

Jeff Moureau

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Freddy & Jeff.



VTB Red : Hoe zijn jullie in Engeland terecht gekomen?

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

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

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

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

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

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

VTB Red : Comment êtes-vous arrivés en Angleterre ?

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

Jeff Moureau

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

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

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

VTB Red : Zijn jullie onmiddellijk begonnen met de vliegtraining?

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

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

VTB Red : Werden jullie opgeleid tot jachtpiloot?

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

VTB Red : Wat was jullie eerste squadron?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VTB Red : Quelle fut votre première escadrille ?

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

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

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



The "Duke" Spitfire.



Jeff Moureau.



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jeff Moureau

Juno Beach.



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

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

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

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

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

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

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



Junkers Ju 88.

Jeff Moureau

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

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

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

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

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

VTB Red : Jullie zijn dus overgegaan naar de burgerluchtvaart.

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

VTB Red : Op welke types hebt u daar gevlogen?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

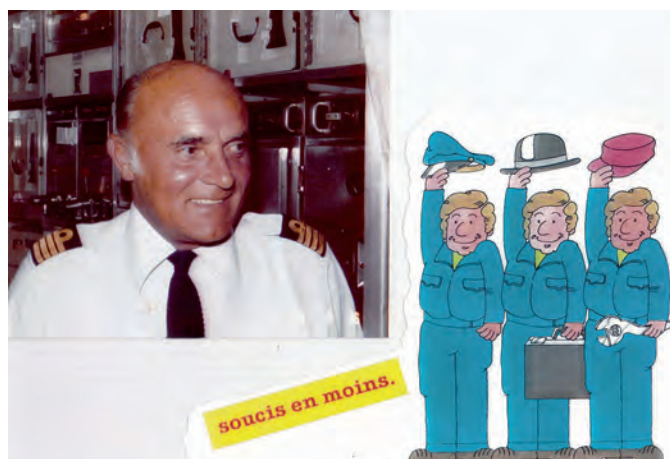
VTB Red : Vous êtes donc passés à l'aviation civile ?

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

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

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

Jeff Moureau



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

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

VTB Red: We gaan dit zeker niet tegenspreken.

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

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

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

Sabena farewell.

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

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

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

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

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

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



June 06, 2019

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

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

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



Veterans at OFC Meeting: June 16, 2012



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