

# Van de neergang van de Militaire Luchtvaart tot de opkomst van de Luchtmacht Een hoofdstuk geschiedenis

Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

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

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

### Achter prikkeldraad

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

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

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

### Derrière les barbelés

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



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

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

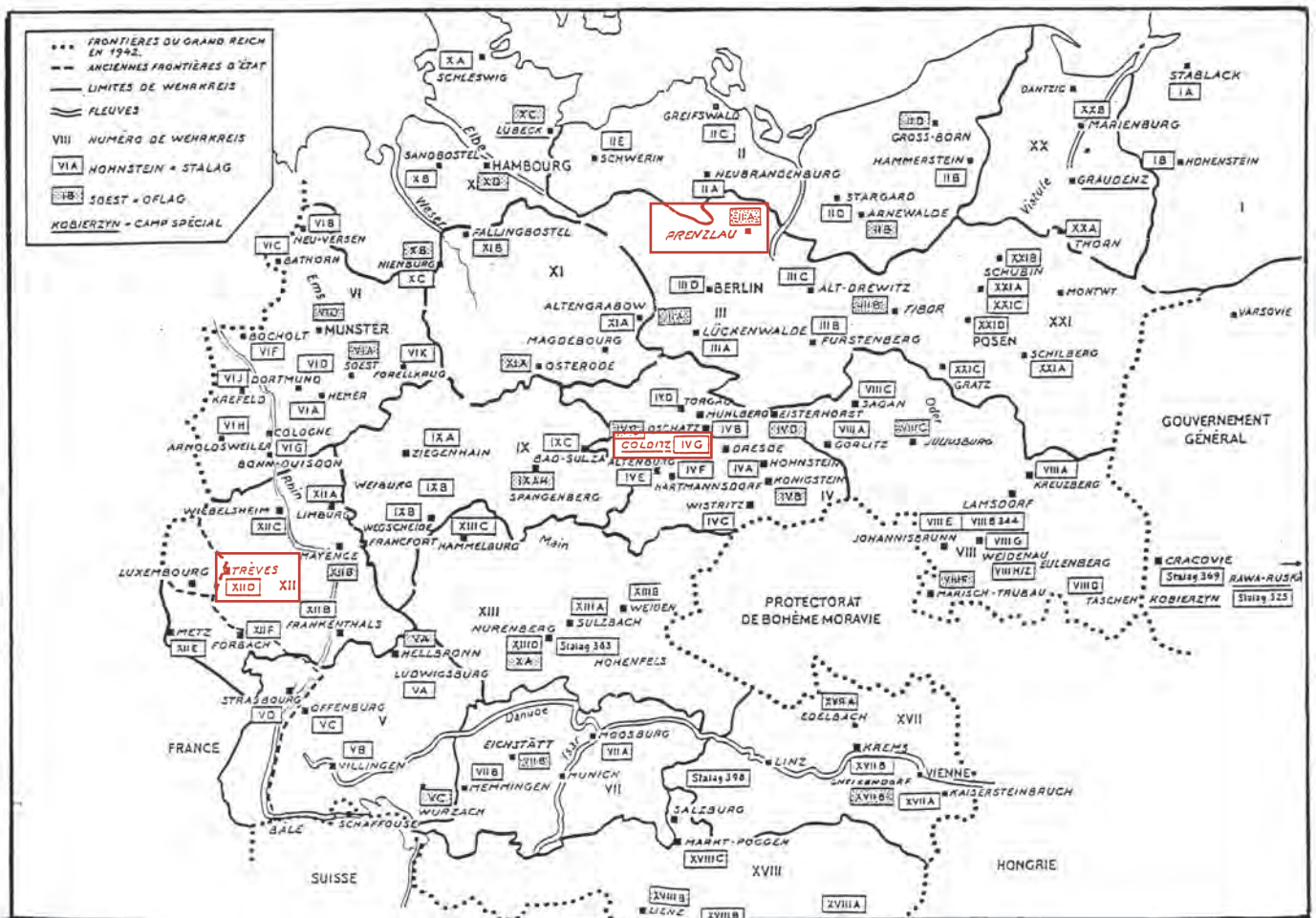
De richtlijnen van de Duitse overheid over het lot van de massa gevangenen van het Leger zijn onduidelijk en soms tegenstrijdig. Bij de frontregimenten gehoorzamen ettelijke officieren de bevelen van de generale staf en blijven bij hun troepen. Maar sommigen keren gewoonweg terug naar huis. De overgebleven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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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



Mike Donnet  
(Coll. André Bar)



Léon Divoy  
(Coll. André Bar)

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

### In België onder de bezetting

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

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

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

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

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

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

### En Belgique sous l'occupation

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Lucien Lebouté



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

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

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

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

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

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

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

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

Terzelfdertijd telt men nauwelijks 200 techniekers, gekwalificeerd in luchtvaart.

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

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

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

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

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

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







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



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



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