

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



**Gedenkboek
van de Belgische luchtvaart**

Franz Burniaux

Voorgesteld en gepatroneerd door
Jean Buzin

Vertaald door Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens



*Officieel portret van LtCol Franz Burniaux. Hij draagt de vleugels van piloot en het diminutief van zijn DFC & Bar van de South African Air Force. Hij werd op 24 september 1944 benoemd tot Luitenant-kolonel.
(Coll. Terlinden)*

Franz Burniaux, DFC & Bar

Emblematische figuur en voorman van de Belgische vliegeniers die tijdens de Tweede Wereldoorlog in de Zuid-Afrikaanse luchtmacht dienden. Hij was hij een van de architecten van de heroprichting van de Belgische militaire luchtvaart na het conflict.

Hij bereikte de hoogste positie, die van Stafchef van de Luchtmacht.

Dit was de bekroning van een voorbeeldige carrière in de luchtvaart en een erkenning van zijn waarde op internationaal niveau.

Vervolgens werd hem het bevel toevertrouwd over de 2ATAF (Second Allied Tactical Air Force) die, met zijn Britse, Duitse, Nederlandse en Belgische luchteenheden, een van de essentiële elementen vormde van het NAVO potentieel op het hoogtepunt van de Koude Oorlog.

05.04.1908 - 08.08.1992

I. OPMERKELIJKE FEITEN

Franz Burniaux behaalt zijn vliegbrevet op 31 maart 1928. Na een opleiding als instructeur voert hij op 10 mei 1940 het bevel over het 5^{de} opleidingssmaldeel te Moorsele met de rang van kapitein. Hij zal deel uitmaken van de evacuatie van de school voor piloten naar Oujda (Marokko) waar het Militaire Luchtvaartcommando de opleiding van leerling-piloten hoopt voort te zetten.

De wapenstilstand door de regering Pétain ondertekend, heeft deze hoop gekelderd en Franz Burniaux besluit in december 1940 om Belgisch Congo te vervoegen.

Opgenomen in de Force Publique (Congolesse Weermacht), krijgt hij de leiding over een bureau "Luchtvaart" en bereidt de oprichting voor van een koloniale luchtvaart, met de steun van de Zuid-Afrikaanse regering. In oktober 1941 vervoegt hij Zuid-Afrika en sluit zich aan bij de Zuid-Afrikaanse luchtmacht.

In december 1941 wordt hij opgenomen in het 12 Sqn / 3 SAAF Wing / Desert AF uitgerust met Boston III, in Egypte.

Hij begint zijn eerste operatiebeurt op 15 april 1942 toen het Afrika Korps oprukte naar het Suez kanaal voordat, in juli 1942, het Duitse offensief werd geblokkeerd bij El Alamein. Franz Burniaux wordt al snel 'flight leader' binnen het squadron.

In september 1942 wordt hij tijdelijk naar Leopoldstad teruggestuurd om het statuut te verduidelijken van de jonge Belgische koloniale militairen die bij de SAAF waren gedetacheerd, nog in opleiding of reeds geïntegreerd in SAAF-squadrons, aangezien het erop leek dat de oprichting van een koloniale luchtmacht er niet zou komen.

In december 1942 is hij terug in zijn squadron. Intussen heeft Montgomery, in oktober 1942, Rommel verslagen bij El Alamein en is het Afrika Korps op de terugtocht naar Tunesië.

Op 20 maart 1943, tijdens een aanval op de 'Mareth' verdedigingslinie, raakt Franz Burniaux gewond maar zet zijn missie voort, een moedige houding die ertoe bijdraagt dat hem het DFC wordt toegekend.

Met de overgave van het Afrika Korps in Tunis op 13 mei 1943, eindigt zijn eerste operatiebeurt. Hij heeft een totaal van 68 oorlogsmissies.

Franz Burniaux begint zijn tweede tour op 29 december 1943. Hij wordt overgeplaatst naar het 12 Sqn uitgerust met B-26 Marauders. Het squadron is betrokken bij de Italiaanse Campagne. Op 21 april 1944 krijgt hij het commando over het squadron. Hij is de enige buitenlandse officier, buiten het Gemenebest, die het bevel krijgt over een van de SAAF-squadrons.

Eind september 1944, benoemd tot luitenant-kolonel in de SAAF, voltooit hij zijn tweede operatiebeurt ditmaal met een totaal van 65 oorlogsmissies. Een "bar" zal binnenkort zijn DFC sieren.

Op 20 juli 1945 sluit hij zich aan bij de Belgische sectie van de RAF in Groot-Brittannië. Nadat hij in april 1946 de cursussen aan het *RAF Defence College* heeft gevolgd, wordt hij een van de steunpilaren van de wederopbouw van de Luchtmacht, waar hij de functies van Operations Group Commander, Deputy Chief en vervolgens Chief of Staff op zich neemt en opklimt tot de rang van Luitenant-General, Vleugeladjutant van de Koning.

Als orgelpunt van zijn loopbaan wordt hij in juni 1963 benoemd tot commandant van 2ATAF (Second Allied Tactical Air Force). Hij is de eerste Belgische generaal die een belangrijk NAVO-commando krijgt toegewezen.



Luitenant-Kolonel van de S.A.A.F. Franz Burniaux, DFC & Bar. (Coll Terlinden)

II. BIOGRAFIE

Franz Burniaux is geboren te Anseremme (Dinant) op 5 april 1908. Zijn prille jeugd wordt gekenmerkt door een tragedie. Op 23 augustus 1914, tijdens de affaire "sluipschutters van Dinant", executeren de Duitse troepen van het 178^{ste} Infanterie Rgt meer dan 650 gijzelaars. Zijn vader wordt voor zijn ogen doodgeschoten, terwijl zijn moeder en oudere broer ternauwernood aan het bloedbad ontsnappen. Deze tragische gebeurtenis heeft een beslissende invloed op zijn keuzes bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

In 1926 beëindigt hij zijn klassiek humaniora aan het college Notre Dame de Bellevue in Dinant. Op wens van zijn familie begint hij scheikunde te studeren aan de universiteit van Leuven. Hij is maar één termijn gebleven. Hij slaagt erin zijn familie ervan te overtuigen hem zijn roeping te laten volgen: de luchtvaart. Hij slaagt voor het examen als leerling-piloot en treedt op 9 april 1927 in dienst bij de Militaire Luchtvaart.

Piloot bij de Militaire Luchtvaart (Mil Aé)

Ingelijfd bij de 50^{ste} promotie vervoegt Franz Burniaux de vliegschool in Wevelgem. Hij behaalt zijn militair brevet op 31 maart 1928 en wordt aanvankelijk als korporaal vlieger geplaatst bij het 1^{ste} Luchtvaart Regiment (Lu Rgt) te Evere. Hij vliegt er op De Havilland DH.4.

Hij wordt snel aanvaard als kandidaat onderluitenant in de reserve en vervoegt op 31 oktober 1929 de luchtvaartschool om een officiersopleiding te volgen. Hij slaagt voor de proeven op 28 april 1930, en gaat naar het 2^{de} Lu Rgt in Nijvel op de Avia BH-21. Op 3 december 1930 keert hij terug naar het



Foto van Franz Burniaux, opgedragen op 20 juni 1928 "Aan onze lieve Leopold als blijk van vriendschap, op het moment dat wij onze eigen weg gaan". Op deze datum was hij net 20 jaar oud en had net zijn militair brevet gehaald op 31 maart 1928; hij werd aanvankelijk gedetacheerd bij het 1^{ste} Lu Rgt te Evere als korporaal vlieger en vloog daar op De Havilland DH.4. (AELR via J. Schelfaut)



Franz Burniaux voor een DH-4. Foto met opdracht gedateerd 13 december 1929. (Coll. Terlinden)

1^{ste} Lu Rgt te Evere op Breguet XIX. Na een korte, doch weinig overtuigende stage bij Sabena, die de tijdelijke versterking van 6 piloten van de militaire luchtvaart per maand had verkregen om te voldoen aan nieuwe internationale eisen die de aanwezigheid van een tweede piloot op bepaalde vluchten voorschrijven, besluit hij een militaire carrière na te streven die beter aan zijn verwachtingen beantwoordt. Op 6 juli 1931 vervoegt hij opnieuw de Luchtvaartschool, ditmaal als kandidaat beroepsofficier. In het kader van zijn opleiding behaalt hij op 21 november 1932 het brevet van waarnemer. Hij slaagt voor het examen A in maart 1933 en gaat over naar het actief kader. Hij wordt benoemd tot onderluitenant in de luchtvaart op 26 juni 1933. Hij wordt ingelijfd bij het 1^{ste} Lu Rgt in Tienen op Breguet XIX.

Aangewezen als kandidaat instructeur, keert hij op 6 oktober 1934 terug naar de Vlieg-school van Wevelgem om deze opleiding te volgen. Hij behaalt zijn vergunning op 13 maart 1935.

Benoemd tot luitenant op 26 juni 1936, kapitein op 26 juni 1939, is hij commandant van het 5^{de} smaldeel opleiding op het vliegveld van Moorsele op het ogenblik van de Duitse inval op 10 mei 1940. Hij heeft een totaal van 2.021 vlieguren en is 32 jaar oud.

Hij zal het epos van de Vliegschool beleven.

Laten we niet vergeten dat vanaf 12 mei, alle smaldelen van de Vliegschool het bevel kregen om zich terug te trekken naar Frankrijk. Na hergroepering op het vliegveld van Caen-Carpiqueet worden de vliegtuigen en de uitrusting over zee overgebracht naar Marokko (Oujda) waar het Commando van de Mil Aé de opleiding van de leerling-piloten hoopt voort te zetten. Het personeel scheept zich op 22 mei in op een speciale trein naar Marseille. De oversteek van de Middellandse Zee



Luitenant Vlieger Franz Burniaux bij 5/III/3 Aé. Ten tijde van de Duitse aanval op 10 mei 1940 was hij commandant van het 5^{de} vliegsmaldeel op het vliegveld van Moorsele. (Coll. Terlinden)



Franz Burniaux behaalde zijn instructeurslicentie op 13 maart 1935. Hij is hier te zien voor een Avro 626 Prefect (Tutor) van de Vliegschool in Wevelgem; het vliegtuig werd in 1935 in dienst gesteld. (Coll. Terlinden)

vindt plaats op 28 en 29 mei aan boord van twee vrachtschepen met bestemming Oran, waar de aankondiging van de capitulatie van het Belgische leger in Vlaanderen wordt ontvangen. Op 23 juni meert het vrachtschip met vliegtuigen, uitrusting en rollend materieel ook aan in Oran, de dag voordat de wapenstilstand tussen Frankrijk en Duitsland wordt getekend. Aangezien de Franse strijdkrachten in Marokko de kant van Vichy en marschalk Pétain kiezen, verdwijnt de hoop om de opleiding van leerling- piloten weer op gang te brengen.

Een deel van het personeel is echter van plan de strijd voort te zetten en wil naar Engeland of Belgisch Congo gaan met de stilzwijgende toestemming van de commandant van de school. Vastbesloten om niet naar België onder het Duitse juk terug te keren, kiest Franz Burniaux ervoor om naar Congo te gaan. Zijn keuze is ingegeven door verschillende overwegingen:



In Oujda, Marokko. (Coll. J-L. Roba)

- de weinig bemoedigende houding van de Britse consul die in Casablanca wordt gecontacteerd en die hem, gezien zijn leeftijd, geen enkele garantie kan geven wat betreft de erkenning van zijn hoedanigheid als piloot of zijn statuut van officier in geval van een verbintenis bij de Britse strijdkrachten;
- de aankondiging van de wil van de Gouverneur-Generaal van Congo om aan de zijde van het Britse Rijk de strijd voort te zetten, dit ondanks de richtlijnen van het koninklijke entourage, dat van oordeel is dat de oorlog voor België voorbij is en dat Congo buiten het conflict moet blijven;
- het vooruitzicht dat, onder druk van de gebeurtenissen, de Force Publique zou worden uitgerust met een luchtcomponent, waardoor een project, dat in de maanden voor het uitbreken van de oorlog was bestudeerd, gestalte zou krijgen;
- de aanwezigheid in Leopoldstad van zijn oudere broer, die daar magistraat is.

Het is echter onmogelijk om vanuit Marokko in te schepen naar Congo en de route naar Leopoldstad verloopt via Portugal, een neutraal land, van waaruit scheepvaartlijnen Lissabon verbinden met de Portugese bezittingen in westelijk Afrika alsook met Congo. De Belgische consul in Casablanca zal zijn overtocht naar Lissabon vanuit Tanger per lijnvliegtuig regelen. Hij komt er aan in gezelschap van twee andere officieren van de Mil Aérienne die zich ook bij de kolonie willen aansluiten: kapitein J. Ceuppens, waarnemer bij het 1^{ste} Lu Rgt, en kapitein P. Engelen, arts bij de Vliegschool.

Het wachten zal lang zijn, want het Belgisch gezantschap in Lissabon blijkt niet over de financiële middelen te beschikken om hun overtocht te verzekeren. Een gelukkige samenloop van omstandigheden brengt uitkomst: de toevallige ontmoeting met de griffier die in Leopoldstad met de broer van Franz Burniaux werkt, brengt hen in contact met een Portugese zakenman. Uit sympathie regelt deze de reiskosten van het trio en eind november 1940 verlaten zij Lissabon. Na een reis van drie weken via Madeira, ontscheept de kleine groep op 17 december 1940 in Matadi.

Wanneer Franz Burniaux de kolonie bereikt, is de algemene situatie duidelijker geworden.

Op initiatief van de Gouverneur-Generaal is Congo resoluut de oorlog ingegaan aan de zijde van het Britse Rijk. Een door de Britten erkende Belgische regering is eind oktober 1940 in

Londen gevormd en heeft het besluit bekrachtigd om de rijkdommen van de kolonie ten dienste van het Imperium te stellen. Als erkenning van het strategisch belang van de kolonie voor Groot-Brittannië worden in Leopoldstad een militaire missie onder leiding van Lt. Kol. Mac Kenzie en een economische missie onder leiding van Lord Hailey gevestigd.

Piloot in de Force Publique

Twee dagen na zijn aankomst stelt Franz Burniaux zich voor aan kolonel Gilliaert, Stafchef van de Force Publique. Deze vertrouwt hem de taak toe om binnen zijn staf een bureau "luchtvaart" op te richten.

Dit bureau heeft als opdracht:

- de gebruiksvoorwaarden vast te stellen van de luttele toerismevliegtuigen die op het grondgebied van de kolonie zijn gevorderd en aan verbindingsoopdrachten zijn toegewezen;
- een plan op te stellen dat de oprichting mogelijk maakt van een koloniale verkennings- en ondersteuningsluchtvaart, met inbegrip van de voorbereiding van een wervingscampagne voor kandidaat piloten en technici.



Helminsigne van de Force Publique.

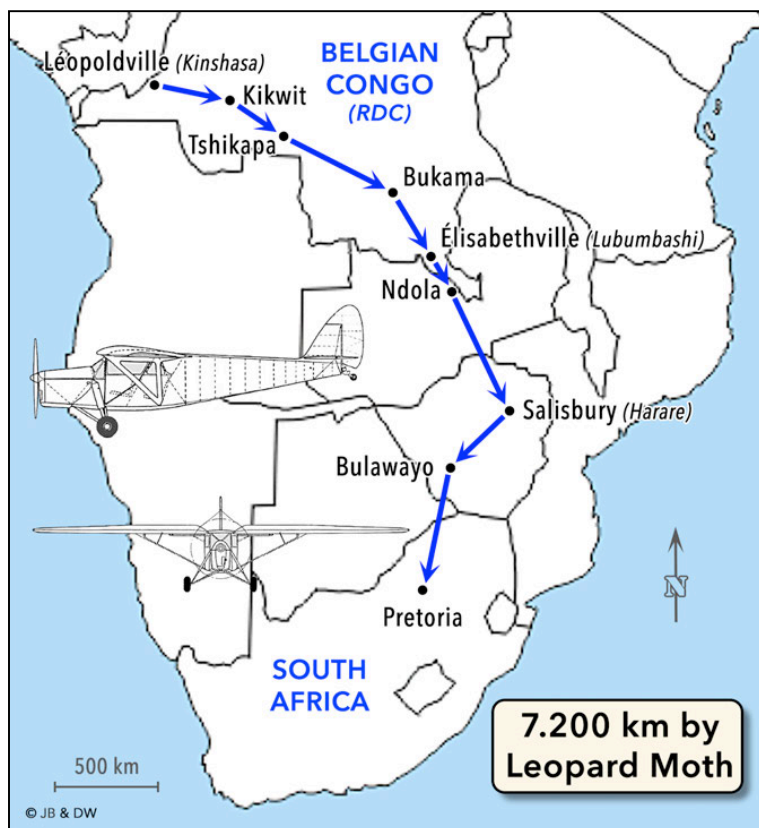
Gestimuleerd door de aanwezigheid in Congo van Albert De Vleeschouwer, minister van koloniën van de Belgische regering in Londen, die er op 5 december 1940 was aangekomen, begint Franz Burniaux, die geen ervaring heeft met het stafwerk, niettemin met enthousiasme aan zijn taak. Hij stelt een plan op dat, goedgekeurd door de Commandant van de Force Publique, begin februari 1941 aan de minister wordt voorgelegd. Het plan voorziet in de oprichting van drie luchtvaartgroepen (één per brigade) voor een totaal van 54 tweemotorige vliegtuigen die meerdere opdrachten kunnen vervullen. Een sterkte van 400 man zou de initiële organieke tabel moeten vormen van de toekomstige koloniale luchtvaart. Hij overweegt om de opleiding van zowel vliegtuigbemanningen als technisch personeel toe te vertrouwen aan de scholen die de RAF in het kader van het *Empire Training Scheme* in Kenia en Rhodesië heeft opgezet. Hij vraagt ook toestemming om afgedeeld te worden bij een RAF-squadron in het Midden-Oosten om er ervaring op te doen en zijn geloofwaardigheid te kunnen vestigen bij de toekomstige koloniale luchtmacht.

De minister zegt toe om het plan in Londen tijdens de Ministerraad te zullen verdedigen. Het komt deze dan toe om bij de Britse autoriteiten de nodige stappen te ondernemen om het materiaal en een overeenkomst over de opleiding van het personeel te verkrijgen.

Onverwijld bereidt Franz Burniaux, met de hulp van kapitein geneesheer P. Engelen, de wervingscampagne onder de jongeren van de kolonie verder te zetten die de rangen van een toekomstige koloniale luchtvaart willen vervoegen. Deze campagne moet gedecentraliseerd worden gezien de omvang van het gebied. Een eerste selectie moet worden gemaakt op het niveau van de hoofdsteden van het district. Kapitein geneesheer P. Engelen zal een medische checklist opstellen voor gebruik door de territoriale artsen, zodat zij een eerste selectie kunnen maken. Van zijn kant bereidt Franz Burniaux een oproep voor die op Radio Léo zal worden uitgezonden en gepubliceerd worden in de *"Avenir Colonial Belge"*, zodra de Ministerraad groen licht heeft gegeven. Intussen heeft hij een open ticket verkregen op het binnenlandse net van Sabena, zodat hij zich rekenschap kan geven van de realiteit in de kolonie en van de plaatselijke omstandigheden waarin de aanwerving zou moeten plaats vinden. Tijdens deze reis heeft

Franz Burniaux een inventaris opgemaakt van de kenmerken van alle vliegvelden in de kolonie en heeft hij verschillende contacten aangeknoopt. Het is vooral het gevoelige gebied van Noord Oost Congo dat zijn aandacht trekt op het ogenblik dat het versterkte bataljon van de Force Publique aan de zijde van de Britten zou opereren in de campagne van Abessinië. Begin maart 1941 begeeft hij zich aan boord van een gevorderde Caudron Pelican naar Soedan, meer bepaald naar Malakal, aan de Witte Nijl, vertrekbasis en hoofdkwartier van de Force Publique. Hij ontmoet er de commandant van het *King's African Rifles*, in wiens gelederen verscheidene Belgische koloniale dienen. Hij heeft ook de gelegenheid om zich bewust te worden van de bijzonder moeilijke omstandigheden waarin onze troepen zonder luchtsteun moeten opereren.

Een gunstig advies van de Ministerraad bereikt Leopoldstad op 13 maart 1941. De wervingscampagne wordt onmiddellijk gestart, in de pers en op de radio. Maar zoals spoedig duidelijk zal worden, houdt dit advies niet in dat de Belgische regering in Londen instemt met de oprichting van een koloniale luchtvaart. Het betreft enkel het principe om personeel te werven in Belgisch Congo, niet uitsluitend ten behoeve van de Force Publique, maar ook ten behoeve van de algemene Belgische oorlogsinspanning. Het personeel dat in de RAF-scholen in Zuidelijk Afrika zou zijn opgeleid, wordt geacht deel uit te maken van de Militaire Luchtvaart en niet van de Force Publique en op dezelfde wijze in de RAF VR te worden geïntegreerd als het in het Verenigd Koninkrijk aanwezige luchtmacht personeel. Zij zouden bijdragen aan de vorming van Belgische squadrons binnen de RAF. Deze zouden, op verzoek van de Commandant van de Force Publique en met instemming van de Belgische regering en het Air Ministry, naar gelang de omstandigheden ter beschikking van Congo kunnen worden gesteld. Dit besluit maakt deel uit van het plan van de Belgische regering om in Londen een *African Military Air Group* (AMAG) op te richten en zo de Geallieerden te tonen dat het Belgische "Imperium" bereid is deel te nemen aan de oorlogsinspanning. Dit fundamentele meningsverschil wordt niet opgehelderd en ligt aan de basis van aanhoudende spanningen en misverstanden tussen Leopoldstad en Londen.



Er ten onrechte van uitgaand dat de Belgische regering in Londen de nodige stappen bij de Britse autoriteiten heeft ondernomen, neemt Franz Burniaux het initiatief. Hij bereidt zich voor om vanuit Leopoldstad naar Rhodesië te vertrekken waar hij hoopt de toestemming van de RAF-vertegenwoordigers te krijgen om het personeel van de koloniale luchtvaart op te leiden in de *Rhodesian Air Training Group*. Dit voornemen getuigt van een zeker optimisme, aangezien er geen officieel contact tot stand is gebracht tussen de koloniale en de RAF-autoriteiten in Zuidelijk Afrika. Franz Burniaux probeert toestemming te krijgen om naar Salisbury te gaan via de militaire missie van Lt. Kol. Mc Kenzie.

Zonder specifieke instructies van het Air Ministry, probeert deze om Franz Burniaux te ontraden de reis te ondernemen. De commandant van de Force Publique dringt aan op toestemming en die wordt uiteindelijk verleend. Lt. Kol. McKenzie gaat Burniaux voor naar Salisbury. Hij gaat er heen met een lijnvliegtuig van Sabena, vergezeld van majoor Van Hoegaerden, die bij hem gedetacheerd is als tolk in Leopoldstad. Franz Burniaux zelf, die in het bezit is van een geldig zendingsorder tot in Pretoria in Zuid-Afrika, onder het voorwendsel van een opdracht ten voordele van de diensten van de Force Publique, zal alleen en aan boord van een Leopard Moth van 120 pk beginnen aan een reis van 7.200 km in vaak epische omstandigheden, die de luchtvaartpioniers waardig zijn.

Op 26 april 1941 landt hij te Salisbury in Rhodesië, legt contact met de verantwoordelijken van de RAF, stelt het project van de Force Publique voor via de tolk (Franz Burniaux beheerst de taal van Shakespeare niet) en wordt categoriek afgewezen. Zonder precieze richtlijnen van het Air Ministry zijn ze niet bereid de deuren van hun scholen, die op dat moment op volle toeren draaien, te openen om personeel op te leiden voor een virtuele luchtmacht die, eenmaal gevormd, niet onder de operationele controle van de RAF zou staan.

Er zich deze keer van bewust dat de Belgische regering in Londen geen stappen heeft ondernomen bij de Britse autoriteiten, geeft Franz Burniaux de moed niet op en overweegt een andere optie: naar Zuid-Afrika gaan. Zijn marsbevel draagt hem immers op contact op te nemen met de Zuid-Afrikaanse autoriteiten om diverse uitrustingen voor de Force Publique te verkrijgen; bovendien heeft zijn vliegtuig onderhoud nodig in de werkplaatsen van De Havilland in Pretoria. Franz Burniaux is van plan om van zijn verblijf gebruik te maken om aan de Zuid-Afrikaanse luchtvaartautoriteiten het project van de oprichting van een koloniale luchtvaart en de hulp die dit zou kunnen opleveren, uit te leggen. Op de voet gevolgd door Lt. Kol. McKenzie, vervoegt hij Pretoria en waagt bij de verantwoordelijken van de South African Air Force dezelfde benadering als in Salisbury. Zelfde aanpak, zelfde mislukking. Het project om een koloniale luchtmacht op te richten, zoals bedacht door Franz Burniaux, lijkt ten dode opgeschreven.



De Leopard Moth van de Force Publique waarmee Franz Burniaux naar Rhodesië en Zuid-Afrika reisde. (Coll. D. Brackx)

Dan doet zich een gelukkig toeval voor, de ontmoeting van Franz Burniaux met de heer Albert Moelaert, gevolmachtigd Minister van België, in Pretoria. Hij legt hem het doel en de inhoud uit van de stappen die hij heeft ondernomen en die op een mislukking zijn uitgelopen. De heer Moelaert blijkt een persoonlijke

vriend te zijn van Generaal Smuts, Eerste Minister van de Unie van Zuid-Afrika. Hij legt hem het project uit voor de oprichting van een militaire luchtvaart in Belgisch Congo en de bijstand die Zuid-Afrika daarbij zou kunnen verlenen. De goedkeuring is ogenblikkelijk. Obstakels verdwijnen, de RAF-autoriteiten kunnen de generaal niets weigeren. Tijdens de eerste Wereldoorlog lag hij, als lid van het Imperial War Cabinet, aan de basis van de oprichting van een onafhankelijke Royal Air Force van het landleger. Bovendien is hij er onlangs in geslaagd de Unie in de Tweede Oorlog aan de kant van Groot-Brittannië te betrekken, ondanks de sterke pro nazi stromingen in het land. Enige bezwaren van financiële ambtenaren worden snel opgeheven en de regeling van deze kwesties uitgesteld. Het eerste contingent Belgische kan-

didaten zou in juli 1941 aankomen op de Initial Training Wing in Lyttleton... tot grote ontsteltenis van Lt. Kol. Mc Kenzie.

Nog steeds aan boord van zijn Leopard Moth, ditmaal in gezelschap van majoor Van Hoegaerden, vertrekt Franz Burniaux op 7 mei 1941 opnieuw vanuit Pretoria. Via Petersburg, Bulawayo, Salisbury, Ndola, Elisabethstad, Bukama, Luluaburg, Tshikapa en Kikwit, landt hij op 15 mei 1941 in Leo.

Met het oog op het eerste contingent dat in juli in Zuid-Afrika wordt verwacht, is het dringend om piloten en technici te selecteren die de gelederen van een toekomstige koloniale luchtmacht wilden komen vervoegen. Uiteindelijk worden 221 kandidaten geselecteerd, onder wie een handvol voormalige piloten van Mil Aé die zich op persoonlijk initiatief in Congo hadden gevestigd. Sluiten zich hierbij aan 18 actieve piloten die uit België zijn ontsnapt en vanuit Lissabon of zelfs vanuit Londen de kolonie hebben verwoegd, nadat zij waren geweigerd om in de gelederen van de RAF VR te worden opgenomen. Er zullen twaalf contingenten worden gevormd, elk bestaande uit 10 kandidaten piloot en 20 kandidaten technicus. Zij worden geacht zich tussen augustus 1941 en maart 1943 bij de SAAF en RAF-scholen in Zuid-Afrika te voegen met een frequentie van ongeveer één per maand. In dienst genomen door de Force Publique, worden zij voor de duur van hun opleiding bij de SAAF gedetacheerd. Indien zij aan het einde van hun opleiding nog niet in een koloniale luchtmacht kunnen worden geïntegreerd, zullen zij tijdelijk worden opgenomen in de smaldelen van de SAAF of RAF Middle East.

Begin mei 1941 komt majoor Fernand Rucquoi, piloot ingenieur en voormalig testpiloot bij de *Etablissements de l'Aéronautique d'Evere*, aan in Leopoldstad. Rucquoi is ouder dan Burniaux en deze laatste ziet de kans om het beheer van het bureau Luchtvaart aan hem over te dragen en zich aan te sluiten bij een van de contingenten die naar Zuid-Afrika vertrekken. In zijn optiek zou een herscholing hem in staat stellen zich aan te sluiten bij een operationeel SAAF-squadron in het Midden-Oosten, om de ervaring en geloofwaardigheid op te doen die nodig zijn om een commando te voeren binnen de toekomstige koloniale luchtmacht.

Piloot bij de Zuid-Afrikaanse luchtmacht (SAAF)

Eind oktober 1941 verlaat Franz Burniaux de kolonie in gezelschap van Gérard Greindl, een voormalig piloot van de Mil Aé met wie hij sterke vriendschapsbanden had opgebouwd. Wat betreft Franz Burniaux, ondanks de onzekerheden wordt het proces van de oprichting van een koloniale luchtvaart opgestart. Bij hun snelle heropleiding aan de scholen van Bloemfontein en Kimberley blijkt Engels onder de knie krijgen de grootste moeilijkheid. Na herscholing op Miles Master, Oxford en Blenheim worden ze in december 1941 bij 12 Sqn in het Midden-Oosten ingedeeld. Dit wordt door de Belgische regering in Londen, zodra zij er kennis van krijgt, streng afgekeurd, omdat zij niet wil dat onze "staatsburgers anoniem geïntegreerd worden in een buitenlandse luchtmacht. Daar kan men geen propaganda mee maken!" Hetzelfde gebeurt met het toetreden onder valse naam in de RAF in Rhodesië van D. Reuter en G. Verbraeck, die uit België waren ontsnapt in een SV4. In Portugal terechtgekomen, waren zij door de Belgische consul in Lissabon naar de kolonie gestuurd. Het was ook het geval voor alle andere Belgische piloten die in de SAAF dienden!

Franz Burniaux en Gérard Greindl bereiken Caïro op 24 januari 1942. Aangezien de training in Zuid-Afrika alleen betrekking had op hun tweemotorige opleiding, worden zij in afwachting van een OTU-opleiding bij 12 Sqn geplaatst, uitgerust



Vleugels van South African Air Force piloten tijdens de Tweede Wereldoorlog.

met Douglas Boston. Franz Burniaux wordt niettemin op het type "losgelaten" en vliegt tien trainingsvluchten vooraleer op 8 maart 1942 gedetacheerd te worden naar 15 Sqn, uitgerust met Blenheim IV. Hij verricht er elf trainingsvluchten in de maritieme bewakingsrol. Op 15 april 1942 keert hij terug naar 12 Sqn, maar van een OTU is er geen sprake meer. De situatie op de grond laat niet langer toe eerstelijnsvliegtuigen van operaties af te leiden. Franz Burniaux en Gérard Greindl zullen het dus zonder doen! Zij sluiten zich bij hun smaldeel aan dat opereert vanop Landing Ground 21 te El Daba. Deze eerste operationele tour brengen ze door in de barre woestijnomgeving. Een Spartaans leven in ten-



Franz Burniaux en Gérard Greindl met de S.A.A.F. vleugels. Ze dragen beiden het diminutief van de Distinguished Flying Cross; deze foto is dus van na mei 1943.

YEAR 1941		AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
Month	Date	Type	No.			
Totals Brought Forward						
November	5	Aispeed Oxford	1455	F/O Corbett	m m	
				F/O Corbett	m m	
November	6	Aispeed Oxford		F/O Corbett	m m	Three rows de queue crevé
				F/O Corbett	m m	
				F/O Corbett	m m	
				m m	1/1 Greindl	
				1/1 Greindl	m m	
November	7	Aispeed Oxford	1408	F/O Corbett	m m	
				F/O Corbett	m m	
				m m	1/1 Greindl	
				1/1 Greindl	m m	
November	8	1st Lister		1st Lister	m m	
November	10	Aispeed Oxford	1418	m m	1/1 Greindl	
				1/1 Greindl	m m	
November	11	Aispeed Oxford	1442	m m	1/1 Greindl	
				1/1 Greindl	m m	
November	12	Aispeed Oxford	1455	F/O Corbett	m m	Volkenbu booten, alternatieve de perconting
				m m	1/1 Greindl	
November	13	Aispeed Oxford	1408	1/1 Greindl	m m	
November	14	Aispeed Oxford	1407	1st Boyle	m m	Test
				1st Boyle	m m	
		Tutor	729	1st Lister	m m	
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]						
2009 Hrs 05 Mins.						
Totals Carried Forward						

Een bladzijde uit het logboek van Franz Burniaux toen hij op de SAAF Air School 62 in Bloemfontein zat voor een snelle omscholing omdat hij toen al meer dan 2.000 vlieguren had gemaakt. In november 1941 maakte hij enkele vluchten op de Aispeed Oxford met Gérard Greindl. (Via André Bar)

ten met één gallon water per dag voor alle behoeften. Verzengende dagen en ijskoude nachten. Zandstormen en stof dat overal binnen sijpelt. Geen asfalt of PSP-startbanen maar een keiachtige landingsgrond dat als enig voordeel heeft dat de lengte ervan onbeperkt is.

Het 12 Sqn maakt deel uit van de 3 SAAF Wing verbonden aan de Desert Air Force van het Mediterranean Air Command. Het was uitgerust met Boston Mk.III lichte bommenwerpers.

Laten we niet vergeten dat Noord-Afrika en meer in het bijzonder Cyrenaica, sinds september 1940 het toneel was van belangrijke confrontaties tussen de legers van de As en de Britse strijdkrachten. Die leidden tot een reeks successen en tegenslagen voor beide partijen.

In januari 1942 krijgt Generaal Rommel, die een paar maanden eerder gedwongen werd zijn stellingen aan de Egyptische grens op te geven en zich terug te trekken tot aan de Golf van Syrte, de gelegenheid zijn troepen weer op te bouwen. Hij zal een nieuw offensief ontketenen, Cyrenaica heroveren en diep in Egypte doordringen. Totdat de buitensporige lengte van zijn communicatielijnen en de Britse blokkade in de Middellandse Zee zijn Afrika Korps zal afremmen. Het zal Generaal Montgomery in juli 1942 in staat stellen Rommel voor El Alamein tegen te houden. Daar stabiliseert het front zich tot oktober 1942.

Op het ogenblik dat Franz Burniaux in mei 1942 aan zijn eerste tour begint, is het offensief van Rommel in volle gang. Zijn eerste oorlogsmissie, een bombardementsmissie van 3 u en 25 min op de haven van Benghazi, gebeurt op 9 mei 1942 vanop Landing Ground 167 te Bir-el-Beheira.

Dag- en nachtmissies volgen elkaar op. Zijn ervaring en aangeboren leiderschap worden snel door zijn collega's erkend en vanaf juli leidt hij als *flight leader* de missies van het squadron.



Badge van 12 Sqn S.A.A.F.

Begin september wordt zijn operationele tour abrupt onderbroken. Hij krijgt van generaal Ermens, commandant van de Force Publique, de opdracht naar Leopoldstad terug te keren onder het voorwendsel van een tijdelijke vervanging van commandant F. Rucquoi, hoofd van het



In de nacht van 20 op 21 juni 1942 keerde Kapitein Burniaux van een missie om vijandelijke troepen die Tobroek aanvielen te bombarderen terug op één motor nadat hij door Duits afweervuur was geraakt, waardoor hij gedwongen was een buiklanding te maken met zijn Boston III.

De inzet toont Franz Burniaux die wijst op de scheur veroorzaakt door een granaatscherf in de staart van zijn Boston. Hij draagt nog steeds zijn kepie van de Belgische Militaire Luchtvaart (met de vleugels die het monogram van Koning Leopold III omcirkelen onder de zwarte, gele, rode roundel). (Archief JP. Decock)

luchtvaartbureau, die in het kader van het GAMA-project op zending naar Londen is gestuurd. Op dat moment heeft hij 52 oorlogsmissies uitgevoerd.

Wat zijn de werkelijke redenen voor deze terugroeping?

De toestand van de luchtvaartprojecten in Congo is op zijn zachtst uitgedrukt verwarrend. Tussen Londen en Leopoldstad heerst een klimaat van spanning en misverstand.

Tot groot ongenoegen van de Gouverneur-Generaal weigert de Belgische regering het initiatief van de oprichting van een koloniale luchtvaart. Hierdoor worden de ambities van de Force Publique gekelderd. Bovendien verbiedt zij de instroom in de rangen van de SAAF van de jonge kolonials die daar zijn opgeleid of die in opleiding zijn.



In Noord Afrika. Merk op dat F. Burniaux nog steeds zijn Militaire Luchtvaart kepie draagt! (Greindl via A. Bar)

Diezelfde regering is van plan dit personeel in te zetten voor haar GAMA-project: het heroprichten van een Belgische militaire luchtvaart vanuit Congo, een project dat het Air Ministry uiteindelijk niet steunt en dat dus ten dode is opgeschreven.

Franz Burniaux, die de drijvende kracht was achter het project voor een koloniale luchtvaart, is diep teleurgesteld. Hij zal proberen te redden wat er te redden valt. In een memorandum aan de Minister van Koloniën stelt hij voor, als de oprichting van een koloniale luchtvaart niet doen-

baar is, hetzij een Belgische flight, hetzij een smaldeel binnen de SAAF op te richten. Volgens hem zou deze aanpak het door de Belgische regering in Londen gewenste propaganda-effect hebben. Tevergeefs. Als compromis verkrijgt hij uiteindelijk, in overleg met de Zuid-Afrikaanse overheden, dat de Belgische kolonials gebrevetteerd vóór oktober 1942 en opgenomen in operationele smaldelen van de SAAF, in hun respectieve eenheden mogen blijven. Hiermee ziet hij af van het idee om hen te groeperen in één eenheid. De anderen die nog in opleiding of bijscholing zijn, krijgen het bevel zich aan te sluiten bij de RAF VR (*Volunteer Reserve*) of terug te keren naar Congo. Eigenaardig genoeg zal dit besluit hen op een bizarre manier worden meegedeeld door de militaire vertegenwoordiger van de Force Publique in Pretoria, majoor Stradiot. Met deze woorden:

"De Belgische regering in Londen erkent het Koloniale Vliegwezen niet langer en het wordt dus ontbonden. U hebt twee mogelijkheden (sic).

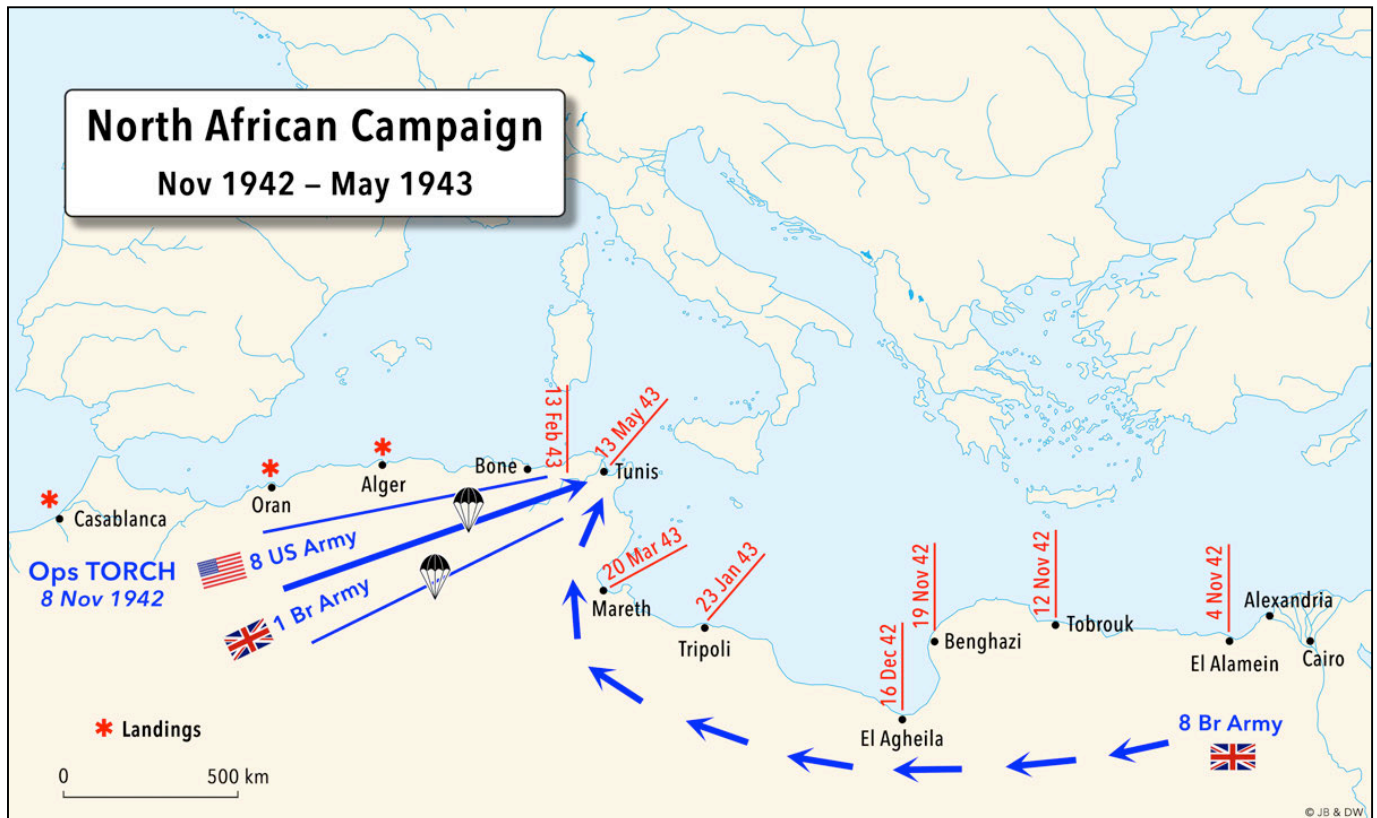
- 1. Terug keren naar Congo en eervol dienen in de pantsertroepen met een mogelijke inzet in het Midden-Oosten;*
- 2. Uw verbintenis met de Force Publique verbreken en u als huurling aansluiten bij een vreemde luchtmacht (de RAF!)."*

Franz Burniaux van zijn kant laat duidelijk weten dat hij weigert "gedurende de oorlog onder het gezag van de Belgische regering in Londen te dienen" en zich dus aan te sluiten bij de Belgische afdeling van de RAF, en verzoekt de commandant van de Force Publique hem terug te laten gaan naar 12 Sqn. Na een aanvankelijke weigering, waarschijnlijk ingegeven door

de frustratie van deze overheid, kan hij na de tussenkomst van de Gouverneur-Generaal zijn wens vervullen.

Eind november 1942, door Generaal Ermens benoemd tot opperbevelhebber van de Belgen binnen de SAAF, vervoegt hij in Noord-Afrika zijn smaldeel om er zijn operationele tour voort te zetten.

Op 16 december 1942 hervat hij zijn operationele missies vanop het vliegveld Solluch in Cyrenaica: hij is *flight leader* tijdens een aanval op vijandelijk transport nabij de positie "Marble Arch", 2 u en 10 min vliegtijd.



Inmiddels was de grondsituatie drastisch gewijzigd. Begin november had Montgomery Rommel bij El Alamein verslagen. Dat de terugtocht van het Afrika Korps naar Tunesië geen wilde aftocht werd, was slechts te danken aan de vaardigheid van zijn bevelhebber en de ervaring van zijn veteranen. Intussen waren op 8 november Brits-Amerikaanse troepen in Marokko en Algerije geland in het kader van operatie Torch. De Franse strijdkrachten die deze gebieden in handen hadden en tot dan loyaal waren aan de Vichy-regering, schaarden zich grotendeels achter de Geallieerden. In reactie daarop viel Hitler de vrije Franse zone binnen en stuurde met alle beschikbare

Een formatie van 22 Boston III's, waaronder 18 van 12 Sqn, op weg naar een grootscheepse aanval op El Daba onder leiding van kolonel Tyndall op 24 juli 1942. Dit was de 38^{ste} oorlogsmissie van Franz Burniaux; hij was toen flight leader.

(Archief JP. Decock)



middelen versterkingen naar Tunesië. Het Afrika Korps was nu gedwongen op twee fronten te vechten.



Tussen twee opdrachten in de woestijn in januari 1943; Jacques Houssa, X, Gérard Greindl en Franz Burniaux. Het 12 Sqn opereerde toen vanaf het vliegveld Gzina, ten zuidoosten van Syrte. (AELR via J. Schelfaut)

Op 16 december 1942 bevond het Britse 8^{ste} Leger zich in zijn opmars naar Tunesië nog steeds ter hoogte van El Agheila, meer dan 1.000 km van Tunis, maar het startsein was gegeven. Nog vijftien missies worden aan het logboek van Franz Burniaux toegevoegd. Tijdens één ervan, een aanval op 20 maart 1943 tegen de "Mareth" linie, wordt zijn vliegtuig door de Flak geraakt terwijl hij het smal-

deel aanvoert. Gewond aan zijn been slaagt hij er toch in om de missie voort te zetten. Hij herstelt en keert op 1 mei 1943 terug naar het smaldeel.

Op 13 mei 1943 leggen de Duitse troepen in Tunis de wapens neer. Deze gebeurtenis betekent voor Franz Burniaux tevens het einde van zijn eerste tour.

Balans: 43 aanvallen bij dag, 25 nachtaanvallen, 85.000 pond aan afgeworpen bommen. 18 keer *Flight leader* en eenmaal *Squadron leader*, 136 u 25 min vliegtijd. Twee buiklandingen door een technisch probleem en een aanval van een vijandelijk jachtvliegtuig. Hij wordt genomineerd voor het DFC (*Distinguished Flying Cross*).

Zijn rustperiode brengt hij van 3 augustus 1943 tot 29 december 1943 door als transportpiloot op Dakota bij het 28 Sqn SAAF. Hij



doorkruist Noord-Afrika en in afwachting van een tweede operationele tour vliegt hij 246 u en 45 min.

TELEREMA						
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	"	245844	Lt Saint Hilaire	self	id
	16	"	245844	Lt Boudreau	self	id
	19	"	245825	Lt Boudreau	self	id
	20	"	245825	self	Capt Said	landings
	"	"	"	Capt Said	self	
	21	"	388	self	crew	Bombing 12000 ft
	23	"	521	self	crew	Bombing 12000
	"	"	117918	self	crew	Formation
	26	"	117804	self	crew	Bombing I.F.
	"	"	"	Capt Said	self	Instrument flying
	28	"	521	self	crew	Bombing
	29	"	447	self	Capt Green	Bombing
	31	"	521	self	crew	gunnery
	28	"	442	self	crew	Bombing
				Summary for Jan. 44	1. Marauder	
				Unit: 12 Sg. SAAF		
				Date: 15 Feb. 44		
				Signature	Certified correct in detail	
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]						Totals Carried Forward
2525 Hrs. 15 Mins.						

De pagina van januari 1944 uit het logboek van F. Burniaux toen hij zijn conversie naar de B-26 Marauder voltooide. (Via A. Bar)

Hij keert terug naar 12 Sqn, nu uitgerust met B-26 Marauders, en begint op 29 december 1943 aan zijn tweede tour. Tijdens zijn rustperiode werd de Noord-Afrikaanse campagne voortgezet met de landing en verovering in juli-augustus 1943 van Sicilië, in voorbereiding van de Italiaanse campagne. Het is de ondergang van het Italiaans fascisme. Mussolini valt op 25 juli. De nieuwe regeringsleider, maarschalk Badoglio, verzoekt om een wapenstilstand. Maar de Duitsers reageren heftig door meer dan twintig divisies naar Italië te sturen en Napels en Rome te veroveren. In september 1943 landen

de geallieerden bij Reggio, Taranto en Salerno. De opmars van de grondtroepen verloopt moeizaam en wordt in december 1943 gedurende 4 maand ter hoogte van Monte Cassino geblokkeerd.

Het smaldeel van Franz Burniaux bevindt zich nu bij Termoli aan de Adriatische kust. De operationele missies worden op 3 maart 1944 hervat. Vanaf dat moment zal Franz Burniaux de missies leiden als *Squadron Leader*. Voor de grondtroepen wordt de Italiaanse veldtocht moeilijk. Het bergachtige terrein bevoordeelt immers de verdediging. Het smaldeel vliegt hoofdzakelijk interdictie missies gericht op het belemmeren van de vijandelijke bewegingen: bombardementen op bruggen, spoorwegstations, munitiedepots en havens. Aanvallen op de Gotische linie, een verdedigingslinie van de Duitsers langs het noordelijke deel van de Apennijnen. Af en toe vliegt het smaldeel missies naar Joegoslavië ter ondersteuning van Tito's troepen.

Rome wordt op 4 juni 1944 heroverd, wat het begin van de Duitse terugtocht inluidt. De frontlinie verschuift langzaam naar het noorden. Begin september stabiliseert het zich langs de Arno rivier.

Intussen wordt 12 Sqn eind juni naar Pescara ontplooid. Op 13 juli 1944 wordt Franz Burniaux benoemd tot luitenant-kolonel¹ van de Zuid-Afrikaanse luchtmacht. Sinds 21 april is hij smaldeelbevelhebber van 12 Sqn. Hij is de enige buitenlandse officier die het bevel zal voeren over een SAAF-eenheid.

Eind september voltooit hij zijn tweede operationele tour. Bilan: 65 raids, waarvan 62 als *Squadron Leader*, 167 vliegreuren.

255.000 pond bommen afgeworpen. Hij wordt genomineerd voor een "bar" bij zijn DFC.



Martin B-26 Marauder 'V-Viking' met bemanningsleden van 12 Sqn SAAF. F. Burniaux staat 3^{de} van links, gemakkelijk te herkennen met zijn Mil Aé kepie! (AELR via J. Schelfaut)



Martin Marauder Mk.II van 12 Sqn SAAF tijdens het bombardement op de Papigno-Terni hydro-electrische centrale op 7 april 1944. (J. Tomballe album via A. Bar)

¹ De rangen van de SAAF waren gebaseerd op die van het Zuid-Afrikaanse leger.

In afwachting van zijn volgende aanstelling krijgt hij aan het eind van het jaar verlof in het bevrijde België. De vreugde wordt echter getemperd door een nieuwe dreiging: de Slag om de Ardennen en het Von Rundstedt offensief, dat gelukkig op enkele kilometers van Dinant tot staan wordt gebracht. Het moet bij Franz Burniaux pijnlijke herinneringen hebben opgeroepen, maar het bevestigt ook de keuzes die hij heeft gemaakt.

Begin januari vervoegt hij het Mediterranean Command van de SAAF. Hij wordt opnieuw ingedeeld bij het 28 Sqn transport waarbij hij al tijdens zijn eerste rustperiode heeft gediend. Het nog met Dakota's uitgeruste Squadron is gestationeerd op het vliegveld Maison-Blanche van Algiers. Franz Burniaux wordt aangesteld als piloot, luitenant-kolonel in overtal. Hij zou er 57 uur boven Noord-Afrika en Zuid-Italië vliegen.

De oorlog in het Westen eindigt op 8 mei 1945, maar Franz Burniaux blijft tot 20 juli 1945 in dienst bij 28 Sqn.

Bij de Belgische Sectie van de RAF

Een bladzijde is omgeslagen.

Op 23 augustus 1945 verlaat Franz Burniaux, Luitenant-kolonel DFC & Bar, de SAAF. Hij treedt met onbepaald verlof uit de Force Publique, verlaat de voogdij van het Ministerie van Koloniën en gaat naar Londen. Hij wordt er koel onthaald. De overheden houden hem, ten onrechte, gedeeltelijk verantwoordelijk voor het mislukken van het GAMA-project. Hij keert terug naar de Militaire Luchtvaart met de rang van kapitein en wordt ter beschikking gesteld van de Belgische Sectie van de RAF. Hij wordt opgenomen op de rol van de RAF VR met de rang van Pilot Officer (on probation), d.w.z. onderluitenant op proef! Zoals andere piloten van de Belgische sectie die de RAF-smaldelen hebben verlaten waarin ze tijdens het conflict dienden, wordt hij naar de Belgian Training School in Bottisham gestuurd in afwachting van een nieuwe aanstelling. Hij heeft de gelegenheid er een paar keer op Tiger Moth te vliegen alvorens op 21 januari 1946 toe te treden tot het BIG (Belgische Inspectie-Generaal) in Londen, ditmaal met de rang van waarnemend *Squadron Leader*.

Nadat het lang onzeker was of onze overheden bereid waren opnieuw een militaire luchtmacht op te richten, ondanks de steun die de RAF had toegezegd, klaart de horizon opeens op. In april 1946 kondigt de minister van Defensie zijn voornemen aan tot oprichting van een luchtmacht, onafhankelijk van de landmacht. Deze heroprichting geschiedt logischerwijze rond de eenheden van de Belgische Sectie, te weten: het 349 en 350 Sqn, nog steeds in Duitsland gestationeerd, de Belgische opleidingsschool, die een elementaire vliegschool en een technische school omvatte, alsook een verbindings- en communicatie-eenheid. Dit vereist ervaren personeel.

Gezien zijn unieke operationele ervaring en zijn commandofuncties bij de SAAF, kon de Belgische sectie het potentieel en de persoonlijkheid van Franz Burniaux niet negeren.

Hij wordt aangeduid om van 4 april tot 31 oktober 1946 de tweede sessie voor geallieerde officieren aan het RAF Defence College te volgen. Naast zijn academische opleiding krijgt hij de gelegenheid opnieuw te vliegen op verschillende soorten transport- en communicatievliegtuigen, Dakota, Oxford, Proctor, Viking, Anson, Dominie, Magister...

Bij de Luchtmacht

Op 15 oktober 1946 verlaat de Belgische Sectie de beschermende vleugels van de RAF om het Militair Vliegwezen te worden. Het probleem met zijn graad is opgelost: tot majoor bevorderd met terugwerkende kracht op 26 maart 1945, wordt hij op 26 juni 1946 tot luitenant-kolonel benoemd op het departement Luchtvaart. Op 1 november 1946 wordt hij Directeur Generaal Operaties. Deze dienst krijgt weldra de status van een Groepering en krijgt de lei-

ding over de enkele operationele vliegende eenheden voortgekomen uit de Belgische Sectie van de RAF.

Van dan af zal de carrière van Franz Burniaux zich afspelen in de sferen van de grote commando's. Hij zal er echter voor zorgen een direct contact te houden met de operaties door zijn talrijke vliegprestaties, zowel op transportvliegtuig als, om het voorbeeld te geven, aan de stuurknuppel van straaljagers. Zoals we zullen zien, zal hij een rol spelen in de geweldige structurele en technologische evolutie van onze Luchtmacht, maar terzelfdertijd zal hij een voortdurende belangstelling blijven bewaren voor de Afrikaanse horizons.

Zijn eerste commando is hoofd van de Groepering Operaties en dit tot 30 december 1948, waarna hij wordt benoemd tot onder-stafchef, rechtstreekse adjunct van Lt Gen L. Leboutte, een functie die hij bekleedt tot einde 1951.



Generaal Eisenhower, toenmalig opperbevelhebber van de NAVO, bezoekt Florennes op 8 maart 1951. Hij wordt links vergezeld door Lt Kol Franz Burniaux, adjunct-stafchef, direct assistent van Lt Gen Lucien Leboutte, en Maj Raymond Lallemand. (Foto AELR via J. Schelfaut)

Het is een vruchtbare periode, maar één vol verantwoordelijkheden, gekenmerkt door de eerste prille groei van de Luchtmacht. Deze prille groei wordt gestimuleerd door de aanbevelingen van de Gemengde Militaire Commissie, de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag van Brussel, de toetreding van België tot de NAVO en kort daarna de start van de Amerikaanse hulp-programma's.

Het is ook in deze periode dat België beslist om op de

hoogvlakte van Katanga (Belgisch Kongo) de metropolitaanse basis Kamina op te richten, die weldra de zetel zal worden van de Gevorderde Vliegschool van de Luchtmacht, een gelegenheid voor Franz Burniaux om zijn Afrika ervaring te hernieuwen. In 1950 maakt hij zijn eerste reis naar Afrika als boordcommandant DC-3. Ondanks het gewicht van zijn talrijke bevoegdheden, voert hij de volgende tien jaar niet minder dan tien verbindingsvluchten uit als gezagvoerder of copiloot op DC-3, DC-4 en DC-6. Missies die hem ook in staat stellen contact te hernieuwen met vroegere strijdmakkers van de SAAF die na de oorlog tot de Force Publique zijn toegetreden.

Zijn eerste commando periode wordt ook gekenmerkt door de opdracht om op 22 juli 1950 Koning Leopold III aan boord van een DC-3 vanuit Genève terug naar Brussel te brengen, na diens ballingschap in Zwitserland.

Bovendien, als voorbeeld voor bepaalde voormalige RAF of Mil Aé officieren, die soms terughoudend waren om het jet tijdperk te betreden, maakt hij in september 1950 zijn conversie op Meteor Mk.IV.

Zijn functie als plaatsvervangend Stafchef eindigt in november 1951, wanneer hij wordt aangesteld om tot mei 1952 de eerste zitting van het NAVO-College in Parijs bij te wonen, waarbij hij op 26 december 1951 tot de graad van kolonel bevorderd wordt.

Aan het eind van deze cursus neemt hij weer het commando op van de Groepering Operaties, met een kort intermezzo, van april 1952 tot januari 1953, als SASO (*Senior Air Staff Officer*) bij het 83 Anglo-Belgian Gp HQ, waardoor hij zijn bijdrage kan leveren aan de geleidelijke opbouw van de geïntegreerde geallieerde tactische luchtmacht.

Zijn commando over de Groepering Operaties vindt plaats in een moeilijke periode van expansie van de Luchtmacht. Het verwezenlijken van de “*force goals*” die op de Conferentie van Lissabon van februari 1952 waren vastgesteld, voorzagen in het ontplooiën door België van 30 smaldelen gevechtsvliegtuigen: jachtvliegtuigen, jachtbommenwerpers en verkenningsvliegtuigen en dit tegen eind 1954. Deze ambitieuze doelstelling betekende een uitbreiding van de Luchtmacht met bijna 100%. Dit kon alleen worden bereikt door de levering van Amerikaans MDAP-materieel en een constante verhoging van de defensiebegroting.

Maar deze eenheden moeten nog opgericht worden, het personeel opgeleid, nieuwe logistieke lijnen en procedures ingevoerd, en munitievoorraden opgebouwd. Allemaal uitdagingen die onder constante Amerikaanse druk stonden en tijd zouden kosten om uit te voeren. De Luchtmacht zou al snel op haar limieten botsen.

De Verenigde Staten en Canada hadden weliswaar de opleiding van meer dan 400 piloten overgenomen, maar het ontbrak de smaldelen waar ze terecht kwamen aan ervaren kaders. De logistieke steun, die door de Amerikanen moest worden verleend, voldeed niet aan de vereiste normen. Bovendien werd na het einde van de Koreaanse oorlog het defensiebudget drastisch verlaagd.

In 1955 maakt Franz Burniaux een compromisloze analyse van de operationele status van onze strijdmacht. De uitkomst ervan, door de Stafchef goedgekeurd, is onherroepelijk: de opbouw moet worden vertraagd en de nadruk moet worden gelegd op de consolidatie van de bestaande structuren.

Gedurende deze periode onderhoudt Franz Burniaux een nauw contact met de eenheden. Hij doet zijn vliegprestaties op zowel transportvliegtuig als Meteor Mk.VIII.

Hij heeft aan boord van een Meteor Mk.VIII de leiding van de 21 juli luchtdefilés in 1953 en 1955 en aarzelt niet om vliegproeven van kandidaat-majors af te nemen!

Op 26 december 1955 wordt hij bevorderd tot generaal-majoor. Hij vervoegt de Luchtmachtstaf en in

Op 26 december 1955 werd Franz Burniaux tot generaal-majoor benoemd. Hij trad toe tot de Staf van de Luchtmacht en in maart 1956 volgde hij luitenant-generaal Lucien Leboutte op als Chef van de Generale Staf van de Luchtmacht.

(AELR via J. Schelfaut)



maart 1956 volgt hij Lt Gen L. Leboutte op als Chef van de Generale Staf van de Luchtmacht. Op 12 oktober 1956 wordt hij benoemd tot vleugeladjutant van de koning.

Gedurende zijn commandoperiode worden enkele cruciale beslissingen genomen die de toekomst van de Luchtmacht voor het volgende decennium zullen bepalen. Zij passen in de herziening van de defensieconcepten van de NAVO en zijn van groot belang op het gebied van de luchtverdediging.

Een voorbeeld hiervan is het besluit van juni 1957 om de door de Verenigde Staten en Canada gefinancierde CF-100's te aanvaarden, als compensatie voor de aankoop door België van Hunter F-4's, geproduceerd in het kader van het Amerikaanse "Off Shore"-programma. Aanvankelijk waren ze bestemd voor de Luftwaffe, maar deze verkoos om in het F-104-programma te stappen. De aanschaf van de CF-100 maakte het mogelijk om onze tekortkomingen op het gebied van *all-weather* jachtvliegtuigen op te vangen. Franz Burniaux was er echter van overtuigd dat onderscheppingsjagers op korte termijn zouden vervangen worden door grond-lucht geleide tuigen. Daarom had hij bedongen dat de gebruiksperiode van de CF-100 beperkt zou zijn tot 5 jaar. Het was dan ook in deze context dat hij er de beslissing "door-duwde" om de tewerkstelling van de SAM Nike aan de Luchtmacht toe te vertrouwen, tot grote teleurstelling van de Landmacht en haar luchtafweer eenheden. Zijn soms gespannen maar altijd hartelijke relaties met de socialistische minister van defensie Antoon Spinoy, een even sterke persoonlijkheid als hijzelf en voormalig afgevaardigde van het FIS (*Front International des Solidarités des Internationales ouvrières socialistes*) tijdens de Spaanse oorlog, waren daar misschien niet vreemd aan! Maar deze evolutie zal leiden tot de geleidelijke verdwijning van de dagjacht wings: 13 W, 9 W en op termijn de 7 W.

Hij wordt op 26 juli 1959 tot luitenant-generaal bevorderd.

Laatste belangrijke beslissing: hij zal aan de basis liggen van de keuze door België op 25 januari 1960 voor de F-104G.



Lt Gen VI F. Burniaux bezoekt de 2 Wing te Florennes, waarschijnlijk in 1962 of 1963. Links van hem, Maj VI Paul Dewulf, C.O. van het 1^{ste} Smaldeel en Lt Kol VI Roger Taymans, Commandant van de Vlieggroep (OSN). De 2 Wing vloog toen met de F-84F Thunderstreak. (LuM)

Te noteren: om de verbindingen met Afrika te vergemakkelijken en vooral met de basis Kamina, waar het functioneren van de Gevorderde Vliegschool regelmatige personeelsrotaties vereisen, dringt hij in 1958 aan op de aanschaf van de eerste twee DC-6 voor de 15W.

Ten gevolge van een ministeriële richtlijn die een commandofunctie van opperofficieren uit principe tot drie jaar beperkt, wordt hij in april 1960 uit zijn functie ontheven en benoemd tot militair attaché bij de Belgische ambassade in Washington en lid van de Standing Group, de kerngroep belast met de ontwikkeling van de strategie van de NAVO.

Na zijn terugkeer naar België in juni 1963 valt hem de eer te beurt om op het hoogtepunt van de Koude Oorlog benoemd te worden tot commandant van 2ATAF (*2nd Allied Tactical Air Force*) in Mönchengladbach, een erkenning van zijn bekwaamheid vanwege de geallieerden. Hij is aldus de eerste Belgische opperofficier die een hoge intergeallieerde commandopost bekleedt. Tegelijkertijd hervat hij zijn vliegprestaties bij de 15 Wing en maakt van de gelegenheid gebruik om verschillende vliegbases onder zijn bevel te bezoeken.

Hij gaat met pensioen op 1 juli 1966, maar niet zonder op 17 juni 1966 nog een laatste vlucht te maken op DC-3, waarmee hij een carrière als piloot afsluit met in totaal van dan 4.750 vliegunten aan het stuur van 69 verschillende vliegtuigtypes!

Na zijn pensionering bereidt hij een boek voor over het avontuur van de Belgen in de SAAF waarvan hij de emblematische figuur was en die in de geschiedenis van de Belgische militaire vleugels een pagina hebben geschreven die te vaak wordt genegeerd.

Luitenant generaal Franz Burniaux overleed in Brussel op 8 augustus 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 « Liberator », bombarda les

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

M. By

Krant Le Soir van 11 augustus 1992.

III. UITZONDERLIJKE VERWEZENLIJKINGEN

Onder het hoofdstuk uitzonderlijke verwezenlijkingen moet het volgende vermeld worden:

De reis van 7.200 km die hij verwezenlijkt aan boord van een Leopard Moth van 120 pk die hem van Leopoldstad naar Pretoria brengt bij zijn poging om een koloniale luchtvaart op te richten en die uitmondt in de integratie van jonge kolonials in de SAAF. Deze reis wordt volbracht in vaak epische omstandigheden, pioniers van de luchtvaart waardig.

Oorlogsfeiten die leiden tot de toekenning van het Distinguished Flying Cross met Bar.

Eerste citaat:

« 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. »

Tweede citaat:

« 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. BIJLAGEN

Bijlage A

Eervolle onderscheidingen

Grootofficier in de Leopoldsorde

Grootofficier in de Kroonorde

Commandeur in de Orde van Léopold II

Oorlogskruis 1940 met Palm (Ministerie van Koloniën)

“Uitstekend bombardementspiloot in dienst bij het 12de smaldeel van de South African Air Force tijdens operaties in Noord-Afrika, gekwetst tijdens het gevecht op de Mareth linie (Tunesië) op 20 maart 1942, tijdens een raid boven de vijandelijke stellingen.”

Toegelaten om een bijkomende palm te plaatsen op het lint van het Oorlogskruis 1940

Toegelaten om een bronzen Leeuw te plaatsen op het lint van het Oorlogskruis 1940

Herinneringsmedaille van de oorlog 40-45 met 2 gekruiste sabels en 1 gouden ster

Kruis der Ontsnapt

Militair Kruis 1^{ste} Klasse

Ridder in de Orde van de Afrikaanse Ster met palm

Medaille van de Afrikaanse Oorlog 1940-1945 met staafjes
“Midden-Oosten” en “Dubbele Vleugels”

Dienstster

— — — — —

Distinguished Flying Cross & Bar (South Africa)

Orde van Militaire Verdienste 2de Klasse (Portugal)

1939-1945 Star (GB)

Africa Star With Clasp (GB)

Italy Star (GB)

Grootkruis in de Orde van Oranje-Nassau met Zwaarden (Nederland)

Médaille de la France Libérée (Frankrijk)

— — — — —

Deze officier heeft ook een kwetsuurstreep ontvangen.

Tabel van de bombardementsvluchten van Franz Burniaux

Eerste ronde operaties

12 Sqn SAAF — 15 Apr 1942 tot 01 Jun 1943

Nr	Datum	Doel	Duur	Opmerkingen
----	-------	------	------	-------------

Vertrekvliegveld: Bir-el-Beheira main & satellite

1	1942 – 09 Mei	Haven van Benghazi	3:25	
2	19 Mei	Pompstation te Tmimi	1:40	
3	28 Mei	Pantserdivisie bij Bir Hakeim	1:25	
4	30 Mei	Tanks en voertuigen ten zuiden van Gazala	1:25	
5	31 Mei	Pompstation te Tmimi	2:10	Nachtzending
6	31 Mei	Vliegveld van Martuba	1:55	Nachtzending
7	04 Jun	Vliegveld van Derna	2:45	Nachtzending
8	05 Jun	300 voertuigen geparkeerd ten zuiden van Gazala	1:10	

Vertrekvliegveld: Marsa-Matruh satellite

9	06 Jun	Vliegveld van Derna	0:10	Nachtzending
10	20 Jun	Concentraties van vijandelijke troepen die Tobroek aanvallen	2:50	Nachtzending. Terugvlucht op één motor. Buiklanding.
11	21 Jun	Weg van Tobruk naar Bardia	1:55	Nachtzending
12	22 Jun	Vliegveld van Bir-el-Beheira	1:55	Nachtzending
13	23 Jun	Vijandelijke colonnes 70 km ten Z-W van Sidi-Barani	1:00	

Vertrekvliegveld: El Daba L.G.21.

14	24 Jun	Vijandelijke colonnes 50 km ten zuiden van Sidi-Barani	2:05	
15	25 Jun	Idem Z-Z-O van Sidi-Barani	1:50	
16	25 Jun	Idem	1:55	
17	25 Jun	Idem	1:40	
18	26 Jun	Idem 70 km Z-O van Sidi-Barani	1:35	
19	26 Jun	Idem Z-Z-W van Marsa-Matruh	1:35	
20	26 Jun	Idem	1:40	

Vertrekvliegveld: L.G. 99. Baan Caïro naar Alexandrië

21	29 Jun	Vliegveld van Sidi-Barani	3:00	Nachtzending
22	01 Jul	Steun aan het 8 ^{ste} Leger in El-Alamein	1:25	
23	02 Jul	Idem	1:40	Beschadigd door een vijandelijke jager. Buiklanding.
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	Vliegveld nr. 25. Stukas	1:15	Flight leader
32	07 Jul	2000 voertuigen Z-Z-W van El-Alamein	1:30	
33	09 Jul	Steun aan het 8 ^{ste} Leger	1:30	Flight leader
34	14 Jul	Steun aan het 8 ^{ste} Leger	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	Vliegveld van El-Daba nr. 104	1:50	Flight leader
39	27 Jul	Steun aan het 8 ^{ste} Leger	1:35	Flight leader
40	31 Jul	Haven van Marsa-Matruh	2:10	Nachtzending
41	04 Aug	Steun aan het 8 ^{ste} Leger	1:15	Flight leader
42	06 Aug	Haven van Marsa-Matruh	2:00	Nachtzending
43	23 Aug	Baan naar Marsa-Matruh	1:55	Nachtzending. Grondaanval met machinegeweer.
44	24 Aug	Vijandelijke kampen in de achterhoede	2:00	Idem
45	25 Aug	Vliegveld nr. 21. El-Daba	1:45	Idem
46	26 Aug	Vijandelijke kampen in de achterhoede	1:55	Nachtzending. Grondaanval met machinegeweer.
47	27 Aug	Idem	2:05	Idem
48	29 Aug	Spoorwegstation te El-Daba	1:30	Idem
49	02 Sep	Steun aan het 8 ^{ste} Leger	1:25	Flight leader. Boordschutter gewond door Flak
50	02 Sep	Idem	1:20	Flight leader
51	03 Sep	Idem	1:20	Flight leader
52	03 Sep	Idem	1:30	Flight leader

Vertrekvliegveld: Solluch. Cyrenaïca.

53	16 Dec	Vijandelijke voertuigen bij Marble-Arch	2:10	Flight leader
----	--------	---	------	---------------

Vertrekvliegveld: Gzina. (Zuid-Oosten van Sirte)

54	1943 – 12 Jan	Vliegfeld van Bir-Dufan	2:20	Nachtzending
55	14 Jan	Vijandelijke posities te Gheddalia	1:55	Flight leader
56	16 Jan	Baan Crispi naar Misurata	2:35	Nachtzending. Grondaanval met machinegeweer.
57	17 Jan	Vliegfeld van Castel Benito	3:20	Idem
58	19 Jan	Baan Castel Verde naar Tripoli	3:00	Idem
59	20 Jan	Baan Tripoli naar Zania	3:05	Idem
60	22 Jan	Baan Pisida naar Ben-Gardane	3:30	Idem
61	24 Jan	Vliegfeld van Médenine	3:50	Idem

Vertrekvliegveld: Sertan. (Zuid van Zliten)

62	23 Feb	Vijandelijke posities aan de Mareth Linie. (Zuid-Tunesië)	3:00	Nachtzending
63	26 Feb	Idem	3:00	Nachtzending

Vertrekvliegveld: Zuara. (Tripolitanië)

64	12 Maa	Idem	2:10	Flight leader
65	30 Maa	Kazernes in Mareth	2:00	Squadron leader. Gewond rechter-been over het doel. Landde normaal in Neffatia.

Vertrekvliegveld: El-Djem. (Tunesië)

66	08 Mei	Eiland Pantellaria	2:35	
67	10 Mei	Idem	2:45	
68	11 Mei	90 ^{ste} Duitse Div. te Enfidaville	1:40	

Einde van de eerste ronde operaties.

43 dagraids : 77.10 u.

25 nachtraids : 59.15 u.

TOTAAL : 68 RAIDS. 136.25 u.

18 keer Flight leader.

1 keer Squadron leader.

85.000 pond aan bommen gedropt.

Tweede ronde operaties
12 Sqn SAAF — 29 Dec 1943 tot 02 Okt 1944

Nr	Datum	Doel	Duur	Opmerkingen
<i>Vertrekvliegveld: Biferno-Termoli</i>				
69	1944 – 03 Maa	Spoorwegstation te San Benedetto	1:55	Squadron leader
70	13 Maa	Spoorwegstation te Fabriano	2:30	Idem
71	16 Maa	Weg- en spoorwegkruising te Guilianova	2:10	Idem
72	06 Apr	Hydro-elektrische centrale te Papigno-Terni	2:55	Idem
73	07 Apr	Idem	3:00	Idem
74	13 Apr	Brug van Pedaso	2:00	Idem
75	15 Apr	Spoorwegstation te Fano	2:50	Idem
76	18 Apr	Brug van Porte Citita Nova	2:40	Idem
77	24 Apr	Spoorwegstation te Pesaro	2:45	Idem
78	29 Apr	Brug van Montesilvano	2:00	Idem
79	03 Mei	Munitiedepot in Sulmona	2:00	Idem
80	06 Mei	Munitiedepot in Loreto	2:15	Idem
81	08 Mei	Chemische fabriek in Narni	0:50	Idem
82	13 Mei	Brug van Fossombrone	2:55	Idem
83	15 Mei	Haven van Ancona	2:40	Idem
84	16 Mei	Brug van Cesano	2:45	Idem
85	17 Mei	Brug van Fabriano	3:20	Idem
86	18 Mei	Brug van Fano	2:45	Idem
87	22 Mei	Verplaatsingen van de 350 ^{ste} Duitse Divisie in de Raiano-kloven	2:00	Idem
88	24 Mei	Brug van Fossombrone	3:05	Idem
89	25 Mei	Brug van Cattolica	2:45	Idem
90	26 Mei	Brug van San Valentino	2:10	Idem
91	28 Mei	Baan te Bos-Novì (Joegoslavië)	3:00	Idem
92	30 Mei	Baan te Mlisnta (Joegoslavië)	3:05	Idem
93	01 Jun	Brug van Cagli	3:10	Idem
94	02 Jun	Brug van Porto-Recanati	2:35	Idem
95	04 Jun	Brug van Torre	2:20	Idem
96	05 Jun	Fort Cazin (Joegoslavië)	3:25	Idem
97	07 Jun	Brug van Cattolica	3:00	Idem
98	09 Jun	Idem	3:00	Idem
99	13 Jun	Brug van Fabriano	2:40	Idem

100	14 Jun	Brug van Cattolica	2:50	Squadron leader
101	15 Jun	Brug van Ancona	2:55	Idem
102	16 Jun	Brug van Fossato (Prugia)	3:00	Idem
103	22 Jun	Brug van Cattolica	3:00	Idem
104	23 Jun	Idem	2:55	Idem
105	25 Jun	Spoorwegstation te Rimini	3:10	Idem

Vertrekvliegveld: Pescara

106	30 Jun	Spoorwegstation te Faenza	3:05	Squadron leader
107	16 Jul	Steun aan het 8 ^{ste} Leger. Offensief ten zuiden van Ancona.	2:20	Idem
108	17 Jul	Idem	2:00	Idem
109	23 Jul	Kantonnementen in Viareggio	3:35	Idem
110	25 Jul	Spoorwegstation te Sanctangelo	2:25	Idem
111	29 Jul	Brug over het noordelijk kanaal van Ravenna	1:50	Idem
112	30 Jul	Spoorwegstation te Porto Maggiore	2:55	Idem
113	04 Aug	Brug te Carvazare	2:55	Idem. Gefeliciteerd door de A.O.C.
114	09 Aug	Krantendroppen op vijandelijke linies bij Ferrara	3:20	Isolé. Opstijgen uit Rome (Galena)
115	13 Aug	Brug van Rovigo	3:05	Squadron leader
116	14 Aug	Brug van Pontelagosecuro	3:20	Idem
117	16 Aug	Brug van Rovigo	3:00	Idem
118	21 Aug	Spoorwegstation te Ravenna	2:50	Idem
119	25 Aug	Spoorwegstation te Faenza	2:55	Idem
120	26 Aug	Steun aan het 8 ^{ste} Leger bij het aanvallen van de 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. Posities bij 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. Posities bij San Marino.	2:05	Idem
132	19 Sep	Idem. Posities op de Rubicon.	2:10	Idem
133	24 Sep	Spoorwegstation te Forlì	2:30	Idem

Einde van de tweede ronde operaties.

65 dagraids : 167.00 u.

62 keer Squadron leader.

255.000 pond aan bommen gedropt.

— TOTAAL 12 Sqn SAAF —

133 raids : 303.25 u.

18 keer Flight leader.

63 keer Squadron leader.

170 ton aan bommen gedropt.

— — — — — — — — — — —

Zendingen van Franz Burniaux bij Transport Command

28 Sqn SAAF — 03 Aug 1943 tot 29 Dec 1943

1 ^{ste} Piloot	23 sorties	147 Flights	220.05 u. dag	7.50 u. nacht.
2 ^{de} Piloot	1 sortie	10 Flights	18.35 u. dag	0.15 u. nacht.

28 Sqn SAAF — 24 Jan 1945 tot 23 Jul 1945

1 ^{ste} Piloot	22 sorties	134 Flights	314.10 u. dag	35.45 u. nacht.
2 ^{de} Piloot	3 sorties	15 Flights	28.25 u. dag	10.20 u. nacht.

— TOTAAL 28 Sqn RAAF —

1 ^{ste} Piloot	45 sorties	281 Flights	534.15 u. dag	43.35 u. nacht.
2 ^{de} Piloot	4 sorties	25 Flights	47.00 u. dag	10.35 u. nacht.

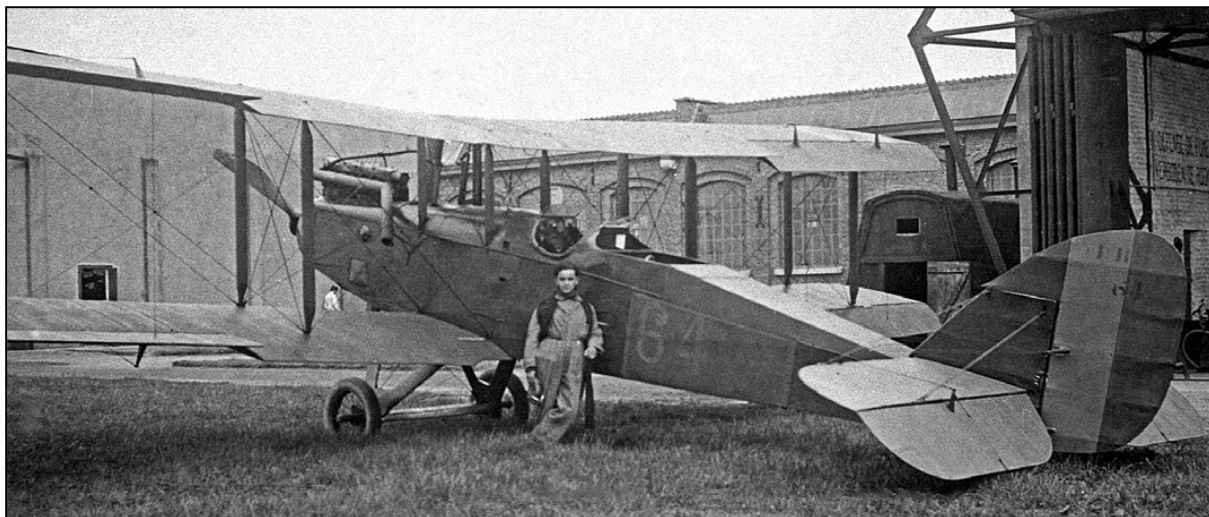
V. FOTO ALBUM



Foto van Franz Burniaux van 21 augustus 1928.
"Heb je ooit gedacht dat de tijd onze meningen zou
veranderen. Moge dit u later aan onze illusies van
twintig jaar doen denken. Wevelghem 21-8-28".
Franz Burniaux was net gebrevetteerd en vloog met
De Havilland DH.4's bij het 1^{ste} Luchtvaart Regiment
in Evere. (Coll. J-L. Roba)



Foto van Franz Burniaux opgedragen op 9 april 1930.
Goedgekeurd als kandidaat onderluitenant van de
reserve, gaat hij op 31 oktober 1929 naar de Lucht-
vaartschool in Evere om een officiersopleiding te
volgen. Hij slaagde voor de proeven op 28 april 1930.
(AELR via J. Schelfaut)



Franz Burniaux voor een De Havilland DH.9, registratie D-64, waarschijnlijk in de Vliegschool van Wevelgem. (AELR via J. Schelfaut)



CO Franz Burniaux en het personeel van 5 Smd voor een Fairey Fox II van de Vliegschool op het vliegveld van Moorsele. (AELR via J. Schelfaut)



Januari 1938. Ongeval met Fairey Fox O-65, bemanning Burniaux & Pauwels. (Coll. Terlinden)



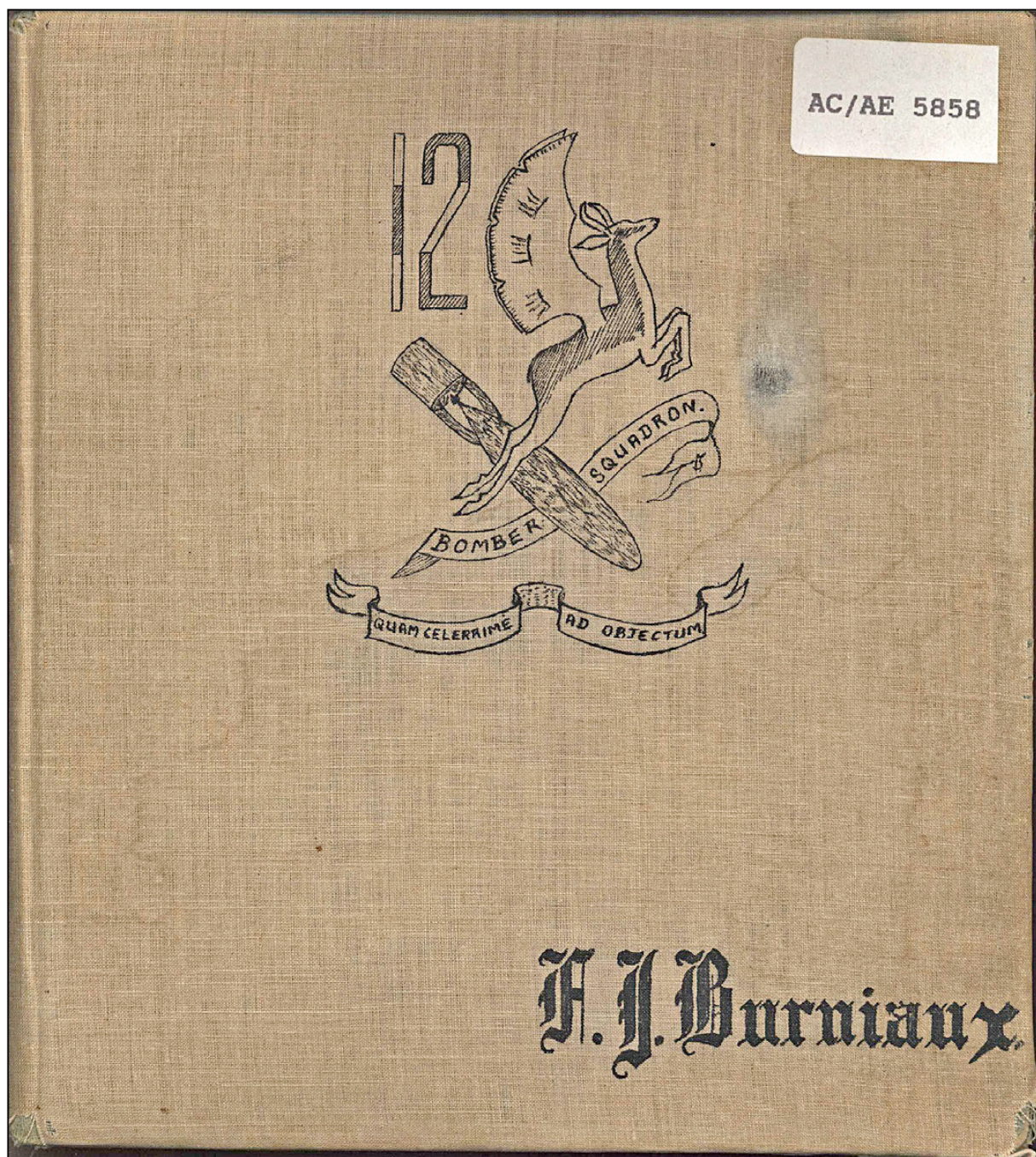
Hoogstwaarschijnlijk genomen tijdens de oversteek van de Middellandse Zee op een vrachtschip van Marseille naar Oran op 28 en 29 mei 1940, voor aankomst in Oujda. Franz Burniaux zou links moeten zijn, van achteren gezien met de pet op. (Coll. J.L. Roba)



In april 1941 reist Franz Burniaux naar Rhodesië en Zuid-Afrika in de De Havilland DH.85 Leopard Moth van de Force Publique. (Coll. Terlinden via D. Brackx)



Personeel van de Force Publique poseert voor de DH.85 Leopard Moth. Links is dit waarschijnlijk de De Havilland DH.80 Puss Moth van de heer Pierre Micha, registratie OO-AMN, en ingenomen door de Force Publique. (Coll. D. Brackx)



Omslag van het logboek van Franz Burniaux waarop de badge van 12 Sqn S.A.A.F. is getekend. (Via A. Bar)

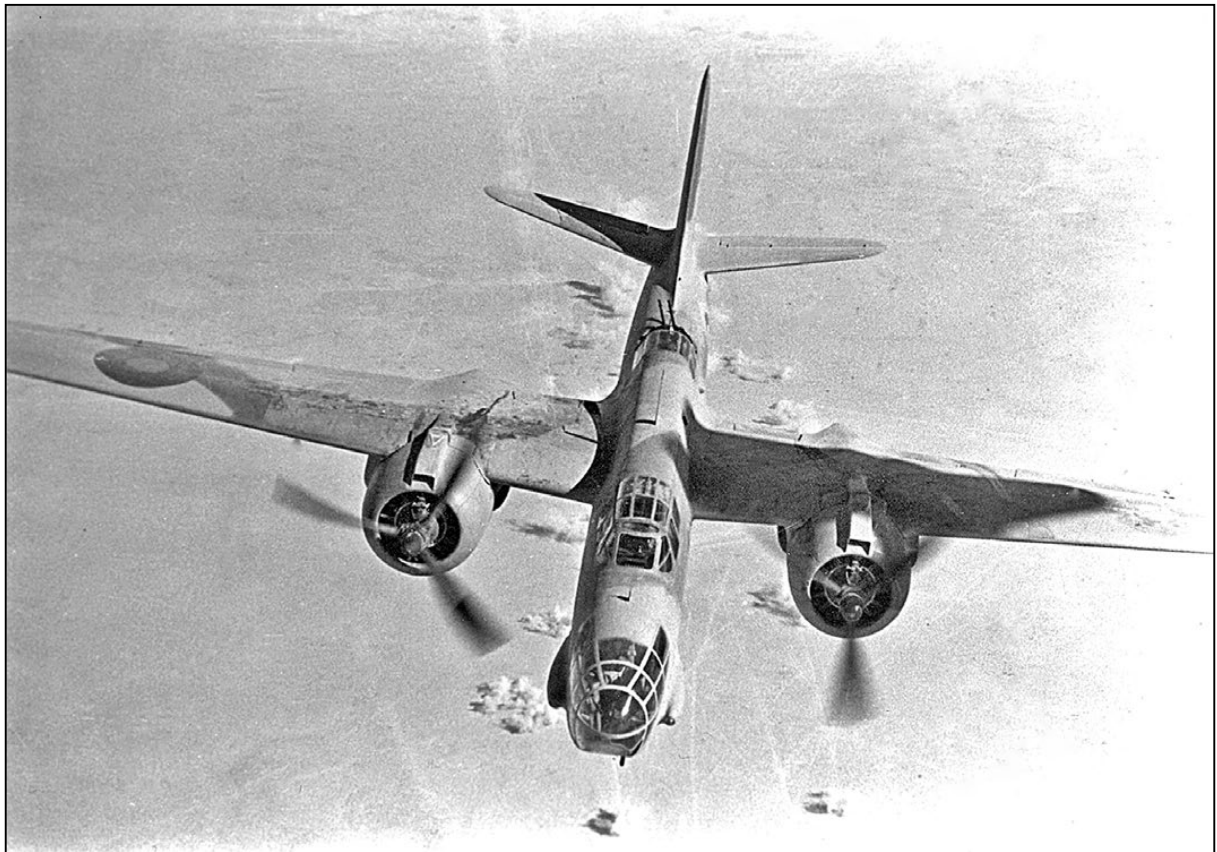


In de nacht van 20 op 21 juni 1942, tijdens zijn 10^{de} oorlogsmissie, werd Franz Burniaux getroffen door de Flak tijdens een bombardementsopdracht op vijandelijke troepen die Tobroek aanvielen. Hij keerde terug naar zijn basis met één motor en moest zijn Boston III op de buik laten neerstorten. (Greindl album via A. Bar)

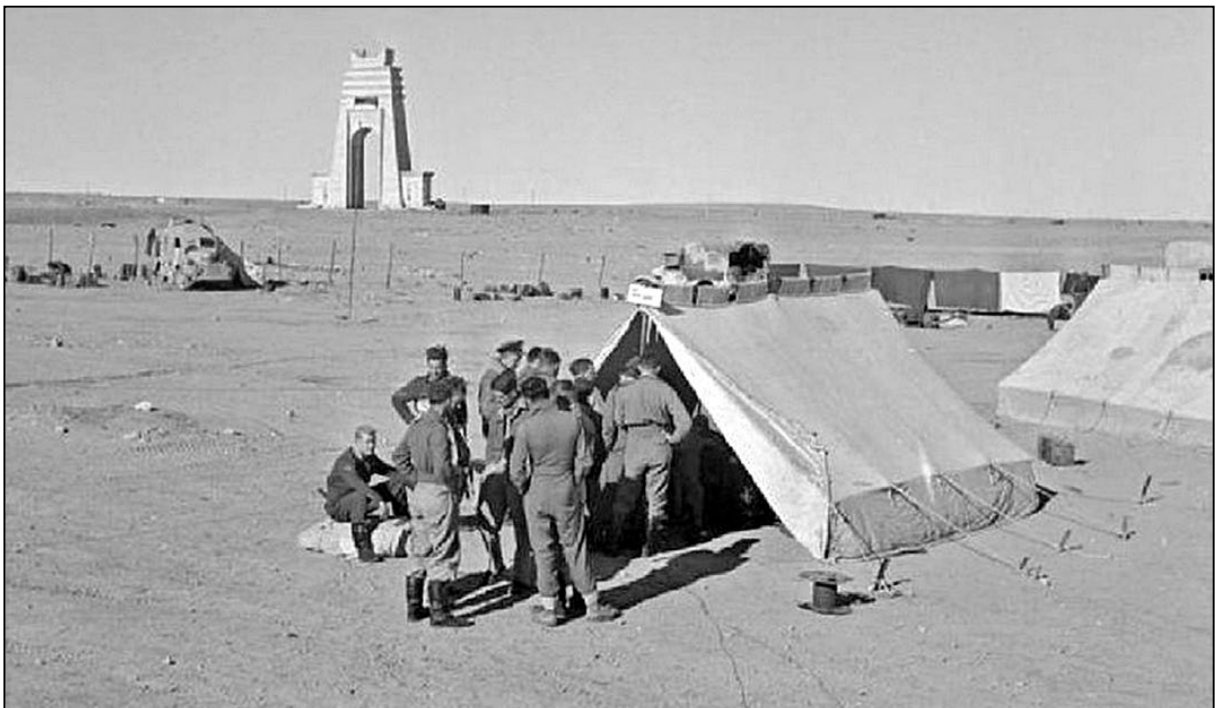


20	Boston	2247	self	complete crew	Night Raid to S.E. of Tobruk no A/A. Port engine failed on	
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]					Totals Carried Forward	
2086 Hrs 20 Mins.						
EL DABA						
YEAR		AIRCRAFT		PILOT, OR	2ND PILOT, PUPIL	DUTY
1942				1ST PILOT	OR PASSENGER	(INCLUDING RESULTS AND REMARKS)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

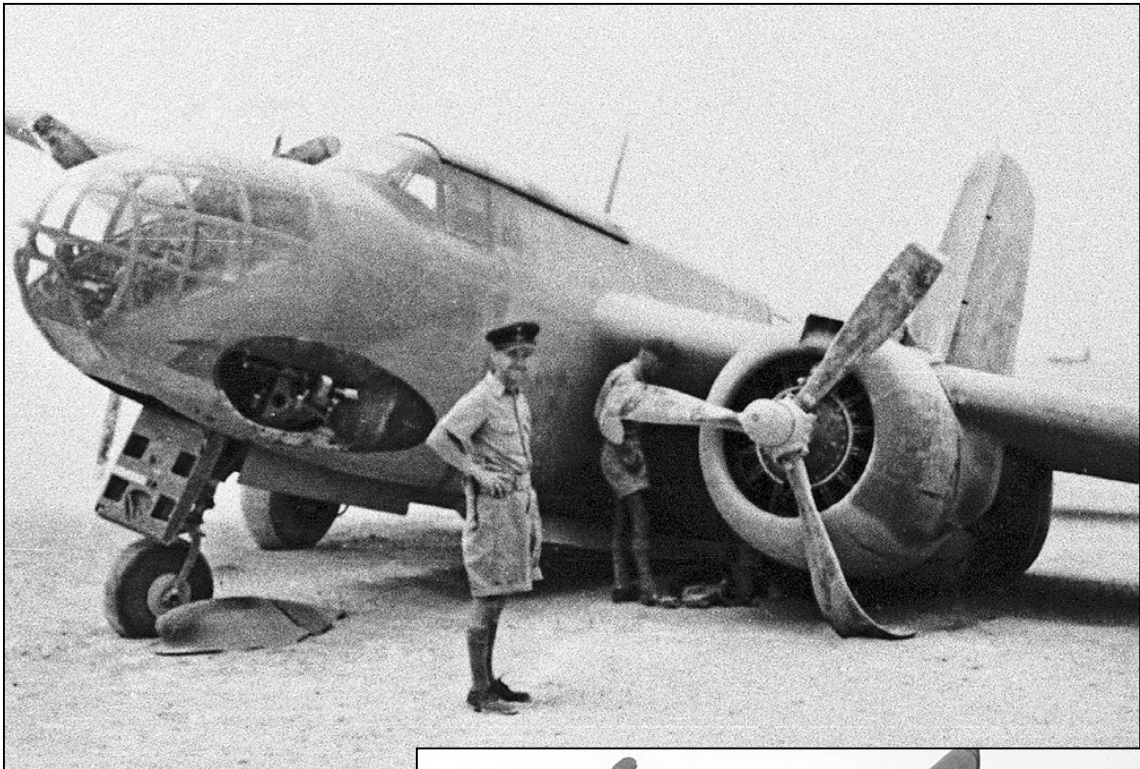
Uittreksel uit het logboek van F. Burniaux over de landing op de buik tijdens de opdracht van 20-21 juni 1942 met Boston n° 2247: "Nachtelijke raid ten zuidoosten van Tobroek. Geen A/A (geen vijandelijke jagers, nvdr). Linker motor viel uit op de terugvlucht. Buiklanding op LG07." (Via A. Bar)



16 juli 1942. Een Boston III van 12 Sqn heeft zojuist zijn bommen afgeworpen en men ziet ze op de grond ont-ploffen. Franz Burniaux vloog die dag twee bombardementsopdrachten ter ondersteuning van het 8^{ste} Leger, waarvan één als flight leader. (Archief JP. Decock)



Britse militaire installaties bij Marble Arch. Op 16 Dec 1942 leidde F. Burniaux als flight leader een aanval op vijandelijke tanks in de omgeving van de Arch. (Via A. Bar)



Op 2 juli 1942, tijdens een opdracht ter ondersteuning van het 8^{ste} Leger bij El-Alamein, werd F. Burniaux zijn Boston III beschadigd door een vijandelijke jager. Op zijn terugkeer naar Landing Ground 99, de weg van Cairo naar Alexandrië, moest hij een noodlanding maken.
(Greindl album via A. Bar)



July	2	Boston	2198	self	43	complete crew	They Roid 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 systems u/s. Crash landed
------	---	--------	------	------	----	---------------	---

Uittreksel uit het logboek van F. Burniaux over de noodlanding tijdens de missie van 2 juli 1942 met Boston nr 2198 ter ondersteuning van het 8^{ste} Leger: "Dagaanval op vijandelijke colonne ten zuiden van El Alamein. Formatie verlaten vanwege bewolking. Twee keer aangevallen door vijandelijke jagers toen we alleen waren. Gerakt in de staart en linkervleugel. Hydraulische en mechanische systemen buiten werking. Noodlanding."
(Via A. Bar)



Franz Burniaux staat rechts met enkele leden van 12 Sqn SAAF. Hij draagt nog steeds zijn Militaire Luchtvaart kepie... (AELR via J. Schelfaut)



Het personeel van Sqn 12 en 24 verzamelde zich voor een herinneringsfoto in de 'Westelijke Woestijn'; Franz Burniaux is te herkennen op de tweede zittende rij, derde van rechts en herkenbaar aan zijn kepie met Belgische kokarde en vleugels met het monogram van Koning Leopold III waar hij bijzonder van hield. In dezelfde rij is Gérard Greindl de derde van links. (Archief JP. Decock)



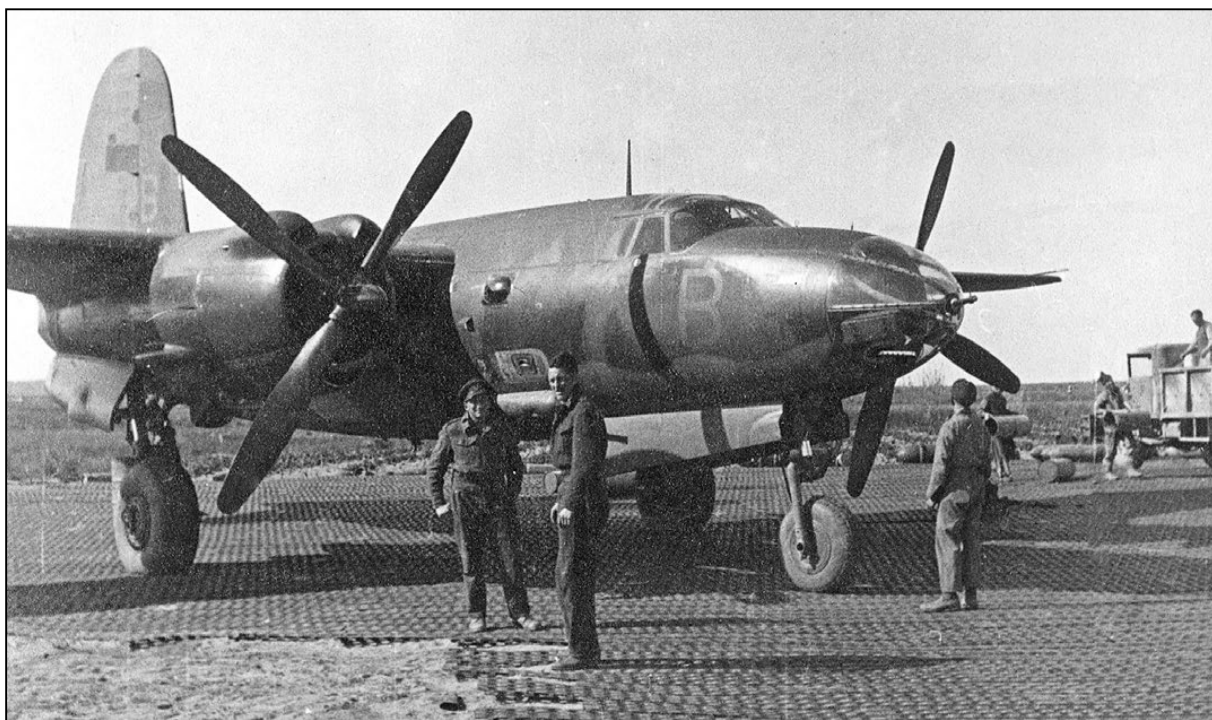
Foto na oktober 1942, van links naar rechts: Colin (met Mil Aé kepie...), Burniaux (SAAF), Legrand (8^{ste} Leger) en Greindl (SAAF). (Coll. Terlinden via J. Schelfaut)



LtKol Kotze, CO van 12 Sqn, Commandant Burniaux en Kapitein Greindl op 40 km van Syrte in de winter 1942-1943. Dit is waarschijnlijk het vliegveld Gzina waar 12 Sqn in januari 1943 gestationeerd was. F. Burniaux draagt weer zijn Mil Aé kepie... (Coll. Terlinden via J. Schelfaut)



Campomarino, ten zuidoosten van Termoli, waar 12 Sqn SAAF was gestationeerd tot eind juni 1944. Van l. naar r. J. Annez de Taboada, F. Burniaux, H. Censier, J. Tomballe, O. Vandenberg, C. Brichard, G. Dieu en J. Ceuppens, waarschijnlijk begin 1944. F. Burniaux begon zijn 2^{de} 'tour of operations' op 29 Dec 1943 met een eerste opdracht op 03 Mar 44. (Coll. Terlinden)



Een Martin Marauder Mk.II van 12 Sqn SAAF. (J. Tomballe album via A. Bar)



Een Martin Marauder Mk.II van het 12 Sqn SAAF tijdens het bombardement op Banja Luka (Joegoslavië) op 31 mei 1944. F. Burniaux heeft die dag niet gevlogen. (historyofwar.org)



'Nose art' op Marauder 'K' van het 12 Sqn SAAF. (J. Tomballe album via A. Bar)



Op 1 Dec 1944 trouwt Gérard Greindl in Lillois, België. Van links naar rechts: Albert Greindl, broer van Gérard, M. Jacquet, een Belg die in Caïro woonde en gastvrijheid verleende aan verscheidene piloten tijdens hun vakantie, Franz Burniaux, Gérard Greindl en Daniel Le Roy du Vivier. (Greindl album via A. Bar)



NAVO opperbevelhebber gene-
raal Eisenhower bezoekt Flo-
rennes op 8 maart 1951. Hij
wordt vergezeld door LtKol VI
Franz Burniaux en Maj VI Ray-
mond Lallemant.
(Coll. Terlinden via J. Schelfaut)





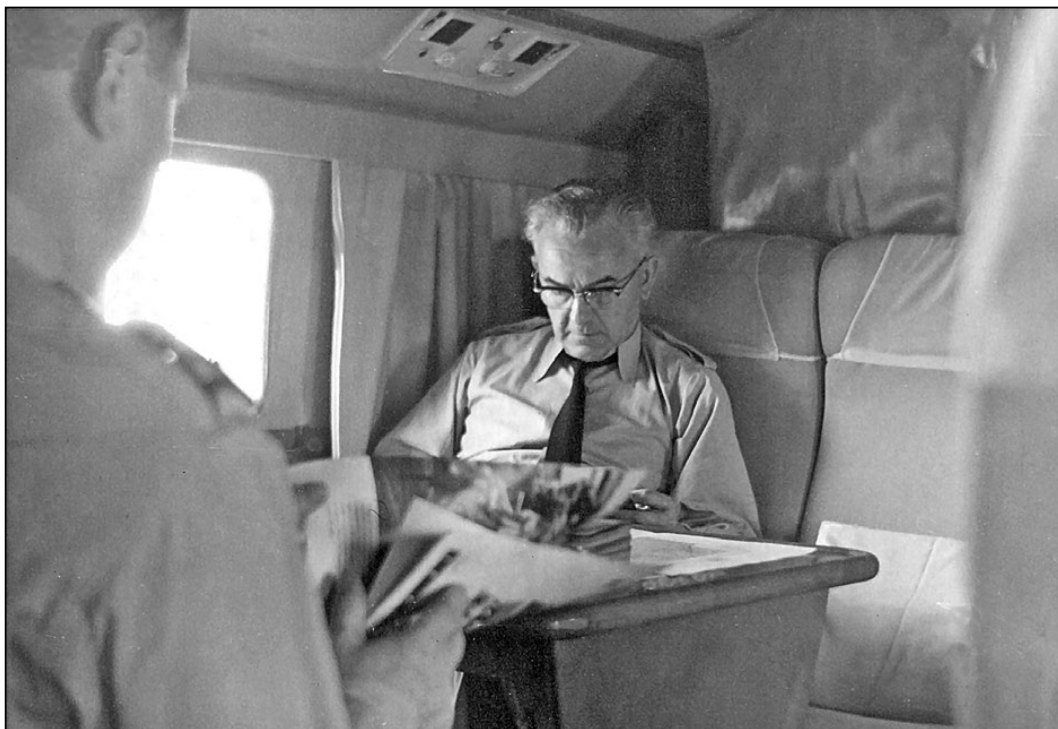
Gen Maj VI Franz Burniaux met koning Boudewijn op 11 Okt 1956.

*Hieronder, overhandiging van een model van een Hawker Hunter aan de Koning te Brustem op 11 Okt 1956 tijdens de plechtigheid ter gelegenheid van de 10^{de} verjaardag van de oprichting van de Luchtmacht.
(AELR via J. Schelfaut)*





Generaal-majors Florent Van Rollegheem en Franz Burniaux tijdens een officiële plechtigheid in 1956. F. Burniaux zou de tweede stafchef van de Belgische Luchtmacht worden toen hij op 1 april 1956 Luitenant-generaal Lucien Leboutte opvolgde. 'Mike' Donnet staat rechts. (LuM)



F. Burniaux aan boord van een transportvliegtuig, hoogstwaarschijnlijk een Douglas DC-6 van de Belgische Luchtmacht, op weg naar Congo in mei 1960. Om de verbindingen met Afrika te vergemakkelijken en in het bijzonder met de basis Kamina waar de werking van de EPA/GVS regelmatig personeelsaflossingen vereiste, drong hij aan op de aanschaf in 1958 van de eerste twee DC-6s van de 15 Wing. (Foto Swietek)

N° 8. — AOUT 1958

Prix : 15 francs

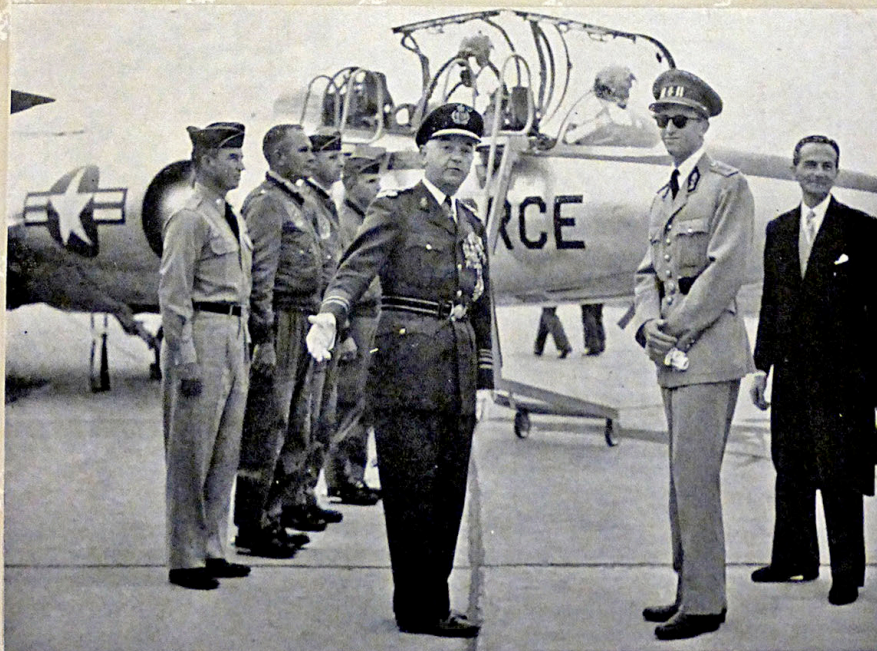
LA CONQUETE DE L'AIR

(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

Met koning Boudewijn, op de cover van het 1958 augustusnummer van het tijdschrift La Conquête de L'Air. (Via A. Bar)

Uitreiking van vleugels aan de 136^{ste} Promotie op 20 Apr 1959. Gen Maj VI F. Burniaux, Stafchef van de Luchtmacht, speldt de pilotenvleugels op het uniform van 19-jarige sergeant Wilfried De Brouwer. (Coll. De Brouwer)



Gen Maj VI F. Burniaux tijdens een vleugelsuitreiking bij de Luchtkadetten. (Coll. Terlinden via J. Schelfaut)

VI. BIBLIOGRAFIE

Voornaamste bronnen

CEGES : Archievendossier Lt Gen F. Burniaux PB26-1428, opgesteld door Jacques Drouart.

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

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

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

CDH : Archieven van Londen. Dossier 1151/13. "Aviation Afrique".
Persoonlijk dossier Lt Gen F. Burniaux.

Dankwoord

De auteur wil zijn dank betuigen aan allen die hebben bijgedragen tot het documenteren en vormgeven van dit gedenkboek en in het bijzonder aan André Bar, Daniel Brackx en Jacques Schelfaut, die hun uitgebreide collectie foto's ter beschikking hebben gesteld om dit gedenkboek te illustreren.

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

Het huidige gedenkboek werd voltooid en voorgesteld op het jaarlijkse banket van de vereniging De 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart op 30 april 2022.

© 2022 auteur en vzw De 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart.