



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

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART



N° 4-2019

40<sup>ste</sup> jaar

Oktober-november-december

40<sup>ème</sup> année

Octobre-novembre-décembre

Driemaandelijks  
Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

In dit nummer / Dans ce numéro

De geschiedenis van Marchetti

**De Balkan oorlogen en  
de Belgische betrokkenheid**

Van de neergang van de Militaire Luchtvaart  
tot de opkomst van de Luchtmacht (II)

L'histoire de Marchetti

**Guerres des Balkans  
et implication belge**

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

[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
<small>*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels</small>		

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 4-2019

Het woordje van de voorzitter	04
Activiteiten en agenda	06
Overlijdens	06
Pelle Dardenne Golf Trophy, Florennes 12/06/2019	07
This is your secretary speaking...	08
Welkom aan nieuwe leden	08
This is your Webmaster speaking...	10
De geschiedenis van Marchetti: « Dall'acqua al cielo »	12
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (III)	21
De Balkan oorlogen en de Belgische betrokkenheid	32
The Golden Falcon. First Wing Historical Centre	40
Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht (II)	44
75 years ago - 25 years ago	56

## Sommaire

du magazine 4-2019

Le mot du président	04
Activités et agenda	06
Décès	06
Pelle Dardenne Golf Trophy, Florennes 12/06/2019	07
This is your secretary speaking...	08
Bienvenue aux nouveaux membres	08
This is your Webmaster speaking...	10
L'histoire de Marchetti : « Dall'acqua al cielo »	12
Souvenirs d'une ballade dans le nord (III)	21
Guerres des Balkans et implication belge	32
The Golden Falcon. First Wing Historical Centre	40
Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne (II)	44
75 years ago - 25 years ago	56

# PELLE DARDENNE GOLF TROPHY

## Florennes 12/06/2019



**A**lmost 100 VTB members and friends participated in the sixth edition of the Pelle Dardenne golf tournament hosted in Florennes and it was a great day for golfers and non-golfers. If the weather was somewhat challenging for the golfers in the morning, blue sky prevailed largely in the afternoon and in the evening.

Golfers were heartily welcomed as usual and had a good time on the course which was in good condition, despite the fact that it had been hit by a severe storm the week before. Thanks to the Florennes members who worked intensively during the week-end, we could play without any problem.

Non-golfers could visit the museum Colonel Aviateur R. Lallemand, DFC and various installations of 2<sup>nd</sup> Wing: the F16 survival section, the F16 maintenance squadron including the impressive engine test bench and, finally, the fire crew section.

A very interesting moment of WWI history was presented by Nicolas Clinaz, author of the book "Les Géants de Morville": not many of us knew about these giant strategic German bombers which operated in 1917/1918 from a really modern airfield, built in the vicinity of Florennes.

The price giving ceremony started with a special event: Colonel Polomé, the Base Commander took the opportunity of this VTB tournament to present a well restored F-104 tail with inscriptions that underline the strong links between 2<sup>nd</sup> Wing, the Florennes Avia Golf Club and the Museum.



The day ended with a gorgeous BBQ in a friendly atmosphere enhanced by the always appreciated musical performance of the "sonneurs de trompe" of Florennes airbase.

Many thanks to 2<sup>nd</sup> Wing, to Florennes Golf Club and Florennes Museum for their support. Thanks also to the many who contributed to the success of the 2019 edition of this "great senior aviators' day".





*Formatie van 24 Marchetti's boven de regio van Aarschot op 3 maart 2009. Deze formatie zal het cijfer 40 vormen bij de 40<sup>ste</sup> verjaardag van de Marchetti.  
(foto Daniel Brackx)*

*Formation de 24 Marchetti au-dessus de la région d'Aarschot le 3 mars 2009. Ces avions allaient former le chiffre " 40 " lors du 40<sup>e</sup> anniversaire du Marchetti.  
(photo Daniel Brackx)*





De geschiedenis  
van Marchetti:

L'histoire  
de Marchetti :

# « Dall'acqua al cielo »

Vanop het water  
tot in de lucht

De l'eau  
vers le ciel

Paul Maenhaut

Traduction Jean-Pierre Decock

Dit jaar vieren we de vijftigste verjaardag van de introductie van de SF-260 Marchetti in de Belgische Luchtmacht en in de Luchtvaartschool. Paul Maenhaut brengt ons in twee afleveringen, het volledig verhaal, niet enkel van de inzet van dit prachtig lesvliegtuig in België, maar ook van bewogen geschiedenis van de producent. We beginnen met dit laatste.

Nous célébrons cette année le cinquantième anniversaire de la mise en service du Marchetti SF-260 à la Force Aérienne belge autant qu'à l'École d'Aviation Civile. Paul Maenhaut nous conte, en deux parties, toute son histoire et pas seulement de la mise en œuvre de ce formidable avion école en Belgique, mais aussi l'histoire trépidante du constructeur avec laquelle nous entamons notre propos.

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

Liévin  
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens

# Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (III)



" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



*Quand Pussy, Maatje et Staf apprennent qu'ils doivent partir à Stanleyville pour aller sauver des otages, ils réalisent qu'il s'agit d'une mission suicide. Ils essaient de gagner du temps en espérant que le support sur place aura le temps d'arriver à Stan. Ils font une escapade d'une journée dans un village et, le lendemain, partent tout de même en direction de Stanleyville.*

*Wanneer Pussy, Maatje en Staf vernemen dat ze naar Stanleystad moeten om gijzelaars te bevrijden, beseffen ze dat het om een zelfmoordmissie gaat. Ze trachten tijd te winnen in de hoop dat de versterking op tijd in Stan zal aankomen. Ze doen een daguitstapje in een dorp en 's anderdaags, vertrekken ze uiteindelijk richting Stanleystad.*

## Troisième épisode : confusion totale à Inongo

### En route

**06 août 1964.** Le moteur avait un ronronnement régulier. Comme on nous avait prévenus, en ligne droite, la machine volait un peu en crabe et par moments, sans raison, elle se mettait à trembler... Il y avait aussi cette odeur d'huile brûlée mais surtout ces gouttes de graisse fondue qui nous tombaient sur les épaules...

Mais nous ne nous tracassions plus pour ces détails. Nous y étions déjà habitués...

## Derde deel: Groot misverstand in Inongo

### Op weg

**06 augustus 1964.** De motor draaide zonder haperen. Zoals men ons had gewaarschuwd, in rechtlijnige vlucht vloog de machine ietwat in krab en soms begon ze zonder reden te trillen... Er was ook die stank van verbrande olie, maar vooral het gesmolten vet dat op onze schouders druppelde...

Maar deze details verontrustten ons niet. We waren er al aan gewend...





La vedette - De vedette. Piasecki helicopter H-21

Je m'étais plongé dans les cartes afin de me faire une idée de la route à suivre. La navigation, c'était pour moi ! Mais comme ces cartes étaient assez vieilles, elles n'avaient que peu de repères valables. Le giro ne bougeait que par saccades et je dus naviguer au cap et à l'heure... Donc avec une boussole qui depuis des années n'avait plus été compensée et ma toquante bon marché. Pas de Gonio, de VOR ni de radars. Pas de GSM ni de GPS. Rien, la tute.

Et pour compléter notre équipement ridicule, après quelques parasites et quelques sifflements, la radio nous quitta aussitôt après le décollage. Nous n'avions donc rien de plus qu'à l'époque des pionniers. Farman, Blériot et tous les autres devaient bien rigoler dans leur tombe. Moi pas !

Heureusement, il y avait le soleil qui m'était d'une grande aide. Et puis, aussi le « cul ». Oui, mais pour comprendre ce que c'est, il faut avoir été « airborne » pendant quelques milliers d'heures...

Ce jour-là, il faisait très beau avec toutefois une légère brume, mais pas un nuage. La forêt qui s'étendait à perte de vue, comme un immense tapis de verdure, défilait lentement sous nos pieds. Superbe ! Une vraie moquette de luxe. Ah, si j'avais su où nous allions, sans doute aurais-je fait une autre description de cette débauche de verdure. Toutefois, à ce moment, j'étais plus préoccupé par notre destination que par le fait de trouver des qualificatifs à ce splendide paysage.

C'est qu'à peine à mi-chemin, l'aiguille de la jauge de carburant se trémoussait déjà au milieu de son cadran... Cette machine devait certainement pouvoir tenir en l'air pendant trois à quatre heures sans refueller... Mais alors comment se faisait-il qu'en si peu de temps nous avions déjà consommé près de la moitié de notre jus ? Étrange... Cela nous inquiétait. Certes, en cas de problèmes, l'hélico pouvait se poser dans n'importe quelle petite clairière... C'était un hélico pour quelque chose... Mais là, on risquait d'attendre quelques années avant que l'on vienne nous dépanner. À moins d'y faire souche et de s'y installer comme Tarzan. Pas pour moi, ce genre d'avenir ne me tentait pas tellement.

C'est dans ces moments que l'on réalise à quoi pouvait servir un « plan de vol ». Cette idée était d'autant plus pertinente que,

Ik was in mijn kaarten gedoken om een idee te krijgen van de te volgen route. De navigatie, dat was mijn job! Maar omdat die kaarten nogal oud waren, stonden er maar weinig betrouwbare merkpunten op. De giroscoop draaide slechts met schokken en ik moest met koers en tijd navigeren (time & heading)... met een kompas dat sinds jaren niet meer was gekalibreerd en mijn goedkoop uurwerk. Geen gonio, VOR, noch radar. Geen GSM, noch GPS. Niets, niemendal.

En om onze marginale uitrusting volledig te maken, was er de radio die, na wat geruis en gefluit, ons onmiddellijk na het opstijgen in de steek liet. We hadden dus niets meer dan in de tijd van de pioniers. Farman, Blériot en al de anderen moesten wel lol hebben in hun graf. Ik niet!

Ik had het geluk dat de zon mij van grote hulp was. En men moet ook het lef hebben, dat men enkel verkrijgt na enkele duizenden uren vliegervaring...

Die dag was het heel mooi weer met evenwel lichte nevel, maar geen wolkje in de lucht. Het woud dat zich als een onmetelijk groen tapijt eindeloos uitstreckte, schoof voorbij onder onze voeten. Prachtig ! Een echt luxe-vloerkleed. Ah, had ik geweten waar we heen gingen, dan had ik wellicht dat weelderig groen anders beschreven. Ik was op dat ogenblik echter meer bezorgd om onze bestemming te vinden dan om de lyrische beschrijving van dit prachtig landschap.

Want nauwelijks halfweg danste de naald van de brandstofmeter reeds in het midden van de wijzerplaat... Deze machine moest ongetwijfeld drie à vier uur in de lucht kunnen blijven zonder bij te tanken... Maar hoe kwam het dan dat we na zo'n korte tijd reeds bijna de helft van onze fuel verbruikt hadden?

Vreemd... dit verontrustte ons. Gelukkig, in geval van problemen, kon de helikopter op om 't even welk open plekje neergezet worden... Daarvoor was het een helikopter... maar daar riskeerden we enkele jaren te moeten wachten vooraleer men ons uit de nood zou helpen. Tenzij we daar voor goed bleven zitten en als Tarzan verder leefden. Niet voor mij. Dit soort vooruitzicht boeide me niet. Het is in dergelijke omstandigheden dat men beseft waarvoor een "vliegplan" dient. Deze bedenking was des te meer toepasselijk,

# De Balkan oorlogen en de Belgische betrokkenheid

Wilfried De Brouwer

**D**it artikel is gebaseerd op eigen ervaringen als onderstafchef van de Luchtmacht en als boordcommandant C-130, alsook op de nota's van André Jansens, de toenmalige chef operaties in de luchtmachtstaf.

## Inleiding

Eigenaardig, tijdens de meer dan 40-jarige koude oorlog is er nooit enige gewapende confrontatie geweest tussen de antagonisten, de NAVO en het Warschau Pact. Begin 1990, op het einde van deze gespannen, maar militair stabiele periode oordelen onze politieke leiders dat het gevaar voor enig conflict voorbij is. Ze maken van de gelegenheid gebruik om het budget voor defensie geleidelijk te verminderen en het leger af te slanken.

Maar deze euforische toestand zal niet lang duren. Reeds In 1990/91 beslist Saddam Hoessein om de sjeiks van Koeweit een lesje te leren en doet hij een poging om de oliestaat in te lijven en

aan te hechten aan Irak. Dit tot ongenoegen van een aantal landen die commerciële belangen hadden in de regio. Dit is de start van "Gulf War One", een oorlog waarin de NAVO niet betrokken is, behalve...

Onze NAVO-partner Turkije grenst aan Irak en laat de USAF toe om te opereren vanaf haar vliegvelden. Terecht wordt dus gevreesd dat Irak kan terugslaan. Daarom worden voor het eerst de ACE Mobile Forces (AMF) geactiveerd, met als gevolg dat België een squadron Mirage 5 naar Zuidoost Turkije moet ontplooien. Zij zijn niet in actie moeten komen (ze deden wat ze moesten doen... afschrikking); Saddam had het signaal begrepen.

Maar het was een eerste verwittiging; het geopolitiek klimaat na de koude oorlog volgde de algemene trend; het was aan het opwarmen.

De eerste ontplooiing waarbij onze gevechtsvliegtuigen operationeel zullen tussenkomen laat niet lang op zich wachten. Tussen

# Guerres des Balkans et implication belge

Traduction : André Perrad & Michel De Weirtdt

**C**et article est basé sur mes expériences personnelles en tant que sous-chef d'état-major de la Force aérienne et commandant de bord sur C-130, ainsi que sur les notes d'André Jansens alors chef des opérations à l'état-major de la Force aérienne.

## Introduction

Étrangement, durant plus de 40 ans de guerre froide, il n'y a jamais eu de confrontation armée entre les antagonistes : l'OTAN et le Pacte de Varsovie. Début 1990, à l'issue de cette période tendue mais militairement stable, nos leaders politiques estiment que tout danger de conflit est écarté. Ils profitent de l'occasion pour progressivement réduire le budget de la défense et dégraisser l'armée.

Mais cette situation euphorique ne va pas durer. Déjà en 1990/91, Saddam Hussein décide de donner une petite leçon aux cheiks du

Koweït et essaie d'incorporer l'État pétrolier et de le rattacher à l'Irak. Cela a déplu à un certain nombre de pays qui avaient des intérêts commerciaux dans la région. C'est le début de la « Gulf War One », une guerre dans laquelle l'OTAN n'est pas impliquée ; oui mais...

Notre partenaire de l'OTAN, la Turquie, est limitrophe de l'Irak et permet à l'USAF d'opérer depuis ses aérodromes. À juste titre, on peut craindre une réplique irakienne. C'est pourquoi, pour la première fois, les ACE Mobile Forces (AMF) sont activées avec pour conséquence que la Belgique doit déployer une escadrille de Mirage 5 au sud-est de la Turquie. Ils n'ont pas eu à intervenir (ils ont fait ce qu'ils devaient faire... : dissuader) ; Saddam a compris le signal.

Mais c'était un premier avertissement ; le climat géopolitique après la guerre froide suivait la tendance générale : il était en train de s'échauffer.





1991 en 1995 noteren we heel wat internationale conflicten. De meest bekende waar Belgische strijdkrachten in betrokken waren, zijn Somalië (1992/94) en Rwanda (genocide 1994). Aan de actie van de Belgische C-130 in Rwanda zullen we in ons volgend magazine een apart artikel wijden; vandaag gaan we focussen op een andere broeihaard.

### De Balkan

De Balkan is een regio die niet vreemd is aan geweld. Koning Alexander was er na de Eerste Wereldoorlog in geslaagd om de mengelmoes van Slovenen (katholiek), Kroaten (katholiek), Bosniërs (moslim) en Serviërs (orthodox) te verenigen tot één land: Joegoslavië. De koning wordt in 1934 vermoord, het versnipperd land wordt tijdens de Tweede Wereldoorlog bezet door Duitse, Italiaanse, Hongaarse en Bulgaarse troepen. Slovenië en Kroatië

Le premier déploiement dans lequel nos avions de combat interviendront sur le plan opérationnel ne tardera pas à venir. Entre 1991 et 1995, on observe beaucoup de conflits internationaux. Les plus connus dans lesquels les forces armées belges ont été impliquées sont la Somalie (1992/94) et le Rwanda (génocide 1994). Dans notre prochain magazine, nous consacrerons un article particulier à l'action des C-130 belges au Rwanda ; aujourd'hui nous allons nous concentrer sur un autre foyer.

### Les Balkans

Les Balkans sont une région où la violence n'est pas étrangère. Après la Première Guerre mondiale, le roi Alexandre réussit à réunir en un seul pays les Slovènes (catholiques), les Croates (catholiques), les Bosniaques (musulmans) et les Serbes (orthodoxes):



# THE GOLDEN FALCON

## First Wing Historical Centre



### Guy Van Eeckhoudt

Brig Gén Avi (Rtd)

Président-Voorzitter

Après quatorze ans passés principalement en Afrique, je suis heureux de reprendre à nouveau le flambeau de Président de cette ASBL et de mener à bien sa destinée. Plus disponible, habitant la commune de Beauvechain, ayant eu un père Chef de Corps de cette belle unité à une époque prestigieuse, celle des Meteor VIII, Hunter IV et CF 100. Ayant moi-même été pilote sur F-104 à la 350<sup>ème</sup> Escadrille, avec un beau-père secrétaire du Wing, je me devais de me consacrer au riche patrimoine de ce musée.

Le **Golden Falcon**, avec sa vitrine qu'est le '1<sup>er</sup> Wing Historical Center' prend un nouveau souffle. C'est par ailleurs une toute nouvelle équipe qui prend les rênes puisqu'un nouveau Président du Comité de Soutien assisté d'un Responsable des collections collaborent à cette destinée, Eric Verschueren assisté de Serge Sorbi en l'occurrence. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos amis de l'Aviation Légère à qui nous avons cédé des locaux où ils présentent une collection variée.

Une thématique : la Guerre Froide. Un F-104G et un F-16 belges encadrent un MiG-21 de la République Démocratique d'Allemagne, trois avions contemporains

Na veertien jaar hoofdzakelijk in Afrika doorgebracht te hebben, ben ik verheugd om de fakkel van voorzitter van onze VZW opnieuw op te nemen om haar toekomst verder uit te bouwen. Voortaan ben ik dus meer beschikbaar, wonende in de gemeente Bevekom, met een vader die korpsverste was van deze mooie eenheid tijdens de hectische periode van Meteor VIII, Hunter IV en CF-100. Ikzelf, destijds piloot op F-104 in het 350<sup>ste</sup> smaldeel, met een schoonvader die secretaris was van de Wing, voel me aangetrokken om me met volle overtuiging te wijden aan deze rijke erfenis.

De **Golden Falcon**, met het "1<sup>st</sup> Wing Historical Centre" als uitstalraam, neemt een nieuwe start. Een nieuwe ploeg neemt de teugels in handen; een nieuwe voorzitter van het Steuncomité, bijgestaan door een verantwoordelijke voor de verzamelingen, Eric Verschueren en Serge Sorbi. We werken in nauwe samenwerking met onze vrienden van het Licht Vliegwezen, waaraan wij lokalen hebben afgestaan waar zij hun zeer gevarieerde verzameling tentoonstellen.

Een thema : de Koude Oorlog; een F-104 en een F-16 omkaderen een MiG-21 van de Democratische Republiek van Duistland, drie tijdsgenoten





# Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht<sup>1</sup> Een hoofdstuk geschiedenis

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

## Deel twee: de wil om de strijd voort te zetten

### De Militaire Luchtvaart in Frankrijk

In een overwegend ongunstig klimaat voor ons Leger, dat van de Franse regering het verwijt krijgt gecapituleerd te hebben in Vlaanderen en dat in een dubbelzinnige situatie verkeert nu Koning Leopold III voor België de strijd als voorbij beschouwt, neemt Generaal Legros, tweede bevelhebber van de Militaire Luchtvaart, het beleid van de eenheden die in Frankrijk verspreid zijn. Hij poogt, met goedkeuring van de leden van de regering die het land verlieten, een geloofwaardige strijdmacht te herstellen die in staat is de Fransen te ondersteunen. Een moeilijke taak. Ondanks de beloften blijkt de Franse Armée de l'Air niet in staat om de aangekondigde vliegtuigen te leveren. Een vraag naar luchtvaartmaterieel ingediend bij de Royal Air Force wordt door het Air Ministry als onontvankelijk beoordeeld. In de persoon van Generaal Denis, minister van Defensie, verwerpt de Belgische regering daarenboven een Brits voorstel voor het incorporeren van onze piloten en bemanningen in de rangen van de luchstrijdkracht van het Brits Expeditionair Korps dat in Frankrijk is ontplooid. Toch lanceert men

Spitfire Mk.Vb, 350 Squadron  
(Coll. André Bar)





# Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne<sup>1</sup> Moment d'histoire

Jean Buzin

## Deuxième partie : la volonté de poursuivre le combat

### L'Aéronautique Militaire en France

Dans un climat général peu favorable à notre Armée à laquelle le gouvernement français reproche sa capitulation dans les Flandres, et qui se trouve dans une situation ambiguë dès lors que le roi Léopold III considérait la lutte terminée pour la Belgique, le Général Legros, commandant en second de l'Aéronautique Militaire, en accord avec les membres du gouvernement ayant quitté le pays, prend la direction des unités dispersées en France et tente de reconstituer une force valable en mesure d'appuyer les Français. Tâche difficile. Malgré les promesses, l'Armée de l'Air française se révèle incapable de fournir les avions annoncés. Une demande de matériel aéronautique introduite auprès de la Royal Air Force est jugée irrecevable par l'Air Ministry. Le gouvernement belge

