

« Jean de Selys Longchamps » par Marc Audrit



Prix littéraire / Literaire prijs 2024 de / van l'Académie de l'Air et de l'Espace (AAE)

Michel Mandl
in gesprek met de auteur

Michel Mandl
en conversation avec l'auteur

Vertaling
Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens

Als lid sinds 2017 van de sectie "Histoire, lettres et art" neem ik om de twee jaar deel aan de selectie van boeken die kunnen worden weerhouden voor de Literaire Prijs en andere medailles van de Académie. Met het oog op de toekenning van de Prijs 2024 werden in de loop van het jaar 2023 een tiental boeken geselecteerd. Kort voor onze vergadering van november in Parijs ontdekte ik, enigszins toevallig, dat de *Aérobibliothèque* de "coup de coeur 2023" had toegekend aan het boek van een Belgische auteur, Marc Audrit, getiteld "Sur les traces... de Jean de Selys Longchamps...".

Na kennisname van de bijzonder lovende recensie van het boek dat in september door Weyrich Editions werd gepubliceerd, stelde ik aan het einde van de vergadering voor om dit boek aan onze lijst toe te voegen. Ik kreeg wijselijk te horen dat de leden van de sectie pas tegen de volgende vergadering op 10 januari tijd zouden hebben om het boek te lezen. Het zou eventueel in aanmerking kunnen komen voor de volgende toekenning van de Prijs. Dankzij de steun van de vier Belgische vrienden van de sectie, alle VTB-leden (ik wil dit graag benadrukken...) en de snelle verzending van verschillende exemplaren naar het secretariaat van de sectie, zal het boek van Marc Audrit uiteindelijk worden weerhouden en voorgesteld voor de Literaire Prijs 2024 aan het bestuur van de AAE. Een primeur voor een boek van een Belgische auteur!

Wie is de Selys Longchamps?

Mijn zoon was 14 maanden oud toen we ontdekten dat hij een ernstige gehoorstoornis had. Al snel werden we in contact gebracht met het Nacar Centrum in Brussel. Het beoefent de Guberina-methode, waarvan ons veel goeds wordt verteld¹.

Dit grote herenhuis aan de Louisalaan ligt op een tiental meter van het gebouw dat Jean de Selys op 20 januari 1943 met zijn Typhoon vliegtuig onder vuur nam. Mijn vrouw en ik reden elke dag om beurt met onze zoon naar het centrum. En dit totdat hij naar de lagere school ging. Het resultaat zou al onze verwachtingen overtreffen...

Dit betekent ook dat we elk detail kennen van de gedenkplaat die op het gebouw is aangebracht ter nagedachtenis aan het wapenfeit van onze stoutmoedige piloot.



1. Van jongs af aan worden kinderen op verschillende manieren geconfronteerd met taal en raken ze na vele jaren logopedie af van hun stomheid. Op internet kan men lezen: "De verbaal-tonale methode, ontwikkeld door Petar Guberina in 1940, is een methode gebaseerd op polysensorialiteit die, door middel van spelletjes, rijmpjes en ritmische activiteiten, steunt op de bewegingen van het lichaam om geluiden te produceren."

Comme membre de la section « Histoire, lettres et art » depuis 2017, je participe tous les deux ans à la sélection des ouvrages pouvant être retenus pour le Prix littéraire et autres médailles de l'Académie. En vue de l'attribution du Prix 2024, une dizaine d'ouvrages ont été retenus au cours de l'année 2023. Peu avant notre réunion de novembre à Paris, je découvre un peu par hasard que l'Aérobibliothèque a décerné le « coup de cœur 2023 » à l'ouvrage d'un auteur belge, Marc Audrit, intitulé « Sur les traces... de Jean de Selys Longchamps... ».

Ayant pris connaissance de la recension particulièrement élogieuse du livre paru en septembre aux Éditions Weyrich, j'ai suggéré en fin de réunion d'ajouter ce livre à notre liste. Il m'a sagement été répondu que les membres de la section n'allaient pas avoir le temps de lire l'ouvrage avant la prochaine réunion du 10 janvier. Il pourrait éventuellement être pris en considération pour la prochaine attribution du Prix. Grâce au soutien des quatre amis belges de la section, tous membres VTB (je tiens à le préciser...) et l'envoi express de plusieurs ouvrages au secrétariat de la section, le livre de Marc Audrit sera finalement retenu et proposé comme Prix littéraire 2024 au « bureau » de l'AAE. Une première pour l'ouvrage d'un auteur belge !

de Selys Longchamps ?

Mon fils a 14 mois lorsque nous découvrons qu'il est atteint d'une déficience auditive profonde. Très rapidement, nous sommes mis en contact avec le Centre Nacar, à Bruxelles. Il pratique la méthode Guberina dont on nous en dit le plus grand bien¹.

Cette grande maison de maître située à l'avenue Louise, se trouve à une dizaine de mètres de l'immeuble que Jean de Selys a pris pour cible avec son avion Typhoon le 20 janvier 1943. Mon épouse et moi-même, nous nous relayons pour conduire journalièrement notre fils au Centre. Et ce, jusqu'à son entrée en primaire. Le résultat obtenu dépassera toutes nos attentes...

C'est dire aussi que la plaque apposée sur l'immeuble en souvenir du fait d'arme de notre audacieux pilote, nous en connaissons les moindres détails.

1. Dès leur plus jeune âge, les enfants sont confrontés avec le langage par différentes méthodes et finissent après de longues années de logopédie à être démutisés. Sur internet, on peut lire : « La méthode verbo-tonale développée par Petar Guberina en 1940, est une méthode basée sur la polysensorialité qui, par le biais de jeux, de rimes et d'activités rythmiques, s'appuie sur les mouvements du corps pour produire des sons. »

In die tijd behandelden de boeken in mijn bezit, Gustave Rens' *"Pas de panache en altitude"* en Mike Donnet's *"J'ai volé la liberté"*, deze periode van de oorlog niet. En ik geef toe, ik was niet geïnteresseerd om meer te weten te komen over deze onverschrokken piloot. Ongeveer vijftien jaar later voerde ik het bevel over het 349 Sqn in Beauvechain (1982-1984). Tijdens mijn onderzoek om een historisch overzicht van het "Goedendag" smaldeel te maken ontdekte ik dat, acht dagen na Jean de Selys, ook twee piloten van het naburige smaldeel, het 350 Sqn, over de hoofdstad vlogen... André Plisnier nam zelfs de vrijheid om het Justitiepaleis te filmen met behulp van de "gun camera"² van zijn Spitfire... Maar van het relaas van Jean de Selys Longchamps..., geen spoor!

À l'époque, les ouvrages en ma possession, « *Pas de panache en altitude* » de Gustave Rens et « *J'ai volé la liberté* » de Mike Donnet, ne couvrent pas cette période de la guerre. Et je l'avoue, je n'ai pas eu la curiosité d'en savoir plus sur cet intrépide pilote. Une quinzaine d'années plus tard, je commande le 349 Sqn à Beauvechain (1982-1984). Lors de mes recherches en vue de la réalisation d'une ébauche historique de l'escadrille du « Goedendag », je découvrirai que, huit jours après Jean de Selys, deux pilotes de l'escadrille voisine, le 350 Sqn, ont également survolé la capitale... André Plisnier se permettra même de filmer le palais de Justice à l'aide de la « *camera gun* »² de son Spitfire... Mais du récit de Jean de Selys Longchamps..., pas de trace !



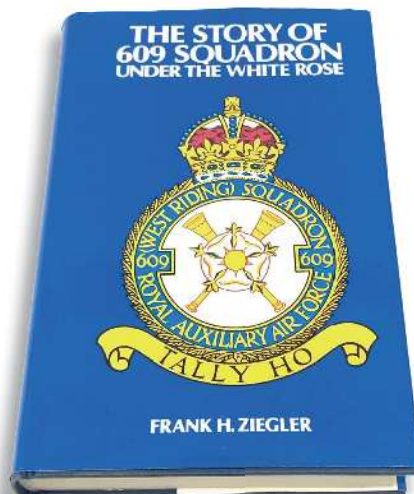
Picture of Justice Palace in Brussels taken by Plisnier with the camera of his Spitfire on 28 January 1942.

Uiteindelijk was het pas zo'n vijftien jaar later dat ik de details vernam van de aanval op het gebouw van de Gestapo. In juli 1999, ter gelegenheid van een lunchvergadering van de 609 (WR) Squadron Association in het Imperial War Museum in Duxford, overhandigde onze dierbare ancien, Kolonel Raymond "Cheval" Lallemand, mij het boek van Frank Ziegler. De auteur is de inlichtingenofficier van 609 en zoals Cheval me in een notitie die hij bij het boek voegde verduidelijkte : *"Dit is het beste boek over en in de reeks 'Story of Squadron' en niet voor niets, Frank Ziegler was een journalist, een professional."*

Het relaas van de aanval begint als volgt: *"For some weeks, I had been trying to get permission from 11 Group for him*

Finally, ce n'est qu'une quinzaine d'années plus tard que je prendrai connaissance, en détail, du récit de l'attaque effectuée sur l'immeuble de la Gestapo. En juillet 1999, à l'occasion d'un *Reunion lunch* de la 609 (WR) Squadron association à l'Imperial War Museum de Duxford, notre cher ancien, le Colonel Raymond « Cheval » Lallemand, m'offrira l'ouvrage ci-joint de Frank Ziegler. L'auteur est l'officier de renseignement du 609 et comme me l'a précisé Cheval dans un billet qu'il a joint à l'ouvrage : *« C'est le meilleur livre sur et dans la série des 'Story of Squadron' et pour cause, Frank Ziegler était journaliste, un homme de métier. »*

Le récit de l'attaque débute ainsi : *"For some weeks, I had been trying to get*



² Een term die in die tijd door de *anciens* werd gebruikt.

² Terme utilisé par les anciens à l'époque.

to carry out a cherished idea: a single-handed attack on the Gestapo headquarters in the heart of Brussels. But consent never came..."

Daar komen we nog op terug...

Boekbespreking door Georges Castermans

Begin dit jaar, ter gelegenheid van zijn 92^{ste} verjaardag, heb ik het boek van Marc Audrit aangeboden aan mijn voormalige en zeer gewaardeerde Korpscommandant, Kolonel Georges Castermans.

Dit is zijn reactie:

"Met veel genoeg en interesse heb ik het boek van Marc Audrit gelezen. Ik las het met soms tranen in de ogen van emotie, maar ook met veel bewondering voor deze jonge mannen van 20 jaar die hun leven waagden om hun ideaal, de vrijheid van hun land, te verwezenlijken. [...]"

Indien je de auteur ontmoet, vertel hem dan hoezeer ik hem bewonder voor zijn nauwgezet onderzoek, voor de gedetailleerde beschrijving van het smaldeeelven en van de gedrevenheid van deze "Chevaliers du Ciel". Hij begreep en legde deze unieke speciale sfeer perfect vast."

Omdat ik erg ontroerd was door deze opmerking en de waardering voor het boek volledig deelde, kwam ik op het idee om Georges te vragen om er een appreciatie over te schrijven, een tekst die we zouden kunnen opnemen in een eventueel interview met de auteur. Georges was het daarmee eens...

Dus hier is het....

"Olt Baron Jean de Selys Longchamps van het 1^{ste} Regiment Gidsen was een speelse leerling en een bekwaam ruiter die zich onderscheidde op tal van paardenwedstrijden.

permission from 11 Group for him to carry out a cherished idea : a single-handed attack on the Gestapo headquarters in the heart of Brussels. But consent never came..."

Nous y reviendrons...

Recension de l'ouvrage par Georges Castermans

En ce début d'année, à l'occasion de son 92^e anniversaire, j'ai offert le livre de Marc Audrit à mon ancien et fort apprécié chef de Corps, le Colonel Georges Castermans.

Voici sa réaction :

« C'est avec un immense plaisir et un grand intérêt que j'ai lu le livre de Marc Audrit. Je l'ai lu avec parfois les larmes aux yeux dues à l'émotion, mais aussi avec énormément d'admiration pour ces jeunes hommes de 20 ans qui ont tout donné au péril de leur vie pour atteindre leur idéal, la liberté de leur pays. [...]"

Si tu rencontres l'auteur, dis-lui toute mon admiration pour ses recherches minutieuses, pour cette description détaillée de la vie en escadrille et l'enthousiasme de ces Chevaliers du Ciel. Il a parfaitement compris et rendu cette ambiance particulière qui n'existe nulle part ailleurs. »

Ayant été fort touché par ce commentaire et partageant pleinement l'appréciation de l'ouvrage, l'idée m'est venue de demander à Georges d'en faire la recension, texte que nous pourrions inclure dans un éventuel entretien avec l'auteur. Georges a accepté...

La voici donc...

« Elève dissipé, cavalier émérite, le SLt Baron Jean de Selys Longchamps du 1^{er} Régiment des Guides se distingue lors de nombreux concours hippiques.

Talented rider...



Jean de Selys Longchamps

In mei 40 nam hij met zijn eenheid deel aan het vergeefse verzet tegen de indringer en trok zich met zijn eenheid terug naar Frankrijk. Op het moment van de capitulatie weigert hij terug te keren naar België en zich over te geven aan de Duitsers. Hij zwerft van Montpellier naar Oujda in Marokko en vervolgens naar Gibraltar. Uiteindelijk bereikt hij Engeland, waar hij zich bij de RAF aansluit als kandidaat-piloot. Met slechts 75 vlieguren als bagage behaalt hij zijn pilotenvleugels en vervolmaakt hij zich op Hurricane in de OTU (Operational Training Unit).

En mai 40, il participe avec son unité à la vaine résistance contre l'envahisseur et se replie sur la France avec son unité. Lors de la capitulation, il refuse de rentrer en Belgique et de se rendre aux Allemands. Il erre de Montpellier à Oujda au Maroc et Gibraltar. Il rejoint finalement l'Angleterre où il s'engage à la RAF comme candidat pilote. Avec un bagage de 75 h. il obtient ses ailes de pilote et se perfectionne en OTU (Operational Training Unit) sur Hurricane.



Gibraltar: on board of the S.S. Rhin with Admiral Muselier³ (center), De Selys is second right behind. (30 June 1940)

Afgedeeld naar het beroemde 609, ontmoet hij er veel Belgen en vliegt op de prestigieuze Spitfire.

Posté à la fameuse 609, il y retrouve de nombreux Belges et vole sur le prestigieux Spitfire.



« Mon » premier Spitfire. Oct 1941.

"Mon" premier Spitfire. Oct 1941.

3. Diezelfde 30 juni wordt Admiraal Muselier met een watervliegtuig naar Londen overgevlogen. Hij wordt compagnon van de Bevrijding vanaf 1 augustus 1941 en vervolgens commandant van de zeestrijdkrachten van Vrij Frankrijk.

3. Ce même 30 juin, l'Amiral Muselier est amené à Londres en hydravion. Il deviendra compagnon de la Libération dès le 1^{er} août 1941 et ensuite, commandant des forces navales de la France Libre.



The six Belgian pilots of 609: Van Arenbergh, de Selys, de Spirlet, Offenbergh; Ortmans and Lallemand.

Hij jaagt op de "mof" en neemt deel aan vele luchtgevechten waarbij hij veel teamgenoten verliest. Het 609 wordt omgeschoold op de nieuwe Hawker Typhoon, die veel kinderziektes vertoont en ongeschikt is voor de jacht. Het smaldeel zal worden omgeschoold naar jager-bommenwerper op lage hoogte. Hij jaagt dan op locomotieven om het treinverkeer van de bezetter te verstoren.

Tijdens een van zijn zendingen boven België vliegt hij naar Brussel en mitrilleert het hoofdkwartier van de Sipo-Sicherheitspolizei aan de Louizalaan 453. Zijn vlucht

Il chasse le « boche » et participe à de nombreux combats aériens au cours desquels il perd beaucoup d'équipiers. La 609 est convertie sur le nouveau Hawker Typhoon qui manifeste de nombreux problèmes de jeunesse et une inadéquation pour la mission de chasse. L'escadrille sera convertie en chasse-bombe à basse altitude. Il chasse alors les locomotives pour perturber le trafic ferroviaire de l'occupant.

Lors d'une de ses missions au-dessus de la Belgique, il se dirige vers Bruxelles et mitraille le siège de la Sipo-



Hawker Typhoon MKIB flown by de Selys for his raid on January, 20 1943. (© Johan Wolfs)

voortzettend laat hij Belgische en Britse vlaggen boven de hoofdstad vallen. Gestraft voor zijn ernstig gebrek aan verantwoordelijkheidszin wordt hij aan de grond gehouden en ontnemt men hem zijn aanstelling van Flight Co. Koning George VI kent hem niettemin het prestigieuze DFC toe voor zijn heldendaden in de lucht.

Op 16 augustus 1943 komt Flight Lt Baron Jean de Selys Longchamps DFC om het leven wanneer hij terugkeert van een nachtlanding. Zijn vliegtuig, waarschijnlijk geraakt door luchtafweergeschut, breekt bij de landing en vliegt in brand.

De auteur heeft uitgebreid en nauwgezet onderzoek verricht in de archieven van de RAF, het 609, het Luchtvaartmuseum en de familie Longchamps. Hij beschrijft heel goed het leven in het smaldeel, de kameraadschap tussen deze *Chevaliers du Ciel*, maar ook de spanningen die heersen tussen de grote "Van's" en de kleine "de's".

"Ik beveel dit boek ten zeerste aan bij alle luchtvaartliefhebbers en iedereen die geïnteresseerd is in het leven van deze helden".

Sicherheitspolizei au 453 de l'avenue Louise. Poursuivant son vol, il largue des drapeaux belges et anglais au-dessus de la capitale. Puni pour son sérieux manque de leadership au sol, il se voit privé de son titre de Flight Co. Le Roi Georges VI lui octroiera néanmoins la prestigieuse DFC pour ses exploits aériens.

Le 16 août 1943, le Flight Lt Baron Jean de Selys Longchamps DFC se tue au retour d'une mission de nuit, son avion sans doute atteint par la Flak se disloque à l'atterrissage et prend feu.

L'auteur a effectué de nombreuses et minutieuses recherches dans les archives de la RAF, de la 609, du Musée de l'Air et dans celles de la famille Longchamps. Il décrit très bien la vie en escadrille, la camaraderie entre ces Chevaliers du Ciel, mais aussi les tensions qui règnent entre grands « Van » et petits « de ».

« Je recommande vivement ce livre à tous les passionnés d'aviation et à tous ceux qui s'intéressent à la vie de ces héros ».

Interview met Marc Audrit

MM: Beste Marc... Allereerst hartelijk dank dat u met ons wilt praten over dit prachtige boek gewijd aan de persoonlijkheid en entourage van een Belgische vlieger die zich onderscheidde binnen de RAF. Van zijn wapenfeiten kenden de meesten van ons Jean Selys de Longchamps alleen van de Tyfoon aanval op het gebouw van de *Sipo-Sicherheitspolizei* (algemeen bekend als de Gestapo), gelegen aan de Louizalaan in Brussel.

Onze dank, maar ook onze felicitaties voor de toekenning van de Literaire Prijs 2024 van "l'Académie de l'Air et de l'Espace". We waren nog juist op tijd met ons voorstel, maar in vergelijking met de andere werken die in aanmerking kwamen, was er geen discussie.

Om te beginnen wil ik je vragen om ons iets over jezelf te vertellen. Toen ik erachter kwam dat de *Aérobibliothèque* zijn "coup de cœur 2023" aan uw boek toekende, wist ik niet dat je de broer van Generaal Audrit was. We kennen elkaar al meer dan 40 jaar. In 1978 volgde Michel mij zelfs op als operations officer bij het 1 Squadron in Bierset. Hoe komt het dat je als luchtvaartliefhebber al die jaren in de schaduw van je grote



Entretien avec Marc Audrit

MM : Cher Marc... Tout d'abord un grand merci d'avoir accepté de nous parler de ce superbe ouvrage consacré à la personnalité et l'entourage d'un aviateur belge s'étant distingué au sein de la RAF. Parmi ses faits d'arme, la plupart d'entre nous ne connaissait Jean Selys de Longchamps que par l'attaque effectuée en Typhoon sur l'immeuble de la *Sipo-Sicherheitspolizei* (communément appelée Gestapo), situé à l'avenue Louise à Bruxelles.

Nos remerciements, mais également toutes nos félicitations pour l'attribution du Prix littéraire 2024 de l'Académie de l'Air et de l'Espace. Elle

s'est faite sur le fil, mais comparé aux autres ouvrages en lice, il n'y a pas eu photo.

Pour commencer, permettez-moi de vous demander de nous parler de vous. Lorsque j'ai découvert que l'*Aérobibliothèque* décernait son « coup de cœur 2023 » à votre ouvrage, j'ignorais que vous étiez le frère du Général Audrit. Nous nous connaissons depuis plus de 40 ans. En 1978, Michel m'a même succédé comme officier d'opérations au 1 Squadron à Bierset. Comment se fait-il que le passionné d'aviation que

broer bent blijven staan...?

MA: Een heel, heel druk professioneel leven heeft me geholpen een goed gevoel voor uitstelgedrag te ontwikkelen - we kennen allemaal het beroemd gezegde "het is niet het juiste moment, we zullen later zien ...". Ik had deze biografie van Jean de Selys nochtans al meer dan 20 jaar in gedachten, maar het was pas op de 80ste verjaardag van zijn heldendaad, en helaas ook van zijn dood, dat het echte aftellen begon: dit boek moest in 2023 uitkomen! Om dit ambitieuze doel te bereiken, stopte ik met uitstellen en besteedde ik bijna twee jaar lang nagenoeg 100% van mijn tijd aan onderzoek en het schrijven van het boek. En het doel was bereikt: het boek kwam uit in oktober 2023.

MM: Is luchtvaart altijd al een onderwerp geweest dat u interesseerde?

MA: Altijd! Mijn broer Michel is hier natuurlijk niet vreemd aan en sinds kindsbeen heb ik genoten van de gesprekken die ik met hem voerde over dit onderwerp. In de loop van de tijd heb ik een stevige luchtvaartbibliotheek uitgebouwd, met uiteraard een focus op de Belgische luchtmacht, wat veruit mijn favoriete thema blijft. Als kind kwam ik de allereerste keer naar Brussel (we woonden in Luik) om het Luchtvaartmuseum aan het Jubelpark te bezoeken. Sindsdien ben ik er tientallen keren terug geweest.

vous êtes soit ainsi resté toutes ces années dans l'ombre de son grand-frère... ?

MA : Une vie professionnelle très, très bien remplie m'a aidé à cultiver un joli goût pour la procrastination - nous connaissons tous la fameuse ritournelle du « ce n'est pas le bon moment, on verra plus tard... ». Cette biographie de Jean de Selys, je l'avais pourtant en tête depuis plus de 20 ans mais il a fallu qu'arrive l'échéance du 80^e anniversaire de son exploit, et malheureusement de sa mort aussi, pour que s'enclenche un vrai compte à rebours : ce livre devait impérativement sortir en 2023 ! Pour atteindre cet ambitieux objectif, j'ai arrêté de tergiverser et j'ai consacré pendant près de deux ans quasi 100% de mon temps aux travaux de recherche et à l'écriture de l'ouvrage. Et l'objectif a été atteint : le livre est sorti en octobre 2023.

MM : L'aviation a toujours été un sujet d'intérêt pour vous ?

MA : Toujours ! Mon frère Michel n'y est bien sûr pas étranger et depuis ma plus tendre enfance, j'adore les conversations que j'ai avec lui sur le sujet. Au fil du temps, j'ai constitué une solide bibliothèque aéronautique, avec bien sûr un focus sur la Force Aérienne belge qui reste de très loin mon thème préféré. Lorsque j'étais enfant, la toute première fois où je suis venu à Bruxelles (nous habitions Liège), c'était d'ailleurs pour visiter le Musée de l'Air du Cinquantenaire.

Marc Audrit with his brother Michel
at a static display in Büchel Air Base
(Germany) in 1973.



MM: Zoals onze vriend Georges aangeeft in de recensie van het boek hierboven, heb ik je werk met veel emotie gelezen. Ik ben onlangs begonnen met Italiaans te leren. Op zoek naar een eerste boek in de taal van Dante stuitte ik op het boek van Paolo Nori. De titel gekozen door de heldin van het verhaal, de grote Russische dichteres Anna Achmatova (1889-1966), sprak me aan: "*Vi avverto che vivo per l'ultima*

J'y suis retourné des dizaines de fois depuis !

MM : Tout comme notre ami Georges le précise dans la recension de l'ouvrage ci-avant, j'ai lu votre livre avec beaucoup d'émotions. Je me suis mis récemment à l'italien. À la recherche d'un premier livre dans la langue de Dante, je suis tombé sur l'ouvrage de Paolo Nori. Le titre prononcé par

*volta!*⁴... Onder haar vrienden telt ze nog een groot dichter: Ossip Mandl'stam (echt!). Verdacht van "contrarevolutionaire activiteiten", wordt hij in 1934 gearresteerd en gevangengezet. Op 47-jarige leeftijd sterft hij in 1938 in een goelag in Madagan, Oost-Siberië, in omstandigheden die verdacht veel lijken op die van Alekxëï Navalny...

Van Anna Achmatova zal hij zeggen... (Ik kom terug op je werk !!) "Ze was mooi. Nee, ze was niet mooi! Ze was erg mooi! Nee, ze was niet erg mooi... Zij was ontroerend! »

Dus over je boek zou ik ook zeggen: "Het is een prachtig boek, nee..." enz. En ik zou zelfs willen eindigen met te zeggen dat het een "zeer ontroerend" boek is.

MA: Dank je, ik waardeer het compliment enorm, vooral omdat het van een piloot komt. Dat vind ik belangrijk. Over het algemeen was ik erg geraakt door de reacties die ik kreeg van piloten, zowel gepensioneerd als actief, die zeer lovende commentaren op het boek hadden. Het is een onschatbare beloning.

MM: Net als Georges Castermans, hoewel in mindere mate, had ik de gelegenheid om een flink aantal voormalige leden van 609 Squadron te ontmoeten en mij met hen te onderhouden. Je bent erin geslaagd om ze op een opmerkelijke manier weer tot leven te brengen. Als jonge piloot in Florennes heb ik verschillende avonden eerbiedig geluisterd naar onze dierbare ancien "Cheval" die me vertelde over zijn gevechten in Spit en Typhoon. Als C.O. van 349 had ik de eer Armand Crekillie, Roger Malengreau, "Duke" Du Monceau de Bergendal, Mike Donnet, Georges Jaspis, Paul Siroux, "Pietje" Laforce en ik vergeet er zeker een paar te ontmoeten. Om nog maar te zwijgen van een flink aantal voormalige leden van 349 en 350.

En toch sprak geen van hen met mij over Jean de Selys Longchamps. En dat is wat ik bedoel... Waarom heb je deze vliegenier gekozen uit alle grote namen die ik zojuist heb genoemd?

MA: Ik heb pijn aan mijn hart wanneer u de namen noemt van deze glorieuze anciens. Zoals ik al zei, werkte ik al meer dan 20 jaar aan dit biografisch project en als ik er eerder aan was begonnen, zou ik de gelegenheid hebben gehad om met sommigen te praten, die Jean de Selys goed gekend hadden. Wat ben ik jaloers op je omdat je de kans hebt gehad om eerbiedig naar "Cheval" *Lallemant te luisteren!* Terugkomend op de Selys, mijn verlangen om een boek aan hem op te dragen kwam voort uit drie anomalieën. De eerste: in 80 jaar is er nooit een biografie aan hem gewijd, ook al is hij de auteur van een van de meest klinkende heldendaden ondernomen door een Belgische officier tijdens de Tweede Wereldoorlog. Mocht de Selys een Fransman zijn geweest, zou hij al het onderwerp

l'héroïne du récit, la grande poète russe Anna Achmatova (1889–1966), m'interpelle : « *Vi avverto che vivo per l'ultima volta!*⁴ »... Parmi ses amis, elle compte un autre grand poète : Ossip Mandl'stam (cela ne s'invente pas !). Suspecté d'« activité contre-révolutionnaire », ce dernier est arrêté et emprisonné en 1934. Âgé de 47 ans, il décède en 1938 dans un goulag à Madagan, à l'est de la Sibérie, dans des conditions qui ressemblent étrangement à celles d'Alekxëï Navalny...



D'Anna Achmatova, il dira... (j'arrive à votre ouvrage !!!) : « *Elle était belle. Non, elle n'était pas belle ! Elle était très belle ! Non, elle n'était pas très belle... Elle était émouvante !* »

Ainsi de votre livre, je dirai également : « *C'est un beau livre, non... etc.* » Et terminerai même en disant que c'est un ouvrage « *très émouvant* ».

MA : Merci, j'apprécie beaucoup le compliment, d'autant qu'il vient d'un pilote. C'est important pour moi. De manière générale, j'ai été très touché par les retours reçus de pilotes, à la retraite ou en activité, qui ont eu des commentaires très élogieux sur le livre. C'est une récompense inestimable.

MM : Tout comme Georges Castermans, dans une moindre mesure toutefois, j'ai eu l'occasion de rencontrer et même de côtoyer pas mal d'anciens du 609 Squadron. Vous avez réussi à les faire revivre d'une façon remarquable. Comme jeune pilote à Florennes, j'ai passé plusieurs soirées à écouter religieusement notre cher ancien « Cheval » me faire le récit de ses combats en Spit et Typhoon. Comme C.O. de la 349, j'ai eu l'honneur de rencontrer Armand Crekillie, Roger Malengreau, « Duke » Du Monceau de Bergendal, Mike Donnet, Georges Jaspis, Paul Siroux, « Pietje » Laforce et j'en oublie certainement. Sans compter, par la suite, pas mal d'anciens des 349 et 350.

Pourtant..., aucun d'entre eux ne m'a parlé de Jean de Selys Longchamps. Et c'est là où je veux en venir... Pourquoi avoir choisi cet aviateur parmi tous les grands noms que je viens de citer ?

MA : Avant de répondre à votre question, l'évocation des noms de ces glorieux anciens m'oblige à partager avec vous mon seul regret. Comme je vous l'ai dit, je portais ce projet de biographie depuis plus de 20 ans et si je m'y étais attelé plus tôt, j'aurais eu l'opportunité de m'entretenir avec certains d'entre eux qui ont bien connu Jean de Selys. Comme je vous envie d'avoir eu la chance d'*écouter religieusement* « Cheval » *Lallemant !* Pour en revenir à de Selys, mon envie de lui dédier un livre est née de trois anomalies. La première : en 80 ans, aucune biographie ne lui avait jamais été consacrée alors qu'il est l'auteur d'un des plus retentissants exploits signés

4. "Ik laat je weten dat ik voor de laatste keer leef."

4. « Je vous signale que je vis pour la dernière fois. »



May 1942: visit of the minister of defence Camille Gut.

From left to right: Lallemand, Ortmans, de Selys, Blanco, de Spirlet, Gut, Dopéré, Malengreau and Van Lierde.

hebben uitgemaakt van vijf biografieën, twee romans en een film! Ten tweede vond ik het schokkend dat het leven van een man die op 31-jarige leeftijd stierf, werd teruggebracht tot het handjevol seconden dat zijn aanval duurde. We kunnen zijn gewaagde aanval niet begrijpen als we niet de tijd nemen om te ontdekken wie hij was en wat zijn leven vóór die beroemde 20 januari 1943 kenmerkte. En wat er daarna gebeurde, is niet minder interessant. Het leven van Jean de Selys is een verhaal met breuklijnen. Eigenlijk vond ik het nogal verbazingwekkend dat een dik aureool van benaderingen, fouten, leugens en nepnieuws het verhaal van deze beroemde aanval bezoedelde. In tegenstelling tot "Cheval", Demoulin of anderen, had Jean de Selys na de oorlog niet de gelegenheid om zijn memoires te schrijven. Het was de hoogste tijd om hem het woord te geven. De rol van de biograaf is ook om vluchtige levens te vereeuwigen.

MM: Sommigen waren misschien verbaasd om een hele paragraaf over de **Gestapo** in uw boek te zien. Waarom was het belangrijk voor u om de tijd te nemen om de rol, de organisatie en de impact ervan op de Belgische bevolking in detail te beschrijven?

MA: Het zou ondenkbaar zijn geweest om het niet te doen. De kern van wat de dramaturgie van het verhaal van Jean de Selys vormt, bestaat uit drie pijlers, ik zou zelfs bijna zeggen drie "personages": Selys zelf, natuurlijk, de Hawker Typhoon en de Gestapo. Net zoals ik een heel hoofdstuk

par un officier belge durant la seconde guerre. Si de Selys avait été français, il serait déjà le sujet de cinq biographies, de deux romans et d'un film ! Deuxièmement, je trouvais choquant que l'on résume la vie d'un homme mort à 31 ans à la poignée de secondes qu'a duré son attaque. On ne peut pas comprendre son raid audacieux si on ne prend pas le temps de découvrir qui il est et tout ce qui a jalonné sa vie avant ce fameux 20 janvier 1943. Et ce qui s'est passé après n'est pas moins intéressant. La vie de Jean de Selys, c'est un conte de fêlures. Enfin, je trouvais assez stupéfiant qu'un épais halo d'approximations, d'erreurs, de mensonges et de fake news pollue le récit de ce fameux raid. Contrairement à « Cheval », Demoulin ou d'autres, Jean de Selys n'a pas eu l'opportunité d'écrire ses mémoires après la guerre. Il était grand temps de lui donner la parole. Le rôle du biographe, c'est aussi d'éterniser des vies fugaces.

MM : Certains ont pu être surpris de voir un paragraphe entier consacré à la **Gestapo** dans votre livre. Pourquoi était-ce important pour vous de prendre le temps de détailler son rôle, son organisation et son impact sur la population belge ?

MA : Il aurait été impensable de ne pas le faire. Au cœur de ce qui constitue la dramaturgie de l'histoire de Jean de Selys, il y a trois piliers, je dirais même presque trois « personnages » : de Selys lui-même bien sûr, le Hawker Typhoon et la Gestapo. Tout comme j'ai consacré un chapitre entier au « Tiffie » et à ses débuts opérationnels

wijdde aan de "Tiffie" en zijn catastrofaal operationeel begin, was het essentieel om me te concentreren op wat de Gestapo werkelijk was, om de karikaturale en simplistische voorstelling - zwarte leren regenjas, hoed en galgentronie - die de meeste mensen ervan hebben, te verdringen en om inhoud te geven aan wat zij werkelijk was, alsook aan de omvang van de terreur die zij in België liet heersen. Dit is essentieel om te begrijpen dat het echt een prioritair doelwit was voor Jean de Selys en waarom zijn aanval het mogelijk maakte om, tegen al zijn verwachtingen in, zijn ambitieus doel te bereiken: "het moreel van de Belgen te herstellen".

MM: De Holocaust staat ook centraal in dit hoofdstuk...

MA: Dat klopt. Het is onmogelijk om over de Gestapo te praten zonder dit delicate onderwerp aan te raken. Nogmaals, dit is essentieel om het helse mechanisme van dood dat door de nazi's is opgezet, te bevatten. Een van de vijf Duitsers die door de granaten van Jean de Selys werd neergemaaid was *SS-Sturmabführer* Alfred Thomas. Hij was de echte nummer twee op het hoofdkantoor aan de Louizalaan 453. Het was belangrijk om uit te leggen dat hij de leiding had over de 19 konvoien die 18.182 mannen, vrouwen en kinderen van Mechelen naar Auschwitz zouden brengen (van wie er slechts 367 terugkeerden, amper 2%...): dit maakt het mogelijk om verder te kijken dan de klinische beoordeling van de aanval en historische en menselijke diepgang te geven aan de heldendaad van Jean de Selys. Ik denk ook dat elke gelegenheid moet worden aangegrepen om deze duistere delen van onze geschiedenis weer aan het licht te brengen. Historisch geheugenverlies ondermijnt de vrede, en in de turbulente tijden die we doormaken, is dit niet anekdotisch.

MM: In een van de podcast-interviews die u zo vriendelijk was mij te sturen, haalt een van de journalisten de persoonlijkheid van Jean de Selys aan: "Hij is een middel-eeuwse ridder"... ik zou eraan toevoegen "Onverschrokken en onberispelijk"...

"Onverschrokken?" Klaarblijkelijk! Maar "Onberispelijk"?

Feitelijk bent u de eerste auteur van al degenen die ik heb kunnen raadplegen die de moeilijkheden beschrijft bij het integreren van Jean de Selys in het 609, tot het punt dat hij zelfs zal worden uitgesloten.

Daarmee heb je onze held een beetje van zijn voetstuk gestoten. Zelfs Frank Ziegler, de Britse biograaf van het 609, is in dit opzicht discreter... Zou ik mogen stellen? "We hadden liever niet geweten... en blijven geloven dat het vanwege de ongeoorloofde aanval op de Louizalaan was dat hij werd 'gedegradeerd'."

MA: Ik begrijp je volkomen. Dat gezegd zijnde, denk ik dat een van de valkuilen die de biograaf bedreigt, is om verliefd te worden op zijn onderwerp en te zelfgenoegzaam te

catastrofiques, il était essentiel de s'attarder à ce qu'était vraiment la Gestapo pour sortir de la représentation caricaturale et simpliste - imper de cuir noir, chapeau et mine patibulaire - qu'en ont la plupart des gens et pour donner la mesure de ce qu'elle était vraiment et l'ampleur de la terreur qu'elle a fait régner en Belgique. C'est essentiel pour comprendre que c'était vraiment une cible de choix pour Jean de Selys et pourquoi son raid a permis d'atteindre, au-delà de toutes ses espérances, son ambitieux objectif de « redonner le moral aux Belges ».

MM : La shoah est également au cœur de ce chapitre...

MA : En effet. Impossible de parler de la Gestapo sans aborder ce délicat sujet. Une nouvelle fois, c'est essentiel pour dimensionner l'inhumaine mécanique de mort mise en place par les nazis. Un des cinq Allemands qui sera fauché par les obus de Jean de Selys est le *SS-Sturmabführer* Alfred Thomas. C'est le véritable numéro deux du siège du 453 avenue Louise. Il était important d'expliquer que c'est lui qui était le maître d'œuvre des 19 convois qui vont emmener de Malines à Auschwitz 18.182 hommes, femmes et enfants (dont seulement 367 reviendront, à peine 2%...) : cela permet d'aller au-delà du bilan clinique du raid et de donner de l'épaisseur historique et humaine à l'exploit de Jean de Selys. Je pense aussi que toutes les opportunités de remettre en lumière ces pans sombres de notre histoire doivent être saisies. L'amnésie historique fragilise la paix et dans les temps agités que nous traversons, ce n'est pas anecdotique.

MM : Dans un des entretiens « podcast » que vous avez eu l'amabilité de me transmettre, une des journalistes évoque la personnalité de Jean de Selys : « C'est un Chevalier du moyen âge »... Personnellement, j'ajouterais « Sans peur et sans reproche »...

« Sans peur ? » Manifestement ! Mais « Sans reproche ? »

En fait, vous êtes le premier auteur parmi tous ceux que j'ai pu consulter qui décrit les difficultés d'intégration de Jean de Selys au sein de la 609, au point qu'il en sera même écarté.

Ce faisant, vous avez un peu fait glisser notre héros de son piédestal. Même Frank Ziegler, le biographe britannique de la 609, est plus discret à cet égard... Oserais-je dire ? : « Nous aurions préféré ne pas savoir... et continuer à croire que c'est à cause de l'attaque non autorisée à l'avenue Louise qu'il a été 'rétrogradé' ».

MA : Comme je vous comprends. Cela dit, je pense qu'un des pièges qui menacent le biographe, c'est de tomber amoureux de son sujet et de devenir trop complaisant. Pour moi, il était essentiel de ne jamais tomber dans l'hagiographie, d'être tenté de ne conserver que tout ce qui contribue à la légende dorée et à l'image idéalisée du chevalier du ciel. Jean de Selys était loin d'être parfait, il avait même une personnalité assez clivante,

August 2013:
tribute paid by General Van Caelenberge
at the cemetery of Minster (UK)
where Jean de Selys is buried.



worden. Voor mij was het essentieel om nooit in hagiografie te vervallen, om in de verleiding te komen om slechts alles te bewaren wat bijdraagt aan de gouden legende en het geïdealiseerde beeld van de hemelridder. Jean de Selys was verre van perfect, hij had zelfs een nogal gespleten persoonlijkheid, maar dit is wat hem zo diep menselijk maakt. Zonder zijn onstuimige karakter, zijn individualisme, zijn verbeterd patriottisme en zijn onbedwingbaar verlangen om niet altijd de regels te volgen, is er geen aanval op de Gestapo. Ik heb me vaak afgevraagd wat er zou zijn gebeurd mocht hij het conflict hebben overleefd. Ik ben er niet van overtuigd dat hij bij de luchtmacht zou zijn gebleven zoals 'Cheval', 'The Duke' en zoveel anderen. Ik weet niet zeker of hij erin geslaagd zou zijn om in het kader te passen, noch of hij dat zou gewild hebben.

MM: Beste Marc, voor een eerste boek is dit natuurlijk een knappe prestatie. In de hierboven genoemde podcast kondig je aan dat je al een tweede boek in de maak hebt over een andere Belgische vlieger. Ik zal je niet verbergen dat dit me verbaast, want na dit boek, dat zo gedetailleerd een halve eeuw van onze geschiedenis behandelt, vind ik het moeilijk om me voor te stellen wat je nog meer zou kunnen toevoegen zonder in herhaling te vallen...

MA: Ik ben inderdaad al bezig met een project dat eind 2024 gepubliceerd moet worden. Nog altijd over een Belgische piloot, nog steeds de Tweede Wereldoorlog en over een onderwerp dat te weinig bekend is. We moeten erkennen dat België rijk is aan uitzonderlijke lotgevallen waaraan we niet altijd het belang hebben gehecht dat ze verdienen! Ik werk ook aan de Engelse bewerking van de biografie van Jean de Selys die een Angelsaksische uitgever in januari 2025 zal publiceren. We zijn nog niet klaar met het laten schitteren van de Belgische vleugels!

MM: Beste Marc, hartelijk dank voor dit interview. Ik denk dat ik spreek namens degenen die al het genoegen hebben gehad uw zeer mooi en ontroerend boek te lezen – te beginnen met onze voorzitter, generaal Van Caelenberge, wiens voorwoord het vermelden waard is – en op mijn beurt aanbevelen het te lezen.

mais c'est ce qui le rend aussi profondément humain. Sans son caractère impétueux, son individualisme, son patriotisme exacerbé et son irrépressible désir de ne pas toujours suivre les pointillés, il n'y a pas de raid sur la Gestapo. Je me suis d'ailleurs souvent demandé ce qui se serait passé s'il avait survécu au conflit. Je ne suis pas convaincu qu'il serait resté à la Force Aérienne comme l'ont fait « Cheval », « The Duke » et tant d'autres. Pas sûr qu'il aurait réussi à rentrer dans les cases, ni même qu'il en aurait eu envie.

MM : Cher Marc, pour un premier ouvrage, c'est manifestement une grande réussite. Dans le podcast évoqué précédemment, vous annoncez que vous avez déjà un deuxième livre en gestation concernant un autre aviateur belge. Je ne vous cache pas que cela me surprend car après le présent ouvrage, qui couvre de façon tellement détaillée tout un demi-siècle de notre histoire, j'ai difficile à imaginer ce que vous pourriez encore ajouter sans vous répéter...

MA : Effectivement, je suis déjà au travail sur un projet qui devrait être publié fin 2024. Toujours un pilote belge, toujours la Deuxième Guerre mondiale et toujours sur un sujet trop méconnu. Il faut avouer que la Belgique est riche de destins exceptionnels auxquels on n'a pas toujours accordé l'importance qu'ils méritent ! Je travaille également à l'adaptation en anglais de la biographie de Jean de Selys qu'un éditeur anglosaxon publiera en janvier 2025. On n'a pas fini de faire rayonner les ailes belges !

MM : Cher Marc, grand merci pour cet entretien. Je pense me faire l'interprète de ceux qui ont déjà eu le plaisir de lire votre très beau et émouvant livre – à commencer par notre président, le Général Van Caelenberge, dont la préface vaut la peine d'être signalée – pour à mon tour, en recommander la lecture.

