

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



Léon Prévot
1916 - 1994

Jean Buzin

Vertaling: Paul & Marie-Christine Buyse

Léon Prévot

(6 Jan 1916 — 28 Apr 1994)

Jean Buzin

Vertaling P. & M-Ch. Buyse

Wanneer in de loop van de namiddag van 24 oktober 1946, tweeëntwintig Spitfires met Belgische kokardes landen op het vliegveld van Bevekom, staan zij onder het bevel van de Wing Commander Léon Prévot DFC.

Piloot bij de Militaire Luchtvaart (Mil Aé)

Léon Prévot, markante figuur bij de Belgische “Vleugels” in de schoot van de RAF, is geboren in Tours (FR) op 6 januari 1916. Wanneer hij zijn wetenschappelijk humaniora heeft beëindigd, engageert hij zich op 7 mei 1934 als leerling-piloot en vervoegt de Vliedschool in Wevelgem. Gebrevetteerd op 31 augustus 1935, wordt sergeant-piloot Léon Prévot aanvankelijk ingedeeld bij het 1^{ste} Rgt Aé (Verkenning bij het Legerkorps) op Fairey Fox vooraleer op 18 augustus 1936 het 3^{de} Rgt Aé (Verkenning en Bombardement) te vervoegen en dit nog steeds op Fairey Fox.

Hij slaagt op 30 oktober 1937 in de testen van reserve onderluitenant en in het kader van zijn vorming tot officier volgt hij de lessen aan de Waarnemingsschool.

Hij vervoegt op 6 maart 1939 opnieuw de Vliedschool, ditmaal als leerling-instructeur, en behaalt zijn kwalificatie op 1 februari 1940.

De Tweede Wereldoorlog

Op 10 mei 1940, de dag van de Nazi-inval, is Léon Prévot in het 3^{de} Smd in Deurne. Dit smaldeel is gelast met de vorming van instructeurs waardoor het over een gediversifieerd vliegtuigenpark beschikt. Vanaf 's ochtends worden de verspreidingsplannen toegepast. Het smaldeel moet zich herontplooiën op het vliegveld van Zwevezele. Terwijl de eerste bommen op het vliegveld vallen, stijgt



In de Stampe & Vertongen SV22 met registratie V-26; Léon Prévot behaalde zijn militair brevet op 31 augustus 1935 zoals zijn vele kameraden van de 70^{ste} promotie. (L. Prévot)

terecht, tijdens de eerste aanval van de Luftwaffe zijn de vliegtuigen op de grond ofwel vernietigd ofwel beschadigd. Léon Prévot keert terug naar Zwevezele waar hij landt, enkele minuten voor het vliegveld op zijn beurt wordt aangevallen.

Léon Prévot op met een Koolhoven. In de namiddag zal hij aan boord van een “prehistorische” Avro een verkenningvlucht uitvoeren naar Tienen. Hier is het 5^{de} Smd gestationeerd dat eveneens Zwevezele had moeten vervoegen doch waarvan men zonder nieuws is. En terecht, tijdens de eerste aanval van de Luftwaffe zijn de vliegtuigen op de grond ofwel vernietigd ofwel beschadigd. Léon Prévot keert terug naar Zwevezele waar hij landt, enkele minuten voor het vliegveld op zijn beurt wordt aangevallen.

's Anderendaags zullen de instructeurs van het smaldeel nog tevergeefs trachten enkele Fairy Foxes van het effectief, over te brengen naar het vliegveld van Neerhespen waar een smaldeel van het 3^{de} Rgt was herontplooid.

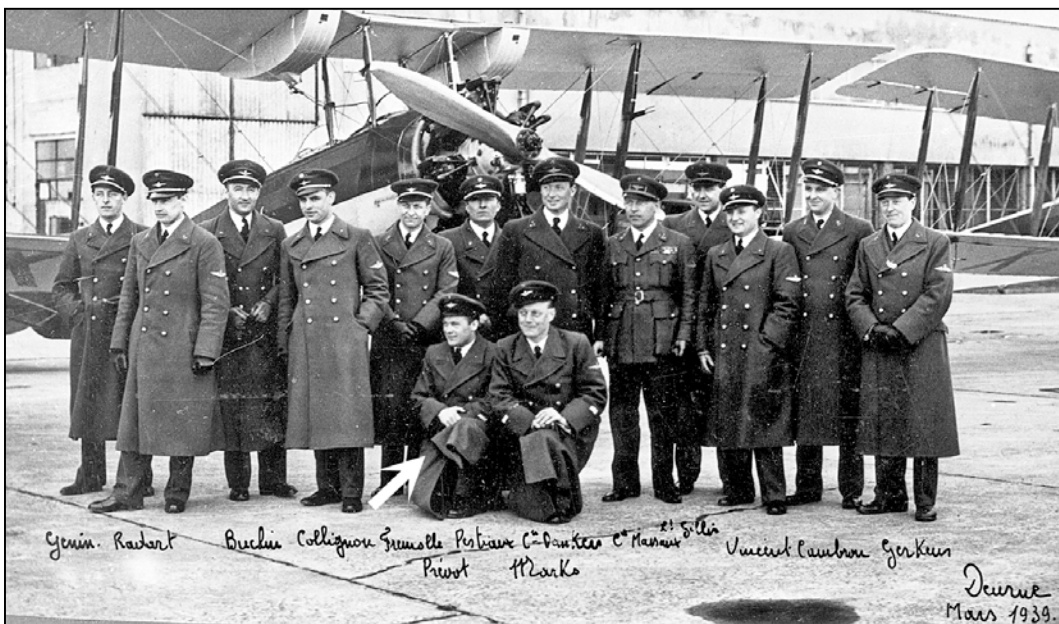




Léon Prévot neemt een pauze bij de Renard R-31 (registratie N-6). (AELR)

Op 12 mei krijgen alle smaldelen van de Vliëgschool het order van zich terug te trekken naar Frankrijk. Het grondpersoneel en het materieel moeten dit langs de weg doen met het nog steeds beschikbaar militair transport en tevens per spoorweg. De vliegtuigen stijgen op en begeven zich via Amiens en Chartres naar Tours. Léon Prévot heeft zijn Koolhoven gerecupereerd. De uiteindelijke bestemming in Frankrijk is de basis van Caen/Carpiguet waar de ganse Vliëgschool op 20 mei 1940 verenigd wordt. Op die dag krijgt ze het bevel verder te trekken naar Marokko. De basis van Oujda wordt geacht de toestellen van de Vliëgschool te ontvangen en het commando van onze Militaire Luchtvaart hoopt hiermede de vorming van nieuwe piloten te kunnen verderzetten. Nu start een regelrechte omzwerving; Léon Prévot zal erbij zijn.

Léon Prévot werd in 1935 ingedeeld bij het 1^{ste} Squadron / 1^{ste} Groep / 3^{de} Luchtvaart Regiment, dat was uitgerust met Fairey Fox III's voor nachtelijke verkenningmissies.



Een mooie bijeenkomst van instructeurs gedetacheerd van de vliëgschool in Wevelgem om in maart 1939 tijdelijk te opereren vanuit Antwerpen-Deurne met Avro 504Ns. Deze detachementen maakten het mogelijk een groter aantal jonge piloten op te leiden dan de vliëgschool alleen. L. Prévot gekniëld links. (AELR)

In Noord-Afrika

De vliegtuigen worden gedemonteerd en met de voertuigen en het materieel aan boord gebracht van het vrachtschip “Algérie”, door de Franse autoriteiten ter beschikking gesteld aan de Mil Aé. Op 22 mei wordt het personeel op een speciale trein gezet met bestemming Marseille waar hij op 25 mei aankomt.

Op 28 en 29 mei doen twee vrachtschepen de oversteek naar de Afrikaanse kust aan de Middellandse Zee. Ze komen op 31 mei aan in Oran, gevolgd door een transfert met de trein naar Oujda aan de Algerijns-Marokkaanse grens, waar ze op 1 juni 1940 beginnen met de installatie. Het wachten begint, de huisvesting laat dikwijls veel te wensen over en de heimelijke bittere stemming, die reeds heerste sinds de mededeling van de capitulatie van het Leger van Vlaanderen op 28 mei, wordt nu duidelijk voelbaar.

Het is slechts op 23 juni dat het vrachtschip, geladen met vliegtuigen, transportwagens en materieel, aanmeert in Oran. Eenmaal aan wal moeten de vliegtuigen vervoerd worden naar de basis van La Sénia om er opnieuw gemonteerd te worden. Maar op 24 juni tekent Frankrijk de wapenstilstand met Duitsland. Na enkele aarzelingen van de Franse strijdkrachten in Noord-Afrika sluiten deze zich aan bij Maarschalk Pétain... en daarmee komt er een einde aan het project om de Vliegschool te vestigen in Oujda. Terwijl bij een groot deel van het kader en van de leerling-piloten de wil intact blijft om verder te vechten, telt er bij het lager steunpersoneel dat hoofdzakelijk bestaat uit “opgeroepen”, voortaan slechts één zaak: terugkeren naar België. Het klimaat wordt explosief en het ontbreken van inlichtingen doet daar een schep bovenop. Vanwege de Staf van de Mil Aé, die teruggeplooid is in Montpellier, wordt niet de minste duidelijke richtlijn gegeven. Sommigen denken er aan naar Engeland of naar Congo uit te wijken. De Belgische regering die zich in Limoges bevindt, verkeert er in een dubbelzinnige positie. Ze veroordeelt impliciet elk vertrek van gevestigde eenheden naar Groot-Brittannië. Bovendien

verschuilen de Franse autoriteiten zich achter de clausules van de wapenstilstand en “saboteren” het project om het merendeel van de instructeurs en leerling-piloten toe te laten de kolonie te verwoegen aan boord van zeven opgeëiste transportvliegtuigen van SABENA.



Léon Prévot scheepte zich in juli 1940 in aan boord van de SS David Livingstone in Casablanca, op weg naar Engeland via Gibraltar om de strijd tegen de vijand voort te zetten. (Léon Prévot)

De bevelhebber van de school zwicht onder de druk en laat zich overtuigen. Onder de leiding van kapitein Cajot zullen een zestigtal instructeurs en leerling-piloten de toelating krijgen om te trachten op eigen middelen Engeland te bereiken; echter niet zonder voorafgaandelijk in verlof zonder soldij te worden geplaatst!

Op 3 juli stapt de groep aan boord van een trein met bestemming Casablanca waar hij op 4 juli aankomt. Enkel en zullen verkiezen naar Congo te vertrekken, doch de meerderheid zal er in slagen op 10 juli aan boord te gaan van de “David Livingstone”, dewelke in konvooi Engeland via Gibraltar zal bereiken. De groep ontscheept te Cardiff op 5 augustus 1940.

Onderluitenant Léon Prévot is erbij.

Piloot bij de RAF

Op 14 augustus, wanneer de Slag om Engeland zich in een beslissende fase bevindt, wordt hij ingedeeld bij de “*RAF Volunteer Reserve*”.

Léon Prévot is een ervaren piloot, het profiel dat de RAF zeer dringend nodig heeft om haar smal-delen te bemannen in deze crisisperiode. Dit geldt niet enkel voor *Fighter Command*, maar ook voor *Coastal Command*. Inderdaad, de Duitse ambitie om de Engelse jacht te vernietigen maakte deel uit van voorbereidingsfase voor de operatie “Seelöwe”: de invasie van Engeland. De ontsche-ping is in volle voorbereiding. Landingsvaartuigen, gemotoriseerde binnenschepen, speciaal voor de landing uitgeruste boten verzamelen zich in de havens aan de Noordzee. Het is de taak van de be-manningen van *Coastal Command* om niet enkel de concentraties en de bewegingen van de vijandelijke vloot in het oog te houden, maar ook om de luchtdekking van de geallieerde konvooien te verzekeren.

Verscheidene ervaren Belgische piloten waarvan de meesten oud-instructeurs, zullen zodoende worden ingedeeld bij *Coastal Command* waarvan de smaldelen dikwijls onder moeilijke meteorolo-gische omstandigheden moeten opereren. We veronderstellen dat het met een bepaalde afgunst is dat ze sommige van hun strijdmakkers zien overgaan naar de OTU en naar de smaldelen van *Figh-ter Command*. Echter, de wil om de oorlog verder te zetten komt in elk geval op de eerste plaats. Léon Prévot volgt de OTU op Blenheim n° 1 te Silbath (Prestwick) waar hij de subtiliteiten ontdekt van het vliegen met een tweemotorig toestel met een meerkoppige bemanning. De Blenheim is het strijdros, het manusje van alles van *Coastal Command*. Het is een licht tweemotorig toestel dat veel gelijkenis vertoont met de Ju-88. Het is zowel een bombardementstoestel, een mijnenlegger, een torpedo jager, een verkenningsvliegtuig en zelfs, met zijn .303 machinegeweer, gemonteerd in de linker vleugel... een jachtvliegtuig. Voor patrouilles heeft hij een indrukwekkende actieradius van 1.300 zeemijl wat hij presteert aan een slakkengang van 155 knopen.

Zich steunend op de nota's die opgemaakt zijn bij het beëindigen van de opleiding, merkt men dat *Pilot Officer* Léon Prévot zich snel heeft aangepast: “... *an experienced pilot of above average capability. His formation flying is exceptionally good and his general aircraft handling is very satisfactory*”.

Op 21 september 1940, na 13 vliegreuen omscholing vervoegt Léon Prévot het 235 Sqn van het *Coastal Command* te Bircham Newton aan de monding van de Wash. Op deze basis zijn er niet minder dan 14 Belgische piloten en waarnemers ingedeeld.

De opdracht van het smaldeel bestaat uit de bescherming van konvooien en verkenningvluch-ten boven de Noordzee. Op 8 oktober vertrekt Léon Prévot op patrouille met H. Gonay, een ander Belgische piloot en tevens oud-instructeur van Deurne. De patrouille onderschept twee watervliegtuigen He-60. Na een kort gevecht zullen onze beide piloten elk een eerste overwin-ning op hun jachtpalmares kunnen noteren. Het verblijf van Léon Prévot in de schoot van *Coastal Command* zal echter van



In november 1940, tijdens zijn periode van tijdelijk instructeur aan de Frans-Belgische vliegschool te Odiham, geeft Léon Prévot zijn laatste instructies aan de leerlingen vooraleer de motoren van de Miles Magisters op te starten. (INBEL)

korte duur zijn. Inderdaad, te Odiham werd een Frans-Belgische vliegschool opgericht; deze moet vooral de vorming op zich nemen van leerling-piloten die “ontsnapt” zijn uit Oujda.

Op 21 oktober 1940 bevindt Léon Prévot zich er als instructeur, samen met H. Gornay, eveneens “weggeplukt” uit het 235 Sqn. Op 1 december wordt Léon Prévot benoemd tot *Flight Commander*. Echter, de school van Odiham is slechts een kortstondig leven beschoren wegens de nabijheid van



de operationele zones die vaak de regelmaat van de opleiding verstoren. Dit zal Léon Prévot de gelegenheid bieden terug te keren naar de operaties, ditmaal in de schoot van *Fighter Command*. Zo komt het dat hij, op 23 juni 1941, de OTU op Spitfire vervoegt in Grangemouth waar hij kennis maakt met dit wondermooi jachtvliegtuig, ontworpen door Reginald Mitchell. Na een passage in het 123 Sqn (Post OTU Sqn) waar zijn opgedane OTU kennis wordt bijgeschaafd, wordt Léon Prévot op 10 augustus 1941 ingelijfd als jachtpiloot in het 64 Sqn.

Het 64 Sqn is ontplooid in Turnhouse/Drem, niet ver van Edinburgh, ver van de Kanaalzone en dus ver van de operaties. Doch vanaf de maand november verplaatst het zich naar het zuiden van Engeland. Eerst uitgerust

In 1942 poseert een van de Belgen van Squadron 64 van de RAF, Léon Prévot, voor zijn Spitfire Mk.V met de radioroepnaam SH-I waarop hij de draak heeft laten schilderen, embleem van zijn squadron bij de Belgische Militaire Luchtvaart van 1935 tot 1940 (1/1/3 Aé). (Archief JP Decock)

met Spitfire Mk.IIa, vervolgens met Spitfire Mk.V, wordt het smaldeel systematisch ingezet in *sweep*-opdrachten en escortes van bombardementstoestellen boven het vasteland. Het is in de loop van deze escortes dat er een eersterangstegenstander opduikt: de Focke-Wulf 190. Léon Prévot wordt snel gewaardeerd, zijn ervaring wordt door iedereen erkend en vanaf september 1941 wordt hij *Flight Commander*.

Op 4 mei 1942 wordt hij benoemd als *Squadron Leader* en vervoegt hij het 122 Sqn waarvan hij het bevel overneemt. Hij is zodoende, na Daniel Le Roy du Vivier, de tweede Belgische piloot aan wie de RAF het bevel toekent van één van haar smaldelen.

Het smaldeel opereert vanaf Hornchurch. De schermutselingen met de Fw-190's boven het vasteland worden meer en meer intensief. Niettegenstaande de operationele inferioriteit van de Spitfire Mk.V waarmee het 122 Sqn is uitgerust, wordt de jachttabel van Léon Prévot fors gestoffeerd:

Flight Lieutenant Léon Prévot in de RAF Volunteer Reserve in 1942. (Léon Prévot)



- op 17 mei 1942 haalt hij een Fw-190 neer;
- op 2 juni 1942 wordt hij gecrediteerd met het beschadigen van twee Fw-190's en één Fw-190 vermoedelijk neergeschoten;
- op 30 juli 1942 is het opnieuw een Fw-190 die door de kogels van Léon Prévot wordt neergehaald. Doch dezelfde dag keren de kansen: hij wordt vermist. Een uittreksel van het *Circumstantial Report*, opgesteld door de bevelhebber van de basis van Hornchurch, getuigt:

“S/Ldr Prévot is missing from operations over enemy occupied France at approximately 19.30 hours on 30th July 1942 whilst leading 122 Squadron which was operating with the Hornchurch Wing. The squadron entered France, west of Gravelines en route for a target in the St. Omer district. About 10 miles from the coast, NE of St. Omer the squadron was engaged by a superior force of Fw-190's at about 7.000 feet and individual “dog fights” ensued. S/Ldr Prévot was seen just as the engagement commenced but there is no definitive news or evidence of him having been seen subsequently...”

Wat is er juist gebeurd? Laten we het woord aan Léon Prévot zelf om de oorzaken en de omstandigheden te vernemen van zijn “verdwijning”:

Op 30 juli 1942 rond 19.00 u. wordt ik aangeduid om de Wing van Hornchurch te leiden om een aanval uit te voeren op de vliegvelden in de streek van St. Omer. Aangekomen boven het Frans grondgebied, worden we door de vijandelijke jacht aangevallen. We bevinden ons in een verhouding van één tegen vijftig waardoor een verwoed gevecht volgt waarbij ik een vijandelijk vliegtuig afschiet. Ik bevind mij alleen en neem de richting St. Omer om twee bombardementsvliegtuigen te beschermen die in problemen waren geraakt en per radio om hulp vroegen.

Nabij St Omer wordt mijn vliegtuig door een obus van de DCA getroffen waardoor het toestel niet meer bestuurbaar is. Ik spring met mijn valscherms en stoot hierbij met mijn rug tegen de staart van het vliegtuig. Ik kom neer op de weg langs het kanaal ten zuiden van St. Omer. Ondanks een ondraaglijke rugpijn, een hardnekkige koortsaanval en het starten van de vijandelijke zoektochten, slaag ik er toch in me naar het bos van Clairmarais te begeven. Hierbij kruis ik drie- tot viermaal Duitse militairen die ze-



Squadron Leader Léon Prévot. (Coll G. Nadon)

ker niet zullen verwacht hebben van mij in het centrum van het dorp Renescure tegen te komen met een riek op de schouder. Deze riek had ik opgepikt nabij een veevoedersilo. Ik bereik de rand van het bos bij het invallen van de avond en gans de nacht strompel ik doorheen het woud dat ik bij het ochtendgloren achter mij laat. Mijn kruisweg duurt tot rond te middag. Dan kom ik aan een station en neem er de trein naar Rijsel. Te voet leg ik de weg af van Rijsel naar Doornik waar ik twee dagen later toekom nadat ik in het veld heb geslapen en 's nachts onder de neus van de douaniers de grens had overgestoken. Mijn rug doet verschrikkelijk veel pijn en ik heb koorts als een "paard". In Doornik neem ik de trein naar Brussel en van daar ga ik te voet naar vrienden toe die mij verbergen en mij gedurende een twintigtal dagen verzorgen. Daarna slaag ik erin via Charleroi en Namen opnieuw Brussel te bereiken waar ik op zoek ga naar een organisatie die me zou kunnen helpen om Engeland te bereiken.

Het is dankzij het ontsnappingsnetwerk "Comète" waarvan een jonge Belgische, Andrée de Jongh, "Little Cyclone", de grote bezielster is, dat Léon Prévot in gezelschap van vier andere geallieerde vliegeniers Frankrijk doorkruist en de Pyreneeën oversteekt om in Bilbao contact op te nemen met het Brits Consulaat dat ervoor zal zorgen dat hij naar Engeland wordt gerepatriëerd.

Op 15 oktober 1942 komt hij weer op krachten in het depot RAF N° 1 te Uxbridge.

Op 30 oktober 1942 wordt hij vereerd met het *Distinguished Flying Cross* met de vermelding:

"Has completed a large number of operational sorties both as a flight and squadron commander, and his skilful leadership has been a source of inspiration to his pilots. He has destroyed at least three and probably a further two enemy aircraft".

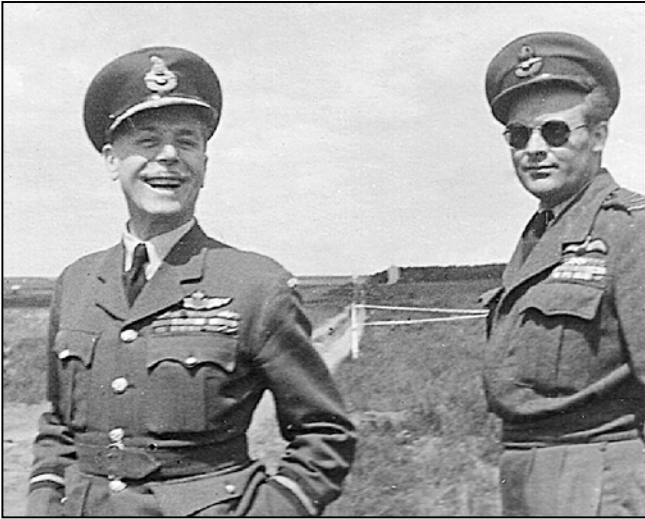
De rustperiode die op dit avontuur volgt, zal slechts van korte duur zijn. Vanaf 5 november 1942 neemt Léon Prévot terug contact op met het operationele leven door te worden ingedeeld in het 65 Sqn van Drem. Op 21 november wordt hij aangesteld als eerste C.O. van het op dezelfde basis pas opgerichte 197 Sqn waar hem de Typhoon Mk.IB ter beschikking wordt gesteld.

Eind januari 1943 beëindigt het 197 Sqn zijn operationele omschakeling en ontplooit naar Tangmere, in het zuiden van Engeland.

De Typhoon Mk.IB, waarvan de ontwikkeling werd versneld om de bedreiging van de Fw-190's af te weren, kende grote problemen in de beginfase: het is een zwaar vliegtuig en wegens de hoge vleugelbelasting is het boven de 10.000 voet de mindere van zijn tegenstander. Vrij snel zal het merendeel van de jachtopdrachten van het 197 Sqn worden omgezet in gevechtspatrouilles op lage hoogte boven het Kanaal om te trachten kleine formaties Fw-190's te onderscheppen. Deze hadden tot doel uitputtingsoperaties uit te voeren op de steden en de haveninstallaties in het zuiden van Engeland. Het smaldeel zal eveneens worden ingezet voor begeleidingsopdrachten van andere Typhoons die als jachtbommenwerpers werden omgebouwd. Deze rol vervulden ze perfect, alsook deze van gewapende verkenningsvluchten boven het vasteland.

Op 14 juni 1943 geeft Léon Prévot het bevel van het 197 Sqn over aan S/Ldr Corbett. Hij vervoegt de OTU als instructeur op Typhoon Mk.I. Hij neemt de gelegenheid te baat om van 1 juli tot 4 augustus 1943 een cursus te volgen voor schietinstructeur aan de *Central Gunnery School* te Sutton Bridge. Hij slaagt met de vermelding "*above average*".

Hij zal niet lang van de operaties wegblijven. Op 28 december volgt hij S/Ldr Albert Boussa op aan het hoofd van "350". Ons eerste nationaal smaldeel in de schoot van de RAF opereert vanaf Hornchurch en is pas uitgerust met Spitfires Mk.IX. Tot 9 maart 1944 wordt het voornamelijk ingezet in het begeleiden van de bombardementstoestellen. Op vernoemde datum "ruilt" het smaldeel zijn Spits Mk.IX voor de "oude" Spits Mk.V en wordt daarop naar Schotland gestuurd, meer bepaald naar Peterhead om er een uiterst belangrijke operatie voor te bereiden waarvan het nog niet op de hoogte is: de ontscheping.



Léon Prévot in gesprek met Commodore Wouters, Inspecteur van de Belgische Sectie van de RAF sinds maart 1944. (AELR)

In die functie bereidt hij de oprichting van de Belgische Wing voor welke de 349 en 350 Squadrons moet samenbrengen. Op 10 juni 1946 keert hij terug naar de 160 (Belgian) Wing die volop in vorming is in de schoot van de 135 Wing te Fassberg. Hij wordt er tweede in bevel onder de leiding van *Wing Commander* Daniel Le Roy du Vivier. In juli 1946 zal hij hem opvolgen als bevelhebber van de Wing en zal zeer actief deelnemen aan de terugkomst van onze twee smaldelen naar Bevekom op 24 oktober 1946.

Hij zal nochtans niet het genoegen kunnen smaken om de terugkeer te leiden aan het hoofd van het luchtdispositief. Inderdaad, op 5 oktober is hij verplicht door motorpech een noodlanding met zijn Spit Mk.XVI te maken nabij Münster. Hierbij wordt hij gekwetst en opgenomen in het *Army Hospital* dat in die stad werd opgericht.

Bij de Belgische Luchtmacht

Wing Commander Prévot zal het bevel voeren over de "A"-Wing te Bevekom tot december 1946 om zijn plaats aan Remi Van Lierde af te staan.

Hij zal zijn loopbaan verderzetten in de schoot van de Luchtmacht. Bij deze overgang verliest hij de graad van Wing Commander die hem door de RAF tijdens de vijandelijkheden voor bewezen diensten werd toegekend. Majoor Prévot zal verschillende functies uitoefenen in de schoot van opleidings- en operationele eenheden en tevens in de Generale Staf. Vermelden wij onder andere zijn functies als bevelhebber van respectievelijk de VVS, OSN van de 10 JB Wing (F-84E), OSN van de 7 Wing (Meteor F.8) en Chef van de Dienst Studies en Ongevallenpreventie bij de Staf LuM.

Van 1 februari 1955 tot 31 december 1957 wordt hij gedetacheerd naar Groot-Brittannië bij het *Air Ministry* als Adjunct-Directeur van de dienst ongevallenpreventie.

Léon Prévot zal zijn loopbaan beëindigen als operatie-officier bij de *Air Ops Division* van HK AirCent te Fontainebleau. Op 1 januari 1964 wordt hij op rust gesteld.

Wing Commander Léon Prévot DFC overlijdt op 28 april 1994.

Echter, bij de operatie Overlord zal Léon Prévot niet het bevel voeren van het smaldeel. Op 24 maart wordt hij *Wing Commander* benoemd en geeft de leiding over aan *S/Ldr* Michel Donnet. Hij muteert naar de Staf van de *Air Defence of Great Britain* en vervolgens naar het Inspectoraat van de RAF – Sectie *Training Command*. Hij zal er in functie blijven tot 24 februari 1945, datum waarop zijn verleden als instructeur hem opnieuw inhaalt: hij wordt aangeduid als bevelhebber van de *Flying Wing* aan de *RAF/Belgian Training School* te Snailwell.

In oktober 1945 gaat hij over naar het Inspectoraat van de Belgische Sectie van de RAF en vervolgens, in januari 1946, wordt hij aangeduid als verbindingsofficier aan het *Air Ministry*.

Eervolle Onderscheidingen

Kruis van Commandeur in de Kroonorde

Kruis van Commandeur in de Orde van Leopold II

Kruis van officier in de Leopoldsorde

Croix d'officier de la Légion d'Honneur (FR)

Militair Kruis 1^{ste} klasse

Oorlogskruis 1940 met 4 palmen

Herdenkingsmedaille 1940-1945 met 2 gekruiste sabels

Distinguished Flying Cross (UK)

1939-1945 Star (UK)

Atlantic Star (UK)

Air Crew Europe Star with one silver rose (UK)

France and Germany Star (UK)

Croix de Guerre 1939-1945 avec palme (FR)

Médaille de la France libérée (FR)



Distinguished Flying Cross