Chapitre 2 :

La période Air O.P. de la Force Aérienne

La libération et la naissance de la Force Aérienne.

A la libération de la Belgique au terme de la Deuxième Guerre Mondiale, l'aviation militaire est inexistante. Il n'y a pas d'avions, ni d'outillage et encore moins de matériel didactique. De plus, les anciennes installations, ainsi que celles construites durant la Guerre par les Allemands, sont toutes inutilisables ou quasi. Quant aux aérodromes, ils sont, à ce moment-là, tous occupés par des escadrilles alliées, essentiellement anglaises et américaines.

Le gouvernement décide donc de maintenir les aviateurs militaires dans les rangs de la *Royal Air Force* au sein de la «Section Belge» jusqu'au 1er octobre 1946. L'Aviation Militaire est alors officiellement recréée et, pour la première fois, elle obtient son autonomie complète, bien différenciée de la Force Terrestre.

De « cinquième arme », elle devient donc une véritable armée de l'air sous les ordres de son nouveau chef d'état-major, le Lieutenant-Général Lucien Leboutte, DFC (1898-1988). Mais, suite aux années de guerre, ce dernier doit, inévitablement faire face à des problèmes fort complexes de réorganisation. C'est ainsi qu'à partir de 1946 la formation des pilotes est confiée à une nouvelle école, l'EPE, établie sur le terrain de Schaffen tandis que la formation des techniciens est confiée à l'Ecole Technique installée à Saffraanberg. Des unités techniques devant assurer l'entretien des aéronefs sont mises sur pied. Il reste donc à établir les unités opérationnelles sur des aérodromes.

A ce moment, il reste en Belgique six bases qui ont été occupées par les Allemands et qui seraient disponibles : Melsbroek (qui est mise à la disposition, dans un premier temps, de l'aviation civile), Coxyde, Beauvechain, Chièvres, Evere et Florennes. Les cinq dernières sont dans un état lamentable. Toutefois, un travail rapide permet de reconditionner Beauvechain, Chièvres, Evere et Florennes.

D'anciens bâtiments ayant servi dans le passé à une unité de cavalerie à Brasschaat ont survécu à la guerre et existent toujours comme en témoigne cette photo prise le 12 juillet 2005 *(Pierre Gillard).*

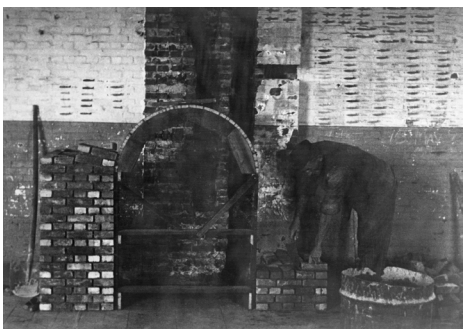
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Après la guerre, tout n'est que désolation à Brasschaat *(collection BDRW).*

Il est ensuite décidé d'installer un aérodrome à Brasschaat qui abritera une escadrille d'avions d'observation. A cet effet, les cabanes faisant office de cellules construites par les Allemands devront être rasées faisant ainsi place nette pour le développement de l'aérodrome. Il est toutefois intéressant de noter que des bâtiments servant autrefois d'écuries à une unité de cavalerie sont conservés. Encore actuellement, ils ont gardé leur cachet d'antan avec leurs mangeoires et anneaux d'attache pour chevaux !

La 369ème Escadrille Air OP.

L'origine des *Air OP* nous vient, comme beaucoup de choses en aviation, des Anglais. En 1939, devant la perspective d'une guerre imminente, l'*Army* britannique évalua l'usage d'avions pour l'observation et l'appui aux tirs d'artillerie. En effet, depuis 1918, toutes les unités d'aviation étaient regroupées sous la bannière de la *Royal Air Force*. Cette idée



Une batterie anti-aérienne de la défense du Port d'Anvers était stationnée à Brasschaat en 1944 et 1945. Sur un mur du local qui est devenu le Mess des Officiers, les artilleurs dressaient leur tableau de victoires. Tous les V-1 engagés y étaient reproduits sur les briques blanches. La photo a été prise durant la construction du feu ouvert du mess *(collection Maurice de Raikem).*

Vue aérienne des bâtiments administratifs de l'aérodrome de Brasschaat avant le début des travaux de reconstruction et d'aménagement *(collection BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

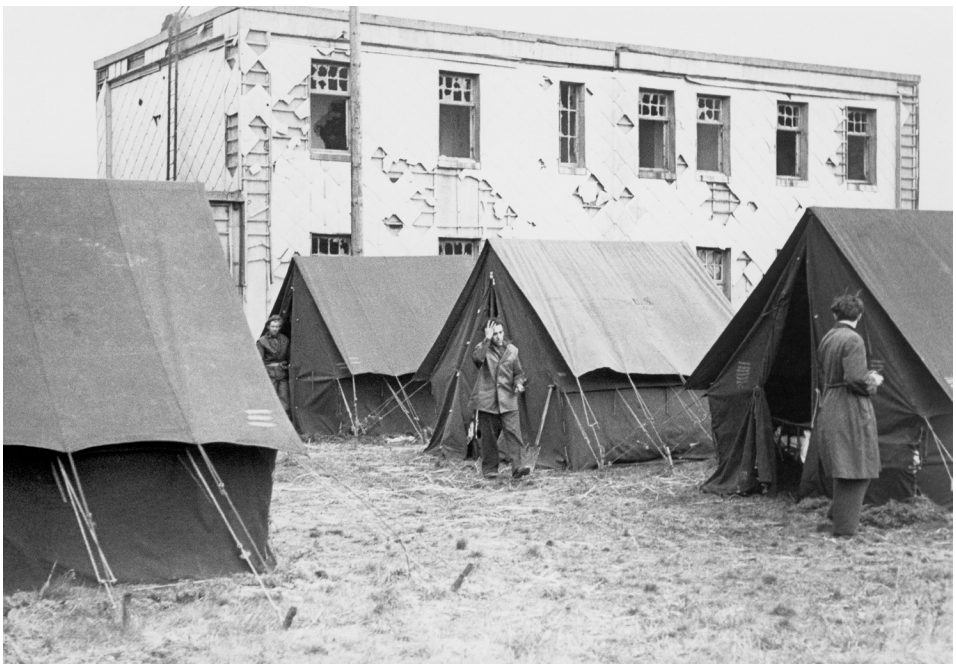
d'utiliser de petits avions légers et robustes fut acceptée et ce furent d'abord des officiers de la *Royal Artillery* qui les mirent en œuvre avec le soutien technique de la *Royal Air Force*. Ces unités de reconnaissance aérienne furent baptisées « *Royal Air Force Air Observation Post Squadrons* » ou « *RAF Air OP's* » en abrégé. Elles furent actives sur différents fronts durant la Seconde Guerre Mondiale. Dans les colonies britanniques également, cette tradition d'*Air OP* s'est perpétuée, notamment en Inde ou l'*Indian Army* dispose depuis 1987 de ses propres escadrilles d'observation volant sur hélicoptères Chetak, Cheetah et Lancer. Depuis quelques années, ces unités ont été rebaptisées « *Recce and Observation* » ou « *R&O* ».

L'Aviation Militaire belge d'après-guerre étant essentiellement basée sur la structure anglaise, à l'image des Britanniques, il est envisagé de créer la 369ème Escadrille Air OP dépendant de la Force Aérienne à Brasschaat. L'Instruction Administrative N° 22 du 31 mai 1947 fait état de la prochaine création de cette escadrille Air O.P. prévue pour le mois de juillet 1947. Il est en outre spécifié dans le document que du personnel devra être détaché à l'Escadrille Administrative M.D.N. pour le 2 juin 1947. Il s'agit d'un officier issu du personnel navigant, qui deviendra le futur commandant de la 369ème Escadrille,

Montage du premier hangar Besonneau par des prisonniers de la maison d'arrêt de Merkplas *(collection Maurice de Raikem).*

ainsi que de deux sous-officiers. Il est aussi prévu de demander de la main d'œuvre d'inciviques au Ministère de la Justice afin d'aménager la future base. Enfin, un camion de trois tonnes ainsi qu'une camionnette de 500 Kg devront être mis à la disposition du Commandant de la 369ème pour la première moitié du mois de juin.

Dans le courant du mois de juin 1947, une conférence des délégués des Chefs de Branche « Aviation » du Ministère de la Défense Nationale , décide que le personnel spécialiste d'aviation prévu au tableau organique de la 369ème Escadrille fera mutation pour Brasschaat durant la première moitié du mois de juillet 1947. Les pi-



Futur mess des officiers et bureaux avant le début des travaux de reconstruction à Brasschaat vers 1947/1948 *(collection Maurice de Raikem).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Vue aérienne du hangar temporaire Besonneau lors de la reconstruction de l'aérodrome. A noter aussi l'ancienne écriture «Brasschaet» peinte sur l'abri *(collection BDRW).*

lotes et le restant du personnel « aviation » prévus feront mutation pour la fin du même mois. Ce personnel sera détaché provisoirement à l'École d'Artillerie voisine de l'aérodrome.

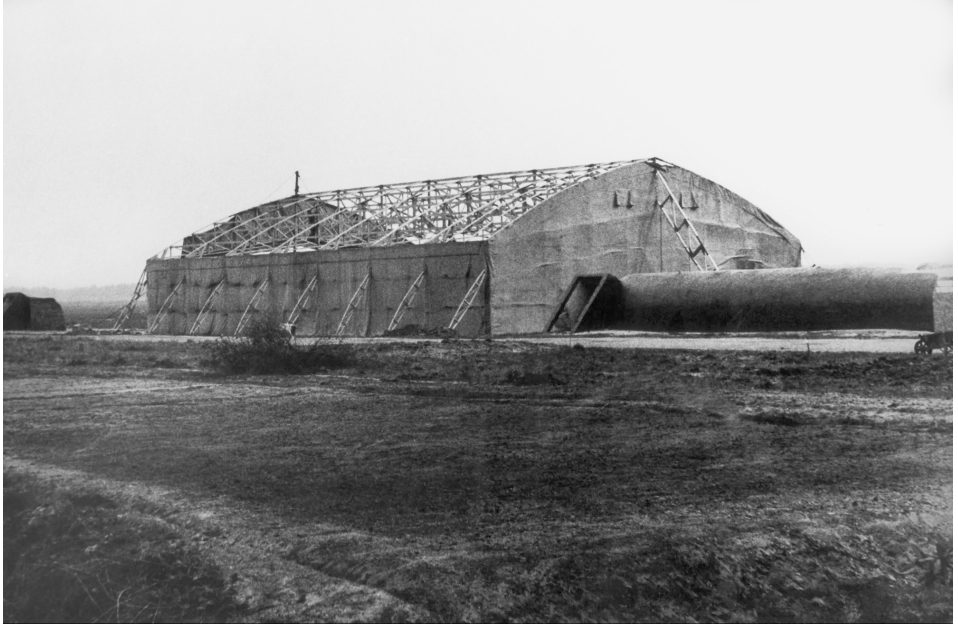
Les détails de l'aménagement à Brasschaat sont définis par l'Instruction Administrative N° 25 du 27 juin 1947. On y apprend que le personnel sera logé provisoirement dans les bâtiments mis à la disposition du Commandant de la 369ème Escadrille par le Commandant de l'École d'Artillerie en attendant que les logements réservés à l'Aviation soient complètement aménagés. Il est spécifié que la Direction Générale des Quartiers et Terrains (DGQT) fera le nécessaire afin de doter le terrain d'aviation d'un hangar Bessonneau et d'un garage pour véhicules automobiles. Quant à la DGSM, elle fera poster quatre avions à la 369ème Escadrille pour la fin du mois de juillet 1947. La Direction Générale de l'Equipement (DGE), en accord avec le commandant d'escadrille, fournira le matériel indispensable à la mise en route des services de l'escadrille. On parle ici du matériel de cuisine, de l'équipement de bureau, de l'outillage, des carburants et lubrifiants. Par ailleurs, vu la faible consom-

Le Capitaine Verbruggen lors de la reconstruction de l'aérodrome. De dos, probablement le Capitaine Goidts *(collection BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

mation des avions Air O.P., le ravitaillement en carburant et lubrifiants s'effectuera par fûts. La Direction du Matériel de Transport (DMT) fournira les véhicules indispensables à l'Etat-Major de l'escadrille et au Flight Etat-Major. Un rouleau compresseur sera prêté à l'escadrille par l'UCE pour la durée des travaux d'aménagement du terrain de Brasschaat. La Direction des Télécommunications et Radars (D.Télé.Radar) fera le nécessaire pour que les communications terre-air et air-terre fonctionnent si possible avant le commencement des vols.

Toujours selon la même Instruction Administrative N° 25, il est spécifié que la 369ème Escadrille sera administrativement indépendante en date du 31 juillet 1947. Du fait de la particularité de la mission des Air O.P., du personnel de l'Armée sera aussi affecté à la 369ème Escadrille. En premier lieu, il s'agit de 12 officiers subalternes observateurs d'artillerie, tel que prévu par le Tableau Organique (TO) de l'escadrille. Leur mutation doit être organisée de telle manière à ce que leur présence soit obtenue lorsque les vols seront complètement organisés. La Direction Générale de l'Instruction et de l'Entraînement (DGIE) a marqué son accord pour que, par la suite, des officiers artilleurs suivent un entraînement de pilote d'avions légers à l'Ecole de Pilotage Elementaire (EPE). Dès que l'effectif en pilotes issus



Trois photos prises au cours de la reconstruction de l'aérodrome de Brasschaat. En haut, le hangar temporaire de type Besonneau *(collection BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Petit à petit, les travaux dans les bâtiments de l'aérodrome s'achèvent *(collection BDRW).*

de l'Artillerie sera suffisant, les deux officiers les plus spécialisés assureront les fonctions de Chef de *Flight*. En second lieu, il est également prévu que du personnel subalterne de l'Armée rejoigne l'escadrille. Toutefois, à dater du 8 septembre 1947, celui-ci n'appartient plus à l'Armée, mais à l'Aviation .

A partir du 8 août 1947 et jusqu'au 14 janvier 1948, vingt-deux Auster sont livrés à la Force Aérienne et systématiquement versés à la 369ème Escadrille. Tous ces Auster sont neufs et prélevés des inventaires de la Royal Air Force où ils portaient les serials VT976 à VT997. Une fois en Belgique, ils sont recodés de manière aléatoire de A1 à A22. Les installations de Brasschaat n'étant pas achevées, les avions sont provisoirement remisés à l'arsenal de Wevelgem, seule base d'entreposage disponible à cette époque.

Un premier commandant.

Héritant par fait même d'un beau défit, le Major Aviateur Van der Stock est nommé commandant de la 369ème Escadrille. Celui-ci relate les circonstances de la création de cette unité :

« Pour parfaire la réorganisation de la Force Terrestre, l'Etat-Major décide, en accord avec la Force Aérienne, de créer une escadrille d'observation d'artillerie calquée sur le modèle anglais. Les escadrilles Air OP sont des unités R.A.F. dont seuls le commandant et les pilotes appartiennent aux forces terrestres. Le 1er juin 1947, la création de la 369ème Escadrille est décidée et je suis convoqué chez le Lieutenant Colonel Aviateur Burniaux, commandant du Groupement Opération de la Force Aérienne qui me dit : vous partez à Brasschaat pour y former la première escadrille Air OP, rendez-vous compte sur place et revenez m'informer ».

« La plaine de Brasschaat existe depuis le début de l'aviation militaire et, avant-

Les conditions de vie durant les travaux sont pour le moins spartiates *(collection BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

guerre, les escadrilles d'observation d'armée venaient y procéder à des missions d'observation des tirs d'artillerie. A la libération, un camp de prisonniers allemands y est construit et après son évacuation par ceux-ci, il subsiste encore des tranchées de drainage et les assises bétonnées, rendant le terrain impraticable pour l'atterrissage d'avions ».

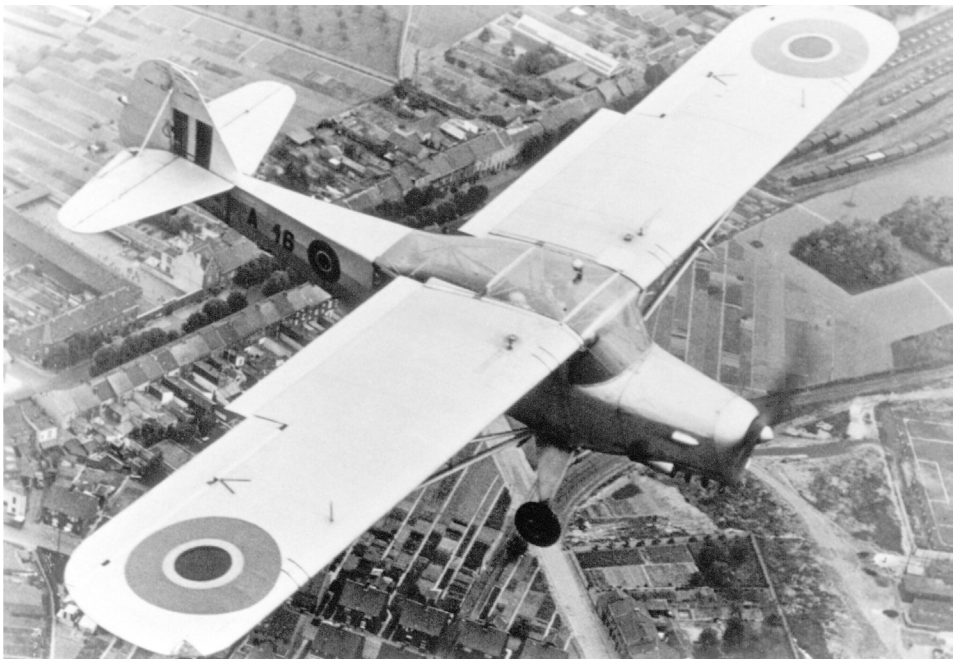
« Le Colonel Barthélémy, commandant l'Ecole d'Artillerie, accepte de loger mon personnel dans ses locaux et de leur permettre de participer aux mess. Ayant rendu compte au Lieutenant Colonel Burniaux, celui-ci met à ma disposition une jeep, un camion trois tonnes et deux chauffeurs et me charge de mettre tout en œuvre pour effectuer la mise sur pied de la nouvelle escadrille, ajoutant que les avions destinés à cet effet sont en caisses à l'arsenal de Wevelgem et seront à ma disposition dès que j'aurai aménagé la plaine ».

Deux photos ci-dessus : travaux d'aménagement des bâtiments annexes de l'aérodrome et des allées entre ceux-ci *(collection BDRW)**.***

Ci-contre : les mascottes de Brasschaat photographiées devant le hangar Besonneau. A gauche, le mouton baptisé «Jules» *(collection BDRW)**.***

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Le De Havilland DH.82a Tiger Moth immatriculé T24 aurait été le premier avion utilisé par les Air O.P. au Départ de Brasschaat. Cet appareil est vu ici portant l'insigne de la Seconde Escadrille de la Force Aérienne à Florennes *(collection Daniel Brackx)*.



« Grâce à des relations personnelles et à l'aide du directeur de la maison d'arrêt de Merksplas, je peux mettre au travail une soixantaine de prisonniers politiques, sélectionnés parmi les plus qualifiés : maçons, menuisiers, peintres, mécaniciens, etc. En un minimum de temps, une piste d'envol est aménagée et le montage d'un hangar Bessonneau est effectué. Entre-temps, le personnel de l'escadrille s'est étoffé par l'arrivée de deux officiers aviateurs dont un moniteur d'avant-guerre, de mécaniciens avion, etc. »

« Dès lors, je peux obtenir un premier avion et, le 14 février 1948, je peux faire atterrir le D.H.82a immatriculé T-24. Le 27 avril, le premier Auster se pose sur la base ».

« Pendant la mise en état de la nouvelle base, les quatre premiers candidats pilotes Air OP, les capitaines Verbruggen, Lejeune et Goidts ainsi que le Lieutenant Laurent sont à l'entraînement à l'Ecole de Pilotage Elémentaire de Schaffen ».

L'Auster AOP Mk. VI deviendra le cheval de bataille des Air O.P. belges. Ci-dessus, à gauche, l'appareil immatriculé A16 en vol *(collection Gunter Bauweraerts)*.

Ci-contre, l'Auster A22 qui sera le dernier de la série destiné aux AOP belges *(collection Maurice de Raiken)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

« Les missions d'observation au profit de la Force Terrestre débutent à Elsenborn et Euskirchen en mai et juin 1949 ».

Le 31 juillet 1947, la 369ème Escadrille Air O.P. est officiellement créée à Brasschaat et le 1er août 1947, elle obtient le statut d'unité isolée dépendant de la BTC et n'est, dès lors, plus considérée en temps que «corps». Le 8 septembre 1947, l'Instruction Administrative N° 30 spécifie que les Officiers de l'escadrille participeront au Mess des Officiers du Camp de Brasschaat, tandis que les sous-officiers et la troupe auront un mess et un ménage distincts de ceux de l'Ecole d'Artillerie.

En haut : le Bureau de Piste de Brasschaat après sa remise en état *(collection Maurice de Raikem).*

Au centre : entourant la mascotte «Jules», de gauche à droite : le Capitaine Aviateur Bodart, le Lieutenant Aviateur Nollet, le Major Aviateur Van der Stock, le Capitaine Lejeune et le Capitaine Verbruggen *(collection Maurice de Raikem).*

En bas : militaires durant une pause lors de la reconstruction de l'aérodrome de Brasschaat. Même les siestes sont «à la dure» *(collection BDRW)* ***!***

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Quatre Auster entreposés dans un hangar de Brasschaat. A l'avant-plan, l'appareil immatriculé A8 *(collection BDRW).*

Le 1er février 1948, la 369ème Escadrille Air OP devient la 15ème Escadrille Air OP. Depuis la fin de l'année 1947, en effet, toutes les escadrilles de l'Aviation Militaire ayant un nombre à trois chiffres sont renumérotées dans une nouvelle séquence à un ou deux chiffres à l'exception des 349ème et 350ème qui conservent leur numérotation originales de la *Royal Air Force*. C'est ainsi que la 351ème Escadrille devient la Première ; la 352ème, la Seconde ; la 366ème, la 20ème ; la 367ème, la 21ème et la 369ème, la 15ème.

À compter du 1er mai 1948, le Commandant de la 15ème Escadrille Air OP dispose des attributions de Chef de Corps .

Initialement, à partir de février 1948, la 15ème Escadrille est dotée de deux avions biplans de type De Havilland D.H.82a Tiger Moth. Ces deux avions servent à diverses tâches en attendant l'arrivée des Auster AOP Mk. VI acquis au Royaume-Uni. Une fois ces derniers en service opérationnel, les deux biplans serviront à permettre aux pilotes *Air OP* de s'entraîner au vol acrobatique, chose impossible à effectuer avec l'Auster. Ils seront remplacés à la 15ème Escadrille à partir de la fin 1952 par les deux De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk qui sont utilisés à des fins d'évaluation par l'EPE à partir de 1948.

Tel que relaté plus haut par le Major Aviateur Van der Stock, le premier Auster AOP Mk. VI arrive à Brasschaat en avril 1948, soit deux mois après les Tiger Moth. Il semblerait qu'un second Auster soit livré peu de temps après et que la 15ème Escadrille vole ainsi sur ces quatre avions durant quelques mois avant que les autres Auster soient transférés à Brasschaat.

Conditions de vie spartiates.

Durant cette période transitoire de 1947 à 1949, les conditions de vie à la 369ème et à la 15ème sont fort précaires. En effet, le personnel doit vivre encore pendant un certain temps sous la tente et dans des installations provisoires bien inconfortables pour permettre la reconstruction et l'aménagement définitif de l'aérodrome.

En mai 1948, le commandant de la 15ème Escadrille se voit attribué les mêmes compétences que les chefs de corps. Le 1er mars 1949, l'escadrille est officiellement désignée «Escadrille d'Observation» au profit de l'Artillerie. En voici l'organigramme extrait du Tableau d'Organisation TO 19/2 :

Tableau Organique TO 19/2

Un commandement ;

Un *Flight* Services, comprenant :

- Une section photographie ;
- Une section transmission ;
- Une section équipements ;
- Une section comptabilité ;
- Une section entretien des bâtiments ;
- Une section casernement ;
- La police et la garde.

Un atelier d'entretien mobile ;

Trois *Flights* de deux sections ;

Un *Flight* photographie, comprenant :

- Une section photographie ;
- Une section observation.

Quant aux missions, elles s'articulent suivant trois grands thèmes : l'instruction et la formation du personnel, le support à l'Artillerie pour le repérage aérien d'objectifs ainsi que pour l'observa-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

tion des résultats des tirs effectués et la communication d'informations du champ de bataille.

En soutien à l'Artillerie, les Air O.P. règlent les tirs dont les résultats sont observés par les artilleurs au sol. Selon leurs observations, qu'ils peuvent transmettre par radio, les Air O.P. corrigent le tir. Pour ce type de mission, un émetteur-récepteur AN-GRC9 ainsi qu'une batterie sont installés sommairement par les artilleurs à bord de l'Auster. Jean Desquiens raconte : « *Il m'est déjà arrivé de refuser cette installation qui présentait un danger réel ! Et de devoir m'expliquer chez les artilleurs qui croyaient sans doute à de la mauvaise foi* ». En effet, les artilleurs ignorent tout du problème de masse et centrage à bord d'un avion. En cas de pépin, d'incendie ou de chocs, cet équipement mal placé ou mal arrimé peut présenter un risque sérieux de sécurité des vols.

En pause, de gauche à droite : le Capitaine Verbruggen, un inconnu, le Major Aviateur Van der Stock, deux inconnus, l'Adjudant Allacker, et quatre autres personnes non identifiées *(collection Maurice de Raikem).*

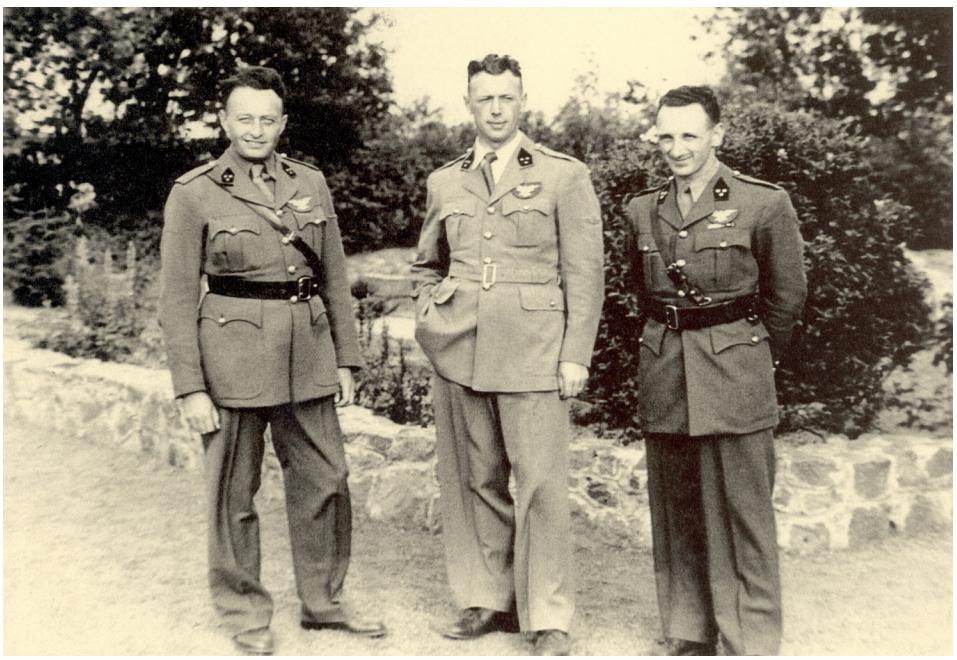
Visite anglaise à Brasschaat. Sur la photo, on peut reconnaître de gauche à droite : le Major Aviateur Van der Stock, un Air OP anglais, le Capitaine Verbruggen et un autre Air OP anglais *(collection Maurice de Raikem).*

L'observation du champ de bataille passe souvent par la prise de photos aériennes. Jean Desquiens se souvient: « *Nous disposions d'un excellent appareil de prise de vues prévu pour le montage sur Auster. Il était commandé depuis un interrupteur sur le stick; le film très large se déroulait automatiquement après chaque photo. Je suppose que l'appareil photo fonctionnait grâce à la batterie de l'Auster. Les photos du champ de bataille représentaient, à l'époque, une mission importante pour les AirOP. La visée très simple se trouvait à hauteur du pilote* ».

Le siège officiel de la 15ème Escadrille Air O.P. est établi dans la caserne Léopold au Polygone de Brasschaat et

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

La cérémonie de remise des ailes aux trois premiers pilotes Air OP par le Lieutenant-Général Aviateur DFC Lucien Leboutte en présence du Major Commandant la 15ème Escadrille. De gauche à droite, les capitaines Denis Lejeune, Joseph Goidts et Robert Verbruggen *(collection Maurice de Raikem).*



Photographiés devant le mess de la 15ème Escadrille, de gauche à droite : Denis Lejeune, Robert Verbruggen et Joseph Goidts *(collection Maurice de Raikem).*

l'unité est placée sous régime linguistique francophone.

Le 15 janvier 1949, l'Aviation Militaire prend désormais le nom de « Force Aérienne » suivant l'Instruction Administrative N° 2/49 datant du 14 janvier 1949.

Le retour de l'Abeille.

En 1949, les constructions s'achevant, la vie devient plus agréable et, le 26 juin, les trois premiers officiers artilleurs reçoivent solennellement leurs ailes du Lieutenant-Général Aviateur DFC Lucien Leboutte :

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

il s'agit des capitaines Joseph Goidts, Denis Lejeune et Robert Verbruggen. A ce moment, en effet, la 15ème appuie principalement l'Artillerie et il est donc logique de recruter les candidats pilotes dans cette arme. Il est intéressant de noter que les capitaines Denis Lejeune et Robert Verbruggen étaient déjà observateurs avant la Guerre ce qui explique la raison pour laquelle ils portent des ailes sur la manche gauche de leur uniforme.

Cérémonie du 1er septembre 1949 au cours de laquelle la 15ème Escadrille Air O.P. reçoit de fanion de l'ancienne 6ème Escadrille qui s'était illustrée lors du premier conflit mondial *(collection BDRW).*

Le 1er septembre 1949, lors d'une cérémonie organisée à Florennes en la présence du Général Aviateur Lucien Leboutte, huit nouvelles escadrilles de la Force Aérienne reçoivent les fanions d'unités s'étant distinguées durant les deux conflits mondiaux. C'est ainsi que la première escadrille hérite du «Chardon», la deuxième de la «Comète», la 10ème du «Dragon», la 20ème du «Sioux Bleu , la 21ème du «Sioux Rouge», la 349ème du «Goedendag» et la 350ème du «l'Ambiorix». Quant à la 15ème Escadrille AOP, elle se voit attribuer le fanion de l'ancienne 6ème Escadrille d'Observation Divisionnaire : «l'Abeille». Celle-ci devient dès lors indissociable des Air O.P. et de l'Aviation Légère, ainsi que la devise «*Semper Labora*» qui signifie «toujours à l'ouvrage». Au cours de la parade, le Major Aviateur Van der Stock reçoit le fanion orné de l'Abeille des mains du Général Bergé qui fut pilote à la 6ème escadrille durant la Guerre 1914-1918.

L'abeille que l'on voit peinte sur le capôt moteur de l'Auster A15 est le symbôle de la 15ème Escadrille Air O.P. depuis 1949 et deviendra, par la suite, celui de la future Aviation Légère *(collection BDRW).*

Le 26 décembre 1949, le Major Aviateur Oger, ancien pilote de la section belge de la *Royal Air Force* durant la Seconde Guerre Mondiale, succède au Lieutenant Colonel Aviateur Van der Stock au commandement de la 15ème Escadrille. Durant le conflit, il a effectué 103 heures de vol en mission de guerre au cours de 62 sorties. Il volait sur Spitfire au *349th Squadron*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Olivier Bodinaux embarquant à bord d'un Tiger Moth de l'EPE lors de son écolage à Schaffen en 1949 *(collection Jean Desquiens).*

Formation des pilotes Air O.P.

A cette époque, les candidats Air O.P. sont recrutés parmi les officiers de l'Artillerie. Ce ne sera que plus tard qu'ils proviendront également d'autres armes, tels les blindés ou les commandos. Durant plusieurs mois, ces candidats commencent par suivre à l'EPA des cours théoriques traitant, notamment, d'aérodynamique, de navigation, de météo et de technique des moteurs. Une fois la formation théorique terminée et réussie, les candidats débutent la formation pratique sur Tiger Moth. Selon le log-book de Jean Desquiens , 75 heures de vol sont effectuées sur le petit biplan anglais. Les exercices comprennent la visite pré-vol, les effets des gouvernes, le taxi, le décollage, le vol rectiligne horizontal, les virages, le vol en montée et en descente, les pertes de sustentation, les glissades, les vrilles, les approches, les atterrissages, le vol à basse altitude, la remise en marche du moteur en vol, le pilotage sans visibilité (PSV), les atterrissages forcés, les cas d'incendies, la navigation, le vol de nuit ainsi qu'un peu d'acrobatie limitée aux *loopings* et aux renversements.

Quatre des cinq Air O.P. en écolage à l'EPE de Schaffen en 1949. À l'arrière : Roger Boury et Olivier Bodinaux. À l'avant : Henri Hayot et Jean Desquiens. Pour la photo, il manque Georges de Haveskercke. À noter la peinture «hâtive» du 18 sur le capôt moteur du Tiger Moth (T18) *(collection Jean Desquiens).*

Toujours selon le log-book de Jean Desquiens, 25 heures de vols sont ensuite effectuées sur l'Auster AOP Mk. VI. Il s'agit là d'une formation particulière destinée aux Air O.P. que les élèves destinés aux autres escadrilles de la Force Aérienne ne pratiquent pas.

Une fois à Brasschaat, le pilote reçoit encore une formation spécifique aux missions dévolues aux Air O.P. Jean Desquiens se souvient de cette phase d'entraînement :

« *Les techniques de vol nous étaient transmises par les Air O.P. qui nous précédaient. Mais en ce qui concerne le réglage des tirs d'artillerie, c'est un lieutenant-colonel de l'Ecole d'Artillerie voisine qui nous a donné des cours théoriques et pratiques. Il mettait du personnel en place dans le petit champ de tir pour faire éclater sur son ordre des thunderflashes d'après les directives du pi-*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

La 114ème promotion photographiée devant un Tiger Moth. Les Air O.P. sont reconnaissables à leur béret «Force Terrestre» : de gauche à droite, Georges de Haveskercke, Jean Desquiens, Olivier Bodinaux et Henri Hayot. Le second moniteur assis, l'Adjudant Biernaux, est le seul qualifié sur Auster pour les Air OP. Entourant le Co, le Major Aviateur Pauwels, les chefs moniteurs de l'EPE, les capitaines Wilkin et Wegria. Le troisième pilote debout est le Sergent Legein qui sera, hélas, rayé sur Spitfire, mais qui deviendra contrôleur aérien à Bützweilerhof *(collection Jean Desquiens).*

Ci-dessus, un élève Air O.P. et son moniteur à bord du Tiger Moth T23 de l'EPE à Schaffen en 1949. On peut noter la façon hâtive avec laquelle la cocarde belge a été appliquée sur la britannique. À droite, le démarrage du Tiger Moth s'effectue à la main, car cet avion n'est pas équipé de démarreur électrique *(collection Jean Desquiens).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

De Havilland DH.82 Tiger Moth

De Havilland DH.82a Tiger Moth allemand immatriculé D-EBKT vu en 1991 à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem dont l'indicatif est précisément « EBKT » *(Pierre Gillard)* ***!***

Le DH.82 Tiger Moth est un petit biplan biplace d'entraînement anglais conçu par Geoffrey De Havilland suite à l'expérience acquise avec le DH.60 Moth, dont une version, le DH.60T, préfigurait le DH.82. Son premier vol remonte au 26 octobre 1931. Il a été commandé en grand nombre par la *Royal Air Force* et la *Royal Navy*, mais aussi par de nombreux pays dont la Belgique qui en utilisa 31 sous les couleurs militaires après la Deuxième Guerre Mondiale. La première version du Tiger Moth, le DH.82, était équipée d'un moteur Gipsy III de 120 chevaux. Elle fut suivie d'une version DH.82A équipée d'un moteur Gipsy Major de 130 chevaux puis d'une version DH.82B Queen Bee, qui était, en fait, un appareil radiocommandé, ce que l'on appelle un *Drone*. Si plus 7000 Tiger Moth furent produits en Angleterre, une importante chaîne de production exista aussi au Canada où une version DH.82C équipée d'un moteur Gipsy Major 1C de 145 chevaux et d'une verrière fut produite à plus de 1700 exemplaires par la filiale De Havilland Canada à Downsview, près de Toronto en Ontario. Cette version fut connue aux Etats-Unis sous la désignation PT-24.

Beaucoup de pilotes alliés ayant participé à la Seconde Guerre Mondiale ont effectué leurs premières armes sur le Tiger Moth, tant au Royaume-Uni qu'au Canada dans le cadre du *Commonwealth Air Training Plan*.

Bon nombre de Tiger Moth, après avoir servi sous les couleurs militaires, eurent une seconde vie, non seulement comme avion d'écolage, mais aussi comme avion agricole, en Nouvelle-Zélande, par exemple. Actuellement, ils font le bonheur de nombreux collectionneurs.

Le Tiger Moth est un avion qui a la réputation d'être facile à voler, mais qui manque un peu de *punch*. C'est pourquoi, il est affectueusement surnommé en Belgique et en France « le Tigre Mou » !

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

lote. Par la suite nous avons effectué des tirs réels à Elsenborn comme une sorte de test final ».

« *J'ai noté à ce moment beaucoup de missions de tests radio. Nous avions donc une liaison radio, mais je ne me rappelle pas comment elle fonctionnait, ni de quel genre de radio il s'agissait. Je me contentais sans doute de régler au mieux les tirs !* »

« *Nous avions auparavant effectué beaucoup de missions de reconnaissance d'objectifs, de photographies de repères comme des églises, d'atterrissages sur* strips, *de* recces *du champ de tir d'Elsenborn, de* concealed approaches *et de vols rasants*».

Tente des opérations aériennes lors de manœuvres à Elsenborn. Debout, le Capitaine Robert Verbruggen et, assis, le Capitaine Joseph Goidts *(collection Maurice de Raikem).*

Le 15 décembre 1949, Jacques Laurent est breveté Air O.P. Il est suivi par les cinq pilotes de la 114ème promotion : Olivier Bodinaux, Jean Desquiens, Henri Hayot et Georges de Haveskerke le 16 août 1950, ainsi que Roger Boury le 27 septembre 1950. Ces cinq pilotes Air O.P. reçoivent officiellement leurs Ailes le 4 août 1950 à Brasschaat des mains du Lieutenant-Général Aviateur Baron «Mike» Donnet qui s'était illustré durant l'occupation en s'évadant avec Léon Divoy vers l'Angleterre à bord d'un Stampe & Vertongen SV-4 «emprunté» au nez et à la barbe des Allemands. Il semblerait, selon Georges de Haveskercke, que le modèle d'Ailes reçu à cette occasion est «infiniment plus gracieux que le précédent» reçu par les quatre premiers Air O.P. Il a été conçu et réalisé par les cinq brevetés.

Lors d'une journée avec les familles à Brasschaat, on peut reconnaître de gauche à droite le Sous-Lieutenant Georges de Haveskercke, le Major Aviateur E. Oger (Co de la 15 Esc Air OP) faisant face au Capitaine Robert Verbruggen *(collection Jean Desquiens).*

Au total, 33 pilotes recevront leur brevet Air O.P. jusqu'en 1954. Une liste de ceux-ci peut être trouvée à l'Annexe 2 du présent ouvrage. Les pilotes formés par la suite obtiendront des brevets «Aviation Légère».

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Belle photo de l'Auster A16 portant la livrée aluminium lors d'un vol paisible *(collection Gunter Bauweraerts)*.

Appréciation de l'Auster.

Les Britanniques, on le sait, ont souvent des habitudes contraires aux nôtres … L'Auster n'échappe pas à la règle car il a la particularité d'avoir la manette des gaz à droite, le stick se tenant de la main gauche. Cet avion est, en réalité, un développement des modèles Taylorcraft d'avant-guerre. Le modèle de sixième génération destiné aux missions d'observation est entré en service durant les derniers moments du second conflit mondial. 250 exemplaires sont livrés à la Royal Air Force, 30 au Canada et cinq à l'Afrique du Sud.

Henri Hayot se souvient de l'époque où l'Auster est la cheville ouvrière de la 15ème Escadrille. Il la décrit dans le trimestriel de l'Amicale de l'Aviation Légère et des Air OP «Semper Labora» :

« Début de l'écolage sur Auster VI à Schaffen, avec un moniteur gonflé, attiré par cet avion bizarre que personne n'apprécie … sauf lui. Il nous communique sa flamme. Les «vrais» pilotes ne condescendent pas à voler avec ce «fer à repasser vicieux», pas du tout conventionnel. Vous pensez, le stick dans la main gauche, les gaz à droite ! Certains prétendent même qu'il serait plus logique de le piloter en croisant les mains sur les commandes ».

« Arrivée à Brasschaat pour entamer l'entraînement opérationnel de pilote observateur d'artillerie. Grands mots pour bien peu de choses, car personne n'est encore suffisamment expérimenté pour nous communiquer la bonne parole. On tâte, on cherche, on se passe des trucs, on se confie ses expériences sur Auster (…). «On» nous estime prêts pour le test final qui sera passé devant un aréopage d'aviateurs chevronnés … qui voient sans doute cet avion pour la première fois et qui suivent «at-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

tentivement» nos évolutions à partir d'un bureau (...) ».

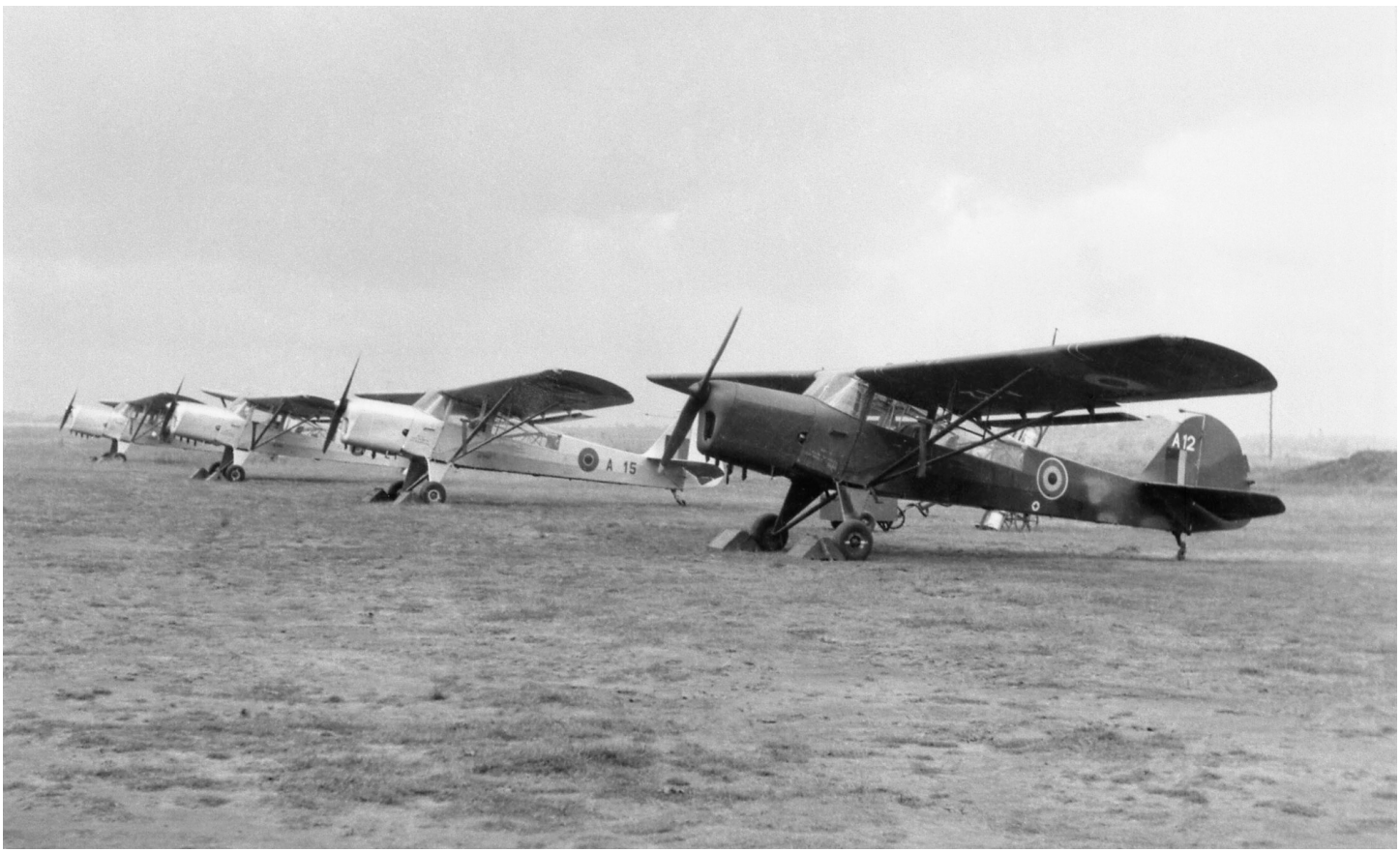
« L'Auster était pauvrement équipé en radio, » raconte pour sa part Jean Desquiens. *« Il y avait bien une batterie, mais il ne fallait pas tenter de mettre le moteur en marche grâce à elle. La radio ne donnait pas le contact avec la tour de contrôle ou à peine. Lorsque nous devions atterrir sur une base telle que Melsbroek ou Chièvres, nous devions rester à 1500 pieds et attendre le signal Aldis ou une fusée verte. Le sens d'atterrissage était indiqué par la caravane ou le «T» dans le carré des signaux. Parfois on avait droit à un Follow me* ».

Le Tiger Moth.

Une fois la dotation d'Auster complétée, il semblerait que la 15ème Escadrille n'utilise plus qu'un seul Tiger Moth, comme en atteste Jean Desquiens :

« J'ai effectivement volé en Tiger Moth dont un seul exemplaire était affecté par la FAé à la 15ème Escadrille Air O.P. à Brasschaat. Les Auster, comme d'ailleurs les Piper ensuite, étaient interdits de vol acrobatique y compris la vrille. Je pense donc que l'on a estimé que la pratique du Tiger Moth pallierait cette absence de manœuvre en familiarisant le pilote avec cette technique, d'autant plus que le vol acrobatique, sauf la vrille, n'était pas enseigné à l'EPE. Il est possible que, par la suite, le Chipmunck ait eu le même but ».

« J'ai volé avec le DH82A T29 de nombreuses fois par mois depuis juillet 1950 jusqu'en novembre 1951 et ensuite avec le T18 de mars 1952 à septembre 1952. Pour la petite histoire, le T29, qui appartenait donc à la 15 Esc. depuis 1950, a dû être affecté à Florennes et c'est moi qui l'ai piloté le 30 juin 1951 à cette destination. Je suis revenu le même jour à Brasschaat avec un Auster piloté par Georges de Haveskercke. Or le CO de la base ne l'a pas accepté et le T29



Alignement de quatre Auster. Au premier plan, l'A12 revêtu de la nouvelle livrée camouflée *(collection BDRW)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Auster et Taylorcraft

Les avions Taylorcraft étaient très populaires aux Etats-Unis à la fin des années trente. La *Taylorcraft Aviation Corporation*, compagnie fondée par un ingénieur anglais, Clarence Gilbert Taylor de Nottingham, construisait, en effet, des avions légers depuis 1931 avec un certain succès. Un des investisseurs de Taylorcraft était, d'ailleurs, nul autre que William Thomas Piper qui, un moment donné, continua sans Taylor et donna naissance au célèbre constructeur *Piper Aircraft*.

Lors d'un voyage effectué aux Etats-Unis en 1938, un homme d'affaires du Leicestershire, Alexander Lance Wykes, négocia la production sous licence en Angleterre des Taylorcraft. Le 21 novembre 1938, la société *Taylorcraft Aeroplanes (England) Ltd* fut fondée et loua de l'espace aux *Britannia Works* afin de débuter la production d'avions en février 1939. Par la suite, le fabricant s'installa dans ses propres ateliers situés à Thurmaston et développa une version anglaise des Taylorcraft américains baptisée « *Model C* ». Celle-ci fut très vite dénommée « Auster », mot latin désignant un vent chaud du Sud.

La Seconde Guerre Mondiale arrivant, la production d'appareils militaires débuta et au total plus de 1600 Auster Mk. I, Mk. III (*Model E*), Mk. IV (*Model G*) et Mk. V (*Model J*) sont produits par plusieurs usines de montage. Ils sont utilisés par la *Royal Air Force* tant en Angleterre qu'à l'étranger, notamment en Afrique du Nord où ils servent d'avions d'observation. Ces petits avions jouèrent un rôle important lors des campagnes de Sicile et d'Italie. A peine trois jours après le Débarquement de Normandie, les Auster étaient en France pour effectuer des observations des champs de bataille et participer ainsi à l'avancement des troupes alliées. Ils collaboraient, notamment, aux réglages des tirs d'artillerie et effectuaient des prises de vues aériennes.

À la fin de la guerre, l'Auster

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Ci-dessus, un Auster T.7 de la Royal Canadian Air Force vu en vol *(RCAF PL59065 via Larry Milberry).* ***A la page ci-contre, un Auster D5/160 portugais photographié à l'aéroport de Porto le 25 juin 1992*** *(Pierre Gillard).*

AOP Mk. VI fut conçu et équipé d'un moteur Gipsy Major VII de 145 chevaux en lieu et place de l'Avco Lycoming de 130 chevaux qui motorisait les versions Mk. V. Par rapport à son prédécesseur, le Mk. VI disposait aussi d'un fuselage arrière renforcé et d'une plus grande capacité en carburant. Le train d'atterrissage était légèrement plus haut afin de permettre l'installation d'une hélice d'un diamètre plus grand. Une autre grande différence avec le Mk. V consistait en l'installation derrière les ailes de volets hypersustentateurs métalliques, externes et non rétractables permettant ainsi d'améliorer les performances de décollage et d'atterrissage de l'appareil. 22 avions de ce type furent transférés de la *Royal Air Force* à la Belgique et deux autres à la *Royal Hong Kong Auxiliary Air Force*. Des appareils neufs Mk. VI et leur variante d'entraînement T.7 furent livrés au Canada (36), à la *South African Air Force* (5) ainsi qu'à la Légion Arabe (4).

En 1946, alors que le contrat de licence avec les Etats-Unis prenait fin, la *Taylorcraft Aeroplanes Ltd* devint l'*Auster Aircraft Ltd*. Vers la moitié des années cinquante, une nouvelle version de l'Auster assez différente de ses prédécesseurs vit le jour. Il s'agissait de l'AOP Mk. 9 équipée d'un moteur Blackburn Cirrus Bombardier 203 de 180 chevaux. Elle équipa les escadrilles Air OP de la *Royal Air Force*, mais pu aussi assurer des missions de transport léger. Certains exemplaires furent également livrés à l'Inde et à l'Afrique du Sud.

En 1960, l'*Auster Aircraft Company* ainsi que *Miles Aircraft* furent acquises par la *Pressed Steel Company* qui forma la *British Executive and General Aircraft* (BEAGLE). En 1968, les droits sur l'Auster furent cédés à la société *Hampshire and Sussex Aviation*. Beaucoup d'Auster et de Taylorcraft volent encore aujourd'hui notamment aux mains de particuliers en tant qu'appareils de collection.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

L'Auster A9 en attente d'une prochaine mission *(collection Gunter Bauweraerts)*.

est revenu quelque temps plus tard à Brasschaat. En effet, les commandes du T29 laissaient à désirer : par exemple tenir le manche à gauche pour le vol rectiligne horizontal ! Personnellement j'ai appris le vol acrobatique par moi-même avec le Tiger Moth et ensuite avec le Chipmunck ».

L'EPE déménage.

En juillet 1950, l'EPE quitte Schaffen pour s'établir à Gossoncourt. Bien entendu, les candidats-pilotes Air O.P. suivent le mouvement avec leurs collègues de la Force Aérienne. L'EPE s'était installée sur l'aérodrome de Schaffen, situé près de Diest, depuis le mois de mars 1946, moment où elle avait été créée avec des éléments en provenance de Snailwell où elle existait en tant qu'*Elementary Flying Training School* (EFTS) au sein de la *Belgian Training School* de la *Royal Air Force*.

Défilé aérien et premières missions de Gendarmerie.

Le 21 juillet 1950, le défilé des troupes passe par le Cinquantenaire à Bruxelles et le passage des avions est prévu suivant l'axe Grand-Bigard/Cinquantenaire. Georges de

Un DHC-1 Chipmunk, trois Auster AOP Mk. 6, douze Stampe & Vertongen SV-4B sans verrière et sept Tiger Moth sont visibles sur cette photo prise à l'EPE de Schaffen en 1949. L'année suivante, l'école déménagera à Gossoncourt *(collection Jean Desquiens)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Haveskerke, qui prend part à cette mission particulière, raconte dans une lettre écrite à Jean Desquiens en 2010 :

« Pour aider le leader à rester sur la trajet prévu, un Auster est chargé d'effectuer des allers-retours en ligne droite entre Grand-Bigard, où un feu est allumé, et le Cinquantenaire à une altitude assez supérieure à celle qui est prévue pour le défilé de la Force Aérienne. J'accomplis cette mission au départ de l'aérodrome de Melsbroek sur le A17. Cerise sur le gâteau : assister au défilé vu du ciel ! »

Réparation d'une roue de l'Auster A7 *(collection BDRW)***.**

1950 est une année terrible pour la Belgique. C'est le soulèvement d'une frange de la population hostile à la royauté pour ce qui sera appelé «l'Affaire Royale». Le 22 juillet 1950, le Roi Léopold III rentre de son exil en Suisse. Il est attendu à Melsbroek. Par crainte d'émeutes, un Auster de la 15ème Escadrille et son pilote, le Major Aviateur Oger, sont en stand-by à Brasschaat pour aller, si nécessaire, chercher le Roi à Melsbroek et le déposer au domaine de Laeken. Fort heureusement tout se passe sans problème et l'auster n'est pas requis.

Mécanicien intervenant sur le moteur Gipsy Major 7 d'un Auster *(collection BDRW)***.**

Mais dans les jours qui suivent, les choses dégénèrent notamment dans la région liégeoise où, le 30 juillet, la Gendarmerie abat quatre personnes à Grâce-Berleur. C'est dans ce contexte tragique que le 31 juillet 1950 et les jours qui suivent, les Auster immatriculés A14 et A20 pilotés par Georges de Haveskerke et peut-être Bodart effectuent des reconnaissances au profit de la Gendarmerie qui souhaite observer depuis les airs les manifestants liégeois tentant d'organiser une marche vers Bruxelles. Par la suite, les missions se succèdent et les pilotes apprécient les vols organisés au profit du corps de police national. Ces premiers vols mèneront à étroite et longue collabora-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

tion entre l'Aviation Légère et le corps de police nationale qui durera jusqu'en 1992, moment où la Gendarmerie fondera son propre Détachement d'Appui Aérien avant d'être intégrée à la Police Fédérale le 1er janvier 2001.

Tragique Sainte Barbe.

Le 4 décembre 1950, huit Auster doivent participer pour la première fois à la fête patronale des artilleurs pour défiler en deux groupes de quatre appareils. Huit pilotes décollent et survolent en formation serrée le monument de Sainte Barbe. Mais deux avions de la seconde formation s'accrochent : le premier pilote Air O.P. meurt en service commandé. «Dure leçon, terrible leçon d'humilité» écrira beaucoup plus tard Henri Hayot qui faisait partie de la formation où eut lieu l'accrochage.

En avril 2001, Georges de Haveskercke, qui était dans la première formation, dévoile un peu plus de ce qui s'est déroulé ce jour-là ainsi que les préparatifs pour cette mission. Il relate cela dans les colonnes de «*Semper Labora*», le trimestriel de l'Amicale de l'Aviation Légère et des Air O.P., après avoir envoyé une lettre à son Président le 4 décembre 2000 :

« En cette année 1950, les Artilleurs obtiennent pour la première fois que «leurs avions» survolent le défilé. La 15ème Escadrille Air O.P. dépend alors de la Force Aérienne et tout le personnel, y compris le Commandant d'Escadrille et son Officier Adjoint, en font partie. Seuls les pilotes-observateurs sont des officiers de l'Artillerie, gérés par la Direction Générale de l'Artillerie ».

« Etant donné cette situation, le Major Aviateur Oger confie cette mission aux artilleurs. Il dispose huit appareils Auster VI en deux formations de quatre avions chacune. Suivant leur ancienneté, il donne le commandement de la première au Capitaine Denis Lejeune, un homme calme, et de la seconde au Capitaine Robert Verbruggen, plutôt fougueux. Afin de ne heurter personne et, plus encore, par souci de sécurité, il précise bien au Capitaine Verbruggen qu'il s'agit de DEUX formations distinctes de quatre appareils et NON d'UNE formation de huit avions, ce qui doit permettre à ce dernier de conserver sa liberté vis-à-vis de la première formation et de manœuvrer en toute indépendance, à bonne distance de celle-ci. Tels sont les ordres; je puis en attester ».

« Il faut préciser que, dès octobre, chacune de ces équipes s'entraîne pendant de longues heures au vol en formation. Personnellement, mon log-book indique du 12 octobre au 2 décembre 1950, outre une semaine à Elsenborn (réglages de tirs réels) et autres missions, 19 vols d'entraînement en formation pour une durée de 8 heures 45 minutes, avec un

Jean Desquiens explique aux autorités les circonstances de l'accident *(collection Pierre Gillard).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

L'Auster A10 du Capitaine Robert Verbruggen écrasé sur le toit d'une maison d'Etterbeek *(collection BDRW)***.**

total à ce moment de 231 heures de vol. Il ne s'agit donc pas de «jeunes pilotes peu expérimentés en la matière». Quant à l'Artillerie, elle a indiqué au Capitaine Lejeune que le défilé débutera à 11h00 précises … en lui demandant toutefois de ne commencer le survol de la tribune d'honneur qu'au moment où il verra la colonne au sol se mettre en marche. Sic pour cet ordre complètement aberrant ».

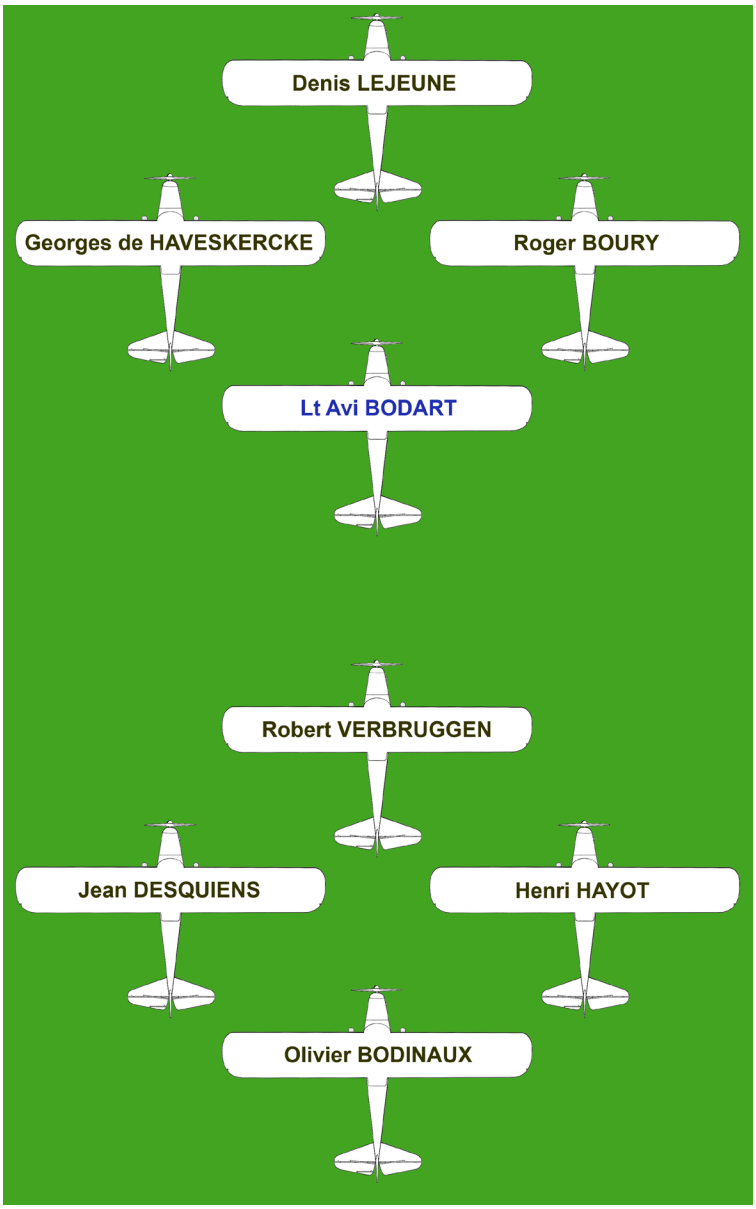
« Arrivé un peu tôt aux environs de Bruxelles, Lejeune entame un large mouvement circulaire pour venir se positionner dans l'axe des boulevards Louis-Schmidt-Général Jacques, perpendiculairement à la chaussée de Wavre. Parvenu à quelque deux à trois kilomètres du croisement précité, Lejeune constate qu'au sol, rien ne bouge encore. Il réduit sa vitesse de vol sans pouvoir en avertir personne (nous n'avions en effet pas la radio à bord) à un tel point que les lieutenants Bodard et Boury doivent quitter la formation pour éviter un accrochage. Personnellement, je dois sortir mes flaps, à mi-course d'abord et entièrement ensuite, pour pouvoir rester à ma place derrière le chef de formation. Alors que nous ne sommes plus que deux à nous diriger vers Sainte Barbe, j'aperçois du coin de l'œil la formation de Verbruggen, plus bas que nous, à notre gauche et presque à notre hauteur. Je distingue encore en une fraction de seconde un entrechoquement …, avant de reporter toute mon attention sur mon leader ».

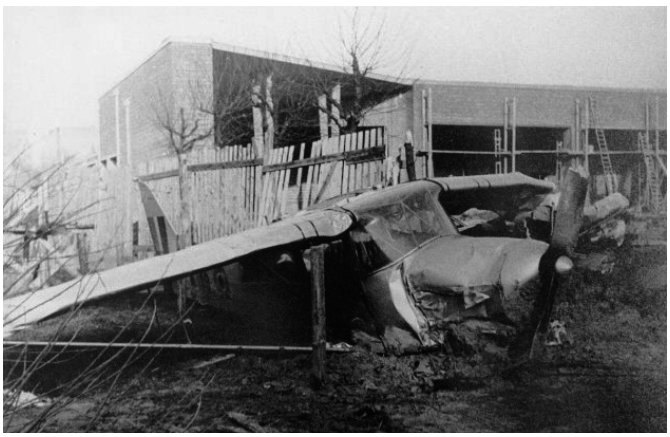
« Nous effectuons les deux passages à basse altitude prévus et nous rentrons bons derniers à Brasschaat. Je ne peux en effet pas me permettre d'effectuer une reconnaissance au-dessus d'Etterbeek, en dehors de ma mission commandée. Au sol, tout le monde est déjà au courant de l'accident. Verbruggen s'est encastré dans le toit d'une des premières maisons de la rue Baron de Castro et est tué sur le coup, tandis que Desquiens est parvenu à atterrir dans le jardin d'une école («Paradis des Enfants»), entre la rue Baron de Castro et les avenues des Volontaires et Commandant Lothaire. Exploit remarquable que lui seul et peut-être Olivier Bodinaux pouvaient réussir car tout autre se serait écrasé, moi y compris ».

Interrogé au sujet de cet accident, Jean Desquiens déclare simplement : *« Verbruggen a si brusquement dévié vers la gauche que je n'ai pu l'éviter ».*

Le Capitaine Aviateur Robert Verbruggen, premier Air O.P. belge à décéder en mission le 4 décembre 1950 *(collection BDRW)***.**

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés





Ci-dessus, le plan de la formation des huit avions survolant Bruxelles. La formation était constituée de deux groupes distincts de quatre appareils. Lorsque Robert Verbruggen fit une brusque manoeuvre, Jean Desquiens ne put éviter la collision *(Pierre Gillard)*.

En haut, à droite, l'Auster A10 de Robert Verbruggen encastré dans le toit d'une maison de la Rue Baron de Castro *(collection Pierre Gillard)*.

Au milieu et en bas, à droite, l'Auster A19 que Jean Desquiens a réussi à poser dans un terrain vague situé entre le Boulevard Louis Schmidt et l'Avenue des Volontaires, et entre la Rue Baron de Castro et l'Avenue du Commandant Lothaire à Etterbeek *(collection Pierre Gillard)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Georges de Haveskercke continue son récit :

« Le repas de Corps se déroule ce jour-là dans une profonde tristesse. Y manquent le Capitaine Verbruggen décédé, Jean Desquiens à l'Hôpital Militaire, Olivier Bodinaux et Henri Hayot, qui ont été autorisés à partir pour Bruxelles prendre des nouvelles de Jean et le réconforter ».

« Je ne sais pas ce qui se passa au sein de la deuxième formation, mais je puis imaginer que Verbruggen, nous suivant de trop près, fut surpris par le ralentissement de la première formation et les manœuvres de décrochage de Bodart et Boury et, obligé de nous éviter par la gauche et le bas, réagit peut-être trop brusquement pour un vol en formation. J'ignore tout de l'enquête-accident menée par la Force Aérienne, où je ne fus pas appelé à venir témoigner. Je n'en connais pas les conclusions et n'ai pas lu le rapport de ces messieurs (…) ».

« Pour mes camarades d'alors, comme pour moi, les 4 décembre ont depuis un goût amer et, chaque année, il me semble que cela se passait hier. Voilà ce que je désirais dire le jour de ce douloureux cinquantième anniversaire ».

La 15ème grandit.

Le 7 janvier 1951, l'organigramme du TO 19/4 restructure quelque peu la 15ème Escadrille, toujours considérée comme «escadrille d'observation au profit de l'Artillerie» :

Tableau Organique TO 19/4

Un Etat-Major, comprenant :

- Une section photographie ;
- Une section transport routier ;
- Une section équipements ;
- Une section comptabilité ;
- Une section entretien des bâtiments ;
- Une section casernement ;
- La police.

Un atelier d'entretien mobile ;

Un *Flight* GS de deux sections disposant chacune :

- Un avion d'observation ;
- Un avion équipé pour la photographie aérienne.

Trois *Flights* Air O.P. avec quatre sections disposant chacune d'un avion ;

Un *Flight* de liaison avec quatre sections disposant chacune d'un avion.

La 15ème Escadrille participe également à de nombreux exercices et manœuvres comme le relate Georges de Haveskercke dans une lettre adressé à Jean Desquiens en 2010 :

« Nous étions en mission toute l'année, soleil ou neige, à la disposition des bataillons d'artillerie de campagne et anti-chars (les régiments avaient déjà été supprimés) qui se succédaient l'un l'autre. Quasi tous se déroulaient à Elsenborn pour des réglages de tirs réels, mais aussi, quelques fois, à Vogelsang. Nous participions aux manœuvres organisées à l'échelon brigade, notamment Ombrelle, Hold Fast ou Monte-Carlo ».

Les manœuvres sont souvent bien appréciées des pilotes Air O.P. comme le raconte Jean Desquiens :

« La Force Aérienne nous employait comme moyens de liaisons lors de leurs manœuvres, ce qui n'était pas inintéressant car nous prenions contact avec les différentes bases en Belgique. Je me rappelle une fin de manœuvres où Dakota, Spitfire, et autres modèles d'avions se suivaient sur la même base et où il fallait trouver un créneau pour s'intercaler sans liaison radio. De plus la tour était muette pour nous ! Après un atterrissage très court, il fallait trouver au plus vite une sortie pour dégager la piste. On se sentait en opérations et c'était très gai ».

Ainsi, l'exercice «Ombrelle» se déroule du 23 au 25 mai 1951 dans la région de Coxyde.

Toujours en 1951, Jean Desquiens se souvient d'une anecdote peu banale :

« Pour démarrer l'Auster Mk VI, il faut lancer l'hélice à la main. Bien souvent, le pilote se trouve sans aide aucune sur un vague terrain. Pas de mécano, pas de cales devant les pneus. Il doit alors se résoudre à mettre un peu de gaz, pas trop ni trop peu, quitter l'habitacle, pour ensuite lancer lui-même l'hélice ».

« Dans son livre remarquable «Memoirs of an Air Observation Post Officer», le

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Quatre Auster, revêtus de la livrée aluminium originale, alignés et prêts à partir en mission d'observation *(collection BDRW)****.***

Major Andrew Lyell, DFC, note au chapitre XIV : Durant la campagne France/ Allemagne, nous volions fréquemment avec des généraux à proximité des champs de bataille et nous atterrissions sur des terrains où il n'y avait pas d'assistance au sol. Cela devint une boutade d'Air O.P. de dire que chaque pilote devait apprendre la bonne méthode pour saluer un général décollant sans lui »

« Une aventure semblable arrive à un des pilotes de Brasschaat qui a atterri à Deurne (Anvers). Cet aérodrome n'a pas de facilités de maintenance à cette époque. Voulant repartir, le pilote, seul à bord, doit lancer lui-même l'hélice. Hélas, sans doute met-il la manette des gaz un peu trop fort, car il ne parvient pas à le rattraper et la course-poursuite se termine par une collision avec une pompe à essence».

Par ailleurs, Jean Desquiens note encore un problème d'autorité auquel les pilotes Air O.P. sont confrontés à cette époque : « *Dans son livre le Major Lyell décrit à plusieurs reprises la dualité de commandement «Army et Air Force» que les Air O.P. anglais ont à subir. Un parallèle frappant avec celui des Air O.P. belges, confrontés aux mêmes vicissitudes plusieurs années après leur création* ».

Petit incident de parcours … L'Auster A5 termine sa course sans son pilote dans la pompe à essence de l'aéroport d'Anvers-Deurne *(collection Jean Desquiens)* ***!***

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

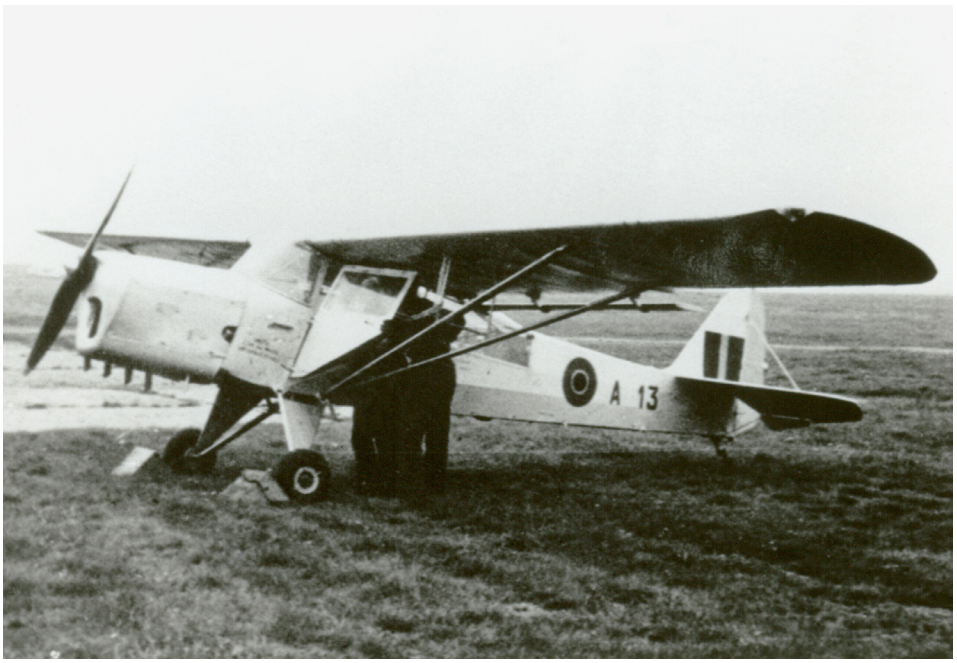
Le SV-4 remplace le Tiger Moth à l'EPE.

A partir du 12 mars 1951, les premiers des 45 Stampe & Vertongen SV-4B supplémentaires commandés par la Force Aérienne sont livrés à l'EPE et commencent à remplacer définitivement les De Havilland DH.82a Tiger Moth dans leur mission d'écolage élémentaire qui sont progressivement repeints dans une livrée aluminium et versés en dotation dans diverses escadrilles. Le SV-4B deviendra ainsi l'avion sur lequel de nombreuses générations de pilotes Air O.P. et de l'Aviation Légère feront leurs premières armes avant qu'il ne soit remplacé à partir de 1969 par le Siai SF-260M Marchetti. Il est à noter que même si 20 SV-4B étaient déjà affectés à l'EPE depuis 1948, seuls les élèves-pilotes de la Force Aérienne effectuaient leur écolage sur le biplan belge. Les candidats Air O.P. devaient, quant à eux, se contenter d'apprendre à piloter sur l'appareil anglais car « le Tiger Moth préparait mieux au pilotage de l'Auster ! »

A partir de 1951, le Stampe & Vertongen SV-4B commence à remplacer les derniers Tiger Moth à l'EPE. A l'image, l'appareil immatriculé V36 est photographié à Gossoncourt en 1952 *(Guy Audain).*

Stampe & Vertongen SV-4B et De Havilland DH.82a Tiger Moth de l'EPE à Gossoncourt vers 1952. On peut noter un bâtiment en construction à l'arrière-plan *(collection Léa De Permentier).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés



Détachement en Allemagne.

Le 1er juin 1951, deux Auster des *Flights* Air O.P. de la 15ème Escadrille sont détachés à Wahn, actuellement mieux connu comme étant l'aéroport de «Köln-Bonn» (code OACI : EDDK), où avec leurs pilotes, les lieutenants Roger Boury et Olivier Bodinaux, ils sont basés au 83ème Groupe Anglo-Belge. Outre les deux pilotes, le détachement est également constitué d'un mécanicien «moteur», d'un mécanicien «cellule» ainsi que de trois chauffeurs, tous issus de la 15ème Escadrille. Un camion de trois tonnes et deux Jeeps sont fournis au détachement par la Force Terrestre. Les avions ont une place dans le hangar numéro quatre où les deux techniciens peuvent effectuer les visites techniques et l'entretien des deux appareils. Les officiers logent chez l'habitant à Troisdorf situé à quelques kilomètres de là, tandis que le personnel subalterne dort à l'aérodrome. C'est le

En haut : l'Auster A8 transporté sur une remorque attelée derrière un camion *(collection BDRW).*

Au milieu : l'équipage de l'Auster A13 s'apprête à partir en vol *(collection Gunter Bauweraerts).*

En bas : groupe d'Auster portant la livrée type «camouflage» à Brasschaat *(collection BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

L'Auster A7 au 83 Anglo Belgian Group à Wahn *(collection Daniel Brackx).*

Commandant du détachement de police de Wahn qui est chargé de la préparation de l'installation de ce *Flight*. L'Instruction Administrative N° 34/51 spécifie également que si les avions nécessitent des pièces de rechange en AOG, elles seront expédiées par l'avion régulier de Wahn. Les révisons des Auster sont effectuées par la 15ème Escadrille tandis que les réparations sont exécutées sur place. En cas de nécessité, il peut être fait appel à l'Atelier Mobile d'Entretien de l'escadrille. Les inspections journalières sont effectuées par les deux techniciens, les pilotes signant les formulaires F.700. En plus des deux avions qui quittent Brasschaat le 1er juin 1951, deux camions de trois tonnes effectuent le trajet par la route avec tout le matériel du détachement.

Le 13 octobre 1952, le Lieutenant Olivier Bodinaux est remplacé par le Lieutenant Georges de Haverskerke. Ce dernier se souvient de son logement dans un affreux sous-sol d'une caserne voisine. Toutefois, les conditions s'améliorent lorsque le Capitaine Josué Delvallée remplace le Lieutenant Roger Boury. À partir de ce moment-là, les deux pilotes sont, en effet, installés plus confortablement chez les Anglais au 83ème Groupe directement à côté de l'aérodrome. « *Un paradis digne de la RAF* » commentera Georges de Haveskerke plus tard.

Les deux Auster assistent ainsi les Forces Belges établies en Allemagne (FBA). Ce détachement n'entraîne, toutefois, aucune réorganisation de la structure de la 15ème Escadrille. À partir du 15 novembre 1952, il est directement administré par l'Esc. Adm. du 83ème Groupe.

Un des premiers Piper des Air O.P., l'appareil L7 portant la livrée jaune, photographié en vol *(collection BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Formation à l'EPE

Les pilotes Air O.P. de la 124ème Promotion devant un SV-4B de l'EPE. De gauche à droite : Jean-Louis Rousseaux, Charles de Lannoy, Willy De Permentier, Claude Borgniet et Jacques Noël *(collection Léa De Permentier)*.

Photographiés à l'EPE, de gauche à droite : Berteaux, l'Adjudant Goose (instructeur) et Guy Audain, futur pilote LtA-vn, devant le SV-4B V-35 à la fin de 1952 *(collection Guy Audain)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Une 16ème et une 17ème Escadrille ?

Le 25 février 1952, le Major Aviateur Dechamps succède au Major Aviateur Oger en tant que troisième commandant de la 15ème Escadrille Air O.P.

Le 27 février 1952, à l'ordre du jour, il est envisagé la création des 16ème et 17ème escadrilles. En temps de guerre, la 16ème est prévue comme appui à l'Artillerie des Forces de l'Intérieur tandis que la 17ème servirait en appui aux troupes de combat des Forces de l'Intérieur.

L'organisation de la 16ème Escadrille est envisagée à ce moment comme suit : un commandement, cinq *Flights* d'observation au profit de l'Artillerie, un atelier d'entretien mobile et un peloton de défense.

Plus tard dans l'année, il est spécifié que cette unité sera sous régime linguistique francophone.

Quant à la 17ème Escadrille, son organisation est prévue comme suit : un commandement, trois *Flights* de liaison et de reconnaissance, un *Flight* de photographie, un atelier d'entretien mobile et un peloton de défense.

Premiers Piper.

Le 16 juin 1952, le premier Piper L-18C Super Cub cédé par les Etats-Unis est testé lors d'un vol vers Elsenborn.

Les mécaniciens de Brasschaat. Sans eux, rien ne serait possible *(collection L. Allacker)* ***!***

Au total, 150 «Pipettes», comme l'appellent affectueusement les pilotes, sont livrées dans le cadre du *Military Defence Assistance Program* (M.D.A.P.) américain à l'Arsenal de Wevelgem. C'est à partir de cette base que les appareils sont remontés et testés avant d'être livrés aux Air O.P. belges, mais aussi aux forces armées des Pays Bas et du Danemark.

Il semblerait qu'aucun cours de conversion n'ait lieu à ce moment-là pour qualifier les pilotes sur Piper. Jean Desquiens raconte : « *Je n'ai pas connu de formation préalable sur L-18C. Henri Hayot et moi volons ensemble sur le Piper le 5 août 1952 sans autre formalité. Après l'Auster, c'est presqu'un jeu d'enfant que de voler sur «Pipette». Aucune formation ou conversion n'est nécessaire. Ce n'est qu'en mai 1954 que nous avons été appelés à Brasschaat pour y subir la formation sur L-18C par des pilotes revenant du cours Piper aux Etats-Unis. Un Major américain, le Major Bennet, était affecté à la 15ème Escadrille pour tester les «élèves–pilotes» que nous étions … J'ai volé 71h30 en mai 1954 en Piper et une quarantaine d'heures en juin où le stage s'est terminé par une grande navigation d'un maximum de L-18C, élèves et moniteurs, vers Heidelberg les 9 et 10 juin et enfin le 11 juin par des tests finaux* ».

Le 22 juin 1952, la première mission de Gendarmerie en Piper est effectuée lors du Grand Prix de Francorchamps. Toutefois, du fait d'un manque de moyens matériels, les livraisons massives à la 15ème Escadrille ne peuvent intervenir dans la foulée. Ce n'est donc que le 16 juillet 1952 que les deux premiers Piper immatriculés L1 et L2 se posent à Brasschaat. Georges de Haveskercke note qu'il effectue deux vols sur le L1 le 28 juillet 1952 et deux autres

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

La famille des Piper Cub

Les Auster et les Piper ont un arbre généalogique commun relié au manufacturier Taylorcraft comme relaté un peu plus tôt dans le récit. En effet, un des investisseurs de ce constructeur d'avions était William Thomas Piper qui, un moment donné, continua sans Taylor et donna naissance à la *Piper Aircraft*.

En 1937, le premier modèle J-3 *Cub*, équipé alors d'un moteur Continental de 50 chevaux, sortit d'usine et les appareils subséquents, déclinés avec différentes motorisations, constituèrent un succès commercial sans précédent à l'époque dans le monde de l'aviation légère. Avant la Seconde Guerre Mondiale, les versions J-4 *Cub Coupe* et J-5 *Cub Cruiser* virent le jour. Durant le conflit, plusieurs milliers de J-3 adaptés aux exigences militaires furent produits sous la désignation de L-4. Cette version fut utilisée pour l'observation, l'évacuation de blessés et l'entraînement de pilotes; elle fit le bonheur de nombreux aéroclubs et propriétaires privés une fois la paix revenue.

Après la guerre, la production du J-3 reprit suivie par celle des variantes PA11 *Cub Special*, PA12 *Super Cruiser* et PA14 *Family Cruiser*. Puis ce fut le PA18 *Super Cub* qui sera équipé de plusieurs motorisations de 90 à 180 chevaux et des versions militaires L-18 et L-21.

Encore actuellement, les avions de la famille des Cub sont très recherchés par les amateurs et, si en bon état, se négocient assez chers. Ils peuvent être équipés d'un train d'atterrissage classique, éventuellement avec des pneus « Tundra », de skis ou, encore, de flotteurs, ce qui en fait un appareil très polyvalent.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Page de gauche : un Piper PA18-150 Super Cub modifié avec un moteur de 180 chevaux à Lutry sur le Lac Léman *(Pierre Gillard)*. ***Ci-dessus : le Piper J-3C-65 OO-CEK photographié à Saint-Ghislain*** *(Pierre Gillard)*. ***En haut, à droite : la silhouette classique du Piper Super Cub équipé ici de saumons d'ailes améliorant ses performances au décollage et à l'atterrissage*** *(Pierre Gillard)*. ***Ci-contre, à droite : un PA12 Super Cruiser équipé de flotteurs au Lac Sébastien au Québec*** *(Pierre Gillard)*. ***Ci-dessous : un L-4 d'observation de l'armée des Etats-Unis*** *(collection BDRW)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Avant d'être affectés aux Air O.P., les deux Chipmunk étaient utilisés par l'EPE. A l'image, l'appareil C1 en vol en formation avec des SV-4B *(collection W. Ongena).*

sur le L2 le 30 juillet 1952. Il indique encore que le L3 est disponible à compter du 5 août 1952 et le L4 à partir du 18 août 1952. Pour la petite histoire, ces avions arrivent en Belgique dans une livrée jaune car il s'agit de la peinture standard appliquée par Piper sur ce modèle, même s'il est militaire.

Du 13 au 22 septembre 1952, pour la première fois, la 15ème Escadrille Air O.P. prend part aux manœuvres «Hold Fast» en fournissant deux *Flights* de trois sections équipée chacune d'un avion. Cinq Auster et un Piper sont affectés à l'exercice qui se déroule dans les environs d'Üntrop en Allemagne .

Avec la livraison du Piper, le glas commence à sonner pour l'Auster et tant pis pour les nostalgiques ! Henri Hayot raconte : « *Une comparaison au cours d'une manœuvre, une de plus, départagera les deux avions. La manœuvre est terminée. C'est fini, c'est prouvé, c'est pesé, le Piper convient mieux pour assurer les missions au profit des armes, de toutes les armes (…). Pendant deux ans encore, nous parviendrons à conserver quelques Auster, par sympathie, par pur attachement* ».

Le second Chipmunk (C2) photographié dans un hangar *(collection A. Dumoulin).*

Des avions canadiens.

Deux exemplaires du De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk, les numéros de série 19 et 20 de la production canadienne, avaient été offerts à la Force Aérienne pour évaluation. En fait, ces deux avions faisaient partie d'un lot de trois appareils qui devaient être être acquis initialement par un client civil en Angleterre, mais qui se désista. Ils furent livrés à De Havilland en Angleterre le 23 mai 1947. Deux de ces avions furent ensuite entreposés durant quelque temps au Royaume Uni. En 1948, ils furent acheminés

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

de Witney à l'EPE de Schaffen où, immatriculés C1 et C2, ils servirent à des fins d'évaluation en vue du marché destiné à remplacer les Tiger Moth. Mais Stampe & Vertongen remporta le premier marché de 20 appareils d'entraînement pour l'EPE avec son SV-4B.

Le 1er décembre 1952, le Chipmunk C1 est livré à Brasschaat pour assurer l'entraînement au vol acrobatique des pilotes Air O.P. en remplacement du Tiger Moth utilisé à cet effet par la 15ème Escadrille. Deux ans plus tard, le C1 est retiré du service et entreposé à l'Arsenal de Wevelgem. Quant au C2, il fait son apparition à Brasschaat vers la mi-1953 après avoir été réparé suite à un accident ayant eu lieu en mars 1949. En juillet 1953, suite, semblerait-il, à un autre incident, il est également entreposé à Wevlgem.

Ces deux avions demeureront stockés jusqu'en 1955 ou 1956, moment où ils seront revendus dans le civil. Le C1 sera immatriculé OO-PHS le 6 mars 1956 par le Royal Antwerp Aviation Club et sera accidenté durant un décollage à Seppe aux Pays-Bas le 19 septembre 1970 avant d'être radié de la matricule belge le 20 janvier 1972. Quant au C2, immatriculé par le même propriétaire le 6 mars 1956 également, il sera accidenté près de Massenhoven le 3 janvier 1965 après que les commandes de vol se soient bloquées. Il sera radié du registre le 15 mars 1965.

L'Auster A8 et l'équipe des Air O.P. présents à Elsenborn lors d'exercices qui se sont déroulés du 1er au 11 septembre 1953. On peut reconnaître, à gauche, Willy De Permentier *(collection Léa De Permentier)*.

Un Auster s'écrase dans le brouillard.

Le 13 janvier 1953, Paul Blondiaux se tue à bord de l'Auster immatriculé A5 à Oupeye sur le territoire d'Haccourt, près de Visé après avoir été pris dans le brouillard.

Le Lieutenant Aviateur Paul Blondiaux est le second pilote Air O.P. à perdre la vie dans un accident *(collection Jean Desquiens)*.

La 15ème escadrille et les inondations.

Suite à une augmentation subite du niveau des eaux dans la région anversoise, celle-ci est inondée durant la nuit du 31 janvier au 1er février 1953. La 15ème Escadrille prête main forte du 2 au 6 février 1953 sous forme de détachements de 30 à 60 militaires qui travaillent en collaboration avec des artilleurs à Arendonck, Lillo et Schelle.

Par ailleurs, deux vols sont effectués au cours de cette même période en vue de photographier les régions inondées.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

Willy De Permentier à bord d'un Auster AOP Mk. VI vers 1953 *(collection Léa De Permentier)*.

L'abeille omniprésente.

Avec la création prochaine de nouvelles escadrilles regroupées au sein de la Force Terrestre et souhaitant créer un esprit de traditions au sein de celles-ci, le 14 août 1953, le Directeur Général de l'Artillerie notifie : « *Par décision du Département/JS, toutes les escadrilles de l'Aviation Légère de la Force Terrestre reprendront les traditions de la 6ème Escadrille de l'Aéronautique Militaire (créée en 1916) qui étaient jusqu'ici réservées à la 15 Esc LtAvn* ».

Le 27 août 1953, l'Instruction Administrative N° 28/53 signée par le Colonel d'Aviation Duchâteau spécifie les conditions de la création de la 16ème Escadrille ainsi que les modifications à apporter à la 15ème Escadrille dénommée «d'Observation d'Artillerie» dans ce document. Il est prévu que la 16ème Escadrille d'Observation d'Artillerie sera créée le 1er septembre 1953 à Bützweilerhof au sein des Forces Belges en Allemagne. Toutefois le document semble amendé et la dénomination «d'Artillerie» est ensuite biffée de même que la date de création de l'escadrille qui devient le 15 septembre 1953. Par contre, il est spécifié que l'escadrille comprendra un *Flight* d'Observation d'Artillerie à quatre sections de un avion ainsi qu'un *Flight* Liaison et *Recce* à quatre sections de un avion également tel que repris dans le TO N° 48/1. D'un point de vue administratif et technique, il est aussi mentionné que la «16ème AOP» relèvera du Groupe des Opérations de la Force Aérienne, mais que, fonctionnellement, elle relèvera du Commandant des Forces d'Intervention qui en disposera pour ses besoins opérationnels. Quant à la 15ème, elle sa structure sera modifiée à la même date et comprendra deux *Flights* AOP à quatre sections de un avion, perdant ainsi un *Flight* dans l'aventure.

Du 9 au 13 septembre 1953 se déroule l'exercice «Monte-Carlo» autour de Frohnhausen en Allemagne.

La naissance de la 16ème escadrille.

Le 15 septembre 1953 , le détachement de Wahn donne lieu, comme prévu et tel qu'en atteste l'Ordre Journalier N°1/1953 émis par l'Etat-Major de l'escadrille, à la naissance de la 16ème Escadrille établie sur l'aérodrome de Bützweilerhof, faubourg de Cologne, qui est équipée d'abord d'Auster Mk. VI, puis de Piper L-18C Super Cub. Elle reçoit l'appellation de «16ème Escadrille Air O.P.» et est commandée par le Capitaine Gustave Baudot à partir de ce même 15 septembre 1953. Neuf autres officiers, dont huit pilotes, sont également mutés vers la nouvelle unité. Il est prévu que cette escadrille soit sous régime linguistique francophone en ce qui concerne le personnel issu de la Force Terrestre, tandis que le personnel de la Force Aérienne pourra être autant francophone que néerlandophone.

Maurice de Raikem se souvient des conditions de l'époque : « *Butzweilerhof n'est pas encore ouvert. Nous habitons dans des baraquements à Fühlingersee situé six kilomètres plus loin, au bord du Rhin, mais*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

De Havilland DHC-1 Chipmunk

De Havilland DHC-1 Chipmunk T.20 immatriculé F-AZJV portant les couleurs de la Force Aérienne Portugaise photographié à Beauvechain le 4 juillet 2010 *(Pierre Gillard).*

À la fin de la Seconde Guerre Mondiale, on pense à remplacer le Tiger Moth en service dans plusieurs armées de l'air comme appareil d'écolage de base. En 1943, déjà, existait chez De Havilland Canada à Downsview, dans la banlieue de Toronto en Ontario, l'idée de nouveaux avions de brousse et d'écolage. Le projet d'avion d'entraînement évolua sous la direction d'un ingénieur polonais du nom de Wsiewolod J. Jakimiuk, gradué de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique à Paris, pour donner naissance en 1946 au DHC-1 Chipmunk, avion élégant qui sera surnommé « le Spitfire du pauvre » et qui dispose d'aptitudes pour le vol acrobatique.

Le prototype effectue son premier vol le 22 mai 1946 aux mains de Pat Fillingham. Avec l'appui de la maison-mère De Havilland en Angleterre, la production et les ventes démarrent. Parmi les premiers Chipmunk construits, la majorité est livrée à des clients civils du Commonwealth, mais aussi en Argentine et en Afrique du Sud. Deux appareils, initialement destinés à un client civil au Royaume-Uni qui se désiste, sont ensuite livrés à l'Aviation Militaire Belge en 1948. Ces deux avions sont les Chipmunk ayant les numéros de série les plus petits à avoir une carrière militaire.

Au total, 1000 Chipmunk sont construits par De Havilland en Angleterre. Au Canada, ce sont 217 appareils qui sortent des usines de Downsview tandis que 66 autres sont assemblés sous licence au Portugal par l'OGMA. Le Chipmunk sera le premier d'une lignée d'avions hors du commun qui seront produits par De Havilland Canada : le *Beaver*, l'*Otter*, le Caribou, le Buffalo, le *Twin Otter*, le *Dash 7* et le *Dash 8* dont les variantes de ce dernier sont actuellement produites par Bombardier à Downsview.

Pour tous ceux que l'histoire de cet avion intéresse, on ne peut que conseiller de lire l'excellent livre « *The De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk, The Poor Man's Spitfire* » écrit conjointement par Hugh Shields, Rod Brown, José Gonçalves et Rod Blievers et publié par *SBGB Publishing* en 2009.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

les pistes en herbe et même en dur sont opérationnelles. Nous effectuons la navette de Fühlingersee, où se situe l'Etat-Major, à la base en Jeep. Cette situation dure trois, quatre mois et puis la base est inaugurée : de tout nouveaux bâtiments magnifiques. Les familles des huit officiers pilotes de l'Escadrille s'installent en 1953 et habitent à la Aachenerstrasse, dans huit petites maisons situées les unes à côté des autres ». Quant aux célibataires, ils demeurent à Fühlingersee .

Le 24 décembre 1953, il apparaît dans la note GM1-3846 relative à la nouvelle organisation de l'armée en temps de paix que la 16ème Escadrille est renommée «16ème Escadrille d'Aviation Légère» (16 ESC LtAvn). La structure de l'unité est définie comme suit : un Etat-Major Général, une escadrille administrative, un *Flight* d'observation au profit de l'Artillerie et un *Flight* de liaison et de reconnaissance.

Montage accéléré des Piper.

Avec la création prochaine de nouvelles escadrilles, le 24 novembre 1953 est diffusée l'Instruction Administrative numéro 44/53 ayant pour objet «le montage des avions d'Observation d'Artillerie L-18C».

Dans cette note, on spécifie que l'Arsenal de Wevelgem doit procéder dans les plus brefs délais au remontage de soixante avions Piper L-18C destinés aux unités Air O.P. Afin de réaliser ce programme dans des conditions optimales, des renforts en personnel spécialisé sont prévus pour être mis à la disposition de l'Arsenal. S'en suit une description des équipes ainsi que leur provenance. Il est spécifié que cette opération devrait durer dix semaines au terme desquelles le personnel envoyé en renfort à Wevelgem réintégrera ses unités d'origine.

Le besoin en équipes complémentaires pour accélérer le remontage des Piper est tel qu'il est notifié que « *pendant les périodes de mauvais temps, quand les vols sont suspendus au Détachement Provisoire pour l'Entraînement au Pilotage à l'Etranger (DEPE, Moorsele),*

Premiers officiers de la 16ème Escadrille :

Nom :	Grade :	Unité d'origine :	Date de mutation :
Gustave BAUDOT	Capitaine	15 ESC Air OP	15-09-1953
Roger BOURY	Lieutenant	Flight OP FAé (2 Cy)	15-09-1953
Georges de HAVESKERCKE	Lieutenant	Flight OP FAé (2 Cy)	15-09-1953
Jean DESQUIENS	Lieutenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
Willy DE PERMENTIER	Sous-Lieutenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
Maurice de RAIKEM	Lieutenant	15 ESC Air OP	15-09-1953
Servais HERELIXKA	Lieutenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
Edouard POELST	Lieutenant	15 ESC Air OP	15-09-1953
Jacques NOEL (*)	Lieutenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
A. WETZ	Capitaine d'Aviation	Ecole de chasse	15-09-1953

(*) Terminera sa carrière en tant que Général-Major des troupes blindées.

Piper L-18C en campagne lors des manoeuvres «Battle Royal» en septembre 1954 *(Maurice de Raikem).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

le Commandant du Détachement renforcera les équipes de montage des L-18 par tous les spécialistes disponibles ».

Cette note ne laisse donc plus aucun doute sur l'accroissement imminent du nombre d'escadrilles Air O.P.

Un Auster accidenté à Brasschaat.

Le 18 décembre 1953, l'Auster immatriculé A6 de la 15ème Escadrille est accidenté à Brasschaat ; l'avion termine sur le dos, semblerait-il, et son pilote, Raymond Bukenhout, s'en sort indemne. Cet appareil est ensuite déclassé.

Transfert prévu des escadrilles «Air OP» vers la Force Terrestre.

Le 25 janvier 1954 apparaît un nouveau projet d'organisation sur pied de guerre et il est de nouveau question d'une «17ème Escadrille d'Aviation Légère» (17 ESC LtAvn).

Deux jours plus tard, le 27 janvier 1954, l'instruction administrative numéro 3/54 signée par le Lieutenant-Colonel Aviateur Mullenders prévoit la constitution des «Escadrilles d'Aviation Légère de la Force Terrestre (Air OP)» et donne des directives à suivre en vue de cette constitution prévue officiellement pour le 1er avril 1954. Ce qui est intéressant à retenir de cette note, ce sont les

Le Piper L-18C codé L2 de la 16ème Escadrille au-dessus de sa base de Bützweilerhof le 27 octobre 1953 *(collection Léa De Permentier).*

responsabilités définies dans le domaine de la gestion des Piper L-18C de l'Aviation Légère : l'entreposage des avions ainsi que la formation des pilotes et des techniciens seront du ressort de la Force Aérienne tandis que la gestion des avions en service et la distribution de ceux-ci seront des tâches attribuées à la Force Terrestre. En ce qui concerne la maintenance, à titre transitoire, il est spécifié que celle-ci incombera à la Force Aérienne jusqu'à la création d'une Compagnie de Maintenance propre à la Force Terrestre. Toutefois, l'Arsenal de la Force Aérienne procèdera au montage des avions L-18C qui seront

Vue de l'Auster A6 qui sera accidenté le 18 décembre 1953 à Brasschaat. Heureusement, le pilote s'en tirera indemne de cette mésaventure *(collection BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés

mis ensuite à la disposition de la Force Terrestre. Quant à la gestion des stocks de rechanges, elle sera assurée par l'Ordonnance. Un point demeure en suspens; il s'agit de la question de responsabilité en matière d'aptitude physique et professionnelle des pilotes, d'enquête en cas d'accident, de circulation aérienne, etc.

Le 25 mars 1954, il est encore question de la prochaine création d'une 18ème Escadrille qui devrait être une escadrille régionale en temps de paix.

Le Piper L-18C L20 portant la livrée jaune photographié à Schaffen *(collection Daniel Brackx).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Tous droits réservés