

**DE VIEILLES TIGES
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW**



**Gedenkboek
van de Belgische luchtvaart**

Gaston Dieu

Voorgesteld en gepatroneerd door
Jean Buzin

Vertaald door Jean-Paul Buyse, Bruno Ceuppens & Michel Top



Gaston Dieu, Algemeen Directeur van Sabena van 1971 tot 1978.

Gaston Dieu, DFC
Burgerlijk Ingenieur A.I.A.
Artillerie Officier. 18 daagse veldtocht.
Officier bij de Weermacht. Abessijnse veldtocht.
Officier vlieger SAAF. Italiaanse veldtocht.
Distinguished Flying Cross.
(Ere) Gedelegeerd bestuurder Sabena.
Lid van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart
15.05.1913 — 10.10.1999

I. MARKANTE FEITEN

Gaston Dieu, afgestudeerd aan de Militaire School, afdeling Speciale Wapens, begon zijn luchtvaartcarrière toen de oorlogsomstandigheden hem in september 1940 naar Belgisch-Congo en de Weermacht hadden geleid.

Op 1 januari 1941 werd hij bevorderd tot kapitein en nam hij deel aan de veldtocht in Abessinië.

In juli 1941 gaf hij gehoor aan de oproep die in de kolonie werd gedaan om een koloniale militaire luchtmacht te vormen.

Opgeleid als piloot bij de Zuid-Afrikaanse luchtmacht (SAAF), trad hij eerst toe tot het 23 Squadron van *Coastal Command*. Daarna sloot hij zich aan bij het 21 Squadron van de *Desert Air Force* dat werd ingezet in het Middellandse Zeegebied, waarbij hij deelnam aan de Italiaanse campagne.

Hij zal twee operationele rondes vliegen met in totaal 112 oorlogsmissies. Hij werd benoemd tot Flight Commander, gepromoveerd tot de rang van majoor in de SAAF en werd onderscheiden met het *Distinguished Flying Cross*.

Na afloop van de wereldoorlog trad hij in dienst bij Sabena/Afrika en nam hij de rol van *Operations Director* van het Afrikaanse netwerk op zich.

Hij werd in 1958 benoemd tot adjunct-algemeen directeur van het moederbedrijf, was aanwezig in Leopoldstad tijdens de gebeurtenissen van juli 1960 en was de spil van de oprichting van de luchtbrug die de evacuatie van meer dan 30.000 vluchtelingen naar de metropool mogelijk maakte.

In 1971 werd hij benoemd tot *Chief Executive Officer* van Sabena, een functie die hij bekleedde tot aan zijn pensionering in 1978.



Majoor van de S.A.A.F. Gaston Dieu, DFC.

II. BIOGRAFIE

Gaston-Nicolas Dieu werd geboren in Kramatoraskaia (Oekraïne) op 15 mei 1913. Zijn vader, een mijningenieur, werkte bij een oliemaatschappij in Bakoe. Zijn vroege jeugd werd gekenmerkt door tragedie. Zijn ouders stierven aan de Spaanse griep in de onmiddellijke naoorlogse periode. Gaston Dieu en zijn zus werden door de diensten van onze ambassade in Rusland naar België gerepatriëerd en opgevangen door de familie.

Bij zijn terugkeer in België liep hij school in het Koninklijk Atheneum in Brussel in de afdeling “Wetenschappen”. Hij sloeg zijn retorica over, deed toelatingsexamen voor de Militaire School en werd toegelaten tot de Sectie Speciale Wapens (91ste Prom Artillerie-Génie) waar hij van 1930 tot 1935 cursus volgde. Hij eindigde met de vermelding “Grote Onderscheiding” (17/20), als 4^{de} van de 27 studenten in zijn klas.

Hij werd op 26 december 1935 gepromoveerd tot luitenant en werd eerst ingedeeld bij het 6 Artillerieregiment voordat hij in juni 1939 op stage werd gesteld bij het 2 DTCA-regiment om vervolgens het bevel over de 34 DTCA-batterij op zich te nemen.

Het is aan het hoofd van deze batterij, die wordt gecrediteerd voor het neerschieten van een He-111, dat hij deelneemt aan de 18-daagse veldtocht en er verrast wordt door de onvoorwaardelijke overgave van het leger op 28 mei 1940. De officieren worden verondersteld bij de troep te blijven en het is duidelijk dat hen gevangenschap wacht. Gaston Dieu verwerpt dit vooruitzicht en neemt een beslissend initiatief. Nadat hij de bewapening van zijn batterij onbruikbaar had gemaakt, adviseert hij de soldaten, bijna allemaal afkomstig uit West-Vlaanderen, om naar huis terug te keren. Van zijn kant is hij van plan om naar Engeland te vluchten en biedt hij aan degenen te helpen die deze optie willen delen. Wanneer hij in De Panne aankomt, weigerden de officieren (3) die hem vergezelden het avontuur voort te zetten onder het voorwendsel van hun eed van trouw aan de Koning. Ontmoedigd door de moeilijkheden die hen te wachten staan, verspreiden de dienstplichtigen (10) zich.



Kenteken van 2 Rgt DTCA.



De Franse torpedobootjager “Cyclone” aan boord waarvan Gaston Dieu eind mei 1940 Engeland bereikte.

Gaston Dieu heeft het geluk een groep Franse officieren te ontmoeten, waarbij hij zich aansluit. Op 29 mei bereiken ze Duinkerken, te voet langs het strand. Op 30 mei gaan ze aan boord van de Franse torpedobootjager “Cyclone” die op 31 mei in Dover aanmeert.

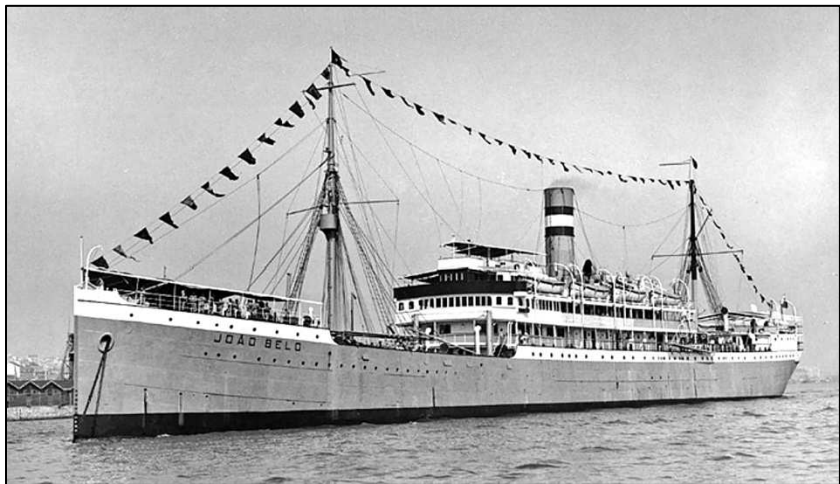
Op dat moment had de Belgische ambassade nog geen opvangstructuur voor onze militairen opgezet. Omdat hij niet in contact kon komen met haar diensten, besloot Gaston Dieu zich aan te sluiten bij de eenheden van het Belgische leger die naar Frankrijk waren teruggetrokken,

Via Southampton ontscheepte hij op 3 juni in Cherbourg, nam contact op met het commando van het Belgische leger in Parijs en kreeg het bevel zich aan te sluiten bij de elementen van het 1 DTCA Regiment dat in Limoux was gestationeerd. Op 17 juni gaf maarschalk Pétain te

kennen dat hij van plan was om een wapenstilstand aan te vragen. Op 21 juni werd de wapenstilstand ondertekend. Voor de eenheden van de Belgische strijdkrachten die in Frankrijk verspreid zijn, kondigt zich een terugkeer naar het vaderland aan in de onzekerheid van het lot dat hen daar te wachten staat. Gaston Dieu weigert opnieuw een dergelijke optie in overweging te nemen.

Op 23 juni 1940 slaagt hij erin om in Bayonne aan boord te gaan van een Zweedse kustvaarder, gecharterd door de Franse regering, op weg naar Casablanca, waar hij op 1 juli ontscheept. Na een passage in Oujda, waar onze vliedschool zich had ontplooid in afwachting van een onzekere toekomst, besluit hij naar Belgisch Congo te gaan. Op advies van de Belgische consul stuurt hij een brief naar de Belgische ambassade in Lissabon, die contact had gehouden met de gouverneur-generaal van de kolonie. Hierin deelt hij mee dat hij bereid is zich aan te sluiten bij

de Weermacht (Force Publique). Op 10 augustus krijgt hij een gunstig antwoord, waarin staat dat hij de kolonie op eigen kracht moet bereiken. Maar de enige manier om Congo te bereiken is via Portugal, een neutraal land, dat regelmatige maritieme verbindingen onderhoudt met West-Afrika. Vandaar een verplichte doorgang via Lissabon, waar hij op 17 augustus via Tanger aankomt. Hij slaagt erin in te schepen (SS João Belo) naar de kolonie. Op 27 september 1940 ontscheept hij in Banana (Matadi) en wordt opgenomen in het kader van officieren van de Weermacht.



Aan boord van de SS João Belo bereikte G. Dieu eind september 1940 Belgisch Congo.

Officier bij de Weermacht ('Force Publique')

De Weermacht heeft net zijn laatste fase van mobilisatie voltooid, maar niet zonder onzekerheden. Na drie weken wachten wordt Gaston Dieu aanvankelijk toegewezen, eerst naar Elisabethstad bij de 3 Artilleriebatterij; nadien naar de Noordoostelijke Gebieden in Ituri om de leiding te krijgen over een infanteriecompagnie in Bunia/Watsa.



Helminsigne van de 'Force Publique'.

Ter herinnering: de invasie in België, de onvoorwaardelijke capitulatie van het leger, de scheiding tussen de koning en zijn regering en de snelheid waarmee Frankrijk was verslagen, hadden een schok teweeggebracht bij de kolonialen. Gouverneur-generaal Pierre Rijckmans, die geen contact had met een gehavende regering die zich had teruggetrokken in Bordeaux, stond alleen voor zijn verantwoordelijkheden. Vanaf het begin verklaarde hij dat hij de strijd aan de zijde van het Britse Rijk wilde voortzetten door de middelen van de kolonie ter beschikking te stellen. Zijn beslissing werd snel bekrachtigd door de minister van Koloniën, Albert De Vleeschouwer. Op 18 juni had hij in Bordeaux van zijn collega-ministers de bevoegdheden van administrateur-

generaal van de kolonie gekregen om onze belangen in Congo te redden en ze te beschermen tegen de verleiding van welk land ook om de controle over te nemen. Deze inzet stuitte echter op neutralistische zelfs separatistische tendensen, met name in de grote industriële bedrijven en paradoxaal genoeg, ook binnen het hogere kader van de Weermacht. Ze waren allen onder de indruk van de schijnbare onoverwinnelijkheid van de Duitse legers en het belang van de ontplooiende Italiaanse troepen in Oost-Afrika. Deze houding stond in schril contrast met die van de onderofficieren die, ver van het slagveld, de drang voelden om zich met hun troepen in te zetten aan de zijde van de zwakke Britse troepen in Kenia en Soedan. Hoewel de Gouverneur-generaal voorstander was van de economische mobilisatie was hij in staat zijn opvattingen op te dringen en ging hij gefaseerd over tot militaire mobilisatie.



Congolese propaganda uit 1941.

Toen de mobilisatie voorbij was, werd de Weermacht gestructureerd in 3 troepenkorpsen:

- de Westelijke Troepen (4.000 man), hoofdkwartier in Leopoldstad, verantwoordelijk voor de verdediging van Beneden-Congo en de hoofdstad.
- de Zuidelijke Troepen (2.000 man), hoofdkwartier in Elisabethstad, belast met een mogelijke interventie in Rhodesië ter steun van de Britse troepen.
- de Noordoostelijke Troepen (TNE), de grootste (12.000 man en 8.000 dragers), hoofdkwartier in Watsa, wiens missie het is om de grens tussen Congo-Soedan en Congo-Oeganda tot aan de evenaar te verdedigen en offensief te kunnen ingrijpen in de richting van de Nijl tussen Malakal en Juba.

Het zijn versterkte elementen van deze TNE die het *Belgian Contingent in Sudan* (BCS) zullen vormen en de Britse troepen ondersteunen in de campagne in Abessinië. Deze stap die mogelijk werd gemaakt omdat, sinds 19 november 1940, de Belgische regering in

Londen officieel in oorlog met Italië was getreden. Op 1 februari 1941 stak de *Belgian Contingent in Sudan* (BCS) de Soedanese grens over, loste de *Kings African Rifles* af die het vliegveld van Juba bewaakten en zette een communicatielijn op met Malakal, evenals de logistieke depots en medische faciliteiten die gedurende de hele campagne zouden gebruikt worden.



Vertrek van de 'Force Publique' troepen naar Ethiopië.

In de tussentijd werd G. Dieu, die op 1 januari 1941 tot kapitein was benoemd, toegewezen aan de Generale Staf van de TNE als hoofd van de 1 en 2 Bureau's. Hij was getuige van de spanningen tussen de be-roepsofficieren, die graag wilden optreden, en de afwachtende houding van de Generale Staf in Leopoldstad.

Het was de Abessijnse campagne die hem in staat stelde zijn eerste contact met de militaire luchtvaart te hebben en, vooral wegens het gebrek eraan, het belang ervan in operaties te meten.

De Abessijnse veldtocht was hard en slopend, maar zegevierend. De slag bij Saïo was het hoogtepunt. Deze zal resulteren in de overgave aan de Weermacht van alle Italiaanse troepen die zich ten zuiden van de Blauwe Nijl bevinden.

Opgemerkt moet worden dat, zonder luchtvaart, de Weermacht de campagne was ingegaan zonder de minste luchtsteun. Ze beschikte enkel over een klein eenmotorig sportvliegtuig (D.H. Puss Moth) dat was gevorderd met zijn piloot E. Micha, vroeger piloot in de Mil Aé (Militaire Luchtvaart), en dat gebruikt werd als verbindings- en observatievliegtuig voor het commando. Gaston Dieu die ordonnans-officier was geworden van generaal Gilliaert, bevelhebber van de troepen, voerde verschillende vluchten uit als passagier, waaronder verkenning van vijandelijke posities.



Links de D.H. Puss Moth van M. E. Micha, opgeëist door de 'Force Publique'.

gaan; anderen, waaronder kapitein Franz Burniaux, commandant van het 5 Smaldeel, namen de optie om zich bij de kolonie aan te sluiten.

Project voor een koloniale militaire luchtvaart

Onmiddellijk na zijn aankomst in Congo werd Franz Burniaux door generaal A. Gilliaert, commandant van de Weermacht, belast met het bestuderen van de modaliteiten voor het opzetten van een koloniale militaire luchtvaart. Dit omvatte; organisatie, uitrusting, rekrutering en opleiding van personeel. Het voorgestelde plan voorzag in de oprichting van drie luchtvaartgroepen (één per brigade) voor in totaal 54 tweemotorige vliegtuigen en een sterke

van 400 personeelsleden. Vliegtuigbemanningen en technisch personeel zouden kunnen worden opgeleid in de RAF-scholen die in Rhodesië en Kenia waren opgericht in het kader van het "Empire Air Training Scheme". Wat de vliegtuigen en het materieel betreft, het zou aan de Belgische regering in Londen zijn om ze te verwerven door aankoop of overdracht vanwege onze bondgenoten.



Franz Burniaux eindigde de oorlog als luitenant-kolonel, DFC & bar, bij de S.A.A.F.

In februari 1941 werd het plan voorgesteld aan de minister van Koloniën tijdens een bezoek aan Leopoldstad. Deze laatste was voorstander van het project en maakte er een punt van om de instemming van de regering te verkrijgen. Ondertussen werd een rekruteringscampagne gelanceerd voor jonge kolonials, voormalige leden van de Mil Aë die zich op privébasis in de kolonie hadden gevestigd, en leden van de Weermacht. De campagne was een succes. Meer dan 500 kandidaten reageerden op de oproep, van wie er 221 werden geselecteerd, waaronder kapitein Gaston Dieu. Hij was 28 jaar oud, "gevorderde leeftijd" om een carrière als gevechtspiloot te beginnen. Maar, zich bewust van het belang van de luchtvaart in de oorlog, gretig om tot actie over te gaan, neemt hij de beslissing om het goede voorbeeld te geven. Hij weet niet dat hij aan het begin staat van een carrière die hem naar de hoogste niveaus van onze nationale luchtvaart zal brengen.

Het plan en het project van kapitein Franz Burniaux zaten echter vol valkuilen.



Kapitein Gaston Dieu presenteert de 1^{ste} lichte studenten die hij leidt aan Jan Smuts, premier van de Unie van Zuid-Afrika. (AELR)

De onzekerheid over de toekomstige operationele afhankelijkheid van een koloniale luchtmacht aanvoerende en omdat het *Air Ministry* zijn standpunt niet kenbaar had gemaakt, weigerden de functionarissen van het *Empire Air Training Scheme* de leiding te nemen over de opleiding van toekomstige piloten. Dit probleem zal worden opgelost door een toevallige overeenkomst

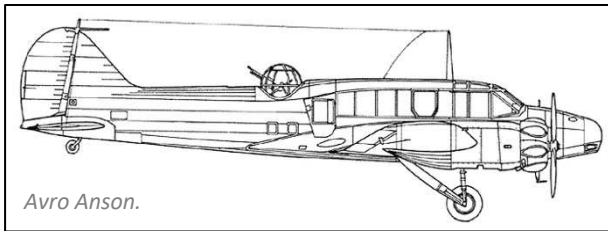
tussen de regering van Congo en de Zuid-Afrikaanse regering. De SAAF (*South African Air Force*) zal ermee instemmen om onze piloten op te leiden in haar eigen *Joint Air Training Scheme*-scholen. Twaalf contingenten worden gevormd en bereiken Zuid-Afrika tussen augustus 1941 en maart 1943. Gaston Dieu zal aan het hoofd staan van het eerste contingent en zal de eer hebben om het voor te stellen aan Veldmaarschalk Jan Smuts, Eerste-minister van de Unie.

Piloot bij de South African Air Force – SAAF

Gaston Dieu wordt op 17 juli 1942 gebrevetteerd als piloot, nadat hij de scholen van het “Joint Air Training Scheme” had doorlopen met de typisch Zuid-Afrikaanse namen Wonderboom, Kroonstad en Waterkloof. Daarna begint hij aan een tweemotorige conversie in Petersburg en wordt aanvankelijk bij 23 Squadron van *Coastal Command* afgedeeld, ingezet in de Kaapprovincie. Dit smaldeel, uitgerust met Avro Anson, moet de strategische route tussen de



Gaston Dieu behaalt zijn vliegbrevet op 17 juli 1942 en ontvangt zijn pilootvleugels van de S.A.A.F.



Avro Anson.

Atlantische Oceaan en de Indische Oceaan beschermen tegen aanvallen van Duitse U-boten. Gaston Dieu zal een tiental bewakingsmissies uitvoeren. In januari 1943 wordt hij naar Kenia gestuurd in een *Operational Training Unit* (OTU) voor lichte bommenwerpers in Manyuki-Nakuru, met de bedoeling ingezet te worden in een smaldeel dat ontplooid is in het Middellandse Zee theater. Daar oefent hij op Blenheim en Baltimore.

Er dient te worden opgemerkt dat de overeenkomsten tussen de koloniale regering en die van de Unie van Zuid-Afrika, voor het geval dat de Weermacht nog niet zou beschikken over vliegtuigen, terwijl bemanningen en technici reeds opgeleid waren, hun toewijzing binnen SAAF-squadrons voorzagen.

Dit was de bestaande situatie op dat ogenblik.

Na het voltooien van zijn operationele opleiding vervoegt Gaston Dieu op 28 mei 1943 Caïro. Na een wachtperiode wordt hij op 22 augustus 1943 ingedeeld bij het 21 Smaldeel van de SAAF dat op Sicilië is ontplooid op het vliegveld Cuticchi, aan de voet van de Etna. Het Sqn maakt deel uit van de 3 SAAF Wing¹ van de *Desert Air Force*, onderdeel van de *Mediterranean Allied Tactical Air Force* en bevindt zich sinds juli 1941 in het strijdgebied. Het nam reeds deel aan de Noord-Afrikaanse veldtocht, de verovering van Sicilië en stond op het punt betrokken te worden bij de Italiaanse veldtocht. Er dient opgemerkt dat het fascistische regime van Mussolini op 25 juli reeds was gevallen, dat de Italiaanse regering op 3 september een wapenstilstand had getekend met het geallieerde commando, maar dat als reactie daarop 20 Duitse divisies naar Italië waren gestuurd. Uitgerust met lichte bommenwerpers Baltimore, behoorde het aanvallen van Duitse posities en communicatieknooppunten tot de meest frequente opdrachten van 21 Sqn.



Kenteken van 21 Sqn S.A.A.F.

¹ De 3 SAAF Wing bestaat uit 12, 21 en 25 Sqn, waaronder enkele Belgische piloten van de Weermacht. Veel missies zullen worden uitgevoerd samen met bemanningen van 12 en 21 Sqn.

Piloot van bommenwerpers bij 21 Squadron

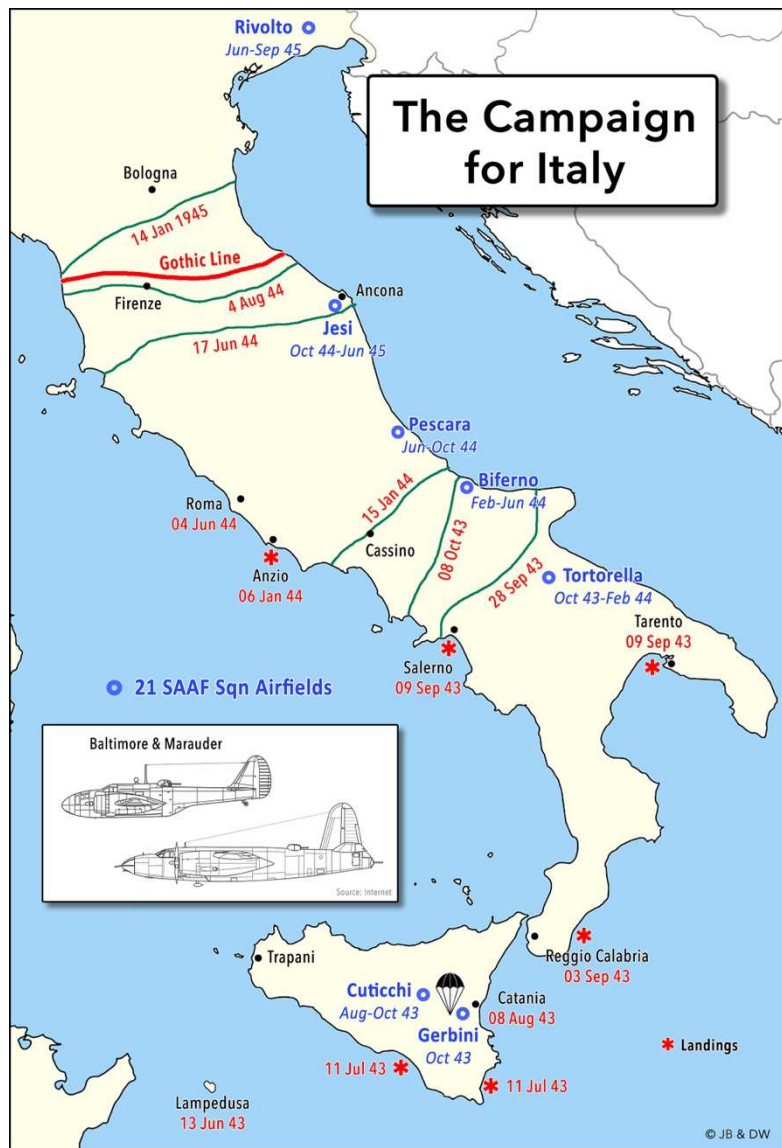
Gaston Dieu vliegt zijn eerste operationele missie op 1 september 1943 in een formatie van 12 Baltimore met als zending een troepenconcentratie in de regio Sinopoli in Calabrië aan te vallen.



the target area had been hit and covered in fine pattern, the aircraft turned for home and encountered heavy AA (Anti Aircraft) fire. The leader of the formation, Lt Col Britz, and the number three of his second Vic, Capt Dieu (a Belgian pilot), were seen to collide. In descending, the propeller of the Colonel's machine cut the tail clean off Capt Dieu's plane; both aircraft were seen spinning towards the earth. Only one parachute was seen to open".

Het volgende is het verslag van Gaston Dieu:

"Op de terugweg van een raid verzeilden we boven Agnone in zeer dicht luchtafweergeschut. Ik ben nr. 5 in een box geleid door de CO, luitenant-kolonel Britz. Die laatste begint plots aan een steile klim, nrs. 2 en 3 verbreken de formatie en onze 'vic' kan hem ook niet volgen, we geraken bijna in een stall. De leider valt zelf in een stall en in zijn val snijdt hij mijn romp langs achter door. Hij was ongetwijfeld geraakt en werd stuurloos. Mijn vliegtuig gaat na de botsing in een vlakke spin. Mijn navigator en ik springen door onze respectievelijke uitgangen. De parachute van de navigator gaat niet open. Beide boordschutters werden gedood bij de inslag".





Formatie van Baltimore bommenwerpers op weg naar het doel.

Het contact met de rotsachtige grond is hard. Gaston Dieu bevindt zich alleen in vijandelijk gebied in bergachtig terrein. Zijn parachutedaling moet zijn waargenomen. Nu hij voortvluchtig is, zal hij proberen bevriende linies te bereiken, meer dan 35 km verderop. Hij had enkel een zijden sjaal waarop een kaart van de regio is afgedrukt, een miniatuurkompas en 10.000 Italiaanse lire.

Hij weet te ontsnappen aan de Duitse patrouilles die waren uitgezonden om hem te zoeken. Terwijl hij zich 's nachts verplaatst, zich oriënteert op de Poolster, verscheurd is door honger en dorst, zoekt hij toevlucht in een herdershut. Na twee moeilijke dagen ontmoet hij toevallig een boer uit de Abruzzen die antifascist is. Vier nachten lang verbergt hij hem in zijn schuur voordat hij hem over bergpaden in contact brengt met de geallieerden. Hij voegt zich weer bij zijn smaldeel, weigert elk verlov, keert terug naar het gevecht en op 18 november is hij aan het stuur van zijn Baltimore voor de aanval op een concentratie troepen bij Rivosondoli.

Gaston Dieu, die *deputy flight commander* is geworden, voltooit zijn eerste operatietour op 18 mei 1944 met in totaal 82 operationele missies.



Campomarino waarschijnlijk begin 1944, niet ver van Biferno waar 21 Sqn was gestationeerd. Van links naar rechts: J. Annez de Taboada, F. Burniaux, H. Censier, J. Tomballe, O. Vandenberg, C. Brichard, G. Dieu & J. Ceuppens. (Coll. Terlinden).

Hij wordt onderscheiden met het prestigieuze *Distinguished Flying Cross*.

Zijn rustperiode gaat hij actief en leergierig doorbrengen met het volgen van navigatiecursussen (theorie en praktijk) aan de 61 Air School in George (Kaaprovincie).

Op 21 oktober 1944 vervoegt hij weer zijn smaldeel, het 21 Sqn te Jesi (Ancona). De B-26 Marauders hebben de Baltimores ver-

vangen. Na een omscholing op het nieuwe type begint Gaston Dieu aan zijn tweede operatietoer als commandant van de A Flight. Deze neemt een einde op 8 mei 1945. Zijn laatste



Toen G. Dieu zich weer bij zijn eenheid voegde voor een 2^{de} tour, was de Baltimore vervangen door B-26 Marauder bommenwerpers. (Coll Bar)

oorlogsmissie was op 24 april 1945. Hij heeft er 27 operationele missies opzitten. Terloops moet worden opgemerkt dat hij op 15 januari 1945, op grond van verdienste, bevorderd werd tot de rang van majoor bij de Zuid-Afrikaanse luchtmacht.

De 2^{de} Wereldoorlog is voorbij in Europa

Op 7 mei 1945 is de nederlaag van nazi-Duitsland een feit. Een hoofdstuk is afgesloten, maar de terugkeer naar de vrede is ook synoniem met verandering, onzekerheid, vragen stellen en kiezen. Voor een officier met de achtergrond van Gaston Dieu lijkt de toekomst duidelijk: een vervolg van zijn carrière in onze herboren Militaire Luchtvaart. Dit was zonder rekening te houden met de beperkingen en administratieve rompslomp van vreedstijd!

Als artillerieofficier hadden de omstandigheden van de oorlog ertoe geleid dat hij dienst nam bij de Congolese Weermacht, in principe voor de duur van het conflict. Hoewel gedetacheerd bij de SAAF, waar hij werd opgeleid en als piloot had gediend, moest hij aan het einde van zijn detachering terugkeren naar zijn oorspronkelijke wapen, de artillerie. Hij verlaat op 15 september 1945 de SAAF en sluit zich aanvankelijk aan bij de Weermacht, maar omdat hij een luchtvaartcarrière ambieert, vraagt hij op 31 mei 1946 om lid te worden van de Belgische sectie van de RAF. Dit was een logisch verzoek, maar een dat problemen stelde om zijn plaats te bepalen in het Jaarboek, namelijk: zijn rang van majoor (niet erkend door de Belgische autoriteiten), zijn anciënniteit, het feit dat hij niet afkomstig was uit de vooroorlogse Militaire Luchtvaart, om nog maar te zwijgen van het feit dat de Belgische regering in Londen altijd terughoudend was geweest om onze landgenoten toe te staan in Zuid-Afrikaanse squadrons te dienen.

Van zijn kant overweegt de nieuwe Stafchef, generaal L. Leboutte, gezien het nijpend tekort aan technische officieren en de ingenieursopleiding van Gaston Dieu, hem de leiding van de Technische School toe te vertrouwen.

Dieu wil zich hierover bezinnen: op 1 augustus 1946 vraagt hij een jaar onbetaald verlof aan.



De Sabena-optie

Op het einde van het conflict, nog steeds in Congo, ontmoet Gaston Dieu Tony Orta, directeur en gedelegeerd bestuurder van Sabena/Afrika. Deze laatste heeft het grote potentieel en de



Tony Orta, vliegenier in Congo en initiatiefnemer van de Belgische commerciële luchtvaart.

markante persoonlijkheid van Gaston Dieu ontdekt en meteen ook de bijdrage die hij zou kunnen leveren aan het bedrijf. Het vooruitzicht van een nieuw Afrikaans avontuur staat hem wel aan. Dus richt hij op 2 juli 1947, gesteund door Tony Orta die voor hem tussenkomt, een verzoek aan de minister van Defensie om ter beschikking te worden gesteld van het Ministerie van Koloniën. Zo kan hij worden gedetacheerd bij de Afrikaanse Directie van Sabena.

Gaston Dieu krijgt zijn zin en kan van een speciaal regime genieten waardoor hij nog steeds lid is van de krijgsmacht tot 1 oktober 1952, datum waarop hij met pensioen kan gaan. In de tussentijd zal hij voor een periode van drie jaar een koloniale status genieten "voor een activiteit van openbaar nut".

Hij vervoegt Sabena in augustus 1946.

We mogen niet vergeten dat Sabena/Congo tijdens de oorlog verre van inactief bleef. Het uitbreken van de oorlog had de operaties in Europa onderbroken, zowel die van de LBC (Lijn België-Congo) als die van de CMB (*Compagnie Maritime Belge*) waarvan de hele Congolese exploitatie afhing. Na enkele weken van stilstand en tot wanneer gouverneur-generaal Pierre Rijckmans duidelijk koos voor aansluiting bij het geallieerde kamp, wordt de exploitatie van het interne netwerk dat regelmatig de belangrijkste provinciehoofdsteden met elkaar verbindt over een afstand van ongeveer 5.500 km, hervat. Deze herstart wordt in september 1940 nog aangemoedigd door een verzoek om steun vanwege het Britse ministerie van Luchtvaart.

Op dat moment bestond de Congolese vloot van Sabena uit slechts zeven Fokker F.VII, zes Junkers 52 en twee Lockheed L-14. Deze laatsten zijn van het Franse bedrijf Air Afrique en werden in beslag genomen tijdens een tussenstop in Elisabethstad.

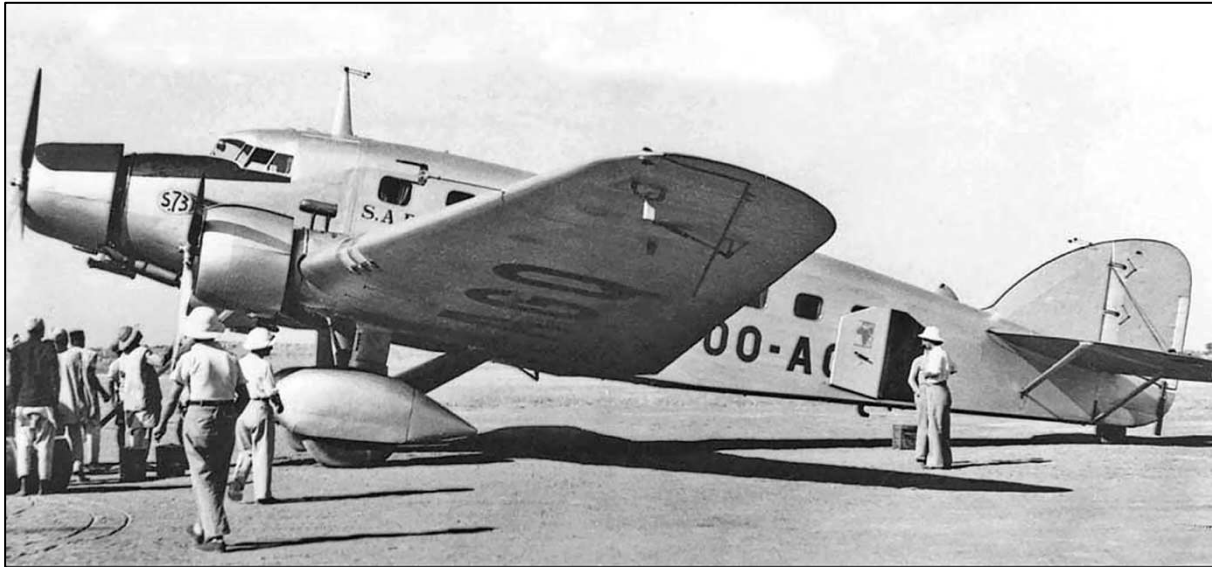


Sabena/Congo Junkers 52 OO-AUK circa 1940.

Dit als reactie op de overdracht door de Vichy-regering aan de Italiaanse wapenstilstandscommissie van de acht Savoia Marchetti SM.73 en 83 van Sabena die naar Oran waren teruggetrokken. Het personeel bestond uit tien piloten, tien boordwerktuigkundigen, vijf boordradio's en 183 inheemse medewerkers.

Het is met deze beperkte structuur, die in de loop van het conflict enigszins wordt uitgebreid² en ondanks aanzienlijke technische moeilijkheden als gevolg van het cruciale gebrek aan

² Twee Lockheed L-18's in september 1941, twee tweedehands Ju-52's in 1942, vijf Lockheed Lodestars begin 1943, terwijl zes DC-3's werden besteld in 1942.



Savoia Marchetti SM.73 OO-AGQ. De SM.73 zal de Fokker F.VII vervangen op Sabena-routes tussen België en Congo.

reserveonderdelen, dat Sabena toch de Britse verzoeken kan honoreren door diverse regelmatige verbindingen voor het vervoer van personeel, wapens en munitie op te zetten:

- Takoradi (Nigeria) – Stanleyville – Cairo.
- Leopoldstad - Lagos via Pointe Noire - Libreville – Douala.
- Leopoldstad - Kaapstad via Rhodesië en Johannesburg.

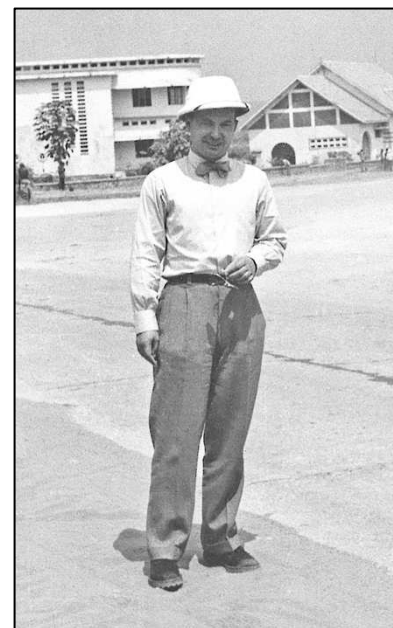
Daarbovenop komt de steun aan de Weermacht in het kader van de Veldtocht in Abessinië, aan de grote Belgische kolonie in Egypte en aan het Vrije Frankrijk. Ter illustratie van de geleverde inspanning: het netwerk ging van 5.500 km in 1940 naar 32.000 km in 1944.

De Sabena/Afrika-periode

Gaston Dieu trad in dienst bij Sabena, aanvankelijk als secretaris van Tony Orta, Sabena's gedelegeerd bestuurder gevestigd in Leopoldstad, en werd in augustus 1947 directeur voor het beheer van de exploitatiediensten van Sabena voor Afrika. Hij zal de spil zijn in de ontwikkeling van het Afrikaanse netwerk van het bedrijf. Bij wet van 6 april 1949 had Sabena het monopolie verworven voor het geregelde luchtvervoer in Congo. Het had de uitrusting en de exploitatie overgenomen van verschillende lijnen die in de kolonie werden bediend door kleinere bedrijven (Aéromas, Air Congo).

Gaston Dieu zal zich toelagen op de vernieuwing en rationalisatie van het vliegend materieel en de modernisering van de infrastructuur. De vloot van Sabena/Afrika zal weldra bestaan uit 14 DC-3's, 9 DC-4's, 2 C-46's en 7 Dove DH.104's.

Het aantal Congolese luchthavens zal toenemen van 19 naar 38, waardoor het leven in de brousse ingrijpend zal veranderen. De buurlanden zullen worden verbonden met Congo, terwijl de LBC, die rechtstreeks Léopoldstad, Stan, Éville en Usumbura bediende, zal worden uitgebreid naar Johannesburg. Laten we niet vergeten dat de Belgen hadden besloten om van Congo het meest dynamische en best



Gaston Dieu, directeur van de exploitatiediensten van Sabena voor Afrika.



Zeven D.H. 104 Dove zullen de capaciteiten van Sabena/Afrika versterken. Gaston Dieu is tweede van links.

georganiseerde land van Afrika ten zuiden van de Sahara te maken. Dat lukte 15 jaar lang en Sabena was een van de onmisbare schakels.

Gaston Dieu is ook een man van het terrein en wil een nauw contact houden met de operaties. Na het behalen van de brevetten van lijnpiloot zal hij regelmatig op het netwerk vliegen. Bovendien worden zijn leidinggevende kwaliteiten al snel erkend en in januari 1957 wordt hij benoemd tot adjunct-algemeen directeur van het bedrijf. In die hoedanigheid bevindt hij zich in juli 1960 in Leopoldstad voor de plechtigheden van de onafhankelijkheid van Congo. Deze proclamatie werd gevolgd door een periode van onrust en excessen, uitgelokt door de miterij van de Weermacht, die leidde tot de evacuatie van de meerderheid van onze koloniale landgenoten.



Pilotenvleugels bij Sabena. Gaston Dieu behaalde zijn vliegbrevet en vloog regelmatig op het Sabena-netwerk.



Gaston Dieu zal een essentiële rol hebben in de oprichting en het succes van de luchtbrug naar België. Vier nieuw in gebruik genomen Boeing 707, acht DC-7 en dertien DC-6 zullen zo'n 30.000 onderdanen en Europeanen repatriëren. Ter plaatse zal

Tijdens de evacuatie van juli 1960 aarzelde Gaston Dieu niet om het stuur over te nemen van een DC-4 om 70 vrouwen en kinderen naar Brazzaville te evacueren.

de Sabena/Afrika-vloot de vluchtelingen evacueren, met name naar N'Djili (Leopoldstad). Soms liepen de spanningen zo hoog op dat, voordat de rotaties naar Brussel begonnen, twee DC-4 met Gaston Dieu aan het stuur van een van hen 70 vrouwen en kinderen evacueerden naar Brazzaville (aan de andere kant van de rivier, waarvan de oversteek geblokkeerd was). Maar hij werd ook gemolesteerd, gearresteerd en acht dagen gevangengezet door Lumumbistische soldaten. Bevrijd dankzij de tussenkomst van een van de weinige Belgische magistraten die op hun post bleven, keerde hij op 24 augustus 1960 terug naar Brussel.

In Sabena's leiderschapskringen

De daaropvolgende loopbaan van Gaston Dieu in de beheersfeer van Sabena zal niet van een leien dakje lopen. Zijn cartesiaanse geest, geërfd van zijn militaire vorming, werd vaak op de proef gesteld. Inderdaad, zoals professor Vanthemsche het beschrijft³, kende het bedrijf vanaf 1960 twee decennia van toenemende moeilijkheden. De analyse en oorzaken hiervan vallen buiten het bestek van dit gedenkboek. Het volstaat om er een paar te noemen om een overzicht te krijgen.



Een Douglas DC-4 van Air Congo op Brussel-Nationaal midden jaren 1960, met de gebouwen van de 15 Wing op de achtergrond. (R. Roggeman)

aan Sabena technische bijstand verleende; terugkerende politieke spanningen waarvoor zij vaak de prijs zal betalen.

- De noodzaak om opnieuw een evenwicht te brengen in het langeafstandsnetwerk, dat tot nu toe gericht was op de exploitatie van de LBC, met daarbij de moeilijkheid om landingsrechten te verkrijgen naar winstgevende bestemmingen, verschillend van de Afrikaanse, zonder altijd te kunnen rekenen op de nodige politieke en diplomatieke steun.
- De verschuiving naar een geleidelijke nationalisatie waarbij de staat 90% van het kapitaal in handen heeft en de daaruit voortvloeiende politieke inmenging en de politisering van een raad van bestuur met weinig kennis van de realiteit van de luchtvaart. De situatie werd steeds gevoeliger na de dood in 1968 van de emblematische president, Gilbert Périé.
- De chronische ontoereikende kapitalisatie, die leidt tot overmatige schuldenlast en interventie van de overheid, zowel voor de aanschaf van vliegtuigen als voor het aanvullen van exploitatietekorten.

Daarnaast zijn er belangrijke bijkomende ontwikkelingen op het gebied van het luchtvervoer. De opkomst van het straaltijdperk, de deregulering van de sector en de geleidelijke liberalisering ervan, komen tot uiting in een steeds fellere concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen, lagere tarieven en de behoefte aan meer efficiëntie.

Ondanks deze steeds dwingender context, bleef Gaston Dieu's enthousiasme voor het vliegen en zijn wens om zo dicht mogelijk bij de realiteit op het terrein te blijven, levend gedurende

³ Zie Guy Vantemsche, "Sabena from the Origins to the Crash".

zijn mandaat als adjunct-algemeen directeur. Op regelmatige basis zal hij te zien zijn aan het stuur van een van de “Caravelles” van het bedrijf.



G. Dieu's enthousiasme voor vliegen blijft intact, hier aan de stuurknuppel van een Caravelle.

In oktober 1971 volgt Gaston Dieu W. Deswarte op als gedelegeerd bestuurder van Sabena. Een rol waarop hij is voorbereid en waarvan hij zich bewust is van de uitdagingen die voor hem liggen.

In een artikel verschenen in het tijdschrift van Sabena zal hij een kritische analyse maken van de balans van het bedrijf, die voor hem de

waarde van een routekaart zal hebben. We merken er op dat Sabena sinds 1960 noch economisch evenwicht, noch rendement heeft gekend. Hij zet vraagtekens bij het idee dat alleen een vlucht naar voren de oplossing zou zijn, terwijl er reeds een aanzienlijk overtal is in het aanbod van de luchtvaartmaatschappijen sinds de introductie van de B747. Het is in dezelfde geest dat het bedrijf in 1973 afstand doet van de “Concorde”-optie die in 1965 was genomen voor de aankoop van twee exemplaren van het supersonische vliegtuig.

Hij pleit voor een agressieve benadering door een groter deel van de activiteiten te richten op chartervluchten (op aanvraag) en vrachtvervoer. Volgens hem wordt deze aanpak begunstigd door de geografische ligging van België. Hij geeft aan dat de structuur en de werking van de onderneming moeten worden vereenvoudigd en gestroomlijnd. Dit zijn essentiële voorwaarden voor het bereiken van succes in de bovengenoemde activiteiten en van aanneembare resultaten als luchtvaartmaatschappij. Gedurende zijn hele ambtstermijn zullen deze oriëntaties stuiten op interne moeilijkheden en politieke inmenging, waardoor het goed beheer van de maatschappij in twijfel wordt getrokken; zijn constante bekommernis.

In 1978, aan de vooravond van zijn pensionering, zal hij opnieuw aan de basis liggen van het herstelplan "Horizon 80", dat voorzag in de afschaffing van verlieslatende routes, een rationalisering van de vloot om beter aan de behoeften te kunnen voldoen, de uitbesteding van activiteiten die niet rechtstreeks verband houden met luchtactiviteiten en een geleidelijke vermindering van het personeel.

Hij zal getuige zijn van latere pogingen om het voortbestaan van Sabena, een van de juwelen van het Belgische erfgoed, veilig te stellen.

Hij sterft op 10 oktober 1999, het visioen van de finale crash van 2001 blijft hem gespaard.



III. BELANGRIJKE FEITEN

Bij de SAAF

Tijdens een zending op 3 november 1943, wordt de formatie waarvan Gaston Dieu deel uitmaakte, onderworpen aan een intens spervuur van de flak. Het vliegtuig van de leider wordt geraakt, is stuurloos, en komt in botsing met dat van Gaston Dieu. Beide vliegtuigen storten neer. Gaston Dieu zal zijn parachute kunnen gebruiken, maar zal de enige overlevende zijn van de twee betrokken bemanningen. Eens op de grond in vijandelijk gebied, begint hij aan een ontsnappingsparcours, eerst alleen, daarna met de hulp van een boer uit de Abruzzen. Zeven dagen later bereikt hij de geallieerde linies via bergpaden. Hij weigert te rusten, voegt zich weer bij zijn smaldeel en hervat een week na het succes van zijn ontsnapping terug de operaties.

In de bestuursorganen van Sabena

In juli 1960 is Gaston Dieu, als adjunct-directeur-generaal van Sabena, in Leopoldstad voor de viering van Congo's onafhankelijkheid. De situatie ontaardt al snel in een tragedie met de muiterij van de Weermacht. Dit leidt tot de evacuatie van de meerderheid van onze koloniale landgenoten door middel van een luchtbrug tussen België en zijn voormalige kolonie. Met zijn Afrikaanse ervaring zal Gaston Dieu er ter plaatse de draaispil van zijn, in weerwil van zijn eigen veiligheid.

Distinguished Flying Cross

This officer was forced to bail out over enemy territory as the sole survivor of his crew. By his nerve and determination, he eluded the enemy and avoided capture. After eight days on foot, suffering hardship and privation, he succeeded in penetrating the lines into our territory. Once having regained his liberty, without any delay, he resumed operations against the enemy, displaying throughout courage and gallantry of such a high order that he was an inspiration to his comrades.

He applied himself so resolutely to his task in the air and on the ground that he became a Deputy Flight Commander and by his leadership rendered outstanding service.

He led squadron raids, and with great success notwithstanding strong enemy opposition. His cheerfulness never faltered and notwithstanding his harassing experience he never asked for relief and carried on to complete a fine tour.

(signed) A. Jandrell Lt.Col.

Officer Commanding n°21 Squadron S.A.A.F. C.M.F.



Complement

Special remarks: Has mixed very well with South Africans in all aspects of Squadron life. A fine type of officer who has displayed a high level of tact and loyalty and qualities of leadership.

General remarks: An above average pilot who became a Deputy Flight Commander and completed an excellent tour of operations. Not recommended for O.T.U. duties owing to rank.

*(signed) A. Jandrell Lt.Col.
Officer Commanding n°21 Squadron S.A.A.F.*

Remark of senior officer: An outstanding officer who despite harassing experiences completed a fine tour of operations and became a Deputy Flight Commander.

*(signed) A.J. Mossop. Col.
Date 24.5.44*

Citaten op de agenda van de Weermacht

Eerste citaat (D.O. nr. 42 van 12 september 1945)

Een bommenwerperpilot met bewezen moed, dienend bij het 21 Squadron van de S.A.A.F. Tijdens een bombardement in midden Italië werd zijn vliegtuig boven het doel neergeschoten, als enige overlevende van zijn bemanning, moest hij zijn valscherp gebruiken en kwam 35 kilometer binnen de vijandelijke linies neer.

Blijk gevend van moed, koelbloedigheid en uithouding keerde hij zeven dagen later terug naar onze linies, nadat hij talloze Duitse patrouilles had ontweken die hem zochten. Verlof en rust weigerend hernam hij onmiddellijk zijn plaats in het gevecht weer in.

Tweede citaat (D.O. n°43 van 12 september 1945)

Uitstekende officier piloot wiens vastberadenheid alleen wordt geëvenaard door zijn moed. In twee operatiebeurten voert hij honderdtwaalf bombardementen uit en leidt zijn smaldeel en groep dertig keer met succes naar Italië, Joegoslavië en Oostenrijk, wat hem de felicitaties van het opperbevel opleverde. Hij nam deel aan de strijd bij Salerno, Anzio, de slag om Rome, de vernietiging van depots en communicatielijnen in midden- en noord-Italië en de slag bij de Po.

Reeds bij zijn eerste operatietour werd hij vermeld in het dagorder van de Royal Air Force en gedecoreerd met het DFC.

Werd benoemd in de rang van majoor bij de Zuid-Afrikaanse luchtmacht.

*Met mijn welgemeende felicitaties,
Leopoldstad, 14 september 1945
(getekend) Generaal-Majoor GILLIAERT*

Opperbevelhebber

IV. BIJLAGE

Eervolle onderscheidingen

Commandeur in de Orde van Leopold met gekruiste gouden zwaarden

Commandeur in de Kroonorde

Commandeur in de Orde van Leopold II

Ridder in de Orde van de Afrikaanse Ster

Oorlogskruis 1940-1945 met palmen

Kruis der ontsnapt

Herdenkingsmedaille van de oorlog 1940-1945

Herdenkingsmedaille van de campagne in Abessinië

Afrikaanse medaille van de oorlog 1940-1945 met Midden-Oosten baret
en dubbele vleugel

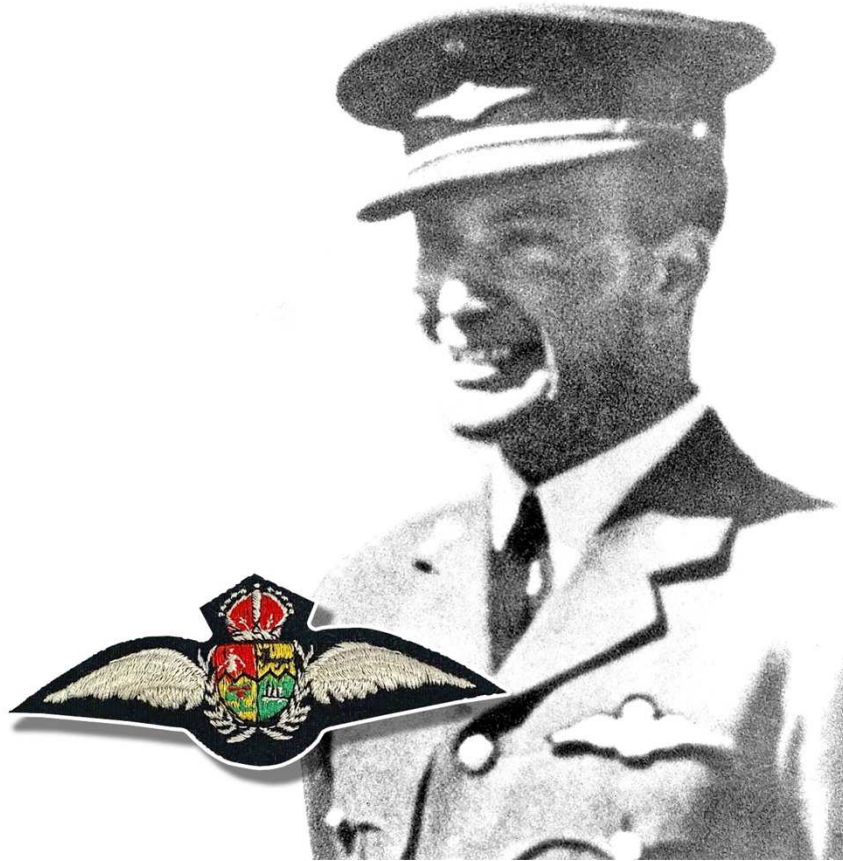
Distinguished Flying Cross

1939-1945 Star

Africa Star

Italy Star

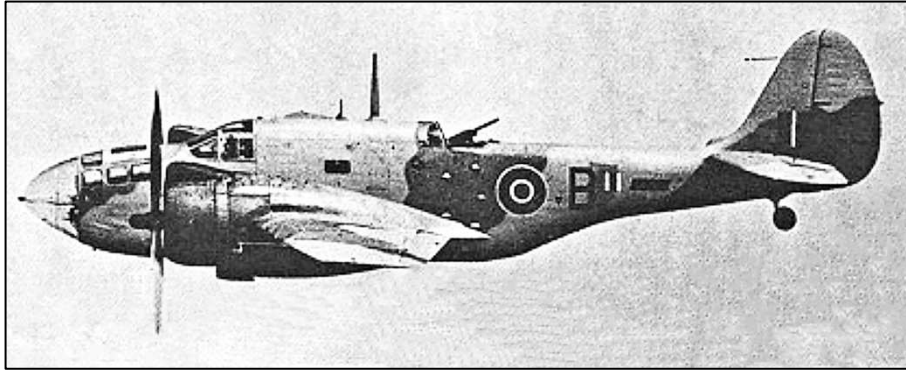
V. FOTOALBUM



Gaston Dieu werd op 17 juli 1942 als piloot gebrevetteerd bij de Zuid-Afrikaanse luchtmacht.



Medium bomber Martin A-30 "Baltimore".



Martin Baltimore.



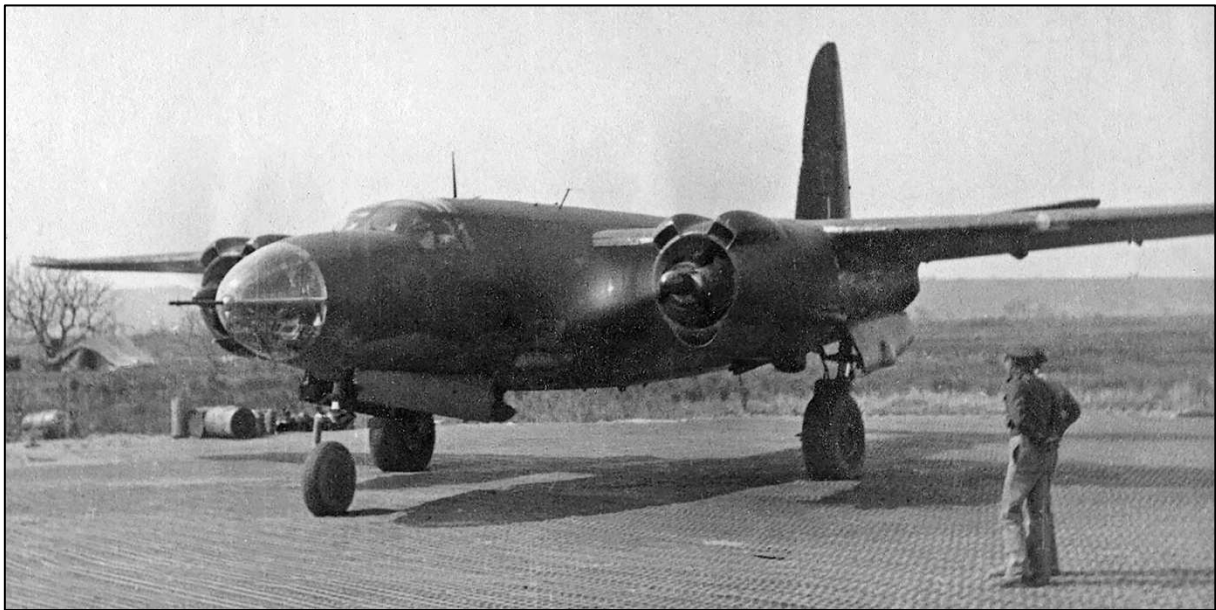
Baltimore tijdens een vlucht boven de Abruzzes.



Gaston Dieu, Majoor bij de S.A.A.F., DFC.



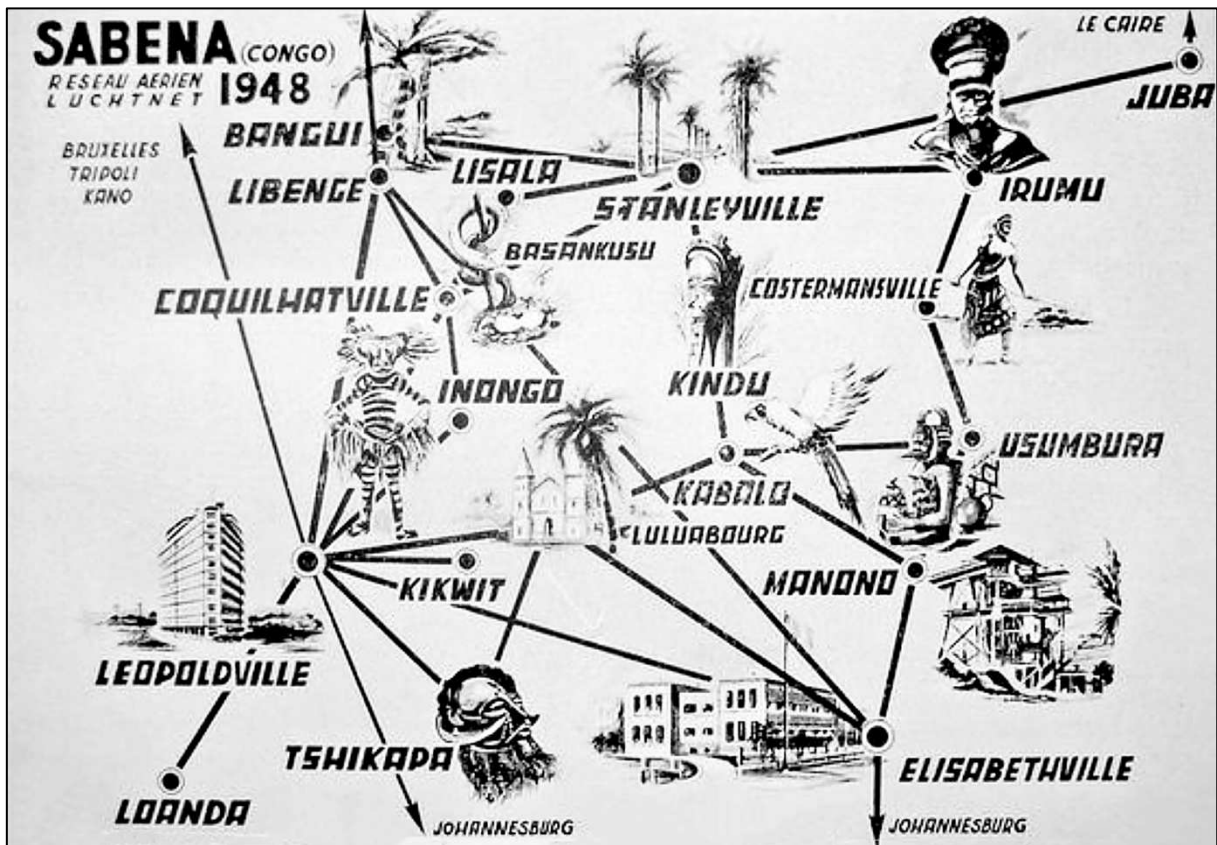
Een Baltimore dropt zijn bommen op de weg Rome-Pescara.



De Martin B-26 Marauder vervangt de Baltimore in het 21 Sqn SAAF midden 1944 (Coll. Bar)



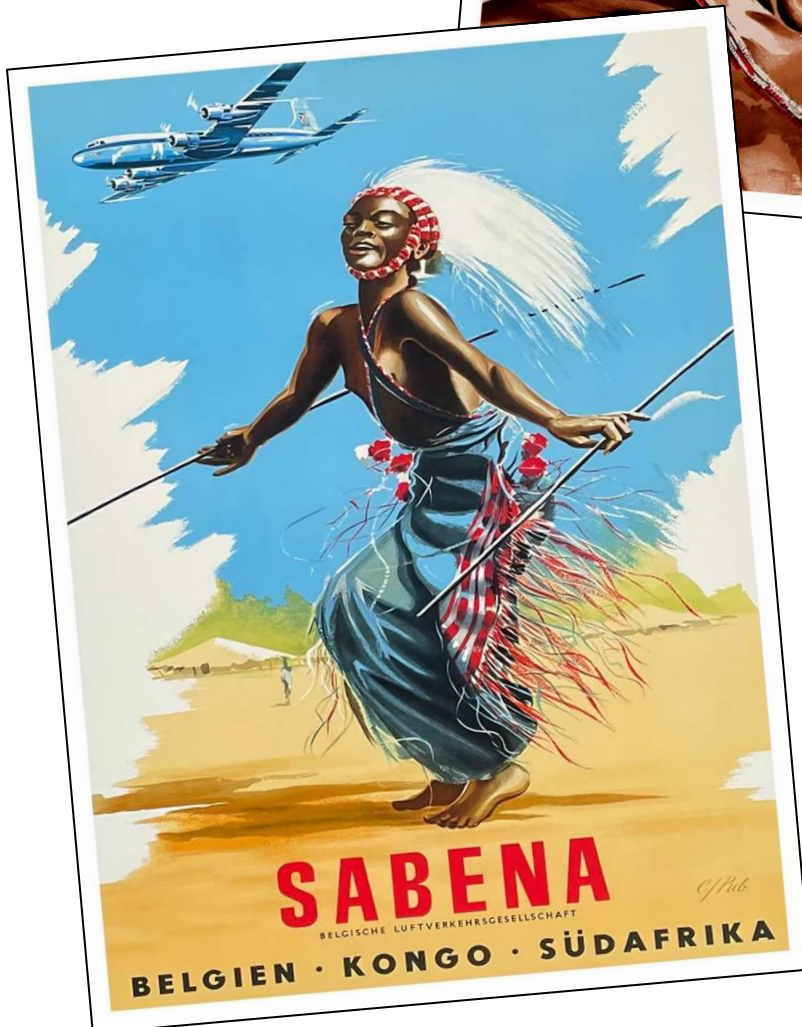
B-26 Marauder formatie. Tijdens zijn 2^{de} tour vloog Gaston Dieu 27 missies in dit toestel, de laatste op 24 april 1945. De bombardementen vonden meestal plaats op een hoogte tussen 10.000 en 12.000 ft.



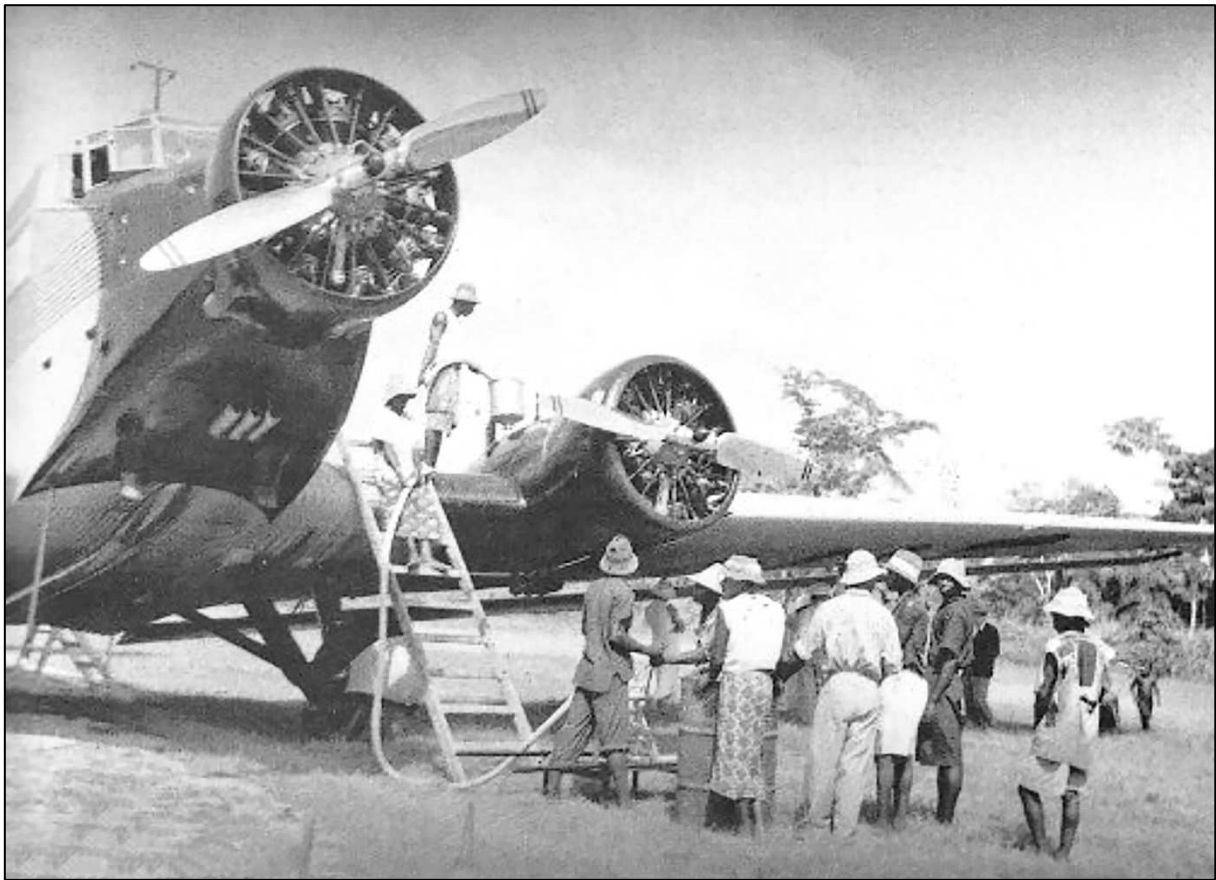
Poster van het Sabena Congo netwerk in 1948.



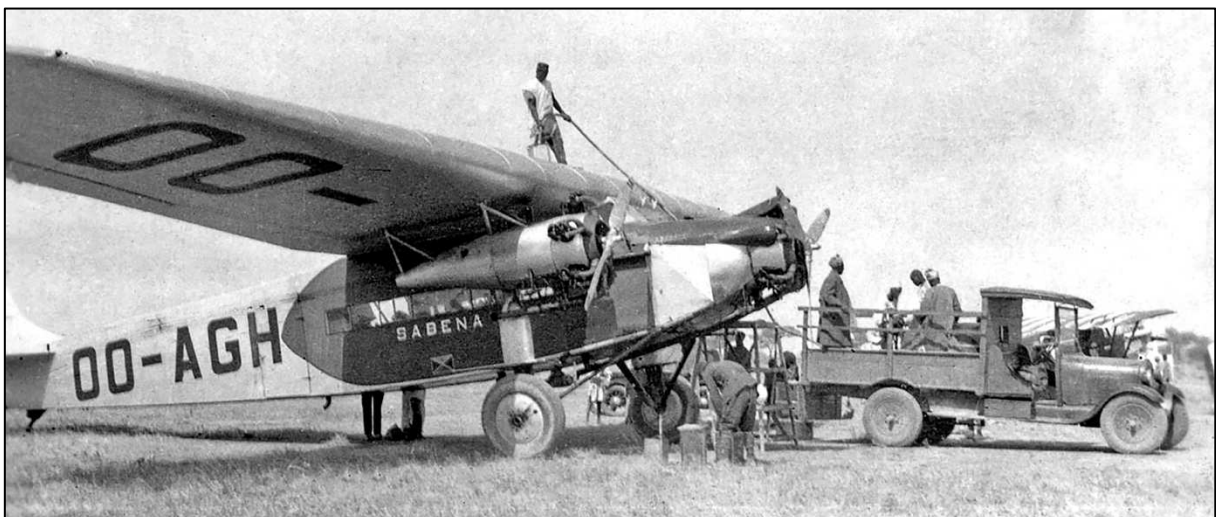
Sabena's vloot in Congo telde zes Junkers Ju-52's in 1940.



Reclameposters.



Een Sabena Ju-52 tankt midden in de wildernis.



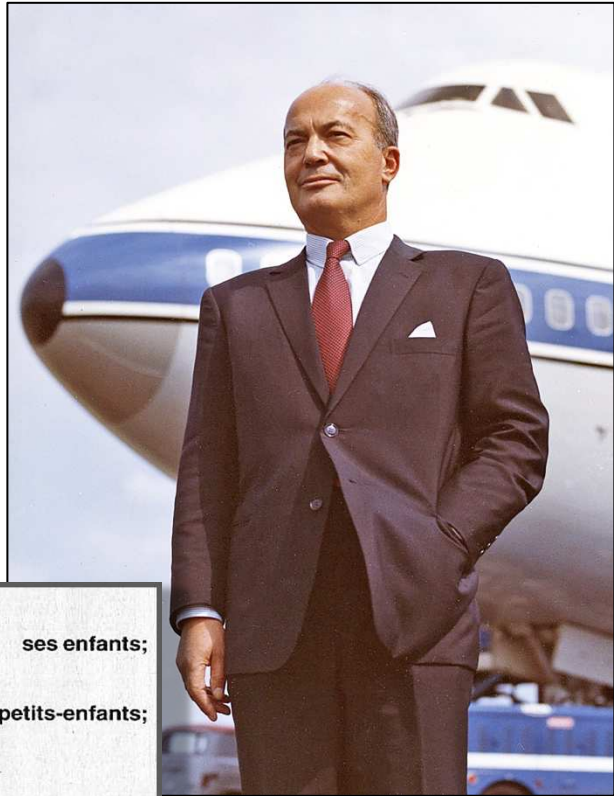
Bijtanken van een Sabena Congo Fokker F.VII.



Bush tussenlanding voor Sabena's Douglas DC-3 OO-SBE.



Na zijn vrijlating eind augustus 1960 keerde Gaston Dieu, adjunct-directeur-generaal van Sabena, vanuit Brazzaville via Parijs terug naar België. Hij vloog van Parijs naar Brussel Nationaal in een Cessna 310 vergezeld van zijn vrouw en Gilbert Périer, rechts op de foto, voorzitter van de Raad van Bestuur van Sabena. De piloot was Anselme Vernieuwe.



Nicole et Bernard,

ses enfants;

**Robin et Clare-Ann,
Nicolas et Alexandra,**

ses petits-enfants;

Et la famille

ont la profonde douleur de faire part du décès de

MONSIEUR

Gaston Nicolas DIEU D.F.C.

Veuf de Madame Andrée LEGRAND

Ingénieur Civil A.I.A.

Major-Aviateur e.r.

Directeur Général honoraire de la SABENA

Membre de l'Union Nationale des Evadés de Guerre

Membre de la Fédération Nationale des Anciens

de la R.A.F. et de la S.A.A.F.

Membre des Vieilles Tiges de Belgique

Membre de l'Amicale des Officiers Combattants 1940-1945

Membre du Cercle Royal des Anciens Officiers

des campagnes d'Afrique

Commandeur de l'Ordre de Léopold avec glaives croisés en vermeil

Commandeur de l'Ordre de Léopold II

Commandeur de l'Ordre de la Couronne

Distinguished Flying Cross

Croix de Guerre 1940-1945 avec palmes

Croix des Evadés

Ordre de l'Etoile Africaine

Médaille commémorative de la guerre 1940-1945

Médaille commémorative de la campagne d'Abyssinie

Médaille Africaine de la guerre 1940-1945

avec barrette Moyen-Orient surmontée de l'aile double

Africa star

Italy Star

1939-1945 Star

né à Kramatovskaia (Russie) le 15 mai 1913 et décédé à Woluwe-Saint-Pierre le 10 octobre 1999.

Le service religieux suivi de l'inhumation au cimetière de Woluwe-Saint-Pierre aura lieu en l'église Saint-Lambert le vendredi 15 octobre 1999, à 11 h 30.

Réunion à l'église

(Place du Sacré-Cœur, à Woluwe-Saint-Lambert).

LE PRESENT AVIS TIENT LIEU DE FAIRE-PART

Dieu-Rymer

F-27130 Verneuil sur Avre - rue Croix Saint-Pierre, 155.

547899 NEC

VI. BIBLIOGRAFIE

Voornaamste bronnen

AGR – Archives Générales du Royaume : Militair dossier van Gaston Dieu.

John Michaux : The Belgians of the South African Air Force. Herdenkingsbrochure, juni 1995.

Christine Denuit-Smerhausen & Francis Balasse : Abyssinie 1941. Du mirage à la victoire.
Éditions Crédit Communal Jours de guerre n° 7.

Revue belgo-congolaise illustrée, juli 1965.

3 Wing / 21 Sqn SAAF War diaries November 1943.

Jacques Vanderlinden : Pierre Ryckmans 1891-1958. Coloniser dans l'honneur.
Éditions De Boeck Université, 1994.

Guy Vantemsche : La Sabena 1923-2001. Éditions De Boeck Supérieur, 2002.

Dankbetuigingen

De auteur wil graag zijn dank betuigen aan iedereen die heeft bijgedragen aan het documenteren en vormgeven van dit gedenkschrift en in het bijzonder aan André Bar die zo genereus was zijn enorme collectie foto's beschikbaar te stellen om het te illustreren.

Lay-out en kaarten : Didier Waelkens, secretaris-generaal van De “Vieilles Tiges” van de Belgische luchtvaart.

Dit gedenkboek werd voltooid en overhandigd op 20 april 2024 tijdens het jaarlijkse banket van de vereniging De “Vieilles Tiges” van de Belgische luchtvaart.

© 2024 auteur en vzw De “Vieilles Tiges” van de Belgische luchtvaart.