Chapitre 1 :

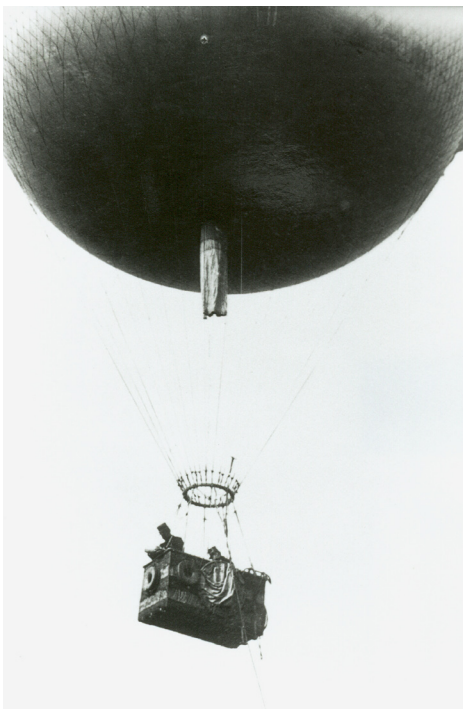
Les origines de la mission et des traditions

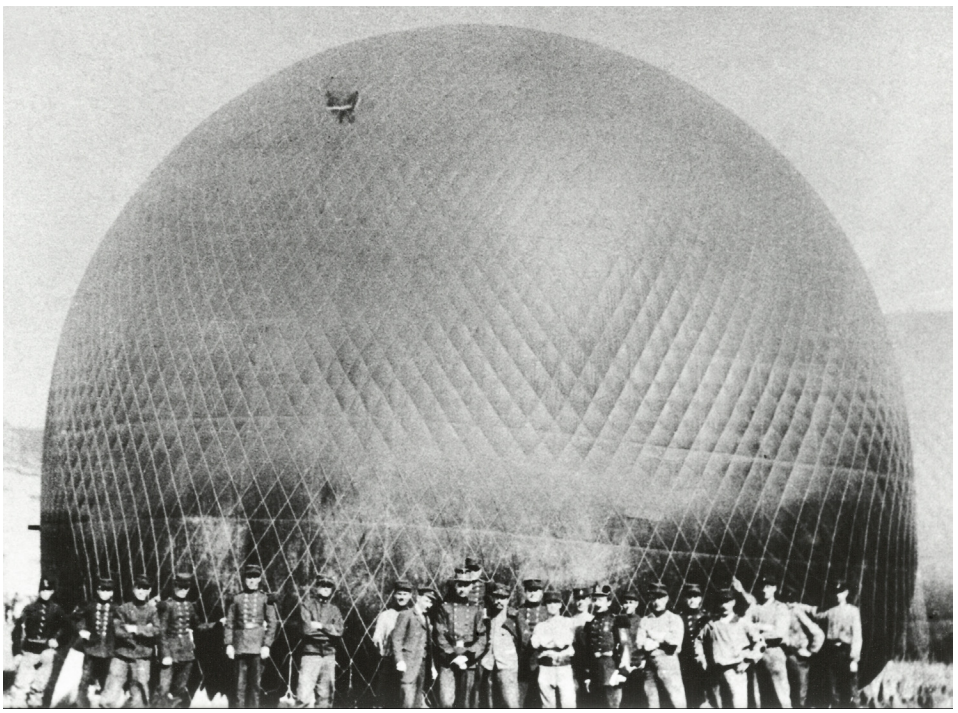
Le grand début.

L'histoire de l'Aviation Légère ou aviation d'observation et de coopération avec les armes terrestres remonte, par sa mission, aux origines de l'aviation militaire en Belgique.

Tout débute en 1887 lorsque le général Henri Alexis Brialmont, Inspecteur Général du Génie et des fortifications, décide d'adjoindre à la Compagnie d'ouvriers du Génie, une unité d'observation aérienne par ballons destinée à renforcer les moyens de défense des nouvelles places fortes d'Anvers, Liège et Namur. Cette nouvelle unité est installée en bordure des fortifications d'Anvers, sur le champ de manœuvre du Kruishoek, dans la plaine de Wilrijk. Son premier commandant est le capitaine en 1er Georges Mahauden. En 1904 la Compagnie d'ouvriers devient la Compagnie d'ouvriers et d'aérostiers du Génie. Parmi ses missions figurent désormais en bonne place l'observation des mouvements des troupes ennemies et le réglage d'artillerie à partir de ballons captifs ou libres.

Dès 1909 l'armée américaine se dote d'une poignée d'avions de reconnaissance. Cet exemple est rapidement suivi par l'armée française. En Belgique, l'opinion des hauts responsables de l'armée sur l'aviation naissante se résume par la formule lapidaire : un sport coûteux et sans intérêt militaire. Toutefois, certains pionniers de l'aviation belge considèrent que leur pays devrait suivre le mouvement. Le premier de ceux-ci est l'anversois Pierre de Caters. Baron, industriel fortuné, titulaire du brevet de pilote civil belge n°1 (daté du 2 décembre





Ballons sphériques en vol d'observation et au sol. À noter la déchirure de l'enveloppe du ballon de la photo de droite *(collection Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

1909) mais aussi propriétaire et fondateur de la société Aviator et du nouveau champ d'aviation de Sint Job in 't Goor, au nord d'Anvers, il tente, sans succès, de sensibiliser les autorités politiques et militaires aux intérêts commerciaux et stratégiques présentés par les « plus lourds que l'air ». Entre autres propositions restées sans suite, figure, en 1909, une offre d'initiation gratuite à l'art du pilotage pour les militaires qui seraient tentés par l'aventure aéronautique. Le 7 juillet 1910, sur le terrain d'aviation de Kiewit, près de Hasselt, un autre pionnier et concurrent du baron de Caters, le chevalier et ingénieur d'origine liégeoise Jules de Laminne, invite le général Joseph Hellebaut, Ministre de la Guerre, à monter à bord de son avion pour un baptême de l'air. Celui-ci, en visite éclair au retour d'une inspection à la fabrique de munitions de Kaulille en Campine, décline l'invitation avant de se raviser. Il revient à Kiewit le lendemain et effectue, deux vols à bord du tout nouveau Farman HF-3 de son hôte.

En haut à gauche : un ballon sphérique prêt pour un vol *(collection Gunter Bauweraerts).*

Ci-contre : un ballon Caquot des aérostiers du Génie à Brasschaat *(carte postale Friedriech, collection Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

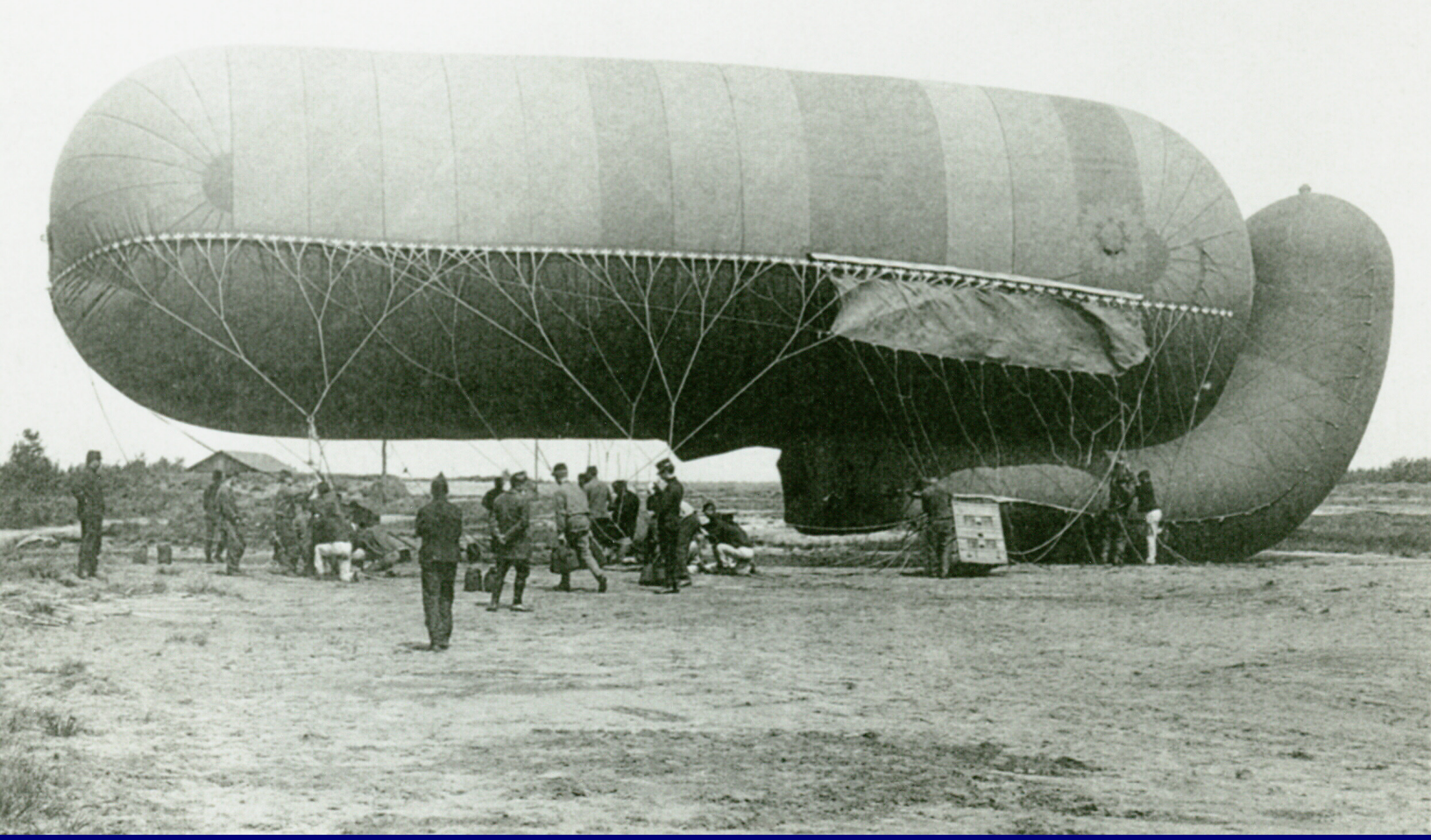
Désormais convaincu de l'importance de l'avion comme moyen d'observation pour une armée moderne, le général Hellebaut ordonne la création immédiate d'une aviation militaire. Son enthousiasme est tel qu'il demande à Jules de Laminne d'organiser l'instruction des futurs candidats pilotes militaires. Celui-ci accepte de bonne grâce et, comme Pierre de Caters un an plus tôt, propose ses services à titre gracieux. Dans la foulée, le général Hellebaut décide du rattachement des futurs aviateurs à la Compagnie d'Ouvriers et d'Aérostiers. Ces derniers sont à recruter sur une base volontaire parmi les officiers du Génie.

Une nacelle de ballon du Génie de l'Armée belge prête pour le départ. C'est de cette façon, avec d'anonymes aérostiers, que l'aéronautique militaire à débuté dans le royaume *(collection CDH).*

Réplique de l'avion de Caters No. IV réalisée à partir d'un appareil de la collection de Jean Salis afin de commémorer le centenaire du premier vol en Belgique du Baron Pierre de Caters le 30 novembre 1908 et exposée au Musée de l'Air de Bruxelles *(Pierre Gillard).*

Ayant eu vent du projet, deux officiers de cavalerie, les lieutenants Emmanuel Bronne du 2e Lanciers et Robert Dhanis du 1er Guides, se rendent à Kiewit et demandent, hors de tout ordre officiel, à pouvoir commencer leur écolage. Conformément à ses engagements, Jules de Laminne, qui n'est pas militaire, n'y voit pas d'inconvénient et débute aussitôt leur entraînement. Deux officiers artilleurs, le lieutenant Alfred Sarteel et le sous-lieutenant Baudouin Montens d'Oosterwyck, titulaires de brevets de pilote civil, obtenus à l'école d'aviation privée du baron Pierre de Caters à Sint Job in 't Goor, au nord d'Anvers, décident alors eux aussi de rejoindre leurs collègues à l'école de pilotage de Kiewit.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés



Les ballons Caquot

Les aérostiers belges ont utilisé plusieurs versions des ballons Caquot, souvent connus sous le nom de «saucisses» pour des raisons évidentes, du fait de leur forme particulière.

Conçus par Albert Caquot (1881-1976), brillant aérostier et ingénieur français s'étant également illustré par la réalisation de nombreux ouvrages d'art et de génie civil tant dans l'Hexagone qu'à l'étranger, ces ballons ont été produits sous différentes versions à plusieurs milliers d'exemplaires. Ils ont été employés par une grande majorité des forces alliées durant la Première Guerre Mondiale, dont la Belgique. Principalement assemblés à Chalais-Meudon en France, ils ont également été produits dans d'autres pays comme les Etats-Unis entre 1918 et 1919 ainsi que la Grande-Bretagne durant la Seconde Guerre Mondiale.
Si les ballons sphériques traditionnels utilisés au début par les aérostiers militaires étaient très instables en cas de vent supérieur à 25 Km/h, les ballons captifs fuselés conçus par Caquot à partir de 1915 pouvaient tenir des vents de 90 Km/h, ce qui permettait une plus grande utilisation de ceux-ci lors de conditions météorologiques défavorables. Par la suite, un système de treuil à couple de freinage constant mis au point par l'ingénieur-aérostier a permis aux ballons de pouvoir soutenir des vents jusqu'à 120 Km/h. Ces ballons étaient remplis à l'hydrogène et pouvaient atteindre des altitudes jusqu'à 4 000 pieds.

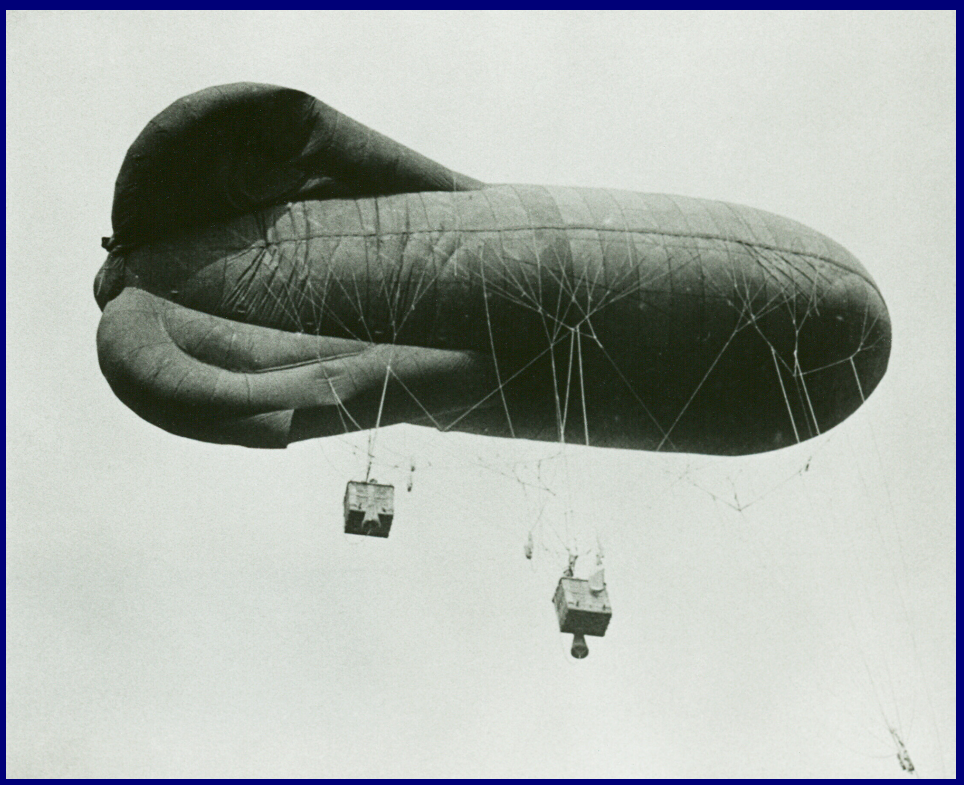
On raconte que les ballons Caquot alliés ont permis d'identifier plus de 1000 avions ennemis, de repérer environ 1000 mouvements tant sur les routes que par chemins de fer, ainsi que de découvrir 400 emplace-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

ments d'artillerie allemande. Ils offraient aux deux observateurs embarqués dans la nacelle une vue pouvant aller à plus de 50 kilomètres au-delà des lignes ennemies. Ils ont ainsi représenté un intérêt stratégique important durant le premier conflit mondial.

Même si des milliers de ballons Caquot ont été produits, il semblerait qu'il n'en subsiste qu'un seul qui soit préservé en parfait état : il est visible depuis 1979 au musée national de la U.S. Air Force situé sur la base de Wright-Patterson AFB, près de Dayton en Ohio. Il s'agit d'un ballon d'observation « Modèle R » fabriqué en 1944 et utilisé par le Ministère de Défense britannique jusqu'en 1960.

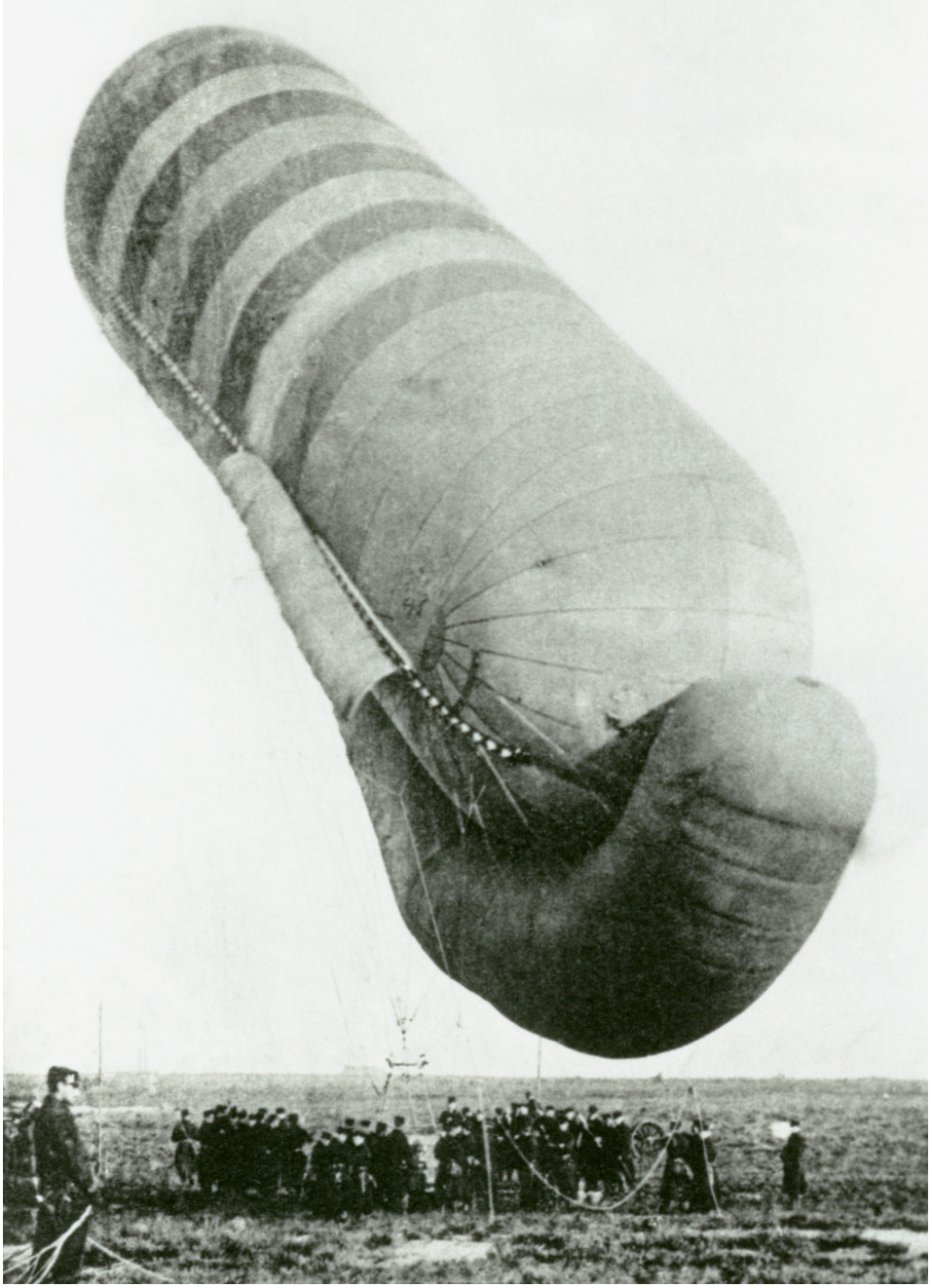
Pour la petite histoire, Albert Caquot est également à l'origine en 1919 de la création du Musée de l'Air et de l'Espace établi à Paris-Le- Bourget ...



À droite, ci-dessus, le ballon Caquot d'observation modèle «R» exposé au «National Museum of the U.S. Air Force» à Dayton en Ohio *(National Museum of the U.S.A.F.).*

Page de gauche et ci-contre, ballons «saucisses» belges *(collection Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés



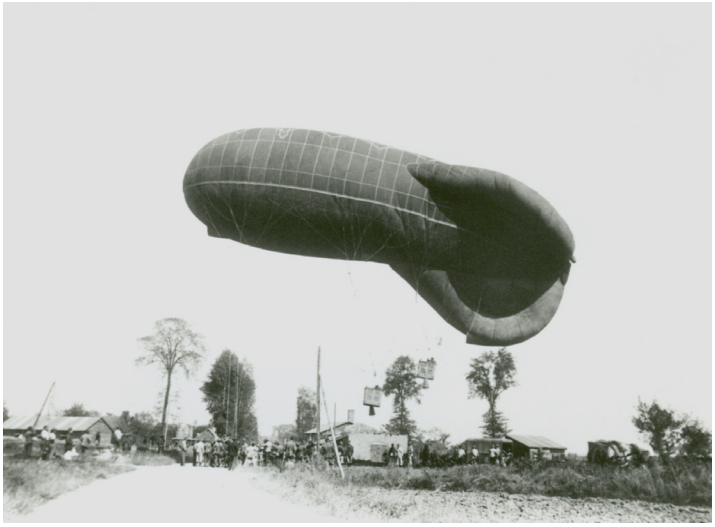
Ballon Caquot belge prêt pour le décollage *(collection Gunter Bauweraerts).*

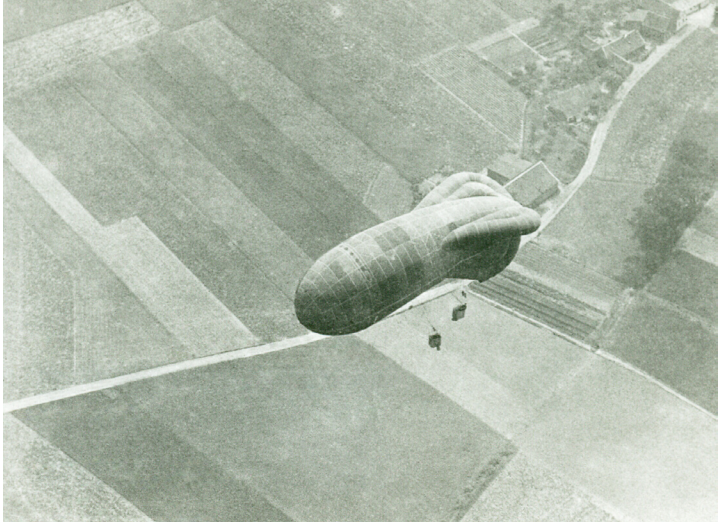
Camion-treuil pour ballons *(collection CDH).*

Les choses évoluent donc plus vite que les décisions du ministère de la Guerre. Il devient, dès lors, impératif que celui-ci reprenne le contrôle de la situation. C'est ainsi que le 9 septembre 1910, une décision ministérielle demande à l'officier commandant la Compagnie d'ouvriers et d'aérostiers du Génie, le Capitaine Georges Le Clément de Saint Marcq, de se mettre sans délai en rapport avec Jules de Laminne afin d'acquérir le matériel adéquat de même qu'un aérodrome dans le but de commencer sans retard la formation d'officiers-pilotes. Le 3 octobre 1910, une autre décision ministérielle proclame le Lieutenant Georges Nélis comme premier candidat-pilote militaire officiel.

Pendant ce temps, les autres officiers, toujours sans la moindre autorisation et à leur seule initiative, poursuivent leur formation de pilote civil, tandis qu'il est décidé de créer au sein de l'école des aérostiers, une section de «plus lourds que l'air». Quant au choix du matériel, le Capitaine Le Clément de Saint-Marcq écrit le 15 septembre 1910 au Chevalier de Laminne que l'appareil convenant le mieux serait un biplan Farman ayant une envergure de 10,5 mètres extensible à 14 mètres, une longueur de 12 mètres, et équipé d'un moteur de 50 chevaux Rhône-Gnome. Entre-temps et toujours officiellement ignoré du Ministère de la Guerre, le 30 septem-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés



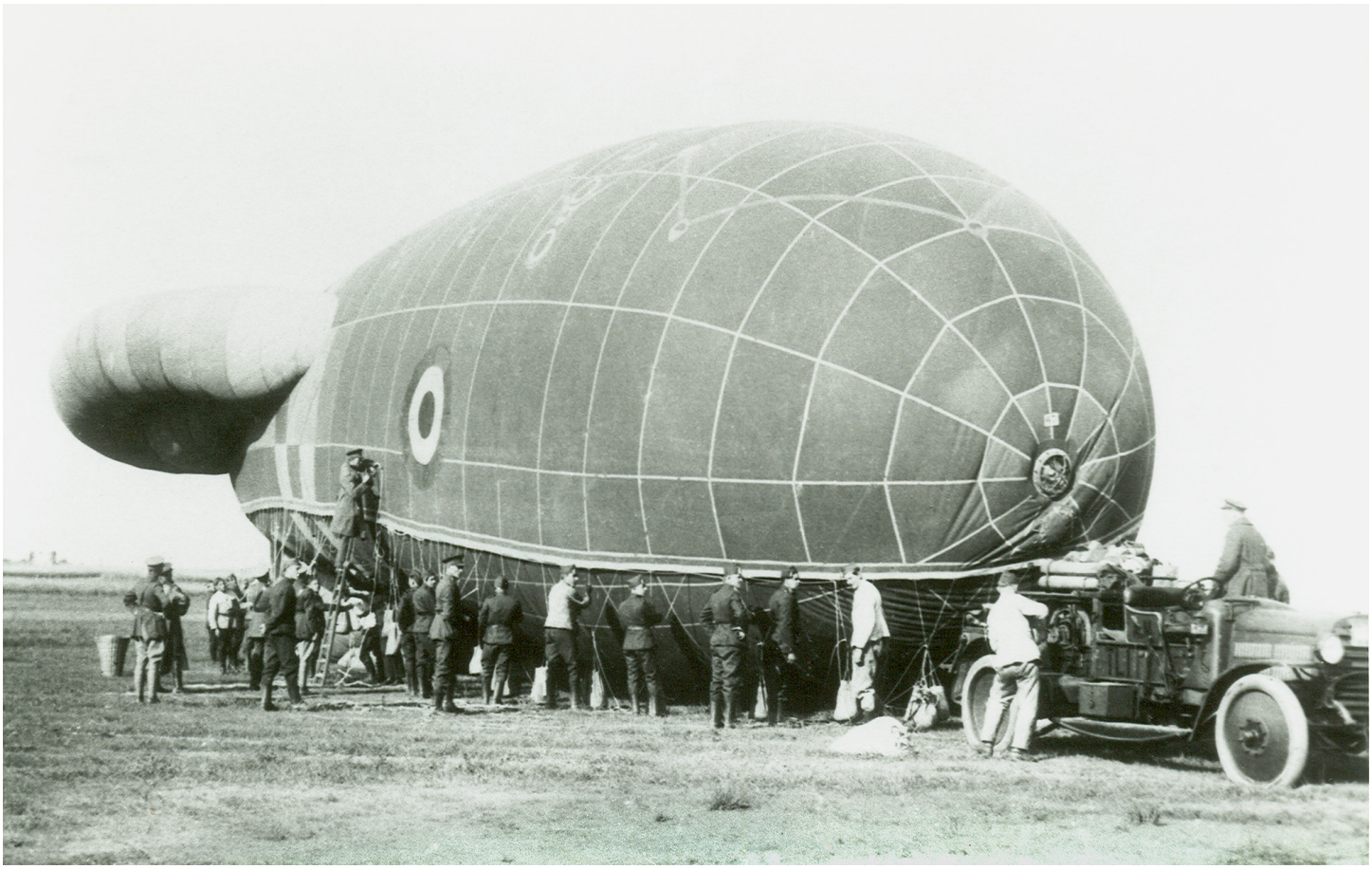


Les ballons Caquot sont utilisés pour effectuer de l'observation aérienne, une mission qui perdurera à l'Aviation Légère *(collection Gunter Bauweraerts)***.**

bre 1910, le lieutenant Montens d'Oosterwyck passe ses tests finaux de pilote à Saint Job in't Goor, près d'Anvers, et devient «pilote d'aéroplane». Le 20 octobre, c'est au tour du Lieutenant Sarteel d'obtenir son brevet.

Le 31 octobre 1910, le Général Hellebaut met sur pied une commission, présidée par le Général Van Sprang, ayant pour objectif la création d'une première unité d'aviation, son installation sur un terrain adéquat, ainsi que la création d'une école de pilotage et le recrutement d'officiers non seulement volontaires mais aussi célibataires.

Quant au seul candidat-pilote militaire officiellement reconnu comme tel, Georges Nélis, il effectue deux séjours



Un ballon «saucisse» Caquot de l'armée belge attaché au sol *(collection CDH)***.**

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Des officiers aviateurs à Brasschaat devant un des premiers avions Henri Farman. Celui-ci est un modèle «Type Militaire 1911» *(Colle, collection CDH).*

à Kiewit avant de se rendre à Mourmelon, en France, où il obtient le brevet de la Fédération Aéronautique Internationale, le 21 décembre 1910. Toujours en décembre 1910, le premier avion militaire belge est mis en service à Kiewit afin de débuter l'entraînement des futurs pilotes. Il s'agit de l'Henri Farman « Type Militaire 1910 » No. 93 équipé d'un moteur Gnome de 50 chevaux et qui arbore fièrement les titres «Armée Belge».

Suite à la demande ministérielle, le choix de la commission concernant l'emplacement du terrain d'aviation se porte très vite sur Brasschaat où le champ de tir, dit «le Polygone», offre d'excellentes possibilités. Les travaux commencent immédiatement et, peu de temps après, la zone aménagée mesure quatre kilomètres de long sur un demi de large.

Officiellement, c'est le 23 mars 1911 que l'Ecole d'Aviation Militaire de Brasschaat commence à fonctionner sous les ordres du Capitaine-Commandant Emile Mathieu. Quatre pilotes brevetés dans le civil sont enfin reconnus officiellement et viennent rejoindre l'école et le Lieutenant Nélis : il s'agit des lieutenants Montens d'Oosterwyck, Sarteel, Dhanis, et Bronne appartenant tous, maintenant, à la Compagnie des Aérostiers. Ils seront suivis par deux mécaniciens et un menuisier. C'est à ce moment que le Chevalier Pierre de Caters a l'idée d'offrir au Roi Albert un aéroplane «Aviator» disposant d'un moteur Argus de 50 chevaux; le souverain le met à la disposition de l'école.

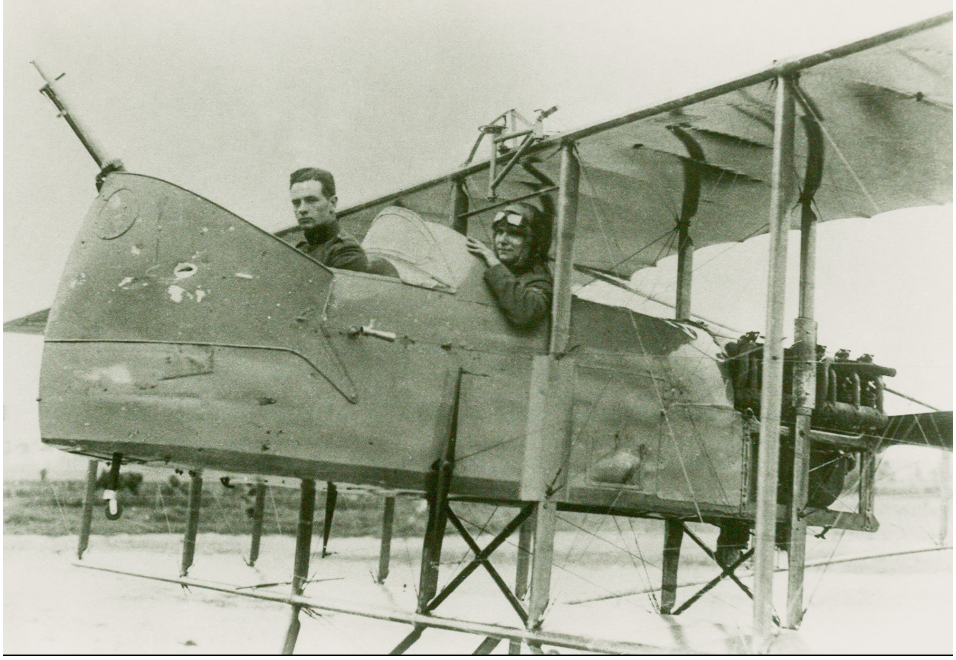
Le 5 mai 1911, l'Henri Farman « Type Militaire 1910 » No. 93 piloté par le Chevalier Jules de Laminne et le Lieutenant Nélis, est convoyé jusqu'à Brasschaat. Quatre pilotes reçoivent l'autorisation d'effectuer un vol de démonstration qui tourne court : le Lieutenant Emmanuel Bronne, ayant les jambes un peu courtes et ayant oublié le coussin à placer dans son dos afin de pallier à cet inconvénient, vient gâter sérieusement la cérémonie : il s'écrase peu

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

après son décollage, privant ainsi la Compagnie des Aviateurs de son premier appareil. Heureusement, le pilote s'en tire avec une fracture à la cuisse gauche. Témoin de l'accident, un des élèves-pilotes demande malgré tout sa mutation dans son unité d'origine.

Par la suite, les pilotes tentent de voler avec l'Aviator cédé par le Roi Albert, mais la chose se révèle trop dangereuse et l'idée est abandonnée. Entre-temps, on répare le Farman No. 93, mais il sera à nouveau accidenté au cours de son premier vol d'essai en juin 1911.

Le 24 mai 1911, un nouveau Farman est livré, mais sa carrière sous les cieux belges se termine tout aussi prématurément que le premier car il s'écrase sur le champ de tir de Brasschaat le 25 juillet suite au déclenchement d'une vrille involontaire. Heureusement, le Lieutenant Dhanis et son observateur, le Lieutenant Soumoy, s'en sortent indemnes.



Des aviateurs militaires à bord d'un Farman. Les conditions de vol de l'époque étaient singulièrement spartiates *(collection CDH).*

En septembre, trois élèves reçoivent leurs ailes : le Lieutenant Moulin le 5, le Sous-Lieutenant Rochet le lendemain et le Lieutenant Soumoy, le jour suivant.

Un des premiers avions militaires belges : un appareil de type Henri Farman-Bollekens HF.20 *(collection Gunter Bauweraerts).*

Première organisation opérationnelle.

Finalement, à la fin septembre 1911, la Section des «plus lourds que l'air» de la Compagnie des Aérostiers dispose de deux avions Henri Farman «Type Militaire 1911», de l'Aviator, d'un hangar type Bessonneau et d'une auto ! Le «patron» en est le Commandant Mathieu, le Chef-Pilote est le Lieutenant Lebon, tandis que le Lieutenant Nélis devient le responsable des cours au sol. A partir de juillet 1912 débute la livraison des Farman-Jero HF.16 tandis que les HF.20 commencent à arriver en juillet 1913.

En avril 1913, le Roi Albert signe l'arrêté royal créant la Compagnie des Aviateurs, maintenant complètement

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

séparée de la Compagnie des Aérostiers. Quatre escadrilles sont prévues, soit une par division de l'Armée Belge, dont la mission consiste uniquement en de la reconnaissance aérienne, rôle qui sera confié, plus tard, à l'Aviation Légère.

Première Guerre.

A la veille de la première guerre, l'Aviation Militaire Belge compte deux escadrilles opérationnelles, les première et seconde, et deux autres en cours de formation (les 3ème et 4ème escadrilles). 39 officiers composent le personnel navigant. En juillet 1913, le Commandant Mathieu se retrouve ainsi à la tête de vingt avions.

En haut : Le Farman F.11A-2 exposé au Musée de l'Air et de l'Espace au Cinquantenaire à Bruxelles *(Pierre Gillard).*

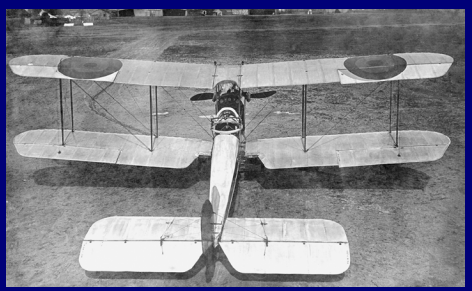
L'aviation militaire belge, tout comme les autres unités de l'armée, se retrouve retranchée derrière l'Yser. Au milieu : l'accident de l'équipage Jaumotte-Jacquet avec un Farman près de la ferme de Groote-Bogaarde, à proximité du terrain d'aviation de Saint-Idesbald à la fin 1914. En bas : vue de l'aérodrome de campagne de Saint-Idesbald le 31 juillet 1915 après l'atterrissage d'un avion anglais dont le pilote, le Captain Liddel, est blessé par un éclat d'obus *(collection Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Les B.E. 2

Le Royal Aircraft Factory B.E.2d numéro 5878 du Royal Flying Corps exposé au Musée de l'aviation du Canada à Ottawa-Rockliffe en avril 2009 *(Pierre Gillard).*

Le B.E.2 est un biplan réputé d'une grande stabilité. Il entre en service au Royal Flying Corps anglais en 1912 et 3260 exemplaires seront construits sous différentes versions par pas moins d'une bonne vingtaine de manufacturiers. Le modèle B.E.2 original équipé d'un moteur Renault refroidi à l'air est, en fait, une évolution du prototype B.E.1 qui était équipé d'un moteur Wolseley à refroidissement par eau. La famille B.E. est conçue par un certain Geoffrey De Havilland qui deviendra un nom incontournable de l'aviation britannique par la suite. Différentes motorisations équipement les générations successives de B.E. Cette abréviation signifie «*Blériot Experimental*» en faisant référence aux premiers avions militaires du pionnier français. Le 12 août 1912, un B.E.2 bat le record d'altitude du Royaume-Uni en atteignant 10 560 pieds.



Un B.E.2c de la 6ème Escadrille *(collection Daniel Brackx).*

Le modèle B.E.2c est utilisé par les Anglais comme avion d'observation en France comme c'est le cas pour notre 6ème Escadrille. Toutefois, certains d'entre eux serviront au RFC en qualité de bombardiers monoplaces et même comme chasseurs de nuit. Les B.E.2 anglais seront retirés du front en 1917 et ils poursuivront leur carrière comme avions d'écolage. Il est également intéressant de noter qu'un B.E.2 a été le premier aéroplane britannique à avoir traversé la Manche et à atterrir en France au début du premier conflit mondial.

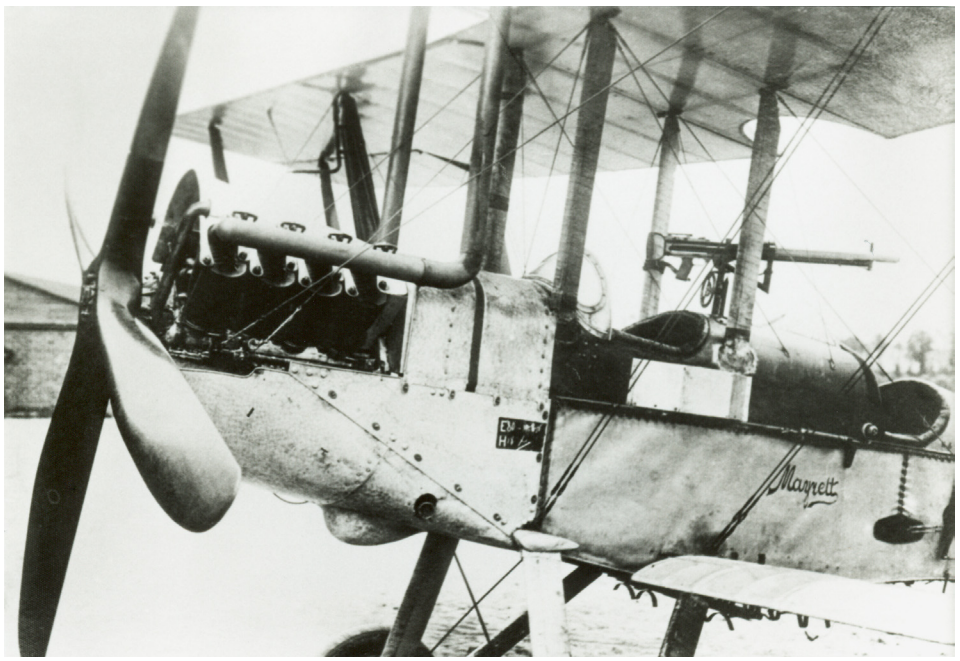
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Le pilote Armand Libert et l'observateur Henri Crombez à bord du B.E.2c No. 17 modifié, équipé notamment d'un moteur Hispano-Suiza de 150 chevaux ainsi que d'une mitrailleuse synchronisée Vickers tirant au travers de l'hélice. Cette version, au contraire du modèle original, se pilote à partir du poste avant *(collection Daniel Brackx).*

Le 31 juillet 1914, le Gouvernement Belge décrète la mobilisation générale. Bien que non entièrement opérationnelle, la Compagnie des Aviateurs est mise sur pied de guerre. Le 20 mars 1915, la Compagnie des Aviateurs devient l'Aviation Militaire. Plusieurs ouvrages récents retracent avec précision les faits d'armes de celle-ci durant le premier conflit mondial. Dès lors, pour la suite du récit de ce chapitre, nous nous concentrerons sur les faits relatifs à la 6ème Escadrille qui fera partie ultérieurement des traditions de l'Aviation Légère de la Force Terrestre. L'essentiel de l'information au sujet de cette escadrille provient d'un texte écrit en mai 1951 par le Général Aviateur Honoraire Robert Desmet qui en fut son commandant de 1917 à 1919.

La 6ème Escadrille et la naissance de l'abeille.

En février 1916, à Houtem-les-Furnes, la 6ème Escadrille est formée. Cette unité, commandée initialement par le Commandant René Hedo, est équipée de Royal Aircraft Factory B.E.2c à moteur Daimler de 80 chevaux refroidi par air et est char-



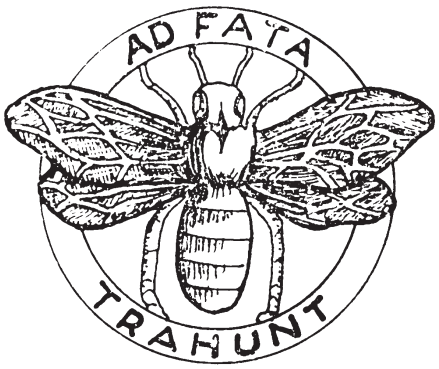
Un B.E.2c original avant modification. Le pilote était assis en place arrière, ce qui fait, qu'en plus d'avoir une mauvaise visibilité vers l'avant, bien souvent l'observateur devait faire usage de la mitrailleuse au-dessus de sa tête *(collection Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Vue aérienne oblique de Furnes prise en juin 1916 à 700 mètres d'altitude par l'équipage constitué du pilote Jaumotte et de l'observateur Wouters *(collection Robert Desmet)***.**

gée d'effectuer des missions de reconnaissance de jour. L'abeille est choisie comme emblème d'escadrille du fait du nom de l'avion sur lequel elle opère. En effet, «*Blériot Experimental*», ou «B.E.», soit «Bi-I» phonétiquement, peut s'approcher de «Bee» ou abeille en anglais. Une devise est également choisie: « *ad fata trahunt* » (« vont vers leur destin »). A propos de celle-ci, il se pourrait qu'il y ait eu un jour une erreur de transcription ou une erreur d'accord car on peut lire dans certains écrits qu'elle s'écrivait « *ut fata trahunt* ». Or si le *ut* est utilisé en latin, il faudrait obligatoirement avoir *trahant*.

Les missions de reconnaissance à la 6ème Escadrille belge ne se limitent pas nécessairement à l'observation des premières lignes ou de la zone des batteries de canons. En effet, régulièrement, les avions d'observation effectuent de la surveillance des grandes routes et des voies ferrées, de l'évaluation du matériel ferroviaire dans les gares, de la découverte et du contrôle de cantonnements, de parcs, de dépôts ainsi que d'aérodromes ennemis. Détail pittoresque, une expression d'argot naît chez les aviateurs belges de ces reconnaissances : « faire la vache », car ils doivent principalement observer les mouvements de trains.



L'abeille, symbôle de la 6ème Escadrille et, plus tard, de l'Aviation Légère *(collection Pierre Gillard)***.**

Au cours d'une mission de reconnaissance le 26 septembre 1916, le Capitaine Walter Gallez accompagné de l'observateur, le Lieute-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Un hangar de l'aérodrome de Saint-Idesbald touché par une bombe allemande le 25 avril 1916 *(collection Robert Desmet).*

nant Baron de Crombrugghe de Looringhe, est blessé par un éclat d'obus alors qu'il vole à 3500 mètres d'altitude au-dessus de Gistel. Malgré une douloureuse blessure, il parvient à ramener son avion derrière les lignes alliées et se pose sur la plage face à La Panne. Il est ensuite transporté et soigné à l'hôpital de l'Océan.

Début 1917, les B.E.-2C sont remplacés peu à peu par des B.E. à moteur Hispano-Suiza de 150 chevaux refroidi par air ou par eau ainsi que par des Sopwith 1½ Strutter avec moteur rotatif Clerget de 130 chevaux ou Rhône de 120 chevaux.

Le 8 avril 1917, les lieutenants Gallant et Gilbert sont abattus à la suite d'un combat aérien au-dessus de Koekelaere et perdent la vie dans cette action. « *La mort de ces braves fut une grande perte pour l'escadrille* » écrira plus tard le Général Desmet.

A cette époque commencent aussi des vols de reconnaissance de nuit «agrémentés» de bombardements à basse altitude. Les lieutenants Henri Crombez et Louis Robin en effectuent un de remarquable au-dessus de Bruxelles dans la soirée du 4 mai 1917, ce qui a pour effet d'apporter quelque réconfort aux compatriotes vivant l'occupation, d'après ce qui est raconté.

Le 1er juillet 1917, l'escadrille, commandée par le Commandant Robert Desmet, devient divisionnaire et consacre dorénavant le plus clair de son temps aux missions d'observation d'artillerie notamment de la mi-juillet à octobre de cette année, lors de l'offensive franco-britannique des Flandres. La majorité de ces missions se déroulent essentiellement dans une zone comprise entre Diksmude

La version originale de l'abeille telle que peinte sur les flancs des avions de la 6ème Escadrille *(collection Daniel Brackx).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Le Sopwith 1½ Strutter S85 aux couleurs de la 3ème Escadrille exposé au Musée de l'air et de l'espace de Bruxelles. Ce type d'avion, mû par un moteur rotatif Clerget de 130 chevaux, a également équipé la 6ème Escadrille *(Pierre Gillard).*

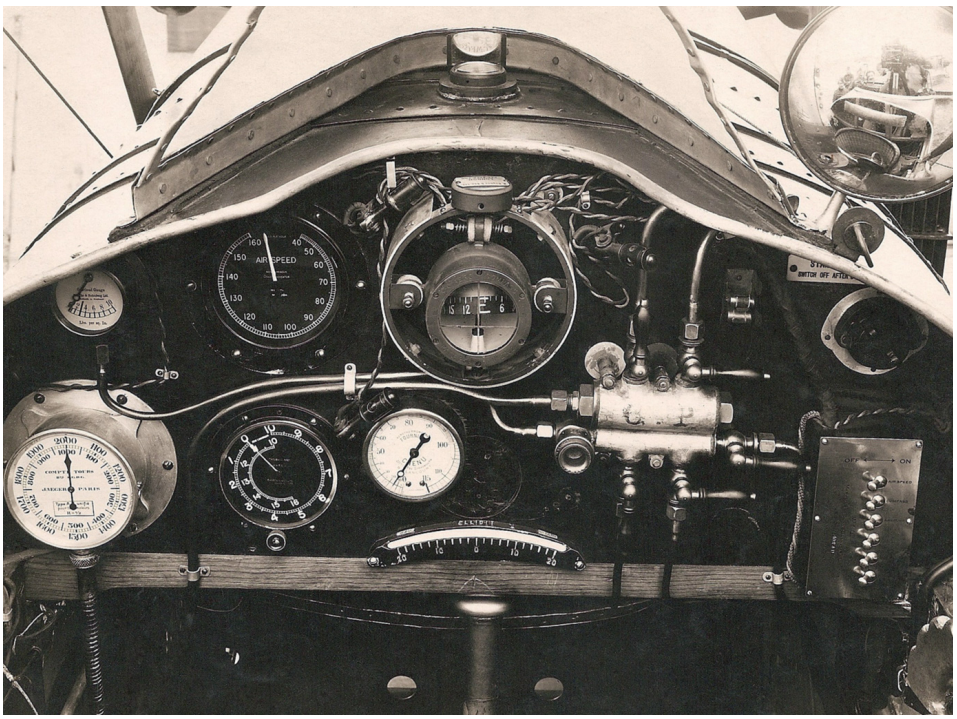
et la forêt d'Houthulst. Par ailleurs, les derniers B.E.2c et les Sopwith sont progressivement remplacés par des R.E.8 à moteur RAF de 140 chevaux refroidi par air. Par la suite, ces moteurs seront eux-mêmes changés par des Hispano-Suiza de 150 chevaux, puis de 180 chevaux.

Il apparaît, à l'issue de cette dernière offensive, que les vols d'une durée assez longue, telles les missions photographiques et les ajustages de tir éloignées, ne sont pas sans présenter de sérieux dangers : souvent, les avions d'observation (qui sont armés) doivent repousser les attaques de chasseurs ennemis. Un nombre important de combats aériens face à la chasse allemande est enregistré en octobre. Bien que, le plus souvent, les pilotes de la 6ème Escadrille sont capables de repousser les assauts teutons, le 23 octobre 1917, le Lieutenant Observateur Van Geel ainsi que le 1er Sergent Pilote Herman à bord du R.E.8 No. 7 sont abattus en flammes dans les lignes alliées à proximité de Diksmuide, sur le Point d'Appui Nord.

Un Sopwith prêt à décoller pour une mission *(collection Gunter Bauweraerts).*

Aussi est-il décidé d'assurer la protection rapprochée des appareils : d'abord confiée à des pilotes de chasse mais sans grands succès faute d'entente adéquate, cette

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés



mission est, dès le printemps 1918, reprise par la 6ème Escadrille qui, dans ce but, reçoit du Commandant de l'Aviation quelques monoplaces Nieuport à moteur Rhône de 110 chevaux et Sopwith Camel à moteur rotatif Clerget de 130 chevaux, chargés d'accompagner en vol les biplaces d'observation.

Début 1918, la 6ème Escadrille se voit aussi dotée d'une «Section Photographique» dont le personnel spécialisé rend d'inestimables services jusqu'à la fin de la guerre. Le 4 mars 1918, l'escadrille reçoit la visite de Sa Majesté la Reine Elisabeth.

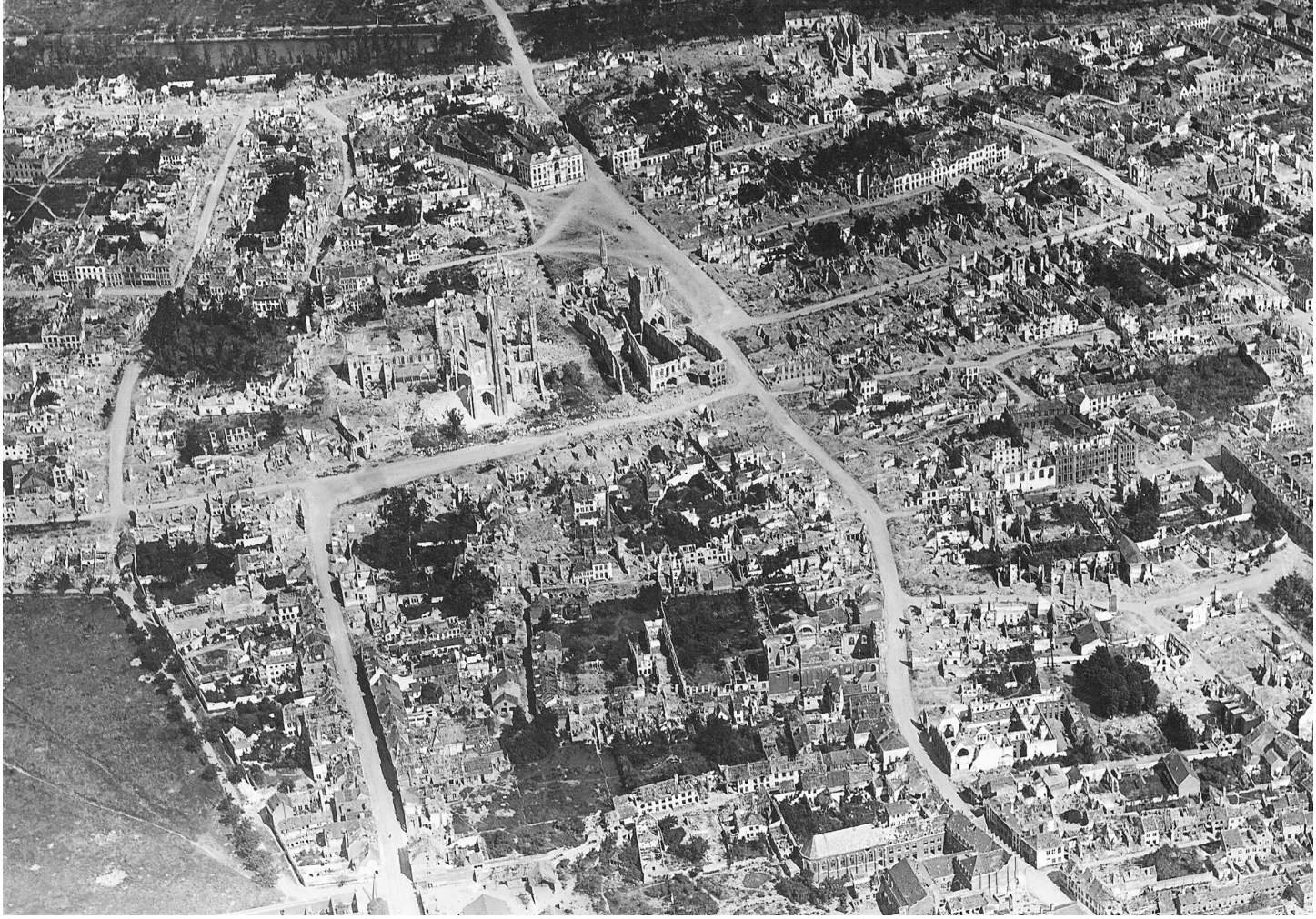
En mars, le Lieutenant Observateur René Gilles et l'Adjudant Pilote Jean Stampe ont une belle frayeur lorsque leur avion est atteint par des projectiles alors qu'ils prennent des photographies aé-

En haut : le R.E.8 No. 5 équipé du moteur Hispano-Suiza à Houtem en 1917 *(collections Guy Van de Merkt & Daniel Brackx).*

Au centre : le R.E.8 No. 6, équipé du moteur original RAF 4a à 12 cylindres et portant encore la matricule anglaise A3715, photographié devant un hangar Besonneau *(collections Guy Van de Merkt & Daniel Brackx).*

En bas : tableau de bord d'un R.E.8 de la 6ème Escadrille en 1918 *(collection Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés



Vue aérienne oblique d'Ypres, ville martyre, vers août 1918 *(collection Robert Desmet).*

riennes à une altitude d'environ 200 mètres au-dessus des lignes ennemies. Malgré le fait que des balles aient touché le moteur, le pilote parvient à ramener l'avion en zone alliée et à le poser sans trop de casse.

Le 17 avril 1918, nos pilotes, entraînés par le Lieutenant Charles Coomans et le Sous-Lieutenant de Roest d'Alkemada, inscrivent à leur actif un fait d'armes qui mérite d'être signalé. Quinze appareils appartenant aux 6ème et 4ème escadrilles (sept et huit avions respectivement) s'envolent à la rencontre d'une attaque d'infanterie allemande malgré une météo exécrable constituée d'un plafond bas, de pluie intermittente et de vents violents. Surprises et mitraillées à moins de cent mètres d'altitude, les colonnes ennemies sont rapidement dispersées ou arrêtées dans leur progression. C'est probablement une des premières fois que pareille méthode de combat est utilisée; elle permet de briser l'attaque ennemie qui visait à prendre Ypres à revers et à notre infanterie de regagner le soir même le terrain perdu. Les deux escadrilles sont ensuite l'objet, est-il besoin de le dire, d'une citation de la part du Lieutenant Général Jacques, Commandant de la 3ème D.A.

A partir de mai 1918, une partie des R.E.8 est remplacée par des Spad à moteur

Le Commandant aviateur Robert Desmet en mai 1918 sur un terrain d'aviation de campagne du front des Flandres où l'on prépare un des avions de la 6ème Escadrille pour une prochaine mission *(collection Robert Desmet).*

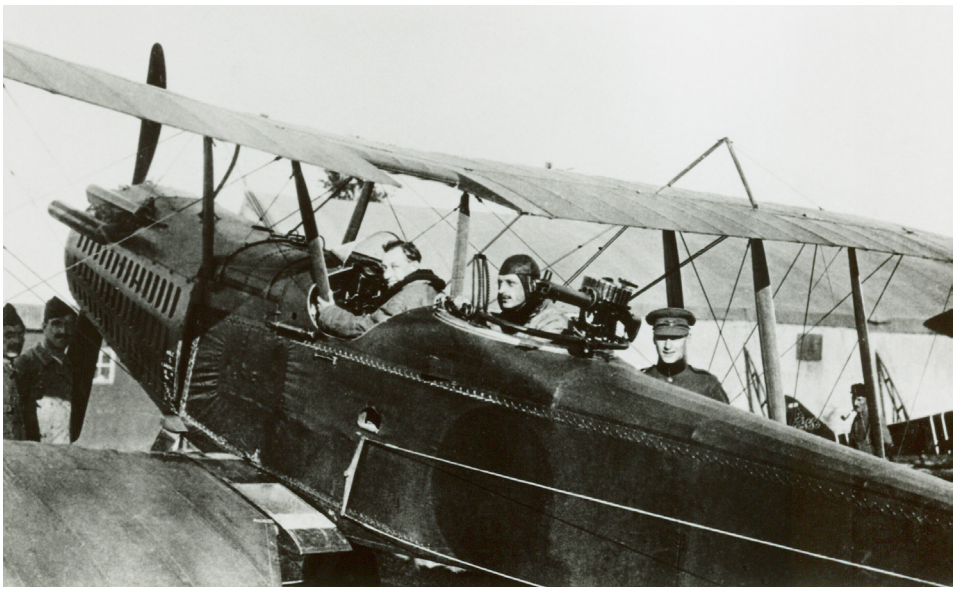
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Le R.E.8 No. 8 équipé du moteur Hispano-Suiza exposé au Musée de l'Air et de l'Espace de Bruxelles aux couleurs de la 6ème Escadrille. A noter, la version révisée de l'abeille peinte sur les flancs de l'avion *(Pierre Gillard).*

Hispano-Suiza de 200 et 220 chevaux. D'autre part, durant l'été 1918, l'escadrille assure de nombreuses missions de réglage de tirs au profit de l'artillerie française mise en renfort de l'armée belge.

Hélas, la guerre appelle toujours son quota de sacrifiés. Pour la 6ème Escadrille, quelques pertes humaines jalonnent le printemps et l'été 1918. Le 11 mai, le Sergent Pilote Degrauw est porté disparu en mission de reconnaissance, mais, fort heureusement, quelque temps plus tard, il est confirmé qu'il a atterri sain et sauf dans la zone allemande. Le 18 mai, l'issue est moins heureuse pour le Sergent Pilote Marcel Ciselet qui, protégeant un Spad conduit par le Sous-Lieutenant Observateur René Gilles et l'Adjudant Pilote Victor Simonet près de Nieuport, est touché par un tir de l'artillerie antiaérienne ennemie et s'écrase au nord de la forêt d'Houthulst. Le décès du pilote est confirmé par les Allemands le lendemain. Deux pilotes sont ensuite tués lorsque leur Sopwith Camel entre en vrille: il s'agit du Sergent Gustave Boël (ayant une évasion d'Allemagne à son actif) le 7 août dans les environs d'Houthem et du Capitaine Collignon (ancien observateur récemment promu pilote), le 14 septembre près de Steenkerke.

Mais, fort heureusement, toutes les mésaventures ne tournent pas nécessairement au drame. Le 11 août, le Lieutenant Observateur Piron (qui deviendra en 1951 Lieutenant Général et Chef d'Etat-Major de la Force Terrestre) et l'Adjudant Pilote Simonet partent en reconnaissance au-dessus du secteur d'Houthulst vers 12h30 sur un R.E.8 flambant neuf. Alors qu'ils volent à basse altitude et que l'observateur mitraille une colonne hippomobile de ravitaillement allemande à la lisière nord de la forêt d'Houthulst, l'avion est touché par plusieurs balles de mitrailleuse dont l'une d'entre elles atteint le réservoir d'essence. Contact coupé, l'Adjudant Simonet



Equipage à bord d'un R.E.8 équipé du moteur Hispano-Suiza. Le pilote est Rondeau *(collection Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Le Lieutenant Aviateur Henri Crombez (à gauche) accompagnant le Roi Albert 1er prêts à embarquer pour un vol sur un Spad en 1918 *(collection Robert Desmet).*

parvient malgré tout à rejoindre les lignes belges et à se poser non loin d'une ferme en ruine après, toutefois, avoir évité des arbres bordant un canal ! Ce R.E.8, le No. 8, est celui qui est actuellement exposé au Musée de l'Air au Cinquantenaire à Bruxelles. Quant à l'équipage, le pilote s'en tire avec quelques ecchymoses tandis que l'observateur en est quitte avec quelques coupures et entailles aux jambes et à la tête.

Vers la mi-septembre, on a le sentiment qu'il se prépare quelque chose. En effet, des racontars en tout genres, l'ordre de se mettre à la disposition de nouvelles autorités ainsi que l'arrivée de renforts et de matériel viennent corroborer ce sentiment. Les réceptions d'instructions préliminaires, de cartes, de plans et d'équipements s'accélèrent. Il y a définitivement de « l'offensive finale » dans l'air. Le moral des aviateurs, resté bon malgré tout jusque-là, passe au zénith. Le 25 septembre paraît le plan d'emploi de l'aviation. Le Commandant Desmet est désigné pour commander l'aviation du Groupement du Centre lui-même commandé par le Lieutenant Général Jacques. La 6ème Escadrille, toujours basée à Houthem-les-Furnes, est dans le coup de même que l'escadrille française Spad 34 basée à Honsdschoote. Le Capitaine Rombeaux rejoint l'Etat-Major du Groupement comme officier de liaison pour l'aviation.

Le 27 septembre au soir, les ordres tombent. L'armée belge attaquera les positions ennemies au sud de Diksmude et au nord d'Ypres à 5h30 deux jours plus tard. A 23h59, les montres sont réglées sur l'heure de la Tour Eiffel à Paris.

Le 29 septembre, peu avant l'heure «H», trois avions de la 6ème Escadrille décollent à quelques minutes d'intervalle malgré l'obscurité, la pluie et le plafond bas. La mission consiste à assurer un support aux troupes d'infanterie devant se lancer à l'assaut. En cours de route, le moteur d'un des trois avions tombe en panne à cause de la pluie et se pose tant bien que mal dans la zone de front. Dans la matinée, la liaison avec le commandant du Groupement devient difficile, les lignes téléphoniques étant coupées. Toutefois, dès 9h50, le commandant de l'Aviation peut malgré tout faire parvenir les résultats d'un premier jalonnement effectué à 8h45 par télégraphie sans fil. Si, durant les quatre pre-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

miers jours de l'offensive, ce système de communication fonctionne relativement bien, par la suite les liaisons deviennent vite problématiques et, de ce fait, l'aviation assume moins de missions au profit de l'artillerie. Par contre, les avions effectuent un plus grand nombre de liaisons d'infanterie de même que du mitraillage de troupes au sol où ils s'avèrent d'une plus grande efficacité.

***Un aviateur agite jovialement une boîte devant un Spad** (collection Gunter Bauweraerts).*

Le 29 septembre, les troupes, qui ont progressé rapidement compte tenu de l'état du terrain et de l'encombrement des pistes et routes qui empêche leur ravitaillement, sont déjà presque à court de munitions. La débrouillardise légendaire du soldat belge aidant, le 30 septembre, plusieurs avions parachutent des caisses de munitions. Chaque caisse pèse 60 kilogrammes et contient 60 chargeurs pour mitrailleuses Hotchkiss ou huit bandes pour mitrailleuses Colt. Les caisses sont larguées grâce à des lance-bombes modifiés sur les avions et ce à une altitude d'environ 100 à 150 mètres face au vent.

Les 1er et 2 octobre, toutes autres missions cessantes, la 6ème Escadrille est chargée de livrer des vivres aux troupes enlisées dans la région de Stadenberg-Westrozebeke. Plus de 200 rations sont collectées parmi le personnel resté en arrière et sont placées dans des sacs de pommes de terre accompagnées de gâteries comme des cigarettes, du tabac, des journaux, des biscuits et des boîtes de viande. Une fois soigneusement fermés, les sacs sont embarqués à bord des avions de la 6ème Escadrille qui décollent ensuite pour effectuer un bombardement d'un nouveau genre. Toutefois, à cause du manque de place à bord des avions R.E.8 et Spad, seuls deux ou trois sacs peuvent être embarqués à chaque rotation. Bien souvent, l'observateur doit même avoir un ou deux sacs sur les genoux durant le vol. Une fois arrivés au-dessus des troupes, les équipages balancent simplement les sacs par-dessus bord sans parachute à partir d'une altitude de l'ordre de 30 à 50 mètres ! A l'arrivée au sol, peu de sacs sont abîmés, semblerait-il. Cette technique, bien belge, sera appliquée quelque 60 années plus tard par les avions Lockheed C-130H Hercules du 15ème Wing de la Force Aérienne notamment lors des fameuses famines en Ethiopie.

Après un bref temps d'arrêt, l'offensive alliée reprend le 14 octobre. Du Groupement du Centre, commandé par le Lieutenant Général Jacques, la 6ème Escadrille passe ensuite au Groupement du Nord, commandé alors par le Lieutenant Général Michel qui progresse assez rapidement vers Bruges. Cette fois, ce sont la photographie et la reconnaissance rapprochée qui occupent la majeure partie du temps des pilotes qui découvrent enfin une région moins dévastée que celle qu'ils avaient l'habitude de survoler jusque là. Toutefois, les liaisons sont de plus en plus difficiles entre les troupes au sol et l'aviation. Le manque de voies de communication praticables oblige les aviateurs à

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

devoir rester basés quelque temps à l'ouest de l'Yser. Par ailleurs une épidémie de grippe espagnole commence à sévir dans l'escadrille avec violence diminuant son rendement par le fait même.

Mais la guerre continue. Le 14 octobre, l'équipage Piron-Simonet vole à proximité d'un ballon français lorsque celui-ci s'enflamme suite à l'attaque d'un chasseur allemand. Prenant l'avion ennemi pour cible en le mitraillant, les Belges deviennent la proie d'autres chasseurs allemands accourus pour défendre leur collègue. Ils ne leur échappent qu'au prix d'un rase-mottes acrobatique.

Suivant en cela la progression des troupes, l'aérodrome d'attache de la 6ème se déplace lui aussi : c'est d'abord l'ancien aérodrome allemand d'Aertrijcke qui est utilisé à partir du 19 octobre, puis d'Oostkamp qui est occupé à partir du 22 octobre. Suite à cette progression rapide, l'intendance a du mal à suivre et le ravitaillement en vivres à Oostkamp est précaire. On raconte que des navets extraits des champs voisins complètent souvent les rares rations acheminées de l'arrière par avions. Par ailleurs, les liaisons sont pénibles du fait, notamment, du mauvais état des routes et des ponts détruits. Le mauvais temps y mettant du sien, souvent les avions ne peuvent retourner à leur base principale et certains passent plusieurs jours sans être abrités et sont livrés aux éléments. Ce n'est que plus tard que des hangars Besonneau seront installés sur les terrains du front.

Les lieutenants Stampe et Rolland prenant la pose devant un R.E.8 équipé du moteur Hispano-Suiza à Houtem *(collections Dopéré & Daniel Brackx).*

A partir de ces nouvelles bases, l'escadrille doit effectuer de nombreuses reconnaissances, notamment pour vérifier l'état du canal de dérivation de la Lys et du canal de Liège. Malgré les conditions, les aviateurs déploient beaucoup d'énergie pour mener à bien leurs missions dont certaines sont réputées comme étant difficiles, tels les vols au profit de l'artillerie.

Le 24 octobre, le Roi Albert 1er arrive en avion à Oostkamp en vue de son entrée le lendemain à Bruges libérée. Entre le 28 et le 30 octobre, le reste des effectifs de la 6ème Escadrille déménage d'Houthem-les-Furnes vers Oostkamp. Le personnel est même logé au château des Brides appartenant au Comte de Lalaing. Voilà qui contraste avec les conditions précaires connues auparavant !

Le 1er novembre, les troupes belges prennent Everghem tandis que la cavalerie française pénètre dans Saint-Denis–Westrem. L'escadrille effectue ce jour-là des reconnaissances à vue et photographiques de la banlieue ouest de Gand ainsi que le long du canal vers Terneuzen jusqu'à Langerbruggen. Quelques équipages ont à soutenir des combats aériens face à la chasse allemande qui, par moments, manifeste encore des soubresauts d'agressivité. Le Sergent Pilote Murage parvient à abattre le ballon captif de Des-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

L'aérodrome de Ha

Ci-dessus : vue aérienne du champ d'aviation de Haren-Evere où est stationnée la 6ème Escadrille. La photo a été prise le 18 mars 1919 par l'équipage constitué des lieutenants Van Cotthem et Stampe. Parmi les bâtiments, on voit l'énorme hangar à Zeppelin. Ci-dessous : les installations de la 6ème Escadrille en avril 1919 *(collection Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

ren-Evere en 1919

Ci-dessus : dans une partie de l'aérodrome en mars 1919, on note une multitude d'épaves d'avions allemands ainsi que quelques appareils belges. Ci-dessous : le Roi Albert 1er et la Reine Elisabeth à leur retour du voyage en avion en Allemagne occupée le 28 avril 1919 *(collection Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Un Spad de l'Aviation Militaire belge. Quelle évolution technologique depuis le Farman en quelques années seulement. Il est dommage que ce soit des guerres qui fassent avancer la technologie en aéronautique *(collection Gunter Bauweraerts) !*

reçoit, entre autres attributions, la tâche de fournir les pilotes et les avions pour transporter les souverains belges lors de leurs déplacements à l'étranger. C'est ainsi que le Roi Albert 1er et la Reine Elisabeth, qui connaissaient déjà la 6ème pour lui avoir rendu plusieurs fois visite pendant la guerre, ont l'occasion de se rendre à bord des avions frappés de l'abeille notamment en France, en Angleterre et en Allemagne occupée. Plusieurs déplacements sont également effectués au-dessus du territoire belge.

telberghe qui demeurait un observateur gênant pour les troupes belges.

Le 10 novembre, le Lieutenant Observateur Thorenburg et l'Adjudant Pilote Wittenrongel effectuent au-dessus de Gand la dernière reconnaissance exécutée par la 6ème Escadrille en temps de guerre. En effet, le lendemain est une journée historique : à 11h00, les Allemands signent l'armistice au moment où quelques avions effectuent une ultime reconnaissance de l'ennemi en déroute.

Une fois la paix définitivement revenue, la 6ème Escadrille s'installe dès le 24 novembre 1918 à Evere (Bruxelles) où la démobilisation, commencée en février 1919, ne tarde pas à éclaircir les rangs de son personnel. Pourtant, malgré les départs et les mutations, l'escadrille

Sur la plaine d'aviation de Haren-Evere le 24 avril 1919, le Commandant aviateur Robert Desmet accueille Sa Majesté le Roi Albert 1er qui, en tenue de vol, va se rendre en Allemagne à bord d'un avion de la 6ème Escadrille *(collection Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Sur l'aérodrome de Haren le 24 avril 1919, le Commandant aviateur Robert Desmet s'entretient avec Sa Majesté la Reine Elisabeth qui porte une tenue de vol avant son envol vers l'Allemagne occupée à bord d'un avion de la 6ème Escadrille *(collection Robert Desmet).*

L'escadrille est finalement dissoute en 1926 suite à une réorganisation de l'armée : l'abeille se repose.

L'entre-deux-guerres.

Entre les deux guerres, l'aérodrome de Brasschaat est utilisé occasionnellement pour d'épisodiques manœuvres alors que les unités de l'Aviation Militaire sont établies notamment à Bierset, Evere, Gossoncourt, Nivelles, Schaffen et Zellik. Quant à la formation des pilotes, elle est confiée jusqu'en 1932 aux écoles civiles établies à Deurne (Vertongen), Gosselies (Jacquet) et Saint-Hubert (Orta).

A ce moment, l'Aviation Militaire est constituée de cinq groupes (un par division), d'une école et des établissements aéronautiques.

Le 25 mars 1931, l'uniforme kaki de l'Aviation Militaire est remplacé par le gris-bleu, mieux approprié aux aviateurs.

La deuxième Guerre.

En mai 1940, la Seconde Guerre Mondiale commence pour la Belgique. L'Aviation Militaire Belge ne peut rien face à l'envahisseur nettement mieux équipé. A cette époque, seulement une soixantaine d'avions sont disponibles et prêts au combat. Il y a des Hawker Hurricane, des Gloster Gladiator, des Fiat CR.42 et des Fairey Fox HS.

Après la débâcle, de nombreux aviateurs belges quittent leur patrie occupée et se rendent en Angleterre où ils rejoignent les rangs de la Royal Air Force. Plusieurs ouvrages et articles relatent ces événements.

Notons juste que l'aérodrome de Brasschaat ne semble

Á Haren le 1er avril 1919, le Roi Albert 1er a pris place à bord d'un LVG C.VI, un avion allemand du butin de guerre, qui, piloté par le Lieutenant Henri Crombez, l'emmenera à Paris où le souverain participera à la Conférence de la Paix *(collection Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

pas être utilisé en tant que tel durant la Guerre par les Allemands si ce n'est, peut-être, par des avions légers comme les fameux Fiel-ser Storch ou par quelques unités de parachutistes. Par contre, il semble bien confirmé qu'une rampe de lancement de bombes volantes V-1 est construite à Brasschaat. Néanmoins, il subsiste des doutes quant à son utilisation effective. Elle est détruite par la suite. A la libération, Brasschaat est principalement utilisé comme camp de prisonniers.

Bien que la 6ème Escadrille eut été dissoute en 1926, l'abeille apparaît sur le Bréguet XIX B-93 du Colonel Aviateur Robert Desmet en 1933. Celui-ci, alors commandant du 2ème Régiment d'Aéronautique Belge, est photographié en compagnie du Lieutenant-Colonel Tinsard de la 7ème Escadre d'Aviation Française à Dijon le 26 juillet 1933 *(collection Robert Desmet).*

L'abeille se repose *(Alphonse Dumoulin) !*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés