

De oorsprong van het 349 (Belgian) Squadron RAF

GAMA

(GROUPEMENT AÉRIEN MILITAIRE D'AFRIQUE)

Aux origines du 349 (Belgian) Squadron RAF



Jean Buzin

Vertaling: Bruno Ceuppens & Pedro Buyse

In verschillende artikelen die onlangs in het magazine zijn verschenen, worden aan de hand van persoonlijke ervaringen verschillende episodes van de postkoloniale geschiedenis van het voormalige Belgische Congo beschreven. Misschien minder bekend in onze luchtvaartwereld is de mislukte poging van de Belgische regering in Londen tijdens de Tweede Wereldoorlog om na het debacle van mei 1940 vanuit onze kolonie opnieuw een Belgische militaire luchtvaart op te richten. Hoewel niet succesvol, was deze zet toch de aanleiding voor de oprichting van het 349 (Belgian) Squadron in het luchtruim boven Afrika

Différents articles publiés récemment dans le magazine ont évoqué, au travers d'expériences personnelles, plusieurs épisodes de l'histoire postcoloniale de l'ex Congo belge. Moins connu peut-être dans notre milieu aéronautique, est celui qui a vu, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la tentative avortée menée par le gouvernement belge de Londres de recréer, à partir de notre colonie, une aviation militaire belge après la débâcle de mai 1940. Bien que sans succès, cette démarche sera néanmoins à l'origine de la création du 349 (Belgian) Squadron sous le ciel d'Afrique.

Voorwoord

Op 31 oktober 1940 komt met de oprichting in Londen van een wettige Belgische regering in ballingschap een einde aan een periode van onzekerheid over de positie van België in het conflict dat wereldomvattend zou worden. Deze late datum is vooral het gevolg van het uitstel, de besluiteloosheid en de interne conflicten die de regeringsploeg ondermijnen na de nederlaag van mei 1940.

Na de breuk met Koning Leopold III die op 25 mei 1940 te Wijnendaele heeft plaatsgevonden, hebben het vertrek van onze ministers naar Frankrijk en hun uitdrukkelijke wens om de strijd aan de zijde van onze bondgenoten voort te zetten, enige hoop gegeven aan de onderdelen van ons leger en in het bijzonder aan die van de Militaire Luchtvaart (Mil Aé) die zich naar Frankrijk hebben teruggetrokken. De ineenstorting van het Franse leger en de aankondiging, op 17 juni, van het verzoek tot wapenstilstand van de regering Pétain hebben deze hoop de bodem ingeslagen en de ministers ontredderd achtergelaten.

Op 18 juni geeft de Belgische regering, die zich in Bordeaux had teruggetrokken, de minister van koloniën, Albert De Vleeschouwer, de volledige uitvoerende en wetgevende macht over Belgisch Kongo om de Belgische kolonies uit de greep van de vijand te redden. Hij bereikt Lissabon,

Minister of Colonies
Albert De Vleeschouwer.

Préambule

Le 31 octobre 1940, la mise en place à Londres d'un gouvernement belge légal, en exil, marque la fin d'une période d'incertitude quant à la position de la Belgique dans le conflit qui deviendra mondial. Cette date tardive est avant tout le résultat des atermoiements, des indécisions et des conflits internes qui ont miné l'équipe gouvernementale à la suite de la défaite de mai 1940.

Après la rupture avec le roi Léopold III consommée à Wijnendaele le 25 mai 1940, le départ de nos ministres pour la France et leur volonté affichée de poursuivre la lutte aux côtés de nos garants avait redonné quelque espoir aux éléments de notre armée et en particulier à ceux de l'Aéronautique Militaire (Aé Mil) repliés en France. L'effondrement de l'armée française et l'annonce, le 17 juin, de la demande d'armistice du gouvernement Pétain avait ruiné cet espoir et laissé les ministres désespérés.

Le 18 juin, le gouvernement belge replié à Bordeaux va, dans le but de sauver les colonies belges de l'emprise ennemie, investir le ministre des Colonies Albert De Vleeschouwer des pleins pouvoirs exécutifs et législatifs sur le Congo belge. Il gagne Lisbonne, débarque à Londres le 4 juillet et fait savoir aux autorités britanniques que la Belgique était prête à inclure les ressources du Congo dans l'effort de guerre



ontscheept op 4 juli in Londen en deelt de Britse autoriteiten mee dat België bereid is de rijkdommen van Kongo in de geallieerde oorlogsinspanning op te nemen en aldus tegemoet te komen aan de wensen van het Imperium, dat onze kolonie als een strategische troef van primordiaal belang beschouwt. Hij neemt ook de wind uit de zeilen van

allié répondant ainsi aux souhaits de l'Empire qui considérerait notre colonie comme un enjeu stratégique de première importance. Il coupe aussi l'herbe sous le pied à la tentative de constitution d'un gouvernement belge en exil menée de concert par le ministre de la Santé publique Marcel-Henri Jaspar et le parlementaire Camille Huysmans. Marcel-Henri

de poging om een Belgische regering in ballingschap te vormen onder leiding van de minister van Volksgezondheid Marcel-Henri Jaspar en de parlementariër Camille Huysmans. Marcel-Henri Jaspar is op 18 juni op eigen initiatief naar Londen gegaan zonder instemming van zijn collega's, die hem vervolgens hebben ontslagen. Anderzijds staan de Britten weigerachtig tegenover dit initiatief, gezien de persoonlijkheid van Camille Huysmans, voormalig secretaris van de Tweede Socialistische Internationale, die verschillende linkse persoonlijkheden in zijn kielzog heeft meegebracht.

Aangezien de Koning niet ingaat op hun verzoek om af te treden en de Duitse militaire regering zich verzet tegen hun terugkeer naar het land, rest de ministers, voortaan "*persona non grata*" in België, geen andere keuze dan Engeland te vervoegen. Daarenboven wenst Churchill ook dat de belangrijkste ministers onverwijld naar Londen zouden komen. Dat doen ze niet allemaal, maar na talrijke verwickelingen komen in oktober 1940 vier ministers in Londen bijeen om een door de Britse autoriteiten erkende regering te vormen,

Jaspar avait rejoint Londres d'initiative dès le 18 juin sans l'accord de ses collègues qui l'avaient dès lors destitué. D'autre part, les Britanniques étaient peu enclins à soutenir cette initiative compte tenu de la personnalité de Camille Huysmans, ancien secrétaire de la II^e Internationale Socialiste et qui avait entraîné dans son sillage diverses personnalités de gauche.

Le roi n'ayant pas répondu à leur demande de démission et le gouvernement militaire allemand s'étant opposé à leur retour au pays, désormais « *persona non grata* » en Belgique, la seule option restante envisageable pour les ministres sera celle de rejoindre l'Angleterre, Churchill souhaitant par ailleurs que les ministres les plus importants rallient Londres sans délai. Tous ne s'y résoudront pas, mais après moultes péripéties, quatre ministres se retrouveront à Londres en octobre 1940 pour constituer un gouvernement reconnu par les autorités britanniques, à savoir : Hubert Pierlot premier ministre, Paul-Henri Spaak ministre des Affaires étrangères, Camille Gutt ministre des Finances et Albert De Vleeschouwer ministre des Colonies.



Prime Minister Hubert Pierlot.



Minister of Foreign Affairs Paul-Henri Spaak.



Minister of Finance Camille Gutt.

te weten: Hubert Pierlot als Eerste Minister, Paul-Henri Spaak als Minister van Buitenlandse Zaken, Camille Gutt als Minister van Financiën en Albert De Vleeschouwer als Minister van Koloniën.

Hoewel zij onmiddellijk de schepen van de Belgische koopvaardijvloot ter beschikking van het Britse Rijk hebben gesteld, het goud van de Nationale Bank uitgeleend en de toegang tot de rijkdommen van Kongo hebben bevestigd, is het belangrijk voor hen het imago en de reputatie van België zo snel mogelijk te herstellen. Deze zijn beschadigd door de controverse naar aanleiding van het besluit van Koning Leopold III om zich in Vlaanderen onvoorwaardelijk over te geven en zijn boodschap via de Belgische ambassade in Bern dat België niet langer in oorlog is met Duitsland. Vanaf dat moment overheerst in de schoot van de regering gedurende

Bien que d'emblée ils aient mis à la disposition de l'empire britannique les navires de la flotte marchande belge, prêté l'or de la Banque nationale et confirmé l'accès aux ressources du Congo, il était important pour eux de redorer au plus vite l'image et le renom de la Belgique. Ceux-ci avaient été écorchés par la controverse née de la décision du roi Léopold III de capituler sans conditions dans les Flandres et son message qui, par le canal de l'ambassade belge de Berne, avait fait connaître que la Belgique n'était plus en guerre avec l'Allemagne. Dès lors, une idée prévaudra dans le chef du gouvernement tout au long de la guerre, celle de rendre visible la contribution de la Belgique dans le conflit mondial. Dans un premier temps, l'entreprise se révélera difficile.

À la différence d'autres nations victimes de l'agression nazie, qui dès la fin de la campagne de France avaient trans-

de hele oorlog één idee, namelijk dat van het zichtbaar maken van de bijdrage van België aan het wereldconflict. Aanvankelijk zal dit een moeilijke onderneming blijken te zijn.

In tegenstelling tot andere naties, slachtoffers van de nazi-agressie, die aan het einde van de Franse campagne volle-

féré en Angleterre des unités aériennes constituées, gardant ainsi leur caractère national, il n'en sera pas de même pour la Belgique. Le ministre de la Défense, le général Denis, avait interdit tout départ d'unités constituées vers l'Angleterre et condamné comme déserteurs les membres de celles-ci qui transgresseraient cet ordre.

General Denis, the Minister of Defence
of the last resigning Belgian government.



dige luchteenheden naar Engeland hebben overgebracht en zo hun nationale karakter hebben behouden, is dit niet het geval voor België. De Minister van Defensie, Generaal Denis, heeft elk vertrek van volledige eenheden naar Engeland verboden en diegenen die dit bevel zouden overtreden, veroordeeld als deserteurs.

Het is dus in kleine groepjes of geïsoleerd dat leden van de Mil Aé, vanuit Frankrijk of Marokko waar de squadrons van de vliegschool zich in Oujda hebben teruggetrokken, Groot-

Ce sera donc par petits groupes ou de façon isolée que des membres de l'Aé Mil rejoindront la Grande-Bretagne à partir de la France ou du Maroc où s'étaient repliées à Oujda les escadrilles de l'École de Pilotage. Ils seront 124 à tenter l'aventure entre le 22 juin et le 5 août 1940. Le Lieutenant-Colonel aviateur L. Wouters, attaché Militaire et de l'Air auprès de l'Ambassade de Belgique à Londres, va organiser l'accueil des arrivants avec l'aval de l'ambassadeur E. Cartier de Marchienne et l'aide du Major aviateur L. De Soomer qui avait pu rejoindre Londres à partir du réduit de Dunkerque.



Lieutenant-Colonel L. Wouters,
Military and Air Attaché to the Belgian
Embassy in London. (via A. Bar)



Ambassador
E. Cartier de Marchienne.



L. De Soomer before World War 2,
when he was a Captain of the Mil Aé.

Brittannië zullen vervoegen. Tussen 22 juni en 5 augustus 1940 zullen 124 van hen zich aan het avontuur wagen. Luitenant-kolonel L. Wouters, Militair en Luchtmacht Attaché bij de Belgische ambassade in Londen, organiseert de opvang van de nieuwkomers, dit met goedkeuring van ambassadeur E. Cartier de Marchienne en de hulp van majoor De Soomer, die Londen heeft weten te bereiken vanuit het omsingelde Duinkerken.

Een spoedovereenkomst met het Air Ministry zal het mogelijk maken de meest ervaren onder hen, na een korte periode in een OTU (*Operational Training Unit*), te integreren in Britse squadrons en hen in te zetten in de Slag om Engeland. De leerling piloten wier opleiding voldoende gevorderd is en die de Engelse taal machtig zijn, worden naar RAF (*Royal Air Force*) scholen gestuurd om hun opleiding te voltooien. De anderen moeten wachten op de oprichting van de Frans-Belgische vliegschool te Odiham, die van november 1940 tot mei 1941 zal functioneren, om hun opleiding te hervatten. In dit stadium bestaat er binnen de RAF geen enkel squadron dat aanspraak kan maken op het label "Belgisch".

De opstelling van het statuut van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië zal het onderwerp uitmaken van lange en moeizame onderhandelingen die zullen uitmonden in de Eden-Spaak akkoorden van 4 juni 1942. In het gedeelte over de luchtmacht is bepaald dat onze vliegeniers zoveel mogelijk in nationale eenheden zullen worden verenigd. Verscheidene Belgische piloten die hebben deelgenomen aan de Slag om Engeland binnen het *Fighter Command* zijn reeds gegroepeerd in het 609 Sqn, terwijl meerdere jonge piloten van het Oujda avontuur, eens hun opleiding beëindigd, terecht zijn gekomen in 131 Sqn. Het is uit deze kern dat op 12 november 1941 het "Belgische" 350 Sqn wordt opgericht met versterking van Brits technisch personeel. Intussen heeft minister C. Gutt, die met landsverdediging is belast, herhaaldelijk getracht bij het Air Ministry de oprichting van een Belgische vliegschool te verkrijgen. Tevergeefs.

Een verlangen naar erkenning

Deze weigering geeft aanleiding tot het project om vanuit Congo een Belgisch militair luchtvaartelement op te richten, genoemd de "*Groupement Aérien Militaire d'Afrique*" (GAMA). Aanvankelijk, in september 1941, geeft minister C. Gutt aan Majoor vlieger Verhaegen, lid van zijn kabinet, de opdracht om samen met de Gouverneur-Generaal van Congo en de commandant van de Weermacht ("*Force Publique*") de mogelijkheid te bestuderen om in Congo een luchtvaartschool en één of meer smaldelen op te richten met het oog op een volledige deelname van het Belgisch Imperium (sic) aan de oorlog. Deze structuur, in principe onafhankelijk van de RAF, zou als hoofddoel hebben piloten en technici op te leiden voor de behoeften van toekomstige Belgische smaldelen in Engeland. Kandidaten die naar Engeland zijn gegaan om

Un accord d'urgence avec l'*Air Ministry* permettra d'intégrer les plus expérimentés d'entre-eux dans des escadrilles anglaises après un court passage en OTU (*Operational Training Unit*) et d'être engagés dans la Bataille d'Angleterre. Les élèves-pilotes dont le stade de formation était suffisamment avancé et ayant une maîtrise de la langue anglaise seront envoyés dans des écoles de la RAF (*Royal Air Force*) pour y terminer leur entraînement. Quant aux autres, ils devront attendre la création de l'école de pilotage franco-belge de Odiham, qui fonctionnera de novembre 1940 à mai 1941, pour reprendre leur entraînement. À ce stade, aucune escadrille pouvant se revendiquer du label « belge » n'existait au sein de la RAF.

L'établissement du statut des forces armées belges en Grande-Bretagne fera l'objet de longues et difficiles négociations, qui trouveront leur aboutissement dans les accords Eden-Spaak du 4 juin 1942. Dans le volet concernant les forces aériennes, il était prévu que dans la mesure du possible nos aviateurs seraient réunis au sein d'unités nationales. Déjà plusieurs pilotes belges ayant participé à la Bataille d'Angleterre au sein du *Fighter Command* avaient été regroupés au 609 Sqn tandis que plusieurs jeunes pilotes issus de l'aventure de Oujda, une fois leur formation terminée, s'étaient retrouvés au sein du 131 Sqn. C'est à partir de cet effectif que le 12 novembre 1941, le 350 Sqn « belge » sera créé avec le renfort de personnel technique britannique. Dans l'intervalle, le ministre C. Gutt qui avait dans ses attributions la défense nationale, avait à plusieurs reprises tenté d'obtenir de l'*Air Ministry* la création d'une école de pilotage belge. En vain.

Une volonté de reconnaissance

De ce refus naîtra le projet de recréer à partir du Congo une aéronautique militaire belge identifiée comme « Groupement Aérien Militaire d'Afrique » (GAMA). Dans un premier temps en septembre 1941, le ministre C. Gutt va charger le Major aviateur Verhaegen, membre de son cabinet, d'étudier avec le Gouverneur Général du Congo et le commandant de la Force Publique « la possibilité d'établir au Congo une école d'aviation et une ou plusieurs escadrilles dans le but d'une participation complète de l'empire belge (sic) à la guerre ». Cette structure en principe indépendante de la RAF aurait eu pour but premier de former des pilotes et techniciens pour les besoins de futures escadrilles belges en Angleterre. Y auraient été envoyés et formés les candidats ayant rejoint l'Angleterre pour servir dans l'aviation. Les anciens de l'Aé Mil, échappés de Belgique ayant transité par le Portugal, auraient également pu y être réentraînés. Le cadre aurait été constitué par des pilotes belges, en période de repos après un tour d'opérations dans une escadrille de la RAF. Étonnamment, l'encadrement technique, essentiel pour la réussite du projet, semble ne pas avoir été évoqué

bij de luchtmacht te dienen, zouden daar worden opgeleid. Voormalig Mil Aé personeel dat uit België is ontsnapt en via Portugal is doorgereisd, zou daar ook kunnen omgeschoold worden. Het kader zou bestaan uit Belgische piloten, tijdens hun rustperiode na een operationele tour in een RAF-squadron. Verrassend genoeg schijnt de technische omkadering, van essentieel belang voor het welslagen van het project, niet te zijn vermeld, hoewel er reeds een schreeuwend tekort is aan Belgische technici in Engeland.

Bij zijn aankomst in Leopoldstad in september 1941, stelt Majoor Verhaegen vast dat sinds augustus 1941 jonge kolonials die zich bij de Weermacht hebben aangesloten naar SAAF (*South African Air Force*) scholen zijn gestuurd om te worden opgeleid tot piloot of technicus ten voordele van een toekomstige koloniale luchtvaart. Een project in die zin is inderdaad voorgesteld aan de Minister van Koloniën tijdens een bezoek aan Leopoldstad in februari 1941. De Weermacht motiveert dit voorstel met de noodzaak om in de toekomst luchtsteun te kunnen verlenen aan haar brigades die eventueel zouden kunnen worden ingezet, zoals tijdens de Veldtocht van Abessinië, en om de bescherming van het gevoelig gebied aan de monding van de Congostroom, waar zich de olie-installaties van Matadi bevinden, te verzekeren. Het voorziet in de oprichting van drie luchtvaartgroepen met in totaal 54 vliegtuigen van het type lichte bommenwerper, tewerkgesteld door een personeelsbestand van 400 eenheden, zonder het inheems personeel. De Minister van koloniën lijkt overtuigd en belooft het project bij zijn collega's te verdedigen en de Gouverneur-Generaal op de hoogte te brengen indien de Belgische regering in Londen akkoord gaat.

Het blijkt dat op 13 maart 1941 een positief signaal werd ontvangen in Leopoldstad, maar zonder de voorwaarden ervan te preciseren, hetgeen een klimaat van totaal onbegrip tussen Londen en Leopoldstad zal doen ontstaan. De Londense overeenkomst betreft de aanwerving van personeel in de kolonie ten behoeve van het toekomstige project om vanuit Congo een Belgische luchtvaart op te richten, maar heeft geenszins betrekking op de oprichting van een koloniale luchtmacht. Er wordt bovendien geen enkele stap ondernomen om luchtvaartmateriaal van het Air Ministry te verkrijgen. Onwetend over dit voorbehoud en in de overtuiging van de goedkeuring uit Londen, start de Weermacht haar project met een wervingscampagne en een wankelende overeenkomst met de Zuid-Afrikaanse regering voor de opleiding van personeel. Een clausule in deze overeenkomst bepaalt dat, in afwachting van de levering van vliegend materieel aan de Weermacht, opgeleid of herschoold personeel bij SAAF-eenheden zou worden gedetacheerd. Er valt te noteren dat de Belgische regering, zodra zij hiervan op de hoogte is, elke overdracht aan de SAAF veroordeelt met het argument dat dit geen propaganda effect voor België zal hebben.

alors que déjà en Angleterre le besoin en techniciens belges était criant.

À son arrivée à Léopoldville en septembre 1941, le Major Verhaegen réalise que, depuis août 1941, des jeunes coloniaux engagés à la Force Publique sont envoyés dans les écoles de la SAAF (*South African Air Force*) pour y être formés comme pilotes ou techniciens au bénéfice d'une future aviation coloniale. Un projet en ce sens avait en effet été présenté au ministre des Colonies en visite à Léopoldville en février 1941. La Force Publique justifiait ce projet par la nécessité d'apporter dans le futur un appui aérien à ses brigades engagées éventuellement sur le terrain, comme elles le furent dans la Campagne d'Abyssinie, et d'assurer la protection de la zone sensible de l'embouchure du fleuve Congo abritant les installations pétrolières de Matadi. Elle envisageait la création de trois groupes d'aviation totalisant 54 appareils du type bombardier léger mis en œuvre par un personnel de 400 unités à l'exclusion du personnel indigène. Le ministre des Colonies semblant convaincu, avait promis de défendre le projet auprès de ses collègues et d'informer le Gouverneur Général en cas d'accord du gouvernement belge de Londres.

Un signal positif semble être parvenu à Léo le 13 mars 1941 mais sans en préciser les termes, ce qui va générer un climat de totale incompréhension entre Londres et Léopoldville. L'accord de Londres portait sur le volet de recrutement de personnel dans la colonie au bénéfice notamment du projet futur de création d'une aéronautique belge à partir du Congo, mais en aucun cas sur la mise en place d'une aviation coloniale. Aucune démarche visant à l'obtention de matériel aéronautique auprès de l'*Air Ministry* n'avait d'ailleurs été entreprise. Ignorant cette réserve et croyant avoir l'aval de Londres, la Force Publique va lancer son projet au travers d'une campagne de recrutement et d'un accord fortuit conclu avec le gouvernement sud-africain pour la formation du personnel. Une clause de cet accord précisait que dans l'attente de la livraison de matériel aéronautique à la Force Publique, le personnel formé ou réentraîné serait versé dans des unités de la SAAF. À noter que, dès qu'il en aura connaissance, le gouvernement belge condamnera tout passage dans les rangs de la SAAF, arguant du fait qu'aucun effet de propagande pour la Belgique n'en résultait.

Le commandant de la Force Publique voit dans l'arrivée du Major Verhaegen et le projet dont il est porteur la possibilité de concrétiser son souhait de créer une aviation coloniale. Au vu de la situation sur le terrain, le Major Verhaegen se rend compte que l'établissement d'une école de pilotage couvrant la formation élémentaire (EFTS) et avancée (SFTS) ne se justifie plus et que seule la formation opérationnelle (OTU) que les jeunes brevetés de la SAAF étaient censés suivre au Kenya ou au Moyen Orient, pouvait être envisagée au Congo. C'est sur cette option et celle de former une ou plusieurs escadrilles opérationnelles que se focalisera désormais le projet GAMA.

De commandant van de Weermacht ziet in de komst van Majoor Verhaegen en het project waarvan hij de drager is, de mogelijkheid om zijn wens om een koloniale luchtmacht op te richten te concretiseren. Gezien de situatie op het terrein, beseft Majoor Verhaegen dat de oprichting van een vliegschool voor basisopleiding (EFTS) en voortgezette opleiding (SFTS) niet langer verantwoord is en dat in Congo alleen de operationele opleiding (OTU) kan worden overwogen die de jonge piloten, gebrevetteerd in de SAAF, in Kenia of in het Midden-Oosten moeten volgen. Het is op deze optie en op het oprichten van één of meerdere operationele smaldelen dat het project GAMA zich voortaan zal toespitsen.

Wat de commandant van de Weermacht betreft, is het de hardnekkige wens om zich uit te rusten met drie luchtvaartgroepen ter ondersteuning van zijn brigades, zoals voorgesteld aan de Minister van Koloniën in februari 1941, die zijn moeizame samenwerking met de vertegenwoordiger van de minister van landsverdediging zal bepalen.

Voor dit project is het noodzakelijk dat de OTU de beschikking krijgt over luchtmiddelen, zo niet de beste, dan toch voldoende modern om aan de eisen van de operationele opleiding te voldoen. De buitengewone ambassadeur van België in de Verenigde Staten, G. Theunis, wordt belast met de prospectie van de mogelijkheden om er luchtvaartmateriaal aan te kopen. Zijn conclusie is snel: er kan geen uitrusting worden verkregen zonder de toestemming van het *Air Ministry*. Ook andere opties zijn denkbeeldig, zoals het terugkrijgen van 40 Brewster B-339B die in januari 1940 door België zijn besteld en aan de Britse regering afgestaan, de aankoop van nieuwe Brewsters of nog van 18 Hurricanes

Quant au commandant de la Force Publique, c'est la volonté persistante de se doter de 3 groupes d'aviation pour le support de ses brigades, tel que présenté au ministre des Colonies en février 1941, qui guidera sa difficile collaboration avec le représentant du MDN.

Ce projet nécessitait obligatoirement, pour l'OTU, l'obtention de matériel aéronautique sinon de première ligne du moins suffisamment moderne pour répondre aux exigences de la formation opérationnelle. L'ambassadeur extraordinaire de Belgique aux États-Unis G. Theunis est mis en charge de prospecter les possibilités d'y acquérir du matériel aéronautique. Sa conclusion sera rapide : aucun matériel ne pouvait être obtenu sans l'accord de l'*Air Ministry*. De même, d'autres options évoquées s'avèreront illusoires, l'obtention en retour de 40 Brewster B-339B commandés par la Belgique en janvier 1940 et cédés au gouvernement anglais, l'achat de nouveaux Brewster ou encore celui de 18 Hurricane (version

Ambassador Georges Theunis.



Roosevelt Field (Long Island, USA): line up of Brewsters B-339B of the pre-WW2 Belgian order. Many of these aircraft were ultimately delivered to the RAF after the May 28 surrender. (Coll. D. Brackx)



(tropische versie, uitgerust met zandfilter, nvdr). De conclusie is duidelijk: de oprichting van een Belgische militaire luchtvaart in Congo zonder de toestemming van het *Air Ministry* en een integratie in de RAF is niet mogelijk. De levering van gevechtsvliegtuigen is alleen gerechtvaardigd als er een dreiging in de regio wordt vastgesteld.

Een aanpassing van het project

Zich bewust van deze realiteit, die de onafhankelijkheid van GAMA reeds in twijfel trekt, dienen de Belgische autoriteiten in Londen op 27 april 1942 een project in bij het *Air Ministry*. Volgens hen is er ditmaal dringend behoefte aan een maritieme patrouille eenheid die de veiligheid en de kustbewaking aan beide zijden van de monding van de Congostroom kan verzekeren, zonder dat er een voorstel wordt gedaan over de herkomst van de bemanningen. De vliegtuigen kunnen worden verkregen via het *West Africa Command*. Bovendien is een jachtsmaldeel nodig om de havenfaciliteiten en industriële basissen van Neder Congo te beschermen. Dit smaldeel, gevestigd in Leopoldstad waar het de SABENA faciliteiten kan benutten, zal de status van een OTU krijgen, jonge piloten uit de SAAF opleiding ontvangen, hun integratie in de Mil Aé voorbereiden en de dubbele taak van opleiding en verdediging op zich nemen.

Hoewel de oprichting van de door de Weermacht gewenste lichte bommenwerper- en verkenningsgroepen ter ondersteuning van haar brigades niet wordt vermeld, is ten minste aan een deel van haar behoeften voldaan. In dit verband dient herinnerd dat sinds augustus 1941 de ontplooiing naar Nigeria van een expeditiekorps van 13.000 manschappen van de Weermacht is voorzien. Het zal daadwerkelijk vanaf juli 1942 in Lagos worden ontplooid om deel te nemen aan een concentratie met het oog op een eventuele aanval op de Franse koloniën in de Golf van Guinea die zich achter het Vichy-regime hebben geschaard.

Hoewel het *Air Ministry* de gegrondheid van het verzoek erkent, daarenboven gesteund door de commandant van het WAC (*West Africa Command*) die belangstelling heeft voor de inzet van een eenheid voor maritieme bewaking, verklaart het zich niet in staat vliegtuigen voor deze missie ter beschikking te stellen.

Een herhaald verzoek krijgt ditmaal de steun van het Foreign Office, dat zich bewust is van het strategisch belang van de regio Neder Congo. Eind mei 1942 kondigt het Air Ministry aan dat het materieel ter beschikking zal stellen van Belgisch Congo, met uitzondering van maritieme bewakingsvliegtuigen. Het verbindt zich ertoe 16 gevechtsvliegtuigen te leveren, waarbij de Belgische autoriteiten de keuze hebben tussen nieuwe Lightnings uit de Verenigde Staten of tweedehands Tomahawks. Bij gebrek aan Hurricanes of Spitfires, de gewenste keuze, worden Tomahawks (naam van de Curtiss P-40's bij de RAF, nvdr) aanvaard, aangezien de

tropicalisée, équipée d'un filtre à sable, ndlr). La conclusion était évidente : créer une aviation militaire belge au Congo, sans l'assentiment de l'*Air Ministry* et une intégration dans la RAF, n'était pas possible. La livraison d'avions de combat ne se justifierait d'ailleurs que si une menace était identifiée dans la région.

Une adaptation du projet

Actant cette réalité qui mettait déjà en question l'indépendance du GAMA, les autorités belges de Londres soumettent un projet à l'*Air Ministry* le 27 avril 1942. Le besoin le plus urgent selon elles concernait cette fois une unité de patrouille maritime qui assurerait la sécurité et la surveillance côtière de part et d'autre de l'embouchure du fleuve Congo sans qu'aucune proposition ne soit faite quant à l'origine des équipages. Quant aux avions, ils étaient censés être obtenus par le canal du *West Africa Command*. De plus, une escadrille de chasse était nécessaire pour la protection des installations portuaires et des bases industrielles du Bas Congo. Cette escadrille, implantée à Léopoldville où elle pourrait bénéficier des installations de la SABENA, aurait le statut d'OTU. Elle était censée accueillir les jeunes brevetés issus de la formation SAAF, de préparer leur intégration dans l'Aé Mil et d'assumer la double mission d'entraînement et de défense.

Bien que la constitution des groupes de bombardiers légers et de reconnaissance souhaitée par la Force Publique pour appuyer ses brigades n'était pas évoquée, une partie au moins de ses desiderata se trouvaient rencontrés. Dans ce contexte, rappelons que depuis août 1941, l'envoi en Nigérie d'un corps expéditionnaire de la Force Publique fort de 13.000 hommes avait été programmé. Il y sera déployé effectivement à Lagos à partir de juillet 1942 pour participer à une concentration en vue d'une attaque éventuelle des colonies françaises du golfe de Guinée ralliées au régime de Vichy.

Si l'*Air Ministry* reconnaît le bienfondé de la demande appuyée d'ailleurs par le commandant du WAC (*West Africa Command*) intéressé par le déploiement d'une unité de surveillance maritime, il se déclare dans l'incapacité de fournir des avions pour cette mission.

Une demande réitérée bénéficie cette fois de l'appui du Foreign Office, conscient de l'importance stratégique de la région du Bas Congo. Fin mai 1942, l'*Air Ministry* annonce qu'il mettra du matériel à la disposition du Congo belge à l'exclusion d'avions de surveillance maritime. Il s'engage à livrer 16 avions de chasse, les autorités belges ayant le choix entre des Lightning neufs en provenance des États-Unis ou des Tomahawk de seconde main. À défaut de Hurricane ou de Spitfire, choix souhaité, ce seront des Tomahawk (dénomination des Curtiss P-40 de la RAF, ndlr) qui seront acceptés, le Lightning connaissant à l'époque des problèmes de structure. Les Tomahawk (24) seront cédés par le 171 Army Cooperation Sqn en cours de conversion sur Mustang.



Tomahawks of No. 26 Sqn RAF, the same type of aircraft that initially equipped 349 Sqn. (© IWM CH 5874)

Lightning op dat ogenblik structurele problemen kent. De Tomahawks (24) zullen afgestaan worden door het 171 Army Cooperation Sqn, in conversie naar Mustang.

Het Air Ministry stemt in met de oprichting van een squadron, het 349 Sqn, met een primaire OTU-rol, in principe in Leopoldstad ontplooid. Het zal afhangen van het West Africa Command, dat het, indien nodig, zal beschouwen als een mogelijke versterking van zijn eigen middelen. De Belgische regering van haar kant beschouwt het als het eerste element van de GAMA.

Meningsverschillen

Er blijven problemen bestaan. De Belgische regering wil in Congo slechts één enkele luchtmacht onder het Ministerie van Landsverdediging, dit veroordeelt elk idee van een koloniale luchtmacht. De commandant van de Weermacht reageert hierop met de volgende verklaring: "Ik zou mij gunstig kunnen uitspreken over de oprichting van één enkele militaire luchtmacht onder het gezag van de MLV, indien men dit verkieslijk acht, met dien verstande dat alle elementen van de Belgische Militaire Luchtvaart die op het grondgebied van de kolonie gevestigd zijn of met de Weer-

L'Air Ministry marque son accord quant à la création d'une escadrille, le 349 Sqn, à vocation principale d'OTU, déployé en principe à Léopoldville. Il dépendrait du West Africa Command, qui le verrait en cas de besoin comme un renfort éventuel à son propre dispositif. Le gouvernement belge pour sa part le considérant comme premier élément du GAMA.

Divergences de vue

Des problèmes subsistent. Le gouvernement belge ne veut envisager qu'une aviation unique au Congo dépendant du ministère de la défense nationale, ce qui condamne toute idée d'une aviation coloniale. Le commandant de la Force Publique réagira déclarant : « Je pourrais donner un avis favorable quant à la création d'une aviation militaire unique relevant si c'est jugé préférable du MDN, étant entendu que l'ensemble des formations de l'Aéronautique Militaire belge établies sur le territoire de la colonie ou coopérant avec la Force Publique seraient placées sous les ordres du commandant en chef de la Force Publique... »

Déclaration incompatible avec le statut du 349 Sqn, placé sous le contrôle opérationnel de la RAF et dont le personnel serait membre de la RAF VR (RAF Volunteer Reserve). Or les

macht samenwerken, onder het bevel van de opperbevelhebber van de Weermacht zouden worden geplaatst...”.

Deze verklaring is onverenigbaar met het statuut van het 349 Sqn, dat onder de operationele controle van de RAF is geplaatst en waarvan het personeel lid is van de RAF VR (*RAF Volunteer Reserve*). Jonge koloniale en voormalige piloten van Mil Aé die in de SAAF zijn opgeleid of omgeschoold, maken echter deel uit van de Weermacht onder het Ministerie van Koloniën en genieten als zodanig een gunstiger financieel statuut. Dit probleem ligt bijzonder gevoelig bij de technici. Het personeel van de andere op te richten eenheden van de Groepering zal onder het gezag van de Mil Aé staan, waarbij het inheemse personeel dat moet deel uitmaken van een logistiek smaldeel, zal onderworpen zijn aan de voorschriften van de Weermacht.

Deze verschillende hiërarchische afhankelijkheden impliceren een complex netwerk van samenwerking tussen de GAMA, het *Air Ministry*, de WAC, de SAAF, en de Weermacht, hetgeen twijfels doet rijzen over de doeltreffendheid ervan. De commandant van de Weermacht neemt hiervan kennis, oordeelt dat gezien hij geen enkele controle heeft over deze eenheid, zijn doelstellingen niet zijn bereikt en verliest daarom zijn belangstelling voor het project.

jeunes coloniaux et les anciens pilotes de l'Aé Mil formés ou réentraînés au sein de la SAAF faisaient partie de la Force Publique, dépendant du ministère des Colonies et jouissant à ce titre d'un statut financier plus favorable. Ce problème était particulièrement sensible pour les techniciens. Quant au personnel des autres unités du Groupement, à créer, il aurait relevé de l'Aé Mil, le personnel indigène appelé à faire partie d'une escadrille de dépôt étant soumis pour sa part aux règlements de la Force Publique.

Ces dépendances hiérarchiques diverses supposaient un réseau complexe de liaisons entre le GAMA, l'*Air Ministry*, le WAC, la SAAF et la Force Publique qui faisait douter de son efficacité. Le commandant de la Force Publique en prend conscience, considère que n'ayant aucun contrôle sur cette unité, ses exigences ne sont pas rencontrées et dès lors se désintéressa du projet.

La situation se complique

Mais avant même l'arrivée des avions sur le sol africain, le projet du GAMA fera long feu. En effet, le WAC ne se satisfaisait pas de la formule retenue et n'était pas convaincu de la réalité d'une menace sur le Congo. Le 22 octobre 1942, l'*Air Ministry* demande que l'escadrille soit déployée dans l'Ouest africain et non à Léopoldville. L'escadrille étant



De situatie wordt ingewikkelder

Maar nog voordat de vliegtuigen op Afrikaanse bodem zijn aangekomen, zal het GAMA project op niets uitdraaien. De WAC is niet tevreden met de weerhouden formule en is niet overtuigd van het bestaan van een bedreiging tegen Congo. Op 22 oktober 1942 verzoekt het Air Ministry om het squadron in Westelijk Afrika te ontplooien en niet in Leopoldstad. Aangezien het squadron onder operationele controle van de RAF staat, kunnen de Belgische autoriteiten zich er niet tegen verzetten. Het zal worden gestationeerd in Ikeja in Nigeria en moet een volwaardig operationeel smaldeel worden. Deze beslissing ruïneert uiteraard het GAMA project en stelt de rol van het squadron als OTU eenheid, bedoeld om de opleiding van piloten uit de SAAF scholen voort te zetten, in vraag. Geen van deze piloten zal het smaldeel vervoegen.

Squadron Leader Roger Malengrau wordt benoemd tot commandant van 349 Sqn. De Belgische piloten komen uit verschillende RAF squadrons. Het technisch gedeelte is geheel Brits. Het personeel en de uitrusting worden op een schip van een konvooi geladen dat begin december 1942 uit Engeland vertrekt. Het wordt een moeilijke reis. Hoewel het schip dat hen vervoert aan de aanvallen van de Duitse duikboten kan ontsnappen, moet het een zware storm trotseren. Van de 11 Tomahawks aan boord gaan er 2 verloren, doordat de kisten waarin ze zitten worden verbrijzeld. Vanaf 9 januari 1943 ontscheept het personeel in Lagos; de vliegtuigen worden ontscheept en terug gemonteerd in Takoradi

sous contrôle opérationnel de la RAF, les autorités belges ne peuvent s'y opposer. Elle sera déployée à Ikeja en Nigérie et est appelée à devenir une escadrille opérationnelle à part entière. Cette décision ruine évidemment le projet GAMA et remet en question le rôle de l'escadrille en tant qu'unité OTU, destinée à poursuivre la formation des pilotes issus des écoles de la SAAF. Aucun de ceux-ci ne la rejoindra.

Le Squadron Leader Roger Malengrau est désigné comme commandant du 349 Sqn. Les pilotes belges sont issus de différents squadrons de la RAF. L'échelon technique est intégralement britannique. Le personnel et le matériel sont embarqués sur un navire d'un convoi qui quitte l'Angleterre début décembre 1942. Le voyage sera pénible. Si le navire qui les transportait a pu échapper aux attaques des sous-marins allemands, il a dû en revanche affronter une forte tempête. Sur les 11 Tomahawk embarqués, 2 ont été perdus, les caisses qui les contenaient ayant été défoncées. Le personnel est débarqué à Lagos à partir du 9 janvier 1943 ; les avions sont débarqués et remontés à Takoradi puis acheminés en vol jusqu'à Ikeja. Ainsi qu'en attestent les rapports établis par le C.O. R. Malengrau, sur place les problèmes techniques s'accumulent. Problèmes de train d'atterrissage, problèmes moteur graves, qui conduiront à l'interdiction de vol des avions le 17 mars 1943, alors que l'effectif disponible se trouve réduit à 3 appareils ! Il s'avère dès lors impossible de mener à bien un programme de mise en condition opérationnelle de l'escadrille. Les pilotes se morfondent, les plus expérimentés sont temporairement affectés à une unité de

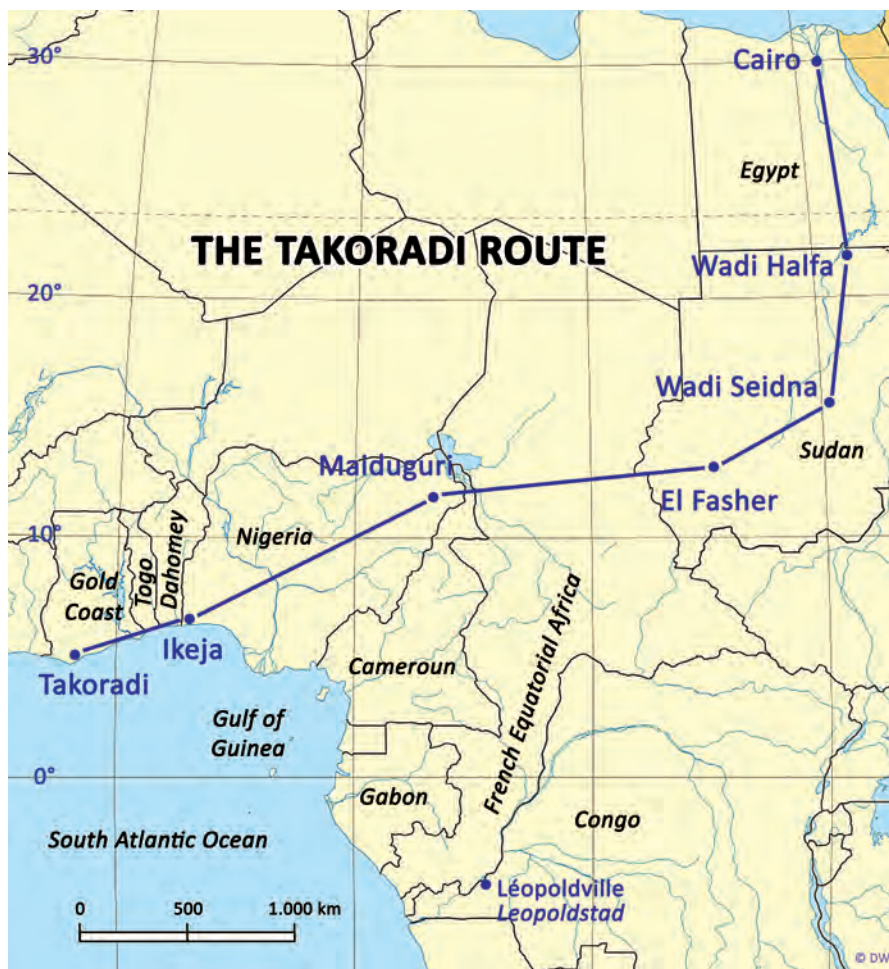
Unloading the aircraft crates from the cargo ships at Takoradi. (Coll. A. Bar)





A Curtiss P-40 is removed from its crate before being reassembled at Takoradi. (Coll. A. Bar).





en vervolgens naar Ikeja gevlogen. Zoals blijkt uit de door CO R. Malengrau opgestelde verslagen, stapelen de technische problemen zich ter plaatse op. Problemen met het landingsgestel, ernstige motorproblemen, die leiden tot een vliegverbod op 17 maart 1943 toen het beschikbaar potentieel was teruggebracht tot 3 toestellen! Het is vanaf dan duidelijk dat het onmogelijk is om een programma voor de operationele paraatheid van het smaldeel tot een goed einde te brengen. De piloten vervallen in verveling, de meest ervaren piloten worden tijdelijk ingedeeld bij een eenheid die vliegtuigen overbrengt van Takoradi naar Egypte.

Bovendien is de situatie op het terrein drastisch veranderd. Op 23 oktober 1942 bij El Alamein legt Montgomery zijn wil op aan Rommel en begint het Afrika Korps aan zijn terugtocht naar Tunesië. Op 8 november 1942 landen Brits-Amerikaanse troepen in Marokko en Algerije (Operatie Torch), waardoor de Duitsers en hun Italiaanse bondgenoten op twee fronten moeten vechten. In december 1942 besluit het *Air Ministry* de jachtsmaldelen terug te trekken uit het *West Africa Command*, 349 Sqn blijft tijdelijk ter plaats voor operationele trainingsdoeleinden. In mei 1943 legt het Afrika Korps de wapens neer in Tunis.

Maar zonder vliegtuigen is de aanwezigheid van het "349" in Nigeria niet langer gerechtvaardigd. Het wordt op 24 mei 1943 ontbonden in Ikeja. Het wordt in juli 1943 in Engeland heropgericht onder commando van Sqn Ldr I. Du Monceau de Bergendal.

convoyage effectuant les transferts d'avions de Takoradi vers l'Égypte.

De plus, sur le terrain la situation a profondément évolué. Le 23 octobre 1942 à El Alamein, Montgomery a imposé sa loi à Rommel et l'*Afrika Korps* a entamé sa retraite vers la Tunisie. Le 8 novembre 1942, des troupes anglo-américaines ont débarqué au Maroc et en Algérie (Opération Torch), imposant aux Allemands et à leurs alliés italiens à combattre sur deux fronts. En décembre 1942, l'*Air Ministry* a décidé de retirer les escadrilles de chasse du *West Africa Command*, le 349 Sqn y restant momentanément pour ses besoins d'entraînement opérationnel. En mai 1943, l'*Afrika Korps* déposera les armes à Tunis.

Mais dépourvue d'avions, la présence de la « 349 » en Nigérie ne se justifie plus. Elle est dissoute à Ikeja le 24 mai 1943. Elle sera reformée en Angleterre en juillet 1943 sous le commandement du Sqn Ldr I. Du Monceau de Bergendal.

Un gouvernement belge frustré

Au vu de l'échec de son projet GAMA, et de son opposition à l'idée de création d'une aviation coloniale devenue par ailleurs impossible, le gouvernement belge de Londres entendra « récupérer » pour les besoins de la Section belge de la RAF tout le personnel formé à la SAAF, au grand dam des aviateurs déjà intégrés dans les escadrilles opérationnelles. Une formule de compromis en résultera. C'est ainsi

Een gefrustreerde Belgische regering

Gezien de mislukking van haar GAMA-project en het verzet tegen het idee van de oprichting van een koloniale luchtmacht, die bovendien onmogelijk is geworden, is de Belgische regering in Londen van plan al het in de SAAF opgeleide personeel te “recupereren” voor de behoeften van de Belgische sectie van de RAF, dit tot groot ongenoegen van de al in de operationele smaldelen geïntegreerde vliegeniers. Hieruit vloeit een compromisformule voort. Met uitzondering van het personeel dat in oktober 1942 al deel uitmaakt van de operationele smaldelen van de SAAF, wordt al het opgeleid of in opleiding zijnde personeel verondersteld over te stappen naar de Belgische sectie van de RAF of terug te keren naar Congo. Uiteindelijk zullen 51 vliegeniers in de SAAF blijven (22 piloten, 13 navigators, 9 radio-operators, 7 mecaniciens) terwijl 32 vliegeniers en leerling piloten aanvaarden om over te stappen naar de Belgische sectie van de RAF. Wat de terugkeer naar Congo betreft, zullen 19 piloten, 16 navigators, 16 radio operators voor deze optie kiezen, evenals alle grondtechnici (29) die de Belgische sectie zo hard nodig heeft om haar ambities te verwezenlijken.

Zo eindigt op een mindere noot een episode uit onze Afrikaanse militaire geschiedenis. De illusie van de Belgische regering in Londen, die vanuit de kolonie opnieuw een militaire luchtvaart, onafhankelijk van de RAF, wil oprichten, en de illusie van het commando van de Weermacht die denkt over een eigen luchtvaart te kunnen beschikken, hebben daar veel toe bijgedragen. Een gebrek aan communicatie, een wederzijds misverstand, een zekere koloniale zelfstandigheidsdrang en een gebrek aan kennis bij de verschillende actoren van de beperkingen verbonden aan de oprichting van luchteenheden, hebben bijgedragen tot wat wel als een fiasco moet worden bestempeld.

Paradoxaal genoeg zullen in die periode een handvol jonge kolonials, meegesleept door het voorbeeld van enkele anderen, de zaak redden. Beschouwd als “kettlers” door de Belgische regering in Londen, die hun overgang naar de rangen van de SAAF heeft veroordeeld, zullen zij in het luchtruim boven Noord Afrika enkele bladzijden geschiedenis schrijven die onze Vleugels en België eer aandoen.

que, à l'exception de celui déjà en escadrilles opérationnelles de la SAAF en octobre 1942, tout le personnel formé ou en cours de formation sera censé soit passer à la Section belge de la RAF, soit rentrer au Congo. Finalement, 51 aviateurs resteront intégrés à la SAAF (22 pilotes, 13 navigateurs, 9 opérateurs radio et 7 mécaniciens) tandis que 32 pilotes et élèves-pilotes accepteront de passer dans la Section belge de la RAF. Quant au retour au Congo, 19 pilotes, 16 navigateurs et 16 opérateurs radio choisiront cette option ainsi que tous les techniciens-sol (29) dont la Section belge avait un criant besoin pour réaliser ses ambitions.

Ainsi se clôt sur une note mineure un épisode de notre histoire militaire africaine. L'irréalisme du gouvernement belge de Londres qui entendait recréer à partir de la colonie une aviation militaire indépendante de la RAF et l'illusion que nourrissait le commandement de la Force Publique, s'imaginant pouvoir disposer de son aviation propre, y auront contribué pour beaucoup. Un manque de communication, une incompréhension réciproque, un certain particularisme colonial et une méconnaissance des contraintes liées à la création d'unités aériennes dans le chef des différents acteurs auront contribué à ce qu'il faut bien appeler un fiasco.

Paradoxalement pendant ce temps, une poignée de jeunes coloniaux entraînés par l'exemple de quelques anciens vont sauver la mise. Considérés comme « hérétiques » par le gouvernement belge de Londres, qui avait condamné leur passage dans les rangs de la SAAF, ils vont écrire dans le ciel d'Afrique du Nord quelques pages d'histoire qui feront honneur à nos Ailes et à la Belgique.

Cet article nous a fait découvrir le contexte politique particulier qui a présidé à la mise sur pied du 349 Sqn en Afrique. Il nous a laissé entrevoir les multiples difficultés auxquelles il a été confronté sur le terrain. Ces difficultés sont détaillées de façon pertinente dans trois rapports successifs établis par le S/Ldr R. Malengrau, CO de l'escadrille. Ils sont adressés au Colonel L.F. Wouters, attaché militaire belge à Londres. Nous en publions les extraits les plus significatifs dans notre magazine 2-2023.

Dit GAMA-artikel geeft ons een goed inzicht van de bijzondere politieke context waarin 349 Sqn in Afrika werd opgericht. Ook toont het ons een glimp van de vele moeilijkheden die het bij die oprichting ondervond. Deze moeilijkheden worden beschreven in drie opeenvolgende rapporten van S/Ldr R. Malengrau, CO van het squadron. Ze zijn gericht aan kolonel L.F. Wouters, Belgisch militair attaché in Londen. Wij publiceren de belangrijkste fragmenten uit deze rapporten in ons magazine 2-2023.

Bibliografie / Bibliographie

Gilles Denis	Les escadrilles belges de la RAF 1941-1946. Mémoire de licence en histoire contemporaine. ULB 1995-1996.
MRA/WHI	Pilotes belges de la RAF. Dossier 31/32 GAMA.
CegeSoma	Archives Lt Gen Burniaux. PB 26-1428 Mission Verhaegen.
CDH	Archives de Londres 1940-1945. Dossier 1151/13, Aviation Afrique.