



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

In dit nummer / Dans ce numéro



## LADY BUSH PILOT

### THE EXODUS (CONGO 1960)

Van de neergang  
van de Militaire Luchtvaart  
naar de opkomst van de Luchtmacht

Du crépuscule de l'Aéronautique  
Militaire à l'aube  
de la Force Aérienne

N° 3-2020

41<sup>ste</sup> jaar

Juli-augustus-september

41<sup>ème</sup> année

Juillet-août-septembre

Driemaandelijks

Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

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

## Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
<b>Belgique - België</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
<b>Etranger - Buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
<b>Webzine - Belgique &amp; étranger - België &amp; buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50

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

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

*U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.*

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

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

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

*Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...*

## Inhoud van magazine 3-2020

Het woordje van de voorzitter	04
Activiteiten en agenda	06
Jaarlijks banket	07
Welkom aan nieuwe leden	08
Overlijdens	08
Boetiek	09
Verslag van de algemene vergadering van 11 maart 2020	10
De ronde van Afrika in Piper Super Cub	12
Congo 1960 (II). De exodus	22
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VI)	33
Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht (IV)	47
Photo album	56

## Sommaire du magazine 3-2020

Le mot du président	04
Activités et agenda	06
Banquet annuel	07
Bienvenue aux nouveaux membres	08
Décès	08
Boutique	09
Rapport de L'assemblée générale du 11 mars 2020	10
Un tour d'Afrique en Piper Super Cub	12
Congo 1960 (II). L'exode	22
Souvenirs d'une ballade dans le nord (VI)	33
Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne (IV)	47
Photo album	56





# Het woordje van de voorzitter



## Le mot du président

**B**este Senior Aviators,

Volgens de recente cijfers schijnt de eerste Covid-19 schok in België stilaan voorbij en ik hoop dat jullie de 'lock-down' van de laatste maanden in aanvaardbare omstandigheden doorgebracht hebben. Ik denk dat zo'n periode van afzondering ook een stimulans kan zijn om afstand te nemen van de vroegere routine en wat prioriteiten te ordenen. Maar nu hoop ik vooral dat jullie opnieuw kunnen genieten van de bewegingsvrijheid en de sociale contacten, die enkele maanden geleden nog vanzelfsprekend waren.

Het is ondertussen duidelijk dat we niet onmiddellijk gaan terugkeren naar de toestand van voor de besmetting. De Nationale Veiligheidsraad heeft tijdens de komende zomermaanden heel wat beperkingen behouden en de meeste mensen zijn bovendien zeer voorzichtig geworden. We zullen dus moeten nadenken over het functioneren van onze vereniging in de nabije toekomst en grondig rekening houden met deze ongewone omstandigheden.

We hebben sinds half maart geen 'face-to-face' VTB-vergaderingen meer kunnen organiseren, maar dank zij de creativiteit van de leden van ons bestuursorgaan bleef de continuïteit verzekerd, zowel via telefooncontacten, als via e-mail en video-conferenties.

Onze maandelijkse samenkomsten in het Huis der Vleugels werden noodgedwongen geschrapt tijdens de 'lock-down' en ook andere activiteiten werden uitgesteld of geschrapt, zoals bij voorbeeld ons jaarlijks banket en de 'outdoors' in juli.

Wij hebben ook de mogelijkheden onderzocht om ons bezoek aan het fort van Eben-Emael op woensdag 19 augustus te organiseren met respect voor de huidige Covid-19 maatregelen. Jammer genoeg zijn de richtlijnen in het fort en de beperkingen van de horeca-installaties in de buurt, niet te combineren met onze tra-

**C**hers Senior Aviators,

Selon les derniers chiffres, la première vague de contamination par le Covid-19 en Belgique semble être passée. J'espère que vous avez pu passer le confinement de ces derniers mois dans des conditions acceptables. Je pense qu'une telle période peut également être un stimulant pour prendre ses distances vis-à-vis de la routine du passé et de mettre un peu d'ordre dans les priorités.

Pour le moment, j'espère surtout que vous profitez pleinement de cette liberté de mouvement retrouvée et des contacts sociaux qui étaient encore une évidence il y a quelques mois.

Il apparaît de plus en plus que nous ne pourrions nous retrouver rapidement dans une situation d'avant la contamination. Le Conseil national de Sécurité a maintenu un bon nombre de limitations au cours des mois d'été et par ailleurs, la plupart des personnes sont devenues fort prudentes. Nous devons donc à court terme, réfléchir au fonctionnement de notre association afin de tenir compte de ces circonstances inhabituelles.

Depuis la mi-mars, nous n'avons plus pu tenir de réunion VTB en face à face, mais grâce à la créativité de nos membres de l'organe d'administration, la continuité du travail a été assurée par des contacts téléphoniques, des échanges de courriels et des téléconférences. Pendant le confinement, nous avons été contraints de supprimer nos réunions mensuelles à la Maison des Ailes et de supprimer ou reporter certaines activités comme l'outdoor de juillet et notre banquet annuel.

Nous avons essayé d'organiser la visite du fort d'Eben-Emael le 19 août prochain en respectant les mesures actuelles contre la propagation du Covid-19. Malheureusement, les directives pour les visites du fort et les limitations de l'Horeca local pour organiser

# Un tour d'Afrique en Piper Super Cub

Valérie Dereymaeker



Vertaling: Michel Top

## De ronde van Afrika in Piper Super Cub

**V**alérie Dereymaeker, Belgische, psychologe en lid van onze Vereniging, is in de ban van reizen en avontuur. In 2012, 46 jaar oud, leert ze vliegen. In 2015 koopt ze een Piper Super Cub en doorkruist sindsdien de wereld, de piloten noemen haar 'Lady Bush Pilot'.

In mei 2019 vloog ze alleen rond Afrika. Met de nodige humor doet deze bewonderenswaardige pilote hier het relaas van haar zwerftocht, die haar tot aan Kaap de Goede Hoop bracht. Ze vertelt over mechanische problemen, de soms verrassende meteo en haar talrijke ontmoetingen.

### Het project

Op een dag in een Israëliisch Luchtmacht museum ontdek ik een kaart binnenin een oud vliegtuig. Het is een kaart met de vliegroute die door Franse piloten werd gevolgd voor hun vlucht van Parijs naar Alexandrië in 1913-14. De tijd staat even stil, mijn adem ook... alsof ik mijn levenslot heb ontdekt. De droom om dezelfde route als deze avontuurlijke piloten over te doen, brengt mij in zodanige opwindning dat ik onmiddellijk begin met de voorbereiding van de reis richting Israël, het land waar mijn Piper Cub (1967) origineel vandaan komt. Op deze manier kan hij eens naar zijn land van oorsprong terugkeren, waar hij meer dan 30 jaar in het leger gediend heeft. Dat maakt mij overgelukkig, en toch...

Wanneer men zich zo dichtbij dat grote, zo attractieve en wilde continent bevindt, hoe kan men dan aan de verleiding weerstaan om het Afrikaanse vasteland te verkennen, het tot aan het meest zuidelijke punt te doorkruisen? Dat wordt dus het doel zijn van mijn avontuur... Kaap de Goede Hoop bereiken.

Gezien ik mij persoonlijk bezighoud met de volledige organisatie van de reis – overvluchten- en landingstoelatingen, Avgas, visums, douane – en omdat ik mijn werk heb in Brussel, heb ik de reis in zeven luiken verdeeld, die ik 'Flaps' noem.

**B**elge, diplômée en psychologie et membre de notre association, Valérie Dereymaeker est habitée par le goût du voyage et de l'aventure. Elle a commencé à voler en 2012, à 46 ans. Elle achète un Piper Super Cub en 2015 et depuis, elle sillonne le monde ; les pilotes l'appellent « Lady Bush Pilot ».

En mai 2019, elle a bouclé un tour d'Afrique en solo. Avec humour, cette étonnante pilote fait ici le récit de son périple qui l'amènera jusqu'au Cap de Bonne-Espérance. Elle nous parle des problèmes mécaniques rencontrés, de la météo parfois surprenante et de ses nombreuses rencontres.

### Le projet

Un jour, je découvre une carte affichée dans le fond d'un vieil avion dans un musée de l'Armée de l'air en Israël. Il s'agit d'une carte avec la route que les aviateurs militaires ont suivie de Paris à Alexandrie en 1913-14. Le temps s'arrête un bref instant, mon souffle aussi... comme si je venais de découvrir ma destinée ! Imaginer pouvoir refaire la route de ces aviateurs aventuriers me place dans un état d'excitation tel que j'entreprends immédiatement la préparation de ce voyage vers Israël. Le pays d'où est originaire mon Piper Super Cub (1967). Il pourrait retourner ainsi dans son pays d'origine où il a servi l'armée durant plus de 30 ans. Cela suffit à me combler, et pourtant...

Pourtant, lorsqu'on est si près de ce grand continent sauvage, tellement attirant, comment ne pas succomber à la tentation de rejoindre le continent africain, de le traverser jusqu'à la pointe sud ?

Ce sera donc cela l'objectif de mon aventure..., atteindre le Cap de Bonne Espérance.

Comme je me charge personnellement de toute l'organisation du voyage – permis de survol et d'atterrissage, Avgas, visas, douanes – et compte tenu que j'ai mon travail à Bruxelles, j'ai planifié ce voyage en sept volets que j'ai nommés « Flap ».



Flap 1: België > Israël,  
 Flap 2: Israël > Mombasa/Kenia,  
 Flap 3: Mombassa > Johannesburg/Zuid-Afrika,  
 Flap 4: Johannesburg > Ondangwa/Namibië,  
 Flap 5: Ondangwa > Bata/Equatoriaal-Guinea,  
 Flap 6: Bata > Grenada/Spanje,  
 Flap 7 Grenada > België.

Ben ik overmoedig? Moet ik opgeven? Hoe meer de vertrekdatum nadert, hoe meer ik aan mijn keuze twijfel. Bijkomend bezorgt de motor van mijn toestel mij kopzorgen... vermogensverlies bij het opstijgen.

### Het vertrek

Begin september 2017 stijg ik eindelijk op in Temploux (EBNM). Het vermogensverlies dat zagezgd opgelost is, steekt zeer vlug terug de kop op tijdens de eerste trajecten en plaatst me in een moeilijke situatie.

Bij het opstijgen in Paphos (Cyprus), laatste tussenlanding vóór Israël, mijn eerste hoofdbestemming, verplichten motortrillingen en een ongewoon dof geluid mij om terug te landen. "Downwind, base, final", ik land en de moed zakt in mijn schoenen. Ik ben nog niet eens in Israël, zelfs nog niet in Afrika en mijn reis eindigt reeds! Het gevoel van mislukking dat mij overweldigt, raakt ook het lucht-havenpersoneel. Er wordt een techniker uit Larnaca gecontacteerd en reeds de morgen nadien hebben we een afspraak bij het vliegtuig.

Flap 1 : Belgique > Israël,  
 Flap 2 : Israël > Mombasa/Kenya,  
 Flap 3 : Mombassa > Johannesburg/Afrique du Sud,  
 Flap 4 : Johannesburg > Ondangwa/ Namibie,  
 Flap 5 : Ondangwa > Bata/Guinée Equatoriale,  
 Flap 6 : Bata > Grenade/Espagne,  
 Flap 7 : Grenade > Belgique.

Suis-je inconsciente ? Devrais-je renoncer ? Plus la date du départ approche, plus je doute de mes choix. D'autant plus que le moteur de l'appareil me procure quelques soucis... des pertes de puissance au décollage.

### Le départ

Début septembre 2017, je décolle finalement de Temploux (EBNM). Les pertes de puissance, soi-disant résolues, réapparaissent très vite au cours des différents premiers trajets et me placent dans une situation délicate.

Au décollage à Paphos (Chypre), dernière escale avant de rejoindre Israël, ma première destination phare, des tremblements moteur, un bruit sourd inhabituel m'obligent à me reposer. Vent-arrière, étape de base, finale, j'atterris et mon moral tombe dans le fond de mes chaussettes. Je ne suis même pas encore en Israël, même pas encore en Afrique et mon voyage se termine déjà ! Le sentiment d'échec qui m'envahit a attendri le personnel de l'aéroport. Un mécanicien de Larnaca est contacté et un rendez-vous

# Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode



Wilfried De Brouwer

Traduction :  
André Perrad  
& Mich De Weirdt

## Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

### Deel 2: De exodus

### Partie 2 : L'exode

In ons vorig magazine hebben we de chaotische toestand geschetst die ontstond enkele dagen na de onafhankelijkheid van de Congolese republiek op 30 juni 1960. Militairen van de voormalige Congolese Weermacht, omgedoopt tot ANC (Armée Nationale Congolaise), kwamen in opstand tegen hun blanke officieren en zaaiden terreur over gans het land. De Belgische regering zag zich genoodzaakt om haar landgenoten aan te bevelen het land te verlaten. Hun evacuatie werd sterk gehinderd door de rebellerende militairen.

Ondergetekende heeft een groot gedeelte van dit evacuatieproces van dichtbij beleefd als lid van de Vuursteunflight op gewapende Harvard (T-6A), die bij de onafhankelijkheid opereerde vanuit Kitona maar op 13 juli ontplooidde naar het toenmalige Leopoldstad.

#### De benadering van de regering

In de memoires van Gaston Eyskens, de toenmalige eerste minister, lezen we dat de regering reeds op **07 juli** beseft dat de inzet van de in Congo gestationeerde Belgische troepen noodzakelijk zal zijn om een veilige aftocht van onze landgenoten te verzekeren. Echter, volgens het vriendschapsverdrag dat getekend was de dag voor de onafhankelijkheid, mogen de Belgische troepen enkel optreden na uitdrukkelijk verzoek van de Congolese regering. Conform het verdrag, richt de Belgische ambassadeur enkele keren een vraag in die zin aan Lumumba. Hij stuit op een radicale weigering. Desondanks beslist de regering op **08 juli** om toch troepen in te zetten, maar dan enkel om de veilige evacuatie van onze landgenoten te beschermen. Dit wordt door Lumumba als een agressie beschouwd en hij krijgt de morele steun van heel wat, vooral communistisch gezinde landen.

Op **09 juli** wordt de volledige Sabenavloot opgeëist en de reeds aanwezige militairen in Kamina en Kitona worden aanzienlijk ver-

Dans notre précédent magazine, nous avons décrit la situation chaotique qui survient quelques jours après l'indépendance de la République du Congo, le 30 juin 1960. Des militaires de l'ancienne Force Publique, rebaptisée ANC (Armée Nationale Congolaise), entrent en rébellion contre leurs officiers blancs et sèment la terreur dans tout le pays. Le gouvernement belge se voit contraint d'ordonner à ses compatriotes de quitter le pays. Leur évacuation est fortement entravée par les militaires rebelles.

Le soussigné a vécu de près une grande partie de cette opération d'évacuation en tant que membre du Flight Appui Feu sur Harvard (T-6A) armé, qui à l'indépendance opère depuis Kitona mais qui se déploie à Léopoldville le 13 juillet.

#### L'approche du gouvernement

Dans les mémoires de Gaston Eyskens, alors Premier ministre, on peut lire que déjà le **07 juillet**, le gouvernement réalise que l'intervention des troupes belges stationnées au Congo sera nécessaire pour assurer le départ sécurisé de nos concitoyens. Toutefois, selon le traité d'amitié signé la veille de l'indépendance, les troupes belges ne peuvent intervenir qu'à la demande expresse du gouvernement congolais. Conformément au traité, l'ambassadeur belge envoie à plusieurs reprises une demande en ce sens à Lumumba. Il se heurte à un refus radical. Malgré cela, le gouvernement décide le **08 juillet** de déployer des troupes, mais uniquement pour protéger l'évacuation sûre de nos compatriotes. Ce qui est considéré par Lumumba comme une agression et il obtient le soutien moral de nombreux pays, surtout communistes.

Le **09 juillet**, toute la flotte Sabena est mobilisée et les militaires déjà présents à Kamina et à Kitona sont fortement renforcés depuis la mère patrie. Cela implique l'intervention de toute la flotte de transport de la



sterkt vanuit het moederland. Dit vereist de inzet van de volledige transportvloot van de Luchtmacht maar ook de Sabenatoestellen, die voor hun evacuatieopdracht zonder passagiers uit Brussel vertrekken, worden gebruikt om troepen te vervoeren naar onze ex-kolonie.

### Sabena komt op snelheid

In juli 1960 bestaat de Sabena-vloot uit 26 vliegtuigen, meer bepaald uit vijf splinternieuwe B-707, acht DC-7's en 13 DC-6's. Daarbij heeft de maatschappij een uitgebreid potentieel voor binnenlandse vluchten in Congo, namelijk 13 DC-3's; vijf DC-4's en vier Convairs 240.

Force Aérienne pour transférer les troupes vers notre ancienne colonie, mais aussi des appareils Sabena, qui pour leur mission d'évacuation partiront de Bruxelles sans passagers civils.

### La Sabena monte en régime

En juillet 1960, la flotte de la Sabena se compose de 26 avions, à savoir cinq tout nouveaux B-707, huit DC-7 et treize DC-6. En outre, la compagnie dispose d'un vaste potentiel de vols au Congo, notamment 13 DC-3, cinq DC-4 et quatre Convair 240.

# Souvenirs d'une balade dans le nord (VI)

Liévin  
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens

# Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (VI)



" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



*Na heel wat tegenslag zijn Pussy, Maatje en Staf met hun H-21 helikopter in Lisala aangekomen. Ze dachten er een bataljon Marines alsook Amerikaanse transportvliegtuigen te vervoegen om de gijzelaars in Stanleystad te bevrijden. Niets daarvan: heel en al chaos.*

*Pussy, Maatje et Staf sont arrivés à Lisala où ils s'attendent au support promis des Marines américains. Rien de tout cela.*

## Deel 6: Chaos in Lisala

07 augustus 1964

Het was dan dat we in het zuiden het geronk van een motor hoorden. De Marines? Het was precies een obsessie. Maar neen. Het geluid werd sterker en al vlug herkenden we het typisch klappen van de schroefbladen van een helikopter. Waar kwam die vandaan? Verrassing. Boven de palmbomen herkenden we de tweede helikopter. Diegene die door de anderen, de Cubanen, bestuurd werd?

Zonder een omloop te maken werd hij zwaar naast ons neergezet. De bemanning kwam eruit en daarop was er het weerzien alsof we oude kennissen waren.

## Sixième partie : Pagaille à Lisala

07 août 1964.

Ce fut à ce moment que, venant d'usud, nous entendîmes un bruit de moteur. Les Marines ? C'était comme une obsession. Mais non. Le bruit s'amplifia et nous reconnûmes bien vite le claquement particulier des pales d'un hélicoptère. D'où sortait celui-là ? Surprise. Émergeant au-dessus des palmiers, nous reconnûmes alors le second hélicoptère. Celui piloté par les autres, les Cubains.

Sans faire de circuit, la machine se posa lourdement à côté de nous. L'équipage en sortit, et s'en suivirent des retrouvailles comme si nous étions de vieilles connaissances.



## Souvenirs d'une balade dans le nord

De getaande huidskleur, typisch voor Cubanen, had echter bij hen een groenachtige kleur gekregen. Er was daar geen uitleg voor. Maar we merkten dat ze nog slechts met drie aan boord waren.

Bullshit, riep een van hen uit, en zich tot mij richtend, 'Estamos nos en vacaciones. Cet lavadera es un cubo de la bascule. Entendere?'

- Ja, welkom in de hel, antwoorde ik met een grijnslach. Nogal warm, he?

Ik kende geen woord Spaans en wat hij daar net zei was voor mij natuurlijk een mysterie. Mijn antwoord scheen hem niet aan te staan. Maar ik trok me dat niet aan en dacht bij mezelf dat hij het weldra zou begrijpen..

- *Estay harto!*
- *Que tal este?* Antwoorde ik terwijl ik me plots herinnerde hoe men in het Spaans "hoe gaat het met u" zegt.

Er zijn soms van die woorden die op de tong liggen en die men om God weet welke reden, niet kan onthouden. Een 'How do you do?' Wat is er belachelijker in volle brousse en vooral op dat ogenblik?

- *Tonto*, antwoorde de Cubaan mij met misprijzen.

Een onbekende évolué, met een kleine aktentas, kwam zenuwachtig naar ons toe.

- Begrijp je Spaans?
- Niet het minst.
- Ik dacht het wel. Ik heb alles gehoord en ik spreek die taal vlot. Wil je weten wat die man je heeft gezegd?
- Zeg het maar.
- Hij zegt dat hun helikopter een wasmachine is, enkel goed voor de vuilnisbak, en dat hij die job beu is. Daarbij was jouw antwoord niet naar zijn zin... Hij zegt ook, neem het niet kwalijk, dat je een idioot bent.
- *Tonto*, is het dat?
- Ja.
- He, *tonto* jijzelf, riep ik tot de Cubaan.

Het was een belachelijke reactie, maar wegens de spanning en de koortsachtige toestand voelde ik me gedwongen niet enkel te getuigen van mijn bliksemsnelle vorderingen in het Spaans, maar er ook zo snel mogelijk het bewijs van te leveren.

- Stop, Liévin, smeekte Pussy terwijl hij naar mij liep. Hang de onnozelaar niet uit...
- Hebben jullie een plaatsje voor mij? Dit vroeg mijn tolk me al glimlachend met zijn grote gele tanden. Want ik heb hier niets meer te doen... jullie zullen dit wel begrijpen.

Ondertussen was een van de bemanningsleden van één van de DC-3's bij ons gekomen.

- Hello, riep hij... Maar... het zijn Belgen. Wat een verrassing jullie hier te ontmoeten...
- Kennen we elkaar?

Cependant, le teint basané, si typique des Cubains, avait pris chez eux une couleur verdâtre. Il n'y eut aucune explication. Mais en fallait-il une quand nous vîmes qu'ils n'étaient plus que trois à bord...

- *Bullshit*, s'exclama l'un d'eux, en s'adressant à moi, *estamos nos en vacaciones. Cet lavadera es un cubo de la bascula. Entendere ?*
- Oui, bienvenue en enfer, répondis-je en grimaçant un sourire. Un peu chaud, hein ?

Je ne comprenais pas un mot d'espagnol et bien entendu ce qu'il venait de dire était un mystère pour moi. Ma réponse ne semblait pas lui convenir. Mais je n'en avais que faire et je me disais qu'il n'allait pas tarder à comprendre.

- *Estay harto !*
- *Que tal este ?* répliquai-je en me souvenant soudain de la formulation espagnole de « comment allez-vous ».

Il y a parfois des mots qui vous viennent à la bouche et que pour Dieu sait quelle raison, on ne peut retenir. Un « *How do you do ?* » Quoi de plus ridicule en pleine brousse et surtout à ce moment-là !

- *Tonto*, répliqua le Cubain en m'adressant un geste agacé.

Un inconnu, un peu intello, portant une petite serviette, s'approcha nerveusement de moi.

- Vous comprenez l'espagnol ?
- Pas le moins du monde.
- C'est ce qu'il me semblait. J'ai tout entendu, et je parle couramment cette langue. Voulez-vous savoir ce que ce monsieur vous a dit ?
- Dites toujours.
- Il dit que leur hélicoptère est une lessiveuse juste bonne pour la poubelle et qu'il en a marre de ce boulot. J'ajouterai qu'apparemment il ne trouvait pas votre réponse à son goût... Il dit aussi, permettez-moi, que vous êtes un crétin.
- *Tonto*, c'est cela ?
- Oui.
- Hé, *tonto* toi-même, criai-je à l'adresse du Cubain.

C'était une réaction ridicule, mais à cause de la tension et de la fièvre des événements, je me sentis comme poussé, non seulement de témoigner de mes progrès fulgurants en espagnol, mais également de pouvoir aussi rapidement en faire la preuve.

- Arrête, Liévin, supplia Pussy, en courant vers moi. Ne fais pas le con...
- Vous n'auriez pas une petite place pour moi ? s'enquit mon traducteur en m'adressant un sourire parsemé de grandes dents jaunes. C'est que je n'ai plus rien à faire ici... Vous comprenez ?

Sur ces entrefaites, un des membres de l'équipage d'un des DC3, s'approcha de nous.

# Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht

## Een hoofdstuk geschiedenis

### Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne

### Moment d'histoire



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

**D**ans nos magazines 3 & 4-2019 ainsi que 1-2020, Jean Buzin nous a dépeint la période difficile vécue par les aviateurs de l'Aéronautique Militaire suite à la débâcle de mai 1940.

Leur sort sera souvent conditionné par les circonstances dans lesquelles la capitulation les a surpris. Certains rejoindront la RAF ou la SAAF souvent au péril de leur vie. Ils seront bientôt rejoints par une génération de jeunes qui, refusant de vivre sous le joug nazi, suivront leur exemple. D'autres connaîtront une longue captivité, d'autres encore y échapperont pour s'engager dans des actions de résistance qui les mèneront parfois dans les sinistres camps de la mort. Tous témoigneront d'un patriotisme sans faille.

La guerre terminée dans un contexte de difficultés politiques et financières ce sera un vrai défi de rassembler cette diversité de parcours, aux vécus si différents, en un ensemble cohérent visant à la reconstitution d'une aviation militaire.

Dans cette quatrième partie, Jean Buzin nous retrace cette période complexe, souvent incertaine, prélude à la naissance de notre Force Aérienne.

**I**n onze magazines 3 & 4-2019 en 1-2020 heeft Jean Buzin ons de moeilijke periode geschetst die onze vliegeniers van de Militaire Luchtvaart hebben doorgemaakt na het debacle van mei 1940.

Hun lot zal vaak afhangen van de omstandigheden waarin zij zich bevonden toen de overgave hen heeft verrast. Sommigen zullen RAF/SAAF vervoegen, vaak op gevaar van hun eigen leven. Ze zullen weldra vervoegd worden door jongeren die weigeren onder het nazi regime te leven en hun voorbeeld zullen volgen. Anderen zullen lang in gevangenschap doorbrengen, nog anderen zullen hieraan ontsnappen en de weerstand vervoegen, hetgeen hen vaak het leven zal kosten. Hun acties getuigen van een onwrikbare burgerzin.

De oorlog eindigt in een klimaat van politieke en financiële moeilijkheden. Het wordt een ware uitdaging om het beschikbaar potentieel met diverse oorlogsbelevissen samen te smelten tot een coherent geheel om de militaire luchtvaart opnieuw in het leven te roepen.

In dit vierde deel leidt Jean Buzin ons door deze complexe, soms onzekere periode die zal leiden tot de geboorte van onze Luchtmacht.



Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est scellée.

Op 7 mei 1945 is de nederlaag van nazi Duitsland bezegeld.

## Quatrième partie : une renaissance difficile

### Jours d'incertitude (mai 1945 - avril 1946)

Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est scellée. Un chapitre était clos et la paix revenue, synonyme de rupture. Cinq années s'étaient écoulées depuis le naufrage de notre Aéronautique Militaire au cours desquelles nos aviateurs avaient connu des fortunes diverses.

La guerre terminée, la question de l'avenir de l'aviation militaire belge n'allait pas tarder à se poser.

Dès août 1945, le ministre de la Défense va confier au général Hiernaux, commandant de l'Aé Mil en 1940 à peine rentré de captivité, la présidence d'une « Commission d'examen pour la réorganisation de l'Aéronautique Militaire belge ». Le choix de cette personnalité témoigne sans conteste d'une vision passiste de l'avenir. Quelles que fussent ses qualités, il n'avait pu suivre de près la formidable évolution de l'arme aérienne au cours de la guerre. Sans ligne politique définie par le gouvernement, sans cadre budgétaire, composée d'officiers anciens prisonniers de guerre et d'officiers de la Section belge de la RAF, seuls quelques grands principes généraux seront dégagés. Même s'il semble évident aujourd'hui que l'aviation militaire devait se reconstituer à partir de la Section belge de la RAF, rien n'était moins sûr à l'époque. De longs mois s'écouleront avant que cette évidence ne soit reconnue. Dans l'intervalle s'inscrira une période faite d'incertitudes, de non-décisions, de tensions au sein même de la communauté des aviateurs qui avaient de l'avenir de notre aviation, des conceptions différentes suivant l'origine,

## Deel 4: een moeilijke wedergeboorte

### Onzekere dagen (mei 1945 - april 1946)

Op 7 mei 1945 is de nederlaag van nazi Duitsland bezegeld. Een hoofdstuk is afgesloten, het is weer vrede, maar er is ook een breuklijn. Sinds de ondergang van onze Militaire Luchtvaart gingen vijf jaar voorbij tijdens dewelke onze vliegers verschillende lotsbestemmingen kenden.

Eens de oorlog voorbij, zou weldra de toekomst van het Belgisch militair vliegwezen aan bod komen.

Vanaf augustus 1945 benoemt de minister van Defensie generaal Hiernaux, commandant van de Aé Mil in 1940 en net uit gevangenschap teruggekeerd, tot voorzitter van een "Onderzoekscommissie voor de reorganisatie van de Belgische Militaire Luchtvaart". Deze keuze getuigt zonder meer van een voorbijgestreefde visie op de toekomst. Wat ook zijn verdiensten geweest waren, de generaal had de formidabele evolutie van het luchtwapen gedurende de oorlog niet van nabij kunnen volgen. Zonder politieke richtlijnen van de overheid, zonder budgettair kader, samengesteld uit ex-krijgsgevangen officieren aangevuld met officieren van de Belgische Sectie van de RAF, kan de commissie slechts enkele grote algemene principes formuleren. Vandaag lijkt het vanzelfsprekend dat de militaire luchtvaart heropgebouwd moest worden op basis van de Belgische Sectie van de RAF, maar destijds was dat niet zo vanzelfsprekend. Het duurt meerdere maanden vooraleer deze evidentie erkend wordt. In tussentijd heerst er bij de piloten heel wat onrust. Zij koesteren

## PHOTO ALBUM



The dramatic decrease in air traffic offers unexpected opportunities. A small formation of SV-4's were authorised to enter the no-fly zone over the Atomium. (Photo "Stampe Museum")



This year, the Francorchamps Formula 1 race will take place without spectators. Above is a Red Devils' view on the circuit. The photograph was taken in 2017 at the start of the WEC, the World Endurance Championship. (Photo Yves Meelbergs)