



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

# VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

In dit nummer / Dans ce numéro

# RWANDA 1994

Herinneringen aan een uitstapje  
naar het noorden (IV)

Souvenirs d'une ballade dans le nord (IV)

**Jeff Moureau**

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

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

N° 1-2020

41<sup>ste</sup> jaar  
Januari-februari-maart

41<sup>ème</sup> année  
Janvier-février-mars

Driemaandelijks  
Trimestriel

P605174

ISSN 2466-8923

[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)



PIONNIERS  
ET ANCIENS  
DE L'AVIATION

PIONNIERS  
EN OUDGEDIENDEN  
VAN DE LUCHTVAART

Publication trimestrielle  
éditée par l'ASBL  
Les Vieilles Tiges  
de l'Aviation belge  
Société Royale

Editeur responsable  
Wilfried De Brouwer

Lay out  
Benoit Goffart

Siège social  
La Maison des Ailes  
Rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 Bruxelles

Driemaandelijks tijdschrift  
uitgegeven door de VZW  
De 'Vieilles Tiges'  
van de Belgische Luchtvaart  
Koninklijke Vereniging

Verantwoordelijke uitgever  
Wilfried De Brouwer

Lay out  
Benoit Goffart

Maatschappelijke zetel  
Het Huis der Vleugels  
Montoyerstraat 1 Bus 13  
1000 Brussel

Cover:  
**Operation 'Silver Back'**  
(Rwanda, 1994)

P3:  
**De Havilland DH.82A Tiger Moth**  
**RAF (Belgian) Training School,**  
**RAF Snailwell, 1945.**  
(IWM, coll. André Bar)

# Organe d'administration Bestuursorgaan

Présidents d'honneur – Erevoorzitters  
Jean Kamers  
02 731 1788    jeankamers@skynet.be

Michel Mandl  
02 768 1606    Michel.mandl@telenet.be

Président – Voorzitter  
Gerard Van Caelenberge  
010 841 584    gerard.vancaelenberge@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter  
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur  
Wilfried De Brouwer  
016 620 563    airman@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter  
Pierre Léonard  
010 844 107    pierre.leo@skynet.be

Secrétaire général – Secretaris-generaal  
Didier Waelkens  
02 251 3310    vtb.secretary@gmail.com

Trésorier – Penningmeester  
Alex Peelaers  
014 547 063    alex.peelaers@telenet.be

Webmaster  
Jacques de Kroes  
011 782 853    inkeja@skynet.be

Administrateurs - Beheerders  
Danny Cabooter  
03 663 2242    stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock  
02 426 6717    synergic@skynet.be

Michel Dillien  
0475 950 822    michel.dillien@skynet.be

Paul Maenhaut  
016 489 456    paul.maenhaut@skynet.be

Louis Jeangout  
081 813 303    louis.jeangout@scarlet.be

Michel Leclaire  
02 784 2023    michel.leclaire@skynet.be

Léon Stenuit  
081 263 354    l.stenuit@skynet.be

Paul Van den Hende  
0495 851 019    paul.vandenhende@skynet.be

## Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
<b>Belgique - België</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
<b>Etranger - Buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
<b>Webzine - Belgique &amp; étranger - België &amp; buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50

\*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

*U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.*

Compte bancaire VTB Bankrekening:  
IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC GEBABEBB  
de / van V.T.B. asbl-vzw,  
rue Montoyerstraat 1/13,  
1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - Secretariaat:  
Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen  
Tel 02 251 33 10 - VTB.secretary@gmail.com

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

*Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...*

## Inhoud van magazine 1-2020

Het woordje van de voorzitter	04
Activiteiten en agenda	06
Nieuwe VTB statuten	06
Welkom aan nieuwe leden	07
Gewone algemene ledenvergadering - 11 maart 2020	08
Jaarlijks banket	09
Overlijdens	09
1994: De Rwandese tragedie	10
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (IV)	24
Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht (III)	33
Jeff Moureau	44
June 6, 2019 - June 6, 2012	52

## Sommaire du magazine 1-2020

Le mot du président	04
Activités et agenda	06
Nouveaux statuts VTB	06
Bienvenue aux nouveaux membres	07
Assemblée générale ordinaire - 11 mars 2020	08
Banquet annuel	09
Décès	09
1994 : la tragédie du Rwanda	10
Souvenirs d'une ballade dans le nord (IV)	24
Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne (III)	33
Jeff Moureau	44
June 6, 2019 - June 6, 2012	52





# Het woordje van de voorzitter



## Le mot du président

**B**este Senior Aviators,

In deze eerste editie van 2020 zou ik graag het woordje willen starten door u en uw naasten een heel goede gezondheid en veel voldoening in uw persoonlijke omgeving toe te wensen. Ik hoop natuurlijk ook dat we dit jaar samen aan heel aangename en interessante luchtvaartactiviteiten zullen deelnemen.

Dit is doorgaans het klassiek moment om een bilan van het voorbije jaar op te maken. Maar, om niet in herhaling te vallen tijdens de algemene vergadering op 11 maart in het Huis der Vleugels, zou ik mij hier willen beperken tot een heel kort overzicht. Het bestuursorgaan (vroeger raad van bestuur) heeft tijdens de maandelijkse vergaderingen van 2019 iedere keer enkele parameters van de 'gezondheid' van onze vereniging bekeken, zoals de evolutie van het aantal leden, de toestand van ons budget, het verloop van onze herdenkingen, conferenties, het jaarlijks banket, de 'outdoors' in de zomer, de commentaren op onze VTB-magazines, gedenkboeken, website, enz. Ik wil niet vooruitlopen op de debriefing in maart, maar ik kan nu al zeggen dat de analyse van die parameters in 2019 gunstig was en ik zou dan ook alle medewerkers en zeker de bestuursleden heel oprecht willen danken voor hun gemotiveerde en doeltreffende inzet.

Desondanks hebben we niet de intentie om volgend jaar te gaan rusten.

Om onze werking volgens de nieuwe wet van 23 maart 2019 op de vennootschappen en verenigingen te laten verlopen, zijn aanpassingen noodzakelijk. We zullen uiteraard de doelstellingen van onze stichters blijven respecteren, maar deze wet verplicht ons wel tot een herziening van de statuten en het intern reglement (vroeger huishoudelijk reglement). In dit nummer vindt u al een aantal

**C**hers Senior Aviators,

Dans ce premier magazine de 2020, j'aimerais débiter mon propos en formulant à votre égard et vos proches des souhaits de très bonne santé et beaucoup de satisfactions dans votre entourage personnel. J'espère bien évidemment que cette année, nous pourrons participer ensemble à d'agréables et intéressantes activités aéronautiques.

Le moment est également opportun pour dresser un bilan de l'année écoulée. Pour ne pas toutefois faire double emploi avec l'Assemblée générale (AG) du 11 mars à la Maison des Ailes, je me limiterai à un survol succinct de quelques points. L'organe d'administration (par le passé, conseil d'administration) a examiné plusieurs paramètres de « santé » de notre association lors de chacune de nos réunions mensuelles au cours de l'année 2019. Furent notamment examinés : l'évolution du nombre de membres, l'état de notre budget, le déroulement de nos commémorations, les conférences, le banquet annuel, les activités extra-muros de l'été, les commentaires relatifs à notre magazine VTB, les mémoriaux, le site web, etc. Je ne souhaite pas anticiper sur le débriefing du mois de mars, je peux néanmoins d'ores et déjà vous confier que l'analyse de ces facteurs est généralement favorable. J'aimerais dès lors remercier très sincèrement tous les collaborateurs et membres de la direction pour leur grande motivation et efficacité.

Nous n'avons toutefois pas l'intention de nous reposer sur nos lauriers.

Pour permettre le bon fonctionnement des Vieilles Tiges en conformité avec la loi du 23 mars 2019 sur les sociétés et associations, certains changements s'imposent. Nous continuerons bien sûr à respecter les objectifs poursuivis par nos fondateurs,

gegevens daarover, maar we zullen ook dat onderwerp verder kunnen uitdiepen op de algemene vergadering in maart.

Onlangs hebben we de recente en toekomstige edities van ons VTB-magazine besproken tijdens de vergadering van het redactiecomité. Naast de nodige aandacht voor een aantrekkelijke vormgeving, blijven wij werken aan een evenwichtige keuze van onderwerpen, tussen civiele en militaire luchtvaart, tussengeschiedenis en actualiteiten met anekdotes uit de cockpit. We hopen dat dit eerste nummer van 2020 aan uw verwachtingen zal voldoen en uiteraard zijn uw commentaren en suggesties heel welkom.

In dit nummer vindt u de nodige informatie over de eerste conferentie van dit jaar: op 19 februari organiseren we in La Chise (Bevekom) een voordracht van Jean-Louis Thieffry, over het leven van zijn grootvader Edmond Thieffry, één van onze azen en een veelzijdig luchtvaartpionier die, onder andere, de verbinding met Belgisch-Congo opgestart heeft in 1925.

Er worden heel wat ideeën uitgewerkt voor de herdenking in Vroenhoven van de 80<sup>ste</sup> verjaardag van de luchtaanvallen op de bruggen over het Albertkanaal op 11 mei 1940 en in dat kader bereiden we ook een bezoek voor aan het fort van Eben-Emael, tijdens de 'outdoors' activiteit in de maand augustus.

We zouden enkele VTB-activiteiten van 2020 ook kunnen gebruiken om de banden verder aan te halen met vrienden van andere verenigingen van vliegers, zoals bij voorbeeld: het Huis der Vleugels, Old Flyers Club en de Silver Wings.

Ik zou dit woordje willen afsluiten met een vraag naar uw prioriteiten voor de toekomst. Onze vereniging werd in 1937 opgericht door de pioniers van de Belgische Luchtvaart en is daarna geëvolueerd naar een vereniging van vliegers met een ruime vliegervaring.

Deze groep heeft een aantal kenmerken en specifieke interesses en wij zouden graag daar zo goed mogelijk op inspelen in de keuze van onze toekomstige activiteiten en publicaties. We zullen dat bespreken in de vergaderingen van het bestuursorgaan, maar intussen kijken we ook uit naar uw prioriteiten: aarzel niet om ons te contacteren met voorstellen, onze contactgegevens staan in dit VTB-magazine op pagina 2.

'All the best' in 2020,  
Gerard Van Caelenberge.

mais cette loi nous oblige à revoir nos statuts et le règlement d'ordre intérieur. Dans ce numéro, vous pourrez déjà en découvrir certains éléments. Nous aurons encore l'occasion d'approfondir la question lors de l'AG de mars.

Tout récemment, le comité de rédaction s'est réuni pour discuter de nos derniers magazines ainsi que des numéros à venir. Outre l'attention accordée à une mise en page attrayante, nous nous efforçons de trouver un équilibre entre les sujets ayant trait à l'aviation civile et militaire, les moments d'histoire et l'actualité, et les récits de cockpit. Nous espérons que ce premier numéro de 2020 répondra à vos attentes. Vos commentaires et suggestions sont les bienvenus.

Dans ce numéro, vous trouverez les renseignements concernant la première conférence de cette année : le 19 février, nous organisons à La Chise (Beauvechain) une présentation de Jean-Louis Thieffry sur la vie de son grand-père Edmond Thieffry, l'un de nos grands as, pionnier de l'aéronautique, qui réalisa notamment la première liaison entre la Belgique et le Congo en 1925.

De nombreuses idées sont échangées en ce moment à propos de la commémoration à Vroenhoven du 80<sup>ème</sup> anniversaire de l'attaque des ponts sur le Canal Albert, le 11 mai 1940. Dans ce contexte, nous préparons aussi une visite au fort d'Eben-Emael lors de notre activité extra-muros au mois d'août.

Nous pourrions également au cours de l'année 2020 profiter des activités VTB pour resserrer les liens avec les amis des autres associations d'aviateurs, comme la Maison des Ailes, l'Old Flyers Club et les Silver Wings.

J'aimerais clôturer ce propos en vous demandant quelles sont vos priorités pour l'avenir. Notre association a vu le jour en 1937 grâce aux pionniers de l'aéronautique belge. Elle a évolué pour devenir une association d'aviateurs expérimentés.

Ce groupe a sans aucun doute certaines caractéristiques et intérêts spécifiques. Nous souhaiterions pouvoir en tenir compte dans le choix de nos activités futures et publications. Nous en discuterons au sein de l'organe d'administration lors de nos réunions. Entretemps, nous pourrions prendre connaissance de vos priorités ; n'hésitez donc pas à nous faire part de vos suggestions, nos coordonnées figurent dans ce magazine à la page 2.

« All the best » en 2020,  
Gérard Van Caelenberge.

---

# Agenda

## Réunions mensuelles & activités

### Mercredi 12 février 2020 – MdA

Réunion mensuelle + Proms

### Mercredi 19 février 2020

Conférence & présentation livres Edmond Thieffry à La Chise (EBBE)

### Mercredi 11 mars 2020 – MdA

Réunion mensuelle + AG

### Mercredi 08 avril 2020 – MdA

Réunion mensuelle + Proms

### Samedi 25 avril 2020 – "Salons de Romree"

Banquet annuel

## Thèmes pour réunions mensuelles & activités

Traditionnellement, nous invitons des catégories/promotions spécifiques d'aviateurs à nos réunions mensuelles pour nous rejoindre à la Maison des Ailes. Dans la mesure du possible, les membres concernés seront invités personnellement par le POC via e-mail. Il est évident que tous nos autres membres restent les bienvenus.

### Programme

- 12 Fév : 1978-1979. Proms 78A+B, 79A+B, EAC/BLS 24 & 25 (POC Paul Maenhaut).
- 08 Avr : 1980. Proms 80A+B, EAC/BLS 26 (POC Paul Maenhaut).

## Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

### Woensdag 12 februari 2020 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + Proms

### Woensdag 19 februari 2020

Voordracht & voorstelling boeken Edmond Thieffry in La Chise (EBBE)

### Woensdag 11 maart 2020 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + AV

### Woensdag 08 april 2020 – HdV

Maandelijkse bijeenkomst + Proms

### Zaterdag 25 april 2020 – "Salons de Romree"

Jaarlijks banket

## Thema's voor maandelijkse bijeenkomsten

Traditioneel nodigen wij op onze maandelijkse bijeenkomsten bepaalde categorieën/promoties van vliegers uit om samen te komen in het Huis der Vleugels. In de mate van het mogelijke zullen de betrokkenen rechtstreeks via e-mail uitgenodigd worden door de POC. Vanzelfsprekend blijven ook onze andere leden steeds welkom.

### Programma

- 12 Feb: 1978-1979. Proms 78A+B, 79A+B, EAC/BLS 24 & 25 (POC Paul Maenhaut).
- 08 Apr: 1980. Proms 80A+B, EAC/BLS 26 (POC Paul Maenhaut).

---

## Nieuwe VTB statuten

In overeenstemming met de wet van 23 maart 2019, verschenen in het Staatsblad van 4 april 2019, worden (onder andere) de V.Z.W.'s beschouwd als ondernemingen. Het gevolg van deze nieuwe wetgeving is dat ook de VTB statuten volledig moeten herzien worden. Binnen onze bestuursraad is Paul Maenhaut verantwoordelijk voor dit dossier. Deze nieuwe statuten moeten nu goedgekeurd worden door de effectieve leden. Daarom komt dit punt op de agenda van de Buitengewone Algemene Vergadering op 11 maart 2020.

Om al onze leden de gelegenheid te geven kennis te maken met het voorstel voor deze nieuwe statuten, zal dit tijdelijk gepubliceerd worden op onze website onder de rubriek "Nieuws" met als titel **Project statuten 2020**.

Leden die geen toegang hebben tot het internet kunnen een kopij vragen op papier aan de secretaris (coördinaten blz. 3) met vermelding van de gewenste taal, Nederlands of Frans.

Gelieve uw vragen en opmerkingen te richten via e-mail aan paul.maenhaut@skynet.be, of schriftelijk aan het VTB secretariaat. Vanzelfsprekend moet ook het Huishoudelijk Reglement aangepast worden

---

## Nouveaux statuts VTB

Conformément à la loi du 23 mars 2019, parue au Moniteur belge du 4 avril 2019, les a.s.b.l. (entre autres) deviendront également des entreprises. Cette nouvelle législation a pour conséquence que nos statuts ont dû être intégralement revus. Au sein du C.A. VTB, c'est Paul Maenhaut qui s'est chargé de ce dossier.

Il faut maintenant que ces statuts soient approuvés par les membres effectifs. Pour ce faire, ce point sera à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 11 mars 2020.

Afin que chaque membre puisse prendre connaissance du nouveau texte, celui-ci sera temporairement publié sur notre site Internet sous la rubrique « Nouvelles », titre : **Projet statuts 2020**.

Les membres n'ayant pas d'accès à Internet peuvent demander une copie papier au secrétariat (coordonnées en p. 3) en précisant la version voulue, i.e. en français ou en néerlandais.

Les questions et commentaires sont à adresser à P. Maenhaut par e-mail uniquement - paul.maenhaut@skynet.be - ou par lettre au secrétariat VTB.

Le Règlement d'Ordre Intérieur sera évidemment adapté en conséquence.

# Welkom aan de nieuwe leden Bienvenue aux nouveaux membres

## **Rudy VAN EYSENDEYK**

Geboren op 12 Jan 1947

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Bernard Van Milders.

## **Thierry DUPONT**

Né le 11 Jan 1966

Admis **VT**

Parrains : Gérard Van Caelenberge & Wif De Brouwer.

## **Werner PEETERS**

Geboren op 09 Mei 1966

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Johan Sebreghts.

## **Pieter LOMAN**

Geboren op 01 Mei 1968

Aanvaard **ACT**

Peters: Jean-Pierre Decock & Luc Vanderspiegel.

## **Georges DE CABOOTER**

Né le 24 Avr 1958

Admis **VT**

Peters: Danny Cabooter & Wilfried De Brouwer.

## **Stephan BAMPST**

Geboren op 10 Jan 1966

Aanvaard **ACT**

Peters: Danny Cabooter & Wif De Brouwer.

## **Michel RAYMAKERS**

Geboren op 23 Sep 1946

Aanvaard **VT**

Peters: Didier Sibille & Wim Schellings.

## **Serge DEGRYSE**

Né le 10 Sep 1945

Admis **VT**

Parrains : Louis Jeangout & Louis Nève de Mévergnies.

## **Bernard FILLIERS**

Geboren op 02 Okt 1952

Aanvaard **A**

Peters: Gerard Van Caelenberge & Jean-Luc Feuillen.

## **Hubert VAN NUFFEL**

Geboren op 14 Mar 1950

Aanvaard **VT**

Peters: Paul Maenhaut & Louis Jeangout.

## **Patrick LAMOULINE**

Né le 15 Jan 1954

Admis **VT**

Parrains : Paul Maenhaut & Louis Jeangout.

## **Bart PARISIS**

Geboren op 28 Aug 1969

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Kris Van Den Bergh.

## **Caroline OSTYN**

Geboren op 09 Nov 1974

Aanvaard **A**

Peters: Wif De Brouwer & Polydore Stevens.

## **René VAN DAMME**

Né le 14 Fev 1928

Admis **A**

Parrains : Dany Payeur & Xavier Elleboudt.

« **THIS IS YOUR LAST MAGAZINE  
IF YOU HAVE NOT PAID YOUR MEMBERSHIP FEE** »



*Wie in dit nummer een aanmaning met overschrijvingsformulier vindt, heeft op datum van 18 januari zijn bijdrage voor 2020 nog niet betaald. Mogen wij u vragen om dit zo snel mogelijk te regelen?*

*Si vous trouvez une lettre de rappel avec formulaire de virement dans ce magazine, cela signifie qu'en date du 18 janvier, nous n'avons pas encore perçu votre cotisation 2020. Merci de corriger le tir dans les meilleurs délais.*

## Gewone algemene ledenvergadering - 11 maart 2020

### OPROEP

U wordt uitgenodigd op de gewone algemene ledenvergadering, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 11 maart 2020 om **15u00**. Volgens artikel 13 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, t.t.z. de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', die in orde zijn met hun bijdrage voor het jaar 2020.

### DAGORDE

1. Opening van de zitting door de voorzitter Gerard Van Caelenberge en afroepen van de namen van de leden die in het boekjaar 2019 zijn overleden.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het proces-verbaal van de statutaire algemene ledenvergadering van 13 maart 2019, gepubliceerd in het magazine Nr 3/2019, p. 10 & 11.
4. Verslag van de secretaris-generaal.
5. Verslag van de penningmeester:
  - Financiële balans 2019 en budget 2020;
  - Voorstel tot schrapping van 17 leden voor niet-betaling van de bijdrage.
6. Verslag van de rekeningencommissaris.
7. Goedkeuring van de jaarrekening en begroting.
8. Kwijting te verlenen aan de commissaris en bestuurders voor het boekjaar 2019.
9. Benoeming van een controleur der rekeningen voor het boekjaar 2020.
10. Nieuw intern reglement (vroeger huishoudelijk reglement).
11. Verkiezingen:
  - Uittredend en herkiesbaar bestuurders: Wilfried De Brouwer, Louis Jeangout, Michel Leclaire, Alex Peelaers, Léon Sténuit & Gerard Van Caelenberge.
  - Effectieve leden die hun kandidatuur voor een functie van bestuurder wensen te stellen, worden verzocht hun aanvraag schriftelijk te richten aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, en dit ten laatste op 04 maart 2020.
12. Leden die een ander punt op de dagorde van deze vergadering wensen in te schrijven, worden vriendelijk verzocht dit te doen per brief aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, vóór 11 februari 2020. Opgepast: volgens de nieuwe wet moet elk punt door minstens 26 effectieve leden ondertekend worden.

## Buitengewone algemene ledenvergadering - 11 maart 2020

### OPROEP

U wordt uitgenodigd op de buitengewone algemene ledenvergadering, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 11 maart 2020 om **15u40**. Volgens artikel 13 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, t.t.z. de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', die in orde zijn met hun bijdrage voor het jaar 2020.

### DAGORDE

1. Nieuwe statuten volgens de wet van 23 maart 2019 tot invoering van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen en houdende diverse bepalingen (Belgisch Staatsblad van 4 april 2019).
2. Sluiting.

Om organisatorische redenen verzoeken wij u om uw deelname te bevestigen bij de secretaris-generaal. Na afloop van de buitengewone vergadering wordt aan de deelnemers een drink aangeboden.

## Assemblée générale ordinaire - 11 mars 2020

### CONVOCATION

Vous êtes prié(e) d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 11 mars 2020 à **15h00**. En vertu de l'article 13 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2020.

### ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par le président, Gérard Van Caelenberge, et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice 2019.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 13 mars 2019, publié dans le magazine N° 3/2019, p. 10 & 11.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
  - Bilan financier 2019 et Budget 2020;
  - Proposition de radiation de 17 membres pour non règlement de la cotisation.
6. Rapport du vérificateur aux comptes.
7. Approbation des comptes annuels et budget.
8. Décharge à accorder au vérificateur et aux administrateurs pour l'exercice 2019.
9. Nomination d'un vérificateur aux comptes pour l'exercice 2020.
10. Nouveau règlement d'ordre intérieur.
11. Élections :
  - Administrateurs sortants et rééligibles : Wilfried De Brouwer, Louis Jeangout, Michel Leclaire, Alex Peelaers, Léon Sténuit & Gerard Van Caelenberge.
  - Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, et cela au plus tard le 04 mars 2020.
12. Les membres qui désirent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, avant le 11 février 2020. Attention : conformément à la nouvelle loi, chaque point doit être signé par au moins 26 membres effectifs.

## Assemblée générale extraordinaire - 11 mars 2020

### CONVOCATION

Vous êtes prié(e) d'assister à l'assemblée générale extraordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 11 mars 2020 à **15h40**. En vertu de l'article 13 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2020.

### ORDRE DU JOUR

1. Nouveaux statuts conformément à la loi du 23 mars 2019 introduisant le Code des sociétés et des associations et portant des dispositions diverses (Moniteur belge du 4 avril 2019).
2. Clôture.

Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir informer le secrétaire-général de votre participation. Un drink sera offert aux participants à l'issue de l'assemblée extraordinaire.



# JAARLIJKS BANKET

# BANQUET ANNUEL

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoegen u en uw partner uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zaterdag 25 april 2020 in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen.  
([www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be))

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. We gaan om 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een *cash bar* geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt **67 €** per persoon. Het reservatieformulier vindt u bijgevoegd aan dit magazine.

**Betaling:** uitsluitend door overschrijving op de rekening van de vereniging, IBAN **BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

**Afsluiten van de inschrijvingen: vrijdag 17 april om 12.00 u**

**Opgelet:** het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Stuur uw reservatieformulier terug **EN** voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoocheld te worden! **Betalen = reserveren...**

**Dress code :** Stadskledij (jacket & tie) voor de heren, aangepaste kledij voor de dames.

### Toegang:

**Met de auto:** op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's

**Bus De Lijn:** er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van Grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking. Meer inlichtingen op [www.delijn.be](http://www.delijn.be)

Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 821, vertrek om de 30 minuten, reisduur ongeveer 12 minuten.

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier avec votre partenaire au banquet annuel de l'association le samedi 25 avril 2020 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen.  
([www.salonsderomree.be](http://www.salonsderomree.be))

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un *cash bar* sera ouvert après le dîner.

Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de **67 €** par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation joint à ce magazine.

**Paiement :** uniquement par virement au compte de l'association, IBAN **BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

**Clôture des inscriptions : vendredi 17 avril à 12.00 hr**

**Attention :** Le nombre de participants est strictement limité à 170. Renvoyez votre formulaire de participation **ET** faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu ! **Paiement = réservation...**

**Dress code :** Tenue de ville (jacket & tie) pour les messieurs, tenue adaptée pour les dames.

### Accès :

**En voiture :** sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

**Bus De Lijn :** plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats').

Celle-ci se trouve à quelque 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur [www.delijn.be](http://www.delijn.be)  
A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 821, départ toutes les 30 minutes, durée du voyage env. 12 minutes.



## Décès - Overlijdens

**José MICHEL**

le 20 Oct 2019

VT, BAF 1947, 95 ans

**Leon HADERMANN**

op 11 Nov 2019

VT, USAF 52-G, 88 jaar

**André DECOCK**

le 11 Jan 2020

VT, BAF 110, 93 ans

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen families hun blijken van oprecht medeleven aan.



Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent à la famille des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.

# 1994: De Rwandese tragedie

In ons vorig magazine hebben we een samenvatting gemaakt van de inzet van de Belgische vliegtuigen tijdens de Balkan crisis; een drama waarbij de voormalige burgers van hetzelfde land elkaar bevochten in een brutaal en niets ontziend conflict. Tijdens dezelfde periode, dus ongeveer 25 jaar geleden, deed zich in Centraal-Afrika een

ander burgerconflict voor. Een conflict met apocalyptische allures dat tot hiertoe zijn gelijke niet heeft gekend. Volgens diverse schattingen, werden minstens 900.000 mensen op een vreselijke manier omgebracht. In de hiernavolgende paragrafen gaan we terug naar de roots van dit onwezenlijk gebeuren en bespreken we de rol van onze C-130's.

## Wif De Brouwer

Traduction André Perrad  
et Mich De Weirdt



# 1994 : la tragédie du Rwanda

Dans notre magazine précédent, nous avons résumé l'intervention des avions belges pendant la crise des Balkans ; une tragédie durant laquelle les autochtones se sont affrontés dans un conflit brutal et impitoyable. Pendant la même période, il y a donc environ 25 ans, se déroulait en Centre Afrique un autre conflit civil. Un conflit aux

allures apocalyptiques qui n'a jusqu'à présent pas connu son pareil. Nous nous souvenons tous du génocide le plus effroyable de tous les temps. Selon diverses estimations, au moins 900.000 personnes ont été tuées d'une manière épouvantable. Dans les paragraphes qui suivent, nous revenons aux origines de cet événement hallucinant et discutons du rôle de nos C-130.

## De voorgeschiedenis in het kort

Tot en met WO I maakten Rwanda, samen met Burundi en Tanzania, deel uit van de Duitse kolonie "Duits Oost-Afrika". Na de oorlog werd het gebied verdeeld onder de geallieerden: Tanzania ging in Britse handen; Rwanda en Burundi werden Belgische protectoraten, die bestuurd werden vanuit Belgisch Congo.

Volgens schattingen bestond de etnische bevolking toen, zowel in Rwanda als in Burundi, voor 85% uit Hutu's, 14% Tutsi's en 1% Twa (pygmeeën, de oudste bewoners). De Hutu's, kort en stevig van uiterlijk, zijn van Bantoe afkomst; de grote en slanke Tutsi's worden als een Nilo-Hamitisch volk beschouwd. De Tutsi's achtten zich superieur aan de Hutu's en domineerden van oudsher de Hutu-bevolking. Aan het hoofd van beide landen stond een Tutsi-koning, de Mwami. De Belgen namen deze machtsstructuur over van de Duitsers.

**In 1959** komen de Hutu's in Rwanda in opstand tegen de Tutsi's en noteren we bloedige confrontaties. België stuurt een militair contingent, een flight van vier bewapende Harvard vliegtuigen wordt ontplooid naar Kigali.

**In 1960** wint de nationalistische partij MDR-Parmehutu (*Mouvement Démocrate Républicain-Parti du Mouvement de l'Émancipation des Bahutu*), de door de Belgen gecontroleerde verkiezingen in Rwanda. Meteen breekt de zogenaamde 'Hutu-revolutie' uit en wordt de Mwami verdreven. Er komt een vluchtelingenstroom van Tutsi's op gang, meestal richting Oeganda.

Aan de bloedige confrontaties komt geen einde. Na de Congolese onafhankelijkheid op 30 juni 1960, worden de Belgische militairen door de Verenigde Naties (VN) verplicht het Congolees grondgebied te verlaten. Er wordt een stevig militair contingent ontplooid in Rwanda en Burundi. Het hoofdkwartier (COMRU) met acht bewapende Harvards en drie DC-3's wordt ingeplant in Bujumbura, de hoofdstad van Burundi. Ondergetekende maakt deel uit van de Harvard flight.

Na de rellen in Congo beschouwt de internationale gemeenschap de Belgen als bezetters, als kolonialisten; elke gewapende militaire actie zou beschouwd worden als een agressie. Onze intimidatievluchten zijn tandeloos en weinig doeltreffend; met lijdzame ogen moeten we toezien hoe de Tutsi's opgejaagd en afgeslacht worden door de Hutu's. Men schat het aantal slachtoffers op 10.000. Het water van sommige rivieren kleurt rood van het bloed; tot groot jolijt van de krokodillen. Toch slaagt België erin om de toestand min of meer te stabiliseren.

**Op 1 juli 1962** worden beide landen onafhankelijk. In Rwanda wordt Kayibanda, de leider van de MDR-Parmehutu tot president verkozen. Hij vertegenwoordigt vooral de Hutu's uit het zuiden van Rwanda en in zijn regering worden geen Tutsi's opgenomen. Hij overleeft een aantal verkiezingen, maar wordt in 1973, na een staatsgreep, aan de deur gezet door Generaal-majoor **Habyarimana**, die vooral gesteund wordt door de Hutu's uit Noord-Rwanda. Ditmaal wordt er wel een Tutsi opgenomen in de Rwandese regering. Verder wordt in 1975 de eenheidspartij

## L'historique en bref

Jusque et y compris la guerre de 14-18, le Rwanda, avec le Burundi et la Tanzanie, faisaient partie de la colonie allemande « l'Afrique de l'Est allemande ». Après la guerre, le territoire est partagé entre les alliés : la Tanzanie passe aux mains des Britanniques ; le Rwanda et le Burundi deviennent protectorats belges et sont gérés depuis le Congo belge.

On estime qu'à cette époque, 85% de la population ethnique du Rwanda et du Burundi était composée de Hutus, 14% de Tutsis et 1% de Twa (pygmées, les plus anciens habitants). Les Hutus, d'apparence courte et robuste, sont d'origine bantoue ; les grands et minces Tutsis sont considérés comme Nilo-Sahariens. Les Tutsis s'estiment supérieurs aux Hutus et dominant traditionnellement la population hutue. Les deux pays sont dirigés par un roi tutsi, le Mwami. Les Belges ont repris cette structure de pouvoir des Allemands.

**En 1959**, les Hutus du Rwanda se révoltent contre les Tutsis et nous constatons des affrontements sanglants. La Belgique envoie un contingent militaire, un flight de quatre Harvard armés est déployé à Kigali.

**En 1960**, le parti nationaliste hutu au Rwanda, le MDR-Parmehutu (Mouvement Démocratique Républicain Parti du Mouvement de l'Émancipation des Bahutu), remporte les élections, sous contrôle belge. Immédiatement, la soi-disant « Révolution hutue » éclate et le Mwami est expulsé. Un flot de réfugiés tutsis se met en route, principalement en direction de l'Ouganda.

Il n'y a pas de fin aux affrontements sanglants. Après l'indépendance congolaise du 30 juin 1960, les soldats belges sont contraints par l'ONU de quitter le territoire congolais. Un fort contingent militaire est déployé au Rwanda et au Burundi ; le quartier général (COMRU) avec huit Harvard armés et trois DC-3 s'installe à Bujumbura, capitale burundaise. Le soussigné fait partie du flight Harvard.

Après les émeutes au Congo, la communauté internationale considère les Belges comme des occupants, comme des colonialistes ; toute action militaire armée serait considérée comme une agression. Nos vols d'intimidation sont impuissants et inefficaces ; tristement, nous devons regarder les Tutsis chassés et massacrés par les Hutus. Le nombre de victimes est estimé à 10.000. L'eau de certaines rivières devient rouge de sang, à la grande joie des crocodiles. Néanmoins, la Belgique réussit plus ou moins à stabiliser la situation.

**Le 1<sup>er</sup> juillet 1962**, les deux pays deviennent indépendants. Au Rwanda, Kayibanda, le leader du mouvement MDR-Parmehutu, est élu premier président. Il représente principalement les Hutus du sud du Rwanda et son gouvernement n'inclut pas les Tutsis. Il survit à quelques élections, mais en 1973, après un coup d'État, il est évincé par le général-major **Habyarimana**, qui est principalement soutenu par les Hutus du Nord-Rwanda. Cette fois, un Tutsi sera inclus dans le gouvernement rwandais. De plus, en 1975, le parti unitaire **MRND** (Mouvement Démocratique

## Rwanda 1994

**MRND** (*Mouvement Républicain National pour la Démocratie et le Développement*) opgericht. Hoewel deze verondersteld is de hele bevolking te vertegenwoordigen, is het in werkelijkheid een Hutu-partij.

Onder Habyarimana is er sprake van een betrekkelijke rust tussen de etnische groepen. Nochtans weigert hij om de Tutsi-vluchtelingen, die begin jaren zestig naar Oeganda en Burundi waren gevlucht, toestemming te geven om naar Rwanda terug te keren. Daarom spreken de westerse landen zich in 1988 negatief uit over zijn etnisch beleid. Opnieuw komen heel wat mensen om het leven bij etnische botsingen. Opnieuw komt een Tutsi-exodus op gang die stijgt tot boven de 600.000 vluchtelingen.

Révolutionnaire National pour la Démocratie et le Développement) est fondé. Bien qu'il soit censé représenter l'ensemble de la population, c'est en réalité un parti hutu.

Sous Habyarimana, on parle d'un calme relatif entre les groupes ethniques. Cependant, il refuse de permettre aux réfugiés tutsis qui avaient fui en Ouganda et au Burundi au début des années 1960 de revenir au Rwanda. C'est pourquoi les pays occidentaux expriment en 1988 une opinion négative sur sa politique ethnique. Une fois de plus, de nombreuses personnes sont tuées dans des affrontements ethniques. L'exode des Tutsis reprend et atteint plus de 600.000 réfugiés.



1960. Bewapende Harvards op patrouille boven "het land der duizend heuvels". (W. De Brouwer)

1960. Harvard armés en patrouille au-dessus du pays des mille collines.

Ondertussen hebben de gevluchte Tutsi's milities opgericht in Oeganda; heel wat onder hen steunen de toekomstige president Museveni in zijn strijd tegen Idi Amin. Ze worden goed bewapend en getraind en zijn degelijk georganiseerd.

**In oktober 1990** vallen ze Rwanda binnen onder de naam **FPR** (*Front Patriotique Rwandais*). Echter, dank zij de hulp van Zaïrese, Belgische en Franse troepen blijft de regering-Habyarimana in het zadel. Ze kunnen de FPR-milities verdrijven maar die slagen erin een enclave te behouden in het noorden van Rwanda. Het is in die periode dat **Kagame** aan het hoofd komt van het FPR. Maar de landen die Habyarimana gesteund hebben dringen aan

Entre-temps, les réfugiés tutsis ont instauré des milices en Ouganda ; beaucoup d'entre elles soutiennent le futur président Museveni dans sa lutte contre Idi Amin. Ils sont bien armés, parfaitement entraînés et sérieusement organisés.

**En octobre 1990**, ils envahissent le Rwanda sous le nom de **FPR** (*Front Patriotique Rwandais*). Cependant, grâce à l'aide de troupes zaïroises, belges et françaises, le gouvernement Habyarimana reste au pouvoir. Ils peuvent repousser les milices du FPR mais celles-ci parviennent à maintenir une enclave dans le nord du Rwanda. C'est à ce moment que **Kagame** prend la tête du FPR. Mais les pays qui ont soutenu Habyarimana insistent pour

## Rwanda 1994

om gesprekken te beginnen met het FPR om tot een vredesregeling te komen. In 1991 voert Habyarimana een meer democratische grondwet in en neemt hij meer Tutsi's op in de regering. In 1992 wordt het meerpartijenstelsel ingevoerd.

### De aanloop

Langzaam tekenen er zich twee strekkingen af binnen de Hutu-gemeenschap; de gematigden en de radicalen. Deze laatsten laten geen Tutsi-inmenging toe in het bestuur van het land. Ze richten een coalitie op, de **CDR** (*Coalition pour la Défense de la République*); later zou daar een paramilitaire vleugel, de Interhamwe, aan toegevoegd worden. De president bevindt zich tussen hamer en aambeeld; hij voelt aan dat hij naar een compromis met de Tutsi's moet streven, de CDR verwerpt een dergelijke benadering. De rivaliteit tussen deze Hutu-strekkingen zal mede aan de basis liggen van de genocide.

De toestand in Rwanda wordt onhoudbaar en de internationale gemeenschap dringt aan op onderhandelingen. In **1992** worden alle Rwandese partijen samengeropen in Arusha (Tanzania) waar het vele maanden zal duren om tot een akkoord te komen. De Hutu-aanhang wordt vertegenwoordigd door niet minder dan drie fracties: een groep die de president vertegenwoordigt, de partij MRND van de president, maar die ook 'hardliners' bevat, en de radicale CDR. De Tutsi's worden vertegenwoordigd door het FPR. Wanneer er tijdens de onderhandelingen voorstellen geopperd worden om ook het FPR in de regering op te nemen komt er een hevige reactie van de CDR. Ze doden 85 Tutsi's in de Kibuye regio en steken 500 woningen in brand.

Als reactie trekt het FPR zich terug uit Arusha en begint op **8 februari 1993** een offensief vanuit Noord-Rwanda, richting Kigali. Zij ondervinden weinig weerstand en Habyarimana roept de hulp in van de Fransen. Frankrijk stuurt een 400-tal goed uitgeruste militairen die de vooruitgang van het FPR stoppen. Vanaf dan zullen de Fransen een permanent detachement houden in Rwanda. Dit detachement zal een belangrijke rol spelen bij de beveiliging van het vliegveld van Kigali bij het begin van de genocide.

De FPR keert terug naar de onderhandelingstafel, de Arusha-akkoorden worden getekend in **augustus 1993** en stellen dat er Tutsi-vertegenwoordigers moeten opgenomen worden in de regering. Ook moeten zowel de FAR (*Forces Armées Rwandaises*) als het FPR hun potentieel afbouwen en samensmelten tot een nieuw nationaal leger. Dit alles moet gebeuren onder het waakzaam oog van een VN-contingent blauwhelmen: de UNAMIR (*United Nations Assistance Mission for Rwanda*).

België wordt in september 1993 uitgenodigd om een bataljon van 800 blauwhelmen te sturen voor UNAMIR. Na heel wat discussie op regeringsniveau gaat ons land uiteindelijk akkoord met het sturen van 370 man die tegen half december operationeel moeten zijn in de Rwandese hoofdstad. Met hen worden nog troepen uit Bangladesh, Ghana, en Tunesië ontplooid. UNAMIR wordt geleid door de Canadese Brigadier-generaal Dallaire, maar het mandaat wordt beperkt tot "vredeshandhaving" (hoofdstuk VI van het VN-Charter). Dit betekent, onder andere, dat de VN-troepen niet mogen tussenbeide komen in enig intern conflict en enkel hun wapens mogen gebruiken voor zelfverdediging.

entamer des pourparlers avec le FPR afin de parvenir à un accord de paix. En 1991, Habyarimana introduit une constitution plus démocratique et intègre davantage de Tutsis au gouvernement. En 1992, le système multipartite est instauré.

### Les préparatifs

Lentement mais sûrement deux tendances émergent au sein de la communauté hutue : les modérés et les radicaux. Ces derniers ne permettent pas aux Tutsis d'intervenir dans le gouvernement du pays. Ils mettent sur pied une coalition, la **CDR** (*Coalition pour la défense de la République*). Plus tard l'Interhamwe, une aile paramilitaire, sera ajoutée. Le président se trouve entre le marteau et l'enclume ; il estime lui-même qu'il doit rechercher un compromis avec les Tutsis ; le CDR rejette une telle approche. La rivalité entre ces idéologies hutues sera l'une des causes du génocide.

La situation au Rwanda devient insoutenable et la communauté internationale appelle à des négociations. En **1992**, toutes les parties sont réunies à Arusha, en Tanzanie, où il faudra plusieurs mois pour parvenir à un accord. Les partisans hutus sont représentés par pas moins de trois groupes politiques : un groupe représentant le Président, le MRND, parti auquel appartient le Président, mais qui compte aussi des « hardliners », et le CDR radical. Les Tutsis sont représentés par le FPR. Lorsque des propositions sont faites au cours des négociations en vue d'inclure le FPR dans le gouvernement, la CDR réagit violemment. Ils tuent 85 Tutsis dans la région de Kibuye et incendient 500 maisons.

En réaction, le FPR se retire d'Arusha et, le **8 février 1993**, lance une offensive depuis le nord du Rwanda vers Kigali. Il rencontre peu de résistance et Habyarimana appelle les Français à l'aide. La France envoie environ 400 soldats bien équipés et arrête la progression du FPR. Dès lors, les Français garderont un détachement permanent au Rwanda. Ce détachement jouera un rôle important dans la sécurité de l'aéroport de Kigali au début du génocide.

Le FPR revient à la table des négociations, les accords d'Arusha sont signés en **août 1993** et stipulent que des représentants tutsis doivent être inclus dans le gouvernement. En outre, Les FAR (*Forces Armées Rwandaises*) et le FPR doivent réduire leur potentiel et fusionner en une nouvelle armée nationale. Tout cela doit se faire sous l'œil vigilant d'un contingent de Casques bleus des N.U. pour l'assistance au Rwanda (UNAMIR – *United Nations Assistance Mission for Rwanda*).

La Belgique est invitée en septembre 1993 à envoyer un bataillon de 800 Casques bleus à l'UNAMIR. Après de longues discussions au niveau gouvernemental, notre pays accepte finalement d'envoyer 370 hommes qui seront opérationnels dans la capitale rwandaise à la mi-décembre. Avec eux sont également déployées des troupes du Bangladesh, du Ghana et de la Tunisie. L'UNAMIR est dirigée par le Général de brigade canadien Dallaire, mais le mandat se limite au « maintien de la paix » (chapitre VI de la Charte des Nations Unies). Cela signifie, entre autres, que les troupes de l'ONU ne doivent intervenir dans aucun conflit interne et ne peuvent utiliser leurs armes que pour se défendre.

## Rwanda 1994

In overeenstemming met de Arusha-akkoorden, worden de Belgische blauwhelmen gevraagd om **einde december 1993** een bataljon van 600 FPR -soldaten en vijf FPR -ministers te begeleiden vanuit Byumba naar Kigali. Dit zou hen ten zeerste kwalijk worden genomen door de radicale CDR, dat de Arusha-akkoorden niet aanvaardt. Vanaf dan zou het Hutu-radiostation RTL (Radio-Télévision Libre des **Mille Collines**) bestendig kritiek uitoefenen, niet enkel op de Arusha-akkoorden en het FPR, maar ook op de Belgen.

De toestand in Rwanda verslechtert zienderogen. Men verneemt dat de CDR een namenlijst van personen heeft opgemaakt die moeten uitgeschakeld worden. Dallaire vraagt om 2.000 extra mankrachten te sturen en dringt aan om het mandaat van UNAMIR te verruimen naar "peace enforcement", het opleggen van de vrede (Hoofdstuk VII van het VN-Charter). Dit wordt geweigerd door de VR (Veiligheidsraad).

Conformément aux accords d'Arusha, les Casques bleus belges sont appelés fin **décembre 1993** à accompagner un bataillon de 600 soldats FPR et cinq ministres du FPR de Byumba à Kigali. Ce qui irrite très fortement le CDR radical, qui n'accepte pas les accords d'Arusha. À partir de ce moment, la radio hutue RTL (Radiotélévision Libre des **Mille Collines**) critique constamment non seulement les accords d'Arusha et le FPR, mais également les Belges.

La situation au Rwanda ne cesse de se détériorer. On apprend que le CDR a dressé une liste de noms de personnes qui doivent être éliminées. Dallaire demande l'envoi de 2.000 hommes supplémentaires et insiste, tout comme le gouvernement belge, pour étendre le mandat de l'UNAMIR au « *peace enforcement* », l'imposition de la paix (chapitre VII de la Charte des Nations Unies). Cela est refusé par le Conseil de Sécurité.



De blauwhelmen  
op weg naar Rwanda.

Les Casques bleus  
en route vers le Rwanda.

### De genocide

Op **6 april 1994** wordt het vliegtuig van de Rwandese president Habyarimana neergeschoten tijdens de nadering van het vliegveld van Kigali en komt hij om het leven, samen met de Burundese president Ntaryamira. Radio "Mille Collines" roept alle Hutu's op tot wraak, niet alleen tegenover de Tutsi's, maar ook tegen de gematigde Hutu's... en de Belgen. Binnen de 24 uur beginnen de moordpartijen; er breekt paniek uit bij de Belgische residenten, geen enkele Belg is nog veilig. De meesten gooien hun paspoort weg en geven zich uit voor Franse onderdanen.

De 15<sup>de</sup> Wing, die steunvluchten uitvoert voor de Belgische blauwhelmen heeft op dat ogenblik een C-130 in Kigali. Het vliegtuig bevindt zich op de luchthaven die beveiligd wordt door het Frans detachement. De bemanning logeert in Hotel Méridien en kan het hotel niet meer verlaten wegens de hetze tegen de

### Le génocide

Le 6 avril 1994, l'avion du président rwandais Habyarimana est abattu alors qu'il approche de l'aéroport de Kigali. Le président rwandais ainsi que le président burundais Ntaryamira perdent la vie. Radio « Mille Collines » appelle tous les Hutus à se venger, non seulement sur les Tutsis, mais aussi sur les Hutus modérés... et sur les Belges. En 24 heures, les massacres ont commencé ; la panique s'installe parmi les résidents belges, plus aucun Belge n'est en sécurité. La plupart d'entre eux jettent leurs passeports et se font passer pour des sujets français.

Le 15<sup>e</sup> Wing qui effectue des vols de soutien pour les Casques bleus belges, dispose à ce moment d'un C-130 à Kigali. L'avion est parqué à l'aéroport qui est sécurisé par le détachement français. L'équipage est logé à l'hôtel Méridien et ne peut plus quitter l'hôtel à cause de la campagne de diffamation contre les Belges. Les Casques bleus

## Rwanda 1994

Belgen. Ook de blauwhelmen worden niet toegelaten om hen te begeleiden naar het vliegveld. Gedurende meerdere dagen moeten ze leven in uiterst onzekere en gespannen omstandigheden; ze beleven hachelijke momenten.

Op het ogenblik dat het presidentieel vliegtuig wordt neergehaald maakt ook een Belgische C-130 zich klaar voor landing in Kigali. Het vliegtuig krijgt geen toestemming om te landen en moet uitwijken naar Nairobi. Volgens bepaalde geruchten was de raket die het presidentieel vliegtuig neerhaalde bedoeld voor het Belgisch vliegtuig. Dit is weinig waarschijnlijk omdat de genocide onmiddellijk na het ongeval op gang kwam; het was duidelijk dat de aanslag deel uitmaakte van een ruimer complot om een moordpartij op gang te brengen.

Op **7 april** geeft Generaal Dallaire in de vroege ochtend de opdracht aan het Belgische bataljon blauwhelmen om een escorte te voorzien om Eerste minister **Agathe Uwilingiyimana** te begeleiden van haar residentie naar het radiogebouw om een toespraak te richten tot het Rwandese volk. Wanneer het escorte bij haar aankomt, beslist zij echter met haar man te vluchten. De tien Belgische militairen blijven samen met haar lijfwacht (vijf Ghanese blauwhelmen) achter in de residentie. Premier Agathe en haar man worden onderschept door de FAR en brutaal vermoord. De vijftien blauwhelmen in de residentie worden omsingeld door goed bewapende militairen van de FAR, ze leveren hun wapens in en worden overgebracht naar het "Kamp Kigali". De tien Belgen worden gemarteld en op een afschuwelijke wijze omgebracht.

ne sont pas non plus autorisés à les escorter jusqu'à l'aéroport. Pendant plusieurs jours, ils doivent endurer des conditions extrêmement incertaines et tendues ; leur situation est très précaire.

Au moment où l'avion présidentiel est abattu, un autre C-130 se prépare à atterrir à Kigali. L'avion n'est pas autorisé à atterrir et doit se détourner vers Nairobi. Selon certaines rumeurs, le missile qui a abattu l'avion présidentiel était destiné au C-130 belge. Cela est peu probable car le génocide a commencé immédiatement après l'accident ; il est clair que l'attaque s'inscrivait dans le cadre d'une conspiration plus large visant à déclencher un massacre.

**Le 7 avril** à l'aurore, Dallaire demande dix Casques bleus belges pour escorter le premier ministre, **Agathe Uwilingiyimana**, de sa résidence vers le bâtiment radio pour adresser la parole au peuple rwandais. À l'arrivée de l'escorte, elle décide de s'enfuir avec son mari. Les dix militaires belges restent dans la résidence avec ses gardes du corps, cinq Casques bleus ghanéens. Agathe et son mari sont intercepté par la FAR et tués sur place. Les quinze Casques bleus sont encerclés par des militaires FAR bien armés ; ils remettent leurs armes et sont transportés au « Camp Kigali ». Les dix Casques bleus belges sont torturés et finalement mis à mort.

Dans l'après-midi, vers 16h30, le bataillon du FPR stationné à Kigali attaque les troupes gouvernementales et tue une centaine de Hutus. C'est une action qui alimente la haine envers les Tutsis. Le génocide a commencé.

De dood van 10 blauwhelmen;  
het land is geschokt.

La mort de 10 Casques bleus ;  
le pays est choqué.



In de namiddag, rond 16.30u, voert het bataljon FPR dat gestationeerd is in Kigali een aanval uit tegen de regeringstroepen en doodt een honderdtal Hutu's. Het is een actie die de haat ten opzichte van de Tutsi's nog aanwakkert. De genocide komt op gang.

België is geschokt door de dood van de tien blauwhelmen. Premier Jean-Luc Dehaene en minister van Buitenlandse Zaken Willy Claes nemen op 10 april elk afzonderlijk telefonisch contact op met Boutros-Ghali, de secretaris-generaal (SG) van de VN. Ze dringen aan op een verruiming van het mandaat en een versterking van UNAMIR. Een verruiming ziet de SG niet zitten, maar hij is wel voorstander van een versterking van de troepen. Hij rekent

La Belgique est choquée par la mort des dix Casques bleus. Le Premier ministre, Jean-Luc Dehaene, et le ministre des Affaires étrangères, Willy Claes, contactent chacun Boutros-Ghali, le secrétaire général de l'ONU (SG) par téléphone. Ils insistent pour que le mandat soit élargi et que l'UNAMIR soit renforcée. Le SG n'envisage pas un élargissement du mandat, mais il est favorable à un renforcement des troupes. Il compte sur une contribution belge pour cela. Dehaene et Claes lui font clairement comprendre que ce serait une grosse erreur, étant donné l'atmosphère hostile qui règne au Rwanda contre notre pays. Quelques jours plus tard, Willy Claes rencontre le SG à Bonn et confirme par une lettre au Conseil de sécurité (CS) la position belge. Sa conclusion est claire ; si les troupes belges ne sont pas remplacées par des troupes



De ene dag, gedode  
Tutsi's langs de weg,  
de andere dag,  
juichende Tutsi's.

Un jour, des corps tutsis  
au long de la route,  
l'autre jour des tutsis  
applaudissant.

daarvoor op een Belgische inbreng. Dehaene en Claes maken hem duidelijk dat dit een grove vergissing zou zijn, gezien de vijandige sfeer in Rwanda tegenover ons land. Een paar dagen later wordt die boodschap door Willy Claes persoonlijk aan de SG in Bonn bevestigd en hij stuurt een brief aan de VR. Zijn standpunt is duidelijk; indien de Belgische troepen niet vervangen worden door evenwaardige troepen, zal België een einde maken aan zijn bijdrage aan UNAMIR.

De VR geraakt niet akkoord en schuift de zaken voor zich uit zonder enige beslissing te nemen maar de VSA steunen het Belgisch voorstel om UNAMIR stop te zetten. Tegen een stopzetting rijst echter verzet van de Afrikaanse landen; zij vragen een versterkt mandaat voor "peace enforcing" en een versterking van de troepen. Daartoe is echter geen enkel land bereid en België trekt zijn troepen terug.

Na het vernemen van dit nieuws verplaatst Dallaire de Ghanese, Tunesische en Bengaalse blauwhelmen naar stedelijke gebieden om "veilige zones" te creëren. Dit is nuttig voor een beperkt aantal Tutsi's, maar op globale schaal blijkt dit uiteindelijk een maat voor niets. De genocide kan ongehinderd haar gang gaan. Dagelijks worden tientallen duizenden Tutsi's en gematigde Hutu's het slachtoffer van de machetes van de radicale Hutu's. Een nooit geziene slachtpartij waarbij ook twaalf Belgische burgers omgebracht worden... "omdat ze Belg waren".

## De inzet van de C-130's

De C-130's werden reeds intensief naar Kigali ingezet om er het Belgisch contingent blauwhelmen te ontplooiën. Af en toe werd een zijsporg gemaakt naar Nairobi. De bemanningen waren dus vertrouwd met de omgeving.

De toenmalige korpscommandant van de 15<sup>de</sup> Wing, Kol VI Guy Van Eeckhoudt<sup>1</sup> is een van de eersten die op de hoogte is van de

1. De rol en de belevenissen van Brig Gen VI Guy Van Eeckhoudt zijn uitvoerig beschreven in zijn biografie « Journal d'un pilote belge. De la guerre froide aux interventions humanitaires en Afrique ».

équivalents, la Belgique mettra fin à sa contribution à UNAMIR. Le CS n'est pas d'accord et reporte les choses sans prendre aucune décision, mais les USA soutiennent la proposition belge de retirer les Belges de l'UNAMIR. Cependant, il y a résistance de la part des pays africains ; ils visent un mandat renforcé pour « l'imposition de la paix » et un renforcement des troupes. Toutefois, aucun pays n'est prêt à le faire et la Belgique met fin à sa participation à l'UNAMIR.

Après avoir appris cette nouvelle, Dallaire déplace les Casques bleus ghanéens, tunisiens et bengalis vers les zones urbaines et les utilise pour créer des « zones de sécurité ». C'est utile pour un nombre limité de Tutsis, mais globalement, c'est une mesure pour rien. Le génocide peut se poursuivre sans entrave ; des dizaines de milliers de Tutsis et de Hutus modérés sont journellement victimes des machettes des Hutus radicaux. Un massacre sans précédent au cours duquel douze citoyens belges ont également été tués... « parce qu'ils étaient belges ».

## L'intervention des C-130

Les C-130 étaient déjà intervenus intensivement à Kigali pour déployer le contingent belge de Casques bleus. De temps en temps, une escale a été effectuée à Nairobi. Les équipages connaissent bien l'environnement.

Le chef de corps du 15<sup>e</sup> Wing, le Col Avi Guy Van Eeckhoudt<sup>1</sup>, est l'un des premiers à prendre connaissance des problèmes à Kigali. Il en est informé, d'abord par le commandant du C-130 qui a dû se dérouter vers Nairobi, puis immédiatement après par le commandant de l'avion au sol à Kigali, qui avec son navigateur est bloqué au quartier général du bataillon belge de l'UNAMIR (2 Bn Cdo) pendant que le reste de son équipage est confiné dans un hôtel. De plus, il y a la confirmation du massacre des dix parachutistes ; Guy se rend compte qu'une évacuation est imminente et fait ses valises.

1. Le rôle et les expériences du Général de brigade Guy Van Eeckhoudt sont décrits en détail dans sa biographie « Journal d'un pilote belge ». De la guerre froide aux interventions humanitaires en Afrique".



## Rwanda 1994

problemen in Kigali. Hij wordt ingelicht; eerst door de boordcommandant van de C-130 die naar Nairobi moest uitwijken, en onmiddellijk daarop door de boordcommandant van het vliegtuig dat op de grond staat in Kigali en die met zijn navigator geblokkeerd zit in het hoofdkwartier van het Belgisch UNAMIR-bataljon (2 Bn Cdo) terwijl de rest van zijn bemanning vast zit in een hotel. Daarbij komt nog de bevestiging van de afslachting van de tien para's; Guy beseft dat er een evacuatie op komst is en pakt zijn valiezen.

**8 april:** Spoedvergadering in de militaire luchthaven van Melsbroek. Zijn aanwezig: Premier Dehaene, de Chef Defensie Generaal Charlier, de bevelhebber van de Brigade Paracommando kolonel Roman, en de bevelhebber van de 15<sup>de</sup> Wing Luchttransport kolonel Guy Van Eeckhoudt (Guy V.). De premier geeft groen licht voor de evacuatie van alle Europese residenten uit Rwanda. De operatie draagt de naam 'Silver Back' en staat onder het bevel van Kolonel Roman; de luchtoperaties worden geleid door Guy V. Wegens de gevreesde veiligheidsproblemen zullen een aanzienlijk aantal Para's de operatie begeleiden met gepantserde voertuigen.

**9 april:** Bij dageraad stijgen niet minder dan acht Belgische C-130's op van Melsbroek. Vijf zullen eerst in Köln-Wahn gepantserde gevechtsvoertuigen CVR-T laden alvorens naar het Zuiden te vliegen. Het startgewicht dat normaal 155.000 lbs bedraagt, wordt verhoogd tot 175.000 lbs, zoals voorzien in de 'Emergency War Planning' (EWP) procedures. Ook de Nederlandse C-130 die zich in Melsbroek bevindt, wordt ingezet. Later zullen nog de twee Belgische B-727's volgen.

Wegens de onzekerheid of de startbaan in Kigali al dan niet vrij is, stevent de vloot richting Djibouti met nog een tussenstop in Caïro. In Djibouti wordt gewacht op verdere bevelen van de Defensiestaf in Evere. Die komen kort voor middernacht UTC en de vliegtuigen stijgen een voor een op richting Nairobi Jomo Kenyata Airport, dat als 'Forward Operating Base' (FOB) voor de operatie zal fungeren.

**8 april :** réunion d'urgence à l'aéroport militaire de Melsbroek. Sont présents : le Premier ministre Jean-Luc Dehaene, le Chef d'État-major des forces armées, Lt Gen Charlier, le Commandant de la brigade para-commando, le colonel Col Roman et le chef de corps du 15<sup>e</sup> wing, Guy Van Eeckhoudt (Guy V.). Le Premier ministre donne le feu vert pour l'évacuation de tous les résidents européens au Rwanda. L'opération s'appelle « Silver Back » et sera commandée par le Colonel Roman ; Guy V. mènera les opérations aériennes. En raison des problèmes de sécurité que l'on craint, un nombre important de Paras accompagneront l'opération avec des véhicules blindés.

**9 avril :** Dès l'aube, pas moins de huit C-130 décollent de Melsbroek. Cinq se poseront d'abord à Köln-Wahn pour charger des véhicules de combat blindés de type CVRT avant de voler vers le sud. La masse de départ qui est normalement de 155.000 lbs est portée à 175.000 lbs, comme prévu dans les procédures EWP (Emergency War Planning). Le C-130 néerlandais qui se trouve à Melsbroek est aussi impliqué. Plus tard, deux BAF B-727 suivront.

Vu l'incertitude quant à la disponibilité de la piste de Kigali, la flotte se dirige vers Djibouti avec un stop intermédiaire au Caïro. À Djibouti, on attend les ordres du Staff de la Défense à Evere. Ceux-ci arrivent peu avant minuit UTC et les avions décollent un par un vers Nairobi Jomo Kenyata Airport qui servira de FOB (Forward Operating Base) avant l'intervention.

**10 avril :** Les premiers appareils se posent à Nairobi au petit matin. Le dernier C-130 arrive aux environs de 6.00 UTC. Les équipages des C-130 ont déjà enduré une journée de travail de plus de 24 heures. Ils sont envoyés le plus rapidement possible vers leur hôtel. Les derniers, le commandement de la flotte aérienne inclus, y arrivent peu avant midi. Un spectacle inédit à Nairobi : 10 C-130 (il y en avait déjà un sur place) et 500 Paras qui se préparent à l'action. Une attraction supplémentaire pour les touristes.



Colonels Van Eeckhoudt & Roman.

## Rwanda 1994

**10 april:** De eerste toestellen landen in Nairobi in de vroege morgen. De laatste C-130 landt rond 6.00 UTC. De C-130 bemanningen hebben er dan reeds een “werkdag” van over de 24 uur op zitten. Ze worden zo snel mogelijk naar hun hotel gestuurd. De laatsten, inclusief het commando van de luchtvloot komen daar aan kort voor de middag. Ongezien spektakel in Nairobi; tien C-130's (er was er reeds één ter plaatse) en 500 Para's die zich klaarmaken voor de actie. Een bijkomende attractie voor de toeristen.

Veel rust is er voor de C-130-bemanningen niet weggelegd. Iets na het middaguur wordt het commando van de luchtvloot terug naar de luchthaven geroepen om er samen met het 3 Bn Para en haar bevelhebber Lt Kol Marc Savels een stormlanding op het vliegveld van Kigali voor te bereiden. Het Frans detachement meldt dat de hindernissen, die geplaatst zijn op de landingsbaan van Kigali, zullen verwijderd worden. Er blijft echter onduidelijkheid omtrent de zes stuks luchtafweergeschut die opgesteld staan langs de landingsbaan. De vraag om bijkomende inlichtingen wordt gesteld en intussen wordt in Nairobi nagedacht over de opties stormlanding of luchtlanding. Uiteindelijk komt de bevestiging uit Brussel dat er Belgische militairen van het VN-bataljon of Franse militairen bij de kanonnen geplaatst worden om desgevallend deze en hun bemanning te neutraliseren. Er wordt geopteerd voor een stormlanding met de mogelijkheid deze af te zwakken tot een minder agressieve vorm.

In een eerste fase vertrekken aldus op 10 april om 13.17 UTC de eerste C-130's:

- Chalk 1, boordcommandant Jacques Lousberg, Comd 20 Smd, en aan boord Comd 3 Bn Para
- Chalk 2, boordcommandant Wim Schellings met aan boord de operatie-bevelhebber Kol Roman en de bevelhebber van de luchtvloot Kol Guy V.
- Chalk 3, boordcommandant Peter Naets met nog meer elementen van 3 Bn Para.

Van een verrassingselement, strikt noodzakelijk voor een stormlanding, is geen sprake meer, en met de commandant van de luchtvloot wordt voor het vertrek reeds beslist dat Chalk 1 als eerste zal landen terwijl de Chalk 2 en 3 in een holding blijven cirkelen. De luchtverkeersleiding in Kigali werkt normaal en Chalk 1 landt veilig om 14.55 UTC. De stukken luchtafweergeschut langs de landingsbaan zijn inderdaad beveiligd door Europese militairen en de ontscheping op de landingsbaan wordt afgeblazen. Er wordt normaal naar de parking getaxied. Jacques Lousberg geeft het 'all clear' door aan Chalk 2 en 3.

Op de parking ontschepen de eerste elementen van het 3 Bn Para met Lt Kol Savels en vormen een veiligheidsperimeter rond de C-130. Na een kort onderhoud met op de luchthaven aanwezige Franse officieren wordt deze opgeheven.

Chalk 2 landt vijf minuten na Chalk 1 om 15.00 UTC en Chalk 3 volgt iets later om 15.17 UTC. De operatiebevelhebber en de commandant van de luchtvloot zetten met hun staf het vooruitgeschoven hoofdkwartier voor het verder verloop van de operaties op het dak van het luchthavengebouw, terwijl het 3 Bn Para de beveiliging van de luchthaven perimeter voor haar rekening neemt.

Le détachement français qui occupe l'aéroport de Kigali mentionne que des obstacles ont été placés sur la piste mais promet que le nécessaire sera fait pour la libérer.

Les équipages des C-130 ne bénéficient pas de beaucoup de repos. Peu après midi, le commandement de la flotte est rappelé à l'aéroport pour préparer, avec le Bataillon 3 PARA et son chef de corps (le Lt Col Marc Savels), un posé d'assaut sur l'aéroport de Kigali. Ils ont reçu la confirmation que la piste était dégagée. Il reste toujours une incertitude quant aux six pièces anti-aériennes disposées le long de la piste. La demande d'informations supplémentaires est lancée tandis qu'à Nairobi on s'interroge sur les options : posé d'assaut ou parachutage ? Finalement arrive de Bruxelles la confirmation que des militaires belges du bataillon des N.U. sont positionnés à côté des canons pour, le cas échéant, les neutraliser ainsi que leurs opérateurs. L'option du posé d'assaut est choisie, avec la possibilité de le ramener à une forme moins agressive.

Dans une première phase partent donc les premiers C-130, le 10 avril à 13.17 UTC :

- Chalk 1, Cdt de bord Jacques Lousberg, Comd 20<sup>e</sup> Esc avec à bord le Comd 3 Bn Para.
- Chalk 2, Cdt de bord Wim Schellings avec à bord le Col Roman, chef de mission, et le commandant de la flotte aérienne, Guy Van Eeckhoudt.
- Chalk 3, Cdt de bord Peter Naets avec d'autres éléments du 3 Bn Para.

D'un effet de surprise, strictement nécessaire pour un atterrissage d'assaut, il n'est plus question. Dès avant le départ, avec le commandant de la flotte aérienne, il est décidé que Chalk 1 se posera en premier tandis que Chalk 2 et Chalk 3 continueront à tourner dans un holding.

Le contrôle du trafic aérien de Kigali fonctionne normalement et Chalk 1 se pose en sécurité à 14.55 UTC. Les pièces anti-aériennes sont en effet bien sécurisées par les militaires européens et le débarquement sur la piste est annulé. Le taxi vers le parking s'effectue normalement. Jacques Lousberg donne le signal « All clear » à Chalk 2 et 3.

Sur le parking, les premiers éléments du 3 Bn Para, avec le Lt Col Savels, débarquent rapidement mais établissent quand même un périmètre de sécurité autour du C-130.

Chalk 2 atterrit cinq minutes après Chalk 1 à 15.00 UTC. Chalk 3 suit un peu plus tard à 15.17 UTC. Le chef de mission et le commandant de la flotte aérienne établissent avec leur staff, sur le toit du bâtiment de l'aéroport, le quartier général avancé pour la poursuite des opérations pendant que le 3 Bn Para prend à son compte la protection du périmètre de l'aérodrome.

Un peu plus tard, dans un « follow-up stream », suivent deux autres C-130 et vers 17.00 UTC le gros de la force d'intervention est en place. Deux C-130 et leurs équipages restent la nuit à Kigali. Les autres appareils retournent le plus rapidement possible vers Nairobi. L'opération Silver Back peut vraiment commencer.

Coïncidence frappante : en route, la force d'intervention croise le C-130 qui était bloqué à Kigali et est en vol vers Nairobi.



In een 'follow-up stream' volgen iets later nog twee C-130s en tegen 17.00 UTC is het gros van de interventiemacht ter plaatse. Twee C-130s en hun bemanning overnachten in Kigali. De andere toestellen keren zo snel mogelijk na de ontscheping terug naar Nairobi. De operatie Silver Back kan definitief van start gaan.

Opmerkelijk toeval: gedurende de vlucht naar Kigali kruist de interventiemacht de C-130 die ter ondersteuning van UNAMIR in Rwanda was en daar geblokkeerd stond vanwege de dramatische gebeurtenissen. De C-130-bemanning werd die dag uit het hotel ontzet door UNAMIR en in een gepantserd voertuig naar de luchthaven gebracht. Het vliegtuig evacueert de lichamen van de tien vermoorde para's van het 2 Bn Cdo. De boordcommandant bevestigt de relatief normale werking van de luchthaven van Kigali.

L'équipage a été évacué de son hôtel ce jour-là par l'UNAMIR et amené à l'aéroport en véhicule blindé. Ils emmènent les corps des dix militaires assassinés du 2 Bn Cdo. Dans une communication avec Chalk 1, ils confirment le relatif fonctionnement normal de l'aéroport de Kigali.

**11 avril** : L'évacuation démarre. La flotte de C-130 est rappelée de Nairobi. Les résidents belges sont estimés à mille personnes, mais des Italiens, des Allemands, des Espagnols et un certain nombre de civils d'autres nationalités veulent aussi quitter le pays. Des Rwandais blessés et menacés se manifestent également et les ONG demandent aussi d'évacuer un certain nombre d'orphelins. Heureusement arrive du renfort : deux C-130 espagnols, trois appareils canadiens et trois italiens se signalent. Ils sont placés sous le commandement de Guy V. Il dispose maintenant d'une vingtaine de C-130 pour transporter les passagers vers Nairobi.



**11 april:** De evacuatie komt op gang. De C-130-vloot wordt teruggeroepen vanuit Nairobi. De Belgische residenten werden geschat op een duizendtal, maar ook Spanjaarden, Italianen, Duitsers en andere nationaliteiten willen het land verlaten. Er melden zich ook bedreigde en gekwetste Rwandezen en NGO's vragen een aantal ouderloze kinderen te evacueren. Gelukkig komt er versterking: twee Spaanse, drie Italiaanse en drie Canadese C-130's melden zich; ze worden onder het commando van Guy

Deux B-727 opèrent à partir de Nairobi afin de ramener les réfugiés « à la maison ». Les Paras arrivés par air assurent la sécurité des réfugiés en route vers l'aéroport tandis que les Casques bleus belges restent à distance ; leur « mandat » ne leur permet pas de s'en mêler ! Beaucoup de réfugiés arrivent avec leur voiture personnelle qu'ils abandonneront sur place à l'aéroport. L'évacuation s'accélère. Au total, plus ou moins 2.000 personnes sont évacuées.

## Rwanda 1994

V. geplaatst die nu beschikt over een twintigtal C-130's om de passagiers over te vliegen naar Nairobi. Twee B-727 opereren vanuit Nairobi om de vluchtelingen verder "naar huis" te vliegen. De ingevlogen para's verzekeren de veiligheid van de vluchtelingen op weg naar de luchthaven; de Belgische blauwhelmen blijven afzijdig, hun "mandaat" laat dit niet toe! Heel wat vluchtelingen komen met hun eigen wagen die ze ter plaatse op het vliegveld achterlaten. De evacuatie komt volop op gang. In totaal worden ongeveer 2.000 mensen geëvacueerd.

**13 april:** De toestand blijft onzeker; vroeg in de morgen beschieten de FPR met "Stalinorgels" de rivaliserende FAR in de omgeving van het vliegveld. Gelukkig is het vuur niet gericht naar het vliegveld zelf; na een ruime pauze kan de evacuatie verder doorgaan. Nog dezelfde dag wordt een mortieraanval ingezet, terwijl er een paar C-130's aan het opstarten zijn. De granaten vallen op de grote parking, op een honderdtal meters van de vliegtuigen. De motoren worden stilgelegd, het mortiervuur stopt. Na analyse blijkt dat dit een intimidatiemanoeuvre was tegenover de Franse C-130 die ook aan het opstarten was om het Frans detachement te evacueren. Dit vermoeden werd bevestigd

**13 april :** la situation reste incertaine. Tôt le matin, les FPR tirent avec des « orgues de Staline » sur les FAR dans les environs de l'aéroport. Heureusement, les tirs ne sont pas dirigés vers l'aéroport même ; après une courte pause, l'évacuation peut reprendre. Dans la même journée, une attaque au mortier a lieu pendant le démarrage d'une paire de C-130. Des obus tombent sur l'asphalte du grand parking à une centaine de mètres des avions. Les moteurs sont coupés ; les tirs mortiers s'arrêtent. Après analyse, il semble que c'était une manœuvre d'intimidation destinée au C-130 français qui lui aussi était au démarrage pour évacuer le détachement français. Ce soupçon est confirmé lorsqu'au redémarrage d'un C-130 belge, aucune réaction n'a lieu. Guy V. décide de faire redémarrer le C-130 français en même temps que plusieurs collègues belges, sans s'identifier. La manœuvre réussit. Les Français peuvent partir en sécurité. Mais d'autres incidents se succèdent ; on fait même appel aux Jaguar, avions de chasse français stationnés à Bangui, pour maintenir séparées les forces du FPR et les troupes rwandaises afin de les dissuader d'entreprendre la moindre action vers l'aéroport. Cette approche fonctionne et les réfugiés peuvent embarquer sans entraves.



Inslag van mortieren op de tarmac van Kigali.

toen het terug opstarten van een Belgische C-130 zonder enige reactie bleef. Guy V. beslist om de Franse C-130 samen te laten opstarten met meerdere Belgische C-130's, zonder zich kenbaar te maken. Het manoeuvre lukt, de Fransen kunnen veilig vertrekken. Maar andere incidenten stapelen zich op; men doet zelfs beroep op Franse Jaguar jachtvliegtuigen, gestationeerd in Bangui, om de rivaliserende FPR en de FAR-troepen vlakbij de luchthaven uit mekaar te houden en af te schrikken om enige militaire actie op de luchthaven uit te voeren. De aanpak werkt, de vluchtelingen kunnen ongehinderd inschepen.

Impact de mortiers sur le tarmac de Kigali.

**Le 15 avril,** l'évacuation est terminée. Tous les avions sont ramenés à Nairobi ; « *Silver Back* » peut être clôturée..., mais il y a encore du pain sur la planche. En effet, l'extraction du contingent belge des Casques bleus est encore au programme. Après négociations avec Bruxelles, le nom de « **Blue Safari** » est choisi. Comme il s'agit ici d'une opération purement aérienne, le commandement en est attribué à Guy V.

**Le 18 avril,** les premiers C-130 reviennent à Kigali. Les Casques bleus belges se trouvent sur l'aéroport avec leur parc automobile. Il

## Rwanda 1994

**Op 15 april** is de evacuatie voltooid; alle vliegtuigen worden teruggetrokken naar Nairobi, Silver Back kan afgesloten worden... Maar er is nog werk op de plank. Inderdaad, de extractie van het Belgisch contingent blauwhelmen staat nog op het programma. Na onderhandelingen met Brussel wordt de naam '**Blue Safari**' gekozen. Aangezien het een loutere luchttransportoperatie betreft wordt Guy V. aangeduid als commandant van deze operatie.

**Op 18 april** keren de eerste C-130's terug naar Kigali. De Belgische blauwhelmen bevinden zich met hun voertuigenpark op het vliegveld. Het wordt duidelijk dat de volledige extractie meerdere dagen kan aanslepen. Aan de buitenwereld, en ook aan de journalisten wordt de schijn verwekt dat de blauwhelmen langs de weg naar Tanzania zullen vertrekken. Echter, een verkenningsvlucht vanuit Nairobi stelt vast dat de wegen volgepropt zijn met vluchtelingen, het vliegtuig wordt geraakt door een kogel van klein kaliber. Er wordt beslist om een blitz-extractie met C-130's uit te voeren; een deel van het materieel zal moeten achtergelaten worden. Om de rotaties zo kort mogelijk te houden wordt aan Tanzania gevraagd om het vliegveld van Mwanza te mogen gebruiken. Mwanza ligt op 20 minuten vliegen. Tanzania gaat akkoord.

**Op 19 april** begint de massale extractie met deelname van alle Belgische, Nederlandse, Canadese en Spaanse C-130's. Het laden in Kigali gebeurt met draaiende motoren en beperkt zich tot gemiddeld 10 minuten. Tegen de avond is het gans detachement geëvacueerd. Het laatste vliegtuig vertrekt 's avonds met aan boord de commandanten van '**Blue Safari**' en de blauwhelmen... maar het is niet gedaan.

apparaat duidelijk qu'une extraction complète pourrait prendre plusieurs jours. Le monde extérieur, mais aussi les journalistes, ont l'impression que les Casques bleus partiront par la route vers la Tanzanie. Cependant, un vol de reconnaissance parti de Nairobi constate que les routes sont encombrées de réfugiés et l'appareil est touché par une balle de petit calibre. Il est décidé d'exécuter une extraction-éclair au moyen des C-130 ; une partie du matériel devra être laissé sur place. Pour écourter au maximum les rotations, il est demandé à la Tanzanie de pouvoir utiliser l'aérodrome de Mwanza, qui se situe à 20 minutes de vol. La Tanzanie donne son accord.

**Le 19 avril**, l'extraction massive commence avec la participation de tous les C-130 belges, néerlandais, canadiens, et espagnols. Le chargement à Kigali se fait moteurs tournants et se limite à environ dix minutes. Durant la soirée, tout le détachement est évacué ; le dernier avion part le soir avec à son bord, les commandants de « *Blue Safari* » et des Casques bleus..., mais ce n'est pas fini.

**Le 20 avril**, Guy V. est averti qu'un certain nombre de religieuses espagnoles sont bloquées à Butare, dans le sud du Rwanda. La piste est très courte, en fait trop courte pour une opération sans risque. Après consultation de l'État-major de la Force Aérienne, il est décidé d'exécuter l'opération, mais avec carburant et chargement minimums. Seulement 28 passagers sans bagages pourront être emmenés, les Sœurs sont 35. L'opération est finalement exécutée avec deux C-130, un C-130 espagnol se posera après l'avion belge et emmènera le reste des passagères. Cet appareil est piloté par Jacques Lousberg commandant de la 20<sup>e</sup> Esc et un des pilotes

Operatie Blue Safari.  
Extractie van de Belgische  
blauwhelmen.

Opération Blue Safari.  
Extraction  
des Casques bleus belges.



**Op 20 april** wordt Guy V. verwittigd dat er een aantal Spaanse kloosterzusters geblokkeerd zitten in Butare, in het zuiden van Rwanda. De piste is zeer kort, in feite te kort voor een veilige operatie. Na overleg met de Staf Luchtmacht wordt beslist om de operatie uit te voeren, maar dan met minimum brandstof en

de C-130 des plus expérimentés. Guy V., lui aussi fait partie de l'équipage. Après l'atterrissage, les moteurs ne sont pas coupés et, une fois la trappe arrière abaissée, les Sœurs se précipitent dans l'appareil ; le loadmaster ne peut empêcher que 30 nonnes se frayent un passage à bord ; cinq restent en arrière pour attendre

## Rwanda 1994

minimum lading. Slechts 28 passagiers zonder bagage kunnen meegenomen worden, de zusters zijn met 35. De operatie wordt uiteindelijk uitgevoerd door een Belgische en een Spaanse C-130. Het Belgisch vliegtuig zou landen voor de Spaanse C-130 en wordt bestuurd door Jacques Lousberg, Comd 20 Smd, een van de meest ervaren vliegers op C-130. Ook Guy V; maakt deel uit van de bemanning. Na de landing blijven de motoren draaien en, eens de achterklep naar beneden, bestormen de zusters het vliegtuig; de loadmaster kan niet beletten dat er zich 30 nonnetjes aan boord wringen; vijf blijven achter en wachten op de Spaanse C-130. Tien minuten na de landing stijgt de Belgische C-130 veilig op en kruist het Spaanse vliegtuig dat zich klaar maakt voor de landing. Eens op de grond heeft deze problemen met FAR-militairen die zich hebben laten verrassen door de snelheid van de Belgische operatie. Ze veronderstellen dat de tweede C-130 ook een Belgisch vliegtuig is en zijn zeer agressief tegenover de bemanning. Na heel wat palaveren mag de C-130 opstijgen met de vijf resterende nonnetjes aan boord. 'Operation successfully accomplished!'

### Militaire en politieke evolutie tijdens en na de genocide

Het begin van de genocide is het sein voor het FPR om een offensief te beginnen vanuit het noorden. Aan het hoofd van de troepen staat Paul Kagame, de toekomstige president van het land. De versnipperde en gedesorganiseerde Hutu's bieden weinig weerstand. Terwijl de genocide nog volop aan de gang is rukt het FPR langzaam op naar de hoofdstad. Maar ook de Tutsi's kennen geen genade en ditmaal zijn de radicale Hutu's het slachtoffer. Opnieuw komt er een enorme stroom van vluchtelingen op gang, ditmaal zijn het twee miljoen Hutu's die trachten mogelijke wraakacties van de Tutsi's te ontvluchten. De meesten onder hen trekken richting Congo.

Met toelating van de VN lanceert de Franse regering "Opération Turquoise" om veiligheidszones voor de Hutu's te creëren in het zuidwestelijk deel van het land. Het FPR kan echter niet gestopt worden. Na enige tijd bezetten ze gans Rwanda, behalve de Hutu enclaves die door Franse troepen beveiligd worden. Op 4 augustus 1994 verlaten de Fransen de beveiligde zones en geven de verantwoordelijkheid over aan de overblijvende VN-troepen.

Nadat Kagame hen verzekerd heeft dat enkel diegenen die actief hebben deelgenomen aan de genocide zullen bestraft worden, keren de Hutu's mondjesmaat terug naar hun voormalige woonplaats. Maar Kagame heeft moeite om de represailles te stoppen; naar schatting worden ongeveer 100.000 radicale Hutu's gedood, meestal door FPR-militairen wiens familie werd omgebracht tijdens de beginperiode van de genocide.

De Hutu vluchtelingenstroom naar het westen zorgt voor heel wat problemen in Oost-Congo; tienduizenden komen om van uitputting en ontbering tijdens hun tocht naar betere oorden. Nadien vormen de voormalige Interahamwe bendes die regelmatig Rwanda binnenvallen. Kagame, repliceert met systematische raids op Congolees grondgebied en vormt met Oeganda en Burundi en de Congolese rebellen Laurent-Désiré Kabila de "Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération du Congo" (AFDL). De AFDL slaagt erin om President Mobutu uit het zadel te lichten maar valt uit mekaar wanneer blijkt dat Kabila zich niet aan de regels houdt.

l'arrivée de l'avion espagnol. Le C-130 belge peut décoller en sécurité dix minutes après son atterrissage et croise son collègue espagnol qui se prépare à atterrir. Une fois au sol, ceux-ci sont pris à partie par les militaires FAR qui se sont laissé surprendre par la vitesse de l'opération belge. Ils supposent que le C-130 espagnol est aussi d'origine belge et sont très agressifs vis-à-vis de l'équipage. Après beaucoup de palabres, les Espagnols peuvent décoller avec les cinq dernières nonnes. « Operation successfully accomplished! ».

### Évolution militaire et politique pendant et après le génocide

Le début du génocide est un signal pour le FPR d'entamer une offensive à partir du nord. À la tête des troupes, Paul Kagame, le futur président. Les militaires hutus, dispersés et désorganisés, n'opposent guère de résistance et, tandis que le génocide se poursuit intensément, le FPR avance vers la capitale. Mais les Tutsis non plus n'ont pas de pitié et cette fois, ce sont les Hutus radicaux qui sont les victimes. À nouveau apparaît un énorme flux de réfugiés : deux millions de Hutus qui fuient les possibles représailles de la part des Tutsis. La plupart d'entre eux se dirigent vers le Congo.

Avec l'accord des NU, le gouvernement français lance l'opération Turquoise afin de créer des zones de protection pour les Hutus dans la partie sud-ouest du pays. Les forces du FPR ne peuvent pas être stoppées ; en peu de temps elles occupent tout le Rwanda, à l'exception des enclaves hutus protégées par les troupes françaises. Le 4 août 1994, les Français quittent les zones protégées et transfèrent la responsabilité aux troupes restantes des N.U. récemment arrivées et qui ont reçu des renforts après le départ des Belges.

Après que Kagame eut promis que seuls ceux qui avaient pris une part active dans le génocide seraient punis, les Hutus retournent au compte-gouttes vers leur ancien lieu de résidence. Mais Kagame a du mal à arrêter les représailles ; d'après estimation, plus ou moins 100.000 Hutus radicaux sont tués, principalement par des militaires du FPR dont les familles ont été assassinées au début du génocide.

Le flux de réfugiés hutus vers l'ouest crée d'énormes problèmes dans l'Est du Congo ; des dizaines de milliers d'entre eux périssent d'épuisement à la suite des privations endurées durant leur voyage vers des lieux meilleurs. Par la suite, les anciens Interahamwe forment des bandes qui perpètrent régulièrement des attaques au Rwanda. Kagame réplique par des raids systématiques sur le sol congolais et forme avec l'Ouganda, le Burundi et les rebelles congolais de Kabila, l'AFDL (Alliance des forces démocratiques pour la libération du Congo-Zaïre). L'AFDL atteint son but. Mobutu est laissé à l'écart. Cependant l'AFDL se morcèle lorsqu'il apparaît que Kabila ne respecte pas les règles.

Depuis lors, Kagame est bien stabilisé au Rwanda. Le pays a connu une évolution remarquable depuis l'apocalypse de 1994. La politique de Kagame est peu démocratique, mais la situation est stable. L'économie croît de plus ou moins 8 % par an ; la pauvreté a diminué et l'espérance de vie est passée de 46.6 ans en 2000, à 64.3 en 2018. Kigali est l'une des villes les plus propres et les plus sûres d'Afrique Centrale.



Sindsdien zit Kagame vast in het zadel in Rwanda. Het land heeft een merkwaardige evolutie gekend sinds de apocalyps van 1994. Het beleid van Kagame is weinig democratisch, maar de toestand is stabiel. De economie groeit met ongeveer 8% per jaar; de armoede is verminderd en de levensverwachtingen is gestegen van 46.6 jaar in 2000 tot 64.3 in 2018. Kigali is een van de netste en veiligste steden in Centraal-Afrika.

Kigali vandaag.

Links, het centrum. Rechts, verkeerslichten met een aftelsysteem.

Kigali aujourd'hui.

À gauche, le centre. À droite, feux de signalisation avec compte à rebours.

## Besluiten

De bemanningen van de 15<sup>de</sup> Wing hebben het nog maar eens klaargespeeld: een evacuatie van meer dan 2.000 mensen in zeer precare omstandigheden, zonder ernstige incidenten. Sommige prestaties vielen buiten de normale veiligheidsregels maar wanneer het er op aan kwam om mensenlevens te redden waren ze allen bereid om tot op de limiet te gaan. Dergelijke risico's zijn enkel verantwoord wanneer men over goed gemotiveerde en degelijk getrainde bemanningen beschikt die hun eigen limieten en deze van hun vliegtuig goed kennen. Daarom is het fundamenteel om die bemanningen regelmatig te laten oefenen in operationele scenario's op sub-standard vliegvelden om hun skills op peil te houden. Het is reeds meermaals bewezen dat deze skills levensreddend zijn in kritische omstandigheden.

Er is nog steeds heelwat discussie, niet enkel over wie schuld heeft bij de dood van de tien Belgische blauwhelmen, maar ook over de globale verantwoordelijkheid voor de genocide. Volgens ondergetekende ligt de grootste verantwoordelijkheid bij de UNO-veiligheidsraad (VR). Men heeft onvoldoende blauwhelmen gestuurd met een te beperkt mandaat. Het gevolg was dat ze niet daadwerkelijk konden optreden en niet over de gepaste wapening beschikten om tussenbeide te komen bij het begin van de genocide. Pogingen om het mandaat te verruimen naar Art VII van het VN-Charter '*peace enforcement*' zijn mislukt omdat er geen eensgezindheid was in de VR. Inderdaad, wanneer men over gaat naar '*peace enforcement*' moet men een kant kiezen; wie zijn de '*good guys*' en wie zijn de '*bad guys*'? Aangezien de Hutu's gesteund werden door de Fransen en de Engelstalige leden van de VR eerder langs de kant van de Tutsi's stonden, is het niet tot een beslissing gekomen. Nochtans had men de Interahamwe, paramilitaire vleugel van de radicale CDR kunnen targeten en het radiostation "Mille Collines" het zwijgen opleggen.

Dit is niet gebeurd en de gevolgen zijn gekend.

## Conclusions

Les équipages du 15<sup>e</sup> Wing ont encore une fois réussi une évacuation de plus de 2.000 personnes dans des circonstances très précaires, sans incidents majeurs. Quelques prestations furent effectuées un peu en dehors des règles de sécurité, mais à chaque fois qu'il s'est agi de sauver des vies humaines, tous étaient disposés à aller jusqu'à la limite. De tels risques ne sont justifiés que si on dispose d'équipages bien motivés et bien entraînés qui connaissent leurs propres limites et celles de leur avion. C'est pourquoi il est fondamental d'entraîner ces équipages dans des scénarios opérationnels, sur des aéroports en-dessous des standards, pour garder leurs compétences appropriées. Il a été prouvé à maintes reprises que ces compétences peuvent sauver des vies dans des circonstances critiques.

Il y a encore beaucoup de discussions, non seulement sur qui porte la responsabilité de la mort des dix Paras des Casques bleus, mais aussi sur la responsabilité globale du génocide. Selon le soussigné, la responsabilité incombe au conseil de sécurité de l'ONU. On a envoyé trop peu de Casques bleus et ce avec un mandat trop restreint. La conséquence fut qu'ils ne pouvaient véritablement intervenir et ne disposaient pas des armes adaptées pour s'interposer au début du génocide. Des tentatives pour renforcer le mandat par l'Art VII de la charte des N.U. (*peace enforcement*) restèrent vaines vu le manque d'unanimité au Conseil de Sécurité. En effet, lorsqu'il s'agissait de « *peace enforcement* », il fallait choisir son camp : qui sont les « *good guys* », qui sont les « *bad guys* ». Vu que les Hutus étaient soutenus par les Français et que les membres anglophones du Conseil de Sécurité étaient plutôt du côté des Tutsis, on n'est pas arrivé à une décision. Néanmoins, on aurait pu cibler l'aile paramilitaire du CDR radical et imposer le silence à la station radio « Mille Collines ».

Cela ne sera pas le cas. Les conséquences sont connues...

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

Liévin  
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens



# Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (IV)

" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



*Pussy, Maatje et Staf se sont posés avec leur H-21 pour recevoir du support technique et faire le plein à Inongo. Le commandant du détachement congolais les considère comme des espions et veut les faire fusiller. Un employé civil de la Sûreté s'y oppose.*

*Pussy, Maatje en Staf hebben hun H-21 neergezet in Inongo om er technische steun te krijgen en te tanken. De commandant van het Congolees detachement beschouwt hen als spionnen en wil ze laten fusilleren. Een ambtenaar van de Veiligheid is niet akkoord.*

## Quatrième partie : Le secours vient du ciel

06 août 1964.

- Non, cria le gars de la Sûreté en s'interposant à nouveau. J'ai dit, pas d'exécution. Qu'on les enferme ! On les jugera plus tard et s'ils sont coupables, alors oui... Il y a des lois, il faut les respecter. C'est comme cela et rien d'autre.

Et voilà, c'était à nouveau la pagaille. La discussion fut toutefois plus courte et apparemment le commandant s'inclina, furieux.

On nous amena dans un local au toit béant. Un soldat amena des cordes, un autre fut désigné afin de prendre notre identité.

## Vierde deel: De redding komt uit de hemel

06 augustus 1964.

- Neen, kwam de kerel van de Veiligheid al schreeuwend opnieuw tussenbeide. Ik zei het, geen executie. Sluit ze op! Later zullen ze voor het gerecht komen en zo ze schuldig zijn, dan ja... Er bestaan wetten, men moet ze toepassen. Zo gaat dat en niet anders.

En daar heb je het, weeral een janboel. Er werd echter niet zo lang meer geredetwist en schijnbaar legde de woedende commandant zich erbij neer.



Ah, s'ils avaient commencé par cela. Il se mit à écrire dans un vieil agenda marqué « Etat Belge - Belgische Staat 1952 ». Le hasard fit que l'on m'interrogea le premier. Nom, prénom... Avec un nom qui n'en finissait pas... le militaire s'énerma un peu. Dernière question : Nationalité ? Belge. Mais ce passeport pouvait être un faux. Que devait-il marquer ? Belge ? Français ? Russe ? Hollandais ?

Le commandant surveillait le tout d'un air à la fois agacé et fier. Soudain, il leva le doigt.

- Silence ! Ecoutez ! Puis il ajouta en hurlant : Cachez-vous ! Tous à vos postes.

Au loin, on entendait un bruit de moteur. Nous baissâmes les bras. Les renforts ? Les Marines ? Le deuxième hélicoptère ? Anxieux, nous scrutons le ciel. Il y eut encore un coup de sifflet, puis en quelques secondes, il n'y eut plus personne autour de nous. Tous avaient disparu, évaporés dans la nature. De ci, de là, nous aperçûmes une feuille de bananier qui s'agitait encore un instant. Puis, plus rien. Nous étions là, comme seuls au monde. Si nous n'avions été à sec... c'était le moment de filer.

Hélas !

Le ronronnement se rapprocha et bientôt dans le ciel bleu apparut la silhouette d'un Dakota. Il venait droit sur Inongo et après un grand virage, se posa. Soufflant un nuage de poussière, l'avion vint se garer à côté de notre machine. A tout hasard, nous étions restés à l'abri dans la maisonnette.

Et puis soudain, comme avec nous, l'appareil fut encerclé par la troupe surgie de sous les feuilles. Les hommes, poussant des hurlements et des cris de guerre, faisaient des bonds en agitant leurs armes. Ce fut vraiment un moment très impressionnant. Toutefois, ces clameurs se turent très vite quand le pilote descendit de l'appareil.

- Salut Désiré, s'exclama-t-il en s'adressant au commandant. Que se passe-t-il ? Hé m'fi, c'est la fête ? Pourquoi tous ces soldats ?

- Ah, c'est toi ! Nous sommes en défensive à cause des rebelles... Ils sont partout. La forêt en est pleine. Notre radio est en panne et nous avons beaucoup de problèmes. Tu n'as rien remarqué en survolant la forêt ?

- Non, rien. Et cet hélicoptère, il est à qui ?

- Des espions...

- Des espions ?

Afin de voir qui était le nouveau venu, prudemment, nous risquâmes un coup d'œil hors de la cabane. Et là, notre cœur à tous trois explosa de joie.

- Ah, Migli ! C'est pas vrai, toi ici ?

- Mais qui voilà ? Pussy-cat, Maatje ! Staf ! Quelle surprise. Que faites-vous là ? En vadrouille ?

- Non, coupa sévèrement le commandant, ce sont des espions. Des Russes.

- Des espions ? Eux ? Pas du tout, m'fi.

Men bracht ons naar een hok met een gapend dak. Een soldaat bracht touwen, een andere werd aangeduid om onze identiteit te noteren. Ha, waren ze daarmee maar begonnen. Hij begon te schrijven in een oude agenda waarop "État belge - Belgische Staat 1952" stond. Per toeval werd ik als eerste ondervraagd. Naam, voornaam... met een naam waaraan geen einde kwam... de militair werd wat zenuwachtig. Laatste vraag: Nationaliteit? Belg. Maar dit paspoort kon een vervalsing zijn. Wat moest hij opschrijven? Belg? Fransman? Rus? Hollander?

De commandant hield dit alles in 't oog met een verveelde en tevens fiere blik. Plots stak hij zijn vinger omhoog.

-Stil! Luistert! Dan riep hij: Verstopt u! Allemaal naar jullie wachtposten.

In de verte hoorde men het geluid van motoren. Wij lieten onze armen zakken. De versterkingen? De Marines? De tweede helikopter? Bezorgd speurden we de hemel af. Er klonk nog een fluitsignaal, en enkele seconden later was er niemand meer in de buurt. Ze waren allen verdwenen, in de natuur versmolten. Hier en daar zagen we een bananenblad dat nog wat bewoog. Daarna, niets meer. Daar stonden we, moederziel alleen. Waren we niet zonder brandstof gevallen... dan was dit het moment om ons uit de voeten te maken.

Helaas!

Het gebrom kwam dichterbij, en weldra verscheen in de blauwe hemel de silhouet van een Dakota.

Hij vloog recht naar Inongo en na een brede bocht zette hij zich neer.

In een opwaaiende stofwolk ging het vliegtuig zich naast onze machine parkeren. Voor alle zekerheid bleven we ons verschuilen in ons hok.

En dan werd het toestel, zoals het onze, plots omringd door de troep die uit de bladeren te voorschijn kwam. De mannen slaakten oorlogskreten en zwaaiden springend met hun wapens. Dit was werkelijk een zeer indrukwekkend schouwspel. Al dit geschreeuw stopte echter snel toen de piloot uit het toestel stapte.

- Dag Désiré, riep hij tot de commandant. Wat gebeurt er hier? He, jong, is 't hier feest? Wat doen al die soldaten hier?

- Ha, jij bent het! Wegens de rebellen zijn we hier opgesteld voor de verdediging... Ze zijn hier overal. Het woud zit er vol van. Onze radio is defect en we hebben veel problemen. Heb je niets opgemerkt toen je boven het woud vloog?

- Neen, niets. En die helikopter, van wie is hij?

- Spionnen...

- Spionnen?

Om te zien wie aangekomen was, riskeerden we ons voorzichtig een kijkje uit ons hok. En dan barstte bij alle drie ons hart van vreugde.

- Ha, Migli! 't Is niet waar, jij hier?

- Maar wie we daar hebben? Pussy-cat, Maatje! Staf! Wat

## Souvenirs d'une balade dans le nord

- Tu te trompes. Ils ne s'appellent pas comme tu viens de les nommer. Celui-là, c'est Lechat...
- Bien sûr, mais Pussy ou Lechat, c'est la même chose. Je les connais bien.
- Vraiment, tu les connais ? Ce ne sont donc pas des espions ?
- Mais non.
- Et lui qui s'appelle Maatje ?
- C'est d'Ydewalle, un ami. Ah, je les connais tous. Allez m'fi, appelle Léo si tu ne me crois pas.
- Notre radio est foutue, peut-être même sabotée... Je viens de te le dire.

Ils étaient trois à bord du Dakota. Deux pilotes et un mécano, mais il n'y avait que Migli, le commandant de bord, que je connaissais vaguement. Quelle chance que ce soit lui qui dirige le service technique qui nous était destiné. Apparemment, il passait là de temps à autre. Son arrivée ne pouvait mieux tomber. C'était vraiment un envoyé du ciel. Lui et le commandant semblaient bien se connaître. Enfin, cette situation ridicule allait s'arranger. Les deux hommes firent quelques pas, jusqu'à l'ombre d'un palmier.

een verrassing. Wat doen jullie daar? Op de boemel?

- Neen, onderbrak de commandant hem streng, het zijn spionnen. Russen.
- Zij, spionnen? Bijlange niet, jong.
- Je vergist je. Ze zijn niet wat je beweert. Deze daar is Lechat...
- Zeker, maar Pussy of Lechat, dat is hetzelfde. Ik ken ze goed.
- Echt waar, ken je ze? Zijn het dus geen spionnen?
- Maar neen.
- En hij die Maatje heet?
- Het is d'Ydewalle, een vriend. Ha, ik ken ze allen. Komaan, jong, roep Leo op als je me niet gelooft.
- Onze radio is kapot, misschien zelfs gesaboteerd... ik heb het je daarnet gezegd.

Ze waren met drie aan boord van de Dakota. Twee piloten en een mecanicien, maar het was enkel Migli, de boordcommandant, die ik enigszins kende. Wat een geluk dat hij het was die aan de leiding stond van de technische dienst die voor ons bestemd was. Blijkbaar kwam hij daar af en toe langs.



Migliavacca met zijn crew.

Migliavacca avec son crew.

- Les gars, vous l'avez échappé belle, déclara-t-il en revenant près de nous. Ici, c'est la panique. Ils sont terrorisés et sans l'intervention de la Sûreté, vous y seriez certainement passés. Ils en ont l'habitude. Regardez les traces sur le mur, derrière vous. Une fois dans les mains des Mulélistes, c'est mal parti. Ils savent bien qu'ils n'ont aucune chance. Surtout que l'on raconte que certains, avant d'être décapités, ont eu les tétons coupés... Alors au moindre

Zijn aankomst kon op geen beter ogenblik plaats vinden. Hij was waarlijk een gezant uit de hemel. Hij en de commandant schenen elkaar goed te kennen. Eindelijk zou aan die stomme toestand een einde komen. De twee mannen deden enkele stappen tot in de schaduw van een palmboom.

- Mannen, jullie zijt er goed vanaf gekomen, verklaarde hij toen hij bij ons terugkwam. Hier is het volop paniek.



*The home of aviation friends since 1937*

Janvier/Januari 2020

Chers membres de la Maison des Ailes,

Beste leden van het Huis der Vleugels,

*Dans l'encart précédent, nous évoquions la présence de la Confrérie du Cardinal PAF au sein de la MDA. Ci-dessous sont repris l'historique et l'évolution de cette Confrérie ainsi que la cérémonie d'intronisation.*

*In het vorig inlegblaadje van het HDV werd reeds één en ander met betrekking tot de Broederschap van de Kardinaal PAF uiteengezet. Hierna wordt het ontstaan de evolutie van de Broederschap toegelicht alsook de inwijdingsceremonie.*

**La naissance de la joyeuse Confrérie du Cardinal Paf en Belgique.**

**Het ontstaan en de geschiedenis in België van de vrolijke Broederschap van de Kardinaal Paf.**

Réalisé en 1937, « La grande illusion », film de Jean Renoir (avec Jean Gabin, Pierre Fresnay, Eric von Stroheim...) décrit notamment la considération que pouvaient avoir entre eux les pilotes belligérants en 1916, issus de la cavalerie.

In 1937 werd de film «La grande illusion» gerealiseerd door Jean Renoir (film met Jean Gabin, Pierre Fresnay, Eric von Stroheim...). Deze film beschreef, onder meer, de waardering die er in 1916 bestond tussen de strijdende piloten, afkomstig uit de cavalerie.

En droite ligne de cette Grande illusion, la Confrérie du Cardinal Paf Belge fut fondée vers 1932 par des aviateurs de la Première Guerre.

Overeenkomstig de geest van deze «grande illusion» werd in 1932 de Broederschap van de Kardinaal Paf gesticht door piloten uit de Eerste Wereldoorlog.

C'est donc à Zurich, à la Coupe des Alpes en août 1932, que les capitaines aviateurs belges Van der Linden, Servais et Leboutte découvrirent le Cardinal Paf qui leur fut présenté par le général chef de la délégation militaire Italienne. A leur retour fut fondée la très noble confrérie du Cardinal Paf au Sporting Bruxelles avec comme Grand Maître le major Van der Linden. A

Het was in Zurich, op de Beker van de Alpen, dat in 1932 de Belgische kapitein-vliegers Van der Linden, Servais en



Cotton

sa mort en 1933, Gaston Lambert (dit Cotton) et Teddy Franchomme, deux joyeux drilles de l'aéronautique militaire Belge, prirent les rênes de cette amicale et joyeuse Confrérie du Cardinal Paf.



T. Franchomme

Les premières intronisations françaises eurent lieu en 1932 avec huit aviateurs de la

Leboutte kennis maakten met Kardinaal Paf, die hen werd voorgesteld door een generaal, hoofd van de Italiaanse delegatie. Bij hun terugkeer werd de zeer nobele

12<sup>e</sup> escadre de Reims avec à leur tête le capitaine J. de la Hernerie, nommé Vice Connétable de la Confrérie pour la France.

Broederschap van Kardinaal Paf opgericht bij Sporting Brussel met als Grootmeester de Majoor Van der Linden. Bij zijn dood in 1933, namen Gaston Lambert (Cotton) en Teddy Franchomme, twee vliegeniers het roer in handen van deze vriendschappelijke en vrolijke Broederschap van de Kardinaal Paf.

Dès 1937, cette confrérie se réunit dans les caves de la «Maison des ailes», fondée à ce moment-là par le major Willy Coppens de Houthulst. Puis, des aviateurs de tous pays devinrent membres de la très honorable Confrérie. Des chapitres à l'étranger sont organisés avec de nombreuses intronisations.

Quoiqu'il en soit, parmi les étrangers, les Français sont les plus nombreux après la première guerre. Suite au traité de Versailles, les Allemands n'apparaissent dans la confrérie qu'à partir de 1934/35. Lors de la guerre d'Espagne certains pilotes de la Luftwaffe, membres de la confrérie, arboraient la chope sur leur avion avec les initiales C.P.O. (Cardinal Paf Orders).

A la déclaration de la seconde guerre mondiale en 1939 la confrérie voit ses activités fortement diminuées alors que certains membres allemands reviennent en Belgique en oubliant leurs liens amicaux! Mais, dès septembre 1940, les intronisations reprennent avec surtout des Bruxellois. En septembre 1944, mois de la libération de la Belgique, des pilotes de la RAF mais aussi des pilotes français (Charles Polgeen 1945) sont intronisés. La Confrérie va s'étioler à partir de 1950 pour cesser son activité avec la disparition de ses principaux cardinaux fondateurs.

Cette remarquable institution constituait un lien entre aviateurs de nationalité différente et les caves de la

Ondertussen gingen in Frankrijk de eerste inwijdingen van acht vliegeniers van het 12<sup>de</sup> eskader van Reims al in 1932 door. Aan het hoofd stond de Kapitein J. de la Hernerie, die voor Frankrijk tot Vice Opzichter van de Broederschap werd benoemd.

Vanaf 1937, kwam de Broederschap samen in de kelders van het "Huis der Vleugels", dat in dat jaar opgericht werd door de Majoor Willy Coppens de Houthulst. Daarna werden vliegeniers afkomstig van verschillende landen lid van de zeer eerbare Broederschap. Tevens werden ook in het buitenland bijeenkomsten georganiseerd met vele inwijdingen. Onder de buitenlanders zijn de Fransen het talrijkst vertegenwoordigd. Ten gevolge het verdrag van Versailles, traden de Duitsers pas toe vanaf 1934/35. Tijdens de burgeroorlog in Spanje schilderden sommige Duitse piloten het bierglas met de initialen C.P.O. (Cardinal Paf Orders) op hun vliegtuig.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog in 1939 ziet de Broederschap zijn activiteiten fel verminderen terwijl enkele Duitse leden naar België terugkeren zonder rekening te houden met hun vriendschapsbanden! Maar, vanaf september 1940 hernemen de inwijdingen vooral van Brusselaars. In september 1944, de maand van de bevrijding van België, worden piloten van de RAF, maar ook Franse piloten ingewijd. (Charles Polgeen 1945). Vanaf 1950 verdwijnt de Broederschap langzaam en uiteindelijk stoppen de activiteiten met het verdwijnen van de belangrijkste kardinaal-oprichters.

Deze opmerkelijke instelling vormde een band tussen vliegeniers van verschillende nationaliteiten en op de muren van de kelder van het Huis der Vleugels vindt men nog steeds de tekeningen van de bekende karikaturist uit de jaren dertig: Jacques Ochs, observator in 14-18.

Het «Huis der Vleugels», is sedert 1962 eigenaar van dit gebouw gelegen Montoyerstraat 1.

### De ceremonie

Het ceremonieel «Kardinaal Paf», bestaat uit een proef met een vaststaande ritueel:

De Kardinaal Voorzitter of een andere aanwezige kardinaal geeft eerst een demonstratie. De dopeling dient dit te imiteren.

Hij zegt: "ik drink op de gezondheid van de Kardinaal Paf, één maal" daarbij heft hij een vol glas rode wijn, dat hij vasthoudt tussen duim en wijsvinger, één maal op en drinkt één slok. Hij zet het glas één maal neer. Daarna met de wijsvinger van elke hand raakt hij zijn neus één maal aan, vervolgens de bovenkant van de tafel één maal, de onderkant één maal, hij heft zijn ene voet op, vervolgens de andere, staat recht van zijn stoel, steeds één maal. Indien hij hier



Carte de membre de la Confrairie  
Lidkaart van de broederschap

Maison des Ailes portent toujours sur des murs les dessins du célèbre caricaturiste des années trente: Jacques Ochs, observateur en 14-18.

La “Maison des Ailes”, propriétaire de l'immeuble 1, rue Montoyer depuis février 1944, aménage cet immeuble en 1962.

### La cérémonie

Le cérémonial gestuel du « Cardinal Paf », dont l'épreuve relève d'un rituel immuable: Le Cardinal Président fait d'abord lui-même ou demande à un cardinal présent ( Popotier, Récupérateur, de Police ou Premier Sénéchal ) de faire une démonstration devant l'impétrant, qui se doit de l'imiter.

Il dit: «Je bois à la santé du Cardinal Paf une fois» en soulevant un verre plein de vin rouge, une fois, entre pouce et index, puis fouette une lampée, une seule. Il pose le verre une fois. Puis avec l'index de chaque main, il touche son nez une fois, le dessus de la table une fois, le dessous de la table une fois, après quoi il soulève un pied puis l'autre pied et il se lève de son siège, toujours une seule fois. S'il parvient sans encombre à ce stade, le candidat à la pourpre cardinalice est au premier tiers de son parcours. Il doit ensuite saisir son verre entre le pouce et deux doigts (index et majeur) puis dire en le soulevant deux fois : « je bois à la santé du cardinal-Paf-Paf deux fois », boire deux petits coups, poser le verre devant lui deux fois, toucher son nez deux fois avec les deux doigts et ainsi de suite, sans jamais omettre de doubler. Le troisième tiers de la performance est, bien évidemment, placé sous le signe du chiffre trois : « Je bois à la santé du Cardinal-Paf-Paf-Paf trois fois », etc. le reste du verre devant être bu en trois gorgées.

La moindre erreur, qui n'échappe pas aux Cardinaux juges, entraîne l'obligation de finir le verre pour recommencer au début avec un nouveau verre plein. Si la prestation est jugée conforme, la réussite de l'impétrant déclenche un tonitruant “Banc Zobé” de la part de toute l'assistance.

PS: Source: document de Mr Bernard Gabolde



### Remise du prix Marie Monseur-Fontaine (PMMF) 2019.

Madame Marie Monseur était déjà passionnée d'aviation avant la première guerre mondiale. Elle s'intéressa également à "La Maison des ailes" (MDA) dès sa fondation en 1937. Après sa mort en 1950, elle a laissé une partie de ses biens à La MDA, demandant en retour de décerner chaque année à un aviateur belge méritant, un prix portant son nom .

Tout aviateur civil ou militaire qui a effectué une performance de vol remarquable au cours de l'année

in slaagt zonder problemen krijgt de kandidaat het purperen kardinaalslint en heeft hij één derde van zijn parkoers afgelegd. Hij moet vervolgens zijn glas vast nemen tussen de duim en twee vingers (wijsvinger en grote vinger), het tweemaal opheffen en zeggen “ik drink op de gezondheid van de kardinaal Paf, twee maal”, twee kleine slokken nemen, het glas twee maal neerzetten, zijn neus met de beide vingers twee maal aanraken, en zo verder zonder te vergeten alles twee maal te doen. Het derde deel van de proef staat alles in het teken van het cijfer drie: “ik drink op de gezondheid van de kardinaal Paf, drie maal” , etc. De rest van het glas dient hij uit te drinken in drie slokken.

De minste fout, die niet ontsnapt aan de aandachtige kardinalen, brengt de verplichting met zich mee het glas leeg te drinken en te herbeginnen met een nieuw vol glas. Indien de prestatie conform wordt beoordeeld en de kandidaat slaagt, barst er een donderend “Banc Zobé” los van het ganse gezelschap.

Hieronder het diploma van de Broederschap.



PS: Bron: document van Mr Bernard Gabolde



### Uitreiking Prijs Marie Monseur-Fontaine (PMMF) 2019.

Mevrouw Marie Monseur-Fontaine was reeds van voor de eerste wereldoorlog gepassioneerd door de Luchtvaart. Vanaf zijn oprichting in 1937 toonde zij ook belangstelling voor “het Huis der Vleugels” (HdV). Na haar overlijden in 1950 liet zij een deel van haar bezittingen na aan de vzw “Huis der Vleugels” met de opdracht om jaarlijks een prijs naar haar genoemd uit te reiken aan een verdienstelijke Belgische vliegenier.

écoulée peut être proposé par l'organisation à laquelle il appartient, comme candidat pour le PMMF. Le terme "aviateur" peut être interprété dans son sens le plus large : pilote d'avion, de planeur, membre d'équipage d'aéronef, etc. Le conseil d'administration de la MDA constitue le jury de sélection du lauréat. Un montant de ce prix est de 2500€.. Ce montant est réparti s'il y a plusieurs lauréats.

Les trois derniers lauréats étaient :

- En 2010, l'équipage du C130 qui a atterri à Melsbroek en toute sécurité avec un avion lourdement endommagé,
- en 2012, l'équipe SEAKING, qui a réussi à sauver sept personnes dans la mer du Nord dans des conditions difficiles,
- En 2015, M. Bert Jr. Schmelzer qui est devenu le premier champion du monde belge de vol à voile en "Classe Standard".

Le lauréat du PMMF 2019 proposé par le commandant de la composante aérienne est le Commandant aviateur Günther "Gunny" Vandeputte, pilote F16 au 10 Wing Tactique à Kleine-Brogel. Gunny n'est pas lauréat d'un événement de vol remarquable en particulier, mais ce prix lui est remis en reconnaissance de ses années d'engagement et de réalisations remarquables dans divers postes et responsabilités au sein de l'emploi opérationnel de la F16, tant au sein de son escadrille que dans un contexte national et international. La MDA considère également ce prix PMMF 2019 comme une reconnaissance du déploiement sur les différents champs de bataille au cours des dernières décennies, de la communauté F16



LtGen VI. Frederik Vansina



Iedere vliegenier burger of militair die gedurende het voorbije jaar een opmerkelijke vliegprestatie heeft geleverd mag hiervoor door de organisatie waartoe hij behoort als kandidaat voor de PMMF worden voorgesteld. De term "vliegenier" mag in zijn breedste zin worden geïnterpreteerd: piloot, vliegtuig bemanningslid, zweefvliegtuig,... De Raad van Bestuur HdV is de jury voor de selectie van de laureaat. Aan de prijs is een bedrag van 2500€ verbonden. Dit bedrag wordt aangepast als er meerdere laureaten zijn.

De drie laatste laureaten betroffen:

- In 2010, de C130 crew die met een zwaar beschadigd toestel veilig wist te landen in Melsbroek,
- In 2012, de SEAKING crew die in moeilijke omstandigheden zeven mensen wist te redden in de Noordzee,
- In 2014, de heer Bert Jr. Schmelzer die als eerste Belg wereldkampioen zweefvliegen werd in de "Standard Class".

De laureaat voor de PMMF 2019, op voorstel van de Commandant Aircomponent, is Cdt. VI. Günther "Gunny" Vandeputte, F16 piloot in de 10 W Tac te Kleine-Brogel. Gunny is geen laureaat voor één opmerkelijk vliegfeit, maar de toekenning prijs is de erkenning voor zijn jarenlang opmerkelijk engagement en geleverde prestaties in diverse functies en verantwoordelijkheden binnen de operationele tewerkstelling van de F16, zowel binnen zijn smaldeel als in nationaal en internationaal verband. Het HdV ziet deze toekenning PMMF 2019 ook als een erkenning voor de inzet in diverse strijdtonelen de laatste decennia van de ganse F16 community voor de veiligheid en de internationale reputatie van België.

De uitreiking van de PMMF 2019 vond op 30 november 19 plaats in het HdV in aanwezigheid van de Aircomponent Commander GenMaj VI F Vansina en talrijke Luchtmacht prominenten.

dans son ensemble, pour la sécurité et la réputation internationale de la Belgique.

La présentation du PMMF 2019 a eu lieu le 30 novembre dernier à la MDA en présence du commandant de la composante aérienne, le Général Major Aviateur Frédéric Vansina, et de nombreuses personnalités de l'armée de l'air et de l'aviation civile. Le conférencier, le Professeur Docteur Alexander Mattelaer, vice-doyen de l'Institut d'études européennes de l'Université libre de Bruxelles, a fait un exposé très intéressant sous le titre "La résonance stratégique de la puissance aérienne belge". Il a ainsi démontré l'importance du déploiement des F16 belges dans divers conflits pour la défense de nos valeurs et de l'image de la Belgique sur le plan international.

Lors de la remise du prix à Gunny par le président de La MDA, le Lieutenant général en retraite François Florkin, un bouquet de fleurs avec des chaussures de bébé lui a également été remis pour sa femme Kathleen, également pilote d'hélicoptère dans la composante aérienne. Kathleen ne pouvait pas être présente car elle avait donné naissance quatre jours

De keynote spreker Prof. Dr. Alexander Mattelaer, Vice-decaan van het Instituut Europese Studies aan de Vrije Universiteit Brussel, hield een opmerkelijke uiteenzetting onder de titel "the strategic resonance of Belgian Airpower". Hierin werd het belang aangetoond van de Belgische F16 inzet in diverse



**Prof. Dr. Alexander Mattelaer**

conflits voor de verdediging van onze waarden en de internationale uitstraling van België.

Bij de overhandiging van de prijs aan Gunny door de Voorzitter HdV LtGen b.d. F Florkin, hoorde eveneens een boeket bloemen met babyschoentjes voor zijn echtgenote Kathleen, ook helikopterpiloot in de Aircomponent. Kathleen kon niet aanwezig zijn gezien zij vier dagen vroeger bevallen was van Wouter, hun tweede zontje.

In zijn dankwoordje stelde Gunny dat al zijn F16 collega-piloten dag na dag met dezelfde toewijding en professionaliteit als hemzelf in de cockpit en op de grond hun job uitvoeren op alle frontlijnen waar



**Prijsuitreiking door LtGen v/h Vlw François Florkin  
Remise du Prix par le LtGen d'Avi François Florkin**

plus tôt à Wouter, leur deuxième fils.

Dans son mot de remerciement, Gunny a déclaré que tous ses collègues pilotes de F16 effectuent leur travail jour après jour avec le même dévouement et le même professionnalisme que lui-même tant dans le cockpit qu' au sol, sur toutes les lignes de front où ils sont déployés. Son témoignage sur ses ressentis personnels en tant que pilote F16 pendant les opérations illustre parfaitement la signification de cet engagement.

ze ingezet worden. Zijn getuigenis van persoonlijke gevoelens als F16 piloot in de cockpit tijdens operaties was uitermate illustratief voor wat dit engagement betekent.

La cérémonie s'est terminée par une réception offerte par la Maison des Ailes.

De ceremonie werd besloten met een receptie aangeboden door het HdV.





## ASSEMBLEE GENERALE 2020

### CONVOCATION

Le Président du Conseil d'Administration de l'A.S.B.L. "La Maison des Ailes" a l'honneur d'inviter tous les membres à assister à l'Assemblée Générale statutaire qui se tiendra dans la Salle Leboutte de la Maison des Ailes

**le mercredi 11 mars 2020 à 16h00.**

Il est rappelé que, selon les statuts : « *Seuls les membres effectifs en règle de cotisation ont le droit de vote. Chaque membre dispose d'une voix ; muni d'une procuration, il peut néanmoins représenter deux autres membres. Les résolutions sont prises à la majorité simple des voix présentes ou représentées* ».

#### Ordre du jour

1. Introduction par le Président.
2. Approbation du Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 13 mars 2019.
3. Rapport d'activités par le Secrétaire général.
4. Rapport du Trésorier.
5. Rapport des contrôleurs aux comptes.
6. Décharge aux administrateurs et contrôleurs aux comptes pour la gestion de l'année écoulée.
7. Désignation de deux contrôleurs aux comptes.
8. Projet de budget pour 2020.
9. Élection d'administrateurs :

*Administrateurs sortants et rééligibles : Claude Buisseret, François Florkin, Michel Top, Francis Van Den Bossche, Jacques Waldeyer.*

*Nouveau candidat administrateur: une place d'administrateur est ouverte. Les candidatures (membres effectifs uniquement) seront transmises au Secrétaire général ([mda.hdv@skynet.be](mailto:mda.hdv@skynet.be)) avant le 5 mars 2020.*

*François Florkin, Président*

#### PROCURATION

Je soussigné.....

membre effectif de la Maison des Ailes, donne mandat à M.....

à l'effet de me représenter à l'Assemblée Générale du 11 mars 2020.

Le..... 2020.

Signature précédée de « Bon pour pouvoir »

#### **COTISATION 2020**

***Veillez verser votre cotisation 2020 (15 €) sur le compte BE92 3100 5415 8523 de la Maison des Ailes avant le 31 janvier 2020.... si ce n'est déjà fait.***

## ALGEMEEN VERGADERING 2020

### UITNODIGING

De Voorzitter van de Raad van Bestuur van de V.Z.W. "Het Huis der Vleugels" heeft de eer alle leden uit te nodigen op de statutaire Algemene Vergadering die zal gehouden worden in de zaal Leboutte van het Huis der Vleugels

**Op woensdag 11 maart 2020 om 16.00u.**

Er wordt herinnerd dat, volgens de statuten: "Alleen de effectieve leden in orde met hun bijdrage hebben stemrecht. Elk lid heeft één stem; met een volmacht kan hij twee andere leden vertegenwoordigen. De beslissingen worden genomen met eenvoudige meerderheid van de tegenwoordige of vertegenwoordigde stemmen."

#### **Dagorde**

1. Inleiding door de Voorzitter.
2. Goedkeuring van het Proces-verbaal van de Algemene Vergadering van 13 maart 2019.
3. Jaarverslag door de Secretaris-generaal.
4. Verslag van de Penningmeester.
5. Verslag van de kascontroleurs.
6. Kwijting aan de bestuurders voor het beheer van het voorbije boekjaar en aan de kascontroleurs.
7. Benoeming van twee kascontroleurs.
8. Voorstel van budget voor 2020.
9. Verkiezing van bestuurders:

*Uittredende en herkiesbare bestuurders: Claude Buisseret, François Florkin, Michel Top, Francis Van Den Bossche, Jacques Waldeyer.*

*Nieuwe kandidaten bestuurder: Een plaats van bestuurder is open. De kandidaturen (alleen effectieve leden) zijn te versturen naar de Secretaris-generaal ([mda.hdv@skynet.be](mailto:mda.hdv@skynet.be)) vóór 5 maart 2020.*

*François Florkin, Voorzitter*

#### PROCURATIE

Ondergetekende.....

Effectief lid van Het Huis der Vleugels, geeft volmacht aan M.....

Om hem te vertegenwoordigen op de Algemene vergadering van 11 maart 2020.

Op..... 2020.

Handtekening voorafgegaan van "Goed voor volmacht"

#### **LIDGELD 2020**

**Gelieve uw lidgeld 2020 (15 €) op de rekening BE92 3100 5415 8523 van Het Huis der Vleugels voor 31 januari 2020 te storten... indien het nog niet gedaan is.**



doute... Ils sont encerclés, c'est vrai. Mais je pense plutôt à d'autres rebelles que les Mulelistes. Eux se trouvent plus à l'Est et aussi dans le Nord. J'ai entendu dire que Stan serait entre leurs mains...

- Tu as entendu dire, s'exclama Pussy. Mais alors Migli, tu n'es pas de l'Assistance technique ?
- De quelle assistance parles-tu ? Je ne savais même pas que vous étiez ici. Mais au fait que faites-vous donc dans ce coin perdu ?

Ces quelques mots furent comme une douche glacée.

Rapidement, Pussy expliqua la raison de notre escale à Inongo.

- Bordel, il semble que je sois venu juste à temps. Mais je n'ai entendu aucun appel radio. J'étais seul en l'air. Votre Assistance technique, n'y comptez pas trop.
- A moins qu'il n'y ait un silence radio ou... qu'elle ne vienne par la route ?
- Tu rêves !

Non, nous ne rêvions pas. L'instant était beaucoup plus proche du cauchemar que du rêve. Pouvait-on imaginer une situation plus aberrante que celle où nous nous trouvions ?

- Par où êtes-vous venus pour arriver jusqu'ici ?
- Tout droit de Léo.
- 400 bornes sur cette chignole ! Et dans ce pays ! Mais c'est de la folie. De plus, je me demande bien comment vous allez repartir. Il n'y a pas de fuel ici et je ne sais pas vous en refilet. Tout ce que je peux vous donner, c'est notre casse-croûte.
- Désiré ! appela Migli. J'ai une idée, m'fi. Grimpe dans mon bac, nous allons décoller et monter aussi haut que possible. Tu contacteras le QG, ils t'expliqueront la situation.
- Tu crois que cela marchera ?
- Essayons.
- Soit, mais à une condition, c'est que ton mécano reste ici.
- Mais j'en ai besoin à bord.
- Non, tu as un co-pilote. Si tu veux que je vienne, lui restera ici.

Le malin singe prenait ses précautions. Le mécano servirait en sorte de garantie pour que l'avion revienne le déposer.

Était-ce une éclaircie dans le brouillard ? Pour nous, peut-être. Mais pas pour le mécano en question. Comprenant qu'il servirait d'otage, son visage avait subitement changé de couleur... Le Dakota décolla donc sans lui.

Soudain, émergeant de la brousse, apparut une colonne de femmes portant des bidons sur la tête. D'où sortaient-elles ? Étaient-elles allées chercher de l'eau ? Non, pas dans des bidons. Alors, ce ne pouvait être que de l'essence ! Incroyable. Qui les avait fait

Ze zijn geterroriseerd en zonder de tussenkomst van de Veiligheid zouden jullie eraan zijn geweest. Ze zijn dat gewoon. Kijk naar de sporen op de muur hierachter. Als men in de handen van de Mulelisten valt, is 't gedaan. Ze weten wel dat ze geen enkele kans maken. Vooral dat men vertelt dat bij sommigen, vooraleer ze onthoofd worden, de tepels afgesneden worden... Bijgevolg, bij de minste twijfel... Ze zijn omsingeld. Het is waar. Maar ik denk vooral aan andere rebellen dan de Mulelisten. Die bevinden zich in het Oosten en ook in het Noorden. Ik heb horen zeggen dat Stan in hun handen zou zijn.

- Heb je horen zeggen, riep Pussy uit. Maar dan ben je niet van de Technische Assistentie?
- Over welke assistentie heb je het? Ik wist zelfs niet dat jullie hier waren. Maar wat doen jullie hier in feite in dit verloren gat?

Die enkele woorden waren als een ijskoud stortbad.

In het kort legde Pussy uit waarom we in Inongo geland waren.

- Verdomd, ik schijn hier net op tijd te zijn aangekomen. Maar ik heb geen enkele radio-oproep gehoord. Ik was alleen in de lucht. Reken maar niet te veel op jullie technische assistentie.
- Tenzij er radiostilte is of... dat ze langs de weg komt?
- Je droomt!

Neen, we droomden niet. Op dat ogenblik leek het meer een nachtmerrie dan een droom te zijn. Kon men zich een onzinniger toestand inbeelden dan die waarin we ons bevonden ?

- Langs waar zijn jullie gekomen om hier te geraken?
- Recht van Leo.
- 400 kilometer in deze rammelkast! En in dit land! Dit is waanzinnig. Daarbij vraag ik me af hoe jullie zullen terugkeren. Er is hier geen fuel en ik kan er jullie geen doorgeven. Het enige dat ik jullie kan geven is onze casse-croûte.
- Désiré! riep Migli. Ik denk aan iets, jong. Kruip in mijn kist, we zullen opstijgen en zo hoog mogelijk klimmen. Jij zal het HK oproepen, zij gaan je uitleggen wat er aan de hand is.
- Denk je dat dit zal gaan?
- Laat het ons proberen.
- Goed, maar op één voorwaarde, dat jouw mecaniciens hier blijft.
- Maar aan boord heb ik hem nodig.
- Neen, je hebt een copiloot. Als je wilt dat ik meega, dan zal hij hier blijven.

Slim als een aap nam hij zijn voorzorgen. De mecanicien zou een soort waarborg zijn totdat het vliegtuig terugkwam om hem af te zetten.



venir ? Mystère... Nous n'y comprenons rien... Vraiment, cette journée était minée de surprises.

Avec l'absence du commandant, l'atmosphère s'était un peu détendue. Les militaires qui s'étaient abrités à l'ombre, nous surveillaient toujours avec attention, mais ils nous laissaient libres de faire quelques pas.

La colonne de femmes s'arrêta près de notre hélico, et rapidement, Staf sortit l'entonnoir et la peau de chamois que j'avais trouvés à Léo. Puis le mécano du Dakota l'aida à faire le plein. Les deux hommes remarquèrent très vite que ce qu'ils versaient dans le réservoir n'était pas du carburant d'avion, mais de l'essence normale venant sans doute de chez le garagiste du coin... Surpris, ils nous interrogèrent du regard.

- J'espère que le moteur va tenir le coup, me souffla Pussy, qui avait tout de suite compris ce qui se passait.

Que ce soit de l'essence d'avion ou de voiture, peu importe. Ce qui comptait était de s'en aller, de disparaître. Il fit signe de poursuivre le plein. De mon côté, je me gardais bien de faire la moindre remarque. Mais comme moi, Pussy devait savoir que la prochaine escale se trouvait à plus de 200 km d'Inongo... Beaucoup moins que le premier tronçon, mais malgré tout un sacré bout de chemin, entièrement au-dessus de la brousse... Et avec ce carburant inadéquat, on pouvait s'attendre à quelques surprises.

- Alors Messieurs, tout va comme vous le voulez ?

C'était le gars de la sûreté qui, sans bruit, s'était approché de nous.

- C'est moi qui ai demandé le pétrole. Je tiens à vous voir partir d'ici le plus vite possible. Si les militaires vous passent par les armes, c'est moi qui encaisse. D'autre part, si vous restez, en repérant cet hélicoptère, les rebelles pourraient croire à la présence d'une importante délégation et attaquer. Vous comprendrez que les deux situations ne me plaisent pas. J'espère que le commandant aura pu contacter le QG et que tout sera réglé. Sinon, dès son retour, je le convaincrai de gré ou de force de vous laisser décoller. OK ? Donc c'est convenu, à mon signal, vous démarrez les moteurs et vous disparaissiez. Compris ?

Loin, au-dessus du lac, on entendait le ronronnement du Dakota qui revenait. Trois minutes plus tard, il était au sol. Le commandant en sortit le premier.

- J'ai eu le QG, déclara-t-il. Pas facile, un avion de ligne a fait le relais... Apparemment, vous êtes bien des Belges en mission pour le gouvernement. Excusez-moi pour ce qui s'est passé, mais le QG confirme qu'il y a des avions suspects ainsi que des hélicoptères qui viennent fournir des armes aux rebelles. Ma méfiance était donc entièrement justifiée. Le général m'a d'ailleurs félicité.
- Avez-vous des nouvelles de notre Assistance technique ?
- Ils n'en ont pas parlé. Mais vous savez, ce sera peut-être comme avec nos salaires... Allez, je vois que l'on vous a donné du pétrole, maintenant foutez le camp.

Lentement, je commençais à comprendre la mentalité de ce pays. Tout s'y terminait comme si rien ne s'était passé. Si l'on restait en

Was de mist nu aan het opklaren? Misschien wel voor ons. Maar niet voor de betrokken mecaniciens. Hij begreep dat hij als gijzelaar zou dienen, want zijn aangezicht veranderde plots van kleur... De Dakota steeg dus op zonder hem.

Plots dook uit de brousse een kolom vrouwen op, die vaten op hun hoofd droegen. Waar kwamen ze vandaan? Waren ze water gaan halen? Neen, niet in dat soort vaten. Dan kon het enkel benzine zijn! Ongelooflijk! Wie had ze doen komen? Mystérie... we begrepen er niets van... Deze dag was werkelijk doorspekt met verrassingen.

De commandant was er niet, waardoor de sfeer wat ontspannen was. De militairen, die in de schaduw waren gaan schuilen, hielden ons nog steeds aandachtig in 't oog, maar ze lieten ons vrij heen en weer lopen.

De kolom vrouwen stopte bij onze helikopter, en vlug haalde Staf de trechter en het zeemvel die ik in Leo gevonden had. Dan hielp de mecanicien van de Dakota hem vol tanken. De twee mannen merkten al gauw dat wat ze in de tank goten geen vliegtuigbrandstof was, maar gewone benzine die wellicht van de plaatselijke garagist kwam... Verrast keken ze ons vragend aan.

- Ik hoop dat de motor het zal uithouden, fluisterde Pussy me toe, want hij had onmiddellijk begrepen wat er aan de hand was.

Dat het vliegtuig – of autobrandstof was, deed er niet veel aan toe. Hier weggaan, verdwijnen was van belang. Hij deed teken verder te tanken. Wat mij betreft, ik weerhield me ervan de minste opmerking te maken. Maar zoals ik, wist Pussy zeker dat de volgende halte zich op meer dan 200 km van Inongo bevond... Veel minder dan de vorige afstand, maar toch een verduiveld lang eind, volledig boven de brousse... En met die brandstof konden bepaalde verrassingen niet uitblijven.

- Zo, heren, gaat alles naar wens?

Het was de kerel van de Veiligheid die stilletjes tot bij ons gekomen was.

- Ik ben het die de petroleum besteld heeft. Ik houd eraan dat jullie hier zo snel mogelijk vertrekken. Moesten de militairen jullie gefusilleerd hebben, dan zou ik op mijn donder gekregen hebben. Anderzijds, als jullie zouden blijven en de rebellen die helikopter zouden zien, dan zouden ze denken dat er hier een belangrijke delegatie aanwezig is, en aanvallen. Jullie zullen begrijpen dat de twee toestanden me niet aanstaan. Ik hoop dat de commandant het HK heeft kunnen contacteren en dat alles in orde zal komen. Zo niet zal ik hem, zodra hij terug is, overtuigen u te laten opstijgen, willen of niet. OK? Zodus, we zijn akkoord, op mijn signaal zullen jullie de motoren starten en verdwijnen. Begrepen ?

In de verte, boven het meer, hoorde men het gebrom van de Dakota die terugkwam. Drie minuten later was hij geland. Eerst kwam de commandant eruit.

- Ik heb het HK per radio kunnen contacteren, verklaarde hij. Niet gemakkelijk, een lijnvliegtuig gaf de berichten door... Blijkbaar zijn jullie wel Belgen in opdracht van de regering. Verontschuldigd me voor wat gebeurd is,

## Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

vie, il suffisait d'avoir de la patience, d'attendre, de palabrer et de ne pas s'en faire. Facile à dire.

Migli nous fit de grands signes d'au revoir. Son mécano referma la porte de l'avion qui démarra aussitôt.

Nous étions à nouveau seuls, mais il n'y eut plus de problèmes. Les militaires s'étaient éparpillés. Il n'en restait plus qu'une dizaine à nous observer d'un air méfiant. Nous aidâmes Staf à terminer le plein, puis il monta sur le capot de la machine afin de graisser la tête des rotors. Cela terminé, nous allâmes saluer le commandant.

- A votre arrivée, voulez-vous demander que l'on nous envoie des véhicules, des troupes fraîches, des munitions, une radio et... aussi notre salaire.

Avec un rire acide, il nous souhaita bon voyage et demanda quand nous comptions repasser. La crapule, une demi-heure plus tôt, il était prêt à nous faire fusiller et maintenant c'était copain-copain.

- Ah, nous avons bien ri, hein patron ?
- Nous reviendrons à la première occasion, certifie Pussy. Nous serons ravis de vous revoir. Un accueil si chaleureux mérite bien un petit détour...

*Never*, jamais, *nooit*, m'étais-je juré à ce moment. Mais il ne faut jamais jurer. Bien des années plus tard, les hasards de la vie m'ont ramené de très nombreuses fois dans ce patelin maudit. Chaque fois, j'eus de terribles frissons dans le dos. Chaque fois aussi, je me demandais : pourquoi ici et pas ailleurs ? Sans doute parce qu'à Inongo, c'était la première fois...

Pussy démarra la machine. A part un imposant nuage de fumée, tout semblait normal.

Ce fut quelques secondes plus tard, au moment où à pleine puissance de décollage l'hélico quitta le sol, que subitement à nouveau, il n'y eut plus personne autour de nous. Comme des lapins, courant à toute vitesse, ils étaient tous retournés se cacher sous leurs feuilles de bananiers.

Pussy fit un 360° afin d'examiner les alentours. C'est alors qu'au loin, au-dessus de la ville, nous aperçûmes un autre hélicoptère. Le même que le nôtre, à part que celui-là n'avait pas de bandes rouges. Étaient-ce les Cubains ? Nous nous croisâmes à une vingtaine de mètres d'altitude et je pus très bien apercevoir la tignasse noire d'un des pilotes. C'étaient bien eux.

Bonne chance les gars ! La place est encore chaude. Les malheureux ! Comme nous, un peu plus tôt, faute de fuel, ils devaient se poser. Dommage pour eux, mais pas question de les attendre. Nous avions eu notre dose. Déguerpir au plus vite, c'est tout ce qui comptait. Pour rien au monde, je n'aurais voulu être à leur place. En bas, la piste était totalement abandonnée... Encore quelques secondes et notre aventure allait se répéter et le commandant, averti maintenant du trafic d'armes vers les rebelles, allait à nouveau pouvoir montrer ses précieux dons de déduction... Hélas, sans radio, nous ne pouvions les mettre en garde... Ne fût-ce que pour les avertir qu'à Inongo, ils ne trouveraient probablement personne parlant l'espagnol...

De loin, je vis l'un des Cubains lever le pouce, tout était OK. Je lui répondis pouce en bas... J'ignore s'il le remarqua...

mais het HK bevestigt dat er verdachte vliegtuigen en helikopters wapens aan de rebellen komen leveren. Ik was dus terecht achterdochtig. De generaal heeft me trouwens gefeliciteerd.

- Heb je nieuws van onze Technische Assistentie?
- Ze hebben er niet over gesproken. Maar weet je, het is misschien zoals met onze salarissen...
- Komaan, ik zie dat men jullie brandstof heeft gegeven, scheer u weg.

Stilaan begon ik de mentaliteit van dit land te begrijpen. Alles eindigde precies of er niets gebeurd was. Zolang men overleefde, volstond het geduld te hebben, te wachten, te palaveren en er niet mee in te zitten. Gemakkelijk gezegd.

Migli zwaaide ons toe toen hij vertrok. Zijn mecanicien sloot de deur van het vliegtuig dat onmiddellijk startte.

Wij waren opnieuw alleen, maar er waren geen problemen meer. De militairen hadden zich verspreid. Slechts een tiental bleven er die ons achterdochtig bekeken. We hielpen Staf bij het voltanken, dan kroop hij op de motorkap van de machine om de rotorkoppen te smeren.

- Willen jullie bij uw aankomst vragen dat men ons voertuigen, nieuwe troepen, munitie, een radio en... ook ons salaris zou zenden.

Zuurtjes lachend wenste hij ons goede reis en vroeg wanneer we schikten terug te komen. De schoft, een half uur vroeger stond hij op het punt ons te laten fusilleren, en nu was hij een boezemvriend.

- Ha, we hebben goed gelachen, nietwaar patron ?
- Bij de eerste de beste gelegenheid komen we terug, verzekerde Pussy. We zullen blij zijn om je terug te zien. Zo'n warm onthaal is wel een kleine omweg waard...

*Never*, jamais, *nooit*, had ik op dat ogenblik bij mezelf gezworen. Maar men moet nooit zweren. Heel wat jaren later heeft het toeval me vaak naar dat vervloekte gat teruggebracht. Telkens had ik vreselijke rillingen in mijn rug. Telkens ook vroeg ik me af: waarom hier en niet elders? Wellicht omdat het in Inongo de eerste keer was...

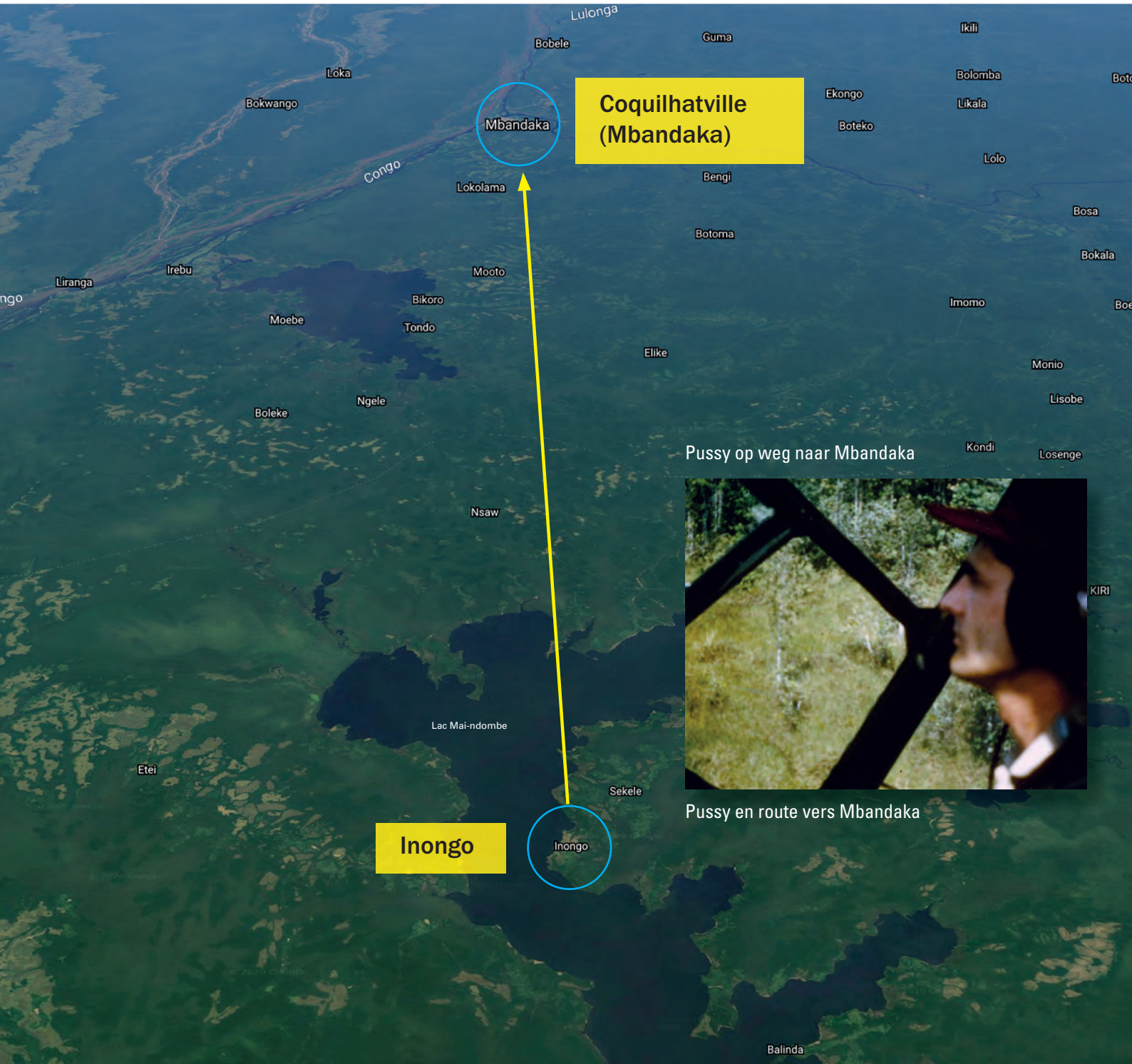
Pussy startte de machine. Behalve een indrukwekkende rookwolk, scheen alles normaal.

Enkele seconden later, toen de helikopter op volle kracht opsteeg, was er plots opnieuw geen ziel meer te zien. Als konijnen waren allen zich vlug gaan verstoppen onder de bladeren van de bananenbomen.

Pussy maakte een 360° bocht om de omtrek te bekijken. Het is dan dat we in de verte boven de stad een andere helikopter bemerkten. Dezelfde als de onze, behalve dat deze geen rode banden op de romp had. Waren het de Cubanen? We kruisten elkaar op een twintigtal meter hoogte en ik kon zeer goed de zwarte haardos van een van de piloten zien. Zij waren het inderdaad.

Veel geluk, jongens! De plaats is nog warm. Sukkelaars! Net als wij een tijdje vroeger zouden ze bij gebrek aan fuel moeten landen.

## Souvenirs d'une balade dans le nord



Pussy op weg naar Mbandaka

Pussy en route vers Mbandaka

Le trajet vers Coq se fit sans gros problèmes. Pendant 200 km nous survolâmes un mélange de savane et de longues galeries forestières qui nous offrirent un décor splendide.

Très tôt, il nous était paru que de temps à autre, le moteur avait de petites vibrations étranges... D'après Staf, rien de fort inquiétant. Je ne me souviens plus au juste de ses explications, mais c'était quelque chose en rapport avec le réglage de la « *mixture* » (mélange du carburateur) et de l'essence inadéquate que nous avions dans le réservoir. En tout cas, il promit de signaler ce détail aux mécanos, dès la prochaine escale.

Voor hen was het spijtig, maar er was geen sprake van om op hen te wachten. Wij hadden onze dosis gehad. Zich zo vlug mogelijk uit de voeten maken, dat alleen telde. Voor geen geld ter wereld had ik in hun plaats willen zijn. Beneden was de landingsbaan totaal verlaten... Nog enkele seconden en ons avontuur zou herhaald worden. De commandant was nu op de hoogte van de wapenhandel en zou opnieuw kunnen bewijzen hoe gewiekt hij was om zich aan de omstandigheden aan te passen.

Helaas, zonder radio konden we ze niet waarschuwen... Al was het maar om ze te verwittigen dat ze in Inongo niemand zouden vinden die Spaans sprak...

## Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

Apparemment le moteur tenait le coup. En tout cas, je ne remarquai rien de particulier. Au cours de ce vol, je profitais d'un moment pour noter certaines informations afin de compléter mon log-book :

« Au retour : 6 août 1964, commandant : Lechat, appareil : H21 B, immatriculation : inconnue. Temps de vol Léo-Inongo : 2 heures 50... »

Effrayés par le bruit inhabituel du gros moteur, de petits troupeaux d'antilopes jaillissaient de sous les grands arbres. C'était magnifique à voir. Nous volions à 500 pieds, à peu près 150 mètres d'altitude, cela permettait de suivre le moindre frémissement dans les matitis. Phacochères, babouins, chacals, hyènes, tous, moins galopeurs que les antilopes et les buffles, ne faisaient que quelques bonds d'écart, puis nous regardaient passer d'un air agacé.

Avant mon départ pour ce pays, je m'étais juré de connaître tous les noms de ces bêtes. Maintenant, cela m'intéressait beaucoup moins... L'épisode que nous venions de vivre m'avait plutôt refroidi et Dieu sait ce qui nous attendait à Coq.

A part quelques tartines, prises tôt le matin, nous n'avions encore rien mangé et ce fut en sentant venir un petit creux, que je me souvins de l'étrange valise chapardée à Léo. Pussy et Staf furent vite convaincus et nous fîmes halte dans une clairière. Loin de tout, dans un cadre unique, au calme et pas de jaloux pour contrôler notre menu. Quel luxe ! Vraiment la classe ! Enfin un moment pour souffler un peu... et se laisser vivre. Dire que certains dépensent des fortunes pour un safari, alors que nous, sans rien déboursier, nous allions faire un petit gueuleton en pleine brousse, dans une nature inviolée et de toute beauté. C'était vraiment le

Effrayés par le bruit inhabituel du gros moteur, de petits troupeaux d'antilopes jaillissaient de sous les grands arbres.

Ik zag van ver een van de Cubanen zijn duim omhoog steken, alles was OK. Ik antwoordde met mijn duim omlaag... ik betwijfel of hij het begrepen had...

De trip naar Coq (Coquilhatville/stad) verliep zonder grote problemen. Gedurende 200 km overvlogen we afwisselend de savanne en uitgestrekte wouden die een prachtig decor vormden.

Al snel bleek de motor af en toe verdacht te trillen... volgens Staf, niets verontrustend. Ik herinner me niet meer precies hoe hij dit uitlegde, maar het had iets te zien met de slechte "mixture" (carburatormengsel) en met de ongeschikte benzine in onze tank. Hij beloofde in ieder geval dit detail aan de mecaniciens te melden zodra we landden.

Blijkbaar hield de motor stand. In elk geval, ik merkte niets bijzonders. Tijdens deze vlucht had ik wat tijd om enkele gegevens in mijn logboek te noteren.

"Terugkeer: 6 augustus 1964, commandant: Lechat, toestel: H21 B, registratienummer: onbekend. Vliegduur: 2 uur 50..."

Opgeschrikt door het ongewoon lawaai van de zware motor sprongen kleine kuddes antilopen op van onder de hoge bomen. Prachtig zicht. Wij vlogen op 500 voet, dit is ongeveer 150 meter. Dit liet ons toe het minste geritsel in de matitis (hoge gras) te volgen. Wrattenzwijnen, bavianen, jakhalzen, hyena's, die niet zo snel als antilopen en buffels rennen, maakten slechts enkele zijsprongen en zagen ons daarna geërgerd voorbijvliegen.

Voor ik naar dit land vertrok had ik me voorgenomen de namen van al deze dieren te kennen. Nu interesseerde het me veel minder...

Opgeschrikt door het ongewoon geluid van de motor vluchten kleine troepen antilopen van onder de bomen.



top, sans parler de toute l'opulence des victuailles qui attendaient dans le « kit ». Un *survival kit* devait contenir tout ce qu'il fallait pour un plantureux repas... et je n'étais pas peu fier en débarquant ma belle valise.

D'abord, mauvais point pour l'armée indienne, on eut du mal à ouvrir cette sacrée boîte... Ensuite, au lieu d'y trouver une multitude de paquets plastifiés aux noms évoquant de délicieux petits plats, nous n'y trouvâmes que trois sacs et une boîte. Le pique-nique s'annonçait mal.

La boîte contenait 1.000 pilules d'« acide acétylsalicylique ». Des pilules au goût abominable... A quoi pouvaient-elles bien servir ? Je ne sus que bien plus tard que ce n'étaient que de vulgaires aspirines (vulgaires ! mais salutaires !).

Un des sacs renfermait une trousse complète de chirurgie. Le second, des rouleaux de tissu. Le dernier, le plus gros, lui, était rempli de farine. C'était mieux que rien. Nous pensions naïvement que ce ne devait pas être sorcier d'en faire une mixture mangeable : des petits pains, des croissants, par exemple...

Aucun d'entre nous n'avait la moindre notion de pâtisserie. Quelle chance, car ce que nous croyions être de la farine n'était autre que de la poudre de curry. Était-ce avec cela que devait survivre un malheureux Gurkha ?

Je me sentais ridicule d'avoir trimbalé cette foutue valise pour des prunes. Le regard des autres en disait long. Mais en rangeant les paquets, je fus soudain intrigué par de petites attaches situées sur son pourtour.

Chacun y tripatoquilla un moment. A quoi pouvaient-elles bien servir ? Ce fut Pussy qui en découvrit le mystère. En ouvrant complètement la valise et en fixant certaines des attaches, il avait obtenu ce qui ressemblait à une minuscule barque. Vraiment, impossible de faire plus petit, mais cela devait suffire pour traverser à sec, une rivière ou un canal. Pas bête !

A Léo, nous avons en vain cherché un canoë de sauvetage et voilà que le hasard nous en fournissait un. En cas de pépin, restait à savoir qui en profiterait. Sans doute le plus léger et le plus petit... Les autres n'auraient qu'à nager. Ou bien on tirerait au sort... Pour la première fois, il y eut des éclats de rire.



Door wat we meegemaakt hadden was ik wat ontmoedigd en God weet wat ons in Coq te wachten stond.

Behalve enkele boterhammen in de vroege morgen hadden we nog niets gegeten. Toen ik stilaan honger begon te krijgen herinnerde ik me de bizarre valies die ik in Leo gepikt had. Pussy en Staf waren snel akkoord en we landden in een open plek. Ver van alles, in een enig en rustig kader, en niemand om ons menu te benijden. Wat een luxe! Echt klasse! Eindelijk tijd om even uit te blazen... en zich uit te leven. Sommigen betalen een fortuin voor een safari, terwijl wij een gratis smulpartijtje gaan houden in volle brousse, in een maagdelijke, prachtige natuur. Het was echt het summum, om niet te spreken van de overvloed aan voorraad die in de 'kit' stak... dachten we.

Een 'survival kit' zou al het nodige moeten bevatten voor een overvloedige maaltijd... en ik was fier als een gieter toen ik mijn mooie valies bovenhaalde.

Slecht punt voor het Indiaans leger: we konden eerst met moeite deze vervloekte doos openen... Daarna, in plaats van er een hoop plasticzakjes in te vinden waarin heerlijke hapjes staken, vonden we er slechts drie zakken en een doos. Slechte start van de picknick.

De doos bevatte 1000 pillen 'acetylsalicylzuur'. Pillen die afgrijpselijk slecht smaken... Waarvoor konden ze wel dienen? Pas veel later wist ik dat het slechts doodgewone aspirines waren (doodgewone, maar heilzame!)

In een van de zakken stak een volledige tas voor medische hulp. In de tweede, rollen verbanden. De derde, de dikste; zat vol met meel. Het was beter dan niets. We dachten dat het een koud kunstje zou zijn er een eetbaar mengsel van te maken: misschien broodjes, boterkoeken...

Geen van ons kende iets van pasteibakkerij. Wat een geluk, want wat we als meel beschouwden was niets anders dan kerriepoeder. Moest een arme Gurkha daarmee overleven?

Hoe stom was ik geweest om deze verdomde valies nutteloos meegesleurd te hebben. De blik van de anderen sprak boekdelen. Maar terwijl ik de pakken terugzette merkte ik plots haakjes die op de randen van de valies aangebracht waren.

Ieder van ons prutste er wat aan. Waartoe konden die haakjes wel dienen? Het was Pussy die het snapte waarvoor ze dienden. Als hij het valies volledig had geopend en er enkele van de haakjes aan vasthechtte, had hij iets ineengestoken dat er uitzag als een piepklein bootje. Echt, het kon niet kleiner, maar dit moest volstaan om een rivier of een kanaal over te steken zonder nat te worden. Nog zo dwaas niet!

In Leo hadden we tevergeefs naar een reddingkano gezocht, en daar kregen we er toevallig een! Het was nog te zien wie er in geval van pech gebruik zou van maken. Voorzeker de lichtste en de kleinste... De anderen moesten maar zwemmen. Ofwel zou men lotje trekken... Het was de eerste keer dat we schaterlachten.

Suite des aventures de Pussy, Maatje et Staf dans notre prochain magazine. Ils sont bien reçus à Coq, mais à Lisala, une surprise les attend.

Vervolg van de avonturen van Pussy, Maatje en Staf in ons volgend magazine. Ze worden goed ontvangen in Coq, maar in Lisala staat hen een verrassing te wachten.



# Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht

## Een hoofdstuk geschiedenis

Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

## Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne

### Moment d'histoire

**Deel drie:  
met verlamde vleugels, in  
afwachting  
van de overwinning**

#### Achter prikkeldraad

**N**a de Veldtocht van 1940 zou het lot van onze vliegeniers afhangen van de plaats waar ze zich bevonden aan het einde van de operaties. Ter herinnering, slechts twee smaldelen van het 1 Rgt Aé en het gros van de Staf van de DAT (Défense Aérienne du Territoire) en de Militaire Luchtvaart (Mil Aé) waren het leger van Vlaanderen gevolgd. Alle andere eenheden waren naar Frankrijk geëvacueerd.

Miles M19 Master II,  
RAF (Belgian) Training School, RAF Snailwell, 1945.  
(Coll Mike Terlinden)

**Troisième partie :  
quand les ailes sont repliées,  
dans l'attente de la victoire**

#### Derrière les barbelés

**À** l'issue de la Campagne de 1940, le sort de nos aviateurs sera bien différent suivant l'endroit où la fin des opérations les aura surpris. Rappelons que seules deux escadrilles du 1Rgt Aé et l'essentiel des EM de la DAT (Défense Aérienne du Territoire) et de l'Aé Mil avaient suivi l'Armée des Flandres. Toutes les autres unités avaient été évacuées sur la France.



## Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne

Ook ter herinnering, de capitulatie van het Leger was een onvoorwaardelijke overgave. Het Belgisch commando had het overvliegen van de nog operationele toestellen naar Engeland verboden. Al het personeel zat bijgevolg in de val.

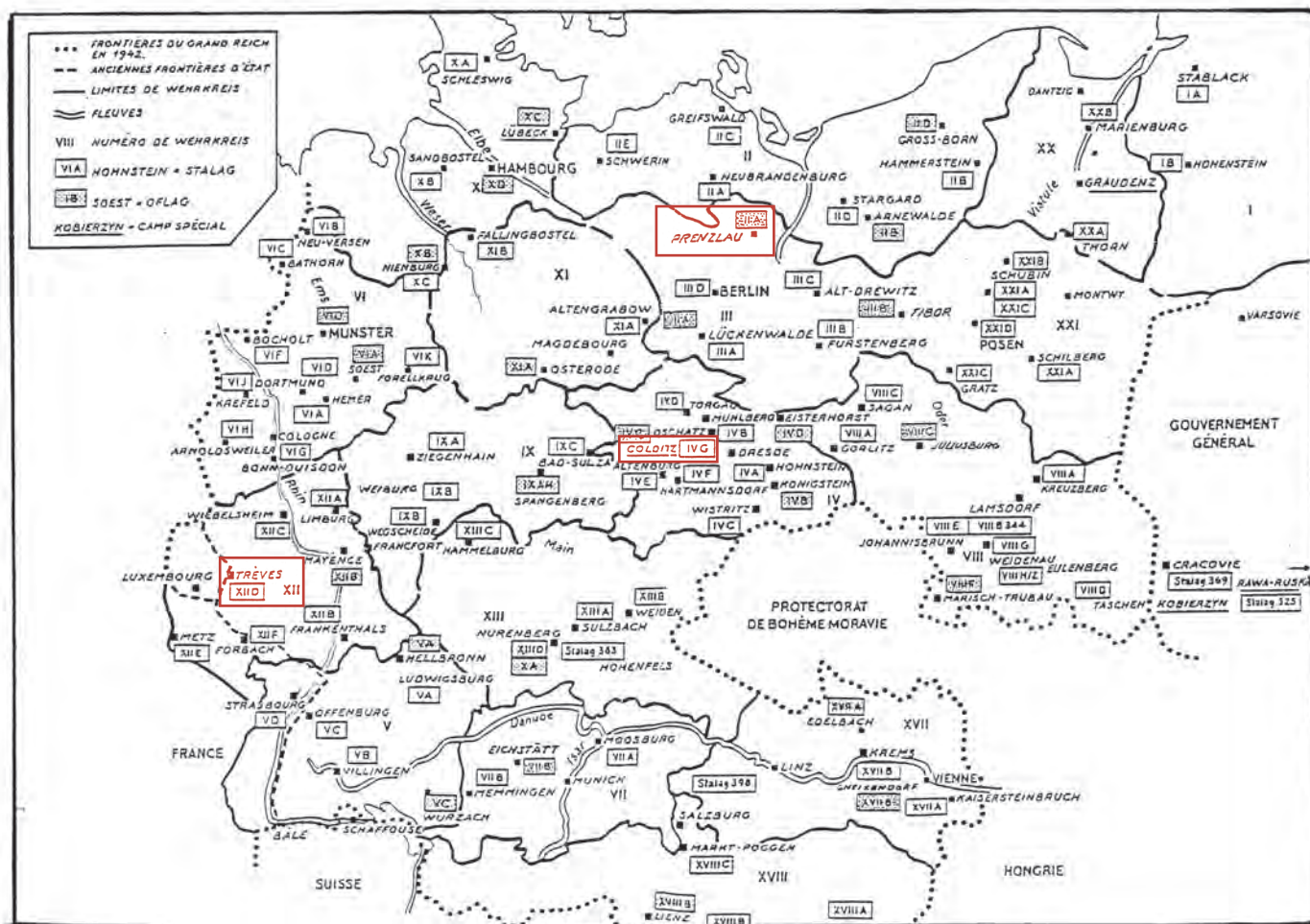
De richtlijnen van de Duitse overheid over het lot van de massa gevangenen van het Leger zijn onduidelijk en soms tegenstrijdig. Bij de frontregimenten gehoorzamen ettelijke officieren de bevelen van de generale staf en blijven bij hun troepen. Maar sommigen keren gewoonweg terug naar huis. De overgebleven piloten van het 1 Rgt Aé krijgen het bevel Tienen te verwoegen, waar ze allemaal zouden gedemobiliseerd worden. Het verloopt echter anders. Op 29 mei wordt het konvooi van het 1 Rgt nabij Gent door een Duits detachement tegengehouden. Het kader en de piloten worden ontwapend en zonder meer krijgsgevangen gemaakt. Voor iedereen staat opsluiting in de krijgsgevangenkampen van het Reich te wachten.

De beroepsofficieren-piloot zouden eerst met verscheidene Oflags (Officier Lager) kennis maken vooraleer de meesten, in maart 41, naar Oflag IIA te Prenzlau bij Stettin in Pommeren gebracht worden. Twee duizend zes honderd Belgische Franstalige beroepsofficieren, afkomstig uit alle wapens worden er verzameld, waaronder 33 generaals. Onder hen de generaals Duvivier en Hiernaux, de laatste commandanten van de DAT en het Mil Aé. De onderofficier-piloten en vooral de kandidaat-officieren maken eveneens kennis met diverse kampen vooraleer de meerderheid van

Rappelons aussi que la capitulation de l'Armée était assortie d'une reddition sans conditions. Le commandement belge avait interdit le passage vers l'Angleterre des avions toujours en état opérationnel. Dès lors tout le personnel était pris au piège.

Les instructions de l'autorité allemande seront confuses et parfois contradictoires quant au sort à réserver à la masse de prisonniers que représentait l'effectif de l'Armée. Dans les régiments de ligne bon nombre d'officiers obtempérant aux ordres de l'EMG resteront avec la troupe mais certains en profiteront pour rentrer tout simplement chez eux ! Quant au cadre et aux pilotes survivants du 1Rgt Aé ordre leur est donné de rejoindre Tirlémont où tous devraient être démobilisés. La réalité sera bien différente. En effet, le 29 mai, arrivé à hauteur de Gand, le convoi du 1Rgt est stoppé par un détachement allemand. Le cadre et les pilotes sont désarmés et deviennent des prisonniers de guerre dans la pleine acception du terme. La détention dans les camps de prisonniers du Reich, les attend.

Les pilotes, officiers d'active vont connaître différents Oflags (Officier Lager) avant de se retrouver pour la plupart, en mars 1941, à l'Oflag IIA de Prenzlau près de Stettin en Poméranie. Deux mille six cents officiers d'active francophones belges originaires de toutes les armes y sont rassemblés dont 33 généraux. Parmi eux les généraux Duvivier et Hiernaux derniers commandants de la DAT et de l'Aé Mil. Les sous-officiers pilotes, notamment les candidats-officiers, connaîtront eux aussi différents camps avant



## Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht

hen vanaf oktober 1940 samen met de KMS leerlingen vastgezet worden in Stalag (Stamlager) XII D te Trier.

Het lot van de ene zou nog maar eens verschillen van dat van de andere. De politiek van de Duitse overheden t.o.v. de krijgsgevangenen lijkt willekeurig en meestal bepaald door politieke motieven, zoals de taal. Men propageert het idee van een groot Reich dat alle volkeren met een Germaanse cultuur zou omvatten. Vanaf 1941 worden een aantal, overwegend Nederlandstalige, gevangenen massaal gerepatriëerd. Ook enkele piloten kandidaat-officier zijn bij de gelukkigen. Onder hen een persoonlijkheid die een van de prominente figuren van onze militaire luchtvaart zou worden: de toekomstige generaal M. Donnet.

Eens terug in België, worden ze opgevangen door het BWGL (Bureau voor het Werk van het Gedemobiliseerde Leger). Dit organisme, dat veel kritiek zal krijgen wegens het volgen van een politiek van het minste kwaad t.o.v. de vijand, werd einde augustus 1940 opgericht op initiatief van de koning en met goedkeuring van het Duits militair commando. Het moet zorgen voor de gedemobiliseerde beroepsmilitairen door ze op administratieve posten te plaatsen bij diverse ministeries alsook bij 'Winterhulp'. Op die manier genieten ze een inkomen. En zo kon de bezetter onrechtstreeks toezicht houden op de aan gevangenschap ontsnapte Belgische militairen. Voor sommigen zou het slechts tijdelijk zijn,

de se retrouver en majorité, dès octobre 1940 avec des élèves de l'ERM au Stalag (Stamlager) XII D de Trèves.

Une fois encore, le sort des uns et des autres sera différent. La politique des autorités militaires allemandes vis-à-vis des prisonniers de guerre pouvait paraître arbitraire. Elle répondait cependant souvent à des critères revêtant un caractère politique, tel que linguistique, visant à promouvoir l'idée d'un grand Reich regroupant les peuples de culture germanique. Début 1941 des rapatriements massifs de prisonniers en majorité néerlandophones, seront organisés. Quelques pilotes candidats-officiers pourront également en bénéficier. Ce sera le cas notamment d'une personnalité qui deviendra l'une des figures marquantes de notre aviation militaire : le futur général M. Donnet.

Rentrés au pays ils seront pris en charge par l'OTAD (Office de Travaux de l'Armée Démobilisée). Cet organisme qui fera l'objet de maintes critiques pour avoir accepté une politique du moindre mal vis-à-vis de l'occupant, avait été créé fin août 1940 à l'initiative du roi et avec l'assentiment du commandement militaire allemand. Il avait pour mission notamment de s'occuper des militaires de carrière démobilisés en les affectant à des postes administratifs dans différents ministères ainsi qu'au « Secours d'Hiver », leur garantissant ainsi le paiement d'un salaire. En contrepartie un contrôle indirect pouvait ainsi être exercé par l'autorité occupante sur les militaires belges ayant échappé à la captivité. Pour certains



Mike Donnet  
(Coll. André Bar)



Léon Divoy  
(Coll. André Bar)

## Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne

tot een ontsnappingsmogelijkheid naar Engeland zich voordeed. Deze van L. Divoy en M. Donnet op 5 juli 1941 aan boord van een SV4 was ongetwijfeld de meest spectaculaire.

Voor die beroepsofficieren die niet aan krijgsgevangenschap waren ontsnapt, namelijk het kader van het 1Rgt Aé en de Staf van het Mil Aé, alsook voor hen die zo naïef waren om zich bij de Kommandantur aan te melden bij hun terugkeer uit Frankrijk, zou er geen redding zijn. Buiten enkele repatriëringen wegens medische redenen, zouden een vijftigtal officieren vaak op het verkeerde been gezet worden door de absurde orders na de veldtocht van 1940. Ze zullen vijf jaar gevangenschap uitzitten, wachtend op de geallieerde overwinning. Daaronder een deel van onze beste kaders van het varend personeel van het Mil Aé.

Op initiatief van Lt Col Bolle (DCTA) zou er al snel in het kamp van Prenzlau een ontsnappingsnetwerk gevormd worden. Drie officier-piloten, L. Paulet, A. Poppe en R. Fabry, oudgedienden van het 1Rgt Aé, vormen er de kern van. Op 200 ontsnappingspogingen zouden er 23 slagen, waaronder deze van A. Henri, toekomstige Stafchef van de LuM. Voor alle andere Oflags waar Belgische officieren geïnterneerd waren, slaagden slechts acht pogingen. Een van de stoutmoedigste was deze van L. Remy, officier leerling-

ce ne sera qu'une étape et l'occasion d'une évasion vers l'Angleterre. Celle de L. Divoy et M. Donnet à bord d'un SV4 le 5 juillet 1941 sera sans conteste la plus spectaculaire.

Pour les officiers d'active qui n'avaient pu échapper à la captivité, notamment les cadres du 1Rgt Aé et de l'EM de l'Aé Mil tout comme ceux qui en toute naïveté s'étaient présentés à la Kommandantur lors de leur retour de France, il n'y aura pas de salut. Hormis quelques rapatriements pour raison médicale, ce sont cinq années de détention que vont vivre .la cinquantaine d'officiers-pilotes trahis parfois par les ordres absurdes qui leur avaient été donnés lors de la Campagne de 1940. Quelques-uns des meilleurs cadres navigants de notre Aé Mil rongeront leur frein dans l'attente de la victoire alliée.

Sans délai un réseau d'évasion sera mis sur pied au sein du camp de Prenzlau à l'initiative du Lt Col Bolle (DTCA)., Trois de nos officiers-pilotes, L.Paulet, A. Poppe et R.Fabry tous anciens du 1Rgt Aé en seront des chevilles ouvrières. Près de 200 évasions seront tentées, 23 seront réussies parmi elles celle de A. Henri futur Chef d'EM de la Force Aérienne. Notons ici qu'il n'y en aura que huit pour l'ensemble des autres oflags où étaient internés des officiers belges. L'une des plus audacieuses sera celle de L. Remy officier



Louis Remy (vierde van links) met zijn bemanning. Na zijn ontsnapping uit Colditz vervoegt hij het RAF Bomber Command, op Lancaster in het 103 Sqn.

Louis Remy (quatrième à partir de la gauche) avec son équipage. Après son évasion de Colditz, il rejoint la RAF Bomber Command, 103 Sqn sur Lancaster.

piloot in Oujda. Door omstandigheden had hij de groep die naar Congo vertrok gemist. Hij slaagde erin uit de vesting van Colditz te geraken, waaruit “ontsnappen onmogelijk was”. Hij bereikte Engeland na een zo onwaarschijnlijke vlucht, dat even getwijfeld werd aan de echtheid ervan.

Veel piloten, die uit de kampen of uit België ontsnapt waren, zijn ontgoocheld door de manier waarop ze door de diensten van het Mil Aér in Londen worden opgevangen: een logge administratie, gebrek aan empathie en weinig respect voor de risico's die zij hebben genomen.

### In België onder de bezetting

In de verwarring volgend op de capitulatie zijn officieren en onderofficieren van het actieve of het reservekader, die hun eenheid kwijtgeraakt waren, erin geslaagd aan gevangenschap te ontsnappen. Ook een aantal dat uit Frankrijk teruggekeerd was na de ondertekening van de wapenstilstand, verkeerde in dat geval.

Evengoed als de bevolking, hebben zij gemengde gevoelens: vertwijfeling, berusting, gevoel van onrechtvaardigheid, opluchting. Op dat ogenblik is het moeilijk te twijfelen aan een beslissende overwinning van het Reich, gezien het snelle succes van het Duits leger en het overduidelijk falen van de geallieerde legers. Weinigen geloofden destijds in een snelle ommekeer van de krijgskansen

De oprichting van het BWGL moet de continuïteit van het ex ministerie van Landsverdediging verzekeren. In het begin zou het een zekere verbondenheid garanderen tussen de actieve officieren en onderofficieren die terug in het land zijn. Maar bij gebrek aan vrijheid zouden essentiële problemen blijven bestaan. Deze zouden nijpender worden naarmate de bezettingsjaren en de evolutie van de militaire situatie vorderen.

Voor sommige piloten ligt het voor de hand om te trachten Engeland te bereiken, in de hoop er de strijd in de schoot van de RAF voort te zetten. Dit wordt echter nooit aangemoedigd door koning Leopold III die, in zijn hoedanigheid van gevangene, terughoudend is om ook maar enig standpunt in te nemen in de politieke aangelegenheden van bezet België, maar die een onbetwistbaar moreel gezag onder het korps officieren behoudt. Al snel worden ontsnapingskanalen opgericht. De drang om naar Engeland te vertrekken neemt sterk toe; vooral vanaf 1942, wanneer het wantrouwen en de argwaan van de bezetter t.o.v. de verzetsactiviteiten van onze piloten onder het mom van het BWGL, groeien. Onder meer daarom hebben de Duitse overheden in de citadel van Huy enkele van in het land gebleven piloten preventief vastgezet. Anderen, nog steeds onder het mom van het BWGL, duiken onder en sluiten zich aan bij verzetsgroepen, zoals het geheime leger. Ze ontplooiën er activiteiten volgens hun vaardigheden: identificatie en voorbereiding van dropping zones voor het afwerpen van wapens en uitrusting voor de gewapende weerstand, identificatie van landingszones voor Lysander vliegtuigen die SOE-agenten afzetten of terug ophalen. Een van de sleutelfiguren in de organisatie van het geheime leger was luitenant-kolonel vlieger Courtois, die vanaf 1944 de functie van Stafchef van de ondergrondse organisatie zou bekleden. Weer anderen die zich bij inlichtings- en actienetwerken hadden aangesloten, zouden de verschrikkingen van gevangenneming door de Gestapo- ervaren. Minstens zes van hen worden gefusilleerd.

élève-pilote de Oujda que des circonstances particulières avaient empêché de se joindre au groupe en partance pour le Congo. Il parviendra à s'échapper de la citadelle de Colditz, « l'endroit dont on ne s'évade pas » pour rejoindre l'Angleterre à l'issue d'une évasion rocambolesque qui fera douter un moment de sa véracité !

Notons ici que de l'avis même de plusieurs aviateurs évadés en provenance des camps de prisonniers ou de Belgique occupée, la qualité de l'accueil qui leur était réservé par les services de l'Aé Mil de Londres était souvent décevante, empreinte d'une lourdeur administrative, dénuée de toute empathie, peu encline à reconnaître les risques encourus.

### En Belgique sous l'occupation

Dans la confusion qui a suivi l'ordre de capitulation, des officiers et sous-officiers pilotes des cadres d'active ou de réserve, qui s'étaient trouvés séparés de leur unité, ont pu échapper à la captivité. Il en sera de même pour un certain nombre d'entre eux lors de leur retour de France après la signature de l'armistice franco-allemand.

Tout comme pour l'ensemble de la population, des sentiments mêlés devaient les habiter. Incompréhension, désespoir, résignation, sentiment d'injustice, soulagement, devaient se partager les esprits. Il était difficile à ce moment de ne pas croire à une victoire décisive du Reich au vu de la rapidité des succès de l'armée allemande et de la faiblesse patente des armées alliées. Peu nombreux étaient sans doute ceux qui croyaient à ce moment à un renversement rapide du cours de la guerre.

La mise en place de l'OTAD qui devait assurer la continuité de l'ex ministère de la Défense permettra dans un premier temps de garder une certaine cohésion au sein du corps des officiers et sous-officiers d'active se retrouvant au pays. Mais privés de liberté les questions essentielles subsistaient et deviendront de plus en plus prégnantes au fil des années d'occupation et de l'évolution de la situation militaire.

Pour certains de nos aviateurs, tenter de rejoindre l'Angleterre dans l'espoir d'y poursuivre la lutte au sein de la RAF était l'option qui s'imposait de toute évidence. Notons que cette démarche ne sera jamais encouragée par le roi Léopold III qui dans sa condition de prisonnier s'était interdit toute intervention dans les affaires politiques de la Belgique occupée mais qui avait gardé une autorité morale incontestable dans le corps des officiers. Des filières d'évasion seront néanmoins rapidement mises en place. Ce sera surtout à partir de 1942, moment où la méfiance accrue et la suspicion de l'occupant vis-à-vis des activités de résistance menées par nos aviateurs sous le couvert de l'OTAD se renforcera que les départs vers l'Angleterre se multiplieront. En effet l'autorité allemandes avait incarcéré dans la citadelle de Huy, de façon préventive, certains de nos aviateurs restés au pays. D'autres, toujours sous le couvert de l'OTAD passeront dans une semi-clandestinité en rejoignant des groupes de résistance notamment l'Armée Secrète. Ils s'y engageront dans des activités dans lesquelles leurs compétences pouvaient être exploitées : identification et préparation des zones de parachutage pour le largage des armes et des équipements destinés à la résistance armée, identification des zones d'atterrissage pour les avions Lysander déposant ou récupérant des agents du SOE. Une des figures marquantes de



Andere worden als politiek gevangene naar de vernietigingskampen gestuurd en zijn bij hun terugkeer voor het leven getekend.

Sommigen weigeren uit principe om in een vreemd leger te dienen, ook al was het de RAF. Ze beslissen doelbewust in het land te blijven en hoogstens een passieve weerstand aan de bezetter te bieden in afwachting van de bevrijding.

Hoewel een van hen, oud smaldeel bevelhebber, tevergeefs zijn toelating tot de Luftwaffe (!) aanvraagt, zouden slechts weinigen

l'organisation de l'Armée Secrète sera le lieutenant- colonel aviateur Courtois qui assumera à partir de 1944 la fonction de chef d'EM de l'organisation clandestine. D'autres encore qui avaient rejoint des réseaux de renseignement et d'action connaîtront les affres de la capture par la Gestapo. Au moins six d'entre-eux seront fusillés. Quelques- uns seront envoyés dans les camps de la mort comme prisonniers politiques ils en reviendront marqués à vie.

Certains qui par principe refusaient l'idée de servir dans une armée étrangère, fut-elle la RAF, prendront délibérément la décision

## Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht



De Lysander, de luchtaxi van de Weerstand.  
Westland Lysander IIIA OO-SOT, SABENA Old Timers.  
(foto X, coll. D.Brackx)

Le Lysander, le taxi volant de la Résistance.  
Westland Lysander IIIA OO-SOT, SABENA Old Timers.  
(photo X, coll. D.Brackx)

gehoor geven aan de lokroep van de Nieuwe Orde en tot de collaboratie toetreden.

Alles samen blijven een twintigtal officier-piloten en een tachtigtal onderofficier-piloten in het land onder de bezetting. Allen maken ze na de bevrijding het voorwerp uit van een onderzoek, dikwijls ten laste, door speciale commissies. Hun gedrag gedurende deze troebele periode, waarin veel centrifugale stromingen de samenhang van het land bedreigden, wordt grondig nagegaan.

de rester au pays affichant au mieux une résistance passive à l'occupant dans l'attente de l'heure de la libération.

Même si l'un d'entre eux, ancien commandant d'escadrille, sollicitera, en vain, son admission comme pilote dans la Luftwaffe(!) peu nombreux seront ceux qui céderont au chant des sirènes de l'Ordre Nouveau en embrassant la collaboration.

On comptera ainsi une vingtaine d'officiers-pilotes et environ quatre-vingts sous-officiers pilotes d'active restés au pays pendant

## Van de bevrijding tot het einde van het conflict in Europa

De bevrijding van België in september 1944 is een beslissende stap in de geschiedenis van het land. Maar de weg naar de eindoverwinning kent nog hachelijke momenten en zou nog een zware tol eisen. Immers, niet minder dan 48 piloten zouden hun toewijding nog met hun leven moeten bekopen.

Op 8 september keert de Belgische regering uit Londen terug naar het land. Naar het schijnt werd ze nogal onverschillig verwelkomd door de publieke opinie.

In november richt de minister van Landsverdediging een Dienst Luchtvaart op. Aan het hoofd ervan komt Grp Cpn L. Leboutte. Buiten talrijke administratieve taken m.b.t. het afhandelen van na de oorlog nog openstaande luchtvaartproblemen, heeft hij als opdracht de verbinding te verzekeren tussen de nationale overheden en de Belgische Sectie van de RAF, in dit geval het BIG (*Belgian Inspectorate General*). Men spreekt immers niet meer van een Staf van het Mil Aé omdat, vanaf maart 1944, al het personeel en alle diensten van deze Staf, tot dan onder Belgisch gezag, overgeheveld worden naar de 'RAF Volunteer Reserve'. Dit is ook het geval voor alle andere leden van het Mil Aé, VP en NVP die in de loop van de oorlog de rangen van de RAF vervoegden. Het BIG valt onder Kolonel A. Wouters, die de Britse graad van Air Vice Marshall verkregen had.

Grp Cpn L. Leboutte zal naast zijn taken aan het hoofd van de Dienst Luchtvaart, deze van DBIG (*Deputy Belgian Inspectorate General*) bekleden, in afwachting van de verhuis naar Brussel van de diensten in Londen. Al snel zal de DBIG een sectie rekrutering oprichten en een oproep sturen aan de kandidaat VP en NVP die wensen de rangen van de Belgische Sectie van de RAF te vervoegen. Hierop zullen tussen september 1944 en mei 1945 meer dan 800 kandidaten reageren. Hun integratie, die noodgedwongen in Engeland moet geschieden, zal echter op onoverkomelijke problemen stuiten. Er was immers een onevenwicht tussen de omvang van het contingent en het absorptievermogen van de 'Belgian Training School'. Deze, opgericht in februari 1945 met toestemming van de RAF, omvatte een elementaire vliegschool, een technische school en een ontvangstcentrum. Met als gevolg, lange periodes van afwachten en van nietsdoen; schadelijk voor het moreel. In België schept dit een negatief imago van de Belgische Sectie van de RAF, zodat oudgedienden van het Mil Aé, die in België gebleven waren, aarzelen om zich aan te sluiten.

Ter herinnering, een twintigtal officieren en meer dan tachtig onderofficieren, allen piloten van het actief kader van het Mil Aé, bevinden zich in deze situatie. Ze zijn allemaal door het MLV onder de wapens teruggeroepen en worden geadmistreerd door de Dienst Luchtvaart.

Ze worden aangespoord om de Belgische Sectie van de RAF te vervoegen, maar men biedt hen slechts uitzicht op administratieve functies, in afwachting van een hypothetische heropleiding. Slechts negen reageren op de oproep.

Maar wat is de werkelijke situatie bij de Belgische sectie van de RAF?

l'occupation. Ils feront tous l'objet d'enquêtes, souvent menées à charge, de la part de commissions spéciales après la libération. Elles jugeront de leur comportement pendant cette période trouble au cours de laquelle beaucoup de mouvements centrifuges menaçant la cohésion du pays étaient nés.

## De la libération à la fin du conflit en Europe

La libération de la Belgique en septembre 1944 sera une étape marquante dans l'histoire du pays, mais la route vers la victoire finale connaîtra encore des moments de haute tension et continuera à exiger un lourd tribut. En effet pas moins de 48 de nos aviateurs paieront encore de leur vie leur engagement.

Le 8 septembre le gouvernement belge de Londres est rentré au pays dans une certaine indifférence de l'opinion publique semble-t-il.

En novembre un Service de l'Aviation est mis en place par le ministre de la Défense nationale. Confié au Grp Cpn L. Leboutte, il a, outre de nombreuses missions administratives liées au règlement des séquelles du conflit dans le domaine aéronautique, celle d'assurer la liaison entre les autorités nationales et la Section belge de la RAF, en l'occurrence le BIG (*Belgian Inspectorate General*). On ne parle plus en effet d'un État-Major de l'Aéronautique Militaire depuis que, en mars 1944, la totalité des personnels et services de cet EM restés jusque-là sous autorité belge soient passés dans les cadres de la « RAF Volunteer Reserve » à l'instar des autres membres de l'Aé Mil, PN et PNN versés dans les rangs de la RAF au cours de la guerre. Le BIG était placé sous la direction du Colonel A. Wouters qui avait hérité au passage du grade britannique de Air Vice Marshall.

Le Grp Cpn L. Leboutte assumera en cumul de ses responsabilités au Service de l'Aviation celles de DBIG (*Deputy Belgian Inspectorate General*) dans l'attente du transfert à Bruxelles des services de Londres.

Rapidement le DBIG va mettre en place une section de recrutement lançant un appel aux candidats PN et PNN désireux de rejoindre les effectifs de la Section Belge de la RAF. Campagne intensive qui verra plus de 800 candidats répondre à l'appel entre septembre 1944 et mai 1945. Leur intégration qui devait obligatoirement se faire en Angleterre causera cependant des problèmes quasi insurmontables. En effet il y avait inadéquation entre le volume des contingents et les capacités d'absorption de la « Belgian Training School ». Celle-ci, mise sur pied avec l'accord de la RAF en février 1945, regroupait une école de pilotage élémentaire, une école technique et un centre de réception. Des périodes d'attente, d'inactivité, dommageables pour le moral en résulteront. Elles donneront en Belgique une image négative de la Section belge de la RAF qui explique la réticence des anciens de l'Aé Mil, restés en Belgique sous l'occupation, à rejoindre ses rangs.

Rappelons qu'une vingtaine d'officiers et plus de quatre-vingts sous-officiers, tous pilotes des cadres d'active de l'Aé Mil se trouvaient dans cette situation. Ils avaient été rappelés sous les armes par le MDN et leur situation était gérée par le Service de l'Aviation.

Encouragés à rejoindre la Section belge de la RAF, on ne leur proposait cependant que des fonctions administratives dans l'attente



Lucien Lebouté



In de eerste oorlogsmaanden had de RAF, gezien hun nijpend gebrek aan piloten, alle vliegeniers, die met hun eenheid of individueel Groot-Brittannië hadden vervoegd om er de oorlog voort te zetten, met open armen ontvangen. Maar geleidelijk zouden de Britten in staat zijn zelf in de noden van de RAF te voorzien via nationale rekrutering en de oprichting van het 'Empire Training Scheme' met scholen in verscheidene landen van het Gemenebest. Als het 'Air Ministry' de vorming van buitenlandse kandidaat vliegers verder toeliet en ze in de mate van het mogelijke hergroepeerde in nationale smaldelen, dan was dat voornamelijk om politieke redenen, en niet wegens een dwingende operationele noodzaak. Het 'Air Ministry' erkent hiermee de wil van deze landen om deel te nemen aan de strijd voor de gemeenschappelijke zaak.

Gedurende het hele conflict legt de Belgische regering in Londen de nadruk op de vorming van varend personeel. Ze hoopt zo meerdere nationale eenheden te kunnen vormen, een bijdrage aan de oorlogsinspanning die tot de verbeelding spreekt. Ze verwaarloost echter de vorming van technisch personeel. Zo bestaat het technisch kader van 'onze' 349 en 350 smaldelen grotendeels uit Brits personeel. Het 'Air Ministry' is in principe akkoord om tijdelijk deze lacune te vullen. Maar omdat het aantal technici ondermaats blijft, verzet het zich tegen de vorming van nog meer smaldelen, hoewel dit gezien het aantal beschikbare gevormde piloten doenbaar is. Hierdoor kunnen onze vliegeniers niet gehegroepeerd worden in nationale eenheden, maar raken ze verspreid over een honderdtal verschillende eenheden.

d'un hypothétique réentraînement aérien. Seuls neuf d'entre-eux répondront à l'appel !

Mais quelle était dans les faits la situation de la Section belge de la RAF ?

Dans les premiers mois de la guerre la RAF, en manque de pilotes, avait accueilli à bras ouverts les aviateurs de diverses nations qui en unités constituées ou de façon isolée avaient rejoint la Grande-Bretagne pour poursuivre la lutte à ses côtés. Progressivement les Britanniques seront capables de rencontrer les exigences de la RAF sur base d'un recrutement national avec la mise en place de l'Empire Training Scheme qui avait déployé ses écoles dans différents pays du Commonwealth. Si l'Air Ministry acceptera de poursuivre la formation des candidats aviateurs étrangers, échappés des pays occupés dans ses structures et de les regrouper dans la mesure du possible au sein d'escadrilles nationales, ce sera essentiellement pour des raisons politiques et non pour des raisons opérationnelles impérieuses. L'Air Ministry reconnaissait ainsi la volonté de ces pays de participer à la lutte pour la cause commune.

Tout au long du conflit le gouvernement belge de Londres mettra l'accent sur la formation du personnel navigant, dans l'espoir de pouvoir mettre sur pied plusieurs unités nationales, contribution emblématique à l'effort de guerre, mais n'attachera pas toute l'attention voulue à celle des techniciens. C'est ainsi que le cadre technique de « nos » 349 et 350 Sqn était constitué dans une large proportion par du personnel britannique. L'Air Ministry avait ac-

## Du crépuscule de l'Aéronautique Militaire à l'aube de la Force Aérienne

De Belgische sectie zou aan het eind van de oorlog 1350 man omvatten, waar nog 807 vrijwilligers aan toegevoegd moeten worden die in België aangeworven werden na de bevrijding. De nauwkeurige cijfers geven 489 varend personeel, waarvan 328 piloten, 99 navigators, 62 mitrailleurs/radio operatoren. Slechts een derde ervan is toegewezen aan operationele eenheden, vnl. de 349, 350, 609 en 520 Smd. Het grootste deel bevindt zich in steuneenheden, in afwachting van affectatie, nog in operationele opleiding in de OTU's of in administratieve functies. Tenslotte zijn er ook nog 73 leerling piloten in diverse stadia van opleiding.

Terzelfdertijd telt men nauwelijks 200 techniekers, gekwalificeerd in luchtvaart.

Onmiddellijk na de bevrijding wordt een 'Flight Communicaties' opgericht om de verbinding tussen Londen en Brussel te verzekeren. De flight heeft drie Dominie's, later aangevuld met drie Hurricane's. Bovendien beschikt de vliegschool van de BTS, wiens activiteiten begin februari opgestart werden, over een twintigtal Miles Master en een handvol Tiger Moths. Die moeten de leerlingen en de talrijke piloten die er verblijven na een operationele toerbeurt, in afwachting van een nieuwe affectatie, met elkaar delen. Zij willen immers allemaal een minimum vliegervaring behouden. En zij die in een depot hun beurt afwachten, moeten hun ongeduld maar beheersen.

De Havilland DH.89A Dominie C.1  
'Raymond Charlier',  
Metropolitan Communications Flight, 1945.  
(Coll. D.Brackx)

cepté de combler les vides, en principe de façon temporaire, mais s'opposera à la création d'escadrilles supplémentaires, que le nombre de pilotes formés eut permis d'envisager, dès lors qu'aucune amélioration ne se manifestait dans le domaine. C'est ainsi que nos aviateurs vont se trouver dispersés dans près d'une centaine d'unités différentes à défaut de pouvoir être regroupés dans des entités nationales.

La Section belge terminera la guerre avec un effectif se chiffrant à 1350 unités auquel s'ajoutaient 807 volontaires recrutés en Belgique après la libération. Le décompte précis affiche pas moins de 489 membres du personnel navigant soit 328 pilotes, 99 navigateurs, 62 mitrailleurs/opérateurs radio. Un tiers seulement de ce personnel était encore affecté à des unités opérationnelles, principalement dans les 349, 350, 609, 520 Sqn. La majorité quant à elle se retrouvait dans des unités de support, en attente d'affectation, toujours en formation opérationnelle dans les OTU ou encore dans des fonctions administratives. De plus 73 élèves-pilotes se trouvaient à différents stades de formation.

Dans le même temps on comptait moins de 200 techniciens qualifiés dans des spécialités aéronautiques.

Hormis un flight de communication mis en place après la libération pour assurer les liaisons entre Londres et Bruxelles et comptant trois Dominie bientôt renforcés de trois Hurricane, la dotation en avions de l'École de pilotage de la BTS qui débutera ses activités en février 1945 alignait une vingtaine de Miles Master et une poignée de Tiger Moth que devaient se partager les élèves et les nombreux pilotes qui à l'issue d'un tour d'opérations s'y trouvaient en attente d'une future réaffectation. Ils étaient naturellement désireux de garder un entraînement aérien minimum. Quant à ceux en attente dans les dépôts, ils en étaient réduits à ronger leur frein.





Hawker Hurricane IIB/C LF165  
of the Allied Flight Metropolitan  
Communications, 1946.  
(Coll. D.Brackx)



Miles M19 Master II,  
RAF (Belgian) Training School,  
RAF Snailwell, 1945.  
of the Allied Flight Metropolitan  
Communications, 1946.  
(IWM, Coll. André Bar)



De Havilland DH.82A Tiger Moth  
RAF (Belgian) Training School,  
RAF Snailwell, 1945.  
(Coll. D.Brackx)

# Jeff Moureau

De laatst levende Belgische piloot die deelnam aan D-day op 06 juni 1944.  
In gesprek met Michel Mandl en Wif De Brouwer.

Le dernier pilote belge en vie ayant participé au D-Day le 6 juin 1944.  
En conversation avec Michel Mandl et Wif De Brouwer.



Tienduizend, jawel 10.000 geallieerde vliegtuigen hebben deelgenomen aan de ontschepping in Normandië op 6 juni 1944. Daar moet men nog de inzet van Duitse vliegtuigen aan toevoegen. Dat het er hectisch aan toeging bij de landing op de stranden is gekend, maar dat het een heksenketel was in de lucht komt minder ter sprake.

Heel wat Belgen die tijdens de oorlog de RAF vervoegd hadden, waren bij die landing betrokken. De meesten onder hen behoorden tot de *Belgian squadrons* 349 en 350, maar nog anderen maakten deel uit van gemengde eenheden, zoals 609 Sqn.

Voor zover wij weten is er nog één van hen in leven; zijn naam is Joseph (Jeff) Moureau; hij was piloot in het 349 Sqn en vloog tweemaal op 6 juni 1944. Tijdens zijn tweede vlucht haalde hij een Junkers Ju88 neer en hielp hij mee om nog een aantal Duitse bommenwerpers te beschadigen.

Michel Mandl en Wif De Brouwer (VTB Red) gingen hem opzoeken voor een gezellig praatje.

*Het eerste wat opvalt bij Jeff is dat hij een zeer levendige blik heeft voor een 98-jarige. Het vuur straalt uit zijn ogen wanneer hij spreekt over zijn tijd bij de RAF en de unieke fighter spirit die hij daar ervaren heeft; maar uit dezelfde ogen komen tranen wanneer hij terugdenkt aan de Duitse piloot die hij neerhaalde. Een energieke, maar gevoelige*

Dix mille avions, j'ai bien dit 10.000, ont participé au débarquement en Normandie, le 6 juin 1944. Il faut encore bien sûr y ajouter les appareils allemands. La situation sur les plages du débarquement était apocalyptique. C'est bien connu. On évoque beaucoup moins la situation tout aussi chaotique dans les airs.

De nombreux Belges qui avaient rejoint la RAF pendant la guerre, ont participé au débarquement. La plupart d'entre eux faisaient partie des 349 et 350 escadrilles belges. D'autres étaient incorporés dans des escadrilles mixtes, comme la 609.

À notre connaissance, un seul d'entre eux est encore en vie aujourd'hui. Il s'appelle Joseph (Jeff) Moureau ; il faisait partie du 349 Sqn et a volé à deux reprises le 6 juin 1944. Au cours de son second vol, il a abattu un Ju88. Il a par ailleurs avec ses collègues endommagé un certain nombre de bombardiers allemands.

Michel Mandl et Wif De Brouwer (VTB Red) sont allés à la rencontre de ce sympathique ancien.

*Ce qui frappe en premier lieu, c'est le regard très éveillé de Jeff malgré ses 98 ans. Quand il parle, on sent la passion qui l'a animé au cours de sa période à la RAF et l'esprit unique des chasseurs qu'il a pu partager avec ses collègues aviateurs. Ce sont néanmoins ces mêmes yeux qui s'attristent et se mouillent lorsqu'il évoque le pilote allemand*

senior die tracht zijn emoties in bedwang te houden, maar toch een uitgesproken zin heeft voor humor.

**VTB Red : Wat heeft er u toe aangezet om in 1940 het land te verlaten?**

**Jeff :** We waren een groot gezin met 10 kinderen en woonden in een herenhuis in Jette. De Duitse invasie was pas begonnen en vroeg in de morgen viel een bom vlak bij onze woning. Mijn vader werd nerveus en hij beval zijn drie zonen om het land zo vlug mogelijk te verlaten. Ikzelf en mijn tweelingbroer Freddy waren 19 jaar en onze nog jongere broer, Etienne, stond ook in de startblokken om ons te vergezellen. We hadden elk een fiets en toen we klaar stonden voor het vertrek vroegen een aantal burens of ze ons mochten vergezellen. Ze waren met drie maar spijtig genoeg hadden ze geen fiets. We hebben toen besloten te voet naar het Zuiden te vertrekken, maar onze jongere broer Etienne heeft afgehaakt; we waren dus met vijf. Onderweg beseften we dat we niet alleen waren, er was een ware exodus op weg naar Noord-Frankrijk

**VTB Red : Te voet kan men toch niet ver geraken.**

**Jeff :** We zijn erin geslaagd om na een paar dagen Arras (in Noord-Frankrijk) te bereiken. Daar vonden we een goederentrein met balen stro die voorzien was om richting Caen te vertrekken. We konden in de trein overnachten en daags nadien werd hij bestormd door honderden vluchtelingen. De trein vertrok maar het werd de processie van Echternach; soms gingen we vooruit, dan weer achteruit. Na drie dagen, en in het zicht van Caen besloten we onze tocht te voet verder te zetten. We hadden geluk, we kwamen voorbij de overblijfselen van een Engels konvooi dat aangevallen werd en één van de camions was geladen met *corned-beef*. We hadden voor meerdere dagen proviand!

Freddy & Jeff.



**VTB Red : Hoe zijn jullie in Engeland terecht gekomen?**

**Jeff :** Met Duitse krijgsgevangenen! In Caen lag de 'Canterbury' klaar om 800 krijgsgevangenen naar Engeland te verschepen. We hebben ons tussen hen gemengd - in de verwarring heeft niemand dit gemerkt - en hebben op die manier de oversteek gedaan.

*qu'il a abattu. Un ancien encore en pleine forme mais fort sensible qui essaye de contrôler ses émotions avec toujours un grand sens de l'humour.*

**VTB Red : Qu'est-ce qui vous a motivé à quitter le pays en 1940 ?**

**Jeff :** Je faisais partie d'une grande famille. Nous étions dix enfants. Nous vivions dans une grande maison de maître à Jette. L'invasion allemande avait à peine commencé, lorsqu'au cours de la matinée du 10 mai, une bombe est tombée à proximité de notre maison. Fort nerveux, mon père a ordonné à ses trois fils de quitter le pays le plus rapidement possible. Moi-même et mon frère jumeau Freddy avions 19 ans et notre plus jeune frère Étienne était prêt à nous accompagner. Nous avions chacun un vélo et étions prêts à partir lorsque quelques voisins nous ont demandé s'ils pouvaient se joindre à nous. Ils étaient trois, malheureusement sans vélo. Nous avons alors décidé de nous rendre dans le Sud à pied. Étienne a toutefois préféré partir seul. Nous étions donc cinq. En cours de route, nous avons vite réalisé que nous n'étions pas seuls à fuir l'envahisseur. Il s'agissait d'un véritable exode sur les routes du nord de la France.

**VTB Red : À pied, on ne peut pas aller fort loin... ?**

**Jeff :** Après quelques jours de marche, nous avons réussi à rejoindre Arras, au nord de la France. Nous avons pu nous abriter dans un train de marchandises en partance pour Caen et qui contenait des ballots de paille. Nous avons pu y passer la nuit mais le jour suivant, il fut pris d'assaut par des centaines de réfugiés. Le train s'est mis en marche, mais ce fut la procession d'Echternach ; parfois nous avançons pour repartir peu après en sens inverse. Après trois jours et en vue de Caen, nous avons décidé de poursuivre notre route à pied. Nous avons eu la chance de passer le long d'un convoi britannique qui avait été attaqué. Un des camions éventrés était chargé de boîtes de *corned-beef* ! Nous avons de quoi subsister pendant quelques jours...

**VTB Red : Comment êtes-vous arrivés en Angleterre ?**

**Jeff :** Avec des prisonniers allemands ! À Caen, le « Canterbury » s'apprêtait à transporter 800 prisonniers de guerre vers l'Angleterre. Nous nous sommes mêlés aux Allemands - dans la confusion totale qui régnait, personne n'a remarqué notre stratagème - et avons ainsi pu effectuer la traversée.

## Jeff Moureau

Eens in Engeland werden we beschouwd als vluchtelingen en konden we genieten van de hulp die door de sociale diensten werd aangeboden. We konden gaan logeren in een school en slapen op veldbedden. Ik wens eraan toe te voegen dat we door de Engelsen zeer goed opgevangen werden. We zijn dan geleidelijk verder getrokken naar Londen.

**VTB Red : Jullie waren in Londen gedurende de nachtbombardementen van de Luftwaffe?**

**Jeff :** We hebben ons aangemeld bij de Belgische ambassade en leefden als kluizenaars. Wanneer de sirenes gingen, die de luchtaanvallen aankondigden, verscholen we ons in de metro; we slapen er op de betonnen grond. Na een paar maanden waren we het beu; Freddy en ik hebben toen beslist om ons aan te melden bij de RAF. We hebben dit gemeld aan de ambassade en een paar dagen later zaten we op een trein naar het westen..

**VTB Red : Zijn jullie onmiddellijk begonnen met de vliegtraining?**

**Jeff :** Met de vliegtraining? We waren terecht gekomen in Tenby, het trainingskamp van de landmacht! Toen we protesteerden heeft men ons overtuigd dat we als toekomstige piloten ons ook moesten bekwamen in het geweer-en pistoolschieten. We zijn er negen maanden geweest en hebben geen enkel schot gelost! Wel hebben we moeten stappen; uren... dagenlang. Tijdens onze expeditie waren we het stappen reeds gewoon geraakt, maar ditmaal stonden mijn voeten vol blaren.

Wel hebben ze ons toegelaten het fameuze 609 Sqn te bezoeken. Daar waren heel wat Belgen en wat ons vooral getroffen heeft was de 'fighter spirit'. Wat een ambiance... daar wilden we naartoe. We zijn blijven aandringen en na negen maanden 'ground training' hebben ze ons toch naar een vliegschool gestuurd.

**VTB Red : Werden jullie opgeleid tot jachtpiloot?**

**Jeff :** Onze eerste opleiding was op Tiger Moth, we waren beiden solo na zeven uur vliegen. Nadien begonnen we een gevorderde opleiding in Cranwell op een klein tweemotorig toestel. Dat leek ons verdacht, ze wilden ons op transport of bommenwerper sturen. We hebben van onze neus gemaakt; 'we zijn hier gekomen om jachtpiloot te worden'. Men heeft ons dan overgeschakeld naar mono motor en zijn uiteindelijk op Spitfire terecht gekomen

**VTB Red : Wat was jullie eerste squadron?**

**Jeff :** Wat een vraag: 349 natuurlijk; alhoewel... 350 of 609 waren ook wel goed geweest.

Mijn eerste vlucht zal ik nooit vergeten. 'Duke' du Monceau – een prachtkerel – was CO en gaf mij de briefing; ik moest meevliegen als wingman van Albrecht Van Hecke en kreeg als instructie dat ik de leader in alle omstandigheden moest volgen. Ik moest aan zijn vleugel blijven plakken.

Het weer was mistig en na het opstijgen klommen we onmiddellijk boven de mistlaag. Allemaal goed en wel, maar de mist werd dichter en dichter en we hadden geen enkel referentiepunt, geen navigatiemiddelen en geen hulp van enig controleorganisme. We zagen niets meer op de grond en wisten niet waar we waren. Albrecht beslist uiteindelijk te dalen om de grond te gaan zoeken.

Arrivés en Angleterre, nous sommes considérés comme des réfugiés et pouvons ainsi profiter de l'aide du service social. On nous loge dans une école où nous dormons sur des lits de camp. Je tiens à préciser que nous avons fort bien été accueillis par les Anglais. Par petites étapes, nous avons poursuivi notre route vers Londres.

**VTB Red : Vous étiez à Londres pendant les bombardements de nuit par la Luftwaffe ?**

**Jeff :** Nous nous sommes présentés à l'Ambassade belge. Nous y avons vécu comme des ermites. Lorsque les sirènes étaient actionnées pour prévenir d'une attaque aérienne imminente, nous nous précipitions dans le métro ; nous y dormions à même le sol en béton. Après quelques mois de ce régime, nous avons décidé de nous présenter à la RAF. Nous en avons informé l'ambassade et deux jours plus tard, nous étions mis dans un train en partance direction ouest.

**VTB Red : Avez-vous immédiatement commencé avec l'entraînement en vol ?**

**Jeff :** L'entraînement en vol ? Nous étions mutés à Tenby, le camp d'entraînement de la force terrestre... Nous avons bien sûr protesté, mais on nous a répondu que comme futur pilote nous devions d'abord apprendre à manier fusil et revolver. Nous y avons passé neuf mois sans tirer un seul coup ! Par contre, on nous a appris à marcher pendant des heures, voire des journées entières. La pratique de la marche nous était familière pendant notre escapade, mais cette fois, mes pieds étaient pleins de cloches.

Nous avons eu la chance de pouvoir rendre visite à la fameuse 609. Nous y avons rencontré pas mal de Belges et ce qui nous a surtout frappé, c'est ce « fighter spirit ». Quelle ambiance... C'est là que nous voulions arriver. Finalement, après avoir subi un « ground training » de neuf mois, notre persévérance a été récompensée et nous avons été envoyés dans une école de pilotage.

**VTB Red : Avez-vous reçu une formation de pilote de chasse ?**

**Jeff :** Notre formation de base s'est effectuée sur Tiger Moth ; nous étions tous les deux « solo » après sept heures de vol. Notre formation avancée s'est déroulée à Cranwell sur un petit bi-moteur. Cela nous a paru suspect. Nous étions sans doute destinés à voler sur avions de transport ou bombardiers. Nous avons réagi et avons fait savoir « que nous étions là pour devenir pilote de chasse ». Nous avons été entendus et avons pu poursuivre notre écolage sur monomoteur pour finalement voler sur Spitfire.

**VTB Red : Quelle fut votre première escadrille ?**

**Jeff :** Quelle question : la 349 évidemment ; bien que... les 350 ou 609 auraient aussi pu convenir.

Je n'oublierai jamais mon premier vol. « Duke » du Monceau – un chouette gars – était mon C.O. Il est venu me briefer avant le vol ; j'allais voler comme wingman d'Albrecht Van Hecke et ai reçu comme instruction de suivre mon leader en toutes circonstances. Je devais rester coller dans son aile.

Il faisait brumeux et immédiatement après le décollage, nous sommes montés au-dessus de la couche de brume. Fort bien, mais la brume s'épaissit de plus en plus et nous n'avions aucune



The "Duke" Spitfire.



Jeff Moureau.



Ik was niet op mijn gemak en ben afgebroken om terug tot boven de mist te klimmen. Alleen, en volledig verloren, nam ik een richting naar het zuiden. Na ongeveer een half uur kwamen er gaten in het wolkendek; ik merkte een vliegveld en ben er gaan landen. Ik wist absoluut niet waar ik was, maar het was een vliegveld onder constructie. Ik ben met de trein terug gekeerd naar mijn thuisbasis en het eerste wat ik hoorde was dat mijn leader in de grond was gevlogen. De CO moest toegeven dat ik een goede beslissing had genomen. Nadien zijn we zeer goede vrienden geworden...

**VTB Red : Vanaf dan heb je alle operaties met 349 meemaakt.**

Jeff : Niet zo vlug! Op een dag in oktober 1943 gaat men mij afzetten aan mijn vliegtuig; ik stap uit en de chauffeur verliest de controle over het stuur. Zij (het was een dame) rijdt mij omver en verplettert mijn linkse voet en onderbeen. Ik had ook hevige pijnen aan de rug, maar dat heb ik nooit willen zeggen.

Men heeft heel wat moeite gehad om mijn voet en mijn onderbeen weer in mekaar te knutselen en ik moest lange tijd met een metalen steunspalk rondlopen. Echter, het was een spalk om de rechtervoet te ondersteunen, er was geen andere beschikbaar. Het gevolg was dat de schroeven, die alles moesten bij mekaar houden, telkens opnieuw loskwamen. Het genezingsproces heeft lang geduurd, te lang naar mijn zin. Op een dag gooide ik alles weg, en in januari meld ik mij terug in het squadron om te zeggen dat ik terug 'fighting

référence, aucun moyen de navigation et aucune aide d'un organisme de contrôle. Sans repères au sol, nous ne savions plus où nous étions. Albrecht décide finalement de descendre à la recherche du sol. Je n'étais pas du tout à mon aise et ai quitté la formation pour remonter au-dessus de la couche nuageuse. Seul et complètement perdu, je me suis dirigé vers le sud. Après environ une demi-heure, j'ai découvert un aérodrome au travers d'une trouée dans les nuages et je m'y suis posé. J'ignorais totalement où j'étais. Il s'agissait d'un aérodrome en construction. J'ai pris le train pour rentrer à la base et la première chose que l'on m'a annoncé lorsque je suis arrivé au squadron, c'est que mon leader avait percuté le sol. Le C.O. a dû admettre que j'avais pris la bonne décision. Par la suite, nous sommes devenus de bons amis.

**VTB Red : À partir de ce moment, vous avez participé à toutes les opérations de la 349.**

Jeff : Pas si vite ! Un jour d'octobre 1943, je suis conduit à mon avion ; je descends du véhicule lorsque le chauffeur (c'était une dame) en perd subitement le contrôle et me renverse. J'ai le pied gauche et le bas de la jambe écrasés. J'avais également de fortes douleurs au dos, mais j'ai préféré ne rien dire.

Ils ont éprouvé beaucoup de difficultés à rafistoler le bas de la jambe. J'ai longtemps dû me balader avec une structure métallique sur le pied. C'était malheureusement une attelle pour soutenir le pied droit... Il n'y en avait pas d'autre. Avec comme conséquence que les boulons qui devaient maintenir l'ensemble, se dévissaient



349 Squadron, 1944. The twins are on the Spitfire: Freddy Moureau (first from left to right) & Jeff Moureau (third from left to right).

fit' was. Er was niemand die mij enige vraag stelde en daags nadien zat ik terug in een Spitfire.

#### VTB Red : Wanneer hebben jullie gehoord van 'D-day'?

**Jeff :** We wisten niets af van 'D-day' tot 5 juni. In de late avond rond 23.30u riep Duke du Monceau ons samen om ons te verwittigen dat de operatie de dag nadien zou plaats vinden. We zaten er al een tijdje op te wachten en waren in zekere zin opgelucht. We hadden de eer om als allereerste steunvluchten uit te voeren boven 'Juno Beach', waar de Canadezen en Britten zouden landen.

We stegen zeer vroeg op in de morgen van 6 juni. Het vliegweert was slecht, een zeer lage wolkenbasis maar we konden de ontschepingsplaats vinden dankzij de sliert van boten die de goede richting uitgingen. We hebben een drietal sweeps gedaan boven de stranden waar de ontscheping plaats vond, een apocalyptisch beeld dat mij altijd zal bijblijven. Maar wegens het laag wolkendek konden we zeer weinig doen, behalve dat we als schietschijf dienden voor de artillerie – en niet enkel de Duitse artillerie. Het was geen weer voor Spitfires en we keerden onverrichterzake terug naar onze thuisbasis.

Maar in de namiddag waren er opklaringen en ik vertrok voor een tweede zending. Jean Moreau was de leader. Er waren wat cumuluswolken en we patrouilleerden in de omgeving van Caen toen er plotseling een Ju88 tussen mij en mijn leader opdook. Het was even schrikken, we doken alle drie naar beneden om snelheid op te pikken, maar de Spitfire was een beter jachtvliegtuig dan de Junkers. Jean liet mij weten dat hij onvoldoende munitie had en liet hem aan mij over. Toen hij een bocht nam kon ik hem afsnijden en ik was reeds genaderd tot op minder dan 100 meter toen ik het vuur opende. Hij was geraakt, het vliegtuig draaide op de rug en vloog bijna verticaal in de grond.

constant. Le processus de guérison fut particulièrement long. Trop long à mon goût. Un jour, je me suis débarrassé de tout cet attirail et je me suis présenté à l'escadrille en prétendant que j'étais à nouveau « fighting fit ». Personne n'a posé de question et le lendemain, je me retrouvais à bord d'un Spitfire.

#### VTB Red : Quand avez-vous entendu parler de « D-Day » ?

**Jeff :** Nous ne savions rien de « D-Day » jusqu'au 5 juin. En fin de soirée, vers 23h30, Duke du Monceau nous a rassemblés pour nous informer que l'opération de débarquement aurait lieu le lendemain. Nous nous y attendions un peu et d'une certaine façon, cette annonce nous a soulagé. Nous avons l'honneur d'assurer en premier l'appui feu au-dessus de « Juno Beach », la plage où les Canadiens et Britanniques allaient débarquer.

Nous avons décollé très tôt ce 6 juin. Le temps était mauvais avec une couche nuageuse à très basse altitude. Cela ne nous a pas empêché de trouver la plage de débarquement notamment grâce au long convoi de navires s'y rendant. Nous avons effectué plusieurs sweeps au-dessus des plages du débarquement, une vision apocalyptique qui restera à jamais gravée dans ma mémoire. Le plafond bas nous a toutefois empêché de nous rendre utile. A part que nous servions de cible pour l'artillerie anti aérienne et pas uniquement celle des Allemands. La météo ne se prêtait pas à des opérations pour Spitfire et nous sommes donc rentrés au terrain.

L'après-midi, il y a eu des éclaircies et je suis reparti pour une seconde mission. Jean Moreau était mon leader. Il y avait quelques cumulus et nous patrouillions dans la région de Caen lorsque subitement, un Ju88 est venu se positionner entre nos deux avions. Le moment de frayeur passé et réalisant ce qui se



## Jeff Moureau

Juno Beach.



**VTB Red : U moet wel fier geweest zijn na uw overwinning.**

**Jeff :** Fier? Ik was sterk onder de indruk; ik had een mens gedood! Het is mij lang bijgebleven; ik heb er nachten niet kunnen van slapen en probeerde het telkens van mij af te zetten. Na de oorlog ben ik gecontacteerd geweest door een organisme dat de piloot had kunnen identificeren en men vroeg mij of ik contact wou opnemen met de familie. Ik heb dit niet gedaan; ik wou die zaak definitief van mij afschudden maar af en toe beleef ik dit nog in mijn dromen.

**VTB Red : Heb je de operaties van 349 verder meegemaakt?**

**Jeff :** Toch niet. Ik had reeds voordien verlof aangevraagd om te trouwen. Ik had ondertussen mijn toekomstige echtgenote leren kennen. We zijn getrouwd voor de Engelse kerk en achteraf heb ik vernomen van Padre Boone dat ik riskeerde geband te worden uit de katholieke kerk. Ik ben dus met plezier hertrouwd in een Rooms-katholieke kerk, mijn vrouw was toen reeds zeven maanden zwanger.

passait, nous avons piqué tous les trois pour prendre de la vitesse. Le Spitfire est un meilleur avion que le Junkers et mon leader a pu se positionner derrière l'Allemand. Constatant toutefois qu'il ne lui restait plus assez de munitions, il s'est écarté. À ce moment, le Junkers a viré vers la droite et j'ai pu me rapprocher de lui jusqu'à moins de cent mètres. J'ai ouvert le feu et ai immédiatement vu qu'il était touché. L'avion est passé sur le dos puis a piqué quasiment à la verticale vers le sol.

**VTB Red : Sans doute, un grand moment de fierté après cette victoire... !**

**Jeff :** Fier ? Au contraire, j'étais profondément perturbé ; je venais de tuer un homme ! Cela m'a poursuivi pendant de longues années. J'ai passé de nombreuses nuits sans sommeil. Après la guerre, j'ai été contacté par un organisme qui avait pu identifier le pilote. Ils m'ont demandé si je souhaitais entrer en contact avec la famille du pilote. Je ne l'ai pas fait car je souhaitais définitivement oublier cette affaire. Encore aujourd'hui, j'y pense de temps à autre dans mes rêves.



Junkers Ju 88.

## Jeff Moureau

Toen ik na mijn verlof terug naar het smaldeel wou, vernam ik dat dit reeds ontplooid was op het vasteland. Ik werd aan het werk gesteld in de ambassade tot aan de wapenstilstand. Aangezien ik niet tot het actief kader behoorde heb ik gevraagd om mij te demobiliseren. Men heeft mij met mijn gezin in een ontschepingsboot gezet en zo zijn we in Oostende aangekomen.

### VTB Red : Wat is er gebeurd met uw tweelingbroer Freddy?

Jeff : We waren samen in 349 en hij heeft de ganse campagne meegemaakt. Om te beginnen in Caen Carpiquet vanaf de maand augustus; nadien naar Merville, Maldegem en Gilze-Rijen.

Hij is tweemaal 'gecrashed', de eerste maal werd hij neergeschoten in de nabijheid van Caen. Na zijn crashlanding werd hij nog beschoten door de Duitse vliegtuigen, maar hij kon zich verschuilen in een put vlak bij zijn Spitfire. Hij heeft zich daar twee dagen verscholen gehouden tot hij plotseling Frans hoorde spreken. Het waren Franssprekende Canadezen. Ze hebben hem naar een 'airstrip' in Caen gebracht waar... een Spitfire stond. Hij vloog terug naar Friston, zijn eenheid in Engeland die... juist ontplooid was naar Frankrijk! Er waren nog mecaniciens die aan zijn vliegtuig konden werken. Hij is ermee opgestegen, maar pas in de lucht is de motor ontploft en hij is opnieuw neergestort. Freddy kwam met zijn hoofd onder de staart terecht en liep zeer ernstige verwondingen op – men dacht dat hij dood was. Toevallig kwam er juist een Amerikaanse ambulance voorbij die hem een bloedtransfusie kon geven en afvoeren naar een hospitaal. Een week later kon hij het hospitaal verlaten.

Freddy heeft meer dan 100 oorlogszendingen uitgevoerd en heeft de slag om Arnhem en de 'Battle of the Bulge' meegedaan. Begin februari 1945 heeft hij het squadron verlaten. We hebben nadien mekaar teruggevonden bij Sabena.

### VTB Red : Jullie zijn dus overgegaan naar de burgerluchtvaart.

Jeff : Wat mij betreft, na de oorlog heb ik twee jaar rust genomen omdat ik te veel last had met de rug. Toen ben ik begonnen bij het Bestuur der Luchtvaart, dus een niet-vliegend beroep. Freddy en mijn twee schoonbroers, die ook piloot waren, zijn zeer vlug naar Sabena gegaan en spoorden mij aan om dit ook te doen. Om wat af te wijken van de familiale trend heb dan maar geprobeerd om bij Sobelair binnen te geraken en dat lukte. Na enige jaartjes Sobelair heb ik dan toch de overstap gedaan naar Sabena.

### VTB Red : Op welke types hebt u daar gevlogen?

Jeff : Ik heb met de meeste types gevlogen; DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, B-737, Caravelle, DC-10. Tussen haakjes, ik heb jarenlang Jan Van den Briel als copiloot gehad. Hij is nu voorzitter van de 'Spitfire Pilots Club'.

Ik was de eerste die landde in Moskou met een Caravelle. De motoren lagen nog niet stil of ze waren reeds foto's aan het nemen van alle onderdelen van het vliegtuig, de wielen, de staart, de motoren, enz. Toen ik mij daags nadien aanbood om mijn vluchtplan in te dienen stonden camera's opgesteld om alle details van het vliegtuig te filmen!

### VTB Red : Avez-vous par la suite continué à participer aux opérations de la 349 ?

Jeff : Ce n'est pas le cas. J'avais déjà introduit une demande de congé pour pouvoir me marier. J'avais entretemps fait connaissance avec ma future épouse. Nous nous sommes mariés devant l'église anglicane. Par la suite, j'ai appris par le Padre Boone que je risquais d'être excommunié. Je me suis donc remarié avec plaisir dans une église catholique-romaine. À ce moment, mon épouse était déjà enceinte de sept mois.

Lorsque je suis rentré de congé et ai voulu rejoindre mon escadrille, j'ai appris qu'ils étaient déjà déployés sur le continent. C'est ainsi que j'ai occupé un emploi à l'ambassade jusqu'à la fin des hostilités. Comme je ne faisais pas partie du cadre de carrière, j'ai demandé à être démobilisé. J'ai été placé avec ma famille dans une barge de débarquement et ai rejoint ainsi Ostende.

### VTB Red : Qu'est-il arrivé à votre frère jumeau Freddy ?

Jeff : Nous étions donc ensemble à la 349. Il a continué à voler tout au long de la campagne. D'abord à Caen Carpiquet à partir du mois d'août, ensuite Merville, Maldegem et Gilze-Rijen.

Il a survécu à deux accidents graves. La première fois, il a été abattu dans la région de Caen. Après avoir crashé, il a encore été attaqué par les avions allemands. Il a pu se mettre à l'abri dans un trou à proximité de son Spitfire. Il y est resté caché pendant deux jours jusqu'à ce qu'il entende subitement parler français. Il s'agissait de Canadiens francophones. Ils l'ont amené près d'un airstrip où se trouvait... un Spitfire ! Il a décollé et est rentré à Friston, son aérodrome de départ... pour constater que son escadrille venait de se déployer en France. Il restait encore quelques mecaniciens qui ont essayé de réparer son avion pour rejoindre son unité. Mais peu après le décollage, le moteur a explosé et Freddy a à nouveau crashé. Il s'est retrouvé avec la tête en-dessous de la queue de l'appareil. Les blessures étaient telles que les personnes accourues pensaient qu'il était mort. Une ambulance américaine passant par hasard s'est arrêtée. Il a subi une transfusion sanguine et a été amené à l'hôpital. Une semaine plus tard, il reprenait du service.

Freddy a effectué plus que 100 missions de guerre et a participé aux opérations d'Arnhem et à la Bataille des Ardennes. Il a quitté le squadron en février 1945. Nous nous sommes retrouvés par la suite à la Sabena.

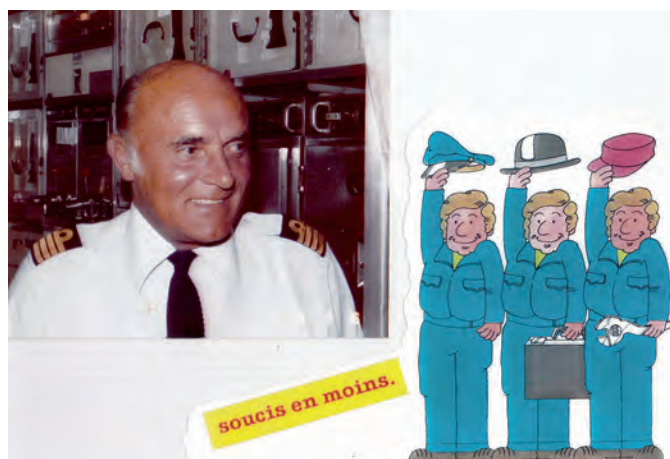
### VTB Red : Vous êtes donc passés à l'aviation civile ?

Jeff : Après la guerre, j'ai pris deux années de repos car je souffrais trop de mon dos. Je suis entré à l'Administration de l'aéronautique comme non navigant. Freddy et mes deux beaux-frères qui étaient également pilotes, ont très rapidement été engagés par la Sabena. Ils m'encourageaient à faire de même. Pour ne pas tout à fait suivre leurs traces, j'ai tenté ma chance auprès de la Sobelair. Après quelques années dans cette compagnie, j'ai quand même fait le passage à la Sabena.

### VTB Red : Sur quels types d'avion avez-vous volé ?

Jeff : J'ai volé sur la plupart des avions de transport de l'époque : DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, B-737, Caravelle, DC-10. Entre

## Jeff Moureau



**VTB Red :** Over uw ervaringen als burgerpiloot kan je wellicht nog heel wat vertellen.

**Jeff :** Heel wat, daar heb ik ook goede herinneringen aan, maar dat is een ander hoofdstuk. Wat ik toch wil benadrukken is dat er nergens een mentaliteit bestaat zoals in de jachteenheden. De spirit die de mensen samenhoudt, de 'fighter spirit', bestaat nergens anders. Dit is uniek. Jachtpiloten hebben een speciale ingesteldheid, ze hebben een gevaarlijk beroep en ze beseffen dat ze mekaar, en ook de mecaniciens, nodig hebben om hun beroep ten volle te kunnen beleven. Deze 'fighter spirit' is een ingesteldheid die hen als het ware in de geest wordt ingeprent en die ze nooit meer opgeven.

**VTB Red:** We gaan dit zeker niet tegenspreken.

Beauvechain 06 June 2019.  
Jeff saluting the Spitfire  
and F-16 with Overlord  
markings.

De video van dit interview zal binnenkort gepubliceerd worden op  
<<http://belgianvoicesofthesky.wordpress.com/>>

La vidéo de cet interview paraîtra prochainement sur le site  
<<http://belgianvoicesofthesky.wordpress.com/>>.

Sabena farewell.

parenthèses, j'ai volé de longues années avec Jan Van den Briel comme copilote. Il est maintenant président du Spitfire Pilots Club.

J'ai été le premier à atterrir à Moscou en Caravelle. Les moteurs n'étaient pas encore coupés qu'ils étaient déjà occupés à prendre des photos de toutes les pièces de l'avion..., les roues, la queue, les moteurs, etc.

Lorsque le lendemain je me suis présenté pour remplir mon plan de vol, ils étaient encore en train de minutieusement filmer tous les détails de l'avion.

**VTB Red :** De votre passé comme pilote civil, vous pourriez encore raconter pas mal de choses...

**Jeff :** Effectivement, j'en retiens beaucoup de beaux souvenirs, mais là, il s'agit d'un autre chapitre. Ce que je souhaiterais encore souligner, c'est qu'il n'existe nulle part ailleurs une mentalité comme dans les escadrilles de chasse. L'esprit qui y règne, ce « fighter spirit », n'existe nulle part ailleurs. C'est unique. Les chasseurs ont une approche spéciale vis-à-vis de leur métier dont ils connaissent les risques. Ils réalisent mieux que quiconque qu'ils ont besoin les uns des autres, également besoin des mécaniciens, pour mener à bien leur mission. Ce « fighter spirit » est une attitude qui leur est inculquée et qu'ils n'abandonneront jamais.

**VTB Red :** Nous n'allons pas vous contredire...



June 06, 2019

## Jeff Moureau surrounded by (ex) COs 349 and 350 squadrons

**Standing left to right:** De Vos, De Man, De Brouwer, July, Van Pee, Van Thienen (CO 349), Willems, Verheire, Dejaeger, Vandenbussche, Wouters, Goffin, Van Caelenberge, Christiaens, Stenuit, Festraets

**Squatting:** Compeers, Jeff Moureau, Gérard (CO 350)



## Veterans at OFC Meeting: June 16, 2012



16 Juin 2012 F. Jaumouille - B. Laumans - J. Moureau