

DE “VIEILLES TIGES”
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW



Gedenkschrift
van de Belgische Luchtvaart

Jean “Pyker” Offenberg

Voorgesteld en gepatroneerd door

Xavier Janssens

en

André Dambly

Leden Vieilles Tiges

Vertaling: **Michel Top**



Jean "Pyker" Offenberg in zijn Spitfire.

Kapitein Vlieger

Jean Offenbergh DFC

N° 42184

In de RAF, Flight Lieutenant

Jean "Pyker" Offenbergh DFC

N° 82517

3 Jul 1916 - 22 Jan 1942

I. OPMERKELIJKE FEITEN



Piloot gebrevetteerd op 25 maart 1939 wordt hij in het 4^{de} Jachtsmaldeel te Nijvel afgedeeld. Het smaldeel vliegt met Fairy Firefly toestellen maar krijgt het jaar daarop de meer moderne Fiat CR42.

Op 10 mei 1940 voert hij met dit toestel zijn eerste oorlogsopdracht uit waarbij hij een bevestigde zege op een Dornier 17 behaalt en er een tweede beschadigt.

Bij de capitulatie probeert hij, vergezeld van JOTTARD en drie andere piloten, om per vliegtuig in Engeland te geraken. Het plan mislukt.

Hij komt aan in Liverpool op 16 juli en wordt opgenomen in het RAF kamp van Gloucester. Na zijn benoeming tot Pilot-Officer op 30 juli gaat hij over naar de 6 OTU te Sutton-Bridge om er

een conversie te doen op Hurricane.

Op 27 oktober boekt Pyker zijn waarschijnlijke overwinning op een Bf-109.

Op 1 november 1940 boekt hij zijn eerste bevestigde overwinning in de RAF.

Hij ontvangt als eerste belg het DFC in juni 1941 en wordt op 21 juli 1941 gedecoreerd met het Oorlogskruis door Mr Gutt, minister van Defensie van de Belgische regering in Londen.

Op 22 januari 1942 overlijdt hij ten gevolge van een botsing in vlucht tijdens een schijnaanval; hij had 7 vernietigde, 5 waarschijnlijke en 6 beschadigde vliegtuigen op zijn actief.

**OFFENBERG ZAL IN ONZE HERINNERING VOORTLEVEN ALS EEN VAN DE
ZUIVERSTE VOORBEELDEN VAN TOTALE OVERGAVE VOOR ZIJN LAND.**

GUTT
Minister van Defensie
Londen 1942

II. BIOGRAFIE

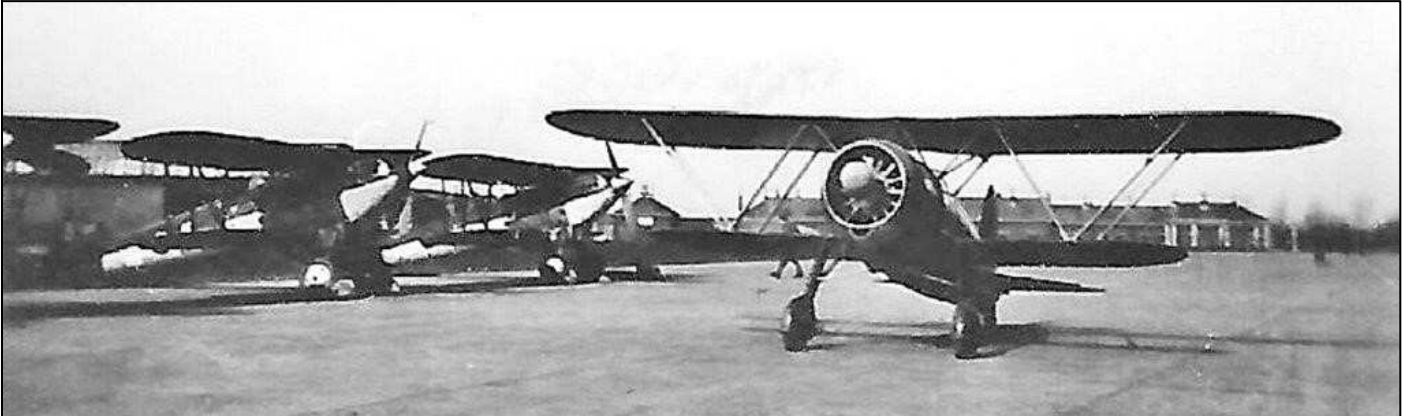
CHRONOLOGIE

3 juli 1916 Laken:	Geboorte.
24 september 1936:	dienstplicht 3^{de} Luchtvaart Regiment
23 november 1936:	Korporaal, leerling piloot (waarnemer)
27 oktober 1937:	verlof zonder wedde
30 oktober 1937:	gelijkgesteld sergeant, gebrevetteerd Luchtwaarnemer
24 november 1937:	onbeperkt verlof, gelijkgesteld adjudant
01 maart 1938:	op eigen aanvraag teruggeplaatst korporaal, gelijkgesteld sergeant, gaat over naar de school leerling piloten, neemt terug dienst voor 2 jaar, toegelaten als leerling piloot
30 januari 1939:	beperkt brevet
25 maart 1939:	korporaal Vlieger-militair brevet
15 april 1939 :	sergeant-piloot II Groep van het 2^{de} Regiment
20 november 1939:	reserve-Onderluitenant (42184)
22 maart – 09 mei 1940:	diverse toestellen: Morane-M17, Firefly en Fiat CR42
10 mei 1940 :	oorlogsopdrachten
16 mei 1940 :	komt met zijn eenheid aan in Frankrijk
20 jun:	vertrek naar Montpellier
24 juni:	doorgaan als deserteur
02 juli:	inschepen naar Gibraltar
07 juli:	aankomst Liverpool
30 juli:	Pilot-Officer – 6 OTU Sutton Bridge
Aug – Okt:	145 Smd in Drem & Dyce
Okt:	Battle of Britain 11^{de} Groep Tangmere
17 juni 1941:	609 Smd Biggin Hill
29 juli:	Gravesend
30 juli:	Flight Lieutenant
25 septembe:	Biggin Hill
31 oktober:	aangesteld als Lt Luchtvaart
29 november:	RAF Digby
22 januari 1942:	omgekomen bij botsing met Spitfire

Relaas

Jean Offenberg werd op 03 juli 1916 in Laken geboren uit een Nederlandse vader afkomstig uit Rotterdam en een Belgische moeder. In mei 1935 verkrijgt hij de Belgische nationaliteit en na het volbrengen van zijn legerdienst neemt hij terug dienst als leerling piloot van de 77^{ste} promotie. Op 01 maart 1938 ontvangt hij het brevet piloot.

In maart 1939 na het beëindigen van zijn opleiding tot jachtpiloot wordt hij in het 4^{de} Jachtsmaldeel te Nijvel afgedeeld. Het smaldeel vliegt met Fairy Firefly toestellen maar krijgt in de lente van het jaar daarop de meer moderne Fiat CR42.



Fiat CR 42

Ironisch genoeg zal de eerste oorlogsactie van Jean Offenberg tegen toestellen van de RAF gericht zijn. In de nacht van 8 op 9 september 1939 stijgen 6 bommenwerpers van het 77^{ste} en 6 van het 102^{de} Smd op van hun basis in Engeland voor het afwerpen van propagandabladen boven Duitsland. Tijdens de terugvlucht dringen 2 Whitleys het toenmalig neutrale Belgische luchtruim binnen. De jachtvliegtuigen van Nijvel worden gealarmeerd. Kapitein Lucien Boussa van het 5^{de} Smd stijgt op met een Fairey Fox onmiddellijk gevolgd door 2 Fairey Fireflies van het 4^{de} Smd bestuurd door Daniel Leroy du Vivier en Marcel Michotte. Het trio onderschept de bommenwerper en vuurt waarschuwingsschoten af om hem tot landen te verplichten. De Britten antwoorden met mitrailleurvuur en raken het vliegtuig van Leroy du Vivier die een noodlanding moet uitvoeren. Bij een ander vuurgevecht tussen Boussa's wingman, Adjudant Albert Genot en zijn schutter Roger Alaffe, en een Whitley wordt hun vliegtuig getroffen door een mitrailleursalvo en vliegt in brand waardoor de bemanning zich per valscherp moet redden en gekwetst raakt bij het neerkomen. De Whitley bestuurd door Flight Luitenant Connel vervolgt zijn weg maar raakt brutaal de grond in Frankrijk.

Wanneer Alexis Jottard en Jean Offenberg het nieuws van het gevecht vernemen trekken ze hun vliegoveral aan over hun pyjama en stijgen met hun Firefly op om aan het gevecht deel te nemen. Ze lokaliseren snel een bommenwerper op terugweg van Hamburg en Kiel en verplichten hem om in Nijvel te landen waar de bemanning korte tijd zal gevangen worden gezet.

Deze schending van de Belgische neutraliteit maakt veel ophef en veroorzaakt een fel protest van de Belgische bij de Britse Regering. Op 27 september bezoekt de Koning het militaire vliegveld van Nijvel. Meerdere piloten worden aan hem voorgesteld waaronder Adjudant Genot die het Kruis van Ridder in de Kroonorde ontvangt. Genot zal het Verenigd Koninkrijk verwoegen en zal na de vijandelijkheden verantwoordelijk zijn voor de overname van het vliegveld Florennes als 161^{ste} Wing van de Amerikanen door het Militaire Vliegwezen.



*Twee goede vrienden: Alexis Jottard en Jean Offenberg
in Wevelgem*

Engeland te ontsnappen. Jammer genoeg wordt hun plan ontdekt en op 19 juni worden ze onmiddellijk aan boord van drie Franse Caudron Simoun naar de rest van het Regiment in Montpellier gebracht.

In de vroege morgen van 10 mei valt het Duitse leger het neutrale België binnen. De Iide Groep ontvangt het bevel om Nijvel te verlaten en Landing Field N° 22 in Brustem/Sint-Truiden te vervoegen. Om 06.05 Hr. stijgen er vanaf Brustem 5 Fiat CR42 op om de verdediging van het vliegveld te verzekeren en aanvallen te doen tegen Do17 en Me109. Omstreeks 06.30 Hr. in de omgeving van Borgworm, valt Jean Offenberg die deel uitmaakt van de 2^{de} patrouille samen met 1^{ste} sergeant Jean Maes en 1^{ste} sergeant Alexis Jottard een Dornier van het II/KG77 aan en eist zijn vernietiging op. Hij neemt nog een andere onder vuur die weet te ontsnappen via een duikvlucht. Rond 06.30 Hr. beschadigt Jean Maes een Do17 van II/KG77 in de omgeving van Sint-Truiden.

Hierdoor maakt Offenberg bij de opening van de vijandelijkheden reeds indruk op zijn smaldeelvrienden.

Onder druk van de Duitse opmars moet zijn Groep zich terugtrekken in Frankrijk, eerst naar Chartres en nadien naar Bordeaux-Mérignac.

Bij het naderen van de capitulatie probeert Offenberg vergezeld van Jottard en drie andere piloten per vliegtuig naar



Caudron Simoun te Oujda , op het einde van de reis in juli 1940

Offenberg wil ten koste van alles de strijd tegen Duitsland verderzetten en vlucht 's anderendaags met een van de meegebrachte Caudrons en in het gezelschap van Jottard naar Ajaccio. Van daaruit trekken de twee piloten verder naar Oujda waar zich de Belgische vliegschool bevindt en dan verder naar Casablanca. Ze bereiken Gibraltar en schepen in op de Engelse cargo Har Sion. Zeer vermoeid ontschepen ze op 16 juli in Liverpool.



Offenberg, Jottard, Limet en Ortman op weg naar Liverpool aan boord van de Har Sion

Daar neemt Offenberg dienst in de RAF en wordt in het kamp van Gloucester ingedeeld. Hij wordt op 30 juli benoemd tot "Pilot Officer" en start zijn training op Hurricane in het 6 OTU te Sutton-Bridge.

Na één week vervoegt hij het 145 Smd in Drem/Schotland maar op 10 okt. herneemt dit Smd zijn plaats binnen de 11^{de} Groep vanuit Tangmere.

Naar het schijnt noemden zijn vrienden hem vertrouwelijk "Peike", Brussels woord dat verengelst werd tot "Pyker".

Op zondag 27 oktober wordt het 15 Smd zwaar getroffen tijdens de gevechten. Pyker gunt zich een waarschijnlijke Bf 109 maar zal diep bedroefd zijn door het verlies van zijn vriend Jottard die dezelfde dag wordt neergeschoten.

Op 01 november behaalt hij zijn eerste bevestigde overwinning binnen de RAF door het neerschieten van een Bf 109 bestuurd door Oberleutenant Reiff-Enscheidt, Stafkapitan van 1./JG2. Deze zet zijn toestel om 16.15u bijna intact aan de grond in Mapson Farm, Sidlesham, Sussex en wordt gevangen genomen.

Vijf dagen later schiet hij opnieuw een Bf 109 neer.



Op 1 november 1940 boekt Offenberg zijn eerste bevestigde overwinning bij de RAF. Hij haalt een Bf 109 neer die gepiloteerd werd door Oberleutnant Hermann Reiff-Erscheidt, Staffelkapitan van 1/JG2. Onder het windscherm herkent men de R die de vliegtuigen van JG2 Richthoffen kenmerkten.

Tijdens zijn verblijf met het 145 Smd in Westhampnett maakt hij nog aanspraak op een overwinning. Op 9 november om 08.30u onderscheppen Offenberg en Bungey een Ju 88 dicht bij het eiland Whight. Zij vallen aan en eisen beiden een beschadigd toestel op. Het toestel zou bij zijn terugkeer een noodlanding gemaakt hebben in Villaroche.

Tot grote vreugde van allen krijgt het smaldeel op 05 januari 1941 het bericht uitgerust te worden met de Spitfire. Op 09 januari voert het 145 Smd een van de eerste sweeps uit in Frankrijk maar de buitenlanders mogen hieraan niet deelnemen, wat hen zeer misnoegt.

Op 10 januari voert Jean zijn eerste vlucht uit op Spitfire. Tijdens deze eerste kennismakingsvlucht die 10 minuten zal duren heeft hij de tijd om een mooie immelman boven het vliegveld uit te voeren vertrekkende van 30 m boven het terrein.



Maart 1941, Offenberg in Tangmere

Hij ontvangt via het Rode Kruis regelmatig briefwisseling van zijn familie in bezet België. Iedereen stelt het goed wat hem vreugdevol maakt.

De meteo in februari is zeer slecht. De 6de voert hij een vlucht uit op Spitfire die hem ogenschijnlijk niet veel voldoening geeft want hij noteert dat “ de Spitfire in dog fight slechter is dan de Hurricane gezien hij veel vroeger stalt”. Hij vliegt terzelfdertijd op Hurricane en Spitfire.

Op 18 februari verneemt hij dat de Har-Sion waarmee hij naar Engeland is gekomen, getorpedeerd is in de Atlantische Oceaan.

Op 21 februari krijgt hij uiteindelijk de toestemming om deel te nemen aan opdrachten boven Frankrijk.

Op 22 februari totaliseert hij 122 zendingen en patrouilles sinds zijn aankomst in het Verenigd Koninkrijk.

Op 2 maart heeft hij een verkoudheid met oorproblemen en wordt hij 2 dagen vrijgesteld van vlucht, zijn allereerste vrijstelling.

Op 16 maart wordt het vliegveld gebombardeerd en 4 toestellen waaronder het zijne worden door splinters doorzeefd.

Op 19 maart komt de nieuwe Wingcommander aan in Tangmere, de piloot zonder benen, de beroemde Douglas Bader.

Op 25 maart neemt hij deel aan een samenwerkingsoefening met zoeklichten. Het is zeer slecht weer en de controle heeft het slechte idee om hem boven de zee te laten dalen tot onder de wolken. Hij komt op 200 voet onder de wolken en heeft het “verdomd warm”.

Voor maart totaliseert hij 25 uur op Spitfire en 1.45 uur op Magister wat gezien de slechte weersomstandigheden merkwaardig is.



April 1941. Jean Offenberg ontspant zich bij de familie Faure, waar hij te gast is .

landings wordt als “not so good” gekwalificeerd waarbij hij stelt dat het slechte zicht naar voor in Spitfire de landing bij nacht niet vergemakkelijkt.

Sinds het uitbreken van de oorlog totaliseert hij 11.35 operationele vliegingen in het Belgische Militaire Vliegwezen en 110.25 uur in de RAF.

Op 06 april beginnen de discussies over de oprichting van een Belgische Flight in het 609.

13 april is een gevulde dag met 4 sorties en 4.40 vliegingen.

Op 16 april voert hij zijn eerste dusk/nachtvlucht uit. De

Voor april totaliseert hij 29.40 uur waarvan 3.55 uur op Magister, 24.50 uur dag – en 55 minuten nachtvlucht op Spitfire II.

In April brengt Jean Offenbergh enkele ontspannende momenten door bij de familie Faure.

Zowel op 30 april als op 03 mei noteert hij in zijn dagboek dat hij en Baudouin de Hemptinne zich niet goed meer voelen in het smaldeel door de nieuwe CO en dat ze naar het 609 Smd waar zich reeds enkele Belgen bevinden wensen gemuteerd te worden.

Zijn mooiste prestatie, zijn meest beroemde gevecht gebeurt nochtans op 05 mei 1941. In de namiddag van deze gedenkwaardige dag wordt Offenbergh voor een trainingsvlucht acrobatie de lucht ingestuurd. Gezien de gunstige omstandigheden besluit hij om tussen 15.25 Hr. en 15.55 Hr. een verkenning boven Frankrijk uit te voeren. Het weer over Engeland is mistig maar bij Cherbourg is er een uitstekende zichtbaarheid. Juist ten Noorden van de stad bemerkt Offenbergh 5 vijandelijke vaartuigen.

Op het ogenblik waarop hij dit doel wil aanvallen wordt zijn aandacht getrokken door twee Heinkel II toestellen. Hij valt onmiddellijk het laatste toestel aan, daarna het volgende. Een toestel draait op de rug en valt in het water. Ze bevinden zich ten Noorden van Barfleur om 15.35 Hr.

Op dat ogenblik ziet hij twee Bf 109 aankomen. Hij draait zich tegenover hen, zendt een salvo op de eerste en kruist beide vijanden zo dicht dat een botsing nipt vermeden wordt. Gezien hij alleen is draait hij naar het Noorden achtervolgd door de twee vijandelijke toestellen. Hij beslist om het gevecht aan te gaan, schiet één van hen neer en keert daarna terug naar zijn basis. *(zie zijn verslag in bijlage)*

Voor deze ongehoorzaamheid vreest hij een flinke uitbrander van zijn oversten. S'anderendaags moet hij voor de Group Captain verschijnen die hem een sermoen geeft, doet beloven om dit niet opnieuw te doen en hem gelukwensst.

Op 6 mei wordt hij naar het schijnt ten onrechte beschuldigd een incident te hebben veroorzaakt waarbij zijn vliegtuig werd beschadigd. Hij is woedend. De dag nadien wordt hij uit zijn functie van "tweede commandant" ontheven met als reden "met dwarswind te zijn opgestegen". De 8^{ste} krijgt hij opnieuw de banbliksems van zijn Fl CO voor het opstijgen in een stijgende bocht. Als sluitstuk van deze voorvallen landt hij de 18^{de} met ingetrokken landingsstel. De overbelasting en vermoeidheid laten zich ongetwijfeld voelen maar het blijft alle hens aan dek voor de oorlog. In mei 1941 wordt hij "B Flight Commander" benoemd. In deze maand heeft hij zowel het beste als het ergste doorlopen.

Op 11 juni doet het gerucht de ronde van de mutatie van meerdere piloten waaronder hijzelf naar het 609 waar sinds februari 1941 een officiële Belgische Flight in oprichting is. In een ontroerend afscheid verlaat hij Tangmere richting Biggin Hill.

Op 18 juni ontvangt hij als eerste Belg het Distinguished Flying Cross voor zijn overwinningen op 05 mei en zijn staat van dienst in het 145 Smd in 1940. Altijd bescheiden schrijft hij dat hij denkt dit niet te verdienen (I don't think I deserve it). De toekenning van deze onderscheiding aan een vreemde piloot, onderdaan van een regerende koning, was in tegenstrijd met het protocol in gebruik onder Georges VI. Bijkomend had de RAF vergeten zoals gebruikelijk was, de toelating te vragen aan de Belgische Overheid. Maar alles wordt op 29 juli geformaliseerd en op 04 Aug. ontvangt hij de persoonlijke gelukwensen van Mr. Gutt.

Tijdens WOII zullen 59 DFC aan Belgische piloten toegekend worden.

Op deze 18 juni is het smaldeel in shock door de dood bij een luchtgevecht van Sydney Hill, de meeste geliefde piloot van het smaldeel, maar Michael Robinson, de CO,

wil de gebeurtenis markeren. Hij trekt zijn eigen DFC lintje van zijn uniform, spelt het op de borst van PYKER en nodigt het ganse smaldeel uit op een gedenkwaardig avondfeestje. F ZIEGLER noteert in zijn memoires dat men op deze wijze de ziekelijke gedachten verjoeg die het moreel van sommigen zou kunnen ondermijnen.

Op 22 juni neemt hij deel aan "Circus 18" (escorte van bommenwerpers). Het betreft 10 Blenheims die een raid op Hazebrouck uitvoeren. De 9 Spitfire V moeten het hoofd bieden aan 10 Bf109. Offenberg geeft één waarschijnlijke overwinning aan na het gevecht dat hij zoals hierna beschrijft:

"Ik was Nr 2 in de sectie Rood. We vlogen op 20.000 voet in een cirkel ten ZW van Duinkerke. Mijn Nr. 1 vertrok in een spiraal naar beneden, ik volgde hem initieel maar nam dan een tegengestelde bocht en verloor contact met hem. 4.000 voet lager merkte ik een klimmende Bf109F op. Ik draaide en dook om hem aan te vallen maar toen hij binnen vuurbereik was ontdekte ik een andere, lager, achter mij. Hij opende het vuur maar zijn afwijking was onvoldoende doordat ik mij naar rechts vrijmaakte. Hij volgde mij niet meer. Ik bevond mij toen op 12.000 voet. Ik probeerde Spitfires terug te vinden en ontdekte 10 zwarte puntjes boven Duinkerke. Ik vloog er naartoe en zag dat het Me 109F waren.

Ik draaide toen landinwaarts en zag twee Me 109F op ongeveer dezelfde hoogte. Ze vlogen los van elkaar evenwijdig naar het Westen, ik viel het rechter toestel langs achter aan. Toen ik ongeveer 400 yards achter hem was, waggelde hij de vleugels en vertrok in een linker duikvlucht. Ik hield de andere zorgvuldig in het oog maar hij volgde mij niet. Ik dook achter de eerste aan terwijl ik op 400 yards korte vuurstoten met het kanon gaf maar slaagde er niet in om te naderen. Het mikken was zeer moeilijk door de grote snelheid. Toen hij terug landinwaarts draaide heb ik de achtervolging stopgezet en draaide naar het Noorden. Ik vloog toen op 1.200 voet. Bij het naderen van Gravelines startte ik een uitwijking naar rechts. Plots komt een wolk van onpreciëse spoorzoekers vanaf de grond in mijn richting. Ik vlieg verder noordwaarts terwijl ik ontwijkingsbewegingen uitvoer.

Terwijl ik de kust nader ontwaar ik een Me 109E die op zeer lage hoogte over de duinen vliegt. Ik plaats me achter hem en neem hem onder vuur met mijn mitrailleurs gezien de obussen voor het kanon uitgeput zijn na het vorige gevecht.

Ik was op dat ogenblik zeer laag terwijl ik de achtervolging verderzette, met mijn hand mijn voorruit wrijvend die met ijs bedekt was en een oog houdend op een Me109F die wat verder in het binnenland rondvloog. Ik breek links af en kom terug achter hem terwijl ik een vuurstoot van 2 seconden geef tussen de 100 en 30 Yards. Er komt glycol uit zijn radiator die mijn voorruit bedekt. Ik breek dan met vol vermogen en op grondhoogte af richting zee want ik zag dat de Me 109F vanuit het binnenland mijn richting uitkwam.

Achter mij blijvend klom hij tot een 1000 voet. Ik hield mijn toestel in een lichte bocht teneinde hem in het oog te houden. Toen dook hij achter mij aan. Ik liet hem naderen tot op een 300 yards en vertrok dan in een onverhoedse linkse bocht.

Hij probeerde mij te volgen terwijl hij met zijn kanon vuurde maar de bocht was voor hem veel te scherp en ik kon zijn vleugels zien slaan in een high speed stall. Ik hield deze bocht tot een noordelijke koers aan en dook op deze richting naar 0 voet (hoogte). Zuidwaarts draaiend brak hij het gevecht af.

Ik nam een O.N.O. koers, verminderde mijn vermogen van +8 naar +4, terwijl ik zorgvuldig mijn 6 o'clock overzag. Ik kon nog twee 109E zien die op 1.200 voet ongeveer één mijl links van mij in dezelfde richting vlogen.

Ik ben zonder een schrammetje in Biggin Hill geland."



609 Sqn. Debriefing na de vlucht: de Spîrlet, Ziegler, Wilmet, Dieu, Offenberg & Malengreau

Op 26 juni ontsnapt hij op het nippertje. Alle Belgen van het 609 Smd uitgezonderd de Spirlet begeleiden 24 Blenheims en worden in een gevecht met een groter aantal Me 109 betrokken. OFFENBERG ontsnapt aan een aanval door zich in spin te zetten. Zijn motor alsook zijn radio laten het afweten maar hij kan op het nippertje in Hawkins landen. S'anderendaags komt zijn Flight Comd hem per Tiger Moth halen. Hij landt juist op tijd op Biggin Hill om deel te nemen aan een sweep boven Hazebroek.

Hij totaliseert 42.50 vliegreuren in juni allemaal op Spitfire met uitzondering van een kleine vlucht van 30 minuten op een verbindingsvliegtuig. Zijn groot totaal bedraagt 691.15 vliegreuren.

Op 03 juli noteert hij, kwaad, in zijn dagboek sinds 16 juni aan 16 sweeps te hebben deelgenomen waarbij hij geen enkele mof heeft kunnen neerhalen of wanneer hij daartoe de kans had als een domkop had geschoten.

Maar het gevecht waarop hij het meest fier was is dit waarbij hij zijn tegenstander in zee doet storten zonder zelf een schot gelost te hebben. Dit gebeurt op 07 juli bij terugkeer van een zending in de streek van Le Touquet.

Het "circus 37" heeft op 07 juli plaats. Het 609 Smd begeleidt met 12 toestellen 4 Stirling bommenwerpers. Lager ziet Offenberg een konvooi dat geëscorteerd wordt door enkele Bf 109. Het kan om een list gaan want wanneer de sectie van Pyker in hun richting draait worden ze aangevallen door andere Me die vanuit Le Touquet komen. Sergeant Evans wordt door twee Bf 109 aangevallen waarbij één aanvaller zijn motor raakt die in brand vliegt. Offenberg valt de andere aan die zich in een verticale duik zet. Hij volgt hem en trekt op het laatste moment op. Tijdens zijn pull out ziet hij

tussen de Duitse vaartuigen water opspatten, de Duitser heeft niet op tijd kunnen optrekken ! Zijn overwinning wordt bevestigd, hij heeft zelfs niet geschoten.

De gekwetste Evans wordt opgevist nadat hij zich per valscherp heeft kunnen redden.



07 juli 1941; Eerste minister Churchill bezoekt het 609 Sqn in Biggin Hill.
v.l.n.r. Air Marshall Sir Sholto Douglas, Churchill, David Hughes—Rees,
Group Captain Barwell (station commander) en, rugwaarts, Jean Offenbergh.

Op 10 juli wordt hij verplicht voor een week in verlof gezonden. Hij maakt van de gelegenheid gebruik om naar London te gaan waar hij zegt, “*echt gelukkig*” zijn beste vriend van de 77^{ste} promotie Mike Donnet terug te zien. Deze is juist samen met Divoy vanuit België aangekomen na een onwaarschijnlijke ontsnapping een boord van een SV4 onder de neus van de Duitsers. (zie het boek van Gen VL Baron Donnet DFC – “*j’ai volé la liberté*”)

Op 18 juli tijdens een “rhubarbe” vliegt hij tot tegen Nieuwpoort en dringt zo lichtjes België binnen.

Op 19 juli neemt hij deel aan “circus 51” een escorte van bommenwerpers waarbij zijn smaldeel een van de 17 deelnemers is. Hij claimt de waarschijnlijke vernietiging van een Bf 109 in de omgeving Duinkerke. De zending duurt twee uren.

Op 21 juli, symbolische dag bij uitstek, gaan de CO en alle Belgen van het Smd naar London voor een wapenparade die in de Wellington kazerne georganiseerd wordt. De heer Camille Gutt, Belgisch minister van Defensie in de Belgische regering te London, onderscheidt volgende vliegers met het Belgisch Oorlogskruis: S.L. Robinson, de Hemptine, Ortman, Spirlet, Offenbergh, Le Roy du Vivier, Gonnay, Prevost, Seghers evenals deze die in gevechten gesneuveld zijn en enkele marinemannen. Slechts 2 van deze 9 piloten zullen de oorlog overleven, twee Wing CO Le Roy du Vivier en Prevot.



Londen, 21 juli 1941. Jean Offenberg ontvangt het Oorlogskruis van Minister Gutt.

De plechtigheid wordt gevolgd door een Te Deum in Westminster Abbey, daarna door een maaltijd onder vrienden. Mijnheer Pirlot biedt een receptie aan in Governor House. Een goed overgoten laatste maaltijd besluit s 'avonds deze mooie dag. Rond 2 Hr. wordt de terugweg naar Biggin Hill aangevat.

Wanneer John Bisdee het einde van zijn operationele beurt bereikt wordt Offenberg op 28 juli als commandant van de B Flight aangesteld. Zijn benoeming wordt op 30 juli officieel.

De gevechten blijven zonder ophouden doorgaan, alleen af en toe onderbroken door periodes van slecht weer of korte verloven.

Op 06 augustus geeft hij een waarschijnlijke overwinning aan.

Op 16 augustus bijvoorbeeld voert hij 6 zendingen uit met een tonaal van 6.05 vlieguren.

Midden augustus brengt hij enkele dagen door bij de familie LYDON in Chichester. Deze onthaalfamilie laat hem toe om zich ver van de gevechten te herbronnen binnen een warme familiale kring en ligt hem nauw aan het hart. Hij blijft er echter nooit lang, hij mist snel zijn smaldeel en het vliegen.

Op 18 augustus neemt Jean deel aan een sweep in de buurt van Hardelot ten Zuiden van Cap Gris Nez. Tijdens deze vlucht wordt vanuit een vliegtuig een valscherp afgegooid waaraan een kunstbeen hangt voor Douglas Bader, piloot zonder benen die een van zijn protheses verloren heeft toen hij zijn vliegtuig moest verlaten en die nu krijgsgevangene is in Saint Omer.

Op 19 augustus komt Offenberg als eerste Belg ooit tijdelijk aan het hoofd van een Brits Smaldeel wanneer de CO Gilroy afwezig is.

Op dezelfde dag wordt Vicky Ortmans voor een tweede maal neergeschoten boven het Kanaal. Terwijl hij boven hem vliegt geeft Offenberg dit door aan de reddingsdiensten en landt praktisch zonder brandstof in Manston. Ortmans wordt door dezelfde

reddingsboot opgepikt die hem de eerste keer gered had!

Dezelfde dag, wanneer hij met zijn Spitfire terug in Biggin Hill is, leidt Offenberg om 18.30 hr het smaldeel nog voor een gevechtzending.



609 Sqn, 1941. Offenberg, de Spirtlet, de Selys Longchamps, Ortmans C. Lallemand & Van Arenberg.

Op 27 augustus neemt hij met 12 Spitfires van Biggin Hill deel aan de tweede escortegolf van 4 bommenwerpers die St Omer aanvallen. Tijdens deze missie eist hij een waarschijnlijke overwinning op. Dit gebeurt opnieuw op 29 augustus bij een escorte van 6 Blenheim bommenwerpers voor een aanval op het station van Hazebrouck.

De escortes waren massaal, waaraan in twee golven tot 19 smaldelen deelnamen. Men moest de Luftwaffe uitdagen en uitputten!

Zijn totaal vlieguren voor augustus slaat alle records met 50.50 uur waarvan 47.25 uur op Spitfire.

Einde augustus 1941 heeft het 609 Smd twee Belgische Flightcommandanten, Offenberg en de Spirtlet. Er voegen zich 6 nieuwe Belgische officier piloten bij het smaldeel evenals een sergeant piloot Raymond Lallemand bijgenaamd "Cheval", die 3 jaar later het smaldeel op Typhoon zal aanvoeren. Deze laatste zal de oorlog beëindigen als Major, onderscheiden met het DFC and Bar en zal de eerste korpscommandant van de 2^{de} Wing in Florennes zijn. Offenberg is zijn mentor. *(zie in bijlage één van zijn brieven aan Cheval)*

Op 27 september escorteren 14 jachtsmaldelen, waaronder het 609, 12 Blenheims voor een aanval op de centrale van Bully-les-Minnes. Offenberg verklaart één Bf 109 op een hoogte van 20.000 ft beschadigd te hebben 5 mijl ten Noorden van St Omer.

Ziehier zijn verslag:

“ik was Blue 1 van het smaldeel dat de hoge dekking moest verzekeren. Op 10 à 15 mijl van Mardijck zagen we twee groepen Bf 109 die naar het escorte doken. De sectie Red zette de daling in en ik zag drie 109 in lijn lager rechts van mij richting ZO. Ik dook naar hen en vuurde een kort salvo op de laatste. In het begin gebeurde er niets maar na enkele schoten begon een donkere zwarte rook uit het vijandelijk vliegtuig te ontsnappen. Hij vertrok in een halve rol die ik volgde. Ik kreeg een black out en verloor contact. Ik begaf me richting kust en vond mijn Nr. 2 terug. Toen we de kust ter hoogte van Mardijck passeerden werden we door één, nadien twee 109 aangevallen, waarbij er een werd neergeschoten door Blue 2 (du Monceau). We klommen tegen de zon in naar 28.000 voet terwijl we de bommenwerpers bewaakten die van Le Touquet terugkwamen zonder nog vijanden te zien.”

Offenberg heeft 100 mitrailleurpatronen en 24 kanonbussen verschoten.

In september heeft hij 23.20 vlieguren dag, 01.15 nacht en 4.25 uur op verbindingsvliegtuig.



609 Sqn, Jean Offenberg, terug van een vlucht. Noteer dat zijn bijnaam op zijn mae-west versierd werd met het DFC, hetgeen toelaat de foto min of meer te dateren.

De officiële plechtigheid voor de overhandiging van het DFC aan Pyker en Vicky Ortman op 06 oktober grijpt in Gravesend plaats met veel luister. De ceremonie wordt gekenmerkt door de weinig protocolaire tussenkomst van de smaldeel mascotte de geit “Billy the Goat” die zich op de schoenen van een hoge autoriteit nestelt en weigert weg te gaan terwijl het ganse smaldeel roerloos in geef acht staat....

Vijftien dagen later wordt Vicky voor de derde maal neergeschoten. Hij overleeft miraculeus en wordt door de Duitsers twee dagen en een nacht later zwaar gewond in zijn reddingsboot teruggevonden en onder een valse naam gevangen genomen.

Aan het "circus 108B" namen de 3 smaldelen van Biggin Hill deel, in totaal 36 vliegtuigen. De formatie heeft afspraak met 18 Blenheim en vliegt naar Calais op 22, 24 en 26.000 voet. De bommenwerpers blijken hun doel te hebben gemist en op de terugweg ZO van St Omer zijn er meerdere gevechten met Bf 109.

Offenberg beschrijft zijn gevecht:

"Ik was Blue 1. We hebben de gebeurtenissen zonder tussen te komen gevolgd. In de omgeving van Le Touquet zag ik een 109F lichtjes hoger links achter ons en een andere een 2000 voet hoger. Ik ben richting Frankrijk teruggedraaid en heb de tweede ingehaald.

Ik heb hem een vuurstoot van één seconde gegeven vanuit aanvalspositie negen uur. Mijn nummer twee zag de inslagen tussen de cockpit en de staart. Hij vertrok in een verticale duikvlucht. Ik volgde hem en gaf nog een lange vuurstoot vanop 150 yards. Ik heb opgetrokken met de gedachte dat de andere ons nog kon aanvallen. Gezien ik het resultaat niet heb waargenomen, heb ik geen overwinning aangegeven maar de Groep heeft het als beschadigd ingeschreven".

In Oktober is er gedurende drie weken zeer slecht weer en neemt hij van 16 tot 22 oktober verlof in Hischester bij de Lysons waar hij altijd zeer welkom is. Niettegenstaande vliegt hij toch 29.25 hr dag en 0.50 hr nacht.

Op 19 november wordt het 609 Smd naar Digby in het Noorden gezonden. De meeste piloten zijn Belgen. In tegenstelling tot de meeste smaldelen die van het front worden teruggetrokken weet het 609 zijn "spirit" en gevechtslust te behouden.

In Digby blijft de training zowel bij dag als bij nacht intensief doorgaan, de jonge piloten worden in "alle weer" gevormd.

Pyker die in een opkomende mist een formatie van 4 vliegtuigen terugbrengt geeft met gevoel voor humor volgend bevel: "bereid u voor om met het valscherp te springen.....in formatie".

Eind november totaliseert hij 17.40 hr dag en 2.30 hr nachtvlucht, totaal 20.10 hr.

Voor december totaliseert hij 14.45 hr dag en 3.20 hr nachtvlucht op Spitfire en 6.15 hr op verbindingsvliegtuig.

Op 30 december 1941 is de meteo verschrikkelijk slecht. De AOC van de 12^{de} Groep komt op bezoek in Digby en vraagt om Jean Offenberg te ontmoeten. Hij deelt hem mee dat hij mutatie zal doen naar een OCU (opleidingseenheid) gezien hij meer dan 200 uur operationele zendingen heeft gevlogen en in de achterhoede even moet uitrusten. Jean zegt dat hij niet moe is en dat hij wenst op zijn operationele post te blijven. Hierdoor overtuigd belooft de AOC hem het nodige te doen om aan zijn wens te voldoen.

In 1941 heeft hij 367.55 vlieguren dag en 15.00 nacht plus 3.30hr als passagier.

Zijn laatste dagen zijn zeer kalm gezien de slechte weersomstandigheden bij de aanvang van 1942 sterk de vluchten hinderen.

Op 14 en 15 januari kunnen de piloten enkele vluchten voor schiettraining uitvoeren.

De 16^{de} doet hij een kleine acro vlucht.

Op 17,18 en 19 geen vluchten door de slechte meteo.

De 20^{ste} is er een smaldeel release.

De 21^{ste} is het weer wat beter waardoor hij de jonge piloten doet vliegen.

In zijn boek over het 609 Smd schrijft F ZIEGLER:

“Terwijl het 609 in Dighby geen enkele piloot in operaties had verloren ondergaat het een zeer ernstig verlies in januari als gevolg van een ongeluk. Flight Lieutenant Jean (Pyker) Offenberg deed een trainingsvlucht met een nieuwe Belgische piloot Balob Roelandt toen een piloot van een ander smaldeel tijdens een gemiste schijnaanval de staart van Pykers Spitfire doormidden brak, waardoor beide vliegtuigen neerstortten en beide piloten gedood werden.

Het is een van de grootste schokken ooit die het 609 trof want los van het feit dat Pyker een fantastische piloot en leider van groot formaat was, was hij ook zowel bij de Belgen als de Britten geliefd voor zijn grote bescheidenheid, zijn fijne humor en zijn achting voor zijn collega's.

Ook zijn begrafenis die bijgewoond werd door zijn Belgische vrienden van het HK in London en andere smaldelen was dienovereenkomstig.

Bij de aanvang viel er overvloedig sneeuw maar toen de kist met de vlag, dienstpet en decoraties van Pyker tussen de erehaag van de Belgische en Britse makkers het hek van het kerkhof van Scopwick passeerde verscheen de zon plots waardoor de verse sneeuw schitterde.

Een weinig afgezonderd stond er een dame in het zwart met een witte lelie in de hand.

Na de gebeden speelden de klaroenen de Last Post en weerklonk er een eresalvo.

Startend met de basiscommandant groette iedere officier en elite onderofficier het graf en verlieten het kerkhof, een dappere Belg ver van huis en in een uithoek van het Engelse platteland in zijn laatste rustplaats achterlatend.

Het was zeer mooi en zeer triestig.”



Uitvaart van Jean Offenberg.

V.l.n.r.: Moose Evans, François de Spirlet, Christian Ortman, Jean de Selys, J.E. Morai, Balbo Roelandt, Bob Wilmet, Joe Atkinson & John van Schaick.

Hij was een schitterende officier vlieger, vol vastberadenheid die altijd blijk gaf van moed en zelfverloochening die de grootste lof waard is. Zijn doorzetting en goed humeur waren een aanhoudende aansporing voor zijn kamerraden en hij zal als de aas van het smaldeel erkend blijven.

Zijn score bedroeg 7 vernietigde, 5 waarschijnlijke en 6 beschadigde vliegtuigen.
(palmares in bijlage)

Op 20 augustus 1956 werd de 2^{de} Wing Jager bommenwerpers van de vliegbasis Florennes tijdens zijn fasten officieel omgedoopt tot "Basis J. Offenbergs" aan.

De 101^{ste} promotie van de Koninklijke Militaire School draagt eveneens zijn naam.

Kapitein Vlieger Jean Offenbergs is peter van de 86A promotie leerling piloten.

III. EPILOOG

EERBETOON

“... hij was een zeer mooi en zeer zuiver symbool, een voortdurend voorbeeld, een onuitputtelijke bron van hoop, geloof in de toekomst, onze toekomst, deze van ons land, onze Koning en iedereen die hem dierbaar was. Zonder ons echt rekenschap te geven van zijn waarde voelden wij dat hij een morele ondersteuning uitstraalde in de ogenblikken van ontmoediging, neerslachtigheid, onwankelbare en overtuigende ondersteuning in de gevechtsmomenten.”

Jean de Selys-Longschamps

Februari 1942 – brief aan zijn oom

“.... de dood mocht dan onverwacht komen,. OFFENBERG zag vanuit het hierna maals het Paradijs waar zijn vrienden en vijanden zich uiteindelijk konden terugzien in een gelukkige eeuwigheid. Hierin had hij zeker een groot deel van het Levensmysterie begrepen en alles wat dit betekende.

Hij was van het beste soort krijgers, een gelukkige krijger. Aan hem, zoals aan al zijn dappere landgenoten waarvan het vaderland mij een onfeilbare goedheid heeft leren kennen, bied ik mijn oprechte en eerlijke hulde aan”.

Group-Captain Peter Townsend

Voorwoord – de dagboeken van Offenbergs

GRAFSCHRIFT

Door F Ziegler (Int Officier 609 Smd.)

Here in a corner of an English shire
Far from the homeland that he fought to save
A Belgian Pilot sleeps who dying gave
His all, for all of England to admire.
Here was a warrior of the lonely sky
Modest and brave, outstanding of his race
Who winged the outer air with swallow's grace.
And many friends who loved him and who live
Live thanks to him – his was the magic touch
That plucked them from the death he scorned so much
And like a shepherd homed them.
Do not grieve if you pass this way in after years
This was a life that shone too bright for tears.

IV. BIJLAGEN

Lijst van de gevechten van Jean Offenberg

Zoals hij deze in zijn vliegboeken heeft bijgehouden.

<u>België</u>			
	<u>1 Do 17</u>	<u>Niet waargenomen</u>	
<u>10/mei/40</u>	<u>Niet herkend</u>	<u>Niet waargenomen</u>	
-	<u>1 Do 17</u>	<u>Bevestigd</u>	
<u>Royal Air Force</u>			
<u>8/sep/40</u>	<u>1 Do 215</u>	<u>Niet waargenomen</u>	
<u>27 oct 1940</u>	<u>Me 109E</u>	<u>waarschijnlijk</u>	
<u>1/nov/40</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Bevestigd</u>	
<u>6/nov/40</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Bevestigd</u>	
<u>9/nov/40</u>	<u>1 Ju 88</u>	<u>Beschadigd</u>	
<u>11/dec/40</u>	<u>1 He 111</u>	<u>Waarschijnlijk</u>	<u>Gedeeld</u>
<u>5/mei/41</u>	<u>He 60</u>	<u>Niet waargenomen</u>	
<u>5/mei/41</u>	<u>He 60</u>	<u>Vernietigd</u>	
<u>5/mei/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Waarschijnlijk</u>	
<u>5/mei/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Niet waargenomen</u>	
<u>21/jun/41</u>	<u>Me 109F</u>	<u>Zonder resultaat/te ver</u>	
<u>22/jun/41</u>	<u>Me 109F</u>	<u>Zonder resultaat/te ver</u>	
<u>22/jun/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Beschadigd</u>	
<u>27/jun/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Zonder resultaat/te ver</u>	
<u>27/jun/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Zonder resultaat/te ver</u>	
<u>7/jul/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Vernietigd</u>	<u>Zonder schieten</u>
<u>9/jul/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Slecht geschoten</u>	
<u>9/jul/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Zonder resultaat</u>	
<u>9/jul/41</u>	<u>Me 109E</u>	<u>Resultaat niet waargenomen</u>	
<u>19/jul/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Waarschijnlijk geraakt</u>	
<u>24/jul/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Zonder resultaat</u>	
<u>24/jul/41</u>	<u>Flak ship</u>	<u>Resultaat niet waargenomen</u>	
<u>31/jul/41</u>	<u>Mijnenveger E boot</u>	<u>Geraakt</u>	
<u>31/jul/41</u>	<u>Mijnenveger E boot</u>	<u>Geraakt</u>	
<u>6/aug/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Resultaat niet waargenomen</u>	
<u>6/aug/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Resultaat niet waargenomen</u>	
<u>6/aug/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Resultaat niet waargenomen</u>	
<u>19/aug/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Verloren in de wolken</u>	
<u>27/aug/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Waarschijnlijk geraakt</u>	
<u>29/aug/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Resultaat niet waargenomen</u>	
<u>29/aug/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Geraakt zwarte rook</u>	
<u>27/sep/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>beschadigd</u>	
<u>13/okt/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Beschadigd</u>	
<u>27/okt/41</u>	<u>Me 109</u>	<u>Zonder resultaat</u>	

BRIEF van "PYKER" OFFENBERG aan "CHEVAL" LALLEMAND

Jean Offenberg, held van het vliegwezen gedood op de leeftijd van 26 jaar en waarvan de vliegbasis Florennes de naam draagt had een briefwisseling met sergeant vlieger LALLEMAND, bijgenaamd "Cheval" en latere eerste korpscommandant van Florennes.

Een brief van 25 aug 1940 door Offenberg ondertekend getuigt van de groepsgeest maar vooral van de broederschap die de piloten verenigde, meegesleurd in de oorlog, met de angst om in het gevecht te sterven. In zijn brief geeft OFFENBERG, die reeds een luchtvaarttaas is, aan zijn vriend Cheval waardevolle raadgevingen om niet te sterven. Bij de lezing kan men door de kloeke woordenschat, de doeltreffendheid van de stijl, het formaat van deze held waarderen.

- 1. Voor alles, indien jouw vel je dierbaar is, weet achter je te kijken. Maak jouw nek soepel door elke morgen herhaalde oefeningen te doen.*
- 2. Draai nooit jouw staart naar de zon tenzij om zelf aan te vallen. Denk eraan dat er zich altijd een mof in de zon bevindt.*
- 3. Verlaat nooit jouw formatie. Een geïsoleerde man is een man in gevaar. Je zult misschien niet veel Moffen zien wanneer je samen met jouw smaldeel vliegt, maar wanneer je alleen bent zal je er 12 keer zo veel zien dan je wenst.*
- 4. Wanneer je de vijand in een tolvlucht ziet neerstorten, blijf dan niet met een bewonderend oog kijken want er is misschien een andere achter jou. Het is beter om met een waarschijnlijke overwinning naar huis te gaan dan krijgsgevangene te zijn met een bevestigde overwinning.*
- 5. Bespaar jouw brandstof, bespaar vooral jouw brandstof.*
- 6. Kraai niet te vroeg victorie want een kogel kan een kabel van de besturing hebben doorgesneden..*

VERHAAL DOOR PYKER VAN ZIJN GEVECHT OP 5 MEI 1941.

BRIEF AAN DE MILITAIRE ATTACHÉ IN LONDON.

Tangmere 9 mei

Aan Kolonel LFE Wouters
Belgische Ambassade
Londen

Kolonel,

Ik dank u voor de gelukwensen en wil zonder verwijl ingaan op uw vraag.
Ziehier het relaas.

In de namiddag van 5 mei, uitgestuurd op een scholingsvlucht, acht ik het ogenblik gunstig om een kijkje te gaan nemen bij onze dierbare burens. Ik steek het Kanaal over op 200 voet. Aan deze zijde is het weer nevelig, maar aangekomen in de buurt van Cherbourg is de zichtbaarheid uitstekend en er is niet een enkele wolk. Ik zie vijf vaartuigen juist ten Noorden van Cherbourg. Op het ogenblik dat ik mij naar dit doel wil begeven wordt mijn blik getrokken door twee Heinkel 60 (watervliegtuigen) die ten Noorden van de landtong van Barfleur vlogen en zich naar het Oosten begaven. Zij vliegen achter elkaar op ongeveer 200 meter hoogte. Ik val onmiddellijk de laatste aan onder een hoek van 90° waarop ik draai en de volgende aanpak. Dit ontaardt in een wervelend gevecht. Ik zie een van de schutters ineengezakt in zijn stoel, dan stort het watervliegtuig op zijn rug neer in het water.

Op dat ogenblik merk ik twee Messerschmidt 109 op die van het Oosten komen. Ik draai naar hen toe en stuur een hevige vuurstoot naar de eerste. Ik kruis hem zo dicht dat ik bijna in botsing kom. Gezien de ongunstige situatie draai ik naar het Noorden en geef vol gas. De twee Me's achtervolgen mij, op ongeveer vijfhonderd meter, iets hoger dan mij en aan weerszijden. Ik beslis het gevecht aan te gaan. Ik draai plotseling al klimmend en na een of twee manoeuvres geef ik een vuurstoot op 120° naar de rechtse Me 109 en drie seconden erna ledig ik mijn laatste patronen in de linkse.

Intussen zie ik uit mijn ooghoek de eerste 109 naar het water zakken met een witte rook die uit zijn motor ontsnapt, hij verdwijnt onder mijn rechter vleugel. Dan keer ik terug naar het vliegveld, op 50 meter boven de golven. Het ganse gevecht speelde zich af tussen tweehonderd en vijfhonderd meter.

Ziehier het hele verhaal Kolonel !

Ik hoop voldaan te hebben aan uw verwachtingen en bied u mijn respectvolle groeten aan.

Getekend
Olt vlieger Offenbergh
RAF Tangmere

N.B. Bede dit niet te publiceren want de gevechtsrapporten zijn min of meer geheim.

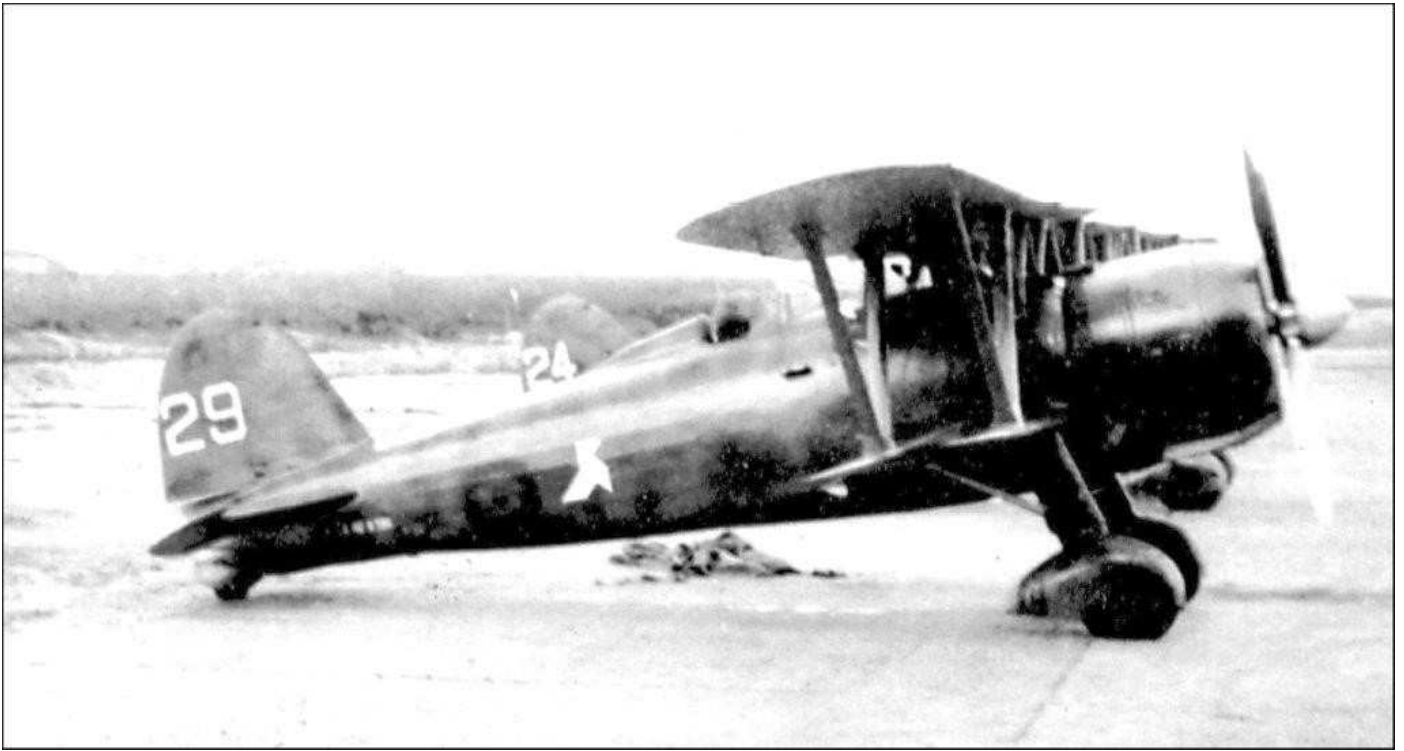
V. FOTOALBUM



April 1940 in Wevelgem. Richard, Van Hothem, Dizelle, Braun, Oger, Maes, Moreau, de Mérode, Van Zuylen, Offenberg, Parisse, Jottard.



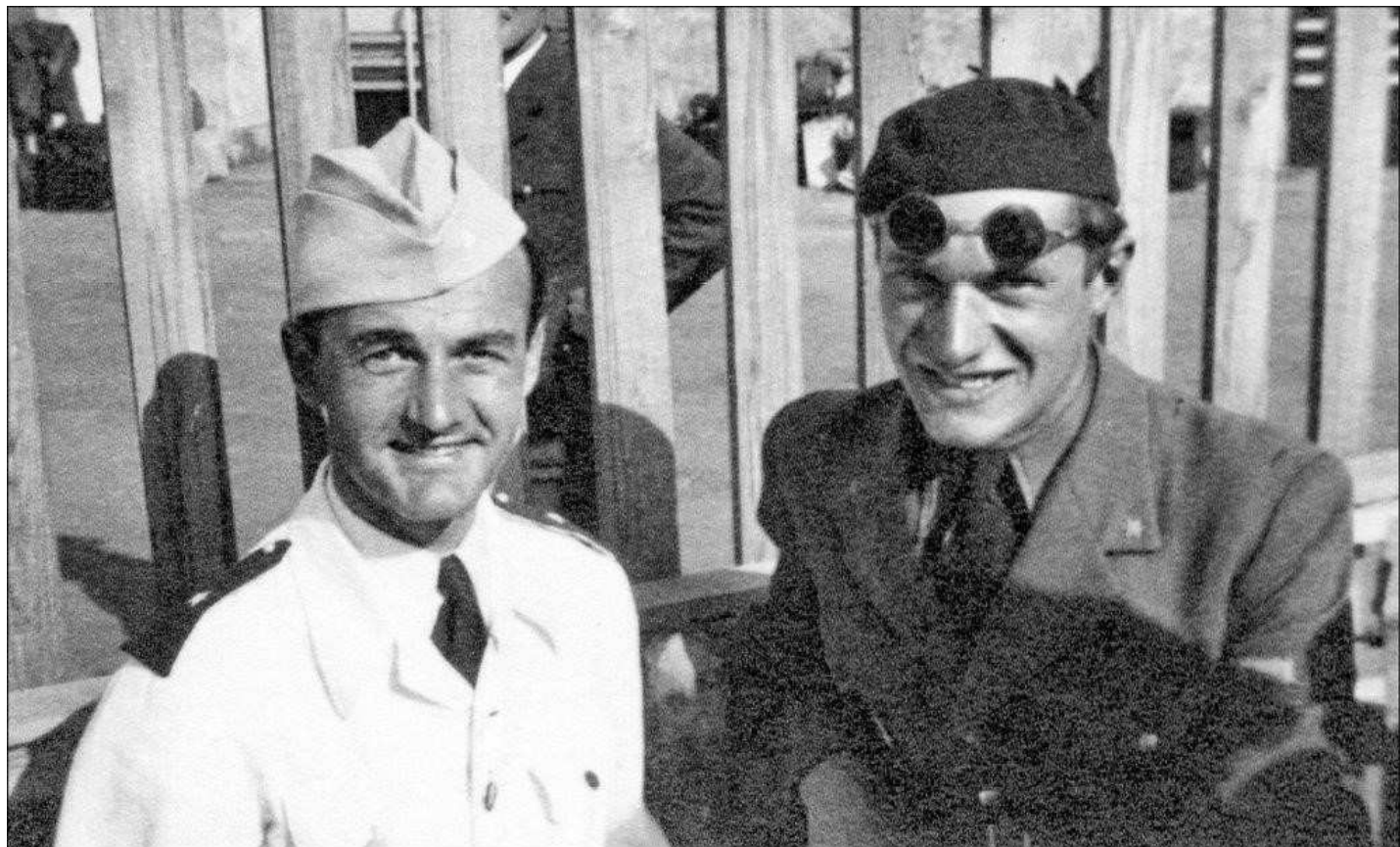
*Jean Offenberg in april 1940 in Wevelgem.
Noteer de witte cocotte op de linkse zak van zijn vliegoveral.*



Fiat CR 42, de witte cocottes

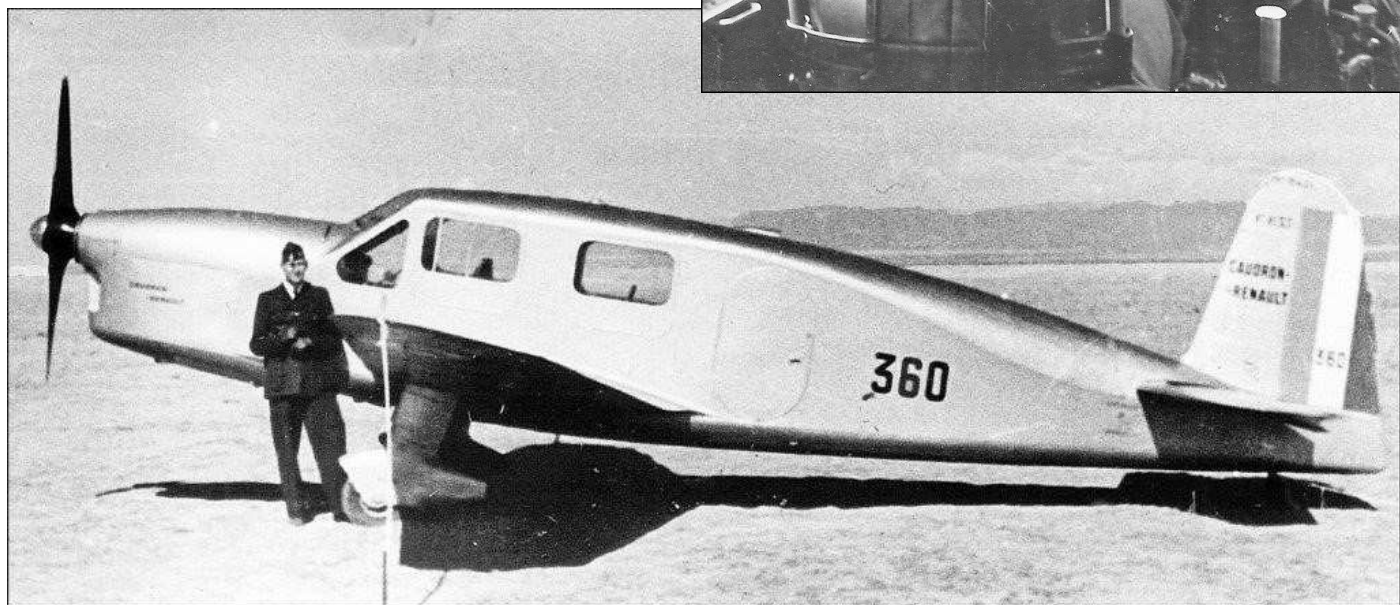


April 1940, Jean Offenberg in Wevelgem

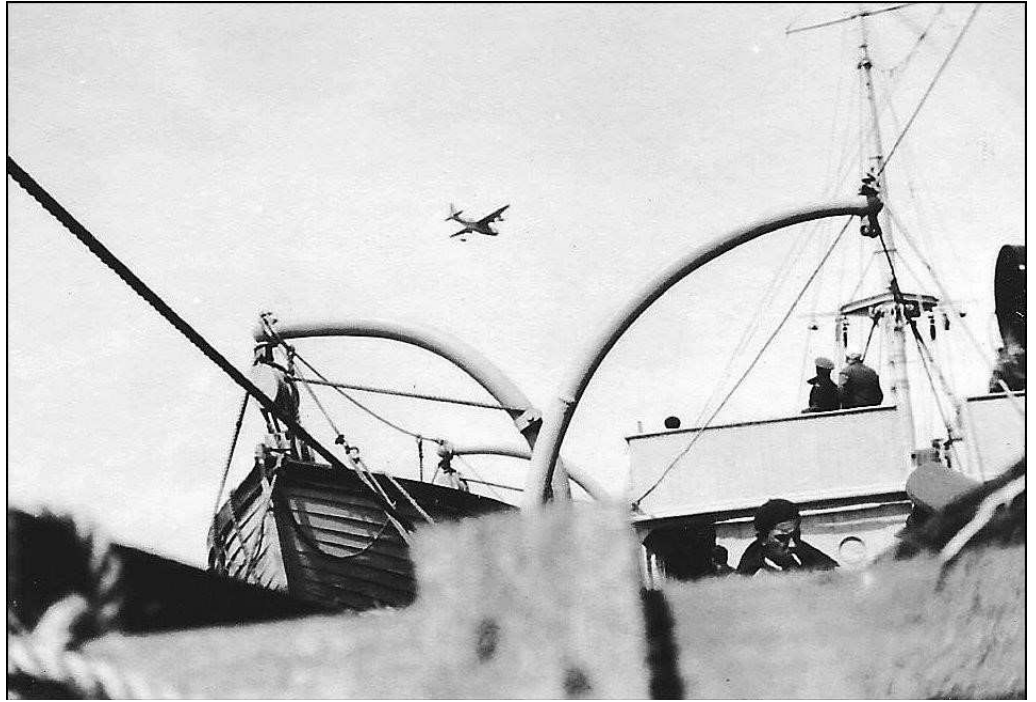


Casablanca juli 1940. Rechts, Jean Offenber

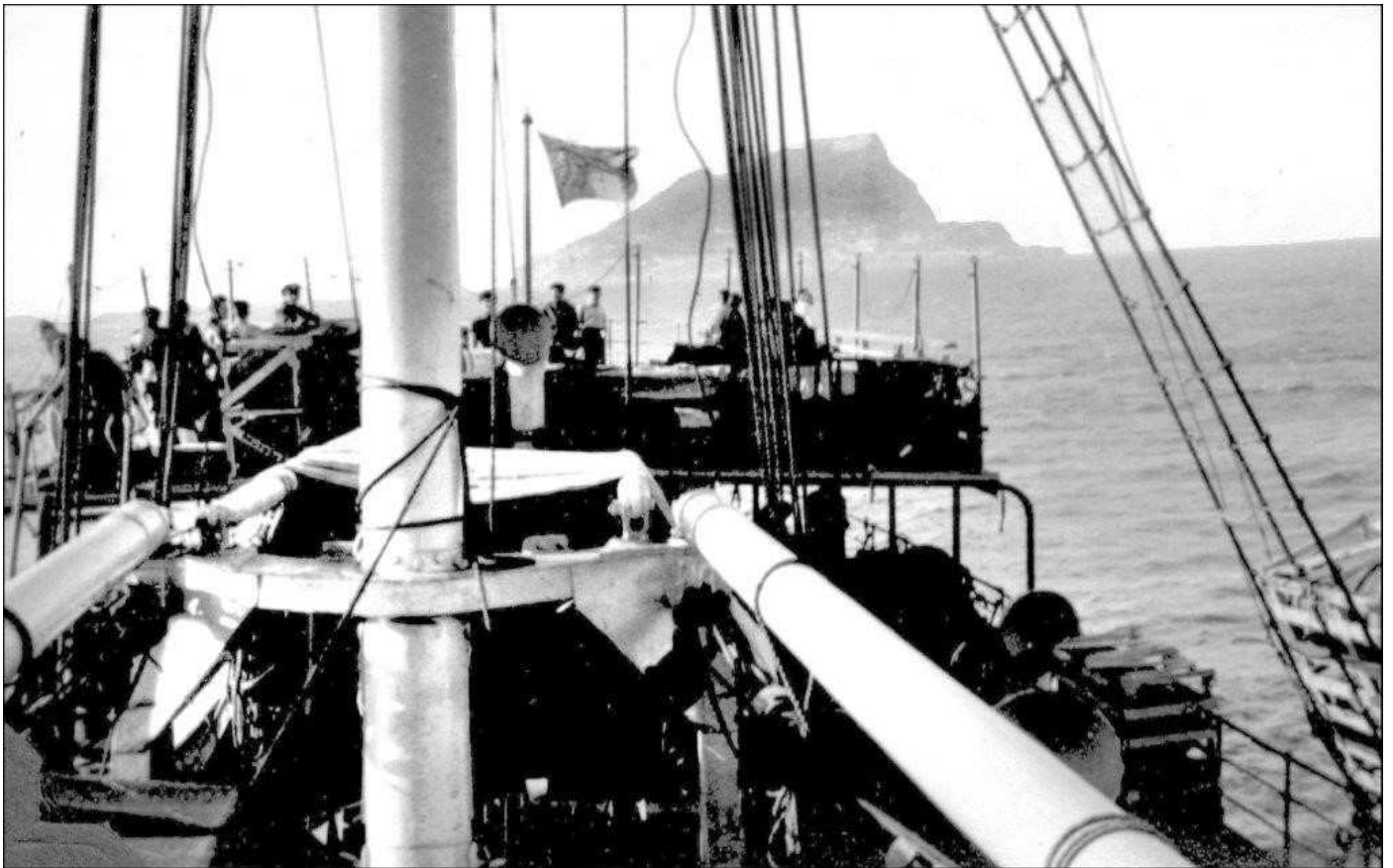
*Jean Offenber aan de sturen van een
Caudron Simoun*



Caudron Simoun



De Har Sion onder bescherming van een Sunderland.



Aan boord van de Har Sion, op weg naar Liverpool. Op de achtergrond het silhouet van de rots van Gibraltar.

Jean Offenberg





Het 609 Sqn. Van Aerenberg, de Selys Longchamps, de Spirirt, Offenberg, Ortmans, C. & Lallemand.



609 Sqn in 1941;

*Staan, v.l.n.r.: Boyd, de Hemptinne, MacKenzie, Richey, Bisdee, Offenberg, Baraldi,
Onderaan, v.l.n.r.: Ortmans, Rigler, Wilmet en vooral de mascotte; de Flying Officer "the Goat".*



609 Sqn. Jean Offenberg met een paar collega's en de mascotte van het squadron.



Tangmere 1941. Jean Offenberg



Londen, 21 juli 1941. Het oorlogskruis wordt uitgereikt door minister Gutt aan meerdere piloten:



Piloten in stand-by. Links, Jean Offenberg.



De Spitfire SO o M van Jean Offenber



*Piloten van 609 ontspannen zich tussen 2 vluchten, niet ver van hun vliegtuigen.
In het centrum, achter de kist, Jean Offenber.*



Jean Offenberg (links) tijdens een debriefing



609 Sqn, 1941. Offenberg, de Spirlet, Ortmans C., de Selys Longchamps, & Lallemand



DANS VOS PRIÈRES SOUVENEZ-VOUS DE

**JEAN-HENRI-MARIE
OFFENBERG**

Lieutenant-Aviateur

**Décoré de la Croix de Guerre Belge et de
la Distinguished Flying-Cross :**

né à Laeken, le 3 juillet 1916, mort pour la patrie
en Angleterre, en février 1942.

Doodsprentje ter herinnering aan Jean Offenberg

VI. BIBLIOGRAFIE

Dit gedenkschrift, opgedragen aan de nagedachtenis van Jean Offenbergh DFC is gebaseerd op getuigenissen en bestaande documenten, in het bijzonder op het boek van Majoor vlieger Victor HOUART (de dagboeken van Offenbergh – Ed Racine 1956), evenals zijn biografie, dank zij de opzoekingen van mijnheer Guy DESTREBECH, gepubliceerd op de webpagina van het 350 Smd. Andere informatie werd gevonden op de webpagina surfcity.kund Biplane Fighter Aces – Belgium.

Het boek dat geschreven werd over de geschiedenis van het 609 Smaldeel door de inlichtingenofficier Lt F. ZIEGLER vormt eveneens een zeer betrouwbare bron van zijn prestaties op het toppunt van zijn leven als jachtpiloot.

De meest waardevolle historische documenten zijn uiteraard de DAGBOEKEN die dagelijks door Jean OFFENBERGH zelf werden bijgehouden. Er waren er drie, het eerste is jammer genoeg onvindbaar, het tweede (1941) en het derde (1942) worden zorgvuldig bewaard en tentoongesteld met foto's en enkele andere waardevolle herinneringen in een glazen uitstallkast in het Museum Kolonel Vlieger Raymond LALLEMAND D.F.C. met Bar op de basis FLORENNES die sinds 20 augustus 1956 ook zijn naam draagt.

Zijn conservator, Kolonel Vlieger SBH b.d. André DAMBLY, historicus, bewaarder van een uitgebreide privécollectie documenten en foto's, leverde een even toegewijde als kostbare bijdrage voor de redactie en illustratie van dit gedenkschrift.

Xavier JANSSENS

Kol VI SBH b.d.

Grondlegger – Museum SPITFIRE

Vertaald door Michel Top