

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

Een hoofdstuk geschiedenis

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

Moment d'histoire



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

Dans nos magazines 3 & 4-2019 ainsi que 1-2020, Jean Buzin nous a dépeint la période difficile vécue par les aviateurs de l'Aéronautique Militaire suite à la débâcle de mai 1940.

Leur sort sera souvent conditionné par les circonstances dans lesquelles la capitulation les a surpris. Certains rejoindront la RAF ou la SAAF souvent au péril de leur vie. Ils seront bientôt rejoints par une génération de jeunes qui, refusant de vivre sous le joug nazi, suivront leur exemple. D'autres connaîtront une longue captivité, d'autres encore y échapperont pour s'engager dans des actions de résistance qui les mèneront parfois dans les sinistres camps de la mort. Tous témoigneront d'un patriotisme sans faille.

La guerre terminée dans un contexte de difficultés politiques et financières ce sera un vrai défi de rassembler cette diversité de parcours, aux vécus si différents, en un ensemble cohérent visant à la reconstitution d'une aviation militaire.

Dans cette quatrième partie, Jean Buzin nous retrace cette période complexe, souvent incertaine, prélude à la naissance de notre Force Aérienne.

In onze magazines 3 & 4-2019 en 1-2020 heeft Jean Buzin ons de moeilijke periode geschetst die onze vliegeniers van de Militaire Luchtvaart hebben doorgemaakt na het debacle van mei 1940.

Hun lot zal vaak afhangen van de omstandigheden waarin zij zich bevonden toen de overgave hen heeft verrast. Sommigen zullen RAF/SAAF vervoegen, vaak op gevaar van hun eigen leven. Ze zullen weldra vervoegd worden door jongeren die weigeren onder het nazi regime te leven en hun voorbeeld zullen volgen. Anderen zullen lang in gevangenschap doorbrengen, nog anderen zullen hieraan ontsnappen en de weerstand vervoegen, hetgeen hen vaak het leven zal kosten. Hun acties getuigen van een onwrikbare burgerzin.

De oorlog eindigt in een klimaat van politieke en financiële moeilijkheden. Het wordt een ware uitdaging om het beschikbaar potentieel met diverse oorlogsbelevissen samen te smelten tot een coherent geheel om de militaire luchtvaart opnieuw in het leven te roepen.

In dit vierde deel leidt Jean Buzin ons door deze complexe, soms onzekere periode die zal leiden tot de geboorte van onze Luchtmacht.



Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est scellée.

Op 7 mei 1945 is de nederlaag van nazi Duitsland bezegeld.

Quatrième partie : une renaissance difficile

Jours d'incertitude (mai 1945 - avril 1946)

Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est scellée. Un chapitre était clos et la paix revenue, synonyme de rupture. Cinq années s'étaient écoulées depuis le naufrage de notre Aéronautique Militaire au cours desquelles nos aviateurs avaient connu des fortunes diverses.

La guerre terminée, la question de l'avenir de l'aviation militaire belge n'allait pas tarder à se poser.

Dès août 1945, le ministre de la Défense va confier au général Hiernaux, commandant de l'Aé Mil en 1940 à peine rentré de captivité, la présidence d'une « Commission d'examen pour la réorganisation de l'Aéronautique Militaire belge ». Le choix de cette personnalité témoigne sans conteste d'une vision passiste de l'avenir. Quelles que fussent ses qualités, il n'avait pu suivre de près la formidable évolution de l'arme aérienne au cours de la guerre. Sans ligne politique définie par le gouvernement, sans cadre budgétaire, composée d'officiers anciens prisonniers de guerre et d'officiers de la Section belge de la RAF, seuls quelques grands principes généraux seront dégagés. Même s'il semble évident aujourd'hui que l'aviation militaire devait se reconstituer à partir de la Section belge de la RAF, rien n'était moins sûr à l'époque. De longs mois s'écouleront avant que cette évidence ne soit reconnue. Dans l'intervalle s'inscrira une période faite d'incertitudes, de non-décisions, de tensions au sein même de la communauté des aviateurs qui avaient de l'avenir de notre aviation, des conceptions différentes suivant l'origine,

Deel 4: een moeilijke wedergeboorte

Onzekere dagen (mei 1945 - april 1946)

Op 7 mei 1945 is de nederlaag van nazi Duitsland bezegeld. Een hoofdstuk is afgesloten, het is weer vrede, maar er is ook een breuklijn. Sinds de ondergang van onze Militaire Luchtvaart gingen vijf jaar voorbij tijdens dewelke onze vliegers verschillende lotsbestemmingen kenden.

Eens de oorlog voorbij, zou weldra de toekomst van het Belgisch militair vliegwezen aan bod komen.

Vanaf augustus 1945 benoemt de minister van Defensie generaal Hiernaux, commandant van de Aé Mil in 1940 en net uit gevangenschap teruggekeerd, tot voorzitter van een "Onderzoekscommissie voor de reorganisatie van de Belgische Militaire Luchtvaart". Deze keuze getuigt zonder meer van een voorbijgestreefde visie op de toekomst. Wat ook zijn verdiensten geweest waren, de generaal had de formidabele evolutie van het luchtwapen gedurende de oorlog niet van nabij kunnen volgen. Zonder politieke richtlijnen van de overheid, zonder budgettair kader, samengesteld uit ex-krijgsgevangen officieren aangevuld met officieren van de Belgische Sectie van de RAF, kan de commissie slechts enkele grote algemene principes formuleren. Vandaag lijkt het vanzelfsprekend dat de militaire luchtvaart heropgebouwd moest worden op basis van de Belgische Sectie van de RAF, maar destijds was dat niet zo vanzelfsprekend. Het duurt meerdere maanden vooraleer deze evidentie erkend wordt. In tussentijd heerst er bij de piloten heel wat onrust. Zij koesteren

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

l'expérience et le vécu de chacun. Période marquée aussi par un climat d'instabilité politique et de désintérêt de l'opinion publique dont les représentants se montraient peu empressés à prendre en compte le problème de la structure future de nos forces armées et en particulier de la reconstitution d'une aviation militaire.

D'autre part, la RAF n'entendait pas garder dans ses structures les formations et le personnel étrangers qui avaient combattu dans ses rangs. Ils étaient censés passer sous commandement national et rejoindre leurs pays respectifs, démarche que nos autorités n'étaient pas prêtes d'assumer.

Car il fallait se rendre à l'évidence, il n'existait en Belgique à ce moment (juin 1945) aucun aérodrome ni infrastructure logistique susceptibles d'accueillir et d'assurer le support technique

voor de toekomst van onze luchtvaart opvattingen die verschillen naargelang hun herkomst, ervaring en belevenissen. Het is ook een tijd van politieke instabiliteit en onverschilligheid bij de publieke opinie en haar vertegenwoordigers die zich weinig inlaten met de toekomstige structuur van onze strijdkrachten en nog minder met de heropbouw van een militair vliegwezen.

Anderzijds is de RAF ook niet geneigd de buitenlandse eenheden en het personeel die in haar rangen gestreden hebben, in haar midden te houden. Ze worden verondersteld onder nationaal commando te komen en naar hun eigen land terug te keren. Onze eigen overheid was hiertoe vooralsnog niet bereid.

Inderdaad, het is onmiskenbaar, in België is er (in juni 1945) geen enkel vliegveld of logistieke infrastructuur geschikt om de



L'aérodrome de Beauvechain après les bombardements alliés en 1944.

... il n'existait en Belgique à ce moment (juin 1945) aucun aérodrome ni infrastructure logistique...

Het vliegveld van Beauvechain na de ge-allieerde bombardementen in 1944.

... in juni 1945 is geen enkel vliegveld of logistieke infrastructuur geschikt ...

d'unités aériennes dans les conditions normales du temps de paix. Par ailleurs, la Section belge ne possédait aucun avion en pleine propriété et elle ne disposait pas du personnel technicien belge en suffisance pour assurer la mise en œuvre des avions obtenus de la RAF.

Le Grp Cpn L. De Soomer, alors attaché au cabinet de la Défense, stigmatisera à la fois l'attitude des autorités politiques et celle de l'Inspectorat qui n'avaient fait aucune prévision pour l'après-guerre. Celui-ci n'ayant selon ses dires rien entrepris pour préparer la création d'une organisation au sol nécessaire à une aviation moderne, omettant également de former des jeunes éléments pour le travail d'état-major. Il en conclura qu'à ce stade, le maintien temporaire de la Section belge dans la RAF VR était la seule option permettant d'envisager la reconstitution à terme d'une aviation militaire sur le sol national. L'Air Ministry se rangera aux arguments avancés par le cabinet de la Défense et acceptera que la Section belge soit maintenue dans ses structures jusque fin février 1946. Ce délai devait permettre de mettre en place une infrastructure minimale et de garantir des conditions de fonctionnement sinon optimales du moins acceptables.

Mais la recherche d'infrastructures adéquates, démarche prise en charge par le Service de l'Aviation, et la constitution d'un parc aérien national n'étaient que deux des problèmes qui conditionnaient la renaissance d'une aviation militaire. Parmi ceux-ci, la gestion du personnel existant représentait un sérieux défi à relever.

La liste du personnel établie par la Section belge au 31 mai 1945 dont il est déjà fait mention laisse apparaître que à l'exclusion des pilotes faisant partie des 349 et 350 Sqn, pas moins de 248 navigants (194 pilotes, 30 navigateurs, 24 air gunners/radio) se trouvaient encore dans des unités de la RAF et étaient appelés à les quitter à court terme. Gonfler les effectifs de l'Inspectorat, de nos escadrilles déployées en Allemagne ainsi que ceux de la Belgian Training School dont les capacités d'absorption étaient déjà pratiquement atteintes semblait néanmoins être la seule alternative au détriment du rendement optimal de ces entités.

Rappelons que la Section belge de la RAF avait accueilli au fil des années près de deux cents anciens de l'Aé Mil. S'y étaient joints plus de cent quarante volontaires désireux de combattre à leurs côtés. Ils avaient signé un engagement à servir dans les rangs de la RAF et implicitement dans la Section belge pour la durée du conflit, période susceptible d'être prolongée de six mois pour des raisons administratives. Parmi ceux-ci, certains aspiraient à un retour rapide à la vie civile pour poursuivre une carrière interrompue par la guerre, pour retourner aux études, ou encore pour rejoindre les rangs de l'aviation commerciale renaissante. D'autres avaient pour ambition de continuer à servir dans une aviation militaire nationale dont la RAF était le modèle et qui devait logiquement trouver sa place dans la structure de nos forces armées d'après-guerre. Mais le calendrier et le cadre dans lequel ce choix aurait pu s'effectuer n'était pas défini les laissant dans l'incertitude. Situation qui conduira pas moins de 130 pilotes à quitter le service actif au cours des 6 mois suivant la fin de la guerre.

Sur le terrain, en Allemagne

En juillet 1945, nos deux escadrilles 349 et 350 sont pour la première fois réunies au sein d'une même unité, le 123 Wing déployé à

technische ondersteuning te verzekeren voor luchtvaart eenheden in normale vredestandigheden. Bovendien bezit de Belgische Sectie geen enkel vliegtuig in volle eigendom en heeft ze onvoldoende Belgisch technisch personeel om de vliegtuigen overgekomen van de RAF in te zetten.

Grp Cpn L. De Soomer, indertijd attaché bij het kabinet van Defensie, zal de houding van de politieke overheden aan de kaak stellen alsook deze van het Inspectoraat, die beiden geen enkel vooruitzicht voor de naoorlogse periode gemaakt hebben. Volgens hem had deze laatste niets ondernomen voor de oprichting van een beheersorgaan dat nodig is voor een moderne luchtmacht. Bovendien werd ook de opleiding van jonge elementen voor het stafwerk verwaarloosd. Hij trekt volgende conclusie: in de huidige stand van zaken is het tijdelijk behoud van de Belgische Sectie van de RAF de enige mogelijkheid om op termijn een militair vliegwezen op nationaal grondgebied te vormen. Het Air Ministry legt zich neer bij de argumenten van het kabinet van Defensie en aanvaardt dat de Belgische Sectie behouden blijft tot februari 1946. Dit uitstel moet de opbouw van een minimale infrastructuur mogelijk maken en moet een niet optimale, maar aanvaardbare functionering toelaten.

De zoektocht naar geschikte infrastructuur door de Dienst Luchtvaart en de samenstelling van een nationaal vliegtuigenpark zijn slechts twee van de problemen die zich bij heropbouw van een militair vliegwezen stellen. Ook het toekomstig beheer van het bestaande personeel vormt een ernstige uitdaging.

De reeds eerder vermelde lijst van personeel die door de Belgische Sectie op 31 mei 1945 opgesteld werd, bevat buiten de piloten van het 349 en 350 Smd, nog 248 man varend personeel (194 piloten, 30 navigators, 24 boordschutters/radio operatoren). Ze maken nog deel uit van RAF eenheden en worden verondersteld die op korte termijn te verlaten. Er zit niets anders op dan de bezetting van het Inspectoraat, van onze eenheden ontplooid in Duitsland en van de Belgian Training school, waarvan de absorptiecapaciteit al bijna bereikt is, nog te verhogen. Het is de enige oplossing. Maar ze gaat wel ten koste van het optimaal functioneren van deze eenheden.

Ter herinnering: de Belgische Sectie van de RAF had in de loop der jaren rond de twee honderd oudgedienden van de Mil Aé opgenomen. Hierbij voegden zich meer dan honderd veertig vrijwilligers die aan hun zijde wilden vechten. Ze hadden een verbintenis ondertekend om voor de duur van het conflict in de rangen van de Belgische Sectie in de RAF te dienen. Om administratieve redenen kon deze periode met zes maanden verlengd worden. Echter, sommigen onder hen wensten nu een snelle terugkeer naar het burgerleven om een door de oorlog onderbroken loopbaan of hun studies te hervatten of nog, om naar de heroplevende burgerluchtvaart over te stappen. Anderen hebben de ambitie om verder te dienen bij een nationale militaire luchtvaart naar RAF model, die onderdeel zou worden van de naoorlogse structuur van onze strijdkrachten. Maar de tijdsperiode en het kader waarin het moet gebeuren, zijn niet bepaald. Dit houdt iedereen in de onzekerheid en heeft tot gevolg dat niet minder dan 130 piloten, binnen de zes maand na het einde van de oorlog, de actieve dienst verlaten.

De toestand in Duitsland

In juli 1945 maken onze twee smaldelen, 349 en 350 voor de eerste maal deel uit van dezelfde eenheid, de 123^{ste} Wing, te

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

Wunstorf avant de rejoindre le 135 Wing à Fassberg au sein duquel la RAF acceptera que l'embryon d'un futur wing belge se mette en place.

Nos escadrilles se trouvent toujours sous le commandement opérationnel de la RAF, participant à l'occupation de l'Allemagne, sans perspective d'un retour éventuel au pays. L'effectif s'étoffe avec l'arrivée de pilotes dispersés jusque-là dans d'autres escadrilles de la 2TAF, notamment de la 609. En novembre, on ne compte pas moins de 31 pilotes dans chacune d'entre elles. Fin 1945, des mesures de démobilisation sont prises qui permettent de rendre à la vie civile les volontaires de guerre ayant servi en Grande-Bretagne avant la libération du pays. Les incertitudes quant à l'avenir sont telles que nombreux sont ceux qui exploitent cette opportunité. Au premier chef, nos techniciens les plus expérimentés.

Mais nos escadrilles déjà secouées risquent bientôt d'être saignées à blanc. Un deuxième train de mesures de démobilisation est annoncé début 1946 permettant de libérer les volontaires recrutés entre la libération et la fin de la guerre, récemment formés ou encore à l'instruction.

La mesure qui aurait signifié la fin de nos escadrilles, sera amendée dans la mesure où la démobilisation ne sera accordée qu'à l'issue d'une période équivalente à un terme de milice, soit douze mois. Ceci devait permettre d'assurer une soudure toute théorique avec les recrutements d'après-guerre. Par ailleurs, la RAF s'opposera à toute démobilisation tant qu'un technicien anglais de la même spécialité était toujours en service dans l'une ou l'autre de ces escadrilles. Elle refusera également que nos escadrilles soient intégrées dans le grand commandement BAFO (*British Air Forces Occupation Germany*) en cours de formation, tant pour des raisons politiques que pour des raisons opérationnelles. En effet, elle se serait vue contrainte de compenser les déficits en personnel comme par le passé.

Sur le terrain en Grande Bretagne

La Belgian Training School avait vu ses effectifs gonflés dans l'immédiat après-guerre avec l'incorporation du personnel navigant dispersé jusque-là dans les escadrilles de la RAF. En dehors du fonctionnement de l'École de pilotage élémentaire, elle pouvait difficilement garantir un entraînement de continuité au personnel navigant qu'elle hébergeait. Elle avait cependant bénéficié d'un bol d'oxygène dans la mesure où la RAF avait accepté de former dans ses écoles du Transport Command des équipages belges.

Le transport aérien allait revêtir une importance cruciale à partir de cette époque. De nombreuses infrastructures routières, ferroviaires, portuaires du continent avaient subi des dommages et attendaient leur remise en état. Il fallait rapatrier les prisonniers, ravitailler les armées d'occupation, sauver parfois de la famine des populations civiles. Dans l'urgence, la voie aérienne s'avérait la plus efficiente. Une centaine de nos navigants seront formés et serviront au sein du 525 Sqn, dont ils constitueront un moment la majorité des équipages, et au 187 Sqn chargé des transports vers l'Extrême-Orient. Nos équipages y gagneront une expérience unique pour le plus grand bénéfice de la Sabena que deux tiers des pilotes rejoindront dès que l'occasion leur en sera offerte ! Quant aux autres, ils contribueront à former les premiers équipages de nos escadrilles de transport.

Wunstorf. Vervolgens vervoegen ze de 135^{ste} Wing te Fassberg. Met goedkeuring van de RAF ontstaat hier het embryo voor een toekomstige Belgische wing.

Onze smaldelen vallen nog steeds onder operationeel commando van de RAF. Zij nemen deel aan de bezetting van Duitsland, zonder zicht op een terugkeer naar België. Het personeelsbestand wordt aangevuld met piloten die tot dan verspreid waren in andere smaldelen van 2TAF zoals het 609. In november beschikken beide smaldelen elk over niet minder dan 31 piloten. Eind 1945 worden demobilisatiemaatregelen genomen: vrijwilligers die in Groot-Brittannië dienden vóór de bevrijding van België mogen naar het burgerleven terugkeren. De onzekere toekomst maakt dat velen van deze gelegenheid gebruik maken. Op de eerste plaats de meest ervaren techniciers.

Maar onze al zwaar getroffen smaldelen lopen gevaar nog verder leeg te lopen. Een tweede reeks demobilisatiemaatregelen wordt begin 1946 aangekondigd. Hierdoor kunnen de vrijwilligers afzwaaien die tussen de bevrijding en het einde van de oorlog aangeworven werden. Ze zijn pas gevormd of nog in opleiding.

Deze maatregel, die het einde van onze smaldelen had kunnen betekenen, wordt gelukkig gewijzigd: demobilisatie wordt slechts toegestaan na een dienstperiode gelijk aan de duur van de dienstplicht, twaalf maand. Dit moest theoretisch toelaten aan te sluiten bij de naoorlogse rekrutering. Bovendien verzet de RAF zich tegen elke demobilisatie zolang er nog één Engelse techniciër van dezelfde specialiteit in dienst is bij één van onze smaldelen. Ze weigert ook de integratie van onze smaldelen in het BAFO (*British Air Forces Occupation Germany*) commando in oprichting, en dat zowel om politieke als om operationele redenen. Want dat zou de RAF, zoals in het verleden, verplichten het deficit in personeel te compenseren.

De toestand in Groot-Brittannië

De Belgian Training School heeft onmiddellijk na de oorlog haar effectieven zien stijgen door het inlijven van varend personeel dat tot dan verspreid was over RAF smaldelen. Naast haar taak als elementaire vliegschool kan ze nog moeilijk de voortgezette training van dat varend personeel garanderen. Toch krijgt ze wat ademruimte wanneer de RAF akkoord gaat om Belgische bemanningen op te leiden in zijn Transport Command scholen.

Het luchttransport zou vanaf deze periode een cruciale rol toebedeeld krijgen. Op het continent hebben talrijke wegspeer en haveninfrastructuren schade opgelopen en wachten op herstel. Gevangenen moeten gerepatriëerd worden, de bezettingslegers vergen ravitaillering en soms moet het voedseltekort bij de burgerbevolking aangevuld worden. Al deze dringende noden kunnen best met luchttransport gelenigd worden. Een honderdtal bemanningen worden zo gevormd en dienen in het 525 Sqn, waar ze op zeker ogenblik de meerderheid van de bemanningen uitmaken en in het 187 Sqn, belast met het transport naar het Verre Oosten. Onze bemanningen bouwen er unieke ervaring op, tot grote vreugde van Sabena die twee derden van de piloten zullen rekruteren, eens ze er de kans toe krijgen. De overblijvers zullen de eerste bemanningen leveren voor onze toekomstige transport smaldelen.

Sur le terrain en Belgique

Bien qu'aucune décision officielle quant à la reconstitution d'une aviation militaire n'ait été prise, le Service de l'Aviation sous la direction du Grp Cpn L. Leboutte aidé du Grp Cpn L. De Soomer œuvrant à partir du cabinet MDN, va poursuivre les préparatifs nécessaires à la réalisation de cet objectif. Une section « Études des installations aéronautiques » avait été créée. Elle en avait fait l'inventaire et il était apparu rapidement que seuls les aérodromes construits par la Luftwaffe pendant la guerre offraient le potentiel suffisant pour accueillir des unités aériennes. Mais tous avaient été bombardés au cours de l'année 1944. Remis sommairement en état par les Alliés pour leurs besoins propres, ils nécessitaient des travaux importants pour satisfaire aux exigences normales du temps de paix. Dès septembre 1945 cependant, le choix prioritaire des installations de Beauvechain pour des escadrilles de chasse, d'Evere pour les unités de transport et de Schaffen pour l'École de pilotage avait été fait.

Dans ses attributions, le Service de l'Aviation s'était vu confier également la prise en charge des anciens de l'Aé Mil restés en Belgique sous l'occupation, responsabilité qui s'étendra aux aviateurs libérés des camps de prisonniers à la fin du conflit mondial. Ils se verront quelque peu dénigrés, victimes d'une discrimination certaine et décevante de la part de leurs pairs ayant servi dans la RAF. Témoignage de cet état d'esprit, certains voulaient octroyer à tous les navigants belges de la RAF une position préférentielle dans la future aviation militaire. Dans sa fonction de président de la « Commission d'examen », le général Hiernaux émettra à ce sujet quelques réserves. Selon lui, aux côtés de ceux ayant participé activement aux opérations de guerre d'autres n'avaient pas eu l'occasion d'y être engagés et s'étaient retrouvés dans des fonctions de support ou des tâches administratives ne justifiant pas un traitement de faveur.

Néanmoins tous les anciens de l'Aé Mil avaient été incités à rejoindre les rangs de la Section belge. Seulement une poignée parmi eux répondra à l'appel dans l'espoir de retrouver un statut de navigant. Espoir qui, compte tenu de la situation, ne pouvait être que déçu. Après avoir rejoint l'Angleterre, ils resteront cantonnés dans des fonctions administratives, de support ou d'encadrement dans l'attente d'un hypothétique réentraînement. Il en sera de même pour tous ceux n'ayant pas rejoint la Section belge. Ils se verront affectés en Belgique à différents services dépendant du ministère de la Défense. Pour ceux qui étaient désireux de reprendre leur place au sein du personnel navigant, il n'y avait pas de perspective à court terme. À l'image de celui qui régnait dans l'Armée, le climat général était lourd et tendu au point que le ministre de la Défense allait s'en émouvoir, s'inquiétant « *du mauvais moral constaté dans tous les organismes aéronautiques* ».

Jours d'espoir

Dans les premiers mois de 1946, l'horizon va progressivement s'éclaircir. La désignation du Grp Cpn L. De Soomer comme chef de cabinet du ministre de la Défense n'y est pas étrangère. En avril, le ministre fait connaître son intention de procéder à la reconstitution d'une aviation militaire et de la rendre indépendante de l'Armée. Il désigne le Grp Cpn L. Leboutte comme futur Chef d'EM avec prise d'effet le 1 juillet 1946 et le charge d'assumer

Op het terrein in België

Hoewel nog geen officiële beslissing is genomen over het heroprichten van een militaire luchtvaart, treft op het kabinet MLV de Dienst Luchtvaart, onder leiding van Grp Cpn L. Leboutte en geholpen door Grp Cpn L. De Soomer, de nodige voorbereidingen om dit te verwezenlijken. Er was al een sectie "Studie van de luchtvaart installaties" opgericht. Die maakte de inventaris en al snel bleek dat alleen de door de Luftwaffe in de oorlog gebouwde vliegvelden voldoende potentieel boden voor vliegende eenheden. Maar deze waren allen in 1944 gebombardeerd en werden slechts summier hersteld voor geallieerd gebruik. Belangrijke herstellingswerken waren dus nodig om te voldoen aan vredestijdvereisten. Toch worden reeds vanaf september 1945 Beauvechain (jachtsmeldelen), Evere (transporteenheden) en Schaffen (vliegschool) weerhouden.

Binnen zijn bevoegdheden werd de Dienst der Luchtvaart eveneens belast met het beheer van de oudgedienden van de militaire luchtvaart die tijdens de bezetting in België gebleven waren. Deze bevoegdheid werd uitgebreid naar de vliegeniers die op het einde van de oorlog bevrijd werden uit de gevangenkampen. Als slachtoffer van een daadwerkelijke en betreurenswaardige discriminatie vanwege hun gelijken, die dienden in de RAF, worden zij enigszins achtergesteld. Kenmerkend voor deze ingesteldheid was dat sommigen aan al het Belgisch varend personeel van de RAF bevoorrechte posities wilden toekennen in de toekomstige militaire luchtvaart. Generaal Hieraux zal, in zijn functie als voorzitter van de "Onderzoekscommissie", hierover enig voorbehoud aan de dag leggen. Volgens hem hebben, naast diegenen die actief deelnamen aan de oorlogsoperaties, anderen de kans niet gekregen om ingezet te worden. Ze werden in steunfuncties ingeschakeld of kregen administratieve taken toebedeeld, waardoor ze geen beroep konden doen op een voorkeursbehandeling.

Niettemin werden alle oudgedienden van de Militaire Luchtvaart aangespoord om de rangen van de Belgische Sectie te vervoegen. Slechts een handvol onder hen beantwoordt de oproep in de hoop het statuut van varend personeel te herwinnen. Echter, gezien de situatie, kon deze hoop niet altijd vervuld worden. Nadat zij Engeland vervoegd hadden, bleven zij ingedeeld in administratieve, encadrering- of steunfuncties, in de hoop op een hypothetische heropleiding. Dit zal ook het geval zijn voor al diegenen die de Belgische Sectie niet vervoegden. Zij zullen in België ingedeeld worden in diverse diensten van het Ministerie van Defensie. Voor hen die terug hun plaats wilden innemen in de schoot van het varend personeel is er op korte termijn geen perspectief. Voor de verantwoordelijke van de krijgsmacht schept dit een beeld van een bitter en gespannen klimaat zodat ook de minister van Defensie erdoor wordt aangegrepen. Hij uit zijn bezorgdheid "over de slechte geest die heerst in alle luchtvaart organismen".

Dagen van hoop

Tijdens de eerste maanden van 1946 zal de hemel stilaan opklaren. Daar is de aanstelling van Grp Cpn L. De Soomer als chef van het kabinet bij het Ministerie van Defensie niet vreemd aan. In april maakt de minister zijn intentie bekend om over te gaan tot de oprichting van een onafhankelijke militaire luchtvaart binnen het Leger. Met ingang op 1 juli 1946 duidt hij Grp Cpn L. Leboutte aan als Stafchef, en belast hem bij dezelfde gelegenheid met de functie



Group Captain L. De Soomer



Air Commodore Wouters



Lt Gén Avi L. Leboutte

dans l'intervalle la fonction de commandant de la Section belge de la RAF. Une indispensable unité de commandement est ainsi réalisée. Les attributions de l'Air Commodore Wouters se voient limitées à celles d'Inspecteur de l'Aviation. La Section belge de la RAF doit être considérée comme le seul élément organisé à partir duquel la reconstitution doit se réaliser. Les accords Eden-Spaak de novembre 1944 doivent s'y référer. Ils complétaient ceux signés en juin 1942 et précisaient l'aide que le Royaume-Uni se disait prêt à consentir dans le cadre d'une reconstitution éventuelle d'une aviation militaire belge après la guerre. À savoir : la mise sur pied de deux escadrilles de chasse supplémentaires et d'une escadrille de transport.

L'avenir de notre aviation militaire semblant se préciser, l'Air Ministry accepte de prolonger jusque octobre 1946 l'intégration de la Section belge dans les structures de la RAF.

Signes avant-coureurs de la reconstitution, un élément de transport du 525 Sqn ainsi que le flight belge du Metropolitan Communication Sqn prennent leurs quartiers à Evere tandis que l'École de Pilotage Élémentaire et l'École Technique de la BTS s'installent progressivement à Schaffen et à Saffraenberg

Des propositions d'organisation calquées sur le modèle RAF sont étudiées par un petit groupe d'officiers dont le Wing CO M. Donnet sera la cheville ouvrière. L'organisation prévue devra permettre de définir les besoins de notre future aviation militaire. Démarche préalable à l'envoi à Londres en juin 1946 d'une délégation chargée de négocier avec l'Air Ministry les modalités de sortie de la Section belge de la structure RAF et la fourniture des équipements requis par voie de cession ou d'achat.

Mais l'annonce des démarches entreprises pour la reconstitution de notre aviation militaire n'avait pas apporté de réponse au soucis principal du personnel de Fassberg. Aucune décision quant au maintien de nos escadrilles en Allemagne ou à leur retour en Belgique n'avait été prise. Les autorités britanniques semblaient privilégier l'option de voir nos unités de chasse, dès lors qu'elles seraient passées sous commandement national, continuer à participer à l'occupation de l'Allemagne en s'installant sur l'un

van bevelhebber van de Belgische Sectie binnen de RAF. Deze eenheid van commando verzekert een betere doeltreffendheid. De bevoegdheden van Air Commodore Wouters worden beperkt tot deze van Inspecteur der Luchtvaart. De Belgische Sectie binnen de RAF dient beschouwd te worden als het enige operationeel element van waaruit de heropbouw moet plaats vinden. Hierbij dient gerefereerd naar de akkoorden Eden-Spaak van november 1944. Deze vervollenden de overeenkomst getekend in juni 1942 en preciseren de steun die het Verenigd Koninkrijk bereid was om te geven in het kader van een mogelijke heropbouw van een Belgische militaire luchtvaart na de oorlog. Meer bepaald: het oprichten van twee bijkomende jachtsmaldelen en van een smaldeel voor luchttransport.

Aangezien de toekomst van onze militaire luchtvaart vorm begint te krijgen, aanvaardt het Air Ministry om de integratie van de Belgische Sectie binnen de structuren van de RAF tot oktober 1946 te verlengen.

Als eerste signaal van de nakende heroprichting vestigen zich een transport element van het 525 Sqn, alsook de Belgische flight van het Metropolitan Communication Sqn in Evere, terwijl de Elementaire Vliegsschool en de Technische School van de BTS zich geleidelijk in Schaffen en Saffraenberg beginnen te installeren.

Een kleine groep officieren, met als spilfiguur Wing CO M. Donnet, bestudeert structuurmodellen gestoeld op de organisatie van de RAF. Het geselecteerd model zal moeten toelaten om de behoeften voor onze toekomstige militaire luchtvaart te bepalen. Met deze studie als achtergrond gaat een delegatie naar Londen in juni 1946. Ze is belast met het onderhandelen bij het Air Ministry over de modaliteiten om de Belgische Sectie uit de structuren van de RAF te halen en de levering van de noodzakelijke uitrustingen door schenking of door aankoop.

Maar de aankondiging van de genomen maatregelen voor de heroprichting van onze militaire luchtvaart brengt geen antwoord op de voornaamste bekommernis van het personeel van Fassberg. Er wordt geen beslissing genomen omtrent het behoud van onze smaldelen in Duitsland of over hun terugkeer naar België. De Britse

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

des aérodromes de la Ruhr ou de la Rhénanie. En juin 1946, des nouvelles mesures de démobilisation sont décrétées. Elles vont une nouvelle fois mettre à mal l'avenir de nos escadrilles et plomber le moral des navigants. Les demandes de mise en congé sans solde se multiplient. Les quelques officiers qui désirent poursuivre une carrière militaire n'y sont guère encouragés. Les modalités de passage dans les cadres d'active des officiers qui pour la plupart avaient un statut d'auxiliaire, ne seront pas précisées avant la fin du mois de juillet 1946. Le couperet des épreuves linguistiques en découragera alors plus d'un. Une nouvelle vague de départs en résultera. Au nombre de ceux-ci, quelques-unes des personnalités les plus en vue sur lesquelles le Service de l'Organisation tablait pour occuper des fonctions dans l'aviation qui allait renaître. La nouvelle du transfert vers la Belgique sera communiquée dans le cours du mois d'août 1946, trop tard pour convaincre les intéressés de renoncer à leur décision de quitter le service actif et de rejoindre pour la plupart les rangs de la Sabena.

autoriteiten schijnen de optie te verkiezen om onze jachteenheden, eens zij onder nationaal bevel komen, te laten deelnemen aan de bezetting van Duitsland en zich te vestigen op een van de vliegvelden in de Ruhr of in het Rijnland. In juni 1946 worden nieuwe maatregelen voor demobilisatie uitgevaardigd. Deze zullen opnieuw de toekomst van onze smaldelen bemoeilijken en het moreel van het varend personeel kelderen. De aanvragen tot verlof zonder wedde vermenigvuldigen zich. De luttele officieren die een militaire loopbaan wensen voort te zetten worden daartoe niet aangemoedigd. De modaliteiten tot overgang van het hulpkader, waartoe de meeste officieren behoren, naar het actief kader worden niet voor eind juli 1946 vastgelegd. Ook het struikelblok van het taalexamen ontmoedigt velen, een nieuwe golf van vertrekken is hiervan het gevolg. Onder hen een aantal zeer geschikte personaliteiten die door de Dienst Organisatie zijn voorbestemd om functies op te nemen in het toekomstig militair vliegwezen. In augustus 1946 wordt het nieuws meegedeeld over het overbrengen



Vers des horizons nouveaux

En septembre 1946, le Gouvernement entérine officiellement la création de l'Aviation Militaire.

Un Arrêté du Régent du 5 septembre 1946 instaure une « Commission Militaire Mixte ». Celle-ci doit définir la structure future de nos forces armées.

De commun accord avec la RAF, le 15 octobre 1946, les unités de la Section belge cessent d'être sous son commandement opérationnel, déterminant ainsi la date officielle de création de l'Aviation Militaire.

Le 24 octobre 1946, 22 Spitfire XVI des 349 et 350 Sqn en provenance de Fassberg se posent à Beauvechain marquant de façon concrète la renaissance de notre Aviation Militaire.

Un Arrêté du Régent du 14 novembre 1946 redéfinit et réduit de façon importante les limites d'âge du cadre du personnel navigant. La majorité des officiers supérieurs de l'Aé Mil de 1940 seront ainsi

van de smaldelen naar België; te laat om de belangstellenden van gedacht te doen veranderen om de actieve dienst te verlaten, meestal om de rangen van Sabena te vervoegen.

Naar een nieuwe horizon

In september 1946 wordt door de Regering de oprichting van het Militair Vliegwezen officieel bekrachtigd.

Per arrest van de Regent wordt op 5 september 1946 een 'Gemengde Militaire Commissie' opgericht. Deze dient de toekomstige structuur van onze strijdkrachten te bepalen.

In onderling overleg met de RAF worden op 15 oktober 1946 de eenheden van de Belgische Sectie teruggetrokken uit hun operationeel commando. Aldus wordt de officiële datum vastgelegd van de oprichting van de Militaire Luchtvaart.

Op 24 oktober 1946 landen 22 Spitfire XVI van het 349 en 350 Smd uit Fassberg in Beauvechain en markeren zodoende op

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

forcés de quitter le service actif et la possibilité d'un réentraînement aérien pour nombre d'anciens désireux de retrouver un statut de navigant sera déterminée par leur temps de présence potentielle au sein de l'Aviation.

Le 15 janvier 1949, l'Aviation Militaire prendra l'appellation de Force Aérienne.

Épilogue

La tâche qui reste à accomplir est énorme. Elle nécessitera l'enthousiasme, l'engagement et l'abnégation de tous ceux qui, malgré les difficultés, avaient gardé foi en l'avenir de nos ailes militaires. En 1940 il n'avait fallu que quelques heures pour rayer du ciel notre Aéronautique Militaire victime autant de l'incurie des politiciens que de la puissance de la Luftwaffe. Dans l'épreuve de la guerre elle avait pu garder une ligne de vie par le biais de l'accueil de nos aviateurs au sein de la RAF. Mais il faudra ensuite

concrète manier de wedergeboorte van ons Militair Vliegwezen.

Het Arrest van de Regent van 14 november 1946 bepaalt en vermindert op gevoelige manier de leeftijdsgrens van het kader van het vliegend personeel. De meerderheid van de hogere officieren van de Militaire Luchtvaart van 1940 worden zo gedwongen om de actieve dienst te verlaten en de mogelijkheid weder opgeleid te worden tot luchtdienst wordt voor vele oudgedienden, die het statuut van varend personeel wensen te herwinnen, bepaald door hun potentiële diensttijd binnen de Luchtvaart.

Op 15 januari 1949 neemt het Militair Vliegwezen de benaming Luchtmacht aan.

Épiloog

Er wacht nog een enorme taak. Zij zal geestdrift, inzet en de zelfopoffering vereisen van al diegenen die, ondanks de moeilijk-

In afwachting van hun terugkeer naar het thuisland; Belgische Spitfires in Fassberg.

En attendant leur retour au pays natal; les Spitfire belges à Fassberg.

(Coll S. Bonfond)



plusieurs années pour reconstituer étape par étape une aviation militaire nationale efficace. Les défis à relever resteront nombreux. Dans le cadre de son intégration dans l'OTAN et du contexte de la guerre froide qui va rapidement prévaloir, notre Aviation Militaire devenue « Force Aérienne » connaîtra un développement spectaculaire et aussi des phases de rationalisation, de restructuration commandées par l'évolution de la situation géostratégique et par l'introduction de nouveaux systèmes d'armes.

Tout au long de cette évolution, elle gagnera une réputation d'excellence unanimement reconnue, que les jeunes générations perpétuent au travers de leur engagement au service de la paix.



heden, het vertrouwen behielden in de toekomst van onze militaire vleugels. In 1940 waren slechts enkele uren nodig om onze Militaire Luchtvaart, uit de hemel te bannen. Zij was het slachtoffer van zowel de zorgeloosheid van ons politiek beleid als van de doeltreffendheid van de Luftwaffe. Tijdens de beproeving van de oorlog kon zij een levenslijn behouden dank zij de opvang van onze vliegeniers in de schoot van de RAF. Maar nadien waren meerdere jaren nodig om stap voor stap een doeltreffend nationaal militair vliegwezen op te richten. De uitdaging was enorm. In het kader van de integratie in de NAVO en in de context van de Koude Oorlog die snel de overhand zal nemen, kent ons Militair Vliegwezen, in 1948 omgedoopt tot "Luchtmacht", een spectaculaire uitbreiding. Dit gaat samen met perioden van rationalisatie en herstructurering die noodzakelijk zijn wegens de evolutie van de geopolitieke situatie en de introductie van nieuwe wapensystemen.

Doorheen deze evolutie zal de Luchtmacht een unaniem erkende reputatie van uitmuntendheid verwerven, die de jonge generaties zullen bestendigen dank zij hun inzet ten dienste van de vrede.