

IMPRIMÉ – DRUKWERK

*

Bulletin trimestriel
Driemaandelijks bulletin

*

N°3/2006

Juli-augustus-september

Juillet-août-septembre

2006

*

27^{ème} année – 27ste jaar

*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever

Wilfried Tersago

Rue Montoyer 1 boîte 13

Montoyerstraat 1 bus 13

1000 Bruxelles – Brussel

Bureau de dépôt
Afgiftekantoor
1950 Kraainem

Belgique-België
P.P. – P.B.
1950 Kraainem
1/4224

Numéro d'agrément/
toestemmingsnummer
P605174

Ter attentie van – A l'attention de

**9 augustus:
rendez-vous in Saint-Hubert**

**27 augustus:
Jalhay/ Le Tigelot**

**17 september
Gent**

**Le 9 août
rendez-vous à Saint-Hubert**

**le 27 août
Jalhay/ Le Tigelot**

**le 17 septembre
Gand**

VZW

DE “VIEILLES TIGES”

VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

ASBL

LES VIEILLES TIGES

DE L'AVIATION BELGE



Het driemaandelijkse bulletin van de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 3/2006
27ste jaar – 27^{ème} année
Juli-augustus-september
Juillet-août-septembre
2006



**The Belgian Congo Air Force – the Air Force that never was
Touch control – Polish pilots in WW2 – New Sabena stand**

Bulletin périodique édité par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'aviation belge

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

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

*
Site Web
www.maisondesailles.be/vieillestiges
cliquer sur le logo

ooo

**Conseil d'administration
Bestuursraad**

Président - Voorzitter
Jean Kamers
Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Robert Feuillen
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

*
Dany Cabooter, Georges de Coninck,
André Dillien, Alphonse Dumoulin,
Jean-Pierre Herinckx, Michel Mandl,
Norbert Niels, Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

**De "Vieilles Tiges"
van de Belgische luchtvaart**

*
Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

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

*
Website
www.huisdervleugels/vieillestiges
en op het logo aanklikken

**INHOUD VAN BULLETIN 3/2006
Juli-augustus-september**

Van de redactie
Nieuws van de vereniging - agenda
Belgian Congo Air Force (Fr)
Belgian Congo Air Force (NI)
Touch control
Last call Lelystad
Nieuwe stand Sabena
Poolse piloten tijdens WO II
Inschrijvingsbriefjes
Onze boetiek

**SOMMAIRE DU BULLETIN 3/2006
Juillet-août-septembre**

Rédactionnel
Nouvelles de l'association – Agenda
Belgian Congo Air Force (Fr)
Belgian Congo Air Force (NI)
Touch Control
Last call Lelystad
Stand Sabena rénové
Pilotes polonais durant la 2^{ième} GM
Billets d'inscription
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

België-Belgique: 20,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 10,00 euro)
Buitenland-Etranger: 25,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 12,00 euro)

*

Bankrekening-Compte bancaire

210-0619966-91

*

Secrétariat- Secretariaat

Wijngaardstraat 4
3290 DIEST
Tel & Fax: 013 312 870
E-mail: robert.feuillen@skynet.be

Het volgende magazine verschijnt op 13 november

Le magazine suivant paraîtra le 13 novembre



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Le 23 mai, l'inauguration du stand SABENA au Musée de l'Air connut un immense succès. Environ 350 personnes, principalement des anciens Sabeniens mais aussi des anciens aviateurs de la Force Aérienne, de l'Aviation Légère et de la Force Navale ont répondu à l'invitation du président du musée, le lieutenant-général aviateur Marcel Terrasson.

Ce stand fut réalisé par des anciens de la compagnie nationale et de l'AELR, tous bénévoles. C'est étonnant ce qu'ils ont réalisé avec les moyens dont ils disposaient. Ce stand sera un témoin permanent de ce qui fut la grande compagnie belge de transport aérien.

J'ai été assez surpris de constater que parmi les participants à cette inauguration, plusieurs n'avaient jamais mis les pieds dans ce musée. Grand fut leur étonnement de voir le nombre d'avions anciens et plus modernes ainsi que les multiples stands associés à l'aviation, aussi j'invite nos membres à faire de la publicité pour inciter leurs amis à visiter ce lieu qui résume si bien ce que représente l'aviation. Et pourquoi pas se faire membre de l'AELR pour soutenir l'action de ces bénévoles qui y consacrent leurs loisirs.

Notre réunion du mois d'août aura lieu dans les Ardennes, à l'aérodrome de St Hubert, le Centre National de Vol à Voile bien connu. Le bulletin d'inscription se trouve dans ce magazine. Il y aura très probablement une participation des Vieilles Tiges luxembourgeoises. Inscrivez-vous à temps car le nombre de places est limité.

Je fais un dernier rappel aux membres qui ont « oublié » de régler leur cotisation. Prenez conscience que l'impression et l'envoi postal de Votre Magazine que nous nous efforçons de rendre attrayant, absorbent une grande partie de votre cotisation. Votre soutien est précieux.

Rendez-vous à St Hubert le 9 août. Ma boule de cristal me dit que le temps sera superbe et un vol en planeur sera offert.

De inhuldiging op 23 mei van de SABENA stand in het Luchtvaartmuseum kende een enorm succes. Ongeveer 350 personen, hoofdzakelijk oudgedienden van SABENA, maar ook oudgediende vliegeniers van de Luchtmacht, het Lichte Vliegwezen en de Zeemacht hebben gehoor gegeven aan de uitnodiging van de voorzitter van het museum Lt.Gen.Vl. b.d. Marcel Terrasson.

Deze stand werd opgebouwd door vrijwillige oudgedienden van de nationale maatschappij en de A.E.L.R.. Het is opmerkelijk hetgeen ze verwezenlijkt hebben met de weinige middelen waarover ze beschikten. Deze stand zal een blijvende getuige zijn van wat eens de grote Belgische maatschappij voor luchttransport was.

Ik was verwonderd vast te stellen dat verscheidene deelnemers nooit een voet in dit museum hadden gezet. Groot was hun verbazing het aantal oude maar ook moderne vliegtuigen te ontdekken alsook de verschillende stands verbonden aan de luchtvaart. Ik vraag dan ook aan onze leden reclame te maken en hun vrienden aan te zetten om deze plaats, die een samenvatting van het vliegwezen vertegenwoordigt, te bezoeken. En waarom geen lid worden van de A.E.L.R. om de werking van de vrijwilligers te steunen die er hun vrije tijd aan opofferen?

Onze maandelijkse vergadering in augustus zal in de Ardennen, op het vliegveld van St. Hubert, het welbekende Centrum voor Zweefvliegen, plaats vinden. Het inschrijvingsformulier vindt U in dit magazine. Hoogstwaarschijnlijk zullen de Luxemburgse "Vieilles Tiges" deelnemen. Schrijf U in op tijd want het aantal plaatsen is beperkt.

Ik richt een laatste oproep aan onze leden die hun lidgeld zijn "vergeten" te betalen. U moet beseffen dat het drukken en het verzenden van uw Magazine, dat we trachten aantrekkelijk te maken, een groot deel van uw lidgeld opsloort.

Rendez-vous in St. Hubert op 9 augustus! Mijn kristallen bol voorspelt schitterend weer en een vlucht met zweefvliegtuig wordt aangeboden!

Jean Kamers

NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Jacques STRUELENS, le 30 avril.

René WACHEUL, le 30 mai 2006.

Georges DURAND, nous ne disposons malheureusement pas de la date.

Nos présentons nos condoléances sincères aux familles.

Wij bieden de getroffen families onze oprechte deelneming aan.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

BOIN Roger

Rue de Livourne 66 Bte B4, 1050 Bruxelles

Tél: 02 5345010 – fax: 02 5383528 – GSM: 0475 497297 – E-mail: roger.boin@skynet.be

Admis membre Act

BUZIN Jean

Avenue des Saules 13, 1410 Waterloo

Tél & fax: 02 354 – Gsm: 0476 829501 – E-mail: buzin.didien@belgacom.be

Admis VT

DAMBLY André

Rue de l'Arsenal 8, 5600 Philippeville

Tél: 071 666976 – Gsm: 0474 617918 – E-mail: andre.dambly@skynet.be

Admis VT

MEULEMANS Edgard

Heikestraat 52, 3190 Boortmeerbeek

Tel: 015 512843

Aanvaard als VT

RENARD Alain

Rue Maigre Cense 52, 4650 Julémont

Tél: 04 3876194 – E-mail: renard.garsoux@skynet.be

Admis Act

BEHITS Florent

Bevrijdingslei 64, 2930 Brasschaat

Tel & fax: 03 6630368 – E-mail: flobehits@skynet.be

Aanvaard als VT

DESMET Gilbert

Avenue Franklin Roosevelt 1A, 1340 Ottignies

Tél: 010 410883 – GSM: 0484 228177 – E-mail: gilbertdesmet@skynet.be

Admis VT

VAN CAELENBERGE Willy

Vroegeinde 14, 2290 Vorselaar

Tel: 014 517231 – E-mail: willy.van.caelenberge@telenet.be

Aanvaard VT

WAELEKENS Didier

Esdoornlaan 33, 1850 Grimbergen

Tél & fax: 02 2513310 – GSM: 0477 404628 – E-mail: didier.waelkens@skynet.be

Admis Act

RASSE Guy
Rue de Jodoigne 32, 1367 Huppaye
Fax: 010 810164 – E-mail: guyrasse@yahoo.fr
Admis VT

SCHOUBBEN René
Rue du Tilleul 1, 1376 Jodoigne
Tél: 010 813820 – GSM: 0477 656771 – E-mail: rschoubben@tiscali.be
Admis VT

Félicitations !



Monsieur et Madame Jules Laurent ont célébré le week-end du 25 au 26 mars 2006 leurs noces de platine.

70 ans de mariage! Ils se sont rencontrés il y a 85 ans à Neufchâteau. Jules, toujours fringant, a fêté ses 94 ans le 2 mars. Il fit partie en 1934 de la 71^{ème} promotion de l'Aéronautique Militaire et fut breveté pilote en 1935. Après la guerre, en 1946, il poursuivit sa carrière de pilote à la Sabena.

Au nom du conseil d'administration et de vous tous, nous leur adressons nos plus vives félicitations.

De heer en mevrouw Jules Laurent vierden tijdens het weekeinde van 25 en 26 maart hun platina huwelijksverjaardag. 70^{ste} huwelijksverjaardag.

70 jaar! Ze hebben elkaar 85 jaar geleden in Neufchâteau ontmoet. De nog immer zwierige Jules vierde op 2 maart zijn 94^{ste} verjaardag. In 1934 maakte hij deel uit van de 71^{ste} promotie van het Militair Vliegwezen en werd als piloot gebrevetteerd in 1934. Na de oorlog zette hij zijn vliegersloopbaan in 1946 verder bij Sabena.

In naam van de Raad van Bestuur en van u allen bieden we hen onze beste gelukwensen aan.

Agenda



Mercredi 12 juillet: réunion mensuelle au musée de l'Air et de l'Espace. Inscription obligatoire auprès du secrétaire-général pour le lunch : 25 € à payer sur place.

Woensdag 12 juli : maandelijks vergadering in het Lucht- en Ruimtevaartmuseum. Inschrijving voor de lunch verplicht bij de secretaris-generaal: € 25 ter plaatse te betalen.

Réunion à l'aérodrome de St Hubert 9 août 2006

Notre réunion annuelle du mois d'août est organisée au resto-bar La Clé des Airs (<http://www.lacledesairs.be>) à l'aérodrome de St Hubert le mercredi 9 août à 12,00 heures. Prix du lunch, apéritif et vins compris : 43,00 euros. Le paiement confirmant l'inscription, est à faire au compte bancaire de l'association. (Voir le billet d'inscription à la page 51.)

Un vol en planeur sera offert par M. Jean Choffray.

Clôture des inscriptions : 28 juillet.

Itinéraires conseillés

- de Bruxelles :
Autoroute E411 vers Luxembourg

Sortie N° 18 « Marche-Courrière »
N4 jusqu'à la Barrière de Champlon
E46/N89 vers St Hubert – Sortie avant la ville, à droite de la route et suivre le balisage
135 km

- de Liège : (Alternative)
E46/N63 Liège-Marche-en-Famenne E25 vers Luxembourg
N4 jusqu'à la Barrière de Champlon Sortie N° 50 Baraque de Fraiture
N89 vers St Hubert (Voir plus haut) N89 vers La Roche et St Hubert
85 km (Voir plus haut)
100 km

Samenkomst op het vliegveld van St Hubert 9 augustus 2006

Onze jaarlijkse augustusvergadering heeft dit jaat plaats in de resto-bar La Clé des Airs (<http://www.lacledesairs.be>) op het vliegveld van St Hubert op woensdag 9 augustus om 12,00 uur. Prijs van de lunch, aperitief en wijn inbegrepen: 43,00 euro. De betaling die geldt als inschrijving, dient uitgevoerd op de bankrekening van onze vereniging. (Zie het inschrijvingsbriefje op pagina 51).

M. Jean Choffray biedt die dag een vlucht op zweefvliegtuig aan.

Afsluiten van de inschrijvingen: 28 juli.

Aanbevolen reisweg

- vanuit Brussel :
Snelweg E411 naar Luxemburg
Uitrit nr 18 « Marche-Courrière »
N4 tot aan de Barrière de Champlon
E46/N89 naar St Hubert – uitrit vóór de stad, rechts aanhouden en bewegwijzering volgen
135 km
- vanuit Luik : (Alternatief)
E46/N63 Liège-Marche-en-Famenne E25 naar Luxemburg
N4 tot aan de Barrière de Champlon Uitrit nr 50 Baraque de Fraiture
N89 naar St Hubert (zie hoger) N89 naar La Roche en St Hubert
85 km (zie hoger)
100 km

Jalhay – Le Tigelot 27 août 2006

La cérémonie annuelle d'hommage aux aviateurs belges et alliés tombés dans les Fagnes au cours de la dernière guerre aura lieu le dimanche 27 août 2006.

Programme

1. Messe solennelle célébrée à 10h30 en l'église de Jalhay avec la participation de la chorale de Manailhant.
2. Après l'office religieux, départ des participants vers le Mémorial canadien du Tigelot, route du Barrage de la Gileppe.
3. Lunch (facultatif) au restaurant Le Brévant, route d'Oneux 77 à Verviers.
Prix du lunch, apéritif, 4 services et vins compris : 33,00 euros.

Le Comité organisateur est reconnaissant envers les sympathisants qui aideraient son action en versant 5,00 euros pour la cotisation annuelle.

Billet d'inscription en page 51.

Jalhay – Le Tigelot

27 augustus 2006

Het jaarlijkse eerbetoon aan de belgische en geallieerde vliegers die tijdens de laatste oorlog in de Hoge Venen zijn gevallen, zal plaatshebben op zondag 27 augustus 2006.

Programma

1. Plechtige eucharistieviering om 10h30 in de kerk van Jalhay met deelneming van het koor van Manailhant.
2. Na de eredienst, vertrek van de deelnemers naar het Canadese Memorial van Tigelot, route du Barrage de la Gileppe.
3. Lunch (facultatief) in het restaurant Le Brévant, route d'Oneux 77 te Verviers.
Prijs van de lunch, aperitief, 4 schotels en wijn inbegrepen : 33,00 euro.

Het inrichtend comité is erkentelijk voor sympathisanten die zijn actie willen steunen door 5 euro te storten als jaarbijdrage.

Zie het inschrijvingsbriefje op pagina 51.

Gand dimanche 17 septembre

Dimanche 17 septembre: cérémonie au monument aux aviateurs polonais tombés, Poolse Winglaan à Gand (Sint-Denijs-Westrem), organisé par l'asbl Vrienden van de Poolse Luchtmacht 1939-1945.

Programme:

- 10.00: Messe à l'Institut Don Bosco
Kortrijkse steenweg, St.Denijs- Westrem
11.00: Cérémonie au monument.
Reception

Gent zondag 17 september

Zondag 17 september : plechtigheid aan het monument voor de gesneuvelde Poolse vliegeniers, Poolse Winglaan te Gent (Sint-Denijs-Westrem), georganiseerd door de vzw Vrienden van de Poolse Luchtmacht 1939-1945.

Programma:

- 10.00: Eucharistieviering Instituut Don Bosco
Kortrijkse steenweg, St.Denijs- Westrem
11.00: Plechtigheid aan het monument.
Receptie

Vendredi 20 octobre: remembrance day (voir lettre après cet agenda)

Vrijdag 20 oktober : (zie brief na deze agenda)

And last but not least: le **mercredi 1 novembre** la cérémonie annuelle à la **pelouse d'honneur** du cimetière de Bruxelles.

And last but not least : op **woensdag 1 november** de jaarlijkse plechtigheid op het **ereperk** van het kerkhof van Brussel.

Airmen Remembrance Day



Since the Air Force exists as an independent Service in the Belgian Armed Forces (October 15th, 1946) it has been customary to remember all those who gave their life in active air duty for the preservation of our freedom, our national independence and for our moral western values.

A yearly ceremony was organized around this date, first on the monument of the "Aéroclub de Belgique" and since the year 2000, at the Military aviation memorial at the "Cinquantenaire".

Now that the reorganization of the Belgian Defense Forces tends to flatten out all specific differences between the Services, this Remembrance Day tends to be forgotten.

Therefore, a ceremony was held last year at the Cinquantenaire on an informal way. Although the organization was started rather late, over 200 people were present to honour their fallen colleagues, husbands, fathers or friends.

*This year the "Airmen Remembrance Day" will be held on **October 20th**, at **11.00H local time**.*

You all are kindly invited at this ceremony. Flowers from the different sympathizing associations are most welcome, and as last year, each participant will be able to deposit a white rose at the monument.

After the ceremony a reception will be held at the Air Museum.

May we kindly invite you to pass the word to all your members, so that this ceremony will really become this year a tribute to our fallen friends.

Friendly greetings from the organizing Committee

Lt Gen (ret) Baron Mike Donnet, Lt Gen (ret) Marcel Terrasson, Lt Gen (ret) Piet Vanhecke, Lt Gen (ret) Michel Mandl, Gen Maj (ret) Michel Audrit.

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

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

PROLOGUE

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



*Franz Burniaux et Gérard Greindl portant les ailes sud-africaines et leur toute nouvelle DFC.
Franz Burniaux en Gerard Greindl met hun Zuid-Afrikaanse vleugels en hun splinternieuwe DFC.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Burniaux décide de rejoindre la colonie où par ailleurs il avait des attaches familiales, son frère aîné étant magistrat à Léopoldville.

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

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



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

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

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

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

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

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

Paradoxalement, cet engagement aux côtés de l'Empire britannique va se heurter à diverses critiques au sein même de la colonie. Celles des grandes entreprises industrielles, notamment du Katanga, qui voulaient conserver leurs marchés et pour lesquelles le statut de neutralité permettrait de livrer leurs productions au plus offrant. Celles aussi du commandant a.i. de la Force Publique, le colonel Gilliaert, successeur à ce poste du général E. Hennequin rappelé à Bruxelles en octobre 1939. Impressionné par l'apparente invincibilité des armées allemandes, l'importance des forces italiennes déployées en Afrique orientale, les courants pro-nazis qui existaient en Afrique du Sud, le ralliement du gouverneur du Congo Brazzaville au régime de Vichy, il recommande au Gouverneur général de déclarer la neutralité du Congo et même de proclamer son indépendance. Cette attitude pour le moins étonnante contraste avec celle du cadre de la Force

Publique qui ronge son frein loin des champs de bataille et qui voudrait voir les forces coloniales engagées aux côtés des faibles forces britanniques déployées au Kenya et au Soudan.

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

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

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

ACTE IV. Projet pour une aviation militaire coloniale.

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

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

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

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

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

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

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

Franz Burniaux fait part également au ministre de son intention de se rendre en Rhodésie par l'intermédiaire de la mission militaire McKenzie dans l'espoir de pouvoir y former du personnel belge tant navigant que technique dans les écoles que la Royal Air Force a mises en place dans le cadre de « l'Empire Training Scheme ». Il sollicite aussi l'autorisation d'être détaché dans une escadrille opérationnelle au Moyen Orient pour acquérir l'expérience nécessaire et asseoir sa crédibilité en tant que chef de file. Il estime à dix-huit mois le temps requis pour la formation des premiers éléments qui sous son commandement constitueraient une première escadrille de l'aviation coloniale. Il prend pour acquis que le gouvernement belge à Londres aurait dans l'intervalle solutionné le problème de la dotation en avions.

Le ministre des Colonies marque son accord de principe et s'engage à défendre le plan à Londres en Conseil des Ministres, seule autorité habilitée à autoriser la création d'une aviation coloniale.

Reste à attendre la notification de cette autorisation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FLASH-BACK

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

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

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

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

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



ACTE VII. Retour au Congo. Divergence de vue.

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

La réalisation de ce projet nécessitait pour le moins une concertation préalable avec les autorités de la colonie. Le contexte général n'y était guère favorable. En effet, c'est un climat de méfiance et d'incompréhension qui caractérisait

depuis le début de la guerre les relations entre le gouvernement peu au courant des réalités congolaises et le Gouverneur général laissés le plus souvent ignorant des options politiques prises à Londres. Dans le cas précis, le problème était exacerbé par la méconnaissance pour tous ces acteurs des questions aéronautiques et de leurs implications.

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

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

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

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

On y relève que :

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

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

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

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

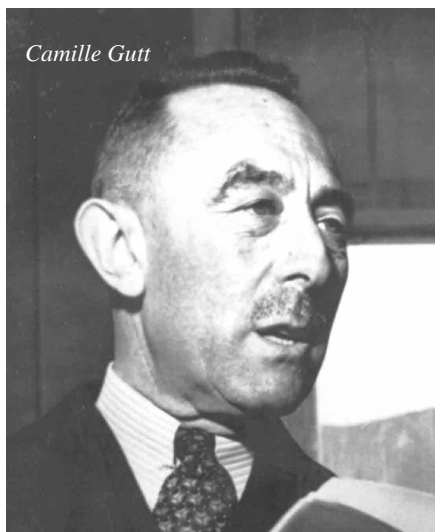
ACTE VIII. La mission du major aviateur Verhaegen.

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

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

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

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



Camille Gutt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

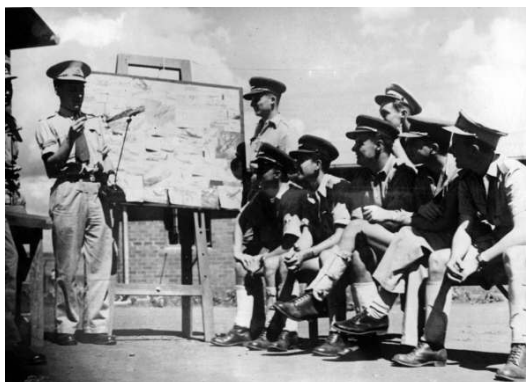
Le major Verhaegen et le général Ermens ne parlent pas le même langage. Londres et Léopoldville ne sont décidément pas sur la même fréquence !

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

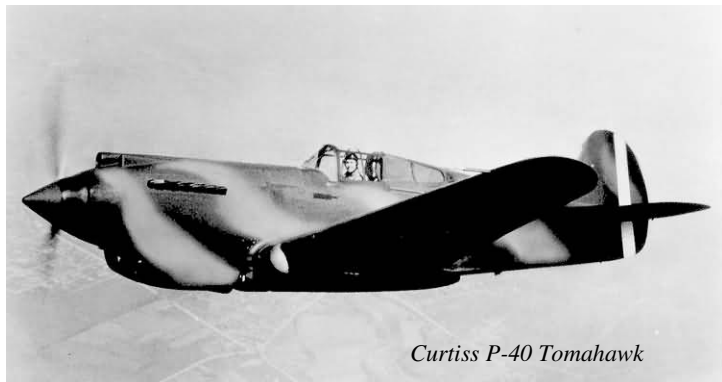
Appréhendant les difficultés que cette décision ne manquerait pas de générer à terme, les autorités belges envisageaient même sous réserve d'accord des Britanniques, l'envoi vers la colonie du personnel du 350 Sqn, seule unité « belge » de la RAF.

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

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

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

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



Curtiss P-40 Tomahawk

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

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

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

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

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

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

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

-...le commandant du GAMA est nommé par le Ministre de la Défense Nationale avec l'agrément de l'Air Ministry. Il dépend directement du commandant de l'Aéronautique Militaire sous la haute direction du Ministre de la Défense Nationale.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Cette mise en attente, de longs mois pour certains, sera mal perçue dans la colonie. En effet, dans le même temps, Sabena-Afrique qui effectuait à la demande de l'Air Ministry des liaisons régulières, notamment entre la Côte d'Or (Nigérie) et l'Egypte, en appui des opérations au Moyen-Orient, manquait cruellement de pilotes. D'aucuns suggéreront de placer en renfort à la Sabena, fût-ce momentanément, des pilotes et des navigateurs formés ou réentraînés en Afrique du Sud. Cette suggestion restera lettre morte. Notons par ailleurs qu'un retour à la situation antérieure se serait révélée impossible. En effet, dès les premiers mois de 1943, la SAAF allait connaître un engorgement de sa filière de formation au niveau des unités d'entraînement

opérationnel. Le taux de pertes dans les escadrilles engagées au Moyen-Orient était inférieur aux prévisions, celles-ci n'étaient pas en mesure d'incorporer tous les navigants nouvellement formés. Dans ce contexte, il est peu probable que nos aviateurs eussent bénéficié d'une priorité particulière. Le Commandant de la Force Publique demeurera étonnamment muet dans toute cette polémique. Réalisant que le gouvernement ne cautionnerait jamais la mise sur pied d'une aviation coloniale, il se désintéressera du sort de ses aviateurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

EPILOGUE

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

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

L'entraînement se déroule dans des conditions pénibles. Les Tomahawk fournis à l'escadrille se révèlent inadaptés à l'environnement africain. Les difficultés techniques s'accumulent: problèmes de train d'atterrissage, défauts du moteur graves qui conduiront à la mise au sol des avions et à l'impossibilité de mener à bien le programme de mise en condition.

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

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

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

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

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

Jean BUZIN

Nederlandse vertaling

« Daarmee krijgen we Congo nog niet terug ... »

PROLOOG

September 1939. Duitse legers rukken Polen binnen. Frankrijk en Engeland staan garant en verklaren de oorlog aan het Reich, maar hun gebrekkige militaire voorbereiding maakt elke tussenkomst op het terrein onmogelijk. De “schemeroorlog” maakt zijn intrede in het Westen. De mobilisatie van het Belgische leger wordt in fases afgekondigd: 650.000 man bevinden zich weldra onder de wapens.

Vanaf maart 1936 zijn boven Europa donkere wolken samengetrokken. Nazi-Duitsland is vast besloten om de vernederingen van het Verdrag van Versailles af te werpen en herbewapent. Onder leiding van Adolf Hitler eist het onbepaalde levensruimte op voor zijn volk. De herbezetting van het gedemilitariseerde Rijnland, de aanhechting van Oostenrijk, de inbeslagname van Sudetenland, de verdeling van Tsjecho-Slowakije, het zijn allemaal voortekenen van het onweer dat weldra zal losbarsten.

Koning Leopold III en de Belgische regering hebben België in een politiek van onafhankelijkheid en neutraliteit geplaatst in de hoop ons land het leed van een gewapend conflict te besparen. De politiek van de koning wil coherent zijn. Maar tegen een prijs. Vandaar dat hij voor een vergrote militaire inspanning pleit « *in de mate dat gelijk welke van onze burens ontraden wordt om land of lucht van ons grondgebied te gebruiken om een andere staat aan te vallen ...* » Een vrome wens, want in de regering heerst onstabielheid en de budgetten die deze inspanning moeten dragen, komen er niet.

Wanneer publieke opinie en overheid zich bewust worden van het nakende gevaar en de noodzaak om ons militaire apparaat te moderniseren, is het te laat. De wapeningskoorts slaat ook toe bij de voornaamste producerende landen, die het hoofdaandeel van hun oorlogsproductie voorbehouden voor hun eigen legers. De situatie van onze Militaire Luchtvaart en vooral die van zijn Jachtregiment is in dat opzicht kenmerkend. In januari 1939 had Landsverdediging zijn weigering aangegeven om deel te nemen aan het nationale programma voor het R-36-jachtvliegtuig, dat door de Renard-werkplaatsen was ontwikkeld. Dit moderne toestel waarvan de Militaire Luchtvaart er 40 wenste te verwerven, doorstond de vergelijking met de recente Britse en Franse producten. De weigering was ingegeven door de

onmogelijkheid om dit materieel binnen de vereiste termijnen te produceren. En dus was de enige uitweg de prospectie in het buitenland. Het resultaat wordt een ontgoocheling.

In maart 1939 stemmen de Britten toe om 15 Hurricane-jachtvliegtuigen af te staan; ze staan de licentieproductie toe van 80 exemplaren van dit type, met componenten die hun industrie zal aanleveren. Deze stap wordt te laat gezet om de heruitrusting van onze smaldelen te verzekeren. Ook de bestelling van 40 Brewster Buffalo die in januari 1940 in de USA wordt geplaatst, kan niet tijdig worden uitgevoerd. Het is aan boord van overjarige tweedekkers dat onze piloten de Luftwaffe-eskaders het hoofd dienen te bieden: Fairey Fox uit een ander eeuw, Gloster Gladiator en Fiat CR 42, de laatste ontwikkelingen van een voorgoed achterhaald concept.

Ironie van het noodlot: 9 van de 11 Hurricanes die de ochtend van 10 mei beschikbaar waren, worden in de eerste uren van het conflict op de grond vernietigd.

De dramatische Achttiendaagse

Veldtocht zal trouwens de gebreken die onze Militaire Luchtvaart ondermijnden, ten overvloede illustreren. Tegenover de verpletterende

superioriteit van de Luftwaffe worden onze smaldelen gedecimeerd, zowel door verliezen op de grond als door

luchtgevechten. Tot de capitulatie van 28 mei 1940 blijven slechts er drie smaldelen van het 1^{ste} Regiment in operaties bij het Leger van Vlaanderen. De andere eenheden trekken zich progressief terug naar Frankrijk, meestal zonder vliegtuigen, behalve enkele Fiat CR 42 en Fairey Fox die nog tijdelijk deelnemen aan de verdediging van de vliegvelden van Chartres en Tours, voordat de smaldelen worden geëvacueerd naar het zuiden van Frankrijk. Ze zullen er tevergeefs wachten op een heruitrusting onder de goede zorgen van het Franse Armée de l'Air, terwijl de minister van Landsverdediging zich verzette tegen elke oplossing waardoor onze eenheden Engeland zouden kunnen vervoegen.

De smaldelen van de Vliegopleiding zullen zich herontplooiën naar Caen-Carpiquet vooraleer geëvacueerd te worden naar Marokko (Oudja) om er eveneens een weinig glorieus einde te kennen.



Fairey Fox O-23 of 6th (Training) Squadron based at Wevelgem caught in flight (Crew Sgt. Geerts and S/Lt. Dr. Pauwels). Paul Laureys Collection. © BAHA

Iste AKTE. Congo bij de aanvang van de oorlog.

Terwijl de horizon in Europa vanaf 1936 voortdurend versombert, lijkt de progressieve verslechtering van de situatie het routineuze leventje in onze Afrikaanse kolonie Congo nauwelijks te verstoren. In Afrika heerst er kalmte. Door het Verdrag van Versailles is Duitsland zijn kolonies kwijt en verdelen Frankrijk, Groot-Brittannië en een groep kleine landen – België, Spanje, Portugal – het grootste deel van het continent onder elkaar. Op militair vlak kunnen enkel Frankrijk en Italië een krijgsmacht van betekenis ontplooiën. Het laatste land had in 1935 trouwens Ethiopië veroverd. Het geheel is met Eritrea en Somalië samengevoegd en vormt Italiaans Oost-Afrika waar bijna 300.000 manschappen, 200 tanks en 200 vliegtuigen een potentiële dreiging vormen. Daar tegenover is de Britse troepenmacht bespottelijk: niet meer dan 10.000 man langs de grenzen van Kenia en Soedan.

Op het vlak van buitenlandse politiek geldt het Belgische statuut van neutraliteit uiteraard ook voor de kolonie.

Congo neemt strategisch een centrale plaats in. De exploitatiekolonie is 80 keer groter dan België en telt in 1938 minder dan 18.000 Belgische ingezetenen, vrouwen en kinderen inbegrepen. De voorspoed berust hoofdzakelijk op de ertsrijkdommen die ingeval van conflict een begeerlijk object kunnen uitmaken, maar op korte termijn lijkt er geen onmiddellijke dreiging op te rusten. Toch hadden sommigen voor de kolonie het risico op een veralgemeend conflict onderzocht, dat vanuit Europa naar de Middellandse Zee en Afrika zou uitdeinen.

In een artikel dat in 1938 verscheen in « La Dépêche Coloniale », vond Paul Crockaert, de voormalige minister van Koloniën en Landsverdediging, dat er wel eens een dreiging kon rusten op de Benedenstroom en zijn haveninstallaties, overgeleverd aan een plotse aanval van overzee. Volgens hem was het noordoosten van het grondgebied overgeleverd aan het risico van offensieven, afkomstig uit Oost-Afrika. Daarom zal hij ook pleiten voor het opwerken van de verdedigingsorganismen: « *De monding van de Congo dient bewapend met een paar vliegsmaldelen voor observatie en*

bombardement, met een flottielje patrouillevaartuigen en mijnenleggers. Daarbij moet de controle van de Grote Meren behouden blijven door er bases aan te leggen van vliegboten en bewapende vedettes ». Hij vond het ook onontbeerlijk om de kaders van de Openbare Macht aan te vullen door de instelling aan te moedigen van een « militaire horigheid » en om aan de eenheden de uitrusting en bewapening te leveren om elke agressie het hoofd te bieden. De aanwezigheid van een uitgebreide en sterke luchtmacht leek hem essentieel.



Ook al was deze algemene beoordeling van de toestand die van een politicus en dienden zijn voorstellen nauwkeurig in een uitrustingsplan omgezet, ze toonde duidelijk de tekortkomingen waarvoor het merendeel van de koloniale verantwoordelijken weinig gevoelig leken. Ze geloofden immers niet in de echtheid van de dreiging. Uitrusting en bewapening van de Openbare Macht waren nochtans notoir onvoldoende, onaangepast en achterhaald. Ze had een gebrek aan munitie, geen zware bewapening, geen logistieke diensten, geen echte medische dienst en beschikte slechts over een autopark in spe. Zonder luchtvaart was ze vooral een macht voor ordehandhaving geworden en duidelijk onbekwaam om de opdracht te vervullen van de verdediging van het grondgebied tegen externe dreigingen.

De Openbare Macht was in vredetijd 15.000 autochtone soldaten sterk, die werden omkaderd door 150 blanke officieren en 130 onderofficieren. Ze hing af van het Ministerie van Koloniën en stond onder de gouverneur-generaal Pierre Rijckmans. Door mobilisatie en oproep onder de wapens van 778 gegradueerden, kon de getalsterkte worden opgevoerd tot 30.000 man, verdeeld over drie brigades. Voor hun vestiging waren er drie sleutelregio's aangeduid: Neder-Congo, industrieel Katanga, de Noordoostelijke gebieden. Merken we echter op dat gedurende gans de « schemeroorlog » de gouverneur-generaal weigerde om zich te schikken naar het advies van het hoger kader van de Openbare Macht, dat hem aanbeval om het mobilisatiemechanisme op te starten. Hij gaf voorrang aan de vereisten van de bestuurlijke en industriële werking van de kolonie. Hij vond dat de militaire inspanning moest beperkt worden tot het strikte minimum dat verenigbaar was met de veiligheid.

Deze houding belette de commandant van de Openbare Macht, generaal E. Hennequin, niet om binnen de rol die hij bezat, op te roepen tot versterking van de verdedigingsmiddelen. Hij pleitte vooral voor de oprichting van een koloniale militaire luchtvaart. Hij vond dat ze zou moeten bestaan uit drie luchtvaartgroepen in steun van elke brigade. De groep die in Neder-Congo was ontplooid, zou daarbij ook nog opdrachten toebedeeld krijgen voor maritieme verkenning van de naderingswegen van de monding van de stroom.

Het « plan Hennequin » zou worden doorgestuurd naar het Ministerie van Koloniën. Het lijkt er wel op dat de oprichting van een koloniale militaire luchtvaart gunstig werd bekeken, althans op principieel vlak.

Er werd contact genomen met generaal Duvivier, commandant van de Luchtverdediging van het Grondgebied. In februari 1940 zou majoor Lucien Leboutte afgedeeld worden bij de Staf van de Openbare Macht te Leopoldstad met als opdracht de verkenning van de bestaande infrastructuur, de studie van de ontplooiingsmogelijkheden en de

verduidelijking van luchtvaartkwesities aan de Openbare Macht. De opdracht zou worden onderbroken door het uitbreken van de oorlog. De Staf van de Openbare Macht trachtte hem te weerhouden met het argument dat hij ter hunner beschikking stond en dat er geen enkel plan was gefinaliseerd. Majoor Leboutte zal het laatste Sabena-vliegtuig nemen dat naar Europa terugkeerde, zijn reis zou in Frankrijk ten einde lopen.

Op 10 mei 1940 beschikte de Openbare Macht over geen enkel luchtmiddel, behalve drie opgeëiste eenmotorige toerismevliegtuigjes.

IIde AKTE. De weg naar Congo loopt over Marokko.

Op 19 december 1940 ontscheept kapitein-vlieger Franz Burniaux in Leopoldstad. Het gordijn gaat op over een weinig bekende episode van onze Vleugels in de Afrikaanse hemel: de vruchteloze poging om een koloniaal militair vliegwezen te creëren, die tenslotte zal toelaten dat enkele tientallen vliegeniers van de Openbare Macht uitblinken in de rangen van het Zuid-Afrikaanse vliegwezen: de South African Air Force (SAAF).

Op 10 mei 1940 is de 32-jarige Franz Burniaux, bevelhebber van het 5de Smaldeel van de Vliëgschool te Wevelgem. Gezien het verloop van de gebeurtenissen, krijgen alle smaldelen van de school vanaf 12 mei het bevel zich te herontplooiën naar Frankrijk. De toestellen die op de grond aan de vernietiging door Duitse bombardementen zijn ontsnapt, stijgen op richting Tours, eerste hergroeperingspunt, via Amiens en Chartres. Het grondpersoneel en het materieel gaan langs de weg met het nog altijd beschikbare wagenpark, evenals per spoor. De eindbestemming in Frankrijk wordt het vliegveld van Caen-Carpiquet waar de ganse School op 20 mei 1940 opnieuw verenigd is. Die dag krijgt het bevel om naar Marokko te trekken. De basis van Oudja wordt verondersteld hen op te vangen, de commandant van onze Luchtvaart hoopt er de vorming van onze leerling-piloten te kunnen verder zetten.



De vliegtuigen, een vijftigtal SV 4, Avro 504, Fairey Fox en Koolhoven, worden gedemonteerd en ingescheept met wagenpark en materieel aan boord van het vrachtschip « Algérie », dat de Franse autoriteiten ter beschikking stellen van onze Militaire Luchtvaart. Het personeel gaat op 22 mei aan boord van een speciale trein met bestemming Marseille, waar men drie dagen later aankomt.

De overtocht naar de Afrikaanse kust van de Middellandse Zee zal plaatshebben op 28 en 29 mei aan boord van twee vrachtschepen, op het ogenblik dat het bericht komt van de capitulatie van het Belgische leger van Vlaanderen. Hergroepering te Oran op 31 mei, gevolgd door

een reis per spoor naar Oudja aan de Algerijns-Marokkaanse grens, waar de installatie begint op 1 juni 1940. Het wachten begint, de overnachtingsmogelijkheden zijn vaak precair. Er komt een openlijk klimaat van opstand, dat onderhuids al aanwezig was sinds de afkondiging van de capitulatie.

Het is pas op 23 juni dat het vrachtschip met vliegtuigen, wagenpark en materieel te Oran aanlegt. Eens de vliegtuigen uitgeladen zijn, dienen ze vervoerd naar de basis La Senia om er opnieuw gemonteerd te worden. Intussen heeft Italië zich op 10 juni aan Duitse zijde geschaard en heeft het Frankrijk de oorlog verklaard. Op 24 juni ondertekent Frankrijk een wapenstilstand met Duitsland. Na wat gearzel kiezen de Franse strijdkrachten van Noord-Afrika de kant van maarschalk Pétain. Het project om de Vliëgschool te Oudja te vestigen, draait op niets uit.

Generaal Tappage, commandant van het Instructie- en Rekruteringscentrum van onze Luchtvaart dat de School vergezelt, laat de armen niet zakken. Tijdens zijn doortocht in Marseille heeft hij 7 driemotorige Savoia Marchetti 73 van Sabena opgeëist die in Algerije staan. Hij koestert het wat gewaagde idee om ze te gebruiken voor de transfer van de Vliëgschool naar Belgisch Congo. De SM 73 zouden gediend hebben als bevoorradingsstoestellen, troepentransporteurs of atelier-vliegtuigen die de lesvliegtuigen vergezelden tijdens hun korte etappes.

Aanvankelijk hebben de Franse militaire autoriteiten bezwaren tegen het project. Ze voeren aan dat die verplaatsing de brandstofreserves zou uitgeput hebben van de Franse posten die langs het geplande traject lagen. Tot ze kortweg het plan verbieden. De Commissie van de Italiaanse wapenstilstand had immers beslist het materieel van onze Luchtvaart in beslag te nemen, ook al bestond er op dat ogenblik geen enkele staat van oorlog tussen Italië en België.

In die moeilijke omstandigheden bleef de wil om de strijd verder te zetten intact bij een groot deel van het kader en de leerling-piloten, maar voor het merendeel van de troep die hoofdzakelijk bestond uit « opgeroepen » telde nu nog maar één ding: de terugkeer naar België. De sfeer wordt explosief. De Belgische regering bevindt zich nog in Limoges en is op drift. Van de Staf van de Militaire Luchtvaart die zich naar Montpellier heeft teruggetrokken, komt er geen enkele richtlijn. Sommigen denken er op dat moment aan om met eigen middelen Engeland te bereiken of Belgisch Congo. De Commandant van de school geeft toe aan de druk van hen die de nederlaag weigerden en laat zich

uiteindelijk overtuigen. Een zestigtal instructeurs en leerling-piloten krijgen toestemming het avontuur te wagen, maar niet zonder vooraf op verlof zonder soldij te zijn geplaatst.

Op 3 juli gaat de groep aan boord van een trein met bestemming Casablanca waar ze op 4 juli aankomen. Franz Burniaux was erbij maar wanneer de meerderheid van de groep de Engelse optie zal verkiezen en er op 10 juli in zal slagen in te schepen aan boord van de « David Livingstone » met bestemming Cardiff via Gibraltar, zal hij samen met een paar andere officieren trachten onze kolonie te bereiken.

Die keuze was ingegeven door de weinig bemoedigende houding van de Britse consul te Casablanca met wie hij in contact was getreden. Die kon hem geen enkele garantie geven voor de erkenning van zijn hoedanigheid als piloot, noch van zijn statuut als officier mocht hij bij de Britse strijdkrachten worden ingelijfd. Ondertussen had hij vernomen dat de gouverneur-generaal van Congo de strijd zette en dat de Openbare Macht dacht aan een luchtmacht. Franz Burniaux beslist om naar de kolonie te reizen, waar hij trouwens familieconnecties had: zijn oudste broer was magistraat in Leopoldstad.

Inschepen met bestemming Congo was nochtans onmogelijk vanuit Marokko. De route naar Leopoldstad liep via Portugal, een neutraal land waar de scheepvaartlijnen Lissabon verbonden met de Portugese bezittingen in West-Afrika maar ook met Congo.

De Belgische consul-generaal in Casablanca zou zijn overtocht naar Lissabon organiseren. Hij komt er samen met twee andere officieren aan, die ook naar de kolonie willen trekken: kapitein J. Ceuppens, waarnemer bij het 1^{ste} Rgt Aé die op eigen krachten Oudja had vervoegd, en kapitein-geneesheer P. Engelen van de Vliedschool. Het wordt een lange wachttijd.



Het Belgische gezantschap van

Lissabon leek de financiële middelen niet te hebben om hun overtocht te verzekeren. De oplossing kwam er door een gelukkige samenloop van omstandigheden: de toevallige ontmoeting van de griffier die met de broer van Franz Burniaux in Leopoldstad werkte en die ze in contact bracht met een Portugese zakenman. Uit sympathie regelde die de reiskosten van het trio dat einde november 1940 Lissabon verliet. Na een reis van drie weken via Madeira ontscheept het groepje op 17 december 1940 in Matadi.

IIIde AKTE. Congo aan de zijde van het Britse imperium.

De invasie van België, de onvoorwaardelijke capitulatie van het leger, de scheiding tussen de koning en zijn regering, de snelheid waarmee Frankrijk was overwonnen, ze hadden bij de kolonialen een schok veroorzaakt.

De gouverneur-generaal had geen contact met een regering in verval die eerst in Limoges en nadien in Bordeaux was verzeild. Hij stond alleen voor zijn verantwoordelijkheden. Hij wist niet van de richtlijnen van de koninklijke entourage die vond dat de oorlog voor België was afgelopen en dat Congo buiten het conflict diende te blijven. Hij nam meteen een ondubbelzinnige houding aan: die van het verder zetten van de strijd aan de zijde van het Britse imperium, door hen de rijkdommen van de kolonie ter beschikking te stellen.

Hij was zich nu bewust van de nood om de benedenstroom te verdedigen tegen mogelijke aanvallen van Duitse kapers en de Noordoostelijke gebieden tegen invallen vanuit Italiaans Oost-Afrika. Hij geeft toe aan de groeiende druk van de Staf van de Openbare Macht en vaardigt een mobilisatie in fases af. Via de ambassade richt hij zich tot Londen en verzoekt om artillerie voor het fort van Shinkakasa, dat de monding van de stroom beheerst; daarbij snelle vedettes om verdachte schepen te praaieren en vliegtuigen om het gevecht tegen duikboten te voeren...Maar zijn stappen komen te laat en België heeft op dat ogenblik geen regering die deze vragen aan de Britten kan doorspelen.

De beslissing om de Congolese grondstoffen ter beschikking te stellen van Groot-Brittannië zal snel worden bekrachtigd door Albert De Vleeschouwer, minister van koloniën. Op 18 juni kreeg hij van zijn collega's-ministers in Bordeaux de volmacht van administrateur-generaal van de kolonie, met het oog op het bewaren van onze belangen in Congo en ze te beschermen tegen de verleiding voor wie ook om ze in te palmen. Daarom vervoegt hij eerst Lissabon en daarna Londen, waar hij zich aanbiedt als vertegenwoordiger van de wettelijke Belgische regering. Hij verzekert de Britten van de totale steun van de kolonie en van de wil van het land om aan hun zijde de strijd verder te zetten. Een

essentiële stap, want voor Londen was Congo strategisch van het hoogste belang en mocht het absoluut niet in Duitse handen vallen.

Als een teken van deze bezorgdheid meerde begin juni de kanonneerboot van de Royal Navy, de « Bridgewater », aan te Matadi. In juli zond de Engelse regering een militaire missie onder bevel van luitenant-kolonel McKenzie naar Leopoldstad, samen met een economische missie onder leiding van Lord Hailey.

Vreemd genoeg zal dit engagement aan de zijde van het Britse imperium botsen op heftige kritiek in de kolonie zelf. Vanwege de grote industriële ondernemingen en dan vooral in Katanga, die hun markten wensten te behouden en voor wie het neutrale statuut toeliet om hun producten aan de meest biedende te verkopen. Ook vanwege de commandant a.i. van de Openbare Macht, kolonel Gilliaert, opvolger in die functie van generaal E. Hennequin die in oktober 1939 naar Brussel was teruggeroepen. Hij was onder de indruk van de ogenschijnlijke onoverwinnelijkheid van de Duitse legers, de grootte van de Italiaanse strijdkrachten die in Oost-Afrika waren ontplooid, de pro-nazi-stromingen die in Zuid-Afrika bestonden en de aansluiting van de gouverneur van Congo-Brazzaville bij het Vichy-regime. Hij beveelt de gouverneur-generaal aan om de neutraliteit van Congo te verklaren en zelfs om zijn onafhankelijkheid uit te roepen. Deze op zijn minst verbazende houding is in tegenstelling met het kader van de Openbare Macht, dat ver van het slagveld zijn spijt zit te verbijten en graag de koloniale strijdkrachten zou ingezet willen zien aan de zijde van de zwakke Britse strijdkrachten, die in Kenia en Soedan ontplooid zijn.

De gouverneur-generaal heeft de steun van de minister van koloniën en zal van zijn gedragslijn niet afwijken.

Op het ogenblik dat Franz Burniaux in Leopoldstad aankomt, zijn de zaken opgehelderd:

- de Slag om Engeland heeft de Duitse expansie afgeremd, men ziet alles duidelijker.
- Congo is resoluut ten oorlog getrokken aan de zijde van het Britse imperium, ook al betreft zijn hoofdinspanning enkel de toelevering van strategische producten.
- een Belgische regering die wordt erkend door de Britten, wordt eind oktober 1940 eindelijk in Londen samengesteld.
- België heeft Italië de oorlog verklaard.
- de Openbare Macht is klaar om operaties aan te vatten aan de Engelse zijde, in het raam van de inname van Italië Oost-Afrika. Ze vestigt er een veldhospitaal en een infanteriebataljon... zonder luchtmiddelen.

IVde AKTE. Project van een koloniale militaire luchtvaart.

Twee dagen na zijn aankomst in de kolonie biedt Franz Burniaux zich aan bij de Staf van de Openbare Macht en ontmoet er kolonel Gilliaert, die de situatie nu wat meer pragmatisch bekijkt. De kolonel is een officier van de oude school die de Eerste Wereldoorlog in Congo heeft meegemaakt. Hij was onder de indruk van de rol die de luchtvaart in recente conflicten had gespeeld. Daarom betreurt hij het dat zijn troepen alle luchtsteun ontberen, terwijl die op het punt staan om aan de Engelse zijde naar Abessinië te vertrekken. Zoals zijn voorganger is het plan verzand en wil hij een koloniale militaire luchtvaart om zijn brigades te verkennen en te steunen. Hij is weliswaar enthousiast maar heeft geen duidelijk besef van de tewerkstelling van het luchtwapen; hij weet niet echt wat het belang van de technische en logistieke implicaties zijn bij de oprichting « ex nihilo » van een militaire luchtvaart op duizenden kilometer van de bevoorradingsbronnen. Hij heeft vóór hem een officier-vlieger, de eerste onder zijn bevel en klaar om hem te adviseren, maar die tot dan toe enkel in opleidings- of operationele smaldelen heeft geleefd. Nochtans zijn zijn gezond verstand en zijn ervaring op het terrein troeven die zijn gebrek aan stafpraktijk ruimschoots compenseren.

Het klikt tussen de beide mannen. Ze willen het « plan Hennequin » nieuw leven inblazen want ze zijn aangemoedigd door de aanwezigheid van talrijke jongeren in de kolonie die klaar zouden zijn om de rangen van een koloniale luchtvaart te vervoegen.

Franz Burniaux wordt allereerst belast met het openen van een bureau « Luchtvaart » in de Staf, met het opstellen van een inventaris van de beschikbare hulpmiddelen, met het opstellen van de gebruiksregels van de opgeëiste verbindingsvliegtuigen, met het opstellen van een plan waarmee een verkennings- en steunluchtvaart kan worden opgestart en met het voorstellen van de organisatie van een geschikte rekruteringsdienst. Voor dit plan beschikt Franz Burniaux over vijf à zes weken om het op papier te zetten, voordat hij het voorlegt aan de commandant van de Openbare Macht en aan ...de minister van koloniën die in Congo is aangekomen voor een eerste bezoek op 5 december 1940.

De inventaris van de luchtmiddelen is snel gemaakt. De Openbare Macht beschikt over drie opgeëiste eenmotorige toerismevliegtuigen, evenals over een Fokker FVII trimotor van de Sabena. Die baat een intern netwerk uit met een vijftiental landingsplaatsen en zet 6 Ju 52, 7 Fokker FVII en 2 Franse Lockheed Super Electra in. Deze laatste werden in beslag genomen tijdens een tussenlanding in Elisabethstad, als vergelding voor de beslagname van de Sabena-vliegtuigen in Algerije door de Italiaanse Commissie voor wapenstilstand. De goede werking van de Sabena-structuur is trouwens essentieel voor het economische leven van de kolonie en dus ook voor zijn oorlogsinspanning. Enkel een technische steun onder de vorm van werkplaatsen en infrastructuur t.v.v. een koloniale militaire luchtvaart kan worden overwogen.

Sabena Fokker F VIIIB/3m (Sabca) OO-AIF was one of 23 Tri-engined Fokkers used by Sabena from 1929 onwards.
© BAHA



Begin februari 1941 wordt Franz Burniaux ontvangen door de minister die al door de commandant van de Openbare Macht op de hoogte is gebracht over de noodzaak van een koloniale luchtvaart. Hij legt hem een zeer schematisch plan voor:

« 3 groepen van 2 smaldelen – 1 groep per brigade, elk smaldeel telt 9 vliegtuigen, of 54 toestellen in totaal. Tweemotorige vliegtuigen als Hudson of Blenheim kunnen voor allerlei doelstellingen ingezet worden. een getalsterkte van 400 man.»

Natuurlijk zijn de cijfers qua personeel onderschat, ook de herkomst van vliegtuigen, technisch materieel, logistieke organisatie of financiering van het project worden verzwegen. Op dit ogenblik had zo iets weinig belang in de ogen van de commandant van de Openbare Macht. Wat telde, was het akkoord van de minister bekomen om iets te ondernemen, *« zijn enthousiasme strelen door melding te maken van het bestaan van honderden kandidaten, wat het belang zou onderstrepen van de militaire bijdrage van de kolonie.»*

Franz Burniaux laat de minister ook weten dat hij zinnens is om naar Rhodesië te reizen door tussendoen van de militaire missie van McKenzie. Hij hoopte er Belgisch vliegend zowel als technisch personeel te kunnen vormen in scholen die de Royal Air Force had opgericht in het kader van de « Empire Training Scheme». Hij vraagt ook de toestemming om naar een operationeel smaldeel in het Midden-Oosten te worden afgedeeld, om er de noodzakelijke ervaring op te doen en zijn geloofwaardigheid als aanvoerder te bevestigen. Hij schat dat het achttien maand zal duren om de eerste elementen te vormen die onder zijn leiding het eerste smaldeel van de koloniale militaire luchtvaart zullen uitmaken. Hij neemt aan dat de Belgische regering in Londen intussen het probleem van de vliegtuigdotatie wel zal opgelost hebben.

De minister van koloniën geeft zijn principeakkoord en verbindt er zich toe om het plan te Londen in de Ministerraad te verdedigen, de enige autoriteit die de oprichting van een koloniale luchtvaart kan toestaan.

Blijft nog te wachten op de bekendmaking van die toelating.

Die tijd wordt besteed aan het voorbereiden van een rekruteringsplan dat gedecentraliseerd zal zijn, rekening houdend met de uitgestrektheid van het grondgebied. Een eerste selectie gebeurt in de hoofdplaats van het district; kapitein-geneesheer P. Engelen zal een korte medische samenvatting opstellen ten gebruike van de territoriale geneesheren, voordat de dossiers worden verstuurd naar de Staf van de Openbare Macht voor de uiteindelijke selectie. Die tijd werkt men ook aan het opstellen van een oproep aan de jongeren in de kolonie, opdat ze zouden toetreden tot de koloniale luchtvaart in wording. De oproep wordt uitgezonden via « Radio Léo » en gepubliceerd in « l'Avenir Colonial Belge », en dat van zodra het groene licht van de Ministerraad zal bekomen zijn.

Intussen krijgt Franz Burniaux een open ticket op gans het interne net van Sabena, zodat hij zich rekenschap kan geven van de koloniale realiteit – die hij niet kent – en van de plaatselijke omstandigheden waarin de rekrutering zal gebeuren. De verspreiding in de ether van zijn vooraf opgenomen bericht, zou het akkoord betekenen van de Ministerraad evenals het bevel om terug te vliegen naar Leopoldstad om er met het echte werk te beginnen.

Tijdens deze rondreis stelt Franz Burniaux een inventaris op van de startbanen in de brousse en van de belangrijkste luchthavens met hun kenmerken. Hij zal daarvoor verschillende contacten leggen. Het is hoofdzakelijk de gevoelige zone van het Noord-Oosten van Congo die zijn aandacht krijgt op het ogenblik dat het versterkte bataljon van de Openbare Macht de operaties begint aan de zijde van de Britten tijdens de veldtocht in Abessinië. Begin maart 1941 vliegt hij aan boord van een Caudron Pélican die in Stanleystad is opgeëist, naar Soedan, meer bepaald naar Malakal, vertrekbasis en achterwaarts HK van de operaties van de Openbare Macht boven de Witte Nijl. Hij ontmoet er de

commandant van de King's African Rifles, die vele Belgische koloniale troepen hebben verhoogd. Hij heeft ook de gelegenheid om de bijzonder zware omstandigheden te zien waarin onze troepen moeten opereren. Bij zijn terugkeer in Stanleystad op 13 maart 1941 hoort hij de vooraf opgenomen boodschap op « Radio-Léo » en keert hij naar de hoofdstad terug.

Vde AKTE . De onverwachte steun van de Zuid-Afrikaanse regering.

Na het « gunstige advies » van de Ministerraad, een inwilliging waarvan de juiste draagwijdte toen aan de Staf van de Openbare Macht ontsnapte, wordt de oproep voor vrijwilligers gelanceerd. Franz Burniaux maakt zich klaar om vanuit Leopoldstad naar Rhodesië te vertrekken. Hij hoopt er het akkoord van de RAF te krijgen voor om er binnen de « Rhodesian Air Training Group » het personeel te vormen voor de toekomstige koloniale luchtvaart. Deze stap getuigt van een zeker optimisme, aangezien er geen enkel officieel contact was gelegd tussen de autoriteiten van de kolonie en die van de RAF in zuidelijk Afrika.

Door tussenkomst van de militaire missie van Lt Col McKenzie tracht Franz Burniaux de toelating te bekomen om naar Salisbury af te reizen. Maar Lt Col McKenzie heeft waarschijnlijk contact genomen met de autoriteiten en lijkt weinig geneigd om hulp te bieden bij het oprichten van een koloniale luchtvaart. Hij probeert Franz Burniaux ervan te doen afzien om de reis te ondernemen. De commandant van de Openbare Macht voert druk uit en de toelating wordt uiteindelijk verkregen. Noteren we dat het voortaan luitenant-generaal Ermens is, de Vice-gouverneur-generaal van Congo die de functie in cumul waarneemt. Kolonel Gilliaert is bevorderd tot generaal-majoor en krijgt het bevel toevertrouwd van de troepen die in Abessinië zullen opereren. Franz Burniaux is gedekt tot in Pretoria in Zuid-Afrika, onder voorwendsel van een zending ten voordele van de diensten van de Intendance van de Openbare Macht.

Het zendingsbevel op datum van 22 april 1941 is als volgt opgesteld:

« Kapitein Burniaux is gelast zich in verbinding te stellen

4. met Lt Col McKenzie te Salisbury om er alle kwesties te bespreken m.b.t. de opleiding van kandidaat-vliegeniers voor Belgisch Congo
5. met de Britse autoriteiten, met de eventuele aankoop voor ogen van sanitaire en verbindingsvliegtuigen
6. met de Heer Minister van België te Pretoria om er de problemen te bespreken van DTRE en van Intendance (get) Generaal Ermens, Opperbevelhebber van de OM »

Lt Col McKenzie gaat Franz Burniaux in Salisbury vooraf. Hij gaat erheen in een vliegtuig van de reguliere Sabena-lijn, vergezeld van majoor van Van Hoegaerden, die als zijn tolk in Leopoldstad zal optreden. Lt Col McKenzie beheerst immers niet de taal van Voltaire, terwijl Franz Burniaux de taal van Shakespeare onmachtig is! Franz Burniaux wenst zijn onafhankelijkheid te bewaren en



verlaat Leopoldstad op 23 april 1941, alleen aan boord van een van de drie opgeëiste toerismevliegtuigen, een Leopard Moth van 120 pk. De rondreis die hij gaat ondernemen en die hem tot in Zuid-Afrika zal brengen, is op zich al een waar exploit. Zo zal hij meer dan 7200 km afleggen in omstandigheden uit de tijd van de luchtvaartpioniers.

Op 26 april landt hij in Salisbury. Hij ontmoet er de Rhodesische verantwoordelijken van de RAF, zet er via de tolk zijn project en zijn desiderata uiteen, maar krijgt nul op het rekwest. De verantwoordelijken van Training Command zijn niet bereid om hun scholen open te stellen, die op dat ogenblik op volle snelheid draaien om personeel te vormen zonder toestemming van het Air Ministry, ten voordele van een nog virtuele luchtvaart. Eens gevormd zou die trouwens niet onder operationeel bevel van de RAF komen.

Franz Burniaux geeft de moed niet op. Onder voorwendsel van zijn opdracht t.v.v. de Intendance, zet hij zijn reis verder naar Pretoria, waar de McKenzie-zending hem op de voet volgt. Hij gaat er net als in Salisbury tewerk, maar krijgt alweer een negatief antwoord. Op dat ogenblik lijkt het plan begraven om een koloniale militaire luchtvaart op te richten, zoals Franz Burniaux die ziet.

Maar dan gebeurt er iets onvermoed: de ontmoeting van Franz Burniaux met de heer Albert Moelaert, gevolmachtigd minister van België te Pretoria. Hij zet hem het doel uiteen en de stappen die hij ondernomen heeft, maar die op een sissers zijn uitgelopen. De heer Moelaert blijkt een persoonlijke vriend te zijn van generaal Smuts, Eerste Minister van de Unie van Zuid-Afrika. Hij zet hem het plan uiteen om in Belgisch Congo een militaire luchtvaart op te richten en de hulp die Zuid-Afrika bij deze onderneming zou kunnen bieden.

De goedkeuring komt ogenblikkelijk. De hindernissen verdwijnen, de RAF-autoriteiten kunnen niets weigeren aan de generaal die tijdens de Eerste Wereldoorlog lid was van het imperiaal oorlogskabinet te Londen en de voorvechter was bij de demarche die geleid heeft tot de autonomie van de RAF binnen de Britse strijdkrachten. Daarbij is hij er onlangs in geslaagd om Zuid-Afrika aan de zijde van Engeland aan de oorlog te doen deelnemen, ondanks sterke pro-nazi-strekkingen in het land.

De paar opwerpingen van financiële verantwoordelijken worden snel opzij geschoven, die problemen worden later wel afgehandeld. Het eerste contingent Belgische kandidaten wordt al in juli 1941 verwacht in de Initial Training Wing te Lyttleton!...zeer tot schade van de McKenzie-zending.

Nog steeds aan boord van zijn Leopard Moth en dit keer in gezelschap van majoor Van Hoegaerden, stijgt Franz Burniaux op 7 mei 1941 opnieuw op vanuit Pretoria. Via Pietersburg, Bulawayo, Salisbury, N'dola, Elisabethstad, Bukama, Luluaburg, Tshikapa en Kikwit, landt hij op 15 mei 1941 in Leopoldstad.

Vide AKTE. Het plan krijgt vaste vorm. De dubbelzinnige houding van de Belgische regering.

Nu het eerste contingent tijdens de maand juli werd verwacht in Zuid-Afrika, was er haast bij het afwerken van de selectie van kandidaat-vliegers en –technici die de toekomstige koloniale luchtvaart wilden vervoegen. Franz Burniaux hield er zich actief mee bezig, geholpen door geneesheer-majoor P. Engelen. In de districten hadden al meer dan 500 kandidaten een eerste selectie ondergaan. Een opmerkelijk aantal aangezien de maatschappijen of de koloniale administratie naargelang het geval, van oordeel waren dat hun aanwezigheid onontbeerlijk was en dus hun intenties helemaal niet steunden.

Uiteindelijk zullen 221 worden weerhouden, onder wie een handvol piloten-reservisten van de Militaire Luchtvaart die op privé-initiatief in Congo woonden. Daarbij kwamen nog 18 actieve piloten die België waren ontvlucht en de kolonie hadden vervoegd, ofwel vanuit Lissabon, ofwel nog vanuit Londen omdat sommigen de toegang tot de rangen van de RAF/VR (Volunteer Reserve) was ontzegd. Er zullen twaalf contingenten samengesteld worden. Ze zullen de scholen van de SAAF vervoegen tussen augustus 1941 en maart 1943. Noteer dat de vorming was geïntegreerd met die van de RAF-scholen in Afrika, in het raam van een bilateraal akkoord: « Joint Training Scheme ».

Eens ingelijfd bij de Openbare Macht hangen de kandidaten dus af van het Ministerie van koloniën en niet van dat van Landsverdediging. Ze waren afgedeeld bij de South African Air Force voor de duur van hun opleiding. Na afloop ervan en indien ze niet onmiddellijk konden worden opgenomen in de koloniale luchtvaart, was er voorzien dat ze zouden afgedeeld worden bij de operationele smaldelen van de SAAF of desnoods bij de RAF Middle East. Merken we op dat ze helemaal niet afhingen van de RAF/VR zoals de Belgische vliegers in opleiding of in dienst bij de scholen en smaldelen van de RAF in Groot-Brittannië.

Het opleidingsschema van de piloten bestreek de drie traditionele fasen: elementaire vliegopleiding (EFTS), gevorderde vliegopleiding (SFTS), waarna het brevet van piloot volgde, vóór de overgang naar een eenheid voor operationele vorming (OTU), die voorafging aan de toewijzing aan een eenheid op het terrein.

Voor de kolonials zouden ze in principe naar de OTU's van lichte bommenwerpers moeten gestuurd worden, de commandant van de Openbare Macht plande immers om zijn latere eenheden met dit type materieel uit te rusten.

Begin mei 1941 kwam trouwens ook commandant Fernand Rucquoi in de kolonie aan. Hij was piloot en ingenieur, oud-testpiloot bij de Luchtvaartetablisementen. Omdat hij meer ancien is dan Franz Burniaux, wenst die hem de directie te geven van het Luchtvaartbureau van de Staf, plus de mogelijkheid om een van de contingenten te vervoegen die naar Zuid-Afrika gingen vertrekken. Zoals hij het aan minister A. De Vleeschouwer had uiteengezet bij hun onderhoud van februari 1941, zou een hernieuwde opleiding in de scholen van de SAAF en de RAF hem toelaten om een operationeel smaldeel te vervoegen van de South African Air Force in het Midden-Oosten. Daar zou hij dan de nodige ervaring en geloofwaardigheid opdoen om zo het bevel over de toekomstige koloniale luchtvaart te kunnen voeren.

Einde oktober 1941 verlaat Franz Burniaux de kolonie, in gezelschap van Gérard Greindl, oud-piloot van de Militaire Luchtvaart en met wie hij hechte vriendschapsbanden zal aanknopen. De opleiding verloopt snel en gaat via de scholen van Bloemfontein en Kimberley. Vanaf 20 december 1941 worden ze toegewezen aan een operationeel smaldeel van de SAAF (12 Sqn) in het Middenoostelijk theater. De trein lijkt vertrokken maar er blijft nog heel wat onzekerheid.

Inderdaad, op het einde van het jaar 1941 lijkt er geen enkele vooruitgang geboekt op het vlak van de organisatie en de dotatie vliegtuigen van de toekomstige koloniale luchtvaart. Van de verwachte steun van de Belgische regering blijkt er niet veel te zien. De verwezenlijking van het plan zoals hij dat in grote trekken aan minister A. De Vleeschouwer had geschetst, leek meer en meer onzeker.

Ter plaatse en ruime tijd voor zijn vertrek naar Zuid-Afrika, had Franz Burniaux al de terughoudendheid van de regering gemerkt om een antwoord te leveren op de ambities van de Openbare Macht. Hij had ook de moeilijkheden opgemerkt waartegen de verwezenlijking van een autonome luchtvaart ongetwijfeld zou stoten. Op zijn best hoopte hij nog dat de jonge kolonials na hun vorming of een eerste operationele passage, misschien konden bijeengebracht worden onder zijn bevel in een eenheid – flight of smaldeel – een integraal deel van de SAAF. Hij voorzag de inzet van die eenheid in het Midden-Oosten, of desgevallend nog steeds onder het operationele bevel van de SAAF, in steun van operaties waarbij het Expeditionair Corps van de Openbare Macht zou kunnen ingezet worden.



*The first Hawker Hartbees built in South Africa
(Photo: SAAF: Dave Becker Collection)*

De Staf van de Openbare Macht volhardde in zijn wens om te beschikken over vliegtuigeenheden onder haar rechtstreeks bevel. Die zouden zijn samengesteld uit personeel in opleiding in Zuid-Afrika, terwijl er geen enkele oplossing was gevonden om ze van vliegtuigen te voorzien.

De Belgische regering had van haar kant al afstand genomen van het concept van een koloniale militaire luchtvaart en stelde de akkoorden in vraag, die waren gesloten tussen de Openbare Macht en de Zuid-Afrikaanse regering.

De minister van Landsverdediging Camille Gutt wenste echter een zo groot mogelijke zichtbaarheid te geven aan de Belgische oorlogsinspanning en zal dan ook vanaf 1942 heftige kritiek uiten op de overgang van Burniaux en Greindl naar een SAAF-smaldeel in het Midden-Oosten. In een nota aan de gouverneur-generaal zal hij verklaren: « *Ik sta vijandig tegenover de idee om onze piloten in de Middle East te zien, waar ze zonder propaganda-effect verdronken zullen zitten in Engelse smaldelen.* » De minister van koloniën vergat het akkoord dat hij Franz Burniaux had gegeven bij hun onderhoud in februari 1941 en ging nog een stapje verder door de gouverneur-generaal te verzoeken om « *maatregelen te willen nemen om die verbintenissen een halt toe te roepen.* » Deze houding zou trouwens gestaag radicaler worden, zover dat het uitdrukkelijk verboden werd om alle personeel dat gevormd was in Zuid-Afrika, over te laten gaan naar smaldelen van de SAAF.

Hoe was men tot daar gekomen? Hoe de houding van de regering te verklaren?

FLASHBACK

Het is slechts vanaf 31 oktober 1940 dat een wettige Belgische regering die herleid was tot vier ministers en erkend door het Foreign Office, in Londen wordt geïnstalleerd. Maar vanaf einde juni vervoegt een handvol ervaren vliegeniers, afkomstig uit verschillende eenheden van onze Militaire Luchtvaart, op eigen initiatief Groot-Brittannië.

Na een moment van onzekerheid over de wil van België om de oorlog aan de zijde van het Britse Imperium verder te zetten, organiseert Lt Kol Wouters, de Militaire en Luchtvaartattaché te Londen en bijgestaan door Kapt De Soomer, die vanuit Duinkerken Engeland had weten te bereiken, hun inlijving in de rangen van de RAF/VR. Hij deed dit met de zegen van de Belgische ambassadeur, baron Cartier de Marchienne. Op 6 juli 1940 wordt een akkoord ondertekend met het Air Ministry dat de modaliteiten van deze stap regelt. Als noodoplossing voor de omstandigheden van toen, zou ze 29 van onze vliegeniers (piloten, waarnemers, ervaren machinegeweerschutters) toelaten om na een snelle operationele her-opleiding, de smaldelen te vervoegen van het Fighter Command en het Coastal Command. Zo zullen ze op Hurricane en Blenheim deelnemen aan de beslissende fase van de Slag om Engeland en 29 zeges behalen voor het verlies van zes onder hen.

Na de talrijke moeilijkheden en verwickelingen waarmee haar nieuwe samenstelling regering gepaard ging, was het belangrijk voor de Belgische regering om haar geloofwaardigheid in de ogen van de Britse autoriteiten te verzekeren. Natuurlijk waren de terbeschikkingstelling van de Congolese grondstoffen, van het goud van de Nationale Bank en van de schepen van de koopvaardij belangrijke beslissingen, maar op Engelse bodem was geen enkele Belgische militaire

eenheid aanwezig. Het merendeel van de andere West-Europese naties die ook het slachtoffer waren van de nazi-invasie, waren bij machte geweest om elementen van hun krijgsmacht over het Kanaal te brengen. Daaronder vooral homogene luchtvaarteenheden, wat hun krijgsinspanning direct zichtbaarheid verleende. Ontegenzeggelijk groeide er bij onze autoriteiten een gevoel van frustratie, een gevoel dat even getemperd werd toen er Belgisch-Franse vliegschool werd opgericht in Odiham, om er de basisopleiding te verzorgen van onze kandidaat-vliegeniers. Omdat ze zich echter in een zone bevond die onder constante dreiging lag van Luftwafferaids, zou de school vanaf juni 1941 gesloten worden. De latere pogingen van onze minister van landsverdediging om elders in Engeland een Belgische vliegschool op te richten, zouden nooit de goedkeuring van het Air Ministry krijgen. Onze piloten zouden opgeleid worden in de scholen van het Training Command zonder het propaganda-effect dat de minister nastreefde.

De vorming van Belgische smaldelen binnen de RAF zal een even moeilijk te realiseren doel blijken. Na afwerken van hun vorming of een eventuele extra training, worden de Belgische piloten in functie van de behoeften aanvankelijk op individuele basis toegewezen aan RAF-smaldelen. Administratief zijn ze ingelijfd bij de Militaire Luchtvaart en hangen ze af van de RAF/VR. Later zullen er als gevolg van gunstige omstandigheden hergroeperingen plaatshebben. Zo vinden vanaf 1941 meerdere Belgische piloten elkaar terug binnen het 272 Sqn van het Coastal Command, net als in 609 en 131 Sqn van Fighter Command. Die laatste zal trouwens talrijke jongeren opvangen na hun avontuur in Oudja. Vanaf dit versterkte potentieel van enkele « anciens » uit verschillende smaldelen, zal het Air Ministry op 12 november 1941 de oprichting toestaan van 350 Sqn, het eerste « Belgische » smaldeel van de RAF. Dit label was echter zeer relatief want bij het technisch personeel waren slechts een veertigtal landgenoten, ze zouden nooit talrijk genoeg zijn om alle functies in te nemen die te vervullen waren.

De situatie zou gans de oorlog duren, zeer tot ontgoocheling van het Air Ministry dat ingestemd had om de personeelstekorten slechts op tijdelijke basis op te vangen. Dit gebrek zal de voornaamste hindernis vormen bij de oprichting van Belgische smaldelen. Voor de regering was de erg opvallende situatie van Franz Burniaux en Gerard Greindl het voorbeeld zelf van een verspreiding van de inspanningen, die tegen haar beleid indruiste. De verklaringen van de ministers Gutt en De Vleeschouwer passen in deze context.

VIIde AKTE. Terug in Congo. Afwijkende opvattingen.

Een van zijn hoofdbekommernissen wordt de wil van de Belgische regering om op betekenisvolle wijze het aandeel op militair vlak te bewijzen dat België wou nemen in de oorlogsinspanning. In deze optiek zal hij proberen een nieuwe start te nemen met het initiatief van de Openbare Macht, door het naar eigen inzicht in een ambitieus project te integreren. Dit plan voorzag oorspronkelijk in het versterken van de in Engeland aanwezige effectieven en moest uitmonden in het installeren van een structuur, van waaruit een Belgische militaire luchtvaart zou kunnen opgericht worden.

De verwezenlijking van het project vergde op zijn minst voorafgaand overleg met de autoriteiten van de kolonie. De algemene context was er nauwelijks gunstig voor. Het klimaat van wantrouwen en onbegrip was inderdaad vanaf het begin van de oorlog kenmerkend voor de betrekkingen tussen de regering die weinig op de hoogte was van de Congolese werkelijkheid, en de Gouverneur-generaal die vaak in het ongewisse werd gelaten over de politieke beslissingen die in Londen waren genomen. In dit geval werd het probleem nog verscherpt door de onwetendheid van alle actoren over luchtvaartkwesties en hun implicaties.

Op die manier lijkt het « gunstige advies » dat de Ministerraad gaf aan het project, dat kapitein Burniaux aan minister van koloniën A. De Vleeschouwer in februari 1941 had voorgesteld, op erg uiteenlopende wijze werd begrepen in Londen en in Leopoldstad.

Voor de gouverneur-generaal moest de opleiding van vliegeniers in de scholen van Zuid-Afrika de eerste fase vormen van de installatie van een koloniale luchtvaart in steun van de brigades van de Openbare Macht. Die was vanaf nu ingezet op het terrein. De manschappen van een brigade hadden van februari tot juli 1941 gevochten aan de zijde van de Britten tijdens de veldtocht in Abessinië, zonder enige luchtsteun. Op het programma stond het sturen van een expeditionair corps van 13.000 man naar Nigeria (Brits Nigeria), met het doel tussen te komen aan de zijde van de troepen van West Africa Command tegen de Franse koloniën die het Vichy-regime aanhingen. De Staf hoopte ze directe luchtsteun te kunnen verzekeren, ten laste van de Belgische regering in Londen, die de levering van vliegtuigen en noodzakelijke uitrusting op zich moest nemen.

Die regering had een heel andere visie. Terug van zijn eerste reis naar Congo einde februari 1941, had de minister van koloniën –blijkbaar op eigen initiatief– het onmiddellijke vertrek naar de kolonie voorgesteld van een smaldeel van negen vliegtuigen met Belgisch personeel (!). Dit voorstel dat alleen met steun en toestemming van de RAF kon doorgaan, zou zonder gevolg blijven. Hij had zijn collega's trouwens gesproken van de wil van de Openbare Macht om snel een koloniale luchtvaart uit te bouwen. Daarbij had hij ook de stappen vermeld die de Staf zou gaan nemen bij de autoriteiten van de RAF in zuidelijk Afrika, teneinde de vorming van vliegend en technisch personeel te verzekeren.

Het gunstige advies van de Ministerraad doelde uitsluitend op het sturen van kandidaat-piloten en technici naar de scholen, in de veronderstelling dat zo iets mogelijk was en niet op de installatie van een koloniale luchtvaart. Meer nog, de Belgische regering voorzag de overgang van het gevormde personeel naar Engeland en zijn integratie in de Belgische eenheden van de RAF/VR. Dit standpunt leek er geen rekening te houden dat die kandidaten een verbintenis hadden onderschreven met de Openbare Macht, met de bedoeling een koloniale luchtvaart op te richten; die miskennis komt verder aan bod in een reeks nota's die tussen de ministers van Landsverdediging en van Koloniën worden gewisseld tussen april en mei 1941, nog voordat de eerste contingenten naar Zuid-Afrika vertrekken.

We lezen er dat:

« ...de eenheden die gevormd werden in de vliegschool van Zuid-Afrika dienen niet gezien te worden als een afdeling van de Openbare Macht en die enkel in de kolonie kan ingezet worden, maar als een afdeling van de Belgische Luchtvaart die kan gebruikt worden voor elke nationale doelstelling, zonder onderscheid tussen moederland en kolonie. ...luchtstrijdkrachten die zo bij de RAF zouden zijn gevormd, zouden op aanvraag van de Opperbevelhebber van de Openbare Macht en na akkoord van de Britse autoriteiten ter beschikking zijn van Belgisch Congo voor haar eigen defensie, zodra de omstandigheden dat vereisten. »

Het is belangrijk om er hier op te wijzen dat de gouverneur-generaal onwetend zou blijven van deze stellingnames die indruisten tegen het plan voor de oprichting van een koloniale.

Natuurlijk zou deze situatie de oorzaak zijn van verwarring en misvattingen die de betrekkingen tussen Londen en Leopoldstad zouden bemoeilijken.

VIIIe AKTE. De zending van majoor vlieger Verhaegen.

Het is veelzeggend voor de regering dat op 9 september 1941 een vertegenwoordiger van de minister van landsverdediging, majoor-vlieger Verhaegen, naar Congo wordt gestuurd. Zijn mandaat is het volgende:

« Met de gouverneur-generaal en de Staf van de Openbare Macht het opstarten van een vliegschool bestuderen, van een of meer vliegtuigsmaldelen, met het doel van een volledige samenwerking van het Belgische rijk (sic) in de oorlog. »

De Belgische regering wou dus vanuit Congo een militaire luchtvaart uitbouwen en verwachtte van de koloniale autoriteiten een volledige samenwerking, zonder dat er zou gezinspeeld worden op de installatie van een koloniale luchtvaart. Het opstarten van een vliegschool leek voor de minister de hoofdbekommernis te zijn. Maar de ganse demarche wekte verbazing: het enige reeds aangehaalde probleem van gebrek aan technische gekwalificeerd personeel vormde een belangrijke hinderpaal bij de uitvoering van die ambitie. Het aantal technici van wie de vorming was voorzien in Zuid-Afrika was compleet onvoldoende om dit gebrek te verhelpen, maar dat element leek men te willen ontkennen. En de vraag naar de herkomst van de vliegtuigen die de opgerichte eenheden moesten uitrusten, werd hier niet gesteld.



Noteren we voor de aardigheid dat majoor Verhaegen geen totale onbekende was in Congo. In maart 1926 had hij samen met Lt Medaets (piloot) en Adjt Coppens (mecanicien), aan boord van een Breguet XIX als navigator al deelgenomen aan een heen- en terugvlucht Brussel-Leopoldstad, een reis die in de annalen geboekt werd.

Als luchtvaartadviseur van minister Camille Gutt had hij door diens tussenkomst een reeks informatiebezoeken afgelegd in eenheden van de RAF. Met die wel zeer relatieve « ervaring » op zak ontscheeptte hij in de kolonie.

Majoor Verhaegen wou het vertrouwen van de Openbare Macht inwinnen en zou de demarche voorstellen alsof ze van aard was om te beantwoorden aan de desiderata van

de Staf. Die bleven gericht op de steun aan grondeenheden, de verdediging van vitale punten en de bescherming van de benedenstroom.

In zijn ogen liep de verwezenlijking van dit objectief aanvankelijk via de oprichting:

- van elementaire en gevorderde vliegscholen naar Engels model (EFTS-SFTS).
- van twee operationele trainingseenheden (OTU), met voorrang een jachteenheid en indien mogelijk een eenheid voor verkenning en licht bombardement.

Gezien het akkoord tussen de Openbare Macht en de South African Air Force voor de vorming van vliegeniers en technici bestemd voor de koloniale luchtvaart, zal er van de oprichting van een vliegschool snel worden afgestapt.

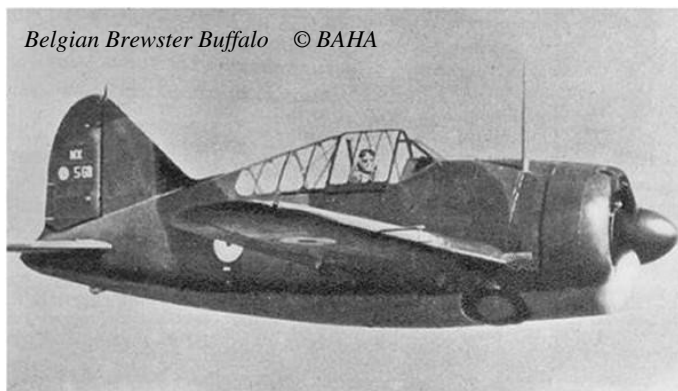
Ook al was het niet noodzakelijk voorzien dat de operationele trainingseenheden eerstelijnsmaterieel zouden krijgen, toch rechtvaardigde alleen het statuut van OTU de aanwezigheid van gevechtsvliegtuigen, nodig voor de opleiding en ver van het krijgstoneel. De Openbare Macht zou op die manier profiteren van de aanwezige eenheden voor de training, de luchtverdediging van gevoelige zones en desgevallend de steun aan haar troepen aan het front. Zonder de minste garantie v.w.b. de beschikbaarheid van die eenheden voor de behoeften aan luchtsteun, strookte deze benadering natuurlijk niet met de inzichten van de Staf.

Daarbij diende elke verwijzing naar een « koloniale luchtvaart » opgegeven, want ongepast in het raam van latere discussies die met de RAF moesten gevoerd worden. Ze was trouwens in tegenspraak met de richtlijnen van de regering die alleen het principe van een enige, Belgische militaire luchtvaart wou weerhouden. De minister van landsverdediging zou zelfs zo ver gaan, aan het Air Ministry te verklaren dat de koloniale luchtvaart geen erkend wapen was.

Die eenheden voor operationele training moesten de vorming verder zetten van jonge kolonials, vliegeniers en technici die uit Zuid-Afrikaanse scholen kwamen, en de hervatte training van oud-vliegers en mecaniciens van het Militaire Vliegwezen die vanuit België en via Portugal de kolonie hadden bereikt. Ervaren piloten, op rust na een verblijf in operaties, zouden dan worden afgedeeld uit Groot-Brittannië om het kader te vormen en de opleiding te verzekeren.

Dit plan stelde de overgang in vraag van jong-gebrevetteerden van de Openbare Macht in de eenheden voor operationele training binnen het joint Training Scheme en hun toewijzing aan operationele SAAF- of RAF-smaldelen in het Midden-Oosten. Dat was immers overeengekomen tussen de gouverneur-generaal en de opperbevelhebber van de Zuid-Afrikaanse strijdkrachten. Na afloop van hun basisopleiding zouden de jong-gebrevetteerden de rangen van de Openbare Macht verlaten en hun voordelig koloniaal statuut verliezen; ze zouden dan worden ingelijfd bij het Militaire Vliegwezen en afhankelijk van de minister van landsverdediging, onder dezelfde voorwaarden als voor de Belgen in dienst bij de RAF/VR in Groot-Brittannië. Eens hun operationele vorming afgelopen, zouden de piloten naar Engeland worden overgebracht om er de « Belgische » eenheden in de RAF samen te stellen.

Het verwerven van jachtvliegtuigen was essentieel voor de realisatie van het project. Majoor Verhaegen adviseerde de regering om de Britse autoriteiten te vragen om de levering van Spitfires of Hurricanes in tropische versie. Indien onmogelijk, kon men 40 Brewster Buffalo's terugvragen die in de laatste maanden voor de oorlog waren besteld en aan de RAF afgestaan. Een andere optie bestond er in om een aankoopprocedure in de USA te lanceren, met het doel nieuwe Brewsters te verwerven of nog Curtiss P-36 Hawk. Die laatste stap zal daadwerkelijk worden toevertrouwd aan de heer Theunis, buitengewoon Ambassadeur voor België in de USA.



Voor de verkenningsvliegtuigen en lichte bommenwerpers hoopte majoor Verhaegen ze te

bekomen door tussenkomst van de Commander-in-Chief West Africa Command, generaal Griffard, van wie hij dacht dat die wel wenste dat een stuk van de Afrikaanse westkust zou bewaakt worden door een Belgische eenheid. De levering van een twaalftal vliegtuigen zou toelaten om « twee vliegen in een klap te slaan ».

Op hiërarchisch vlak zouden de eenheden van het vliegwezen op Congolese bodem rechtstreeks afhankelijk van het Ministerie van Landsverdediging.

De voorstellen van majoor Verhaegen worden door de Staf van de Openbare Macht zeer lauw onthaald. In een rapport aan de gouverneur-generaal van 14 februari 1942 verklaart generaal Ermens: « ...ik zou een gunstig advies kunnen geven voor de oprichting van een enig militair vliegwezen dat desgewenst van de MLV zou afhankelijk, maar dan met dien verstande dat het geheel van de opleidingsinstellingen van de Belgische Luchtvaart, die op het grondgebied van de kolonie liggen of samenwerken met de Openbare Macht, onder bevel zouden geplaatst worden van de Opperbevelhebber van de Openbare Macht. Het personeel van die instellingen zou ook onderworpen dienen te zijn aan het statuut van Europees of inheems personeel van de Openbare Macht en dat voor de ganse duur van haar aanwezigheid op het grondgebied van de kolonie of gedurende de ganse tijd van de opdracht ten voordele van de Openbare Macht. »

In hetzelfde verband omschrijft hij de behoeften van de Openbare Macht:

- 1 jachtsmaldeel ter verdediging van de benedenstroom en de petroleuminstallaties van Matadi en Leopoldstad.
- 1 of 2 smaldelen lichte bommenwerpers en verkenningsvliegtuigen, bestemd voor samenwerking met de troepen bijaanvang van hun inzet in operaties.
- 1 smaldeel voor kustbewaking.

Anderzijds denkt hij dat het na afloop van de opleiding van de eerste elementen in Zuid-Afrika, mogelijk zal zijn om twee « pelotons » van zes toestellen in lijn te brengen voor steun aan het expeditionair Corps en twee « pelotons » ter

verdediging van de benedenstroom, de kustbewaking, het rodekruis- en verbindingsvliegwezen... de regering moet de vliegtuigen en de uitrusting maar zien te bekomen.

Majoor Verhaegen en generaal Ermens spreken dezelfde taal niet. Londen en Leopoldstad zitten dus duidelijk niet op dezelfde golfen!

De Belgische regering heeft getracht om Hurricanes vast te krijgen van het Air Ministry om er het OTU-smaldeel mee uit te rusten, de eerste etappe bij de heropbouw van een Belgische militaire luchtvaart. Ze is op een grond van niet-ontvankelijkheid gestoten. Het Air Ministry was niet bereid om materieel af te staan, ook geen tweedelijns, voor de oprichting van een vliegwezen waarvan het geen operationeel bevel zou hebben en, wat meer is, om te antwoorden op een dreiging die het niet onderkende. Diplomatisch uitgedrukt verklaarde het Air Ministry zich in de onmogelijkheid om het gevraagde materieel te leveren maar bereid om het verzoek vanaf mei 1942 opnieuw te onderzoeken.

Ook de buitengewone Belgische ambassadeur in de USA ving bot. Hij zal noodgedwongen moeten vaststellen dat: « *er in de USA niets kan bekomen worden, tenzij met instemming van de autoriteiten in Londen* ».

De kwestie van een militair vliegwezen in Congo, enige Belgische militaire luchtvaart of koloniaal vliegwezen, staat dus in dood punt. In de kolonie is het prestige van de regering er niet groter op geworden.

In maart 1942 wordt majoor Verhaegen naar Londen teruggeroepen.

IXde AKTE. Het Henri Rolin-memorandum. Het GAMA-project. De oprichting van het 349 Sqn.

Ook al ligt het project stil, afgevoerd is het niet. Het wordt weldra opnieuw gelanceerd door er deze keer het Air Ministry voor te interesseren en zo dus gemakkelijker aan luchtvaartmaterieel te geraken. De demarche wordt uitsluitend vanuit Londen gemaakt, zonder enige raadpleging van de koloniale autoriteiten of rechtstreekse aandacht voor de desiderata van de Openbare Macht. Ze wordt toevertrouwd aan ondersecretaris voor Landsverdediging Henri Rolin.

In een memorandum aan de Britse autoriteiten gaat hij proberen ze te sensibiliseren voor de realiteit van een dreiging voor de kolonie. Zijn argumentatie steunt hoofdzakelijk op beschouwingen die al vroeger werden aangegeven, te weten: het belang voor de Geallieerden van toegang tot de Congolese rijkdommen, van groeiend belang aangezien het grootste deel van Nederlands Indië onder Japanse controle was gevallen.

De verdediging van Neder-Congo van Leopoldstad tot Matadi was dus essentieel voor de vrijwaring van de uitvoer. Om aan deze vereiste te voldoen, waren er luchtmiddelen nodig. Met voorrang deze keer voor maritieme langeafstands-verkenningsvliegtuigen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren en de kustbewaking aan beide zijden van de Congo-stroom, een opdracht die kon uitgevoerd worden i.s.m. de smaldelen van de SAAF en de Forces Françaises Libres, zodat de kust van Zuid-Afrika tot Nigeria was gedekt. Anderzijds was een jachtsmaldeel vereist om in te staan voor de verdediging van de haveninstallaties en industriële vestigingen van Neder-Congo tegen eventuele luchtaanvallen van de Luftwaffe. Doe doelen konden immers worden bedreigd met raids vanuit vliegvelden in de Franse koloniën in de Golf van Guinea, onder controle van Vichy.

De ondersecretaris voor Landsverdediging lette er goed op, te vermelden dat die eenheden onder operationeel bevel van de RAF zouden staan.

Qua personeel hernam het memorandum de belangrijkste opties die in de Verhaegen-missie waren ontwikkeld en vervolledigd door de oproep en inlijving bij het Militair Vliegwezen en bijgevolg bij de RAF/VR van vliegeniers van de Openbare Macht die afgedeeld waren bij de SAAF-smaldelen in het Midden-Oosten.

De Belgische autoriteiten begrepen de moeilijkheden goed die deze beslissing ongetwijfeld op termijn zou teweegbrengen. Ze voorzagen zelfs onder voorbehoud van akkoord vanwege de Britten, de verplaatsing van het personeel van 350 Sqn, de enige « Belgische » eenheid van de RAF.

Vergeet anderzijds niet dat de smaldelen die naar Congo zouden ontplooid worden, verplicht het statuut van OTU moesten hebben om de jonge piloten op te nemen die de basisvorming hadden gekregen in Zuid-Afrika. Deze OTU's moesten beschouwd worden als schakels in de Engelse organisatie die piloten klaarstoomden voor gevechtseenheden in Engeland en het Midden-Oosten. De steun die aan de Britten was gevraagd, betrof vooral de levering van luchtvaart- en steunmaterieel evenals een beperkte personeelsencadrering.

Noteren we dat er morele druk op het Air Ministry zal uitgeoefend worden door te wijzen op de gift van 250.000 pond vanwege de kolonie, in het kader van de Spitfire-inschrijving. Die inschrijving was opgestart om Groot-Brittannië aan gevechtsvliegtuigen te helpen. De kolonials hadden wat graag militaire vliegtuigen in vlucht willen zien, waarvan ze de financiering hadden helpen rond krijgen ...

Het memorandum zal op 27 april 1942 aan het Air Ministry worden voorgelegd. Ook al wordt de gegrondheid van de aanvraag deze keer wel herkend, toch verklaart de RAF zich opnieuw niet in staat om het gevraagde materieel te leveren. Maar na een tussenkomst van Eerste Minister Hubert Pierlot bij Winston Churchill voert het Foreign Office de druk op bij het Air Ministry, opdat het zijn beslissing zou herzien. Op 26 mei 1942 gaat het Air Ministry dan akkoord voor de levering van jachtvliegtuigen maar bevestigt de onmogelijkheid om maritieme bewakingsvliegtuigen te leveren.

De te leveren vliegtuigen (24) zullen de slagorde uitmaken van een smaldeel dat in Leopoldstad is ontplooid maar onder bevel staat van West Africa Command in Accra (Nigeria). Deze WAC kon er nochtans de onmiddellijke opeising van bevelen ingeval van eventuele operaties. Door zijn aanwezigheid te Leopoldstad was het smaldeel naast zijn OTU-opdracht, in staat om trainingssessies te realiseren ten voordele van de Openbare Macht. Maar er was hoegenaamd geen sprake van rechtstreekse steun te bieden bij operaties, zoals kon verwacht worden ingeval van een eenheid van het koloniaal vliegwezen.

De Belgische autoriteiten krijgen de keuze voor het materieel. Nieuwe Lightning P-38 afkomstig uit de USA, of tweedehands Curtiss Tomahawk P-40. Omdat de Lightning op dat ogenblik structuurproblemen kent, wordt er gekozen voor de Tomahawk.

Op 24 juni 1942 geeft het Air Ministry zijn definitief akkoord voor de levering van 24 Tomahawk. Die worden afgestaan door het 171 Sqn dat in conversie is op Mustang. Het nieuwe smaldeel wordt als 349 Sqn aangegeven.

Op datzelfde ogenblik gaat het Bureau voor Militair Luchtvaart te Londen langs die weg trachten om zijn project voor de heroprichting van een Belgisch militair vliegwezen nieuw leven in te blazen door de GAMA op te richten (Groupement Aérien Militaire d'Afrique).

In de organisatieprincipes die dit initiatief ondersteunen, lezen we dat:

« - ...de Belgische regering eenheden van het Militair Vliegwezen afdeelt naar Afrika, met het oog op het versterken van de Belgische krijgsinspanning in dit operatietheater.

-...de commandant van de GAMA benoemd wordt door de Minister van Landsverdediging, met instemming van het Air Ministry. Hij is rechtstreeks afhankelijk van de commandant van het Militair Vliegwezen onder de hoge leiding van de Minister van Landsverdediging.

-...de groepering omvat een staf, een opslageenheid, een of meerdere RAF-eenheden (Belgische sectie). »

In het raam van dit project moest het 349 Sqn de eerste eenheid worden van die RAF-eenheden (Belgische sectie), « Belgische sectie » die nog moest worden opgericht (!). Haar personeel stond onder voogdij van de RAF; het maakte verplicht deel uit van de RAF/VR en viel onder zijn gezag. Het personeel van de andere eenheden van de groepering zou afgehangen hebben van het Mil Vlw, terwijl het inheemse personeel dat was opgeroepen om deel uit te maken van het depotsmaldeel, was dan weer afhankelijk van de reglementen van de Openbare Macht ...

Die verschillende hiërarchische afhankelijkheden brachten de instelling mee van een complex systeem van verbindingen tussen de GAMA, het Air Ministry, de WAC, de SAAF en de Openbare Macht, wat deed twifelen aan de doeltreffendheid van dergelijke structuur.

Zelfs vóór de aankomst van de vliegtuigen op Afrikaanse bodem zou het project zijn doel voorbij schieten. Het West Africa Command inderdaad niet tevreden met de occasionele beschikking over het smaldeel en was ook niet overtuigd van de dreiging op de kolonie. De 22 oktober vraagt het Air Ministry dat het smaldeel in West-Afrika zou komen en niet in Leopoldstad. Doordat het smaldeel onder operationeel commando van de RAF valt, kunnen de Belgische autoriteiten niet weigeren en wordt het latere smaldeel te Ikeja in Nigeria geïnstalleerd. Het dient een volwaardig operationeel smaldeel te worden. Die beslissing vernietigt natuurlijk het GAMA-project en stelt opnieuw de rol in vraag van het smaldeel, dat als OTU-eenheid jonge piloten uit de Zuid-Afrikaanse scholen moet vormen.

Xde AKTE. Het koloniale vliegwezen, een stukgelopen ambitie.

Terwijl de onderhandelingen die zullen leiden tot de ontplooiing van het 349 Sqn zich in Londen afspelen, evenals de discussie rond de oprichting van GAMA, valt deze periode samen met het tweede verblijf van de minister van koloniën in Congo (20 juni – 28 oktober 1942). Op dat ogenblik wordt kapt Burniaux voor een tijdje naar Leopoldstad teruggeroepen als bureauchef Vliegwezen van de Staf. Commandant Rucquoi was immers op zending naar Londen in het raam van het GAMA-project. Het lijkt er nochtans op dat die oproep was ingegeven door de vraag naar duidelijkheid en omschrijving van de situatie van leden van de Openbare Macht die bij de South African Air Force waren gedetacheerd, aangezien het koloniale vliegwezen geen vaste vorm kreeg.

Franz Burniaux verneemt dat de regering zinnens is de er afgedeelde Belgen bij de SAAF-smaldelen in het Midden-Oosten weg te halen en ze te verplichten de rangen van de RAF/VR te vervoegen. Hij beschouwt zich terecht als de leider van de Belgen die bij de SAAF dienen en reageert ogenblikkelijk. Hij richt aan de minister van koloniën een memorie waarin hij verklaart zich te verzetten tegen de overgang naar de rangen van de RAF/VR. Gesterkt door de steun van het Zuid-Afrikaanse vliegwezen, bevestigt hij zijn intentie om ofwel een flight, ofwel een smaldeel te creëren waarin Belgische vliegeniers samen zitten. Hij vindt dat deze demarche een ernstiger propaganda-effect zou hebben dan een OTU/RAF in Congo. Hij vermeldt trouwens het gevoel van de bij de SAAF afgedeelde officieren door de regering aanzien te worden als « *ketters* ». Hij besluit met te zeggen dat « *ik voor de duur van deze oorlog niet onder het gezag van de minister van Landsverdediging wens te komen ...* ». Uitdrukking van een zekere verbittering.

Die crisissituatie krijgt haar ontknoping door een compromis. Alle jonge gebrevetteerde koloniale plus enkele oudgedienden van het Militair Vliegwezen, die toen (oktober 1942) een bijscholing kregen, hadden de rangen van de

OTU/RAF in Rhodesië, Kenia of Egypte vervoegd of gingen dat doen. Ze zouden hun opleiding verder zetten zoals oorspronkelijk voorzien. Met zijn 51 (22 piloten, 13 navigators, 9 radio-operatoren, 7 technici) zullen ze vervolgens afgedeeld worden bij de smaldelen van de SAAF. We vinden ze voor het merendeel terug in de gevechtseenheden in het Midden-Oosten, maar ook in eenheden voor transport, maritieme bewaking en algemene steun. Ze oogsten er waardering en erkenning van hun Zuid-Afrikaanse wapenbroeders. Tijdens tientallen zendingen doen enkelen zich speciaal opmerken. Ze krijgen het bevel en een hoge graad die vreemd genoeg, noch door de RAF, noch door het Militair Vliegwezen, noch door de Openbare Macht zullen erkend worden! Zeven van hen krijgen het Distinguished Flying Cross opgespeld. Voor die inzet betalen er elf met hun leven.

Voor de piloten en leerling-piloten die nog steeds in hervatte opleiding of vorming zijn, zal de regering er zich tegen verzetten dat ze hetzelfde parcours volgen. Na hun vorming en onder het voorwendsel van een broodnodige versterking van de « Belgische smaldelen » (!) aan de vooravond van het grote offensief in het Westen, worden ze in wachtstand gezet, met de bedoeling het OTU-smaldeel te vervoegen dat in Leopoldstad zou komen... maar dat in Ikeja zou liggen.

Die wachttijd duurt voor sommigen vele maanden en wordt in de kolonie slecht onthaald. Sabena-Afrika voerde immers in die periode op vraag van het Air Ministry regelmatige verbindingsvluchten uit in steun aan de krijgsverrichtingen in het Midden-Oosten, zoals tussen Côte d'Or in Nigeria en Egypte, maar had dringend behoefte aan piloten. Sommigen suggereerden om tijdelijk de in Zuid-Afrika opgeleide piloten en navigators al was het maar tijdelijk, bij Sabena in versterking te plaatsen. Deze suggestie zal dode letter blijven. Een terugkeer naar de vorige situatie zou trouwens onmogelijk blijken. Vanaf het begin van 1943 zou de SAAF immers op het vlak van zijn eenheden voor operationele conversie een verzadiging kennen. De verliescijfers bij de in het Midden-Oosten ingezette smaldelen lagen lager dan voorzien, maar die eenheden waren niet in staat alle nieuw opgeleide vliegeniers op te vangen. In deze context is het weinig waarschijnlijk dat onze vliegeniers enige voorrang hadden kunnen genieten. In gans deze polemiek blijft de bevelhebber van de Openbare Macht vreemd genoeg zwijgen. Nu hij inzag dat de regering nooit de oprichting van een koloniaal vliegwezen zou waarborgen, laat hij de vliegeniers aan hun lot over.

Eens de beslissing was gevallen om het 349 Sqn in Nigeria te vestigen – wat zijn rol als operationele trainingseenheid in vraag stelde – was de situatie van het personeel in opleiding van de Openbare Macht problematisch geworden; de MLV had zich immers ook verzet tegen de overgang van onze landgenoten naar de operationele smaldelen van de SAAF en diezelfde MLV weigerde het principe van een koloniaal vliegwezen te erkennen.

Nu het de verschillende standpunten van alle protagonisten vaststelde, zal het Air Ministry voor het betrokken personeel eenzijdig twee opties vastleggen:

- ofwel de overgang naar de rangen van de RAF/VR, wat de kandidaat-piloten zou toelaten om hun basisopleiding in Zuid-Afrika verder te zetten, vooraleer naar Groot-Brittannië te gaan voor hun operationele training.
- ofwel doodeenvoudig terug naar de rangen van de Openbare Macht in Congo.

Op 20 juli 1943 zal de Belgische Militaire Attaché te Pretoria die keuze voorleggen aan de belanghebbenden, in bewoordingen die de geestsgesteldheid illustreren waarin het project voor de oprichting van een koloniaal vliegwezen werd gevoerd.

Aan de wachtende Belgische piloten verklaarde hij:

« De Belgische regering in Londen erkent geen koloniaal vliegwezen meer, dat is dus opgedoekt. Er resten u twee alternatieven (sic):

- *terugkeren naar Congo en er eervol dienstdoen bij de pantsertroepen, met de mogelijkheid tot actie in het Midden-Oosten.*
- *uw verbintenis bij de Openbare Macht opzeggen en als huurling (sic) in dienst treden bij een vreemd vliegwezen (de RAF!). »*

Van de 105 betrokken leden van het varende personeel kiezen er 51 voor de terugkeer naar Congo en aanvaardden er 54 om de rangen van de RAF/VR te vervoegen. De eersten onder hen verlaten Zuid-Afrika op 30 augustus 1943 om te ontschepen in Cardiff begin november, na een reis van zestig dagen! Vaak zullen ze maanden wachten vooraleer hun operationele vorming verder te zetten. Slechts enkelen onder hen zullen voor het einde van de oorlog de kans krijgen aan operaties deel te nemen. De situatie van het niet-varende personeel had tot dan toe geen bijzondere aandacht gekregen. Zijn overgang naar de RAF/VR hield het overbrengen naar Groot-Brittannië in, plus de verplichting er zijn vorming te herbeginnen. Daarbij zou het zijn koloniaal statuut verliezen en de bijhorende voordelen. Ondanks de druk van het Air Ministry zullen alle technici naar Congo terugkeren. Een bittere vaststelling aangezien deze categorie van



personeel in Engeland zo erg ontbrak, de belangrijkste hinderpaal voor de wens van de minister van Landsverdediging om Belgische smaldelen op te richten.

EPILOOG

De oprichting van het 349 Sqn zal in moeilijke omstandigheden verlopen. Begin januari 1943 was een eerste detachement al in Nigeria, waar het Expeditionair Corps van de Openbare Macht gekantonneerd was. Sinds oktober 1942 beet het daar op een houtje. De installatie te Ikeja begint onder bevel van Squadron Leader R. Malengreau. De piloten zijn Belgen, allen afkomstig van RAF-smaldelen uit Groot-Brittannië of het Middellandse zeegebied. Het grondpersoneel is Brits. Bij gebrek aan een OTU in Leopoldstad volgen vier jonge piloten uit de SAAF-vliegscholen in Zuid-Afrika er een aanvullende opleiding op Harvard, met het oog op een toewijzing naar het 349 Sqn. Zo zal het echter niet gaan. Op het terrein is de situatie in de laatste maanden immers grondig geëvolueerd. Montgomery heeft einde oktober 1942 in El Alamein zijn wil aan Rommel opgelegd. De terugtocht van het Afrika Korps naar Tunesië lag enkel aan de waarde van zijn chef en aan de ervaring van zijn veteranen, zodat het geen ontreding is geworden. Anderzijds zijn op 8 november 1942 de Engels-Amerikaanse troepen ontscheept in Marokko en Algerije. De Franse troepen uit de koloniën van West-Afrika waren tot dan trouw aan het Vichy-regime geweest, maar scharen zich nu aan geallieerde zijde. De dreiging die van hen uitging was verdwenen.

Dus besluit het Air Ministry in december 1942 om zijn jachtsmaldelen te onttrekken aan het West Africa Command, maar stemt ermee in dat het 349 Sqn er tijdelijk gestationeerd blijft voor de noden van haar operationele paraatstelling. Voor een latere inzet houdt het zijn beslissing nog in beraad.

De opleiding verloopt in lastige omstandigheden. De geleverde Tomahawks blijken niet aangepast aan de Afrikaanse omgeving. De technische moeilijkheden hopen zich op: problemen met het landingsgestel, ernstige motorgebreken die lijden tot het aan de grond houden van de toestellen en tot de onmogelijkheid om het programma voor paraatstelling te voleindigen.

In februari 1943 verlaat het Expeditionair Corps Nigeria, deels naar Egypte, deels terug naar Congo. In mei 1943 legt het Afrika Korps in Tunis de wapens neer. De oorlog op het Afrikaanse continent is afgelopen.

Het smaldeel wordt op 24 mei 1943 in Ikeja ontbonden en het varend personeel gerepatrieerd naar Engeland. Het zal er opnieuw opgericht worden in juli 1943 binnen de 2TAF en onder bevel van Sqn Ldr Yvan du Monceau de Bergendal.

Zo eindigt een episode van onze militaire geschiedenis in Afrika op een noot in mineur. De achtergrond werd vaak gekenmerkt door politieke beschouwingen die niet strookten met de operationele werkelijkheid.

Het gebrek aan werkelijkheidszin van de Belgische regering in Londen, met de intentie om vanuit de kolonie een militair vliegwezen op te richten waarvoor middelen en personeel ontbraken, samen met de illusie van het Commando van de Openbare Macht die dacht over haar eigen vliegwezen te kunnen beschikken, hebben hier veel toe bijgedragen. Een zeker koloniaal particularisme en het gebrek aan steun en erkenning van de kolonie bij de regering dienen zonder twijfel ook bij die vaststelling gerekend.

Maar los van de geheimen van de politiek was de inzet van jonge kolonials en oudgedienden van het Militair Vliegwezen totaal, met hun ideaal om de kolonie te dienen, België en de geallieerde zaak in de rangen van de SAAF of de RAF. Dit moet erkend worden en de herinnering eraan moet bewaard blijven.

Jean BUZIN
(Vertaling: Bill Tersago)

SOURCES / BRONNEN

CEGES : *Dossier d'archives* Lt Gén BURNIAUX
établi par Jacques Drouart

CDH : *Archives de Londres 1940-1945* Dossier 1151/13 Aviation Afrique

Campagne 1940-1945 Dossier Aé III/ 1a SAAF
Aé IV/4 SAAF
Aé IV/ 15 Force Publique

MRA : *Pilotes belges de la RAF*. Dossier 31/32 GAMA

MICHAUX John : *The Belgians of the South African Air Force*
Plaquette commémorative (juin 1995)
*Liste du personnel engagé à la Force Publique en vue de servir dans
l'aviation coloniale* (slnd)

GILLES Denis : *Les escadrilles belges de la RAF 1941-1946*
Mémoire de Licence en Histoire Contemporaine
ULB 1995-1996

VANDERLINDEN Jacques : *Pierre Rijckmans 1891-1959. Coloniser dans l'honneur*
Éd. De Boeck Université 1994

LIBOIS J. Gérard : *L'An 40*

GOTOVITCH José : Éd. CRISP 1971

Lt Gén JANSSENS E.: *Histoire de la Force Publique*
Éd. Ghesquière & Partners 1979

DENUIT-SOMERHAUSEN Christine: *Abyssinie 41. Du mirage à la victoire*

BALACE Francis : Série « Jours de Guerre »
Éd. Crédit Communal 1992

MOULAERT Albert : *Les relations militaires belgo-sud-africaines pendant la guerre 1941-45*
« La Revue Coloniale Belge » avril 1953

RUCQUOI Fernand: *L'Aviation militaire coloniale belge pendant la deuxième guerre
mondiale*
« La Belgique Militaire » n° 136-137 1979

ORTA Tony : *L'effort de guerre de la Sabena en Afrique*
« Revue Sabena » 1947 n°1

DE WIN Guy : *Listing des pertes belges 1940-1945*
RAF – RCAF – SAAF – USAF – ATA

Oldtimer Fly-in

De 22ste Internationale Oldtimer Fly-In zal plaatshebben tijdens de weekeinde van 11 tot en met 13 augustus 2006 op het vliegveld van Diest-Schaffen met bijeenkomst van vliegtuigen zoals Falco, Picchio, Nibbio, Rondone, SF260 en andere, ontworpen door de ingenieur Stelio Frati.

Le 22ième Oldtimer Fly-in International aura lieu à l'aérodrome de Schaffen-Diest durant le weekend du 11 au 13 août y compris, en rassemblant des avions tels que Falco, Picchio, Nibbio, Rondone, SF260 et autres, développés par l'ingénieur Stelio Frati.

LE TOUCH CONTROL W 17 D

Mis au point à la 17^e Esc Lt AVN
Brevet 643718

par Maurice de Raikem

A l'époque de ce qui était communément dénommé la guerre froide, de nombreuses instructions et mesures préventives anti-nucléaires virent le jour. Si une bombe atomique explosait dans le champ visuel d'un pilote (120°) ce dernier se retrouverait aveuglé de cinq à dix longues minutes et seul le saut en parachute était préconisé. Hélas, cette mesure ne tenait pas compte de l'altitude opérationnelle des avions d'observation qui dans la majorité des cas était trop basse que pour permettre le déploiement de la voilure du parachute, ni dans le cas du saut, de se retrouver au sol sans avoir pu le voir se rapprocher.

C'est dans ce contexte que fut mis au point l'appareil W17 D permettant à tout instant à un pilote aveuglé par une explosion nucléaire de conserver le contrôle de son avion durant le temps nécessaire à recouvrer toute son acuité visuelle. Cet appareil situé au niveau de la manette à gaz se compose d'un boîtier pourvu à sa partie supérieure de quatre boutons disposés en croix et en relief. Chacun d'entre eux représentant le nez, les ailes ou la queue de l'avion, il suffisait donc au pilote d'actionner un switch, de poser la main sur le clavier pour se rendre compte par le toucher de la position réelle de son avion dans l'air. Lorsque sous la main du pilote les quatre boutons sont en position haute, l'avion est en vol horizontal. Si le bouton de tête disparaît dans le boîtier, l'avion est en piqué. On le redresse au stick jusqu'à ce que la touche se retrouve en position haute indiquant au pilote que le capot moteur a repris sa position de vol par rapport à l'horizon. Si, lors de cette manœuvre, l'avion tentait à trop se cabrer risquant d'atteindre l'angle de décrochage des ailes, le pilote en serait averti immédiatement par l'enfoncement du bouton de queue. Tous les mouvements correctifs de l'avion autour de son axe transversal sont également valables autour de son axe longitudinal permettant ainsi le contrôle de l'horizontalité des ailes de l'appareil par le



DE TOUCH CONTROL W 17 D

Gerealiseerd in het 17^e Smd Lt Avn
Brevet 643718

Door Maurice de Raikem (vertaling: Bill Tersago)

In een tijd die gewoonlijk werd aangeduid als koude oorlog, verschenen er talrijke antinucleaire instructies en preventieve maatregelen. Zou er een nucleair wapen ontploffen in het gezichtsveld (120°) van een piloot, dan zou hij vijf à tien minuten lang verblind zijn en was enkel nog een valschermsprong aangewezen. Deze maatregel hield jammer genoeg geen rekening met de operationele hoogte van observatievliegtuigen die meestal te laag zouden vliegen, wilde de parachute ontplooid geraken; ook een geslaagde sprong zou niet baten want je zag de grond niet naderbij komen.

In die context werd het apparaat W17 D op punt gesteld, dat een piloot, die verblind was door een nucleaire ontploffing, toeliet de besturing van zijn vliegtuig te bewaren gedurende de tijd nodig om zijn gezichtsvermogen terug te winnen. Dit apparaat zat ter hoogte van de gashendel en bestond uit een doosje waar bovenop vier knoppen in reliëf en in kruisvorm zaten. Elke knop stelde de neus, de vleugels of de staart van het vliegtuig voor. De piloot moest dus enkel een switch bedienen, zijn hand op het klavier leggen om door aanraking de ware stand van zijn vliegtuig in de lucht te kennen. Staan de vier knoppen onder zijn hand in hoge stand, dan is het vliegtuig in horizontale vlucht. Verdwijnt de knop van de neus in het doosje, dan zit het vliegtuig in een duik. Met de stick trekt men dan op, totdat de knop zich opnieuw in hoge stand bevindt. De piloot weet dan dat de motorkap terug in vliegstand staat t.o.v. de horizon. Mocht bij deze manœuvre het vliegtuig te fel steigeren waardoor het zou kunnen overtrekken, dan zou de piloot onmiddellijk gewaarschuwd worden door het inzakken van de staart-knop. Alle correctiebewegingen van het vliegtuig rond zijn dwarsas zijn eveneens geldig rond zijn langsas, waardoor de horizontale stand van de vleugels door de tastzin kan worden nagegaan.

De werking van de TOUCH CONTROL berust op een gyroscoop met drie bewegingsvlakken, waarbij de vliegtuigstructuur het derde is. Eens het vliegtuig een vliegstand heeft (RHV), dan kan de piloot de gyroscoop lanceren, die na ongeveer een minuut zijn snelheid heeft bereikt en dan klaar is om elke variatie in de vliegstand van het vliegtuig t.o.v. de horizon op te merken. Zou hij verblind geraken, dan bedient de piloot de schakelaar van het toetsenbord die dan via de knoppen elke verandering in vliegstand onder de hand van de piloot zou doorgeven. Het versterkingskastje is voorzien van 4 potentiometers die de reactietijd van de toetsen regelen om ze aan te passen aan de turbulenties van dat ogenblik.

Naast nucleaire omstandigheden is de TOUCH CONTROL ook een navigatiehulpmiddel voor elk licht vliegtuig dat geen kunstmatige horizon bezit en verplicht is om zonder zichtbaarheid te vliegen. Moet er een wolkenlaag worden doorvlogen terwijl de voorwaarden

sens du toucher.

Le fonctionnement du TOUCH CONTROL repose sur un gyroscope à trois degrés de liberté, le bâti de l'avion étant le troisième. Une fois l'avion en ligne de vol (VRH) le pilote peut lancer le gyroscope qui, après une minute environ aura atteint sa vitesse et sera prêt à relever toute variation du plan de l'avion par rapport à l'horizon. Si un éblouissement survenait, le pilote actionnerait l'interrupteur du clavier qui, au travers de ses boutons, matérialiserait toutes les variations sous la main du pilote. La boîte d'amplification est pourvue de 4 potentiomètres réglant le temps de réponse des touches pour mieux les adapter aux turbulences météorologiques du moment.

Hors d'un contexte nucléaire, le TOUCH CONTROL est aussi une aide à la navigation de tout avion léger dépourvu d'un horizon artificiel et contraint à voler sans visibilité. Si une couche nuageuse devait être traversée alors que les conditions du vol en montée sont affichées au tableau de bord, seuls les boutons des ailes sont à surveiller et à conserver dans leur position haute pour maintenir la stabilité de l'avion. L'appareil W17 D a été installé à bord de deux avions et a été testé en vol par un Ingénieur du service des Fabrications Militaires ainsi que par plusieurs pilotes et mécaniciens. Après une courte explication, tous ont tenu l'air de dix à quinze minutes ayant " les yeux bandés " sans afficher durant le vol de sensibles variations d'altitude. Les rapports qu'ils ont remis témoignent tous de la facilité d'utilisation et de la fiabilité de l'appareil.

voor klimvlucht op het instrumentenbord staan, dan moeten enkel de knoppen van de vleugels worden gecontroleerd en in hun hoge stand behouden blijven om de stabiliteit van het vliegtuig te waarborgen.

Het W17 D apparaat werd aan boord van twee vliegtuigen geïnstalleerd en in vlucht getest door een ingenieur van de dienst van de Militaire Fabricages, maar ook door meerdere piloten en mecaniciens. Na een bondige uitleg zijn ze allemaal tien tot vijftien minuten in vlucht geweest met " geblinddoekte ogen " zonder in vlucht aanzienlijke hoogtewisselingen te tonen. De rapporten die ze opstelden, getuigen alle van het gebruiksgemak en de betrouwbaarheid van het apparaat.



**Lelystad :
last call !!!**

Si vous ne vous êtes pas encore inscrits pour l'excursion à Lelystad, faites-le tout de suite, car les inscriptions seront clôturées fin juillet. Toutes les informations se trouvent dans les deux magazines précédents.

*

Als u nog niet bent ingeschreven voor de uitstap naar Lelystad, doe het dan nu want de inschrijvingen worden einde juli afgesloten. De halte in Antwerpen is de parkeerplaats van het Erasmusziekenhuis uitrit 3 van de ring). Alle andere inlichtingen staan in de vorige twee magazines.

Inauguration au Musée de l'air du stand SABENA rénové



Monsieur Georges Konincks Président de la S.P.A.N. – Sabenian Pride and Nostalg – nom sous lequel est regroupé les bénévoles Sabena .

Ce 23 mai 2006, date anniversaire de la création de la SABENA, plus de 500 personnes se sont retrouvées, au Musée de l'Air du Cinquantenaire, lors de l'inauguration du stand en rénovation depuis plus de 3 ans par des bénévoles, anciens Sabeniens, assistés de membres de l'A.E.L.R.

A 18 h. a eu lieu l'inauguration officielle.

Monsieur Thilly, Directeur Général du Musée Royal de l'Armée et de l'Histoire Militaire, fit l'évocation, dans son discours, de l'exploit de l'aviateur Edmond Thieffry, dont 3 de ses enfants et 12 membres de la famille nous ont fait l'honneur de leur présence. Ils ont confié des souvenirs précieux à exposer temporairement, dans une des vitrines. Le Lieutenant-général Aviateur e.r. et Président de l'A.E.L.R. M. Terrasson, prit ensuite la parole, suivi de

Vint ensuite la visite tant attendue. L'entrée du stand se fit par l'air intake d'un Bo 747. Puis, ce fut le parcours retraçant les différentes étapes de la vie de notre compagnie aérienne, au travers de maquettes d'avions, de photos, de documents, d'uniformes, d'objets, de souvenirs, tant Sabena que Sobelair.

Ils furent plus de 370, à monter à bord du Bo 707 avec, pour nombre d'entre eux, beaucoup d'émotion.

Ces retrouvailles furent un moment très fort et il est important de savoir que ce stand continuera à exister, à être entretenu régulièrement pour que les noms SABENA et SOBELAIR vivent à tout jamais.

Bienvenue à ceux qui veulent visiter le stand, les bénévoles se feront le plaisir de vous recevoir du mardi au vendredi inclus.

Inhuldiging van de vernieuwde Sabena-stand in het Luchtvaartmuseum

Op 23 mei 2006, de verjaardag van de oprichting van SABENA, waren meer dan 500 mensen samengekomen in het luchtvaartmuseum aan het Jubelpark voor de inhuldiging van de vernieuwde stand. Meer dan drie jaar hadden vrijwilligers –oud-Sabena-mensen– eraan gewerkt, bijgestaan door leden van de AELR.

Om 18 uur had de officiële inhuldiging plaats.

De directeur-generaal van het Koninklijk Museum voor het Leger en de Krijgsgeschiedenis, de heer Thilly, deed in zijn toespraak het relaas van vliegenier Edmond Thieffry, van wie er 3 kinderen en 12 familieleden ons de eer van hun aanwezigheid deden. Ze vertrouwden ons enkele kostbare herinneringen toe, die tijdelijk in een van de vitrines worden tentoongesteld.

Luitenant-generaal vlieger b.d. Terrasson, voorzitter van de AELR, nam daarna het woord, gevolgd door de heer Georges Konincks, voorzitter van de S.P.A.N. – Sabenian Pride and Nostalg – die de Sabena-vrijwilligers groepeerde.

Kwam dan het fel verwachte bezoek. De toegang tot de stand gebeurt langs de air intake van een Bo 747. Het parcours overloopt dan de verschillende etappes van het bestaan van onze luchtvaartmaatschappij via diverse vliegtuigmaquettes, foto's, documenten, uniformen, voorwerpen, memorabilia en dat zowel van Sabena als van Sobelair.

Ze waren met meer dan 370 om aan boord van de Bo 707 te gaan, voor velen een emotioneel moment.





Het weerzien was erg emotioneel en het is dan ook goed om weten dat de stand zal blijven bestaan; hij wordt nu regelmatig onderhouden opdat de namen SABENA en SOBELAIR zullen blijven doorleven.

Welkom aan wie de stand wil bezoeken, de vrijwilligers zullen u graag ontvangen, van dinsdag tot vrijdag incl.

Voor de SPAN.
Mevrouw Jeannine Martiny
Public Relations.

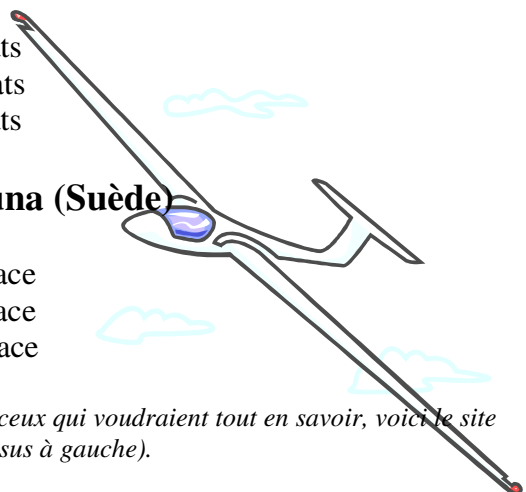


Juni 2006: 29 ste Wereldkampioenschap zweefvliegen in Ekilstuna, Zweden.

Manu Litz	15 meter-klasse	11 ^{de} plaats
Patrick Stouffs	18 meter-klasse	29 ^{ste} plaats
Jean-Luc Colson	open klasse	10 ^{de} plaats

Jun 2006: Championnats de vol à voile à Ekilstuna (Suède)

Manu Litz	classe 15 mètres	11 ^{ième} place
Patrick Stouffs	classe 18 mètres	29 ^{ième} place
Jean-Luc Colson	classe 'open'	10 ^{ième} place



Merci à Jean Choffray pour nous avoir communiqué les résultats. Pour ceux qui voudraient tout en savoir, voici le site officiel : <http://www.wgc2006.se/> cliquez sur Tasks and results (au-dessus à gauche).

LES AVIATEURS POLONAIS DANS LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

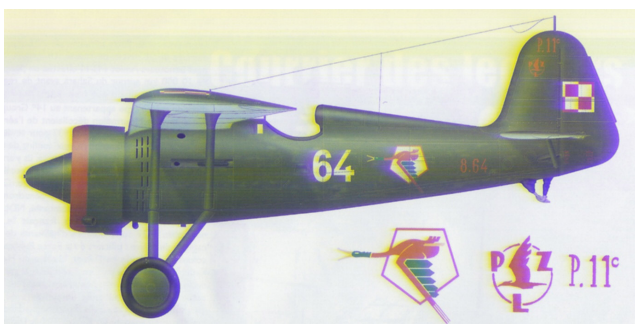
Le Général Stanislaw Skalski, pilote de chasse aux 22 victoires

Chaque année, notre association est présente à des manifestations d'hommage aux aviateurs belges et alliés morts sur divers champs de bataille. C'est ainsi que des représentants des Vieilles Tiges assistent à une cérémonie organisée devant le monument érigé à Gand/Saint-Denis-Westrem en hommage aux aviateurs Polonais du Polish Air Force 131 Fighter Wing qui sont tombés là lors des furieux combats aériens du 1^{er} janvier 1945.

Coïncidence heureuse, en 2005, un exposé traitant du rôle des aviateurs Polonais dans le deuxième conflit mondial a été présenté à l'Ambassade de Pologne à Bruxelles par Monsieur Wladimir Dropinski, président de l'A.S.B.L. Confédération Polonaise en Belgique.

C'est à partir du contenu de cette conférence que, en accord avec son auteur, une brève recherche a été poursuivie parmi les informations disponibles à diverses sources. Le texte ci-après traite d'une part de la participation à partir de 1939 d'unités aériennes polonaises à de grandes opérations militaires en Europe et en Afrique, et d'autre part des exploits du pilote de chasse Stanislaw Skalski crédité d'au moins 22 victoires confirmées et qui fut un des Wing Leaders du 131 Fighter Wing cité plus haut.

LA POLOGNE DANS LE CONFLIT



Vue de profil du PZL immatriculé 64; c'est l'avion aux commandes duquel Skalski a enregistré ses premières victoires aériennes face à la Luftwaffe en septembre 1939 en Pologne.

Zijaanzicht van een PZL met kenletters 64 ; het is toestel waarmee Skalski in september 1939 boven Polen zijn eerste luchtoverwinningen tegen de Luftwaffe behaalde

Les prémices

En 1939, le Premier Ministre britannique Neville Chamberlain dit en substance : « La Pologne est un pays qui est loin de nous et nous n'en savons que peu ». Cette surprenante déclaration à propos d'une nation pourtant impliquée pendant un millénaire dans

DE POOLSE VLEGENIERS TIJDENS DE TWEDE WERELDOORLOG

Generaal Stanislaw Skalski, jachtpiloot met 22 overwinningen

Elk jaar is onze vereniging aanwezig bij eerbetuigingen aan Belgische en geallieerde piloten die als slachtoffer vielen tijdens verschillende gevechten. Zo wonen er ook telkens afgevaardigden van de Vieilles Tiges de plechtigheid bij aan het monument dat in Sint-Denijs-Westrem werd opgericht ter ere van de Poolse piloten van de Polish Air Force 131 Fighter Wing die daar omkwamen bij de hevige gevechten van 1 januari 1945.

In 2005 viel deze herdenking bij gelukkig toeval samen met een uiteenzetting door de heer Wladimir Drapinsky, Voorzitter van de VZW Poolse Confederatie in België, in de Poolse Ambassade te Brussel over de rol welke de Poolse piloten speelden bij het tweede wereldconflict.

Vanuit de inhoud van deze conferentie en met het akkoord van de auteur ervan werden verdere opzoeken verricht bij de verschillende beschikbare bronnen. Onderhavige tekst handelt enerzijds over de deelname vanaf 1939 door de Poolse luchtmachteenheden aan grote militaire operaties in Europa en in Afrika, en anderzijds over de exploits van jachtpiloot Stanislaw Skalski, één van de wingcommanders van de bovenvermelde 131 Fighter Wing die maar liefst 22 bevestigde overwinningen op zijn palmares mocht schrijven.

De rol van Polen in het Conflict

Bij de aanvang

In 1939 verkondigt de Britse Eerste Minister Neville Chamberlain letterlijk : "Polen is een land dat ver van ons ligt en waarover wij maar weinig weten". Deze verrassende uitspraak betreffende een natie welke nochtans in de loop van duizend jaar in de verwickelingen van de Europese geschiedenis betrokken was, toont aan hoe weinig belang de politieke leiders hechten aan de problemen van de landen in Midden- en Oost-Europa.

Wanneer op 1 september 1939 Polen met de wapens ter hand, het lef heeft om weerstand te bieden aan de eisen van Hitler, schiet de westerse wereld plots wakker uit zijn jarenlange comfortabele illusie.

Ten gevolge van de akkoorden van wederzijdse bijstand tussen Frankrijk en Groot-Britannië, verklaren deze twee landen op 3 september de oorlog aan Duitsland dat het grondgebied van Polen brutaal binnenviel. Maar in wezen staat Polen wel alleen tegenover de overweldiging door de troepen van de invaller. Het is het begin van de tweede wereldoorlog.

Ter plaatse trotseert het Poolse leger vastberaden de massa's Duitse pantserswagens, en zijn luchtmacht

les péripéties de l'histoire européenne, montre le peu d'intérêt que des hommes politiques de l'ouest européen accordaient alors aux problèmes des pays du centre et de l'est du continent.

Le monde occidental va soudain sortir du confort de ses années d'illusion lorsque, le 1^{er} septembre 1939, la Pologne « ose » marquer, les armes à la main, sa ferme opposition aux revendications d'Hitler. Dès le 3 septembre, en application des traités d'assistance mutuelle signés par la France et la Grande-Bretagne, ces deux pays déclarent la Guerre à l'Allemagne qui envahit le territoire polonais. Dans les faits, la Pologne se trouve néanmoins bien seule face au déferlement des troupes de l'envahisseur. C'est le début de la Deuxième Guerre Mondiale.

Sur le terrain, l'armée polonaise affronte avec détermination les masses blindées allemandes, et son aviation fait face aux modernes armadas aériennes d'Hitler. Puis, le 17 septembre, malgré l'existence d'un pacte de non-agression liant la Russie et la Pologne, les troupes soviétiques franchissent les frontières orientales que les forces polonaises, bousculées par la ruée allemande à l'ouest, ne peuvent défendre efficacement. On saura plus tard que ce « coup de poignard dans le dos » avait été mis au point dans un pacte secret négocié par von Ribbentrop pour l'Allemagne et Molotov pour l'URSS afin de réaliser un nouveau démembrement de la Pologne. La dernière poche de résistance de la Pologne tombe le 6 octobre 1939.

L'État polonais est ainsi rayé de la carte de l'Europe : Staline et Hitler se partagent ses territoires. La Pologne n'a cependant pas capitulé face au complot des envahisseurs. Une organisation militaire secrète se constitue sur le territoire national. Et hors du pays, des Forces Armées polonaises se reconstituent. Environ 100 000 hommes sont passés en Roumanie qui est en bons termes avec la Pologne ; ils seront la base des forces polonaises qui vont progressivement prendre part aux combats aux côtés des Alliés, en France, en Angleterre, en Afrique et en Italie.

Sous l'autorité du Gouvernement polonais en exil

A mesure qu'elles se constituent, ces forces « hors du pays » sont placées sous l'autorité du Gouvernement Polonais en exil établi en France puis à Londres. Dans leurs rangs figurent de nombreux aviateurs aguerris qui ont dès le 1^{er} septembre 1939 affronté les Messerschmitt au-dessus des territoires envahis.

Après la capitulation de la France en juin 1940, environ 6.200 membres des Forces Aériennes polonaises passent en Angleterre. A la fin de 1940, ils seront déjà 8.000. Et avec l'arrivée de très nombreux volontaires venant des États-Unis, du Canada et d'Amérique Latine auxquels se joignent des évadés des camps russes de Sibérie, les Polonais seront environ 13.000 répartis dans quatorze Wings de combat.

La bataille aérienne dans le ciel anglais

Aux moments critiques de la décisive bataille de l'été 1940, alors que le Fighter Command anglais avait perdu au combat près du quart de ses pilotes et connaissait donc un manque cruel de pilotes expérimentés, le Gouvernement Polonais en exil fut à

staat tegenover de moderne luchtmada's van Hitler.

En dan, op 17 september gebeurt het volgende : niettegenstaande het bestaan van een niet-aanvalspact tussen Rusland en Polen, overschrijden Russische troepen de oostelijke grenzen die niet doeltreffend kunnen verdedigd worden door de Poolse strijdmachten die in het westen door de Duitse stormloop verdrongen worden. Later zal men te weten komen dat deze "dolksteek in de rug" in het geheim uitgewerkt en onderhandeld werd door von Ribbentrop voor Duitsland en Molotov voor de URSS om Polen opnieuw te verbrijskelen. De laatste Poolse verzetshaard valt op 6 oktober 1939.

Op deze manier wordt de Poolse staat van de kaart geveegd : Stalin en Hitler verdelen het grondgebied onder elkaar. Polen heeft intussen niet gecapituleerd tegenover het complot van de indringers. Op nationale bodem wordt een geheime militaire organisatie opgericht. Buiten het land hergroeperen zich de Poolse gewapende machten. Ongeveer 100.000 manschappen trekken naar Roemenië dat goede banden heeft met Polen. Zij vormen de basis van de Poolse Strijdkrachten die geleidelijk aan zullen deelnemen aan de geallieerde veldslagen in Frankrijk, boven Engeland, in Afrika en in Italië.



Le Sous-Lieutenant Stanislaw Skalski en 1939, aux commandes d'un chasseur PZL P-11 C de l'Aviation militaire polonaise.

Onderluitenant Stanislaw Skalski in 1939 in een PZL P-11C jachtvliegtuig van het Poolse militaire vliegwezen.

Onder het gezag van de Poolse regering in ballingschap

Naarmate ze worden gevormd, komen deze "buitenlandse" machtseenheden onder het gezag van de Poolse regering in ballingschap, eerst in Frankrijk, daarna in Londen gevestigd. Talrijke doorwinterde piloten die vanaf 1 september 1939 de Messerschmitts boven het ingepalmd grondgebied hebben getrotseerd, vervoegen hun rangen.

Wanneer Frankrijk in juni 1940 capituleert, gaan ongeveer 6200 leden van de Poolse luchtmacht over naar Engeland. Tegen eind 1940 zijn er dat reeds 8000. Ook uit de Verenigde Staten, uit Canada en Zuid-Amerika komen zeer veel vrijwilligers en samen met de ontsnapt uit de Russische kampen in Siberië, zullen de ongeveer 13000 Polen over 14 gevechtswings worden verdeeld.

De luchtgevechten boven Engeland

même de mettre à la disposition de la RAF 145 de ses pilotes chevronnés.

Les tableaux d'effectifs des unités engagées dans la Bataille d'Angleterre révèlent que, parmi les pilotes alliés, les Polonais étaient les plus nombreux après les Britanniques. Les résultats enregistrés par les Wings 302 et 303 classèrent incontestablement les unités polonaises parmi les meilleures, le 303 enregistrant même à l'époque une sorte de record avec l'homologation de la destruction de 203 appareils allemands.

Parmi les participants polonais à la Bataille d'Angleterre, un pilote au parcours exceptionnel : le Général Stanislaw Skalski, D.S.O. D.F.C. & 2 Bars auquel The Battle of Britain Historical Society a rendu un ultime hommage lors du décès de l'as Polonais à Varsovie en 2004.

Stanislaw Skalski « An Eagle in the Air »

Il est né le 22 octobre 1915 à Kodyn, au nord de la ville russe d'Odessa. Sa vie d'aviateur commence en 1934 par un brevet de vol à voile. Très vite il choisit d'être pilote militaire et entre en 1936 à l'école des aspirants aviateurs de Deblin. A la fin de sa formation en octobre 1938, Skalski est nommé officier. Désigné pour le 4^e Régiment d'Aviation à Torun, le jeune pilote est affecté à la « 142 Eskadra » dotée de chasseurs PZL P-11c.

Stanislaw Skalski a 24 ans et moins d'un an d'expérience comme pilote militaire lorsque les Allemands envahissent son pays le 1^{er} septembre 1939. Son unité entre immédiatement en action et, au premier jour de combat, il enregistre un premier succès en abattant un Hs 126. Ce serait, semble-t-il, la première victoire aérienne du conflit mondial qui vient de commencer. Au cinquième jour de la guerre, Skalski inscrit déjà quatre bombardiers ennemis à son palmarès. Avec six victoires (1 Ju 86 ; 2 Do 17 ; 1 Ju 87 et 2 Hs 126) il devient le seul as Polonais de cette courte campagne. Il fera sa dernière sortie sur P-11c le 16 septembre 1939.

Au moment où s'effondre la résistance des forces polonaises, les restes de la 142 Eskadra s'échappent vers la Roumanie. Pour sa part, Skalski parviendra aux rives de la Méditerranée pour s'embarquer à destination de la France et de l'Angleterre où il arrive en janvier 1940.



Le Spitfire Mk IXA marqué ZX 1 du Squadron Leader Skalski affecté en 1943 au Polish Fighting Team du 145 Sqn en Afrique du Nord. A hauteur de l'avant de la verrière, le petit insigne distinctif (carrés blancs et rouges) des appareils pilotés par les aviateurs polonais.

De Spitfire IXA met kenletters ZX 1 van Squadron Leader Skalski in 1943 bij het Polish Fighting Team van 145 Sqn in Noord-Afrika. Net vóór het windscherm staat het kleine insigne (wit-rode ruitjes) van toestellen die gevolgen werden dor Poolse piloten.

In de zomer van 1940 op het kritiek moment van de beslissende slag, heeft het Engels Fighter Command bijna één vierde van zijn piloten in de strijd verloren en heeft een dringende nood aan ervaren vliegers. Op dat ogenblik kan de Poolse regering in ballingschap 145 van zijn meest ervaren piloten ter beschikking van de RAF stellen.

De personeelslijsten van de eenheden welke bij de slag om Engeland betrokken waren, tonen aan dat na de Engelsen, de Polen het meest talrijk waren onder de geallieerde vliegers. De door de 302^e en 303^e Wing opgetekende resultaten plaatsen de Poolse eenheden ontegensprekelijk bij de besten, de 303^e Wing vestigde in die periode een soort record met het homologeren van de vernietiging van 203 Duitse toestellen.

Tussen al deze Poolse deelnemers van de slag om Engeland figureert een piloot met een buitengewone loopbaan : generaal Stanislaw Skalski, DSO, DFC met 2 bars die bij zijn overlijden in Warschau in 2004, door The Battle of Britain Historical Society de laatste eer werd bewezen.

Stanislaw Skalski “Een adelaar in de lucht”

Hij wordt geboren op 22 oktober 1915 in Kodyn, ten Noorden van de Russische stad Odessa en begint zijn vliegersloopbaan in 1934 met het behalen van een zweefvliegbrevet. Al snel kiest hij voor een loopbaan als luchtmachtpiloot en volgt de opleiding van kandidaat-piloot in Deblin. Bij het einde van zijn opleiding wordt Skalski in October 1938 tot officier bevorderd. De jonge piloot wordt ingedeeld bij het vierde luchtmachtregiment te Torun, en geaffecteerd bij het “142^e Eskadra” uitgerust met PZL P-11c jachtvliegtuigen.

Wanneer de Duitsers op 1 september 1939 Polen binnenvallen, is Stanislaw Skalski 24 jaar oud en heeft hij minder dan één jaar ervaring als piloot. Zijn eenheid wordt onmiddellijk in de strijd gegooid en op de eerste dag van de aanval oogst hij reeds een eerste succes door het neerhalen van een Hs-126. Naar het schijnt zou dit de allereerste luchtoverwinning zijn van het zopas begonnen wereldtreffen. Na vijf dagen oorlog heeft Skalski al vier vijandelijke bommenwerpers op zijn palmares. Met een totaal van zes overwinningen : 1 Ju-86, 2 Do-17, 1 Ju-87 en 2 Hs-126, wordt hij de enige Poolse aas van deze korte campagne. Op 16 september 1939 doet hij een laatste uitval met een P-11c. Als de laatste weerstand van de Poolse strijdkrachten gebroken wordt, vlucht wat overblijft van het 142^e Eskadra naar Roemenië. Van zijn kant zal Skalski tot bij de Middellandse Zee geraken waar hij inscheept naar Frankrijk, van waaruit hij in Januari 1940 Engeland bereikt.

De slag om Engeland

Onderluitenant Skalski vervoegt op 12 augustus 1940 het 501^e squadron RAF (County of Gloucester) dat in Gravesend is gestationeerd. Van hieruit zal hij aan de slag om Engeland deelnemen. Aan boord van zijn Hurricane boekt hij reeds een eerste overwinning wanneer hij op 12 augustus een Heinkel He-111 neerhaalt. 's Anderdaags tekent hij een tweede

La Bataille d'Angleterre

Dès le 12 août 1940, le sous-lieutenant Skalski rejoint le 501 Squadron RAF (County of Gloucester) stationné à Gravesend avec lequel il va prendre part à la Bataille d'Angleterre dans laquelle, aux commandes de son Hurricane, il enregistre une première victoire le 30 août en abattant un Heinkel He 111. Il remporte une seconde victoire le lendemain contre un Messerschmitt Me 109 ; puis les 3^e et 4^e le 2 septembre quand il abat deux autres Me 109.

Pour Stanislaw Skalski, les combats du 5 septembre 1940 prennent une tournure dramatique. Tôt le matin, le 501 Squadron décolle pour attaquer une grande formation d'avions allemands qui approchent du Kent. Dans son premier engagement, Skalski met en feu un bombardier Heinkel He 111. Puis il abat un Me 109 de l'escorte. Quelques minutes plus tard, isolé à 25.000 pieds au-dessus de Canterbury, il réussit une attaque surprise sur un Me 109. Un instant plus tard, son Hurricane est touché par une rafale et s'embrase. Il saute immédiatement de son chasseur en perdition mais encourt néanmoins de graves brûlures qui lui vaudront une hospitalisation de six semaines. Sorti de clinique, il rejoint à sa demande le 501 Squadron. Au cours de la Bataille d'Angleterre, Skalski aura ainsi détruit six avions allemands. Pour sa bravoure dans ce décisif affrontement aérien, Stanislaw Skalski reçoit plusieurs distinctions honorifiques : la « Virtuti Militari » polonaise (à laquelle s'ajouteront plus tard trois barrettes) ; puis en septembre 1941, la « Distinguished Flying Cross » (DFC) sur laquelle s'ajouteront deux « bars ». Ses qualités de courage et de ténacité, présentes à tous les instants de sa vie de pilote de chasse lui vaudront d'être décoré à six reprises par le Gouvernement britannique et quatre fois par le Gouvernement polonais en exil.

Affecté en mars 1942 au 316 Squadron, une unité polonaise homogène, il ajoute à son palmarès un chasseur Focke Wulf FW 190. Nommé Squadron Leader, il prend le commandement du 317 Squadron dont les pilotes polonais abattent sept avions allemands au cours des opérations combinées contre le port et les plages de Dieppe. Son « excellent leadership » lui vaut une « bar » sur la DFC. Pour cette opération sur les côtes françaises, le 350 Squadron belge fit partie du même dispositif aérien que l'unité polonaise.

Après deux années de combats, Stanislaw Skalski est placé en repos en novembre 1942 et remplit la fonction d'instructeur en chef d'une unité d'entraînement sur Spitfire.

Le « Skalski Circus » en Afrique

Désireux de rejoindre une unité combattante, il devient en janvier 1943 le leader du Polish Fighting Team (PFT) que l'on vient de créer. Constitué de volontaires, ce PFT rassemble quinze des meilleurs pilotes de chasse polonais.

Ce groupe d'élite, connu sous l'appellation de « Skalski Circus », est en février 1943 transféré en Afrique du Nord sur l'aérodrome de Bu Grara, à 250 km à l'ouest de Tripoli où il devient le C Flight du 145 Squadron de la RAF. Opérant au-dessus du désert occidental aux commandes de Spitfire Mk IX, le

overwinning op tegen een Messerschmitt Me-109; op 2 September volgen een derde en een vierde zege wannneer hij nog twee Me-109-toestellen neerhaalt. De luchtgevechten op 5 september krijgen een dramatische wending. In de vroege ochtenduren stijgt het 501^e squadron op teneinde een grote formatie Duitse vliegtuigen aan te vallen die Kent naderen. Bij zijn eerste treffen zet hij een Heinkel He-111 in de vlammen, waarna hij een escorterende Me-109 neerhaalt. Enige minuten later, afgezonderd geraakt op 25.000 voet boven Canterbury lukt het hem een verrassingsaanval uit te voeren op een Me-109. Een ogenblik later wordt zijn Hurricane geraakt en schiet in brand. Hij springt onmiddellijk uit zijn toestel maar raakt toch zwaar verbrand wat hem zes weken hospitalisatie zal opleveren. Wanneer hij de kliniek mag verlaten, vervoegt hij op eigen aanvraag terug het 501^e squadron.

Skalski zal aldus in de loop van de slag om Engeland zes Duitse toestellen vernietigen. Voor zijn moedig gedrag in dit beslissend lucht treffen ontvangt Stanislaw Skalski meerdere eervolle onderscheidingen : de Poolse « Virtute Militari » (waaraan later drie barretten worden toegevoegd); in September 1941 het « Distinguished Flying Cross » (DFC) waar later twee bars bijkomen. Zijn hoedanigheden van moed en doorzettingsvermogen getoond op elk moment van zijn leven als jachtpiloot, leiden ertoe dat Skalski tot zes maal toe door de Engelse en vier maal door de Poolse regering (deze laatste in ballingschap) zal verermerkt worden.

In maart 1942, ingedeeld bij een volledig uit Polen bestaande eenheid, het 316^e squadron, voegt hij een Focke-Wulf FW-190 jachtvliegtuig aan zijn palmares toe.

Bevorderd tot squadron leader voert hij het bevel over het 317^e squadron. Samen met zijn Poolse piloten die de gecombineerde aanvallen op de haven en de stranden van Dieppe uitvoeren, halen zij zeven Duitse toestellen neer.

Zijn « excellent leadership » levert hem een « bar » op aan zijn DFC. Voor de operaties boven de Franse kuststreken werd het 350^e Belgisch squadron samen opgesteld met de Poolse lichteenheden.

Na twee gevechtsjaren wordt Stanislaw Skalski in november 1942 op rust gesteld en vervult hij de functie van chefinstructeur bij een opleidingseenheid van Spitfires.



Le North American Mustang Mk III marqué "S S", les initiales du Wing Commander Stanislaw Skalski. C'est sur cet avion qu'il enregistra en juin 1944 ses deux dernières victoires aériennes. De North American Mk III 'S S', de initialen van Wing Commander Stanislaw Skalski. Met dit toestel behaalde hij in juni 1944 zijn laatste twee overwinningen.

Het "Skalski Circus" in Afrika

capitaine Skalski et son ailier inscrivent leurs premières victoires africaines le 28 mars, chacun abattant un bombardier Junkers Ju 88.

En quelques jours, Stanislaw Skalski détruit deux chasseurs Me 109 et endommage un troisième. Au 13 mai 1943, lorsque les dernières troupes allemandes de Tunisie cessent le combat, les Polonais du PFT ont détruit 26 (30 selon d'autres sources) avions allemands et italiens. Leur dernier combat aérien a eu lieu le 6 mai.

En juillet 1943, Skalski prend le commandement du 601 Squadron (County of London) dont font partie deux pilotes belges, le sous-lieutenant Marcel Hagico et le Warrant Officer André Eid. Basée d'abord à Luqa sur l'île de Malte, cette unité sera transférée rapidement en Sicile. Skalski est le deuxième Polonais à recevoir le commandement d'un Squadron de la Royal Air Force au combat.

Retour dans le ciel d'Europe occidentale

En octobre 1943, peu après avoir ajouté une deuxième « bar » à sa DFC, Skalski est promu Wing Leader du 131 Polish Fighter Wing équipé de Spitfire et stationné en Grande-Bretagne. Puis en avril 1944, il commande le 133 Wing équipé de chasseurs Mustang et se voit attribuer la « Virtuti Militari » pour la deuxième fois.



Le Wing Commander Skalski dans le poste de pilotage d'un Mustang du 133 Polish Fighter Wing basé à Notholt (1944). Sur le flanc de l'avion, le marquage des 17 victoires confirmées à ce moment et de 4 non confirmées

Wing Commander Skalski in de cockpit van een Mustang van de 133 Polish fighter wing uit Northolt (1944). Op de zijkant van de romp staan de merktekens van 17 op dat ogenblik bevestigde zeges en 4 niet-bevestigde.

Le Wing Leader Skalski va conduire ses trois unités

Omdat hij terug een gevechtseenheid wil vervoegeen, wordt Skalski in januari 1943 leader van het pas opgerichte Polish Flying Team (PFT). Dit PFT bestaat uit de beste 15 Poolse jachtpiloten, allen vrijwilligers.

In Februari 1943 wordt deze elitegroep, bekend onder de benaming "Skalski Circus", overgeplaatst naar Noord-Afrika op het vliegveld van Bu Grara, 250 km ten Westen van Tripoli en vormt er de C-flight van het 145^e RAF-squadron.

Opererend boven de Westelijke woestijn, zullen kapitein Skalski en zijn vleugelman aan boord van hun Spitfire Mk IX op 28 maart hun eerste Afrikaanse overwinningen behalen door elk een Junkers Ju-88 bommenwerper neer te halen.

In enkele dagen tijd vernietigt Stanislaw Skalski twee Me-109-jachttoestellen en beschadigt een derde. Wanneer op 13 mei 1943 de laatste Duitse troepen de strijd in Tunesië staken, hebben de Polen van de PFT 26 (volgens sommige bronnen 30) Duitse en Italiaanse toestellen vernietigd. Hun laatste luchtgevecht vindt plaats op 6 mei.

In juli 1943 neemt Skalski het bevel over van het 601^e squadron (County of London) waarvan twee Belgische piloten, onderluitenant Marcel Hagico en warrant officer André Eid deel uitmaken. Deze eenheid, gebaseerd in Luga op het eiland Malta, zal snel verplaatst worden naar Sicilië. Skalski is de tweede Pool welke het bevel krijgt over een gevechtssquadron van de Royal Air Force.

Terugkeer naar het West-Europees luchtruim

In oktober 1943, kort nadat hij een tweede bar aan zijn DFC kon toevoegen, wordt Skalski bevorderd tot Wing Leader van de 131^e Polish Fighter Wing die in Groot-Britannië met Spitfires is uitgerust. Later, in april 1944, leidt hij de met Mustang jachttoestellen uitgeruste 133^e Wing en bekomt voor de tweede maal de "Virtuti Militari"-onderscheiding.

Als Wing Leader zal Skalski zijn drie eenheden van Mustang's (twee Poolse smaldelen en één Brits smaldeel) inzetten bij de verre raids als escorte van de bommenwerpers van de US Army Air Force. Ze begeleiden zelfs naar ver verwijderde doelwitten zoals Hamburg.

Ter voorbereiding van de nakende invasie worden zijn smaldelen ingezet voor het bombarderen in duikvlucht van Noord-Franse doelwitten. Op 24 juni leidt Skalski zijn voltallige wing boven Normandië om de ontschepte geallieerde troepen te ondersteunen. Daarbij schrijft hij twee nieuwe overwinningen op zijn persoonlijke naam : ergens boven Rouen achtervolgt hij twee Me-109's waardoor zij in een ongeordende vlucht tegen elkaar botsen en zo zonder dat hun tegenstander een schot hoeft te lossen, te pletter storten.

Dit waren zijn laatste slachtoffers in de meedogenloze luchtoorlog tijdens het tweede wereldconflict. Zijn loopbaan als operationeel piloot bij de RAF wordt in september 1944 afgesloten.

Ter dier gelegenheid ontvangt Stanislaw Skalski het Distinguished Service Order (DSO). Hij is de Poolse jachtpiloot met het grootste aantal luchtoverwinningen.

Gevangen door de communisten

Toen hem op het einde van de oorlog een functie binnen de RAF werd aangeboden, besloot Skalski zich evenwel ten dienste te stellen van zijn geboorteland.

de Mustang (deux Squadrons polonais et un Squadron britannique) dans de longues escortes de bombardiers de l'US Army Air Force jusqu'à des objectifs aussi éloignés que Hambourg. Ensuite, en préparation rapprochée des débarquements imminents, ses Squadrons sont engagés dans des missions de bombardement en piqué sur des objectifs du nord de la France. Le 24 juin, en appui des troupes alliées débarquées, Skalski conduit le Wing au grand complet au-dessus de la Normandie et enregistre personnellement deux nouvelles victoires dans les environs de Rouen : il poursuit deux Me 109 qui soudain, dans leur fuite désordonnée, entrent en collision et s'écrasent sans qu'un coup de feu soit tiré sur eux par leur adversaire. Ce furent ses dernières victimes dans l'impitoyable guerre aérienne du deuxième conflit mondial.

Sa carrière de pilote opérationnel dans la RAF se termine en septembre 1944. Stanislaw Skalski reçoit alors le Distinguished Service Order (DSO) ; il est le pilote de chasse polonais ayant le plus grand nombre de victoires aériennes.

Dans les geôles communistes

A la fin du conflit, Skalski se vit proposer une fonction au sein de la RAF, mais il décida d'aller se mettre au service de son pays natal. La réalité politique de la Pologne eut cependant vite raison de ses espoirs.

Il reprend du service dans l'Aviation où, en 1947 et 1948, il exerce la fonction d'Inspecteur. Mais bientôt, sous l'accusation de trahison et d'espionnage au profit des impérialistes anglo-américains, il est arrêté en juin 1948. Un sort identique sera réservé à beaucoup de ses anciens collègues polonais de la RAF revenus au pays. Il résiste à la torture à laquelle le soumet la police politique du régime communiste polonais et va même jusqu'à cracher à la figure d'un de ses bourreaux. Stanislaw Skalski est condamné à mort en 1950 et va passer six années supplémentaires dans les geôles du régime sans qu'on l'informe jamais que sa peine capitale avait été, en 1951, commuée en réclusion à perpétuité.

Libéré en 1956, Stanislaw Skalski est réhabilité. Avec une certaine appréhension, il accepte néanmoins de reprendre du service dans l'Aviation militaire où il continue à voler, notamment aux commandes du chasseur MIG de fabrication russe. En 1968, il part à la retraite avec le grade de Général de Brigade. Membre de l'Aéro-Club de Pologne, il en deviendra Secrétaire-général puis Vice-président jusqu'en 1972. Il se retire alors dans la région de Varsovie où il mène une vie solitaire.

Ceux qui ont côtoyé Stanislaw Skalski se souviennent d'un grand individualiste, d'un homme d'action et d'un leader de grande classe. Un de ses pilotes a dit de lui qu'il était « *an eagle in the air; he was a great commander and a brilliant leader; we would follow him to hell if necessary* ». Si ses opinions et ses avis ne cadrèrent pas toujours avec ceux de ses supérieurs, ses qualités de chasseur et son courage au combat ne furent jamais mis en doute.

Après sa retraite, le Général Skalski fit de nombreuses visites en Angleterre. Il assista notamment en juin 1994 à l'inauguration du Mémorial du 133 Wing élevé sur leur ancien aérodrome de

De politique situation in Polen zou zijn toekomstdromen snel veranderen.

Hij treedt in dienst van de Luchtmacht en vervult er tijdens 1947 en 1948 de functie van inspecteur. Maar weldra, in juni 1948, wordt hij gearresteerd onder het mom van verraad van zijn vaderland en spionage voor de Anglo-Amerikaanse imperialisten. Hetzelfde lot zal tal van zijn Poolse collega's oudgedienden van de RAF die eveneens naar hun land waren teruggekeerd, beschoren worden.

Hij weerstaat aan de foltering waaraan hij door de politiemacht van het Pools-communistisch regime onderworpen wordt en gaat zelfs zover één van zijn beulen in het gezicht te spuwen. Stanislaw Skalski wordt in 1950 ter dood veroordeeld en zal nog zes jaar in de staatsgevangenis verblijven zonder dat men hem op de hoogte bracht van het feit dat zijn doodstraf reeds in 1951 werd omgezet in levenslange opsluiting.

Stanislaw Skalski komt vrij in 1956 en wordt in ere hersteld. Het is met een zekere terughoudendheid dat hij aanvaardt om opnieuw dienst te nemen bij de Luchtmacht. Hij zal er wederom vluchten uitvoeren met name op een MiG-jachttoestel van Russische makelij. In 1968 neemt hij ontslag met de graad van brigadegeneraal. Hij wordt lid van de Poolse Aeroclub en wordt er tot in 1972 eerst secretaris-generaal en daarna voorzitter van. Hij trekt zich terug in de omgeving van Warschau en leidt er een eenzaam bestaan.

Nawoord

Al degenen die met Stanislaw Skalski omgingen, herinneren zich hem als een groot individualist, een man van daden en een leider met grote klasse. Eén van zijn piloten vertelde over hem dat hij was "als een adelaar in de lucht; hij was een groot bevelhebber en een schitterend leider, wij zouden hem tot in de hel gevolgd zijn".

Waren zijn opvattingen en raadgevingen niet altijd gelijklopend met deze van zijn meerderen, zijn kwaliteiten als jachtvlieger en zijn moed in de strijd daarentegen werden nooit in twijfel getrokken.

Na zijn oppensioenstelling kwam generaal Skalski nog dikwijls naar Engeland. Zo woonde hij o.a. in juni 1994 de inhuldiging bij van het Memorial van de 133^e Wing dat werd opgericht op hun toenmalige vliegbasis te Coolham in Sussex. Ook in september 2000, bij het "National Memorial to the Few" vervoegde hij zijn overlevende oud-kameraden van het 501^e squadron toen zij de 60^{ste} verjaardag van de slag om Engeland kwamen herdenken.

Generaal Stanislaw Skalski overleed te Warschau op 12 november 2004.

Alphonse Dumoulin
In samenwerking met Wladimir Dropinski
vertaling : Paul en Marie-Christine Buysse-Lybaert

guerre à Coolham dans le Sussex. Et en septembre 2000, au « National Memorial to The Few », il se joignit à ses anciens camarades survivants du 501 Squadron venus commémorer le 60^e anniversaire de la Bataille d'Angleterre.

Le Général Stanislaw Skalski est mort à Varsovie le 12 novembre 2004.

**Alphonse Dumoulin
en collaboration avec Wladimir Dropinski**

Sources/ Bronnen

- Le général pilote Stanislaw Skalski, as de l'aviation, et le rôle des aviateurs polonais pendant la Deuxième Guerre mondiale
Conférence par Wladimir Dropinski – Mai 2005
- Monument ter herinnering aan de gesneuvelde Poolse Vliegeniers in Sint-Denijs-Westrem
Vzw De vrienden van de Poolse Luchtmacht 1939-1945
- The Battle of Britain Historical Society – Obituary of General Stanislaw Skalski
<http://www.battleofbritain.net/bobhsoc>
- Stanislaw Skalski and his « African Circus »
By Dariusz Tyminsky
<http://www.elknet.pl/acestory/skalski/skalski.htm>



Stanislaw Skalski en tenue de ville, porte les ailes de pilote polonais.

Stanislaw Skalski in uitgangskledij met de Poolse vleugels van piloot.

RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'honneur - Erevoorzitter

Léon BRANDERS

Membres du bureau - Leden van het bureau

Voorzitter – Président	Jean KAMERS	02 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067 79 03 37
Vice-voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54 cloECKAERT@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Robert FEUILLEN	013 31 28 70* robert.feullen@skynet.be
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63 – 014 54 09 72* alex.peelaers@pandora.be
Redacteur - Wilfried TERSAGO		011 68 98 78* wilfried.tersago@pandora.be

Autres membres du conseil- Andere leden van de raad van bestuur

Danny CABOOTER	03 663 22 42
Georges de CONINCK	02 344 46 38
André DILLIEN	02 673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04 362 63 79* - al.dumoulin@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX	02 343 93 77 - jph5@skynet.be
Michel MANDL	02 768 16 06 - michel.mandl@pandora.be
Norbert NIELS	016 58 10 86*
Guido WUYTS	03 827 41 69 (fax 03 830 36 18) - g.wuyts@skynet.be

(* = Fax incl.)

St Hubert – 9 août 2006 Billet d'inscription

*

NOM :

Prénom :

accompagné de

.....

au total personne(s)

Je verse la somme de ...x 43,00 euros,

soit au total EUR au compte bancaire

210-0619966-91 de l'association.

Billet à envoyer avant le 28 juillet à :

André Dillien
Rue des Cyclamens 6
1170 Bruxelles



Jalhay – Le Tigelot 27 août 2006 Billet d'inscription

*

à envoyer avant le 21 août à

Monsieur Léon Boulet
Rue de Mangombroux 359
4800 VERVIERS

*

NOM :

accompagné de :

soit au total : personne(s)

1. (ne) participera (pas) à la messe (*)

2. (ne) participera (pas) au lunch (*)

Le prix du lunch, apéritif, 4 services et vins compris,
est fixé à 33,00 euros. Paiement à effectuer au compte

348-0133190-73
du Mémorial Canadien du Tigelot
Verviers

(*) Barrer la mention inutile

St Hubert – 9 augustus 2006 Inschrijvingsbriefje

*

NAAM :

Voornaam :

vergezeld door

.....

het zij perso(o)n (en)

Ik stort de som van x 43,00 euro,

hetzij in totaal EUR op bankrekening

210-0619966-91 van de vereniging

Briefje vóór 28 juli te sturen naar:

André Dillien
Cyclamentenstraat 6
1170 Brussel



Jalhay – Le Tigelot 27 augustus 2006 Inschrijvingsbriefje

*

vóór 21 augustus te sturen naar

Monsieur Léon Boulet
Rue de Mangombroux 359
4800 VERVIERS

*

NAAM :

vergezeld door :

het zij in totaal perso(o)n(en)

1. zal (niet) deelnemen aan de mis (*)

2. zal (niet) deelnemen aan de lunch (*)

De prijs van de lunch, aperitief, 4 schotels en wijnen
inbegrepen is 33,00 euro, te betalen op rekening

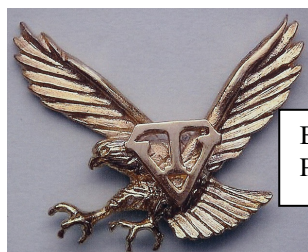
348-0133190-73
van "Mémorial Canadien du Tigelot"
Verviers

(*) Schrapen wat niet past

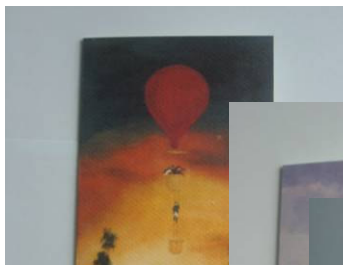


€ 15,00 het vel/
la feuille

Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



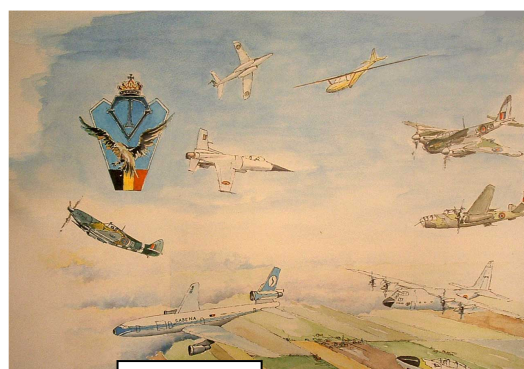
Wenskaarten/ Cartes de
voeux: € 0,75
10ea: € 7,00



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag, verhoogd met de verzendingskosten, op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: € 0,50 (sticker), € 1,00 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,50 (das of badge), € 2,00 voor pin of broche, € 2,50 voor de posters. **Opgelet:** dit zijn benaderende prijzen!

Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct plus les frais de port au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,50 € (autocollant), 1,00 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,50 € (cravate ou écusson brodé), 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs



...and after the Air Force that never was, the airline livery that could have been...

