

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

Franz Burniaux

Présenté et parrainé par
Jean Buzin



Portrait officiel du LtCol Franz Burniaux. Il porte les ailes de pilote ainsi que le diminutif de sa DFC & Bar de la South African Air Force. Il a été nommé Lieutenant-colonel le 24 septembre 1944. (Coll. Terlinden)

Franz Burniaux, DFC & Bar

Figure emblématique, chef de file des aviateurs belges ayant servi dans les rangs de l'aviation sud-africaine au cours de la Deuxième Guerre mondiale, il sera l'un des artisans de la reconstitution de l'aviation militaire belge après le conflit.

Il y accèdera à la plus haute fonction, celle de Chef d'État-Major de la Force Aérienne.

Point d'orgue d'une carrière aéronautique exemplaire, reconnaissance de sa valeur au niveau international, il se verra confier ensuite le commandement de la 2ATAF « Second Allied Tactical Air Force » qui, réunissant des unités aériennes britanniques, allemandes, néerlandaises et belges, constituait un des éléments essentiels du dispositif de l'OTAN en Europe de l'Ouest au plus fort de la guerre froide.

05.04.1908 – 08.08.1992

I. FAITS MARQUANTS

Franz Burniaux obtient le brevet de pilote le 31 mars 1928. Ayant suivi une formation de moniteur, le 10 mai 1940 il commande la 5^e Escadrille de pilotage à Moorsele revêtu du grade de capitaine. Il sera de l'évacuation de l'École de Pilotage vers Oujda (Maroc) où le commandement de l'Aéronautique Militaire espère poursuivre la formation des élèves-pilotes.

L'armistice signé par le gouvernement Pétain ayant ruiné cet espoir, Franz Burniaux décide de rallier le Congo belge en décembre 1940.

Incorporé à la Force Publique, il est mis en charge d'un bureau « Aviation » et prépare la mise sur pied d'une aviation coloniale avec l'appui du gouvernement sud-africain. En octobre 1941, il rejoint l'Afrique du Sud et la South African Air Force.

En décembre 1941, il est incorporé au 12 Sqn / 3 SAAF Wing / Desert AF équipé de Boston III, en Égypte.

Il débute un premier tour d'opérations le 15 avril 1942 au moment où l'Afrika Korps est en pleine progression vers le canal de Suez avant que, en juillet 1942, l'offensive allemande ne soit bloquée à hauteur d'El Alamein. Franz Burniaux devient rapidement « flight leader » au sein de l'escadrille.

En septembre 1942, il est rappelé temporairement à Léopoldville pour clarifier le statut des jeunes coloniaux belges détachés à la SAAF, toujours en formation ou déjà intégrés

dans des escadrilles SAAF, dès lors qu'il apparaît que la mise sur pied d'une aviation coloniale ne se matérialisera pas.

En décembre 1942, il est de retour dans son escadrille. Dans l'intervalle en octobre 1942, Montgomery a imposé sa loi à Rommel à El Alamein et l'Afrika Korps est en retraite vers la Tunisie.

Le 20 mars 1943, lors d'une attaque sur la ligne de défense « Mareth », Franz Burniaux est blessé mais poursuit néanmoins sa mission, attitude courageuse qui contribuera à lui valoir l'octroi de la DFC.

Avec la reddition de l'Afrika Korps à Tunis le 13 mai 1943 se termine son premier tour d'opérations. Il totalise 68 missions de guerre.

Franz Burniaux entame son deuxième tour d'opérations le 29 décembre 1943. Il est réaffecté au 12 Sqn équipé de B-26 Marauder. L'escadrille est engagée dans la Campagne d'Italie. Le 21 avril 1944, le commandement de l'escadrille lui est confié. Il sera le seul officier étranger, hors Commonwealth, auquel la SAAF octroiera le commandement de l'une de ses escadrilles.

Fin septembre 1944, nommé Lieutenant-Colonel dans la SAAF, il termine son tour d'opérations totalisant cette fois 65 missions de guerre. Une « bar » ornera bientôt sa DFC.

Le 20 juillet 1945, il rejoint la Section belge de la RAF en Grande Bretagne. Après avoir suivi les cours du RAF Defence College en avril 1946, il sera une des chevilles ouvrières de la reconstitution de la Force Aérienne y assumant les fonctions de Commandant du Groupement des Opérations, de Sous-Chef puis Chef d'État-Major y accédant au grade de Lieutenant-Général, Aide de camp du Roi.

Point d'orgue de sa carrière, il est nommé Commandant de la 2ATAF (Second Allied Tactical Air Force) en juin 1963. Il est le premier officier général belge auquel un Grand Commandement de l'OTAN sera attribué.



Lieutenant-Colonel de la S.A.A.F. Franz Burniaux, DFC & Bar. (Coll Terlinden)

II. BIOGRAPHIE

Franz Burniaux est né à Anseremme (Dinant) le 5 avril 1908. Sa prime enfance sera marquée par un drame. Le 23 août 1914, lors de l'affaire des « francs-tireurs de Dinant », les troupes allemandes du 178^e Rgt d'Infanterie exécutent plus de 650 otages. Son père est fusillé sous ses yeux, tandis que sa mère et son frère aîné échappent de peu au massacre. Ce tragique événement aura une influence déterminante sur ses choix lorsque surviendra la Deuxième Guerre mondiale.

En 1926, il termine ses humanités classiques au collège N.D. de Bellevue à Dinant. Pour répondre aux souhaits de sa famille, il entreprend des études de chimie à l'Université de Louvain. Il n'y restera qu'un trimestre. Il parvient à convaincre les siens de lui laisser suivre sa

voie, l'appel de l'aviation. Il réussit les examens de candidat élève-pilote et entre à l'Aéronautique Militaire le 9 avril 1927.

Pilote à l'Aéronautique Militaire

Intégré à la 50^e promotion, Franz Burniaux rejoint l'École de Pilotage de Wevelgem. Il obtient le brevet militaire le 31 mars 1928 et est affecté initialement au 1^{er} Rgt d'Aéronautique à Evere comme caporal pilote d'avions. Il y vole sur De Havilland DH.4.

Rapidement agréé comme candidat sous-lieutenant de réserve, il rejoint l'École d'Aéronautique le 31 octobre 1929 pour y suivre une formation d'officier. Il satisfait aux épreuves le 28 avril 1930, passe au 2^e Rgt Aé à Nivelles sur Avia BH-21. Le 3 décembre 1930, il réintègre le 1^{er} Rgt Aé à Evere sur Breguet XIX. Après un court stage peu concluant au sein de la Sabena, qui avait obtenu le renfort temporaire de 6 pilotes de l'Aé Mil par mois pour répondre à des exigences internationales nouvelles exigeant la présence d'un deuxième pilote sur certains vols, il décide de pour-



Photo de Franz Burniaux dédiée le 20 juin 1928 « À ce cher Léopold en gage d'amitié, au moment où nous allons nous séparer ». A cette date, il a juste 20 ans et vient d'obtenir le brevet militaire le 31 mars 1928; il est affecté initialement au 1^{er} Rgt d'Aéronautique à Evere comme caporal pilote d'avions et y vole sur De Havilland DH.4. (AELR via J. Schelfaut)



Franz Burniaux devant un DH-4. Photo avec dédicace datée du 13 Dec 1929. (Coll. Terlinden)

suivre une carrière militaire qui répond mieux à ses aspirations. Le 6 juillet 1931, il rejoint à nouveau l'École d'Aéronautique cette fois comme candidat officier d'active. Dans le cadre de sa formation, il obtient le brevet d'observateur le 21 novembre 1932. Il réussit l'Examen A en mars 1933 et passe dans les cadres d'active. Il est nommé sous-lieutenant d'aéronautique le 26 juin 1933. Il est affecté au 1^{er} Rgt Aé à Tirlemont sur Breguet XIX.

Désigné comme candidat moniteur, il retourne à l'École de pilotage de Wevelgem le 6 octobre 1934 pour y suivre cette formation. Il décroche le brevet le 13 mars 1935.

Nommé lieutenant le 26 juin 1936, capitaine le 26 juin 1939, il est commandant de la 5^e escadrille

de pilotage sur l'aérodrome de Moorsele au moment de l'agression allemande le 10 mai 1940. Il totalise 2.021 hrs de vol. Il a 32 ans.

Il va vivre l'épopée de l'École de pilotage.

Rappelons que dès le 12 mai, toutes les escadrilles de l'École ont reçu l'ordre de se replier sur la France. Après un regroupement sur l'aérodrome de Caen-Carpiquet, les avions et le matériel sont transférés par voie maritime vers le Maroc (Oujda) où le commandement de l'Aéronautique Militaire espère poursuivre la formation des élèves-pilotes. Le personnel embarque le 22 mai dans un train spécial à destination de Marseille. La traversée de la Méditerranée s'effectue les 28 et 29 mai à bord de deux cargos à destination d'Oran où parvient l'annonce de la capitulation de l'Armée belge dans les Flandres. Le 23 juin, le cargo acheminant avions, charroi et matériel accoste lui aussi à Oran, la veille de l'armistice signé entre la France et l'Allemagne. Les forces françaises du Maroc s'étant rangées du côté de Vichy et du maréchal Pétain, l'espoir de relancer la formation des élèves-pilotes s'évanouit.



Le Lieutenant Aviateur Franz Burniaux au 5/III/3 Aé. Au moment de l'agression allemande le 10 mai 1940, il est commandant de la 5^e escadrille de pilotage sur l'aérodrome de Moorsele. (Coll. Terlinden)



Franz Burniaux a obtenu son brevet de moniteur le 13 mars 1935. On le voit ici devant un Avro 626 Prefect (Tutor) de l'École de Pilotage de Wevelgem, avion mis en service en 1935. (Coll. Terlinden)

Une partie du personnel entend cependant poursuivre la lutte et envisage de rejoindre l'Angleterre ou le Congo belge avec l'accord tacite du Commandant de l'École. Déterminé à ne pas rentrer en Belgique sous le joug allemand, Franz Burniaux choisit l'option de rejoindre le Congo. Son choix est motivé par diverses considérations :

- l'attitude peu encourageante du consul britannique contacté à Casablanca qui ne peut lui donner compte tenu de son âge, aucune garantie quant à la reconnaissance de sa qualité de pilote ni de son statut d'officier dans le cas d'un engagement dans les forces armées britanniques ;

- l'annonce faite par le Gouverneur général du Congo marquant sa volonté de poursuivre la lutte aux côtés de l'Empire britannique et ce, malgré les directives émanant de l'entourage royal qui, considérant que la guerre étant terminée pour la Belgique, le Congo devait rester en-dehors du conflit ;

- la perspective que, sous la pression des événements, la Force Publique puisse être dotée d'une composante aérienne concrétisant un projet étudié dans les mois précédant le déclenchement de la guerre ;

- la présence à Léopoldville de son frère aîné qui s'y trouvait en poste de magistrat.

Un embarquement à destination du Congo était cependant impossible à partir du Maroc et la route de Léopoldville passait par le Portugal, pays neutre, d'où des lignes de navigation re liaient Lisbonne aux possessions portugaises d'Afrique occidentale ainsi qu'au Congo. Le consul de Belgique à Casablanca organisera son passage vers Lisbonne depuis Tanger par avion de ligne. Il y arrive en compagnie de deux autres officiers de l'Aéronautique Militaire désireux eux aussi de rejoindre la colonie : le capitaine J. Ceuppens, observateur au 1^{er} Rgt Aé, et le capitaine-médecin P. Engelen de l'École de pilotage.

L'attente sera longue, la légation belge de Lisbonne n'ayant, semble-t-il, pas les moyens financiers pour assurer leur passage. Un concours de circonstance heureux y remédiera : la rencontre fortuite du greffier travaillant avec le frère de Franz Burniaux à Léopoldville qui les mettra en contact avec un homme d'affaires portugais. Celui-ci, par sympathie, réglera les frais de voyage du trio qui quitte Lisbonne fin novembre 1940. Après trois semaines de voyage via Madère, le petit groupe débarque à Matadi le 17 décembre 1940.

Au moment où Franz Burniaux rejoint la colonie, la situation générale s'est clarifiée.

À l'initiative du Gouverneur général, le Congo était entré résolument dans la guerre aux côtés de l'Empire britannique. Un gouvernement belge reconnu par les Britanniques s'était constitué à Londres fin octobre 1940 et avait entériné la décision de mettre les ressources de la colonie au service de l'Empire. Témoignage de l'importance stratégique de la colonie pour la Grande Bretagne, une mission militaire dirigée par le Lt Col Mac Kenzie et une mission économique dirigée par Lord Hailey avaient été établies à Léopoldville.

Pilote à la Force Publique

Deux jours après son arrivée, Franz Burniaux se présente au colonel Gilliaert, chef d'Etat-Major de la Force Publique. Celui-ci lui confie la tâche de créer au sein de son État-Major un bureau « Aviation ».



À Oujda au Maroc. (Coll. J-L. Roba)

Ce bureau a pour mission :

- de fixer les modalités d'emploi des quelques avions de tourisme réquisitionnés sur le territoire de la colonie et affectés à des missions de liaison ;
- d'élaborer un plan qui doit permettre la création d'une aviation coloniale de reconnaissance et d'appui en ce compris la préparation d'une campagne de recrutement de candidats pilotes et techniciens.

Stimulé par la présence au Congo du ministre des Colonies du gouvernement belge de Londres, Albert De Vleeschouwer, qui y a débarqué le 5 décembre 1940, Franz Burniaux, sans expérience du travail d'État-Major, s'attèle néanmoins avec enthousiasme à la tâche.

Il ébauche un plan, qui, entériné par le Commandant de la Force Publique, est présenté au ministre début février 1941. Le plan prévoit la mise en place de trois groupes d'aviation (un par brigade) pour un total de 54 appareils de type bimoteur pouvant servir à des fins multiples. Un effectif de 400 hommes devrait constituer le tableau organique initial de la future aviation coloniale. Il envisage de confier la formation du personnel tant navigant que technique aux écoles que la RAF a mises en place dans le cadre de l'*Empire Training Scheme* au Kenya et en Rhodésie. Il sollicite également l'autorisation d'être détaché dans une escadrille RAF du Moyen-Orient pour acquérir l'expérience et asseoir sa crédibilité au sein de la future aviation coloniale.

Le ministre s'engage à défendre le plan à Londres en Conseil des Ministres. Il appartiendra à celui-ci de mener auprès des autorités britanniques les démarches menant à l'obtention du matériel et d'un accord quant à la formation du personnel.

Sans tarder, Franz Burniaux va préparer avec l'aide du médecin-capitaine P. Engelen la campagne de recrutement à mener auprès des jeunes de la colonie désireux de rejoindre les rangs d'une future aviation coloniale. Cette campagne devait être décentralisée compte tenu de l'étendue du territoire. Une première sélection allait devoir s'effectuer au niveau des chefs lieux de districts. Le médecin-capitaine P. Engelen établira un aide-mémoire médical à l'usage des médecins territoriaux afin qu'ils puissent procéder à une première sélection. Quant à Franz Burniaux, il prépare la rédaction d'un appel à diffuser sur les ondes de Radio Léo et à publier dans les pages de l'*Avenir Colonial Belge* dès que le feu vert du Conseil des Ministres aura été obtenu. Dans l'intervalle, il obtient un ticket ouvert sur le réseau intérieur de la Sabena pour qu'il puisse se rendre compte des réalités de la colonie et des conditions locales dans lesquelles devra se réaliser le recrutement. Au cours de ce périple, Franz Burniaux établit un inventaire des pistes de brousse et des aérodromes plus importants avec leurs caractéristiques et noue divers contacts. C'est principalement la zone sensible du nord-est du Congo qui retient son attention au moment où le bataillon renforcé de la Force Publique entre en opérations aux côtés des Britanniques dans la campagne d'Abyssinie. Début mars 1941, il se rend au Soudan à bord d'un Caudron Pélican réquisitionné, plus précisément à Malakal, base de départ et QG de la Force Publique sur le Nil blanc. Il y rencontre le commandant des *King's African Rifles* dans les rangs desquels plusieurs coloniaux belges se sont engagés. Il a aussi l'occasion de réaliser les conditions particulièrement éprouvantes dans lesquelles nos troupes sont appelées à opérer sans support aérien.

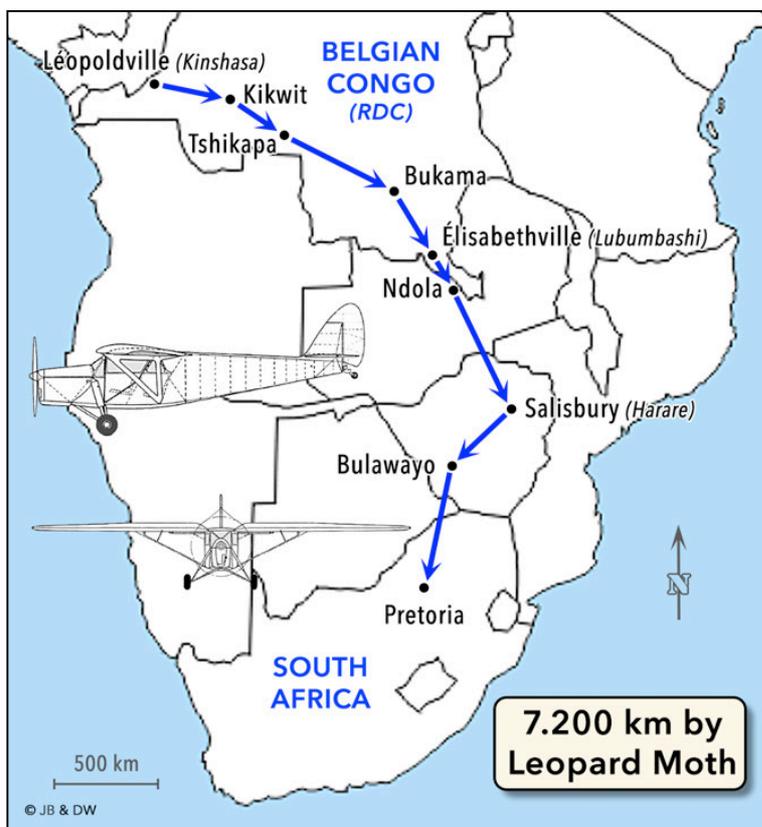
Un avis favorable du Conseil parvient à Léopoldville le 13 mars 1941. La campagne de recrutement est lancée aussitôt par voie de presse et sur les ondes. Mais comme il apparaîtra rapidement, cet avis n'impliquait pas l'accord du gouvernement belge de Londres quant à la créa-



Insigne de casque de la Force Publique.

tion d'une aviation coloniale, il portait exclusivement sur le principe du recrutement de personnel au Congo belge non pas au bénéfice exclusif de la Force Publique mais au profit de l'effort de guerre belge global. Le personnel qui aurait été formé dans les écoles de la RAF en Afrique australe était censé faire partie de l'Aé Mil et non pas de la Force Publique et être intégré dans la RAF VR au même titre que le personnel de l'aviation présent au Royaume-Uni. Il aurait contribué à la formation d'escadrilles belges au sein de la RAF. Celles-ci pourraient sur demande du commandant de la Force Publique, après accord du gouvernement belge et de l'Air Ministry, être mises à la disposition du Congo en fonction des circonstances. Cette démarche s'inscrivait dans le projet de création par le gouvernement belge de Londres d'un Groupement Aérien Militaire d'Afrique (GAMA) affichant aux yeux des alliés la volonté de l'« Empire » belge de participer à l'effort de guerre. Divergence de vue fondamentale qui ne sera pas clarifiée et à l'origine de tensions et de malentendus persistants entre Léopoldville et Londres.

Prenant pour acquit, mais à tort que le gouvernement belge de Londres avait entrepris auprès des autorités britanniques les démarches nécessaires, Franz Burniaux prend les devants. Il se prépare à quitter Léopoldville pour la Rhodésie où il espère obtenir l'accord des représentants de la RAF pour y former au sein du « Rhodesian Air Training Group » le personnel de la future aviation coloniale. Cette démarche témoigne d'un certain optimisme dans la mesure où aucun contact officiel n'a été établi entre les autorités de la colonie et celles de la RAF en Afrique australe. C'est par le canal de la mission militaire du Lt Col Mc Kenzie que Franz Burniaux essaie d'obtenir l'autorisation de se rendre à Salisbury. Le Lt Col Mc Kenzie sans instructions précises de l'Air Ministry tente de dissuader Franz Burniaux d'entreprendre le



voyage. Le commandant de la Force Publique fait pression et l'autorisation est finalement accordée. Le Lt Col Mc Kenzie précède Franz Burniaux à Salisbury. Il s'y rend à bord d'un avion de la ligne régulière de la Sabena accompagné du major Van Hoegaerden, détaché comme interprète auprès de lui à Léopoldville. Quant à Franz Burniaux, doté d'un ordre de mission en bonne et due forme qui le couvre jusqu'à Pretoria en Afrique du Sud sous le prétexte d'une mission au bénéfice des services de l'Intendance de la Force Publique, c'est seul à bord d'un Leopard Moth de 120 cv qu'il va entamer un périple de 7.200 km dans des conditions souvent épiques, dignes des pionniers de l'aviation.

Le 26 avril 1941, il se pose à Salisbury en Rhodésie, prend contact avec les responsables de la RAF, expose le projet de la Force Publique par le canal de l'interprète (Franz Burniaux ne maîtrise pas la langue de Shakespeare) et essuie un refus catégorique. Sans directives précises de l'Air Ministry, ils ne sont pas prêts à ouvrir les portes de leurs écoles qui tournent à ce

moment à plein régime pour former du personnel au bénéfice d'une aviation virtuelle qui de plus, une fois formée, ne se trouverait pas sous le contrôle opérationnel de la RAF.

Conscient cette fois que le gouvernement belge de Londres n'avait entamé aucune démarche auprès des autorités britanniques, Franz Burniaux ne baisse cependant pas les bras, il envisage une autre option : se rendre en Afrique du Sud. Son ordre de mission le charge en effet de prendre contact avec les autorités sud-africaines en vue d'obtenir divers équipements pour la Force Publique ; de plus, son avion a besoin d'un entretien dans les ateliers De Havilland de Pretoria. Franz Burniaux compte mettre à profit son séjour pour exposer aux responsables de l'aviation sud-africaine le projet de création d'une aviation coloniale et l'aide que celle-ci pourrait apporter. Suivi à la trace par le Lt Col Mc Kenzie, il rejoint Pretoria et tente auprès des responsables de la South African Air Force une démarche identique à celle menée à Salisbury. Même démarche, même échec. Le projet de création d'une aviation coloniale tel que le concevait Franz Burniaux semble enterré.



Le Leopard Moth de la Force Publique à bord duquel Franz Burniaux s'est rendu en Rhodésie et en Afrique du Sud. (Coll. D. Brackx)

Survient alors un événement providentiel, la rencontre de Franz Burniaux avec Monsieur Albert Moelaert, ministre plénipotentiaire de Belgique à Prétoria. Il lui expose le but et la teneur des démarches qu'il a entreprises et qui se sont soldées par un échec. Monsieur Moelaert se révèle être un ami personnel

du général Smuts, premier ministre de l'Union Sud-Africaine. Il lui expose le projet de création d'une aviation militaire au Congo belge et l'aide que pourrait fournir l'Afrique du Sud dans cette entreprise. L'approbation est immédiate. Les obstacles s'évanouissent, les autorités de la RAF ne peuvent rien refuser au général. Au cours de la première guerre, membre du cabinet impérial de la guerre, il a été à la base de la création de la Royal Air Force indépendante de l'Army. De plus, il est parvenu récemment à entraîner l'Union dans la Deuxième Guerre aux côtés de la Grande Bretagne malgré les courants pronazis vivaces dans le pays. Quelques oppositions des responsables financiers furent rapidement levées et le règlement de ces questions reporté à plus tard. Le premier contingent de candidats belges était attendu à l'Initial Training Wing de Lyttleton pour le mois de juillet 1941 !... au grand dam du Lt Col Mc Kenzie.

Toujours à bord de son Leopard Moth, en compagnie cette fois du major Van Hoegaerden, Franz Burniaux redécolle de Prétoria le 7 mai 1941. Via Petersburg, Bulawayo, Salisbury, Ndola, Elisabethville, Bukama, Luluabourg, Tshikapa et Kikwit, il se pose à Léo le 15 mai 1941.

Dans la perspective d'un premier contingent attendu en Afrique du Sud dès le mois de juillet, il y avait urgence à effectuer la sélection des candidats pilotes et techniciens qui ambitionnaient de rejoindre les rangs d'une future aviation coloniale. En finale, 221 candidats seront retenus, parmi eux une poignée d'anciens pilotes de l'Aé Mil installés au Congo à titre privé. S'y ajouteront 18 pilotes d'active qui, évadés de Belgique, avaient rejoint la colonie soit au départ de Lisbonne soit même au départ de Londres après s'être vu refuser l'entrée dans les rangs de la RAF VR. Douze contingents seront constitués comprenant chacun 10 candidats pilotes et 20 candidats techniciens. Ils seront censés rejoindre les écoles de la SAAF et de la

RAF implantées en Afrique du Sud au rythme approximatif de un par mois entre août 1941 et mars 1943. Engagés à la Force Publique, ils étaient détachés à la SAAF pour la durée de leur formation. Si à l'issue de celle-ci, ils ne pouvaient pas encore être intégrés dans une aviation coloniale, il était prévu qu'ils le soient temporairement dans des escadrilles de la SAAF ou de RAF Middle East.

Au début du mois de mai 1941 se situe l'arrivée à Léopoldville du commandant Fernand Rucquoi, pilote-ingénieur, ancien essayeur aux Établissements de l'Aéronautique d'Evere. Plus ancien que Franz Burniaux, ce dernier y voit l'occasion de lui céder la direction du bureau Aviation et de s'intégrer à l'un des contingents en partance pour l'Afrique du Sud. Dans son optique, un réentraînement lui permettrait de rejoindre une escadrille opérationnelle de la SAAF sur le théâtre du Moyen-Orient, d'y gagner l'expérience et la crédibilité nécessaires pour assumer un commandement au sein de la future aviation coloniale.

Pilote à la South African Air Force (SAAF)

Fin octobre 1941, Franz Burniaux quitte la colonie en compagnie de Gérard Greindl, ancien pilote de l'Aé Mil avec lequel il a noué de solides liens d'amitiés. Pour Franz Burniaux, bien que des incertitudes subsistent, le processus de création d'une aviation coloniale est lancé. À

YEAR 1941		AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
Month	Date	Type	No.			
—	—	—	—	—	—	Totals Brought Forward
Novembre	5	Hispeed Oxford	1455	F/O Corbett	m m	
				F/O Corbett	m m	
Novembre	6	Hispeed Oxford		F/O Corbett	m m	Plusieurs de queue crevé
				F/O Corbett	m m	
				m m	1/2 Greindl	
				1/2 Greindl	m m	
Novembre	7	Hispeed Oxford	1408	F/O Corbett	m m	
				F/O Corbett	m m	
				m m	1/2 Greindl	
				1/2 Greindl	m m	
Novembre	8	Miles Master		Lt Lister	m m	
Novembre	10	Hispeed Oxford	1418	m m	1/2 Greindl	
				1/2 Greindl	m m	
Novembre	11	Hispeed Oxford	1442	m m	1/2 Greindl	
				1/2 Greindl	m m	
Novembre	12	Hispeed Oxford	1455	F/O Corbett	m m	1/2 Greindl
				m m	1/2 Greindl	1/2 Greindl. atterissage de précision
Novembre	13	Hispeed Oxford	1408	1/2 Greindl	m m	
Novembre	14	Hispeed Oxford	1407	Lt Boyle	m m	Test
				Lt Boyle	m m	
		Tutor	719	Lt Lister	m m	
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]						Totals Carried Forward
2009 Hrs 05 Mins.						

Une page du carnet de vol de Franz Burniaux alors qu'il était à l'Air School 62 de la SAAF à Bloemfontein pour un réentraînement rapide car il totalise en effet déjà plus de 2.000 heures de vol à l'époque. En novembre 1941, il a effectué plusieurs vols sur Aispeed Oxford avec Gérard Greindl. (Via André Bar)

l'issue d'un réentraînement rapide en passant par les écoles de Bloemfontein et Kimberley où l'apprentissage de la langue anglaise se révélera être la difficulté majeure, dès décembre 1941, ils sont affectés au 12 Sqn sur le théâtre du Moyen-Orient après un réentraînement sur Miles Master, Oxford et Blenheim. Affectation qui sera condamnée par le gouvernement belge de Londres dès qu'il en aura connaissance, refusant de voir nos « nationaux intégrés de façon anonyme dans une aviation étrangère sans effet de propagande ! » Cette même attitude avait prévalu lors de l'intégration dans la RAF en Rhodésie sous des

noms d'emprunt de D. Reuter et G. Verbraeck, échappés de Belgique à bord d'un SV4, qui s'étaient retrouvés au Portugal puis dirigés vers la colonie par le consul de Belgique à Lisbonne. Elle prévaudra aussi vis-à-vis de tous les aviateurs belges qui serviront dans la SAAF !

Franz Burniaux et Gérard Greindl rejoignent Le Caire le 24 janvier 1942. La formation en Afrique du Sud ne couvrant que leur formation sur bimoteur, ils sont placés en attente d'OTU au 12 Sqn équipé de Douglas Boston. Franz Burniaux y est néanmoins lâché sur la machine et effectue 10 vols d'entraînement avant d'être détaché le 8 mars 1942 au 15 Sqn



Ailes de pilotes de la South African Air Force au cours de la 2^e Guerre mondiale.

équipé de Blenheim IV au sein duquel il va effectuer 11 vols d'entraînement axés sur la mission de surveillance maritime. Le 15 avril 1942, retour au 12 Sqn mais il n'est plus question d'OTU ; en effet, la situation sur le terrain ne permettant pas de distraire des opérations des avions de première ligne, Franz Burniaux et Gérard Greindl s'en passeront ! Ils rejoignent leur squadron en opérations déployé sur le *Landing Ground 21* de El Daba. Ce premier tour d'opérations, ils vont le vivre dans l'environnement exigeant du désert. Une vie spartiate sous la tente avec un gallon d'eau par jour pour tous les besoins. Journées torrides et nuits glaciales. Tempêtes de sable et la poussière qui s'infiltrer partout. Point de pistes de tarmac ou de PSP mais des terrains caillouteux dont le seul avantage était que la longueur n'en était pas comptée.

Le 12 Sqn fait partie du 3 SAAF Wing rattaché à la Desert Air Force du Mediterranean Air Command. Il est équipé de bombardiers légers Boston Mk.III.



Franz Burniaux et Gérard Greindl avec les ailes S.A.A.F. Ils portent tous deux le diminutif de la Distinguished Flying Cross ; cette photo est donc ultérieure à mai 1943.

Rappelons que depuis septembre 1940, l'Afrique du Nord, et plus particulièrement la Cyrénaïque, était le théâtre d'importantes confrontations entre les armées de l'Axe et les forces britanniques. Elles s'étaient traduites par une alternance de succès et de revers dans les deux camps.

En janvier 1942, le général Rommel qui quelques mois auparavant avait dû abandonner des positions établies à la frontière égyptienne et se replier jusqu'au golfe de Syrte, a eu l'occasion de reconstituer ses forces. Il va se lancer dans une nouvelle offensive qui lui permettra de reconquérir la Cyrénaïque et de pénétrer profondément en Égypte avant que la longueur excessive de ses lignes de communication et le blocus anglais en Méditerranée ne freine l'Afrika Korps et ne permette au général Montgomery d'arrêter Rommel devant El Alamein en juillet 1942. Le front s'y stabilisera jusqu'en octobre 1942.

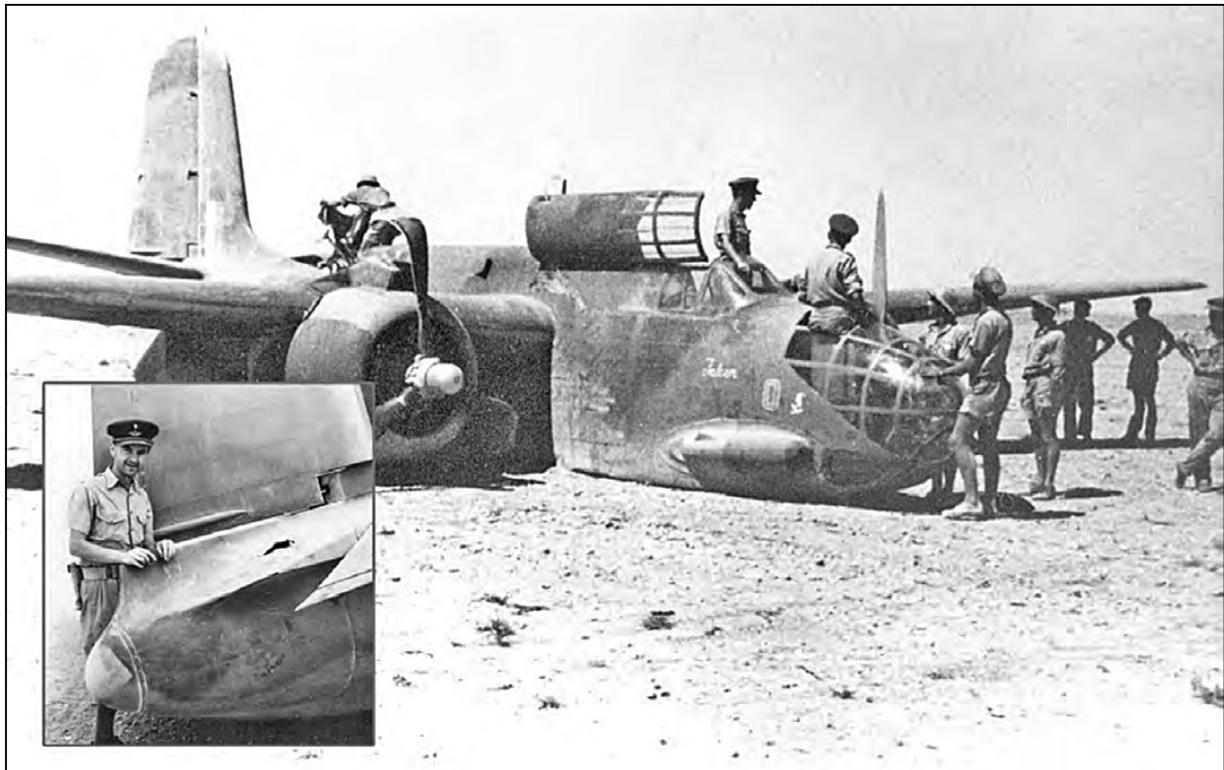
Au moment où Franz Burniaux entame son premier tour d'opérations en mai 1942, l'offensive de Rommel est en pleine avancée. Sa première mission de guerre se déroule le 9 mai 1942 à partir du *Landing Ground 167* de Bir-el-Beheira : une mission de bombardement sur le port de Benghazi, durée 3 hrs 25 min de vol.

Missions de jour et de nuit se succèdent. Rapidement, son expérience et son leadership naturel sont reconnus par ses pairs et dès le mois de juillet, c'est en fonction de *flight leader* qu'il conduira les missions qui sont confiées à l'escadrille.

Début septembre, son tour d'opérations s'interrompt brusquement. Il est enjoint par le général Ermens, commandant de la Force Publique, de rentrer à Léopoldville sous le prétexte du remplacement temporaire



Insigne du 12 Sqn S.A.A.F.



Dans la nuit du 20 au 21 Jun 1942, le Capitaine Aviateur Franz Burniaux est revenu d'une mission de bombardement de troupes ennemies attaquant Tobruk sur un moteur après avoir été touché par la Flak (DCA allemande), l'obligeant à poser en catastrophe son Boston III.

L'insert montre Franz Burniaux indiquant la déchirure causée par un obus de Flak dans le plan de profondeur de son Boston. Il porte toujours son képi de l'Aéronautique Militaire belge (avec les ailes enserrant le monogramme du Roi Léopold III sous la cocarde noir, jaune, rouge). (Archives JP. Decock)

du commandant F. Rucquoi, chef du bureau de l'Aviation et qui a été envoyé en mission à Londres dans le cadre du projet GAMA. Il a effectué à ce moment 52 missions de guerre.

Quelles sont les raisons effectives de ce rappel ?

La situation est pour le moins confuse au niveau des projets concernant l'aviation au Congo. Un climat de tension et d'incompréhension prévaut entre Londres et Léopoldville.

Au grand dam du Gouverneur général, le gouvernement belge a refusé l'idée même de la création d'une aviation coloniale ruinant les ambitions de la Force Publique et par ailleurs, il a interdit le passage dans les rangs de la SAAF des jeunes coloniaux qui y ont été formés ou qui sont en cours de formation.



En Afrique du Nord. On remarquera que F. Burniaux porte toujours son képi de l'Aéronautique militaire ! (Greindl via A. Bar)

Ce même gouvernement entend récupérer ce personnel pour son projet GAMA visant à recréer à partir du Congo une aviation militaire belge à laquelle l'Air Ministry n'apportera finalement pas son appui et qui ne pourra dès lors se matérialiser.

Franz Burniaux qui a été l'âme du projet de création d'une aviation coloniale est profondément heurté. Il va tenter de sauver les meubles. Rédigeant un mémoire à l'attention du ministre des colonies dans lequel il explique que, à défaut de créer une aviation coloniale, soit un flight, soit une escadrille belge au sein de la SAAF

pourraient être créés. Cette démarche aurait selon lui l'effet de propagande recherché par le gouvernement belge de Londres. En vain. En guise de compromis, il obtiendra finalement, en accord avec les autorités sud-africaines, que les coloniaux belges brevetés et en escadrilles opérationnelles de la SAAF en octobre 1942 puissent rester dans leurs unités respectives abandonnant l'idée de les regrouper au sein d'une même structure. Quant aux autres toujours en formation ou en réentraînement, ils se verront sommés de rallier les rangs de la RAF VR (*Volunteer Reserve*) ou de rentrer au Congo. Notons que cette décision leur sera présentée de façon étonnante par le représentant militaire de la Force Publique à Pretoria, le major Stradiot. Citation :

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

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

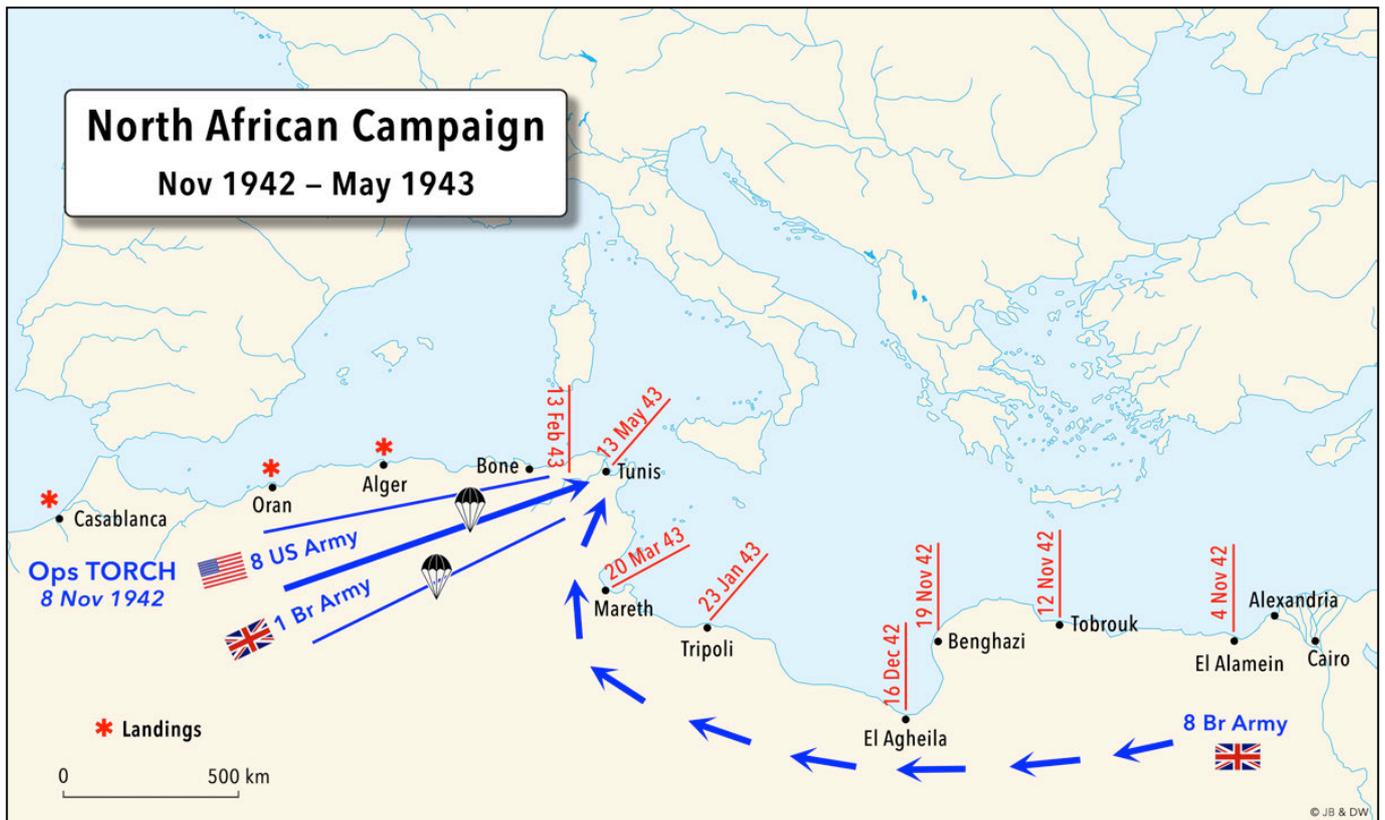
Franz Burniaux pour sa part manifestera clairement son refus de passer « sous l'autorité du gouvernement belge de Londres au cours de la guerre » et donc d'intégrer la section belge de la RAF, sollicitant du commandant de la Force Publique son retour au 12 Sqn. Après un premier refus qui traduit probablement la frustration de cette autorité, l'intervention du Gouverneur général lui permettra de réaliser son souhait.

Fin novembre 1942, investi par le général Ermens du rôle de Commandant en chef des Belges servant au sein de la SAAF, il rejoint l'Afrique du Nord et son escadrille pour y poursuivre son tour d'opérations.

Le 16 décembre 1942, il renoue avec les missions opérationnelles à partir de l'aérodrome de Solluch en Cyrénaïque : il est *flight leader* lors d'une attaque de charroi ennemi près de la position « Marble Arch », 2 hrs 10 min de vol.

Sur le terrain, la situation a profondément évolué. Début novembre à El Alamein, Montgomery a imposé sa loi à Rommel et la retraite de l'Afrika Korps vers la Tunisie ne doit qu'à la

valeur de son chef et à l'expérience de ses vétérans de ne pas se transformer en déroute. D'autre part, des troupes anglo-américaines ont débarqué au Maroc et en Algérie le 8 novembre dans le cadre de l'opération Torch. Les forces françaises jusque là fidèles au gouvernement de Vichy et qui tenaient ces régions se rallieront pour la plupart aux Alliés. En



réaction, Hitler envahira la zone française libre et enverra des renforts en Tunisie par tous les moyens disponibles. Mais l'Afrika Korps est désormais contraint de se battre sur deux fronts. Le 16 décembre 1942, dans sa progression vers la Tunisie, la 8^e Armée britannique se trouve toujours à hauteur de El Agheila à plus de 1.000 km de Tunis mais le train est en marche. Quinze missions vont encore s'ajouter au log-book de Franz Burniaux. Au cours de l'une d'entre elles, le 20 mars 1943 lors d'une attaque sur la ligne de défense « Mareth », son avion est touché par la Flak alors qu'il est à la tête du squadron. Blessé à la jambe, il parvient néanmoins à poursuivre la mission. Rétabli, il est de retour à l'escadrille le 1 mai 1943.

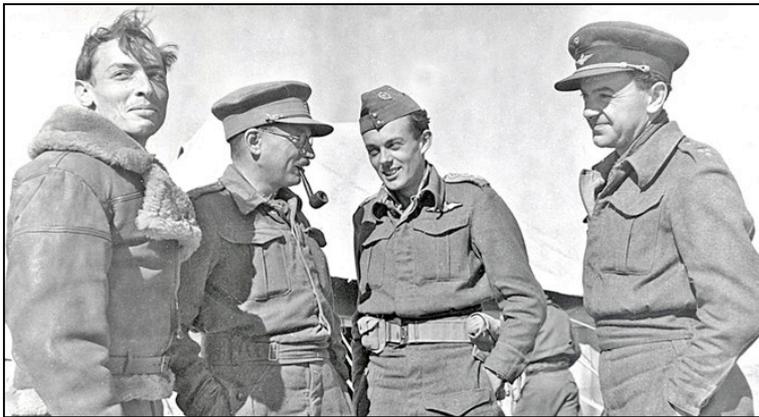
Le 13 mai 1943, les troupes allemandes déposent les armes à Tunis. Événement qui signifie aussi pour Franz Burniaux la fin de son premier tour d'opérations.

Son bilan : 43 raids de jour, 25 raids de nuit, 85.000 livres de bombes larguées. *Flight leader* à 18 reprises et une fois *squadron leader*, 136 hrs 25 min de vol. Deux atterrissages sur le ventre suite à un problème tech-



Une formation de 22 Boston III, dont 18 du 12 Sqn, en route pour un raid massif sur El Daba conduit par le Colonel Tyndall le 24 juillet 1942. C'est la 38^e mission de guerre de Franz Burniaux; il est alors *flight leader*. (Archives JP. Decock)

nique et à une attaque par un chasseur ennemi. Il est proposé pour l'octroi de la DFC (*Distinguished Flying Cross*).



Entre deux missions sur le désert en janvier 1943; Jacques Houssa, X, Gérard Greindl et Franz Burniaux. Le 12 Sqn opérait alors à partir de l'aérodrome de Gzina, au sud-est de Syrte. (AELR via J. Schelfaut)

Sa période de repos, il va la passer comme pilote de transport sur Dakota au sein du 28 Sqn SAAF du 3 août 1943 au 29 décembre 1943. Sillonnant l'Afrique du Nord, il va effectuer 246 hrs 45 min de vol dans l'attente de son deuxième tour d'opérations.

Franz Burniaux débute son deuxième tour d'opérations le 29 décembre 1943. Il est réaffecté au 12 Sqn qui a été rééquipé en B-26 Marauder. Au cours de sa période de repos, la campagne d'Afrique du Nord s'est poursui-

vie avec le débarquement et la conquête de la Sicile en juillet-août 1943, prélude à la campagne d'Italie. Le fascisme sombre dans ces événements. Mussolini tombe le 25 juillet. Le nouveau chef du gouvernement, le maréchal Badoglio, demande l'armistice mais les Allemands réagissent énergiquement envoyant en Italie plus de vingt divisions et s'emparent de Naples et de Rome. En septembre 1943, les Alliés ont débarqué à Reggio, Tarente et Salerne. La progression des troupes au sol a été difficile et en décembre 1943, elle est bloquée à hauteur du Mont Cassin. Elle le restera pendant 4 mois.

Franz Burniaux rejoint son escadrille à Termoli sur la côte adriatique. Les missions opérationnelles reprennent le 3 mars 1944. C'est désormais en qualité de *Squadron Leader* que Franz Burniaux va con-



duire les missions de l'escadrille. Pour les troupes au sol, la campagne d'Italie va se révéler difficile, le terrain montagneux est favorable à la défensive. Les missions de l'escadrille sont principalement des missions d'interdiction destinées à gêner les mouvements ennemis : bom-

TELERGMA						
YEAR 1944		AIRCRAFT		PILOT, OR	2ND PILOT, PUPIL	DUTY
Month	Date	Type	No.	1ST PILOT	OR PASSENGER	(INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
January	11	Marauder	11761	Lt Boudreau	self	Totals Brought Forward
	12	"	11761	id	self	Transition
	13	"	117825	id	self	id
	14	"	117744	id	self	id
	15	"	295844	Lt Saint Héro	self	id
	18	"	295844	Lt Boudreau	self	id
	19	"	295825	Lt Boudreau	self	id
	20	"	295825	self	Cap't Saïd	landings
	"	"	"	Cap't Saïd	self	
	21	"	388	self	crew	Bombing 12000 ft
	23	"	521	self	crew	Bombing 12000
	"	"	117913	self	crew	Formation
	26	"	117804	self	crew	Bombing I F
	"	"	"	Cap't Saïd	self	Instrument flying
	28	"	521	self	crew	Bombing
	29	"	447	self	Cap't Green	Bombing
	31	"	521	self	crew	ground
	28	"	442	self	crew	Bombing
				Summary for Jan. 44		1. Marauder
				Unit: 12 Sq. SAAF		
				Date: 1st Feb. 44		
				Signature		Certified correct in detail
				GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]		Totals Carried Forward
				2526 Hrs 15 Mins.		

La page de janvier 1944 du carnet de vol de F. Burniaux alors qu'il effectuait sa conversion sur B-26 Marauder. (Via A. Bar)

tionné à Pescara fin juin. Le 13 juillet 1944, Franz Burniaux est nommé Lieutenant-colonel¹ de l'aviation sud-africaine et le commandement de l'escadrille lui a été confié depuis le 21 avril. Il sera ainsi le seul officier étranger à commander une unité de la SAAF.

Fin septembre, il termine son deuxième tour d'opérations. Son bilan : 65 raids effectués dont 62 en qualité de *Squadron Leader*. 167 hrs de vol. 255.000 livres de bombes larguées. Il est proposé pour l'octroi d'une « bar » à sa DFC.

Dans l'attente de son affectation suivante, il va pouvoir bénéficier en fin d'année d'un congé en Belgique libérée. Satisfaction qui est tempérée par une nouvelle menace : la bataille des Ardennes et l'offensive Von Rundstedt qui sera stoppée heureusement à quelques kilomètres de Dinant. Elle a dû réveiller chez Franz Burniaux quelques souvenirs pénibles mais le conforter aussi dans les choix qui furent les siens.

¹ Les grades de la SAAF étaient calqués sur ceux de l'armée sud-africaine.

Début janvier, il rejoint le commandement méditerranéen de la SAAF. Il est réaffecté au 28 Sqn de transport au sein duquel il a déjà servi au cours de sa première période de repos. Le Sqn toujours équipé de Dakota est stationné sur l'aérodrome d'Alger Maison-Blanche.

Franz Burniaux est affecté comme pilote, Lieutenant-colonel surnuméraire. Il y effectuera 57 hrs de vol sillonnant l'Afrique du Nord et le sud de l'Italie.



Martin B-26 Marauder 'V-Viking' avec des membres d'équipage du 12 Sqn SAAF. F. Burniaux se trouve debout 3^e à pd. la gauche, facile à reconnaître avec son képi Aé Mil ! (AELR via J. Schelfaut)

La guerre à l'Ouest est terminée depuis le 8 mai 1945 mais Franz Burniaux continuera à servir au sein du 28 Sqn jusqu'au 20 juillet 1945.



Martin Marauder Mk.II du 12 Sqn SAAF lors du bombardement de la Station hydro-électrique de Papiigno-Terni le 7 Avr 1944. (Album J. Tomballe via A. Bar)

À la Section belge de la RAF

Une page se tourne.

Le 23 août 1945, Franz Burniaux, Lieutenant-colonel DFC & Bar, quitte la SAAF. Il est mis en congé de la Force Publique, quitte la tutelle du ministère des colonies et rejoint Londres. Il y est accueilli fraîchement, les autorités le rendant en partie responsable, à tort, de l'échec du projet GAMA. Il réintègre l'Aéronautique Militaire avec le grade de capitaine et est mis à la disposition de la Section belge de la RAF. Il est ainsi repris au rôle de la RAF VR avec le grade de Pilot Officer (on probation) soit Sous-lieutenant à l'essai ! Tout comme d'autres pilotes de la Section belge ayant quitté les escadrilles RAF dans lesquelles ils avaient servi au cours du conflit, il est envoyé en attente d'affectation à la Belgian Training School de Bottissham. Il aura l'occasion d'y effectuer quelques vols en Tiger Moth avant de rejoindre le BIG (Belgian Inspectorate General) à Londres, le 21 janvier 1946, cette fois avec le grade d'acting *Squadron Leader*.

Après une longue période d'incertitude quant à la volonté de nos autorités de recréer une aviation militaire malgré l'appui que la RAF s'était engagée à fournir, l'horizon va progressivement s'éclaircir. En avril 1946, le ministre de la défense fait connaître son intention de procéder à la reconstitution d'une aviation militaire et de la rendre indépendante de l'Armée. Cette reconstitution se fera logiquement à partir des unités regroupées sous l'égide de la Section belge à savoir : les 349 et 350 Sqn toujours déployés en Allemagne, la Belgian Training School comportant une école de pilotage élémentaire et une école technique ainsi qu'une unité de liaison et de communication. Dans cette perspective, des cadres expérimentés étaient requis.

Compte tenu de l'expérience opérationnelle unique qui avait été la sienne, des fonctions de commandement qu'il avait exercées au sein de la SAAF, la Section belge ne pouvait faire l'impasse et ignorer le potentiel que représentait la personnalité de Franz Burniaux.

Il est désigné pour suivre les cours du RAF Defence College du 4 avril au 31 octobre 1946 au sein de la deuxième session de cours pour officiers alliés. De concert avec sa formation académique, il aura l'occasion de renouer avec le pilotage effectuant des vols à bord de différents types d'avions de transport et de communication, Dakota, Oxford, Proctor, Viking, Anson, Dominie, Magister...

À la Force Aérienne

Le 15 octobre 1946, la Section belge a quitté l'aile protectrice de la RAF pour devenir l'Aviation Militaire. Le problème des grades a été réglé ; nommé Major avec effet rétroactif le 26 mars 1945, c'est avec celui de Lieutenant-colonel conféré le 26 juin 1946 qu'il rejoint le département ministériel de l'Aviation. Le 1 novembre 1946, il est nommé Directeur Général des Opérations qui prendra bientôt le statut de Groupement coiffant les quelques unités volantes opérationnelles issues de la Section belge de la RAF.

Ce sera désormais dans les sphères des grands commandements que la carrière de Franz Burniaux se poursuivra. Il aura cependant à cœur de rester directement au contact des opérations par le biais de ses nombreuses prestations aéronautiques tant sur avions de transport que, prêchant d'exemple, aux commandes de chasseurs à réaction. Comme nous le verrons, il sera partie prenante dans la formidable évolution structurelle et technologique de notre Force Aérienne tout en gardant un intérêt constant pour les horizons africains.

Il assumera son premier commandement à la tête du Groupement des opérations jusqu'au 30 décembre 1948 avant d'être désigné comme sous-chef d'État-major, adjoint direct du Lt Gen L. Leboutte, fonction qu'il assumera jusque fin 1951.



Visite du Général Eisenhower, alors commandant suprême de l'OTAN, à Florennes le 8 mars 1951. Il est accompagné à gauche du Lt Col Franz Burniaux, sous-chef d'État-major, adjoint direct du Lt Gen Lucien Leboutte, et du Maj Raymond Lallemand. (AELR via J. Schelfaut)

Période riche mais chargée de responsabilités qui verra les premiers développements de la Force Aérienne, développements stimulés par les recommandations de la Commission Militaire Mixte, les engagements faisant suite au Traité de Bruxelles, et à l'adhésion de la Belgique au Traité de l'OTAN, ce dernier annonçant les programmes d'aide américaine MDAP.

Période marquée également par la décision de la Belgique d'établir sur les hauts plateaux du Katanga (Congo belge) la base métropolitaine de Kamina qui sera bientôt le siège de l'École de pilotage avancé de la Force Aérienne, occasion pour Franz Burniaux de renouer avec son expérience africaine. En 1950, il effectue une première liaison vers l'Afrique comme commandant de bord sur DC-3. Malgré la charge de ses fonctions successives, il assurera pas moins d'une dizaine de liaisons au cours des dix années suivantes comme commandant de bord ou co-pilote sur DC-3, DC-4 et DC-6. Missions qui par ailleurs lui permettront de renouer des contacts avec des anciens compagnons d'arme de la SAAF ayant rejoint après guerre les rangs de l'aviation de la Force Publique.

Cette première période de commandement sera aussi marquée par la mission qui lui sera confiée le 22 juillet 1950 de ramener à Bruxelles, à bord d'un DC-3 au départ de Genève, le roi Léopold III à l'issue de son exil en Suisse.

Par ailleurs, payant d'exemple auprès de certains officiers anciens de la RAF ou de l'Aé Mil, parfois réticents à aborder l'ère du jet, il effectuera sa conversion sur Meteor Mk.IV dès septembre 1950.

Sa fonction de sous-chef d'EM prend fin en novembre 1951 qui voit sa désignation pour suivre les cours de la première session du Collège de l'OTAN à Paris jusqu'en mai 1952 revêtu du grade de colonel obtenu le 26 décembre 1951.

À l'issue de celui-ci, il est appelé à reprendre le commandement du Groupement des Opérations ponctué par un court passage, d'avril 1952 à janvier 1953, comme SASO (Senior Air Staff Officer) au QG du 83 Gp anglo-belge qui lui permettra d'apporter sa contribution à l'intégration progressive des forces aériennes tactiques alliées.

Son commandement à la tête du Groupement des Opérations s'inscrira dans une période d'expansion de la Force Aérienne qui se révélera difficile à gérer.

Confronté à la réalisation des objectifs de forces définis lors de la conférence de Lisbonne de février 1952, ceux-ci prévoyaient le déploiement par la Belgique de 30 escadrilles d'avions de combat : chasseurs, chasseurs-bombardiers et de reconnaissance à mettre en place pour fin

1954. Objectif ambitieux représentant une augmentation de près de 100% du dispositif qui ne pouvait se réaliser que par le biais de la livraison du matériel américain MDAP et une croissance soutenue du budget de la défense.

Mais des unités restaient à créer, du personnel à former, des lignes et des procédures logistiques nouvelles à mettre en place, des stocks de munitions à constituer. Autant de défis confrontés à une pression américaine constante et qui auraient demandé du temps pour être relevés.

La Force Aérienne sera vite confrontée à ses limites.

Certes, les États-Unis et le Canada avaient pris en charge la formation de plus de 400 pilotes mais les escadrilles dans lesquelles ils débarquaient manquaient de cadres expérimentés. Le support logistique à fournir par la chaîne américaine n'était pas au niveau des exigences. De plus, avec la fin de la guerre de Corée, le budget de la défense connaissait une réduction drastique.

Franz Burniaux effectuera en 1955 une analyse sans concession de l'état d'opérationnalité de nos forces. Le résultat entériné par le chef d'EM sera sans appel : il fallait ralentir le processus et se concentrer sur la consolidation des structures existantes.

Au cours de cette période, Franz Burniaux garde un contact étroit avec les unités. Il effectue ses prestations aéronautiques indifféremment sur avions de transport et Meteor Mk.VIII.

Il sera en personne à la tête du défilé aérien du 21 juillet en 1953 et 1955 à bord d'un Meteor Mk.VIII et n'hésitera pas à participer à des examens en vol de candidats-majors !

Nommé Général-Major le 26 décembre 1955, il rejoint l'État-Major de la Force Aérienne et en mars 1956, il succède au Lt Gen L. Leboutte comme Chef d'État-Major Général de la Force Aérienne.



Nommé Général-Major le 26 décembre 1955, Franz Burniaux rejoint l'État-Major de la Force Aérienne et en mars 1956, il succède au Lt Gen Lucien Leboutte comme Chef d'État-Major Général de la Force Aérienne. (AELR via J. Schelfaut)

Il est désigné comme Aide de Camp du Roi le 12 octobre 1956.

Sa période de commandement sera marquée par la prise de quelques décisions importantes qui conditionneront l'avenir de la Force Aérienne pour la décennie future. Elles s'inscrivent notamment dans la révision des concepts de défense de l'OTAN et seront particulièrement sensibles dans le domaine de la défense aérienne.

Citons la décision prise en juin 1957 d'accepter le déploiement des CF-100 financés par les États-Unis et le Canada, en compensation du rachat par la Belgique des Hunter F.4, produits dans le cadre du programme américain « Off Shore », destinés initialement à la Luftwaffe mais qui choisira l'option de s'engager dans le programme F-104. Ce déploiement permettait de pallier les carences de notre dispositif dans le domaine de la chasse tout-temps. Notons cependant que, totalement acquis au principe que la chasse d'interception serait à court terme assurée par des missiles sol/air, il avait précisé que la période d'utilisation du CF-100 se limiterait à 5 ans. C'est dans ce contexte également qu'il « arrachera » la décision de confier à la Force Aérienne la mise en œuvre des SAM Nike à la grande déception de la Force Terrestre et de ses unités d'artillerie anti-aérienne... Ses rapports parfois tendus mais toujours cordiaux avec le ministre socialiste de la défense Antoon Spinoy, au caractère aussi entier que le sien, ancien délégué du FIS (Front International des Solidarités des Internationales ouvrières socialistes) au cours de la guerre d'Espagne, n'y sont peut-être pas étrangers ! Mais cette évolution aura pour conséquence de voir la disparition progressive de wings de chasse de jour : 13 W, 9 W et à terme celle du 7 W.

Il est nommé Lieutenant-Général le 26 juillet 1959.

Dernière décision d'importance, il sera à la base du choix par la Belgique du F-104G, le 25 janvier 1960.



Le Lt Gen Avi F. Burniaux visite le 2 Wing à Florennes, probablement en 1962 ou 1963. À sa gauche, le Maj Avi Paul Dewulf, C.O. de la 1^{er} Escadrille et le Lt Col Avi Roger Taymans, commandant du Gp de Vol (OSN). Le 2 Wing volait alors sur F-84F Thunderstreak. (FAé)

Notons également que dans le but de faciliter les liaisons vers l'Afrique et particulièrement avec la base de Kamina où le fonctionnement de l'EPA nécessitait des rotations régulières de personnel, il poussera à l'acquisition en 1958 des deux premiers DC-6 du 15W.

Une directive ministérielle limitant en principe à trois années les tours de commandement des officiers généraux, il est déchargé de ses fonctions en avril 1960 et est nommé au poste d'attaché militaire près l'Ambassade de Belgique à Washington et sera membre du Standing Group, noyau chargé d'établir la stratégie de l'OTAN.

Rentré en Belgique en juin 1963, il a l'honneur d'être désigné comme commandant de la 2ATAF (2nd Allied Tactical Air Force) à Mönchengladbach au plus fort de la guerre froide, témoignage de la compétence que lui reconnaissent les Alliés. Il est ainsi le premier officier général belge à occuper un haut poste de commandement interallié. En parallèle, il reprend ses prestations aéronautiques au 15 Wing profitant de l'occasion pour rendre visite à différentes bases aériennes placées sous son commandement.

Admis à la pension, il quitte le service actif le 1 juillet 1966 non sans avoir effectué un dernier vol sur DC-3 le 17 juin 1966 clôturant une carrière de pilote totalisant plus de 4.750 hrs de vol aux commandes de 69 types d'avions différents !

Retraité, il préparera un ouvrage sur l'aventure des Belges dans la SAAF dont il fut la figure emblématique et qui ont inscrit dans l'histoire des ailes militaires belges une page trop souvent méconnue.

Le Lieutenant-Général aviateur Franz Burniaux est décédé à Bruxelles le 8 août 1992.

Durant la guerre, il intégra des Belges dans l'aviation sud-africaine

Le lieutenant-général F. Burniaux est mort

Le lieutenant-général Frans Burniaux, qui vient de mourir, était né le 5 avril 1908, à Anseremme. Après avoir brillamment combattu durant la guerre 39-45 et contribué à la participation militaire de la Belgique dans ce conflit, il occupa des postes de plus en plus importants jusqu'à celui de chef d'état-major général de la Force aérienne (1956-1960). Il avait été nommé lieutenant-général en juin 1959. Le défunt fut également attaché militaire et de l'air à Washington et commandant de la 2^e Allied Tactical Air Force (1963-1966). Il était encore aide de camp honoraire du Roi.

En 1940, lorsque éclata la guerre, Frans Burniaux était capitaine et moniteur à l'école de pilotage de Wevelgem. Celle-ci fut transférée à Caen dès le 12 mai puis à Oujda, au Maroc, où s'effectuait l'écologie des aviateurs militaires français. De Oujda, le capitaine Burniaux et quelques dizaines d'aviateurs belges se rendirent à Casablanca où de nombreux pilotes tchèques et polonais préparaient leur passage en Grande-Bretagne pour y continuer la lutte. Burniaux déploya, en vain, tous ses talents de diplomate pour obtenir que les Belges soient admis à servir dans la RAF. Ils auraient à combattre, lui fut-il répliqué, dans les

unités, d'aventure terrestres, que leur désigneraient les Britanniques. Déçu par cet accueil tâillon, le capitaine envisagea alors de constituer une force aérienne de bombardiers légers pour la défense du Congo puis une unité belge qui serait engagée au sein de l'aviation sud-africaine, la SAAF (South African Air Force). Ces projets n'aboutirent pas. Cependant, de nouvelles démarches du capitaine et le concours providentiel du Gan-tois Moulaert, chef de la légation belge en Afrique du Sud, ouvrirent aux Belges l'accès à l'aviation sud-africaine où ils furent les premiers étrangers à être admis.

Un accord belgo-sud-africain permit l'envoi à l'entraînement, en Afrique du Sud, de 240 Belges, à raison de 24 hommes, au début de chaque mois. Au milieu de 1943, le gouvernement belge réclama le transfert de ces aviateurs en Grande-Bretagne. Une quarantaine d'entre eux demeurèrent en Afrique du Sud et combattirent, au Moyen-Orient, sous les cocardes de la SAAF. Du nombre était Franz Burniaux qui sera blessé au combat, dans la région de Djerba. Ensuite, il fut, un temps, pilote de transport aérien pour le ravitaillement des troupes alliées qui avaient envahi la Sicile.



Le commandant aviateur Burniaux, sur le front du Moyen-Orient.

Parmi ses compagnons les plus chers, il nous citait, lors d'un entretien l'an dernier, le baron Gérard Grendl qui, à bord d'un « Libérateur », bombardait les

champs pétroliers de Ploësti, en Roumanie et survola deux fois Varsovie pour y parachuter des armes et des vivres.

M. By

III. REALISATIONS EXCEPTIONNELLES

Au titre des réalisations exceptionnelles il faut retenir :

Le périple de 7.200 km qu'il va accomplir à bord d'un Leopard Moth de 120 cv qui va le conduire de Léopoldville à Pretoria dans le cadre de la tentative de mise en place d'une aviation coloniale et qui se traduira par l'incorporation de jeunes coloniaux dans la SAAF. Ce périple s'effectuera dans des conditions souvent épiques dignes des pionniers de l'aviation.

Les faits de guerre ayant donné lieu à l'octroi de la *Distinguished Flying Cross and Bar*.

Première citation :

« His Majesty the King has been graciously pleased to approve the award of the DFC to Capitaine-commandant F.J. Burniaux in recognition of his courage, determination and devotion to duty as shown in the following citation. This officer is an exceptionally determined and efficient operational pilot who derives enjoyment from his tasks and his absence from his late squadron since he was wounded was most marked. He was wounded in the leg by shrapnel whilst leading the Squadron over the Mareth Line on the 20th March 1943. The A.A. fire was intense and although he was hit before all the bombs were gone, he completed the bombing run and led the Squadron off the target.

Although handicapped by his inability to speak English properly, this Belgian officer rendered very steady and faithful services during his twelve months with 12 Squadron SAAF.

Through his wisdom and maturity of years he exercised a marked influence over the flying crews and his ineloquent way always set them a brilliant example in courage and devotion in the execution of his duties. »

Deuxième citation :

« This officer of the Belgian Air Force has now completed a second operational tour as Flight and Squadron Commander of a Medium Bomber Squadron. Since being awarded the DFC for distinguished flying in the Western Desert, he has lead his Squadron on a further 65 occasions and his efforts have been characterised by brilliant leadership and great courage.

On the 18th May, 27th May and 1st June 1944 formations led by him scored direct hits on Fano, Torre and Cagli bridges, while on the 4th August his Squadron demolished the two centre spans on the Cavarrere bridge and gained a congratulatory signal from the A.O.C.

Many other attacks led by him have achieved equal success, including a raid on a fuel dump and a tanker in Ancona harbour on the 15th June. Both objectives were hit and smoke to 2.000 feet from the target area was reported. »

IV. ANNEXES

Annexe A

Distinctions honorifiques

Grand Officier de l'Ordre de Léopold

Grand Officier de l'Ordre de la Couronne

Commandeur de l'Ordre de Léopold II

Croix de Guerre 1940 avec palme (Ministère des Colonies)

« Excellent pilote de bombardier en service à la 12e escadrille de la South African Air Force en opérations en Afrique du Nord, blessé pendant la bataille de la ligne Mareth (Tunisie), le 20 mars 1942, au cours d'un raid au-dessus des positions ennemies. »

Autorisé à apposer une palme supplémentaire sur le ruban de la Croix de Guerre 1940

Autorisé à apposer un Lion en bronze sur le ruban de la Croix de Guerre 1940

Médaille Commémorative de la guerre 40-45 avec 2 sabres croisés et 1 étoile d'or

Croix des Evadés

Croix Militaire de 1^{ère} classe

Chevalier de l'Étoile africaine avec palme

Médaille de la Guerre Africaine 1940-1945 avec barrettes

« Moyen-Orient » et « Ailes Doubles »

Etoile de Service

— — — — —

Distinguished Flying Cross & Bar (South Africa)

Médaille du Mérite militaire de 2^{ème} classe du Portugal

1939-1945 Star (GB)

Africa Star With Clasp (GB)

Italy Star (GB)

Grand-Croix de l'Ordre d'Orange-Nassau avec glaives (Pays-Bas)

Médaille de la France Libérée

— — — — —

Cet officier a également reçu un chevron de blessure.

Tableau des missions de bombardement de Franz Burniaux

Premier tour d'Opérations

12 Sqn SAAF — 15 Avr 1942 au 01 Jun 1943

No	Date	Objectif	Durée	Remarques
----	------	----------	-------	-----------

Aérodrome de départ: Bir-el-Beheira main & satellite

1	1942 – 09 Mai	Port de Benghazi	3:25	
2	19 Mai	Station de pompage de Tmimi	1:40	
3	28 Mai	Division blindée près de Bir Hakeim	1:25	
4	30 Mai	Tanks et véhicules sud de Gazala	1:25	
5	31 Mai	Station de pompage de Tmimi	2:10	Mission de nuit
6	31 Mai	Aérodrome de Martuba	1:55	Mission de nuit
7	04 Jun	Aérodrome de Derna	2:45	Mission de nuit
8	05 Jun	300 véhicules stationnés Sud de Gazala	1:10	

Aérodrome de départ: Marsa-Matruh satellite

9	06 Jun	Aérodrome de Derna	0:10	Mission de nuit
10	20 Jun	Concentrations de troupes ennemies attaquant Tobruk	2:50	Mission de nuit. Rentre sur un moteur. Atterri sur le ventre.
11	21 Jun	Route de Tobruk à Bardia	1:55	Mission de nuit
12	22 Jun	Aérodrome de Bir-el-Beheira	1:55	Mission de nuit
13	23 Jun	Colonnes ennemies 70 kms S-W de Sidi-Barani	1:00	

Aérodrome de départ: El Daba L.G.21.

14	24 Jun	Colonnes ennemies 50 kms sud de Sidi-Barani	2:05	
15	25 Jun	Idem. S-S-E de Sidi-Barani	1:50	
16	25 Jun	Idem	1:55	
17	25 Jun	Idem	1:40	
18	26 Jun	Idem S-E 70 kms de Sidi-Barani	1:35	
19	26 Jun	Idem S-S-W de Marsa-Matruh	1:35	
20	26 Jun	Idem	1:40	

Aérodrome de départ: L.G. 99. Route du Caire à Alexandrie

21	29 Jun	Aérodrome de Sidi-Barani	3:00	Mission de nuit
22	01 Jul	Support de la 8 ^{ème} Armée à El-Alamein	1:25	

23	02 Jul	Idem	1:40	Endommagé par un chasseur ennemi. Atterri sur le ventre.
24	02 Jul	Idem	1:20	
25	03 Jul	Idem	1:25	
26	03 Jul	Idem	1:05	
27	03 Jul	Idem	1:10	Flight leader
28	04 Jul	Idem	1:10	Flight leader
29	04 Jul	Idem	1:05	
30	05 Jul	Idem	1:15	Flight leader
31	06 Jul	Aérodrome no. 25. Stukas	1:15	Flight leader
32	07 Jul	2000 véhicules S-S-W de El-Alamein	1:30	
33	09 Jul	Support de la 8 ^{ème} Armée	1:30	Flight leader
34	14 Jul	Support de la 8 ^{ème} Armée	1:30	Flight leader
35	15 Jul	Idem	1:10	Flight leader
36	16 Jul	Idem	1:30	
37	16 Jul	Idem	1:15	Flight leader
38	24 Jul	Aérodrome d'El-Daba no. 104	1:50	Flight leader
39	27 Jul	Support de la 8 ^{ème} Armée	1:35	Flight leader
40	31 Jul	Port de Marsa-Matruh	2:10	Mission de nuit
41	04 Aug	Support de la 8 ^{ème} Armée	1:15	Flight leader
42	06 Aug	Port de Marsa-Matruh	2:00	Mission de nuit
43	23 Aug	Route vers Marsa-Matruh	1:55	Mission de nuit. Attaque au sol à la mitrailleuse.
44	24 Aug	Camps ennemis à l'arrière	2:00	Idem
45	25 Aug	Aérodrome no. 21. El-Daba	1:45	Idem
46	26 Aug	Camps ennemis à l'arrière	1:55	Mission de nuit. Attaque au sol à la mitrailleuse.
47	27 Aug	Idem	2:05	Idem
48	29 Aug	Station de ch.d.f. de El-Daba	1:30	Idem
49	02 Sep	Support de la 8 ^{ème} Armée	1:25	Flight leader. Mitrailleur blessé par la D.T.C.A.
50	02 Sep	Idem	1:20	Flight leader
51	03 Sep	Idem	1:20	Flight leader
52	03 Sep	Idem	1:30	Flight leader

Aérodrome de départ: Solluch. Cyrénaïque.

53	16 Dec	Charroi ennemi près de Marble-Arch	2:10	Flight leader
----	--------	------------------------------------	------	---------------

Aérodrome de départ: Gzina. (Sud-Est. de Syrte)

54	1943 – 12 Jan	Aérodrome de Bir-Dufan	2:20	Mission de nuit
55	14 Jan	Positions ennemies à Gheddalia	1:55	Flight leader
56	16 Jan	Route de Crispi à Misurata	2:35	Mission de nuit. Attaque au sol à la mitrailleuse.
57	17 Jan	Aérodrome de Castel Benito	3:20	Idem
58	19 Jan	Route de Castel Verde à Tripoli	3:00	Idem
59	20 Jan	Route de Tripoli à Zania	3:05	Idem
60	22 Jan	Route de Pisida à Ben-Gardane	3:30	Idem
61	24 Jan	Aérodrome de Médenine	3:50	Idem

Aérodrome de départ: Sertan. (Sud de Zliten)

62	23 Fev	Positions ennemies dans la ligne Mareth. (Sud tunisien)	3:00	Mission de nuit
63	26 Fev	Idem	3:00	Mission de nuit

Aérodrome de départ: Zuara. (Tripolitaine)

64	12 Mar	Idem	2:10	Flight leader
65	30 Mar	Casernes de Mareth	2:00	Squadron leader. Blessé à la jambe droite au-dessus de l'objectif. Atterri normalement à Neffatia.

Aérodrome de départ: El-Djem. (Tunisie)

66	08 Mai	Île de Pantellaria	2:35	
67	10 Mai	Idem	2:45	
68	11 Mai	90 ^{ème} Div. allemande à Enfidaville	1:40	

Fin du premier tour d'Opérations.

43 raids de jour : 77.10 hrs.

25 raids de nuit : 59.15 hrs.

TOTAL : 68 RAIDS. 136.25 hrs.

18 fois Flight leader.

1 fois Squadron leader.

85.000 livres de bombes larguées.

Deuxième tour d'Opérations
12 Sqn SAAF — 29 Dec 1943 au 02 Oct 1944

No	Date	Objectif	Durée	Remarques
<i>Aérodrome de départ: Biferno-Termoli</i>				
69	1944 – 03 Mar	Station de ch.d.f. à San Benedetto	1:55	Squadron leader
70	13 Mar	Station de ch.d.f. à Fabriano	2:30	Idem
71	16 Mar	Jonction de route et ch.d.f. Guilianova	2:10	Idem
72	06 Avr	Station hydro-électrique de Papigno-Terni	2:55	Idem
73	07 Avr	Idem	3:00	Idem
74	13 Avr	Pont de Pedaso	2:00	Idem
75	15 Avr	Station de ch.d.f. à Fano	2:50	Idem
76	18 Avr	Pont de Porte Citita Nova	2:40	Idem
77	24 Avr	Station de ch.d.f. de Pesaro	2:45	Idem
78	29 Avr	Pont de Montesilvano	2:00	Idem
79	03 Mai	Dépôt de munitions à Sulmona	2:00	Idem
80	06 Mai	Dépôt de munitions à Loretto	2:15	Idem
81	08 Mai	Usine de produits chimiques à Narni	0:50	Idem
82	13 Mai	Pont de Fossombrone	2:55	Idem
83	15 Mai	Port d'Ancone	2:40	Idem
84	16 Mai	Pont de Cesano	2:45	Idem
85	17 Mai	Pont de Fabriano	3:20	Idem
86	18 Mai	Pont de Fano	2:45	Idem
87	22 Mai	Mouvement de la 350 ^{ème} Div. allemande dans les gorges de Raiano	2:00	Idem
88	24 Mai	Pont de Fossombrone	3:05	Idem
89	25 Mai	Pont de Cattolica	2:45	Idem
90	26 Mai	Pont de San Valentino	2:10	Idem
91	28 Mai	Route à Bos-Novti (Yougoslavie)	3:00	Idem
92	30 Mai	Route à Misnta (Yougoslavie)	3:05	Idem
93	01 Jun	Pont de Cagli	3:10	Idem
94	02 Jun	Pont de Porto-Recanati	2:35	Idem
95	04 Jun	Pont de Torre	2:20	Idem
96	05 Jun	Forteresse de Cazin (Yougoslavie)	3:25	Idem
97	07 Jun	Pont de Cattolica	3:00	Idem
98	09 Jun	Idem	3:00	Idem
99	13 Jun	Pont de Fabriano	2:40	Idem

100	14 Jun	Pont de Cattolica	2:50	Squadron leader
101	15 Jun	Port d'Ancone	2:55	Idem
102	16 Jun	Pont de Fossato (Prugia)	3:00	Idem
103	22 Jun	Pont de Cattolica	3:00	Idem
104	23 Jun	Idem	2:55	Idem
105	25 Jun	Station de ch.d.f. à Rimini	3:10	Idem

Aérodrome de départ: Pescara

106	30 Jun	Station de ch.d.f. à Faenza	3:05	Squadron leader
107	16 Jul	Support de la 8 ^{ème} Armée. Offensive au sud d'Ancone.	2:20	Idem
108	17 Jul	Idem	2:00	Idem
109	23 Jul	Cantonnements à Viareggio	3:35	Idem
110	25 Jul	Station de ch.d.f. à Sanctangelo	2:25	Idem
111	29 Jul	Pont sur le canal nord de Ravenne	1:50	Idem
112	30 Jul	Station de ch.d.f. à Porto Maggiore	2:55	Idem
113	04 Aug	Pont à Carvazare	2:55	Idem. Félicitations de l'A.O.C.
114	09 Aug	Lancement de journaux sur les lignes ennemies près de Ferrare	3:20	Isolé. Décolle de Rome (Galena)
115	13 Aug	Pont de Rovigo	3:05	Squadron leader
116	14 Aug	Pont de Pontelagosecuro	3:20	Idem
117	16 Aug	Pont de Rovigo	3:00	Idem
118	21 Aug	Station de ch.d.f. à Ravenne	2:50	Idem
119	25 Aug	Station de ch.d.f. à Faenza	2:55	Idem
120	26 Aug	Support de la 8 ^{ème} Armée dans l'attaque de la Gothic line	2:00	Idem
121	26 Aug	Idem	2:00	Idem
122	27 Aug	Idem	1:50	Idem
123	28 Aug	Idem	1:55	Idem
124	29 Aug	Idem	1:55	Idem
125	31 Aug	Idem	1:55	Idem
126	01 Sep	Idem	2:00	Idem
127	05 Sep	Idem. Positions près de Rimini.	2:20	Idem
128	09 Sep	Idem	2:10	Idem
129	11 Sep	Idem	2:15	Idem
130	13 Sep	Idem	2:00	Idem
131	18 Sep	Idem. Positions près de San Marino.	2:05	Idem
132	19 Sep	Idem. Positions sur le Rubicon.	2:10	Idem
133	24 Sep	Station de ch.d.f. à Forli	2:30	Idem

Fin du deuxième tour d'Opérations.

65 raids de jour : 167.00 hrs.

62 fois Squadron leader.

255.000 livres de bombes larguées.

— TOTAL 12 Sqn SAAF —

133 raids : 303.25 hrs.

18 fois Flight leader.

63 fois Squadron leader.

170 tonnes de bombes larguées.

Missions de Franz Burniaux au Transport Command

28 Sqn SAAF — 03 Aug 1943 au 29 Dec 1943

1 ^{er} Pilote	23 sorties	147 Flights	220.05 hrs de jour	7.50 hrs de nuit.
------------------------	------------	-------------	--------------------	-------------------

2 nd Pilote	1 sortie	10 Flights	18.35 hrs de jour	0.15 hrs de nuit.
------------------------	----------	------------	-------------------	-------------------

28 Sqn SAAF — 24 Jan 1945 au 23 Jul 1945

1 ^{er} Pilote	22 sorties	134 Flights	314.10 hrs de jour	35.45 hrs de nuit.
------------------------	------------	-------------	--------------------	--------------------

2 nd Pilote	3 sorties	15 Flights	28.25 hrs de jour	10.20 hrs de nuit.
------------------------	-----------	------------	-------------------	--------------------

— TOTAL 28 Sqn RAAF —

1 ^{er} Pilote	45 sorties	281 Flights	534.15 hrs de jour	43.35 hrs de nuit.
------------------------	------------	-------------	--------------------	--------------------

2 nd Pilote	4 sorties	25 Flights	47.00 hrs de jour	10.35 hrs de nuit.
------------------------	-----------	------------	-------------------	--------------------

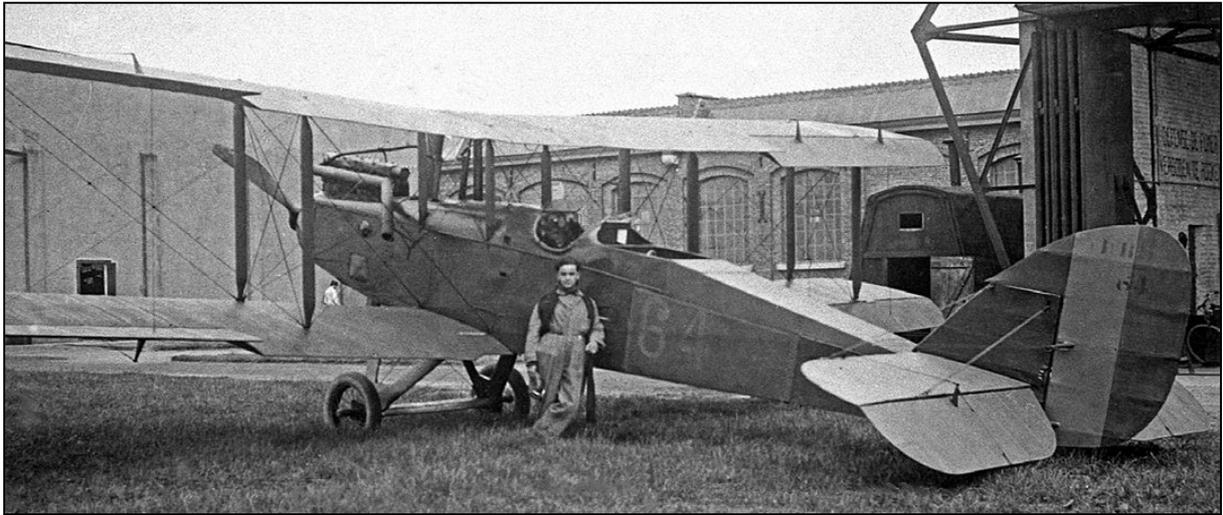
V. ALBUM PHOTOS



Photo dédiée par Franz Burniaux en date du 21 août 1928. « As-tu parfois déjà penser (pensé) que le temps changerait nos opinions. Que ceci te fasse penser plus tard à nos illusions de vingt ans. Wevelghem 21-8-28. » Franz Burniaux vient d'être breveté et vole alors sur De Havilland DH.4 au 1^{er} Rgt d'Aéronautique à Evere.
(Coll. J-L. Roba)



Photo de Franz Burniaux dédiée le 9 avril 1930. Agréé comme candidat sous-lieutenant de réserve, il rejoint l'École d'Aéronautique à Evere le 31 octobre 1929 pour y suivre une formation d'officier. Il satisfait aux épreuves le 28 avril 1930.
(AELR via J. Schelfaut)



Franz Burniaux devant un De Havilland DH.9 immatriculé D-64, probablement à l'Ecole de pilotage de Wevelgem. (AELR via J. Schelfaut)



Le CO Franz Burniaux et le personnel de la 5^e Esc devant un Fairey Fox II de l'Ecole de Pilotage sur l'aérodrome de Moorseele. (AELR via J. Schelfaut)



Janvier 1938. Accident impliquant le Fairey Fox O-65, équipage Burniaux & Pauwels. (Coll. Terlinden)



Photo plus que probablement prise lors de la traversée de la Méditerranée à bord d'un cargo au départ de Marseille et à destination d'Oran des 28 et 29 mai 1940, avant l'arrivée à Oujda. Franz Burniaux doit être à gauche, de dos avec le calot. (Coll. J.L. Roba)

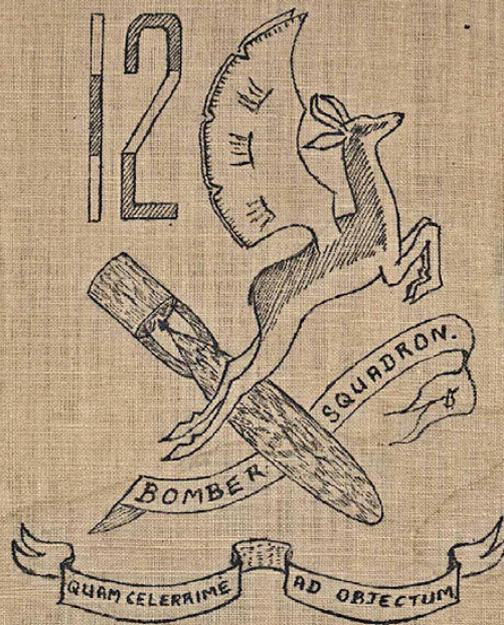


En avril 1941, Franz Burniaux se rend en Rhodésie et en Afrique du Sud à bord du De Havilland DH.85 Leopard Moth de la Force Publique. (Coll. Terlinden via D. Brackx)



Du personnel de la Force Publique pose devant le DH.85 Leopard Moth. À gauche, il s'agit probablement du De Havilland DH.80 Puss Moth appartenant à Monsieur Pierre Micha, immatriculé OO-AMN, et réquisitionné par la Force Publique. (Coll. D. Brackx)

AC/AE 5858



F. J. Burniaux

Couverture du Log Book de Franz Burniaux sur laquelle est dessiné l'insigne du 12 Sqn S.A.A.F. (Via A. Bar)



Dans la nuit du 20 au 21 Jun 1942, lors de sa 10^e mission de guerre, Franz Burniaux est touché par la Flak lors d'une mission de bombardement de troupes ennemies attaquant Tobruk. Il revient à sa base sur un moteur et doit poser son Boston III en catastrophe sur le ventre (Album Greindl via A. Bar)

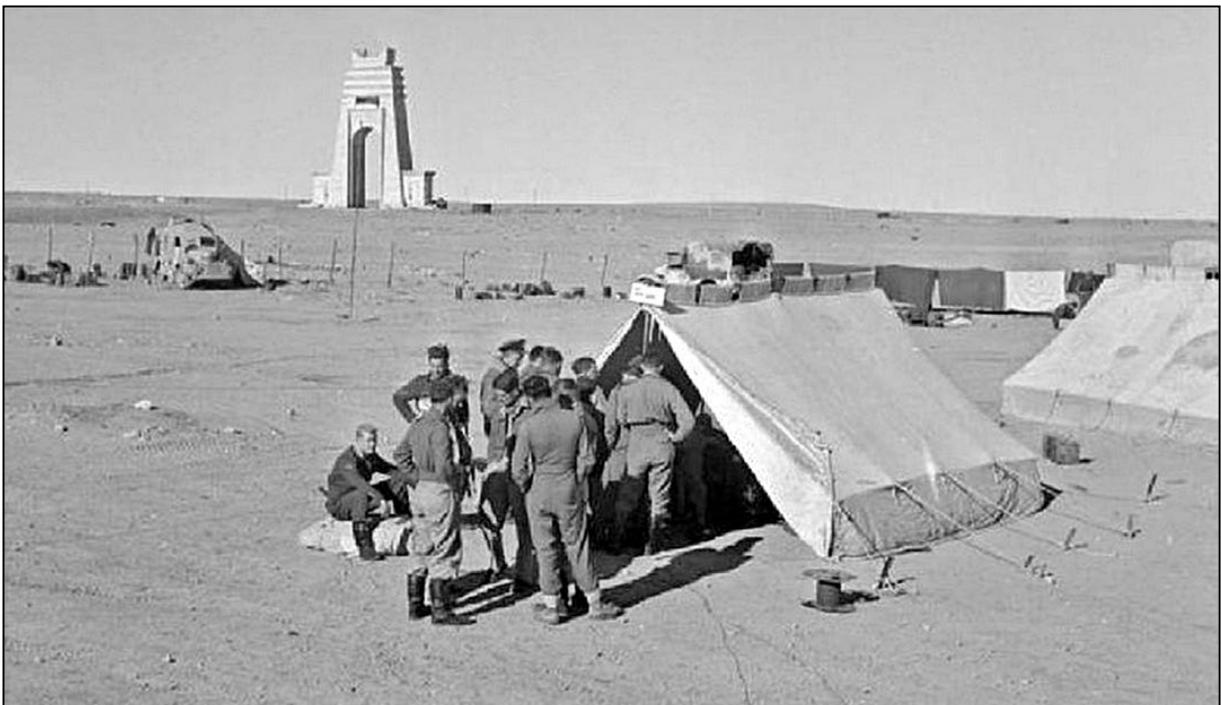


20	Boston	2247	self	complete crew	Night Raid to S.E. of Tobruk no A/A. Port engine failed on	
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]					Totals Carried Forward	
2086 Hrs 20 Mins.						
EL DABA						
YEAR		AIRCRAFT		PILOT, OR	2ND PILOT, PUPIL	DUTY
1942		Type	No.	1ST PILOT	OR PASSENGER	(INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
Month	Date					
						Totals Brought Forward return from target. Belly landed aircraft on LG07

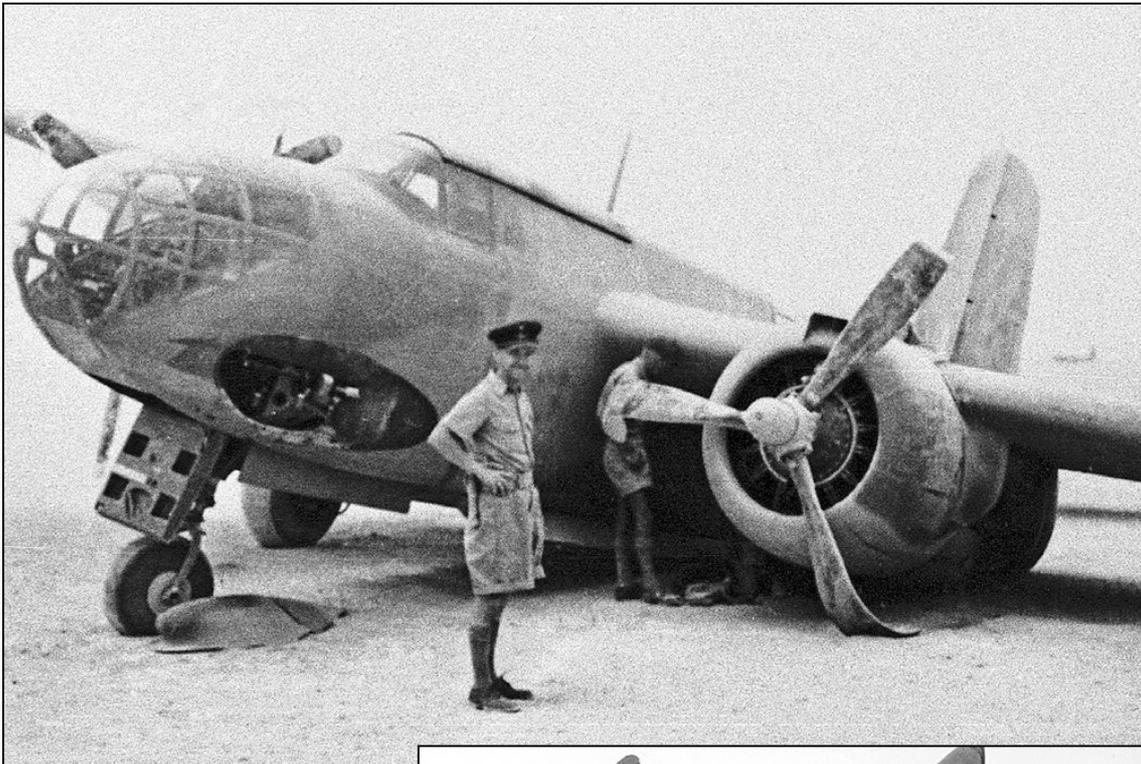
Extrait du Log Book de F. Burniaux relatant l'atterrissage sur le ventre lors de la mission du 20-21 Jun 1942 avec le Boston n° 2247 : "Raid de nuit vers le sud-est de Tobrouk. Pas de A/A (pas de chasse ennemie, nldr). Moteur gauche en panne lors du vol retour. Atterrissage sur le ventre à LG07." (Via A. Bar)



16 Jul 1942. Un Boston III du 12 Sqn vient de larguer ses bombes qu'on voit exploser au sol. Franz Burniaux effectua ce jour-là deux missions de bombardement en support de la 8^{ème} Armée, dont une comme flight leader. (Archives JP. Decock)



Installations militaires anglaises à Marble Arch. Le 16 Dec 1942, F. Burniaux mènera une attaque comme Flight Leader sur du charroi ennemi dans les environs de l'arche. (Via A. Bar)



Le 2 juillet 1942, lors d'une mission en support de la 8^{ème} Armée à El Alamein, le Boston III de F. Burniaux est endommagé par un chasseur ennemi. Au retour à Landing Ground 99, la route du Caire à Alexandrie, il doit faire un atterrissage de fortune. (Album Greindl via A. Bar)



July	2	Boston	2198	self	43	complete crew	Day Raid on enemy columns south of El Alamein. Broken the formation because the clouds. Two attacks by enemy fighters when we were alone. Hits in tail and port wing. Hydraulic and mechanic system o/s. Crash landed
------	---	--------	------	------	----	---------------	---

Extrait du Log Book de F. Burniaux relatant l'atterrissage forcé lors de la mission du 2 Jul 1942 avec le Boston n° 2198 en support de la 8^{ème} Armée : "Raid de jour sur colonne ennemie au sud d'El Alamein. Ai quitté la formation à cause des nuages. Attaqué deux fois par des chasseurs ennemis alors que nous étions seuls. Touché dans la queue et l'aile gauche. Système hydraulique et mécanique hors service. Atterrissage forcé." (Via A. Bar)



Franz Burniaux est à droite avec quelques membres du 12 Sqn SAAF. Il porte toujours son képi de l'Aéronautique Militaire... (AELR via J. Schelfaut)



Les personnels des Sqn 12 et 24 rassemblés pour une photo souvenir dans le « Western Desert »; on reconnaît Franz Burniaux dans la 2^{ème} rangée assise, 3^{ème} à partir de la droite et reconnaissable à son képi à cocarde belge et ailes au monogramme du Roi Léopold III qu'il affectionnait particulièrement. Dans la même rangée, Gérard Greindl est le 3^{ème} à partir de la gauche. (Archives JP. Decock)



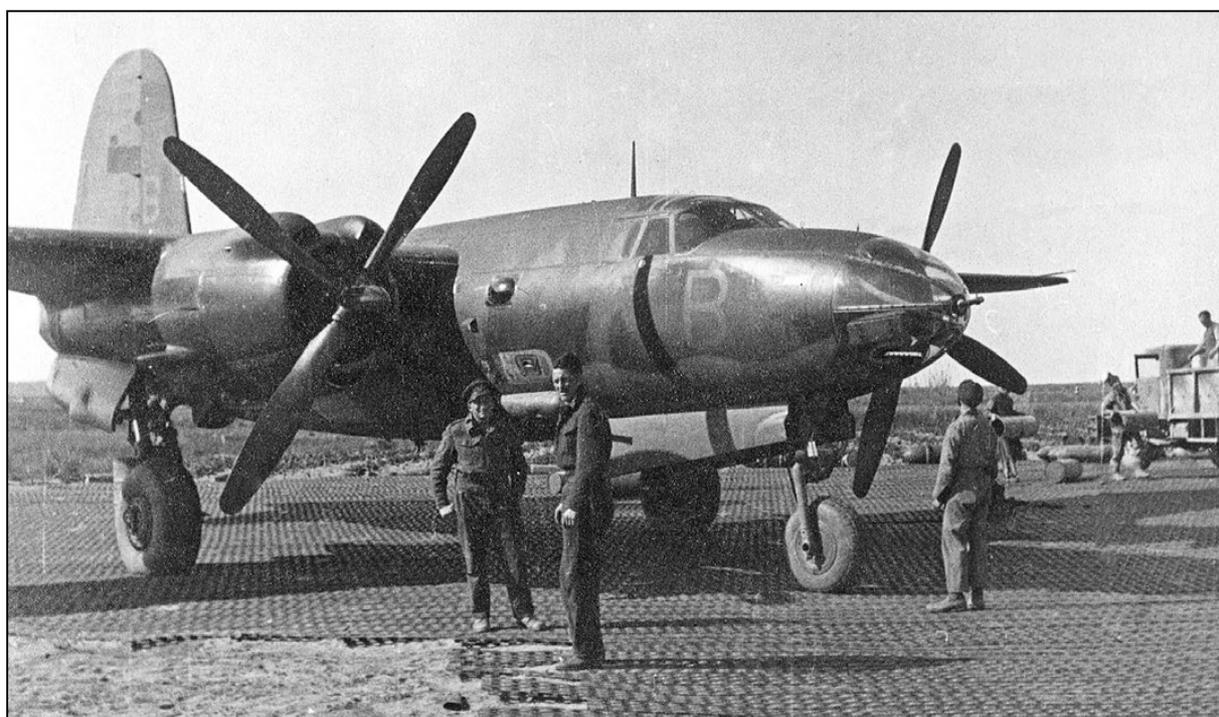
Photo postérieure à octobre 1942, de g. à dr. : Colin (avec képi Aé Mil...), Burniaux (SAAF), Legrand (8th Army) & Greindl (SAAF). (Coll. Terlinden via J. Schelfaut)



LtCol Kotze, CO du 12 Sqn, Commandant Burniaux et Capitaine Greindl à 40 km de Syrte à l'hiver 1942-1943. Il s'agit probablement de l'aérodrome de Gzina où le 12 Sqn était stationné en janvier 1943. F. Burniaux porte une fois de plus son képi Aé Mil... (Coll. Terlinden via J. Schelfaut)



Campomarino au sud-est de Termoli où était déployé le 12 Sqn SAAF jusque fin juin 1944. De g. à dr. J. Annez de Taboada, F. Burniaux, H. Censier, J. Tomballe, O. Vandenberg, C. Brichard, G. Dieu & J. Ceuppens probablement début 1944. F. Burniaux a commencé son 2^e tour d'opérations le 29 Dec 1943 avec une première mission le 03 Mar 44. (Coll. Terlinden)



Un Martin Marauder Mk.II du 12 Sqn SAAF. (Album J. Tomballe via A.Bar)



Un Martin Marauder Mk.II du 12 Sqn SAAF lors du bombardement de Banja Luka (Yougoslavie) le 31 mai 1944. F. Burniaux ne volera pas ce jour-là. (historyofwar.org)



Nose art sur le Marauder "K" du 12 Sqn SAAF. (Album J. Tomballe via A. Bar)



Le 1 Dec 1944, Gérard Greindl se marie à Lillois en Belgique. De g. à dr. : Albert Greindl, frère de Gérard, M. Jacquet, un belge habitant au Caire et qui offrait l'hospitalité à plusieurs pilotes durant leurs congés, Franz Burniaux, Gérard Greindl et Daniel Le Roy du Vivier. (Album Greindl via A. Bar)



*Le commandant suprême de l'OTAN, le Général Eisenhower, visite Florennes le 8 mars 1951. Il est accompagné du Lt Col Avi Franz Burniaux, et du Maj Avi Raymond Lallemand.
(Coll. Terlinden via J. Schelfaut)*





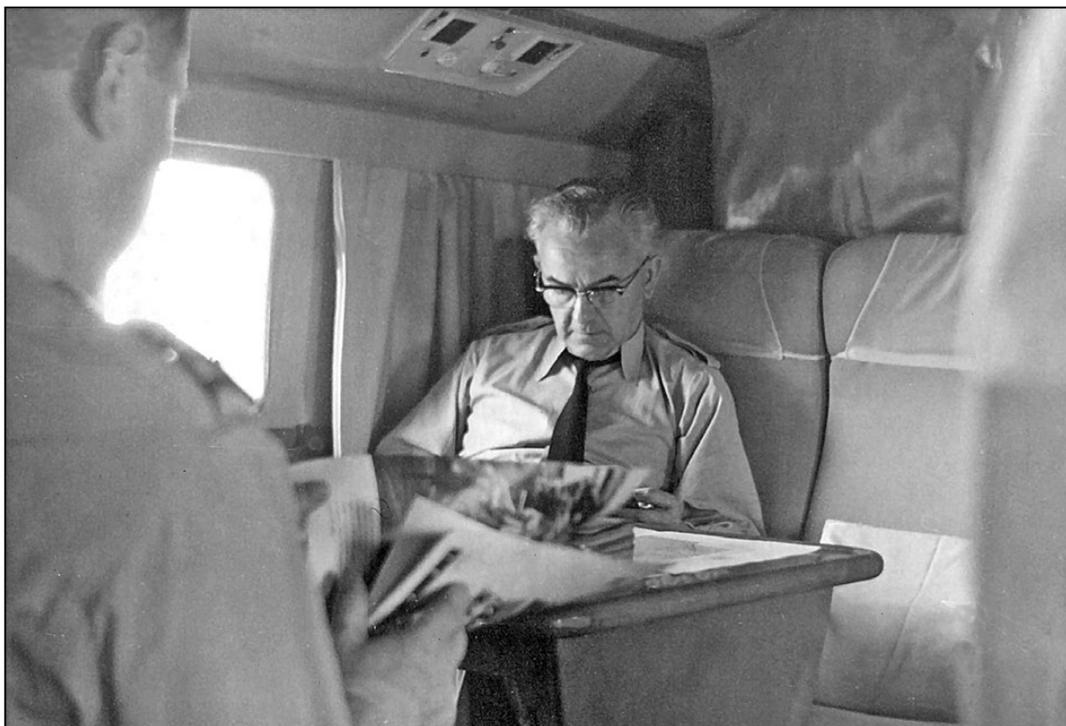
Le Gen Maj Avi Franz Burniaux avec le Roi Baudouin le 11 Oct 1956.

Ci-dessous, présentation d'une maquette de Hawker Hunter au Roi à Brustem le 11 Oct 1956 à l'occasion de la cérémonie marquant le 10^e anniversaire de la création de la Force Aérienne. (AELR via J. Schelfaut)





Les Généraux-majors Aviateurs Florent Van Rollegem et Franz Burniaux au cours d'une cérémonie officielle en 1956. F. Burniaux allait devenir le second chef d'État-major de la Force Aérienne belge en succédant au Lieutenant-général Aviateur Lucien Leboutte le 1 avril 1956. À droite, 'Mike' Donnet. (FAé)



F. Burniaux à bord d'un avion de transport, plus que probablement un Douglas DC-6 de la Force Aérienne belge, en route vers le Congo en mai 1960. Dans le but de faciliter les liaisons vers l'Afrique et particulièrement avec la base de Kamina où le fonctionnement de l'EPA nécessitait des rotations régulières de personnel, il poussera à l'acquisition en 1958 des deux premiers DC-6 du 15 Wing. (Photo Swietek)

N° 8. — AOUT 1958
Prix : 15 francs

LA CONQUETE DE L'AIR

(Créée en 1904)

Fondateur : Adh. de la Hault

Comité de Rédaction : Victor BOIN (Président)
Charles SILLEVAERTS, Willy GRANDJEAN.



REVUE OFFICIELLE DE L'AÉRO-CLUB ROYAL DE BELGIQUE

Avec le Roi Baudouin, en couverture du numéro d'août 1958 de la revue La Conquête de L'Air. (Via A. Bar)

*Remise des ailes à la 136^e Promotion le 20 Avr 1959. Le Gen Maj Avi F. Burniaux, Chef d'État-major de la Force Aérienne, épingle les ailes de pilote sur l'uniforme du Sergeant Wilfried De Brouwer alors âgé de 19 ans.
(Coll. De Brouwer)*



*Le Gen Maj Avi F. Burniaux lors d'une cérémonie de remise d'ailes chez les Cadets de l'Air.
(Coll. Terlinden via J. Schelfaut)*

VI. BIBLIOGRAPHIE

Sources principales

CEGES : Dossier d'archives Lt Gen F. Burniaux PB26-1428, établi par Jacques Drouart.

Michaux John : The Belgians of the South African Air Force. Plaquette commémorative, juin 1995.

Moulaert Albert : Les relations militaires belgo sud-africaines pendant la guerre 1941-1945.
Revue coloniale belge, avril 1953.

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

CDH : Archives de Londres. Dossier 1151/13. Aviation Afrique.
Dossier personnel Lt Gen F. Burniaux.

Remerciements

L'auteur tient à exprimer sa gratitude à tous ceux qui ont contribué à documenter et à façonner le présent mémorial et, en particulier, André Bar, Daniel Brackx et Jacques Schelfaut qui ont mis gracieusement leur vaste collection de photographies à disposition pour illustrer ce Mémorial.

Mise en page et cartes : Didier Waelkens, Secrétaire-général des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Le présent mémorial a été achevé et présenté à l'occasion du banquet annuel de l'association des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge le 30 avril 2022.

© 2022 auteur et asbl Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge.