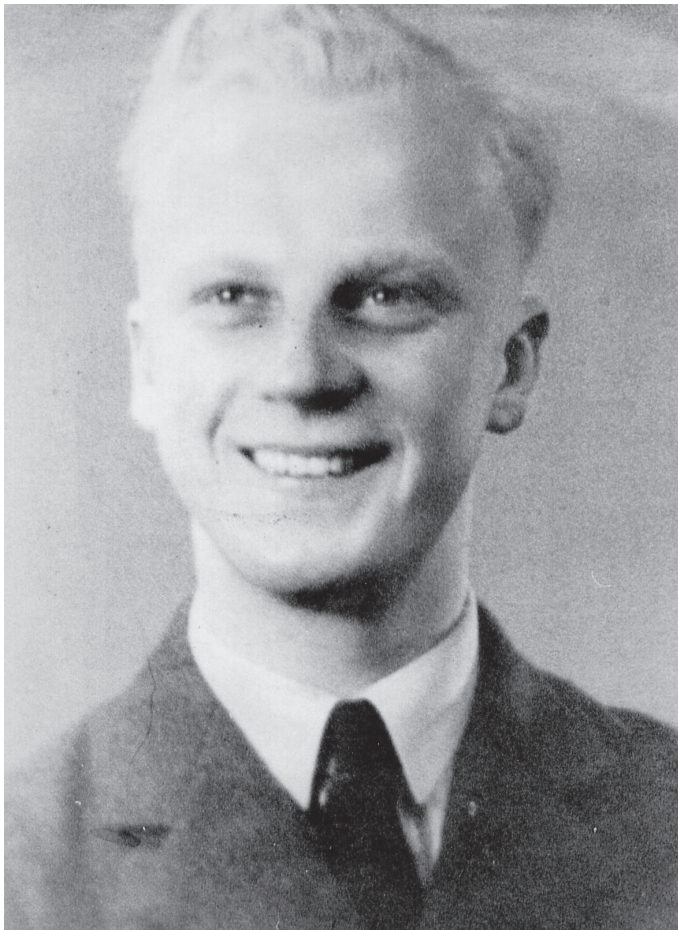
Quant à Léopold Mouzon, il effectue lui aussi plus de 80 missions. Au cours d'une de ses dernières sorties, il sera un des premiers pilotes à être attaqué par un Me 262 (avion de chasse à réaction) et à pouvoir fournir ainsi au commandement anglais, les premières indications sur cet appareil.

D'autres pilotes auront moins de chance et y laisseront malheureusement leur vie. Ainsi, le 17 août 1942, le Pilot Officer André Cantillion, de la 1.PRU sur Spitfire IV, est descendu par un jeune pilote allemand sur FW-190-A3. L'avion s'écrase au nord de l'estuaire de l'Elbe.

Tout comme Lucien Claert, Cantillion faisait partie de la 1.PRU depuis janvier 1942 et avait déjà de nombreuses missions de reconnaissance à longue distance à son actif.

Het was eveneens aan boord van een Spit van het 541<sup>ste</sup> Squadron dat Paul Burniat meer dan 80 verkenningsoopdrachten uitvoerde. Voor dit grote wapenfeit werd hem het DFC (Distinguished Flying Cross) overhandigd. Onder de overvlogen objectieven, meldde de voordracht tot het DFC Berlijn, Hamburg, Stuttgart, Bremen, Willemshaven en de Ruhr. Ook Leopold Mouzon verrichtte 80 missies. Tijdens één van zijn laatste sorties was hij één van de eerste piloten die aangevallen werd door een Me 262 (jachtvliegtuig met jetmotoren) en zodoende kon hij het Britse commando de eerste informatie geven over dit toestel.

Andere piloten hadden minder geluk en schoten er het leven bij in. Zo werd op 17 augustus 1942 Pilot Officer André Cantillion van het 1.PRU op zijn Spitfire IV neergehaald door een jonge, Duitse piloot op FW-190-A3. Het vliegtuig stortte neer ten noorden van het estuarium van de Elbe.



*André Cantillion*

Joseph De Puyssseleyr, pilote au 541 et 543 Sqd, ramènera des renseignements d'une telle importance que cela lui vaudra la DFC, avant qu'il ne tombe au champ d'honneur le 9 janvier 1945.



*Joseph De Puyssseleyr*

Net zoals Lucien Claert, maakte Cantillion sinds januari 1942 deel uit van het 1.PRU en had hij reeds vele langeafstandsverkenningsvluchten op zijn actief. Joseph De Puyssseleyr, piloot van het 541<sup>ste</sup> en het

Quant à Charles Goffin, pilote au « 7<sup>th</sup> Photo Reconnaissance Group » de la 8<sup>th</sup> Air Force américaine, son Spitfire XI sera abattu le 8 septembre 1944, lors d'une mission de reconnaissance photo au-dessus du Grand-Duché de Luxembourg.

543<sup>ste</sup> Squadron, bracht zeer belangrijke inlichtingen mee waarvoor hij een DFC toegewezen kreeg, alvorens op het veld van eer te vallen op 9 januari 1945.

Charles Goffin, piloot bij de "7<sup>th</sup> Photo Reconnaissance Group" van de 8<sup>th</sup> American Air Force, werd op 8 sep-



*Charles Goffin  
dans le cockpit  
de son Spitfire MK XI.*

*Charles Goffin  
in de cockpit  
van zijn Spitfire MK XI.*



*Remise de la DFC à  
Paul Burniat le 22 juin 1944.  
À l'arrière,  
Joseph De Puyseleir  
et Léopold Mouzon.*

*Paul Burniat ontvangt het  
DFC op 22 juni 1944.  
Achter hem staan  
Joseph De Puyseleir  
en Léopold Mouzon.*

Ce ne sont que quelques exemples des nombreuses missions effectuées par nos pilotes et des actes d'héroïsme que nécessitait le survol du territoire ennemi.

## L'évolution de la reconnaissance alliée

En 1940, les appareils de reconnaissance sont des avions lents, vulnérables, nécessitant la protection d'avions chasseurs. Au cours du conflit, l'expérience a démontré la nécessité de l'emploi d'appareils de plus en plus performants.

Les Britanniques s'en tiennent aux différentes versions de leurs avions les plus rapides, Spitfire et Mustang pour le travail tactique, et Spitfire à long rayon d'action et Mosquito pour la Recce<sup>4</sup> stratégique. L'emploi de ces derniers permet d'atteindre la plus grande partie des territoires occupés, à partir du Royaume-Uni et d'Italie. En ce qui concerne les caméras, elles sont essentiellement de deux types : à basse altitude, une caméra de courte focale (6 pouces) verticale et oblique, la F 24, et pour le travail en vertical à haute altitude, la caméra de grande focale (36 pouces), la F 52.

Les Américains font principalement appel à une version photographique du Lockheed P 38 Lightning pour la reconnaissance stratégique et au North American P 51 Mustang pour les missions tactiques. Les caméras utilisées étaient similaires à celles de leurs alliés, mais produisaient des négatifs mieux exploitables car plus grands (9 pouces sur 9).

L'évolution de la reconnaissance alliée s'opéra de pair avec les aviations tactique et stratégique. Les Alliés disposaient d'un assez grand nombre d'escadrilles de reconnaissance. Si le résultat s'est avéré excellent au niveau stratégique, il n'en va pas de même au niveau tactique. Certains historiens le qualifient même de médiocre pour le renseignement de jour et de mauvais pour le renseignement de nuit. C'est ce qui explique en partie la mauvaise appréciation faite de l'offensive allemande dans les Ardennes fin 1944.

La reconnaissance s'est toutefois avérée l'instrument indispensable à l'élaboration des plans d'opérations des débarquements et des bombardements stratégiques. La fourniture d'informations par les forces aériennes demeure capitale. L'accent doit être mis sur la rapidité de diffusion et sur une amélioration de la capacité d'exploitation du renseignement.

4. « la Recce » est l'abréviation utilisée en langage courant pour qualifier la mission de reconnaissance.

tember 1944 neergehaald in zijn Spitfire XI tijdens een fotoverkenningssmissie boven het Groothertogdom Luxemburg.

## Evolutie van de geallieerde verkenning

In 1940 waren de verkenningstoestellen traag en kwetsbaar en zodoende hadden ze een jagerescorte nodig. De opgedane ervaring tijdens het conflict toonde aan dat het gebruik van meer performante toestellen noodzakelijk was.

De Britten hielden vast aan de verschillende versies van hun snelste vliegtuigen, de Spitfire en Mustang voor het tactische werk, de Spitfire met lange actieradius en de Mosquito voor de strategische Recce<sup>4</sup>. Het gebruik van deze laatste toestellen liet toe om het grootste deel van de bezette gebieden te bereiken vanuit het Verenigd Koninkrijk en Italië. Voor wat de camera's betreft, zij waren voornamelijk van twee types: voor schuine en verticale beelden op lage hoogte de camera met korte focaallens (6 duim), de F 24; en voor verticale beelden op grote hoogte de camera met grote focaallens (36 duim), de F 52.

De Amerikanen deden vooral een beroep op de fotografische versie van de Lockheed P-38 Lightning voor de strategische verkenning en op de North American P-51 Mustang voor de tactische missies. De camera's waren gelijkaardig aan die van hun geallieerden, maar leverden wel grotere en dus bruikbaarere negatieven (9 duim op 9).

De evolutie van de geallieerde verkenning ging gepaard met die van het tactische en strategische vliegwezen. De geallieerden beschikten over een vrij groot aantal verkenningssmaldelen. Hoewel het resultaat uitstekend bleek te zijn op het strategische niveau, was dit niet het geval op het tactische niveau. Bepaalde historici beschouwen het niveau als middelmatig voor de verkenning overdag en als slecht voor de verkenning bij nacht. Dit verklaart gedeeltelijk de slechte interpretatie van de voorbereidingen van het Duitse Ardennen-offensief eind 1944.

Toch is de verkenning altijd een onmisbaar instrument gebleken voor de voorbereiding van ontscheping-operaties en strategische bombardementen. De door de luchtmacht geleverde informatie blijft van kapitaal belang. Het accent dient gelegd te worden op de snelheid van verspreiding en de verbetering van de uitbatingcapaciteit van inlichtingen.

Vertaling Leo Vranckx

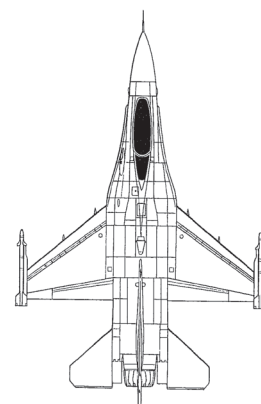
4. De "Recce" is de courante militaire afkorting voor de verkenningvlucht.



Op 25 januari 1979 landde de eerste Belgische F16, de FB01, in Beauvechain. Op de foto boven herkennen we van links naar rechts: Wif De Brouwer, Pierre Van Homwegen, René Schoubben, Guy Devolder (BAF acceptance pilot), Pierre Plisnier en Jerry Singleton (USAF test pilot).

*Le premier F16 Belge, le FB01, atterrissait à Beauvechain le 25 janvier 1979. Sur la photo ci-dessus on reconnaît de gauche à droite : Wif De Brouwer, Pierre Van Homwegen, René Schoubben, Guy Devolder (BAF acceptance pilot), Pierre Plisnier et Jerry Singleton (USAF test pilot).*

# 35 JAAR GELEDEN

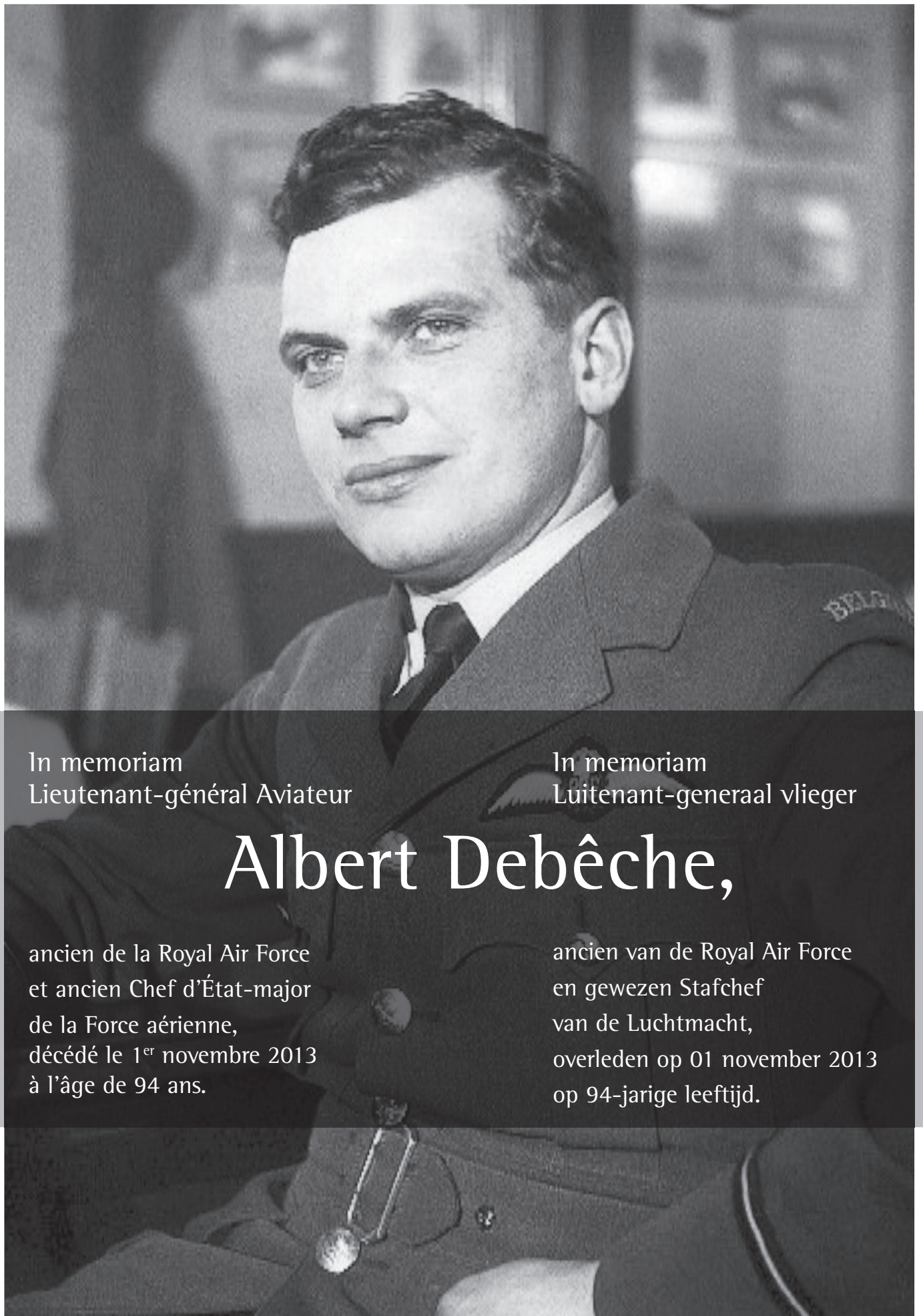


# IL Y A 35 ANS



De eerste vlucht van de Belgische Luchtmacht met F16 vond vier dagen later plaats, op 29 januari 1979. Front seat: Jef Deheyn, back seat, Wif De Brouwer (in die tijd CO van 349).

*Le premier vol de la Force Aérienne Belge avec F16 a eu lieu quatre jours plus tard, le 29 janvier 1979. Front seat : Jef Deheyn, back seat Wif De Brouwer (à cette époque CO de la 349).*



In memoriam  
Lieutenant-général Aviateur

In memoriam  
Luitenant-generaal vlieger

# Albert Debêche,

ancien de la Royal Air Force  
et ancien Chef d'État-major  
de la Force aérienne,  
décédé le 1<sup>er</sup> novembre 2013  
à l'âge de 94 ans.

ancien van de Royal Air Force  
en gewezen Stafchef  
van de Luchtmacht,  
overleden op 01 november 2013  
op 94-jarige leeftijd.

## Une carrière, une vie au service de la Force Aérienne, de la nation.

L'homélie du Padre Éric Petre prononcée lors des obsèques du général ce 7 novembre 2013 débute ainsi :

*« Frères et sœurs, chers amis, pourquoi ces paroles, pourquoi ces rites ?*

*Parce que nous avons besoin de dire notre émotion et notre affection.*

*Et aussi parce que nous voulons vous dire notre fierté. Il est nécessaire que nous ayons ce moment ensemble.*

*Dans votre mémoire et dans celle de votre famille, ce que nous célébrons dans cette église, tout ce cérémonial religieux et militaire, ces gestes de reconnaissance resteront : ils traverseront votre douleur.*

*Ainsi, je vous le promets, en vous et autour de vous, il n'y aura pas que la douleur seule : il y aura aussi l'honneur ».*

Cet honneur, au moment de rédiger cet « In memoriam », je le sens profondément. Nous avons eu, mes camarades de promotion et moi-même, il y aura bientôt 50 ans, l'insigne honneur de nous voir remettre nos ailes par le Colonel Aviateur BEM Albert Debêche, à l'époque commandant du Groupement Instruction et Entraînement.

Cette année 2013, le général fêtait ses 70 années de brevet et un diplôme devait lui être remis lors du banquet de notre association en avril dernier. Ne pouvant se déplacer, j'ai tenu à lui remettre personnellement ce diplôme. C'est ainsi que j'ai eu le plaisir de revoir le général quelques semaines plus tard. Nous avons bien sûr évoqué quelques moments du passé. Sa formation au Canada, notamment quelques anecdotes avec son ami Mouillard ; la remise de nos ailes à Woensdrecht avec le commandant de la base, le colonel Woensdrecht... Je peux m'imaginer la scène lorsque descendant de l'avion, le général ne peut s'empêcher de répondre « I hope so », le commandant de la base s'étant présenté : « Woensdrecht » ! Nous en avons encore bien ri. Car le général aimait rire. Il avait incontestablement une capacité à partager son approche positive de la vie.

Mais passons à son parcours « militaire » que l'on peut qualifier d'exemplaire comme le précisera encore le Padre et d'autres amis notamment du Lions Club de Hannut, section que le général a présidée pendant de longues années.

## Een loopbaan, een leven in dienst van Luchtmacht en Natie.

Het sermoen van Padre Eric Petre tijdens de uitvaart, begon als volgt:

*Broeders en zusters, beste vrienden, waarom deze woorden, waarom dit ritueel?*

*Omdat we behoefte hebben om onze emotie en genegenheid te uiten. En ook omdat we onze fierheid willen uitdrukken.*

*Het is belangrijk dat we dit samen doen.*

*De religieuze en militaire plechtigheid die we in deze kerk opdragen zal in uw herinnering en deze van de familie gegrift blijven; zij zullen u sterken in uw verdriet. Ook, en dit beloof ik jullie en diegenen die u omringen, zal dit gebeuren zich niet beperken tot het uiten van droefheid, maar ook getuigen van fierheid."*

Op het ogenblik dat ik dit in memoriam neerschrijf, voel ik zeer duidelijk dit moment van fierheid. Mijn vrienden en ikzelf kregen nu bijna 50 jaar geleden onze vleugels opgespeld door kolonel vlieger SBH Albert Debêche, toenmalige commandant van de Groepering Opleiding en Training.

Dit jaar vierde de generaal de 70<sup>ste</sup> verjaardag van zijn brevet en had hij recht op een diploma, dat tijdens ons jaarlijkse banket in april zou worden uitgereikt. Aangezien hij zich niet kon verplaatsen heb ik eraan gehouden om hem dit diploma persoonlijk te overhandigen. Zodoende had ik het genoeg de generaal een paar weken later te ontmoeten. Uiteraard hebben we bepaalde herinneringen uit het verleden opgerakeld. Zijn opleiding in Canada, meer bepaald een paar anekdotes met zijn vriend Mouillard; onze vleugelluitreiking in Woensdrecht, met de basiscommandant kolonel ... Woensdrecht. Men kan zich de scène voorstellen wanneer de generaal uit het vliegtuig stapte toen de basiscommandant zich voorstelde als "Woensdrecht" en hij repliceerde "I hope so". We hebben er nog goed mee gelachen. Inderdaad, de generaal hield van een grap. Hij had ontegensprekelijk de gave om zijn positieve kijk op het leven aan anderen over te brengen.

Gaan we nu over naar zijn militaire loopbaan, die men als voorbeeldig kan bestempelen. Dit werd tijdens de plechtigheid zeer nadrukkelijk onderstreept door de Padre en door andere vrienden, zoals deze van de Lions Club van Hannut, een club die hij jarenlang voorzat.

## ALBERT DEBÊCHE

Le Lieutenant-général Aviateur Albert Debêche, Aide de Camp Honoraire de Sa Majesté le Roi Baudouin, est né à Rivière le 19 mai 1919.

Après des humanités à Saint-Aubin (Namur) et à Saint-Berthuin (Malonne), il entre à l'École Royale Militaire le 28 novembre 1938. Il fait partie de la 99e promotion, section Artillerie et Génie. La guerre vient interrompre sa formation. Le 10 mai 1940, il est versé au Centre d'Instruction des Sous-Lieutenants d'Artillerie et passe en France avec son unité. La promotion est plus spécialement évacuée à Limoux dans la région du Languedoc-Roussillon.

La formation des candidats officiers se poursuit jusqu'au mois d'août. À partir de cette date, Albert Debêche collabore à la création d'un poste de secours pour les réfugiés à Aurillac ; il poursuit cette mission à Toulouse, Béziers et Vichy au sein de différentes organisations comme la Croix-Rouge et le Commissariat général pour le rapatriement des réfugiés. Mais son véritable objectif est de rejoindre l'Angleterre. En mars 1941, l'occasion se présente de franchir les Pyrénées au sud de Perpignan avec un groupe de militaires belges.

Dénoncés par le guide, ils sont arrêtés et emprisonnés à Figueras, Cervera, Saragosse puis finalement, dans le fameux camp de Miranda de Ebro dans la province de Burgos. Albert Debêche y séjournera pendant onze mois.



*Vue aérienne du Camp de Miranda.  
Luchtfoto van het kamp van Miranda.*

Libéré le 14 février 1942, il se rend à Lisbonne puis Gibraltar. Le 6 mai 1942, il embarque à bord du S.S. Llanstephan Castle et arrive cinq jours plus tard en Grande-Bretagne, à Greenock (Glasgow).

Le 23 mai 1942, il rejoint la section belge de la RAF et s'engage comme pilote. Après une première formation à l'aérodrome de Sywell au nord de Londres,

Luitenant-generaal vlieger Albert Debêche, ere-vleugeladjudant van Koning Boudewijn, wordt geboren in Rivière op 19 mei 1919.

Na zijn humaniora te Saint-Aubin (Namen) en Saint-Berthuin (Malonne) wordt hij op 28 november 1938 opgenomen in de Koninklijke Militaire School. Hij maakt deel uit van de 99ste promotie, sectie Artillerie en Genie. De oorlog zal zijn studie onderbreken.

Op 10 mei 1940 wordt hij overgeplaatst naar de opleidingssectie voor onderluitenanten van de artillerie en gaat met zijn eenheid naar Frankrijk. De promotie komt terecht in Limoux, in de streek van Languedoc-Roussillon. De vorming van de kandidaat officieren gaat voort tot in augustus. Vanaf dan zal Albert Debêche meewerken aan de oprichting van een opvangpost voor vluchtelingen in Aurillac. Hij gaat door met deze opdracht, achtereenvolgens in Toulouse, Béziers en Vichy en werkt voor verschillende organisaties zoals het Rode Kruis en het Commissariaat Generaal voor de repatriëring van vluchtelingen. Maar zijn ware betrachting was om Engeland te bereiken. In maart 1941 krijgt hij de gelegenheid om met een groep van Belgische militairen over de Pyreneeën, ten zuiden van Perpignan, te trekken.

Verraden door de gids, worden zij echter aangehouden en opgesloten, achtereenvolgens in Figueras, Cervera, Saragossa en uiteindelijk in het fameuze kamp van Miranda de Ebro in de provincie Burgos. Albert Debêche zal er negen maanden doorbrengen.



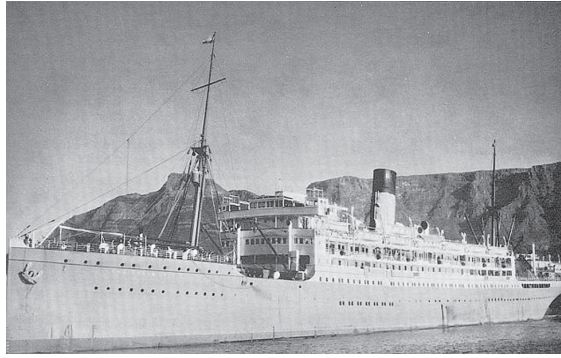
*Cette carte mentionne : « Libération de prisonniers belges ».  
Tekst op deze kaart: 'Bevrijding van Belgische gevangenen'*

Bevrijd op 14 februari 1942, reist hij eerst naar Lissabon en daarna naar Gibraltar. Hij scheept er in op de S.S. Llanstephan Castle en komt vijf dagen later aan te Greenock (Glasgow) in Groot-Brittannië.

Op 23 mei 1942 vervoegt hij zich bij de Belgische sectie van de RAF en biedt zich aan als kandidaat-piloot. Na een eerste vorming op het vliegveld van Sywell, ten



Le S.S. Llanstephan Castle  
en rade au large  
de Gibraltar.



De S.S. Llanstephan Castle  
op de rede  
van Gibraltar.

Albert Debêche part pour le Canada dans la province d'Alberta. La formation élémentaire en vol débute à l'aérodrome de De Winton. En 1943, il poursuit son entraînement sur la base de Moose-Jaw dans la province du Saskatchewan. Nommé « Pilot Officer », il y reçoit ses ailes le 7 août 1943.

noorden van Londen, vertrekt Albert Debêche naar de provincie Alberta in Canada. Zijn elementaire vliegopleiding begint op het vliegveld van De Winton. Zijn gevorderde opleiding doet hij in 1943, op de basis van Moose-Jaw, in de provincie Saskatchewan. Hij krijgt zijn vleugels als 'Pilot Officer' op 7 augustus 1943.



Rentré en Grande-Bretagne en septembre 1943, Albert Debêche est muté l'année suivante à la base de Woodvale à 25 km au nord de Liverpool, en vue d'y suivre

In september 1943 is Albert Debêche terug in Groot-Brittannië, een jaar later wordt hij overgeplaatst naar de basis Woodvale, op 25 km ten noorden van Li-

Bristol Blenheim V.



## ALBERT DEBÊCHE

une formation de chasseur de nuit sur Mosquito. Cédons la parole au général : « Le 6 juillet 1944, un instructeur remarque qu'il ne me reste plus que quinze minutes de vol aux instruments pour terminer ma formation. Le Bristol Blenheim Mk V BA753 est disponible à cette fin. Après une remise des gaz, nous avons des problèmes de moteur et l'avion s'écrase en dehors de l'aérodrome et nous passons sur le nez.

J'ai sur tout le corps d'importantes brûlures, également au visage. C'est également le cas de mon instructeur. Il faudra onze mois de soins intensifs prodigués par un excellent chirurgien néozélandais pour nous retaper ». Le 26 décembre 1944, Albert Debêche est nommé capitaine aviateur. Il reprend du service en avril 1945 et est muté à la 187e Escadrille de transport basée à Membury. Cette unité assure la liaison avec l'Inde. Il y retrouve de grands amis : Georges Jaspis, Jean Ester et Albert Henry.

verpool. Hij begint er zijn opleiding als piloot bij de nachtjacht op Mosquito. Laten we de generaal aan het woord: "Op 6 juli 1944 ziet een onderrichter dat ik nog een 15-tal minuten blindvlucht te kort kwam om mijn opleiding te beëindigen. Er staat een Bristol Blenheim Mk V BA753 klaar om dit vluchtje uit te voeren. Na een doorstart ondervinden we problemen met de motor; het vliegtuig stort neer naast het vliegveld en we gaan over de kop. Ik heb ernstige brandwonden, overal op mijn lichaam en in mijn gelaat. Dat is ook het geval bij mijn onderrichter. Het vroeg elf maanden aan intensieve zorgen door een uitstekende Nieuw-Zeelandse chirurg om ons weer op te lappen." Albert Debêche wordt tot kapitein benoemd op 26 december 1944. Hij hervat de dienst in april 1945 en wordt overgeplaatst naar het 187e transportsmaldeel in Membury. Deze eenheid verzekert de verbinding met India. Hij vindt er zijn grote vrienden Georges Jaspis, Jean Ester et Albert Henry terug.

*Albert Debêche  
en uniforme de la RAF.  
(Coll A. Bar)*



*Albert Debêche  
in RAF-uniform.  
(Coll A. Bar)*

Il rentre en Belgique en avril 1946 et est muté à Melsbroek au 169e Wing de transport. Le 2 janvier 1947, il est à nouveau élève à l'École Royale Militaire pour y poursuivre ses études à la Division polytechnique. Il obtient le diplôme d'ingénieur en 1949. La même année, il est nommé commandement de la 20e Escadrille de transport et le 26 juin 1950, il est promu au grade de major aviateur.

Muté à l'École de Guerre, il obtient son brevet d'état-major le 1er juillet 1952. Entretemps, il est nommé officier d'ordonnance de Sa Majesté le Roi Léopold III, le 17 juillet 1951.

En 1953, il occupe successivement la fonction de directeur des études et celle de commandant de l'École des officiers Force Aérienne de Nivelles.

Le 26 septembre 1954, Albert Debêche est nommé

Terug in België in april 1946, wordt hij opgenomen in de 169e Wing Transport te Melsbroek. Op 2 januari 1947 keert hij terug naar de militaire school om er zijn studies in de polytechnisch afdeling voor te zetten. Hij behaalt er zijn diploma van ingenieur in 1949. Datzelfde jaar wordt hij commandant van het 20e smaldeel, en op 26 juni 1950 wordt hij majoor.

Hij gaat naar de Krijgsschool en behaalt zijn staffbrevet op 1 juli 1952. Ondertussen was hij op 17 juli 1951 ordonnans officier geworden van Zijne Majesteit Koning Leopold III.

In 1953 bezet hij achtereenvolgens de functies van studiedirecteur en van commandant van de Officierenschool van Nijvel.

Hij wordt benoemd tot luitenant kolonel vlieger SBH op 26 september 1954. Datzelfde jaar doet hij zijn

lieutenant-colonel aviateur BEM.

Cette même année 1954, il effectue successivement une conversion sur Meteor et F-84F ce qui lui permet de devenir commandant du Groupe de vol puis chef de corps du 13<sup>e</sup> Wing à Brustem puis à Koksijde à partir de janvier 1957.

Le 20 novembre 1957, il est nommé commandant en second de l'École Royale Militaire.

Après une promotion au grade de colonel aviateur BEM le 26 septembre 1958, Albert Debêche est nommé Écuyer de Sa Majesté la Reine Fabiola, le 1<sup>er</sup> novembre 1961.

En février 1962, il rejoint l'État-major de la Force Aérienne à la section Plans et Programmes.

En juillet 1964, il a l'honneur d'être nommé Aide de Camp de Sa Majesté le Roi Baudouin.

Le 1<sup>er</sup> février 1965, il prend le commandement du Groupement Instruction et Entraînement.

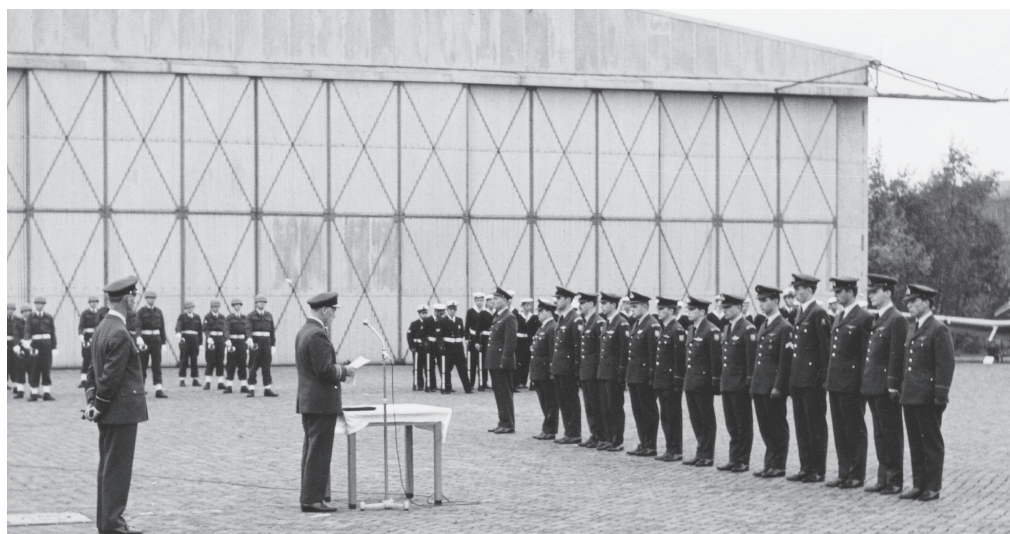
C'est ainsi que le 8 octobre 1965, à Woensdrecht en Hollande, les brevetés de la promotion 64B (dont je fais partie comme déjà précisé) reçoivent leurs ailes du Colonel Debêche.

conversion op Meteor en F-84 F, wat hem de kans biedt om in 1954, eerst commandant Vlieggroep en vervolgens korpsoverste te worden van de 13<sup>e</sup> Wing in Bierseet die in januari 1957 naar Koksijde verhuist.

Op 20 november 1957 wordt hij tweede in bevel van de Krijgsschool. Na zijn benoeming tot kolonel op 26 september 1958, wordt Albert Debêche op 1 november 1961 ordonnans officier van Hare Majesteit Koningin Fabiola.

In februari 1962 gaat hij naar de Staf Luchtmacht om chef te worden van de Sectie Plannen en Programma's en in juli 1964 wordt hij vereerd met een aanstelling tot Vleugeladjutant van Zijne Majesteit Koning Boudewijn.

Op 1 februari 1965 neemt hij het bevel van de Groepering Opleiding en Training. In die functie reikt kolonel Debêche op 8 oktober 1965 in Woensdrecht de vleugels uit aan de promotie 64B, waarvan ik, zoals reeds vermeld, persoonlijk deel uitmaakte. Albert Debêche wordt generaal majoor vlieger op 26 september 1967 en twaalf maanden later, op 26 september 1968, wordt hij Inspecteur Generaal van de Luchtmacht.



*Le Colonel Aviateur Albert Debêche s'adresse à la promotion belgo-néerlandaise 64B. (MM)*

*Kolonel Vlieger Albert Debêche richt zich tot de Belgisch-Nederlandse promotie 64B. (MM)*

Le 26 septembre 1967, Albert Debêche accède au grade de général-major aviateur et douze mois plus tard, le 26 septembre 1968, il devient Inspecteur Général de la Force Aérienne.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1971, Albert Debêche est nommé Chef d'État-major de la Force Aérienne et accède au grade de lieutenant-général le 15 mars 1972, fonction qu'il occupera jusqu'en 1977. À ce poste, il œuvrera au remplacement des principaux avions équipant la Force Aérienne. C'est ainsi que les F-16 vont succéder

Op 01 november 1971 wordt Albert Debêche benoemd tot Stafchef van de Luchtmacht en wordt luitenant-generaal op 15 maart 1972. Hij zal stafchef blijven tot in 1977. In deze functie was hij de drijfveer achter de vervanging van de belangrijkste vliegtuigen van de luchtmacht. Zo hebben de F-16 geleidelijk de F-104 en Mirage vervangen. De Alpha Jet werd de opvolger van de Fouga en de volledige luchttransportvloot werd vervangen door C-130, Boeing 727, Falcon 20, Hawker Siddeley HS 748 en Merlin.

## ALBERT DEBÊCHE

progressivement aux F-104 et aux appareils Mirage, que l'Alpha-Jet va remplacer le Fouga Magister et que l'entière de la flotte d'avions de transport va être modernisée. Les C-119 sont remplacés par les C-130 ; les Boeing 727, Falcon-20, Hawker Siddeley-748 et Merlin remplacent le reste des avions du 15e Wing à Melsbroek. Le 26 janvier 1976, le Général Debêche convoie de Melsbroek à Koksijde le DC-3 K10 OT-CWE pour son dernier vol sous immatriculation militaire belge. Moment émouvant, vu que le général avait amené cet avion à Melsbroek le 18 août 1946. Le 1<sup>er</sup> juillet 1977, le général est admis à la pension à l'âge de 58 ans.

Le Général Debêche n'est toutefois pas homme à se reposer sur ses lauriers. Il accepte au Palais, le poste d'Intendant de la Liste civile du Roi, fonction importante auprès du souverain.

Il garde par ailleurs des contacts très étroits avec le milieu de l'aviation en assurant la présidence des Cadets de l'Air de Belgique à partir de 1985. Il préside aux destinées des cadets jusqu'en 2002.

Op 26 januari 1976 vliegt de generaal Debêche met de DC-3, K 10 OT-CWE van Melsbroek naar Koksijde voor zijn laatste vlucht met Belgisch registratienummer. Dit was een emotioneel moment omdat de generaal dit vliegtuig naar Melsbroek had gebracht op 18 augustus 1946. De generaal gaat op pensioen op 1 juli 1977 op 58-jarige leeftijd.

Generaal Debêche is echter niet de persoon om op zijn lauweren te rusten. Hij aanvaardt de taak van houder van de civiele lijst van de Koning, een zeer belangrijke functie in de vertrouwenskring van de vorst. Ook behoudt hij nauwe contacten met het luchtvaartmilieu door vanaf 1985 voorzitter te worden van de Belgische Luchtkadetten. Hij blijft deze functie waarnemen tot 2002.

Ik zou dit eerbetoon willen afsluiten met uittreksels uit een artikel dat verscheen naar aanleiding van zijn overlijden op de website 'avenir.net'. Het werd geschreven door Jean-Paul Morhet. We vinden er de generaal zoals we hem gekend hebben: een man waarvoor ik veel respect had.



*Le Lieutenant-général Debêche passe une dernière fois les troupes en revue. (Coll. A. Bar)*

J'aimerais terminer cet hommage au Général Debêche en reprenant des extraits d'un article paru sur le site « avenir.net » à la suite de son décès. Il a été rédigé par Jean-Paul Morhet. Nous y retrouvons le général tel que nous l'avons connu : un homme pour lequel j'avais le plus grand respect.

*« Décédé à la Toussaint, le général Debêche  
laisse le souvenir d'un homme doué  
d'empathie et d'intégrité.  
À Braives et dans le pays.*

*Luitenant-Generaal Debêche schouwt de troepen voor een laatste maal. (Coll. A. Bar)*

*“Overleden op Allerheiligen,  
laat de generaal ons een beeld na van een  
meevoelend en integer man.  
In Braives en in het ganse land”*

Het was zowel de sterkste als de meest bescheiden persoonlijkheid van Braives die ons in een ziekenhuis van Waremmes verlaten heeft. Na een zeer geslaagde loopbaan, behield Albert Debêche de zeldzame gave van een zeer gewaardeerde legerchef te zijn met een warme vriendelijkheid. En wanneer men hem daarmee

C'est à la fois la plus forte et la plus modeste personnalité braivoise qui s'est éteinte vendredi dans une clinique waremmienne. Durant une vie particulièrement réussie, Albert Debêche avait en effet tenu la gageure, rare sinon unique, d'être un chef d'armée respecté doté de la plus chaleureuse gentillesse. Et quand on le taquinait un peu là-dessus, il reconnaissait volontiers que c'était sa foi chrétienne, son sens des valeurs, l'amour des siens et la valeur de ses amitiés qui devaient sans doute animer ainsi son comportement.

La Hesbaye vient de perdre un tout grand homme venu s'y installer à la retraite, voici déjà plus de trois décennies. Il avait élu domicile au Cornuchamp.

Sa carrière militaire exemplaire, il l'avait par contre vécue du côté de la capitale. Né à Rivière après la première guerre mondiale, il était polytechnicien à l'École Royale Militaire quand a éclaté la seconde. Comme d'autres pilotes de chez nous, il a pu échapper aux nazis et rejoindre Gibraltar puis a été incorporé à la Royal Air Force. Héros alors blessé, il a gravi ensuite les échelons de la hiérarchie militaire jusqu'à devenir le chef d'état-major de sa Force Aérienne. Décoré à maintes reprises, promu intendant de la liste civile, ce discret notable était aussi un grand ami du roi Baudouin et la reine Fabiola est restée une amie intime de son épouse Nola, au bras de laquelle il venait de fêter ses noces de brillant.

Rapidement intégré à la vie locale, il y est vite devenu un pionnier du Lions Club hannutois, des associations patriotiques et des lauréats du travail. Paroissien assidu, il était autant homme de bon conseil qu'alerte vétéran. Tourné vers la jeunesse, il a présidé le groupe des Cadets de l'Air, initiant au pilotage de jeunes passionnés qui allaient venir en retour apporter leur contribution au Swimmarathon hannutois.

Largement nonagénaire, le général venait d'être à plusieurs reprises hospitalisé mais, alors qu'il remettait pourtant les pieds dans son jardin et que d'aucuns espéraient le voir au moins un peu apparaître aux cérémonies du 11 novembre, son état de santé a de nouveau décliné et c'est donc avec un deuil récent et un souvenir attendri que l'Armistice va cette année se commémorer à Braives ».

Michel Mandl

plaagde, gaf hij grif toe dat zijn gedrag zonder twijfel beïnvloed werd door zijn geloof, zijn gevoel voor waarden, zijn liefde voor zijn nabestaanden en zijn gehechtheid aan zijn vrienden.

Haspengouw heeft zopas een groot man verloren die zich daar, na zijn pensionering, reeds drie decennia geleden had gevestigd. Hij had Cornuchamp als verblijfplaats gekozen.



Nochtans heeft hij zijn voorbeeldige militaire loopbaan in de omgeving van de hoofdstad doorgebracht. Geboren na de eerste wereldoorlog in Rivière, volgde hij de polytechnische afdeling in de Koninklijke Militaire school toen de tweede wereldoorlog uitbrak. Zoals andere piloten van bij ons kon hij aan de nazi's ontsnappen en zich via Gibraltar bij de Royal Air Force vervoegen. Onze gewonde held heeft nadien alle rangen in de hiërarchie doorlopen om te eindigen als stafchef van zijn luchtmacht. Hij werd meerdere malen vereerd met onderscheidingen en benoemd tot intendant van de civiele lijst.

Deze bescheiden notabele was ook een goede vriend van koning Boudewijn terwijl koningin Fabiola een intieme vriendin gebleven is van zijn echtgenote Nola, aan wiens arm hij onlangs zijn briljante huwelijksverjaardag gevierd heeft.

Hij heeft zich spontaan geïntegreerd in de lokale gemeenschap en is vlug een pionier van de Hanuitse Lions Club andere patriottische instellingen, en de laureaten van de arbeid geworden. Als ijverige parochiaan was hij zowel raadsman als alerte veteraan. Als voorzitter van de Luchtkadetten bleef hij in nauw contact met de jeugd. Op hun beurt kwamen deze deelnemen aan de 'swimmarathon' in Hanuit.

Als negentigjarige werd de generaal meermaals in het ziekenhuis opgenomen. Hij werd weer beter en iedereen had gehoopt hem terug te zien bij de plechtigheden van 11 november. Echter, zijn toestand verslechterde opnieuw en het is dus in een sfeer van rouw en tedere herinneringen dat dit jaar de wapenstilstand herdacht wordt in Braives.”

Door Michel Mandl,  
vertaald door Wif De Brouwer

# Boutique VTB Boetiek



**Badge : 20 €**

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



**Cravatte - Das : 20 €**

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



**Petje - Casquette : 10 €**

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



**Pin : 15 €**

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €

More items available on  
[www.vieillestiges.be/boutique](http://www.vieillestiges.be/boutique)  
[www.vieillestiges.be/boetiek](http://www.vieillestiges.be/boetiek)



**10 Cartes de vœux**

**10 Wenskaarten: 10 €**

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



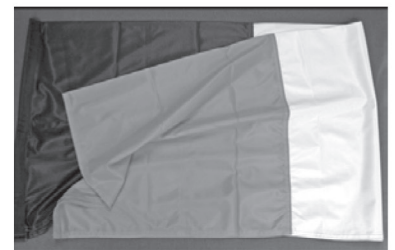
**Broche : 25 €**

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



**Sticker : 1 €**

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



**Drapeau belge - Belgische vlag**

**100 x 150 cm : 11 €**

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **210-0619966-91 (IBAN: BE232100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** des Vieilles Tiges et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l' Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages").

**Après réception de votre paiement**, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée.

Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **210-0619966-91 (IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB)** van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen").

**Nadat we uw betaling ontvangen hebben**, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.



Chères Vieilles Tiges,

Dans la rubrique « Nouvelles » sur notre site internet, le président a récemment formulé un appel pour ne pas oublier nos collègues qui ont des problèmes de mobilité ou de santé  
- <http://www.vieillestiges.be/fr/news>.

Parmi nos Vieilles Tiges, certains cherchent des anciens, des membres qui pourraient régulièrement ou de temps à autre leur rendre visite pour quelques heures afin de rompre le cercle de la solitude. Ils cherchent parfois des membres avec un véhicule pour pouvoir de temps à autre participer à une activité extérieure.

Voici donc une excellente occasion de prouver que la solidarité entre les aviateurs n'est pas un vain mot !

Nous sommes persuadés que nous trouverons des volontaires prêts à apporter leur soutien, aussi modeste soit-il, à nos plus anciens. Il faut toutefois quelque peu coordonner vos initiatives pour éviter des doubles-emplois ou des visites simultanées. Pour ce faire, nous vous demandons de tenir le conseil d'administration au courant de toute visite/soutien que vous apportez à nos anciens.

Si certains d'entre vous connaissent des collègues qui auraient besoin de soutien, nous vous prions d'en informer le conseil d'administration. Toute activité de soutien ne se fera cependant qu'avec leur accord et celui de leur famille.

**Les points de contact sont les suivants :**

**Pour les aviateurs militaires :**  
Wif De Brouwer, GSM 0495 305 250  
ou [airman@skynet.be](mailto:airman@skynet.be)

**Pour les aviateurs civils :**  
Jean-Pierre Herinckx, Tel 02 343 9377  
ou [jph5@skynet.be](mailto:jph5@skynet.be)

Merci à vous !  
Wif De Brouwer, président.

Beste Vieilles Tiges,

De voorzitter heeft onlangs een oproep gedaan in de rubriek "Nieuws" op onze website, om onze collega's niet te vergeten die problemen hebben met hun gezondheid of zich nog moeilijk kunnen verplaatsen  
- <http://www.vieillestiges.be/nl/news>

We zoeken anciens bij onze Vieilles Tiges die nu en dan een collega kunnen bezoeken om de eenzaamheid te doorbreken. Sommigen onder hen zouden het ook op prijs stellen om nog eens te kunnen deelnemen aan één of andere activiteit.

Zie hier een uitstekende gelegenheid om te tonen dat samenhangigheid tussen vliegers geen ijdel woord is!

We rekenen er op dat meerdere onder jullie zullen bereid zijn om hun solidariteit te betuigen, hoe bescheiden ook, aan onze senioren die soms geen naaste familie hebben of geïsoleerd leven. Daarom zouden we trachten deze steun te coördineren, dit om eventuele bijstand te synchroniseren.

Leden die collega's kennen die dergelijke hulp kunnen gebruiken worden gevraagd dit kenbaar te maken aan de bestuursraad. Nochtans zullen alle steunactiviteiten slechts gebeuren mits toestemming van betrokkenen en hun familie.

**Contactpunten:**

**Steun aan ex-militaire vliegers:**  
Wif De Brouwer, GSM 0495 305 250  
of [airman@skynet.be](mailto:airman@skynet.be)

**Steun aan ex-burgervliegers:**  
Jean-Pierre Herinckx, Tel 02 343 9377  
of [jph5@skynet.be](mailto:jph5@skynet.be)

Met oprechte dank,  
Wif De Brouwer, voorzitter



### Woensdrecht 8 oktober 1965

Kolonel Vlieger SBH Albert Debêche (links) en zijn Nederlandse collega feliciteren de nieuwe gebrevetteerden van de 64B promotie, o.a. Mich Mandl, erevoorzitter van de VTB.

### Woensdrecht 8 octobre 1965

Le Colonel Aviateur BEM Albert Debêche (à gauche) et son homologue hollandais félicitent les nouveaux promus de la promotion 64B, notamment Mich Mandl, président d'honneur des VTB.

### 18 augustus 2002

Danny Cabooter in de cockpit van een Albatros DV op weg naar de fly in te Schaffen.

### 18 août 2002

Danny Cabooter aux commandes d'un Albatros DV en route vers le fly de Schaffen.

