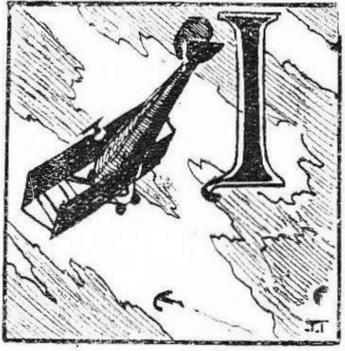


# L'AVIATION MILITAIRE BELGE

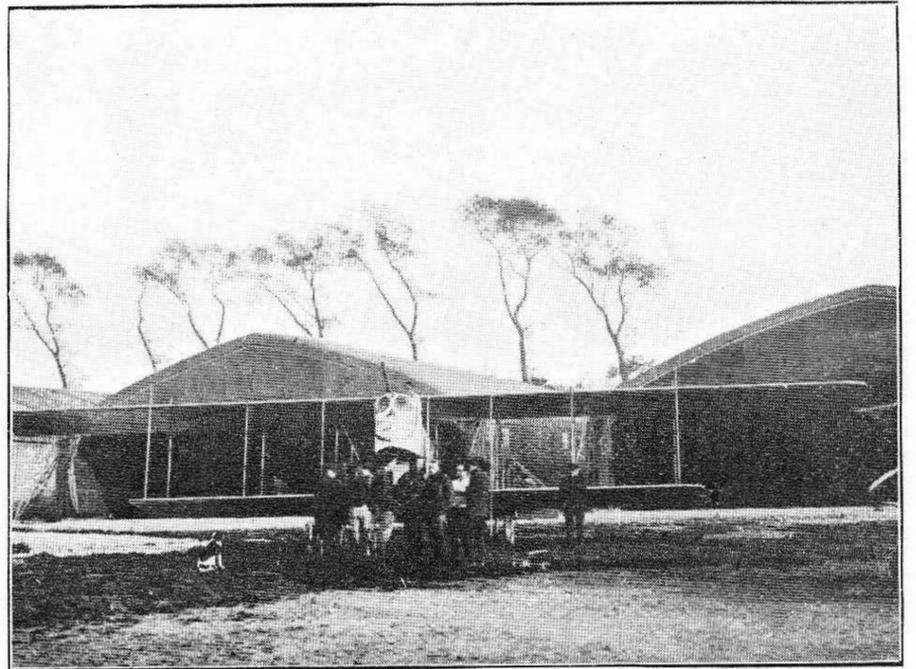


Il y a quelques années seulement, les foules curieuses et frémissantes se pressaient aux abords des plaines d'aviation pour y acclamer les timides essais des premiers hommes volants.

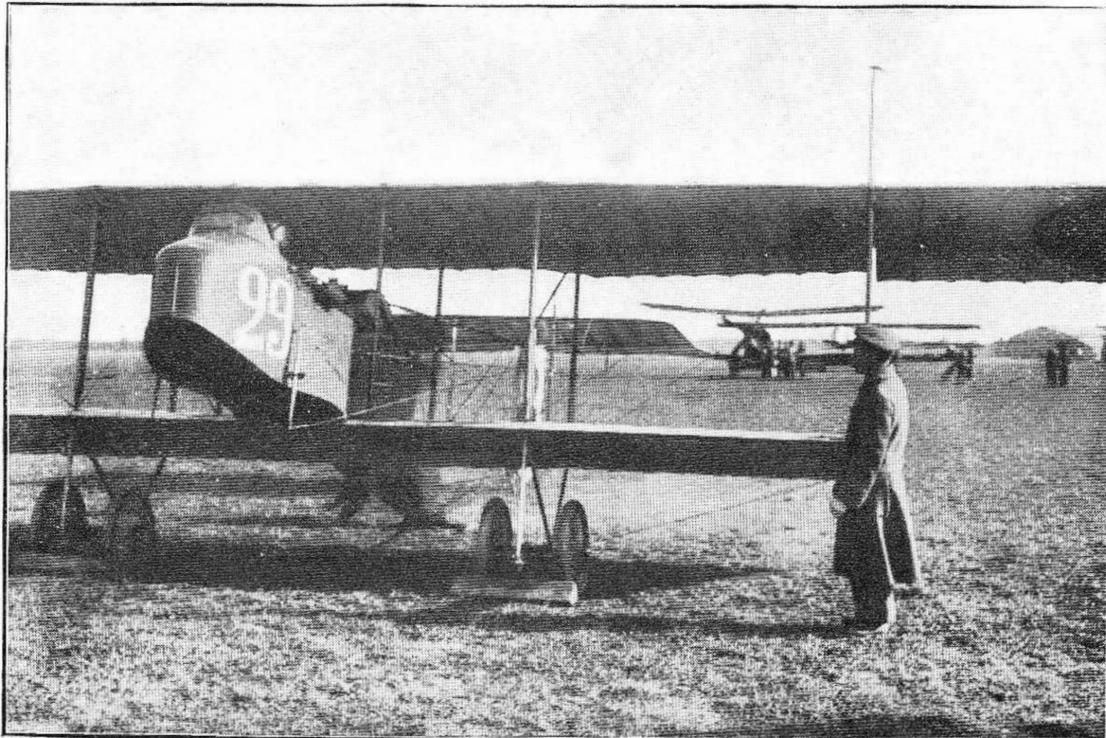
A présent, l'aviation est devenue la force sur laquelle doit se baser la défense nationale, et elle s'annonce comme un facteur économique de toute importance.

L'avion, frêle machine à laquelle s'attachent tant de deuils et tant de gloires, faisant fi des frontières que les hommes ont tracées après des luttes sanglantes, triomphant de tous les obstacles de la Nature, en vrombissant, s'envole gaiement de capitale à capitale, de monde à monde, apparaissant partout comme un symbole précurseur de la fraternité des peuples.

Mais, dans ces pages n'ayant d'autre but que d'évoquer brièvement les hauts faits de nos chers petits aviateurs, que nous importe, après tout, d'examiner les prodigieux progrès matériels



Biplan de combat.



Avion Henri Farman.

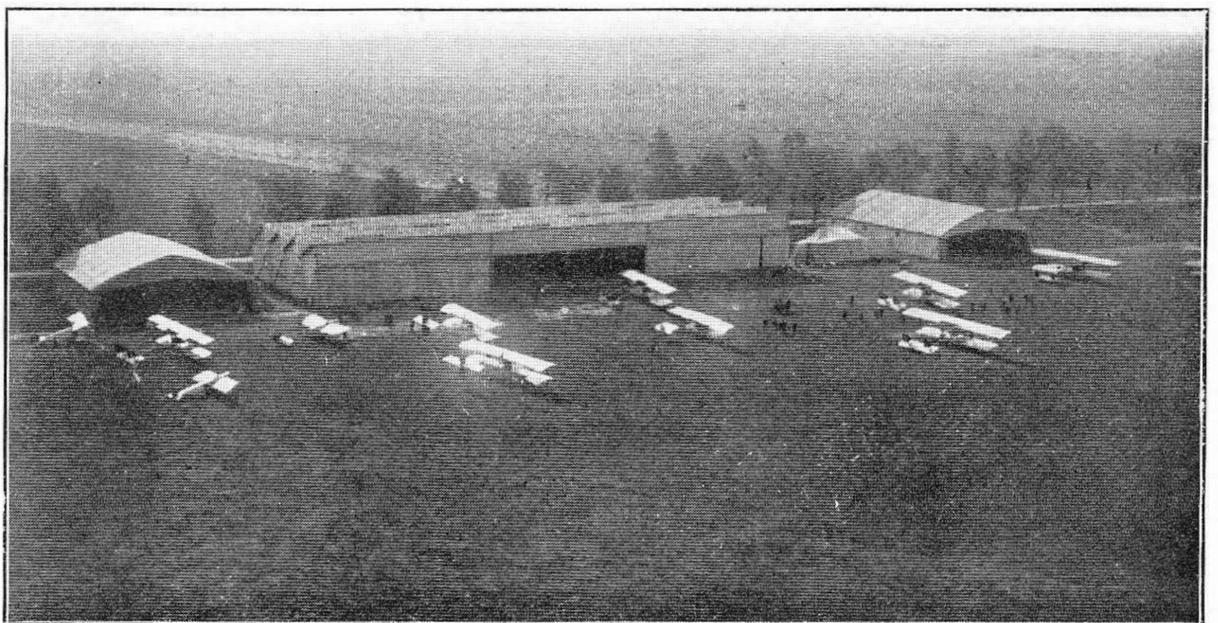
que l'aviation a réalisés pendant la guerre, ainsi que ses évolutions futures! Nous savons que le génie humain, quelles que soient les causes qui le poussent à créer, est presque sans limites. Les rêves d'hier, les impossibilités d'aujourd'hui sont des réalités demain, des vétustés peu de temps après. Nous sourions dédaigneusement en considérant les photographies des "cages à poules" qui ont fait accourir les foules; nos "coucous" qui ont remporté la victoire n'ont plus guère de raison d'être que dans les musées.

Ici-bas, tout ce qui est "matière" s'effrite et se disperse aux quatre vents. Une seule chose subsiste : l'exemple des grandes vertus. Nos jeunes aviateurs belges ont dépassé le sublime, et le souvenir de ceux qui sont morts dans la mêlée se marquera d'une empreinte ineffaçable dans les générations à venir. Naîtra-t-il un poète à la muse

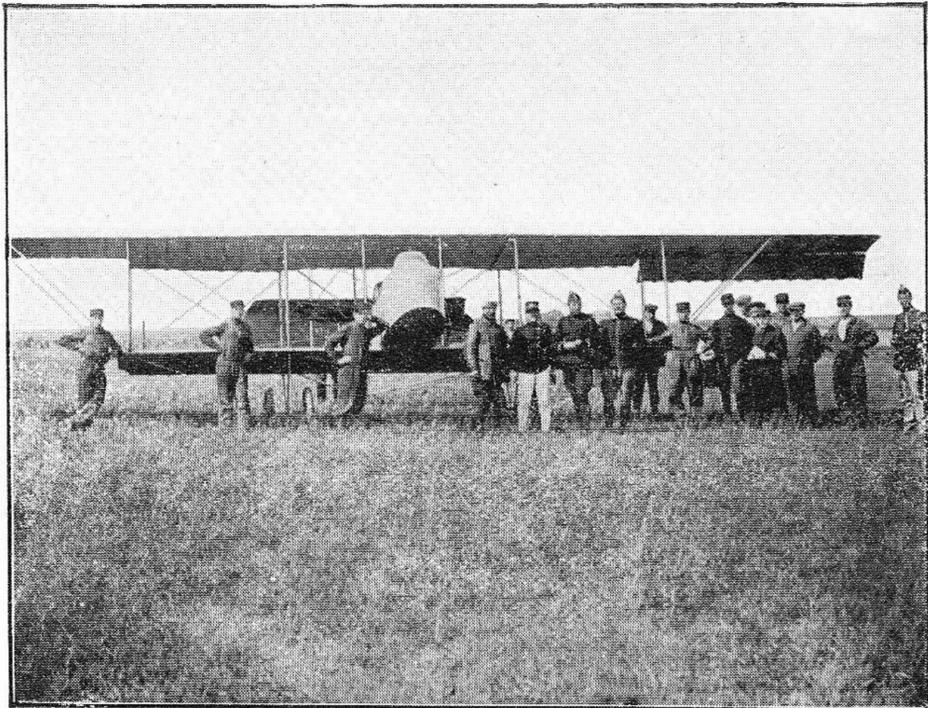
divine pour chanter l'épopée aérienne? Quel souffle il lui faudra pour glorifier les hauts faits de nos aviateurs, eux qui ont surpassé les héros antiques de l'Hellade et les paladins d'autrefois!

Depuis 1912, au milieu de l'indifférence générale et avec un matériel rudimentaire, quelques officiers "voletaient" au-dessus des bruyères du camp de Brasschaet. Ce fut pour eux une joie sincère quand ils reçurent l'ordre de participer aux grandes manœuvres de 1913. Huit pilotes et huit observateurs arrivèrent par la voie des airs dans la vallée de la Meuse. Remplis d'enthousiasme pour l'accomplissement de toutes les missions de reconnaissance que les chefs des partis opposés leur confiaient, ils ne tardèrent pas à s'imposer par la précision et la valeur des renseignements fournis.

Nous nous souvenons notamment, et non sans émotion, que feu le général t'Serclaes, commandant le parti rouge, nous disait, après son brillant passage de la Meuse : "Je vous admire et vous remercie; ce sont vos renseignements qui ont le plus contribué à la réussite de cette manœuvre." Si l'on avait su



Hangar.



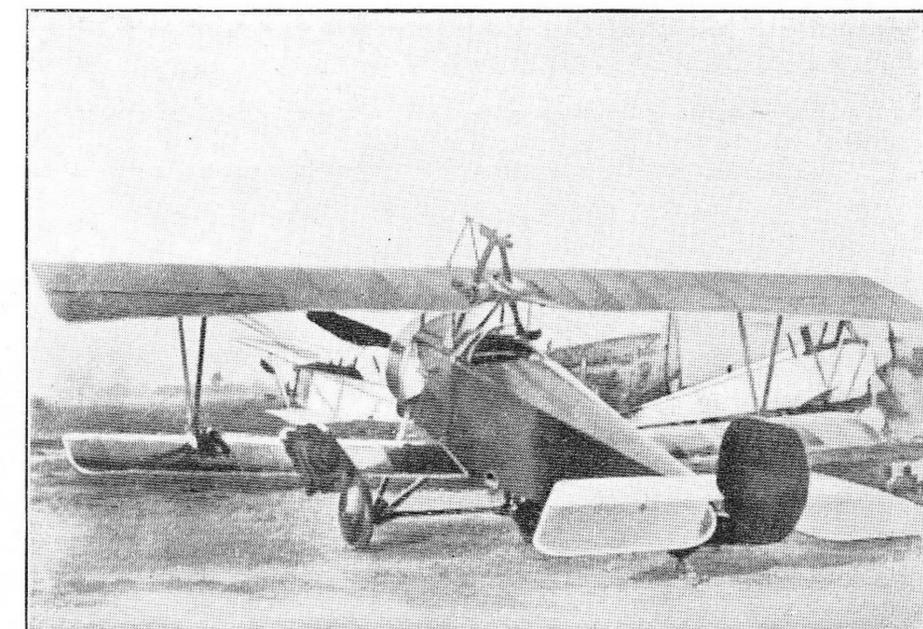
Un des premiers avions de reconnaissance.

qu'un an après cette manœuvre allait être renouvelée par les armées allemandes !...

La révélation des grandes manœuvres de 1913 fut l'avia-



Avion de chasse à Saint-Idesbald.



Avion de chasse à Saint-Idesbald.

tion, organe d'exploration. Grâce à cela, grâce surtout à un chef qui possédait la Foi et l'Obstination, malgré les faibles crédits mis à sa disposition, malgré les pertes successives de deux officiers de valeur et du chef-pilote de l'école, l'aviation militaire belge s'organisa d'une façon méthodique et la guerre la trouva à ses emplacements de combat :

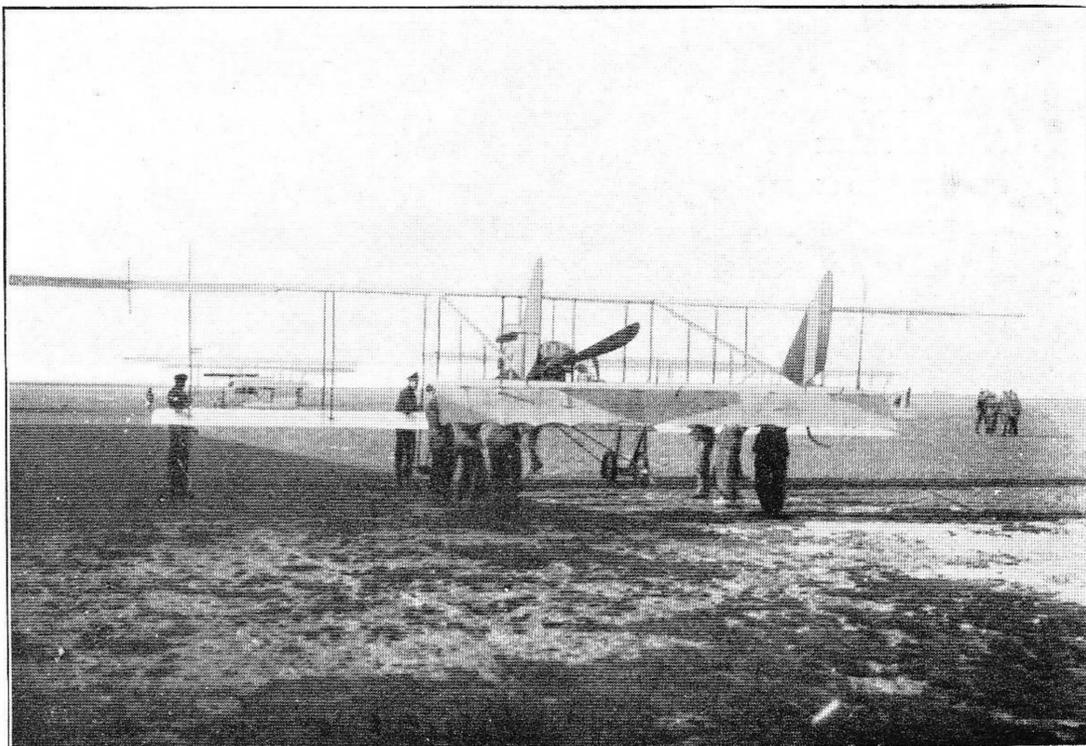
Une escadrille de quatre appareils à Liège ;

Une semblable à Namur ;

A Anvers, deux autres escadrilles auxquelles, dans un élan de patriotisme remarquable, les aviateurs civils vinrent se joindre.

Nos machines de guerre étaient des biplans Henri Farman 80 HP ; pratiquement, elles pouvaient transporter deux personnes à 90 kilomètres à l'heure pendant quatre heures et atteindre une hauteur de 1,200 mètres. L'armement n'existait pas et le but unique était la reconnaissance stratégique. Certes, d'autres emplois de l'aviation, comme l'observation de tir, le bombardement et aussi le combat à la mitrailleuse, avaient été " entrevus ", mais ils n'avaient été que peu ou prou expérimentés.

Au 4 août 1914, l'aviation était considérée beaucoup plus comme un tour de force que comme une force ; les états-majors n'avaient aucune idée générale de son rôle tactique. Surmontant mille difficultés matérielles et mora-



Un Maurice Farman. Vu de l'arrière.

les, usant de la plus large initiative qui est demeurée une des plus belles qualités de l'arme, les aviateurs prirent leur essor à la recherche des colonnes ennemies. Maîtrisant l'intense émotion que procura " l'aboyement " déchirant des premiers shrapnells éclatant autour du fragile esquif, n'écoutant pas les balles qui claquaient dans les toiles, ils virent déferler vers l'Ouest l'avalanche teutonne dont chaque jour la progression était marquée par les lueurs sinistres ou les fumées opaques des agglomérations en flammes.

A Liège, l'escadrille à qui revient le suprême honneur d'avoir reçu les premiers obus, parvint à s'échapper pour regagner Anvers. Un de ses équipages fut fait prisonnier au cours d'une reconnaissance au-dessus du territoire allemand.

L'escadrille de Namur fut durement éprouvée. Dès le début des hostilités, 3 officiers furent blessés, dont un très grièvement. Puis, lors de la retraite mémorable, où, livrée complètement à elle-même, elle parvint à gagner Paris pour s'équiper à neuf avant de rejoindre Anvers, un de ses avions fut descendu par les balles allemandes au sud de Maubeuge et les deux officiers qui le montaient capturés. A Buc, le chef d'escadrille fit une chute mortelle en essayant son nouvel appareil, et c'est en pleu-

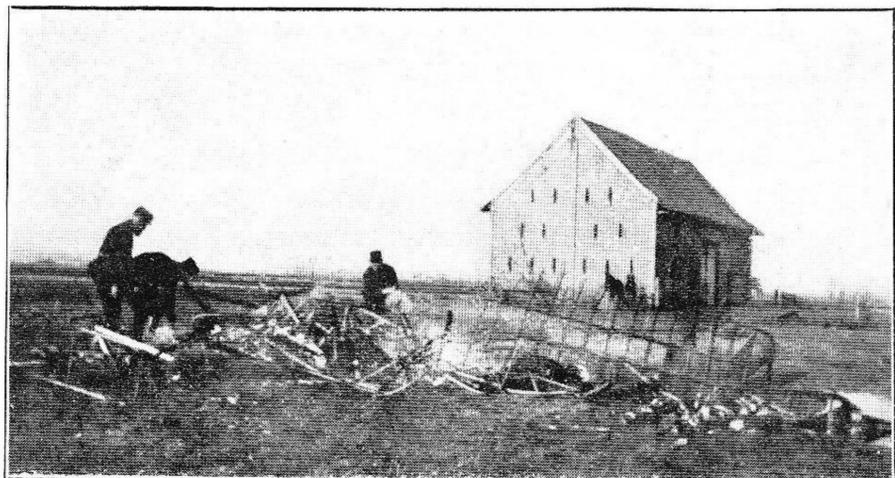
rant ce chef bien-aimé que les " survivants " s'envolèrent pour Anvers où ils formèrent avec ceux de Liège la fameuse escadrille des " Chardons ", berceau de la plupart de nos " as ".

A Anvers, toute l'aviation belge se trouva donc réunie, soit une vingtaine d'avions. Profitant des enseignements de Liège et de Namur, les aviateurs se dépensèrent sans compter et un seul des leurs, blessé à Louvain, fut fait prisonnier.

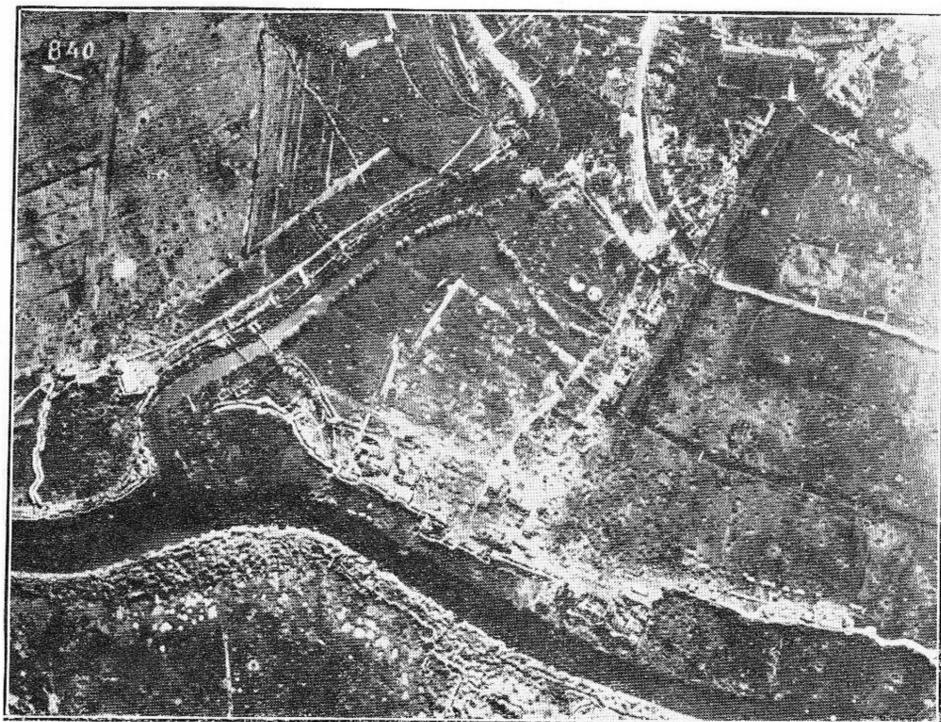
Le pourtour de la forteresse avait été divisé en secteurs et, dès que le temps le permettait, chacun de ces secteurs était exploré, matin et soir, par un avion, tandis que d'autres avions, dans des randonnées qui duraient parfois quatre heures, s'en allaient au loin reconnaître les voies de communication.

On commença même à tenter de renseigner les batteries sur l'efficacité de leur tir; un " Taube " fut abattu en combat

atteindre ! Car tous les renseignements précis que les aviateurs cueillaient au prix de difficultés, de dangers, de fatigues très grandes, n'avaient pas toujours la confiance qu'ils méritaient. Nombre de chefs, éduqués à l'école théorique du temps de paix, éprouvèrent bien des doutes avant d'utiliser ce nouveau moyen



Avion abattu par Garros à Oudecappelle



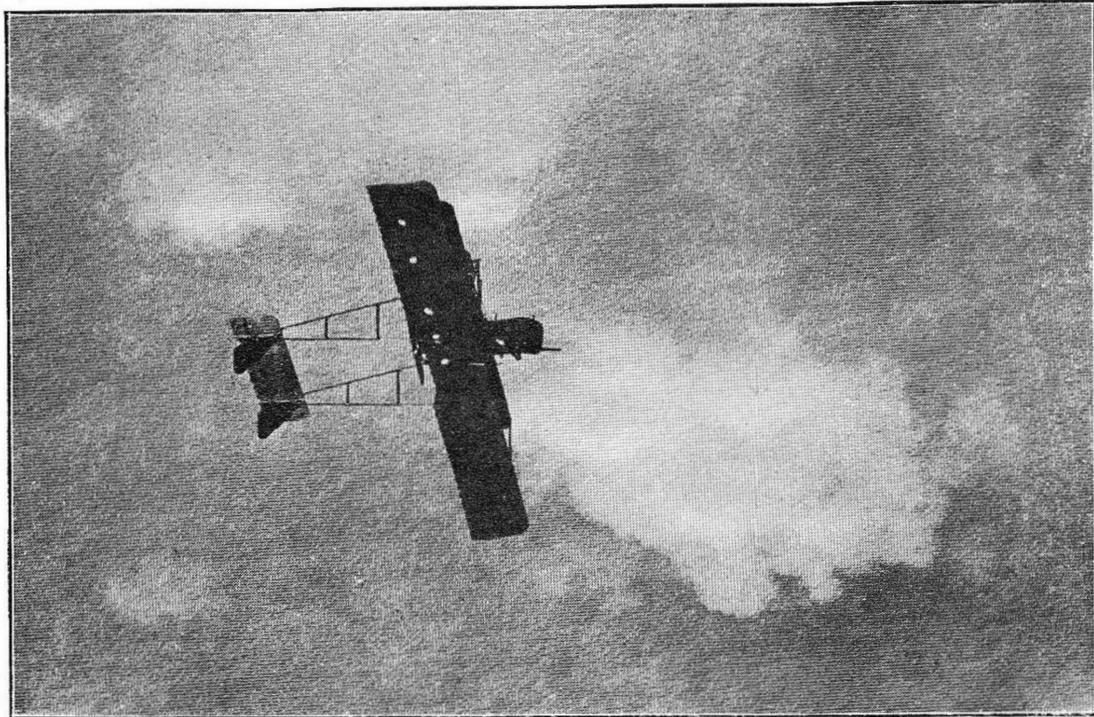
Pont de Dixmude après un bombardement.

aérien au-dessus de l'aérodrome de Berchem-Sainte-Agathe ; les Allemands massés dans les rues de Duffel pour la traversée de la Nèthe reçurent, du ciel, des coups de mitrailleuses ; des fléchettes et quelques mauvaises bombes furent jetées sur des bivouacs. Dès lors, les destinées de l'arme apparaissent clairement, mais que de résistance ne faudra-t-il pas vaincre pour les

d'investigation et de combat que le règlement sur le service en campagne n'avait pas prévu. Les commandants des petites unités estimaient que la présence au-dessus d'elles d'aéroplanes amis les faisait repérer et ils n'accordaient de la valeur qu'au travail des " Tauben " qui les survolaient. Les aviateurs, habitués à considérer tout de très haut,... possèdent une sorte d'indépen-



Champ d'aviation.

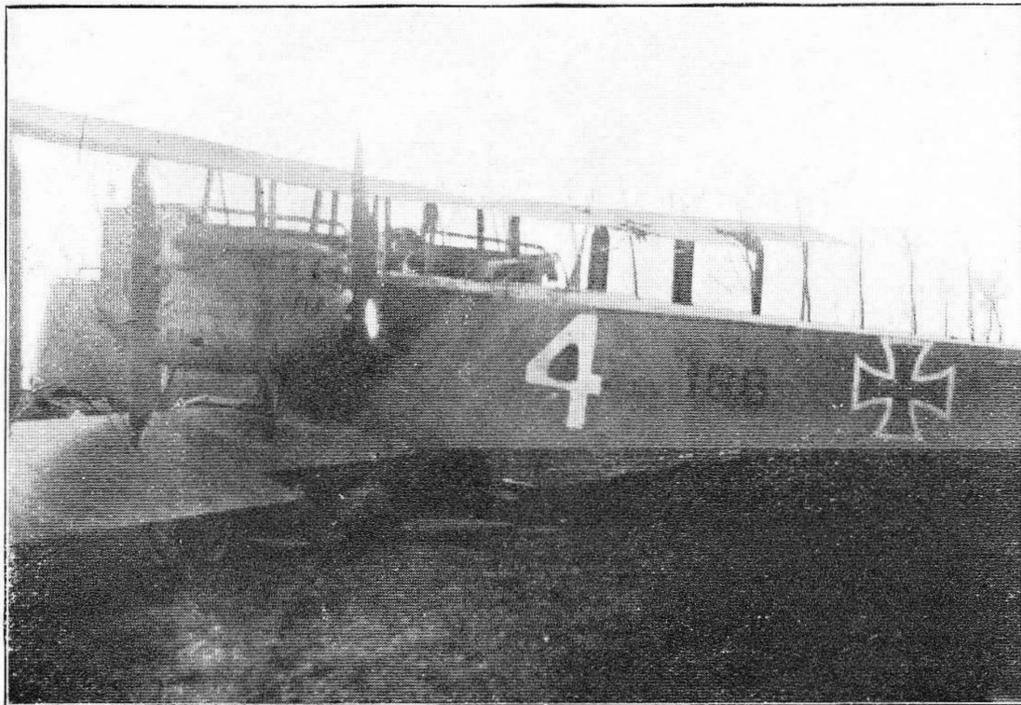


Avion de reconnaissance Maurice Farman. Vue prise à bord d'un autre avion.

dance et de liberté d'allures qui furent longtemps jugées sévèrement par les autres armes. Plus tard, dans les réglages d'artillerie, on eut à lutter contre le scepticisme de beaucoup de commandants de batterie admettant difficilement les rectifications demandées par un jeune spectateur aérien n'étant même pas nécessairement artilleur. Les fantassins eux-mêmes étaient hostiles ; vivant dans la boue, ils enviaient aux aviateurs leur vie relativement confortable ; ils allaient jusqu'à contester leur courage. Mais les perfectionnements apportés dans la photographie aérienne donnèrent aux plus sceptiques des preuves irréfutables ; les aviateurs de chasse se montrèrent dans l'arène céleste et forcèrent les acclamations ; des chefs perspicaces firent de grands efforts pour imposer un large emploi de l'aviation.

Les fantassins qui s'y connaissent en héroïsme ne tardèrent pas à changer d'opinion ; les dernières hésitations des artilleurs disparurent et, finalement, entre fantassins, artilleurs, aviateurs, il s'établit une confiance et une admiration réciproques qui, souvent, se traduisirent par de beaux exemples de fraternité d'armes (1).

En abandonnant Anvers, l'aviation se replia vers Gand, Ostende, puis les environs de Furnes-Dunkerque. La bataille de l'Yser fut entreprise avec un matériel très fatigué, bon, en grande partie, à être déclassé. Les abris,



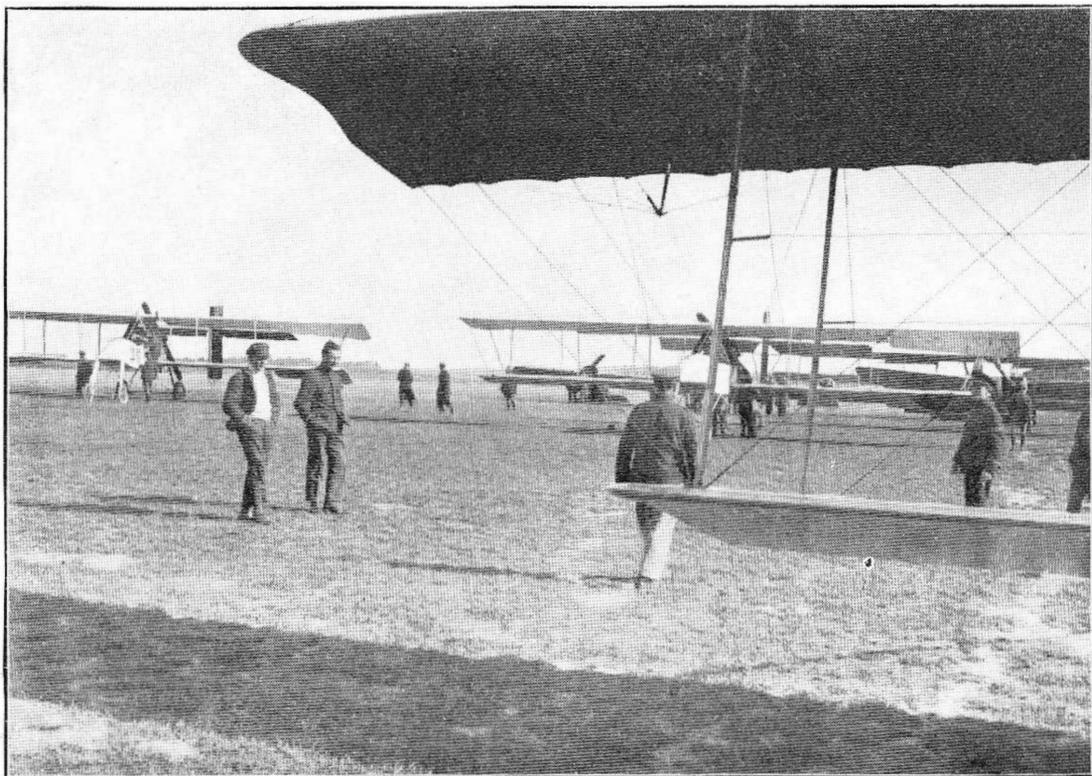
Gotha de bombardement abattu.

les ateliers de réparation étaient inexistantes. Les moyens de fortune les plus variés furent mis en œuvre pour secourir les grands oiseaux blessés et notre personnel témoigna de qualités extraordinaires de dévouement, de conscience, d'ingéniosité, dont il importe de lui rendre ici un hommage éclatant et reconnaissant.

Oh ! cette bataille de l'Yser ! Quel souvenir pour un aviateur ! Le flux des colonnes envahissantes noircissait les routes et les sentiers ; Nieupoort, Dixmude, les villages, les maisons, les fermes, les châteaux, dans un nuage noir, jaune et rouge de fumée, de poussière et de flammes, s'aplatissaient sous les obus. Chaque jour on comptait de nouvelles passerelles coupant le fleuve déjà traversé ; on terminait le vol du soir en regardant tristement miroiter au soleil couchant les canaux de Bruges et les bouches de l'Escaut, tandis que la pensée émue se portait vers les êtres aimés qu'on venait d'abandonner. Puis, certain matin, quand la brume automnale se fut dissipée, on aperçut, entre le chemin de fer et l'Yser, quelques petites taches d'eau ; les fossés semblaient se gonfler. Le lendemain, ces taches s'étaient épanouies ; les fossés avaient débordé.

Bientôt ils formèrent une nappe continue dont chaque ride semblait un sourire. Il y eut un grand silence. Le reflux commença ; la patrie était sauvée !

Dans l'histoire militaire de l'aviation, 1915 marquera une date. C'est dans le courant de cette année, en effet, que les diverses spécialités de l'arme, précédemment entrevues, s'affirmèrent et prirent corps. Comme nous l'avons dit déjà, grâce à l'emploi de la photographie aérienne où les Belges, d'ailleurs, s'illustrèrent tout spécialement, grâce à l'emploi de la T. S. F., l'aviation de reconnaissance et l'aviation d'artillerie, triomphant des plus sceptiques, devinrent les auxiliaires indispensables

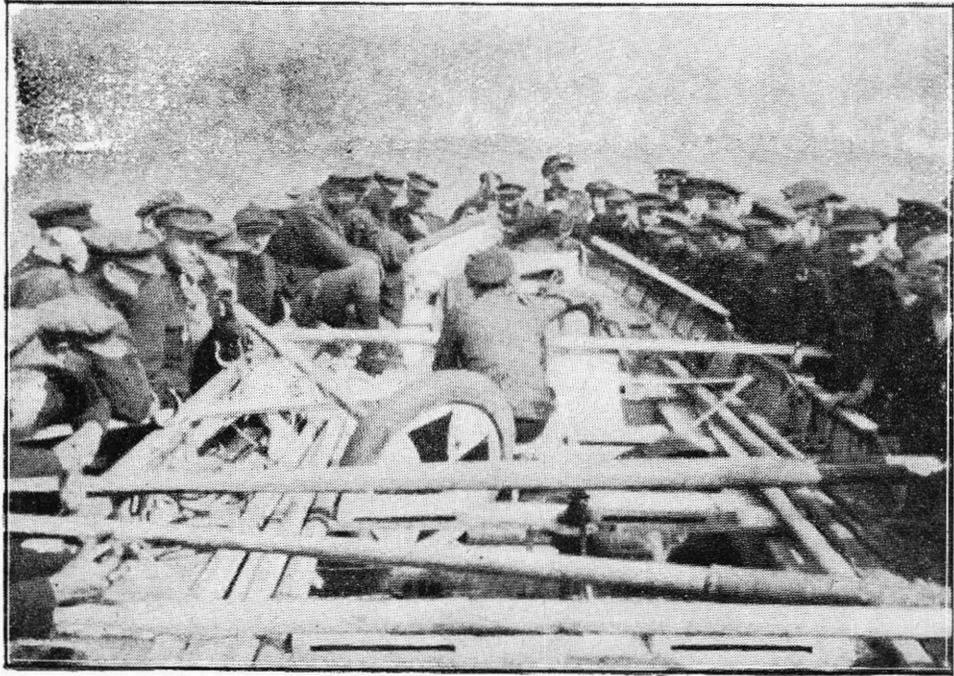


Groupe d'appareils de bombardement.

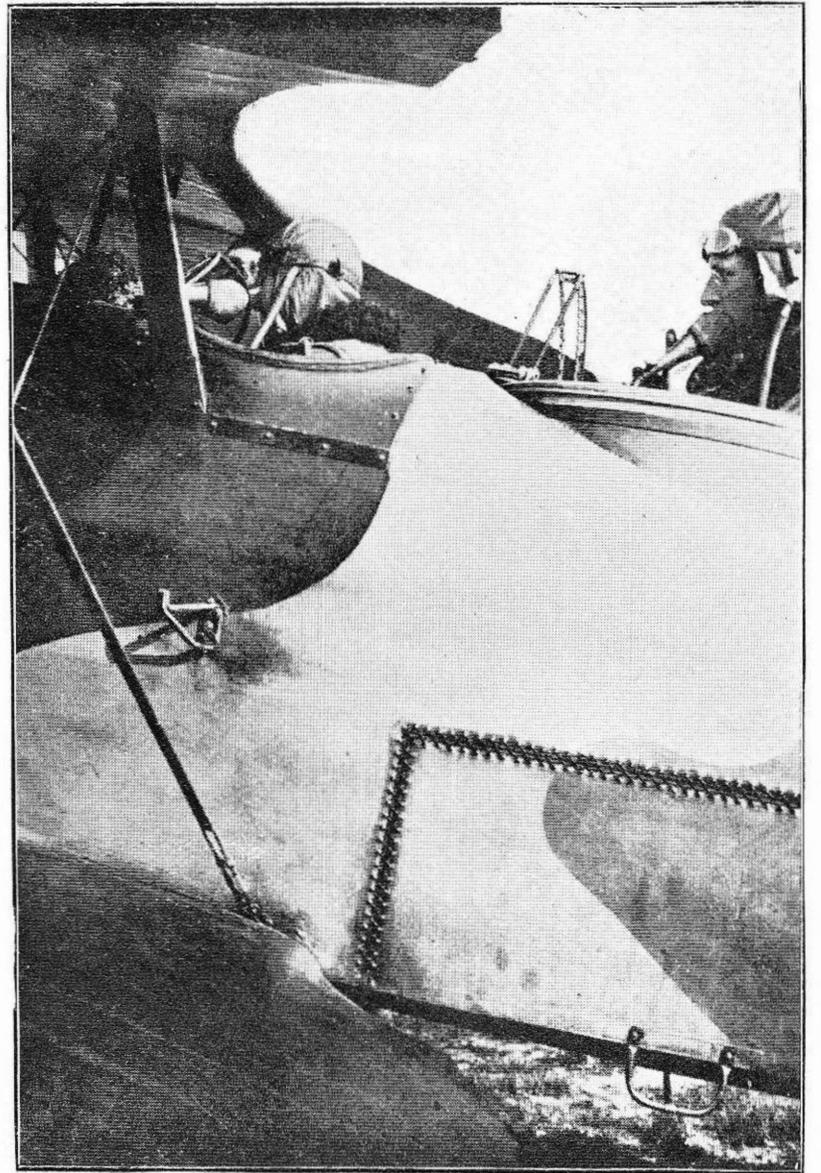
(1) Notamment après la prise de la forêt d'Houthulst.

Nos troupes terrestres victorieuses étaient séparées de leur base de ravitaillement par un champ d'entonnoirs impraticable sur une profondeur de 8 à 10 kilomètres. Les vivres n'arrivaient plus, le moment était critique et la faim se faisait de plus en plus sentir. L'aviation reçut mission de ravitailler les combattants. Dans les escadrilles enthousiasmées, spontanément des collectes eurent lieu qui permirent l'acquisition d'importantes quantités de tabac, cigarettes, chocolat, et, heureux, les avions s'envolèrent pour laisser tomber vivres et friandises aux pieds des soldats réconfortés.

du commandement. L'aviation de bombardement de jour et de nuit commença à attirer singulièrement l'attention des grands chefs. Pour des raisons que nous ignorons, cette branche ne fut jamais très développée dans notre armée. Néanmoins, nous avons sou-



Les débris d'un avion allemand descendu en mer sont ramenés à la grande joie de nos soldats.



Le Roi en avion. — S. M. donne le signal du départ.

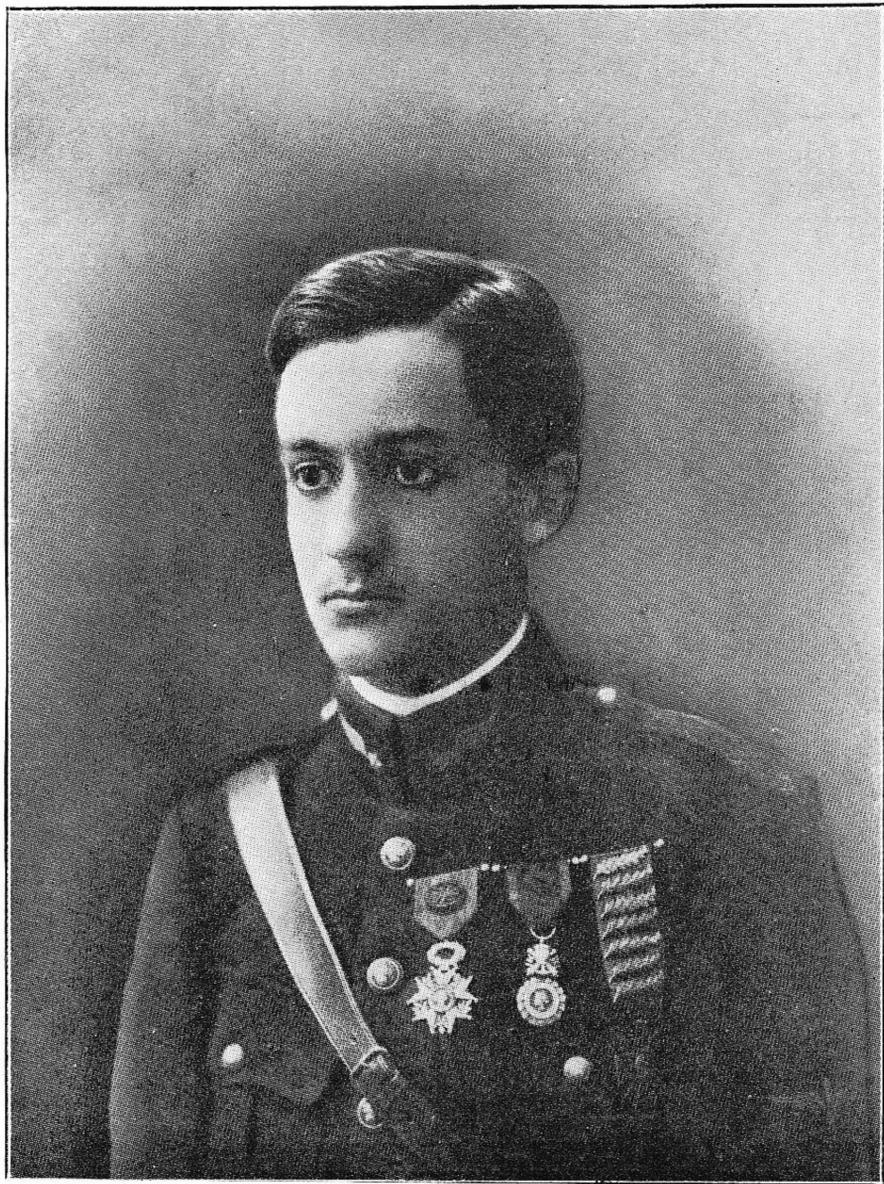
venance de quelques jolies et fructueuses randonnées exécutées de nuit par certains de nos aviateurs, et pour n'en citer qu'une nous rappellerons cet audacieux vol de nuit au-dessus de l'aérodrome allemand de Ghistelles. Nos bombardiers, lançant la fusée signal d'atterrissage, virent tout à coup la piste ennemie s'illuminer. Ils ralentirent leur moteur, descendirent à quelques mètres, laissèrent tomber leurs bombes dans une rangée de hangars qui

prirent feu, puis mitraillèrent les soldats allemands rassemblés pour prêter aide à celui qu'ils croyaient être des leurs. On devine



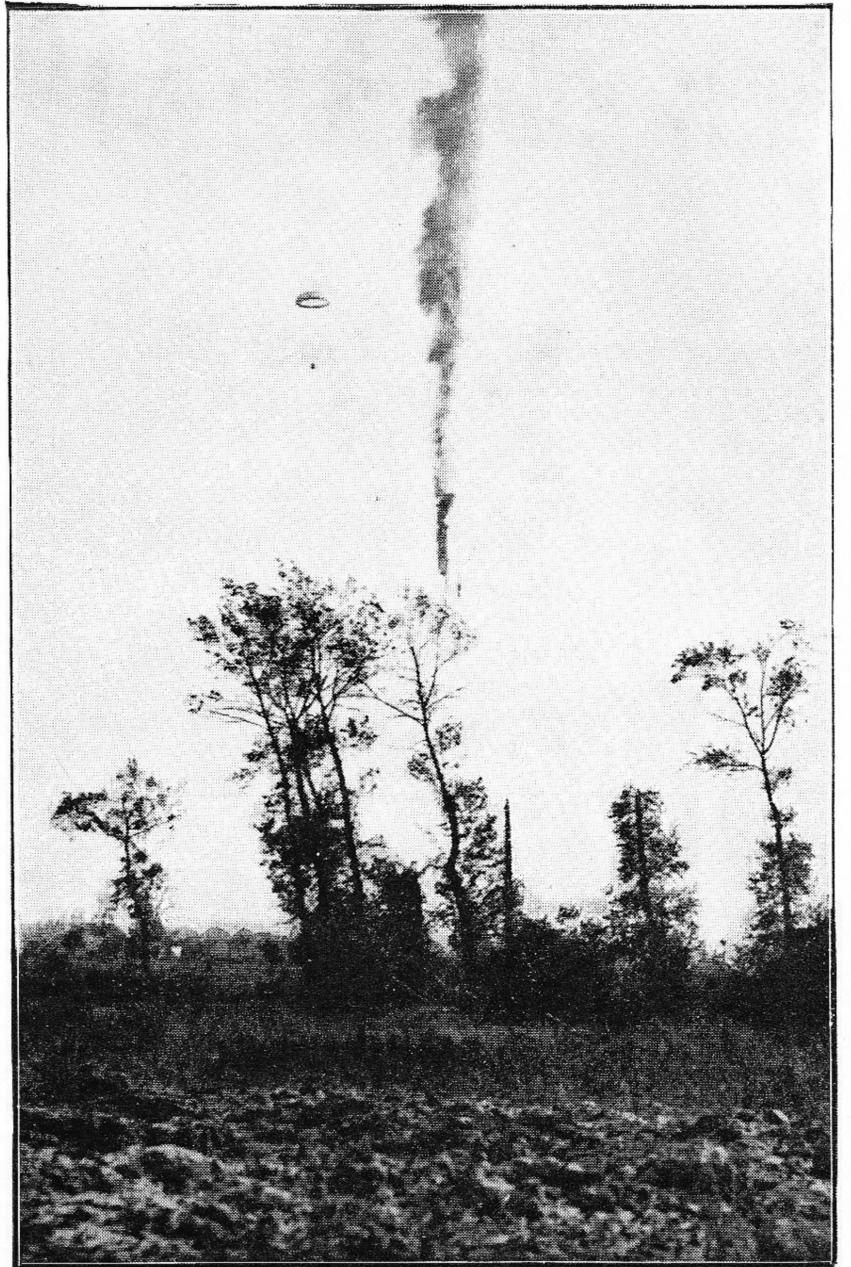
Vue d'Ypres.

l'affolement ! Les nôtres s'en revinrent et ils nient encore du bon tour joué aux Boches ! C'est en avril 1915 que le premier avion ennemi fut officiellement homologué sur le front belge, et c'est



Georges GUYNEMER (l'as des as français).

de notre matériel d'aviation, nous étions tributaires de la France et de l'Angleterre ; en parents pauvres que nous étions, nous



Captif descendu en flammes. L'observateur se sauve en parachute.

vers cette époque qu'apparurent les premiers avions destinés à la chasse.

Pendant ce temps, des ateliers de réparation se constituaient à Calais, tandis qu'une école, uniquement belge, se créait aux environs de Paris. C'est de cette école que sont issus la plupart de nos glorieux aviateurs et, sans esprit de clocher, nous n'avons crainte d'affirmer qu'aucune nation belligérante ne peut se vanter d'avoir possédé une pléiade d'aviateurs militaires aussi parfaits que les nôtres. Certes, ce n'est pas l'un des plus minces titres de gloire du chef à qui revient l'honneur d'un semblable recrutement.

Nos pilotes et nos observateurs démontrèrent magnifiquement, en 1916 et pendant la plus grande partie de 1917, combien leur abnégation, leur conscience et leur esprit du devoir étaient développés. Les avions s'étaient complètement transformés, augmentant considérablement en puissance, en vitesse, en armement. Pour l'acquisition



Vue d'ensemble de l'école militaire d'aviation. A droite les baraques des élèves et de la troupe, à gauche les hangars et les ateliers.

dûmes longtemps nous contenter de ce que les autres n'utilisaient plus guère.

Néanmoins, dans ce ciel belliqueux des Flandres, où la lutte se poursuivait chaque jour plus sévère, chaque jour plus cruelle, les avions belges, quoique démodés, remplirent inlassablement leur tâche. Jamais, sans doute, la devise " Vaincre ou mourir " ne fut plus en

honneur. Gloire immortelle à ceux qui sont tombés dans de pareilles circonstances ! Ils ont fait plus que leur devoir et leur sacrifice est inestimable.

La voix des gros canons anglais entama l'offensive des Flandres de 1917, à laquelle les meilleures escadrilles françaises, anglaises, allemandes avaient été conviées. Immédiatement, le vaste ciel s'emplit du crépitement des mitrailleuses et de l'éclatement des shrapnells. Des escadrilles entières s'entre-choquèrent et presque tous les avions isolés ne revinrent jamais. Le grand Guynemer lui-même succomba. Les nôtres tinrent



THIEFFRY.

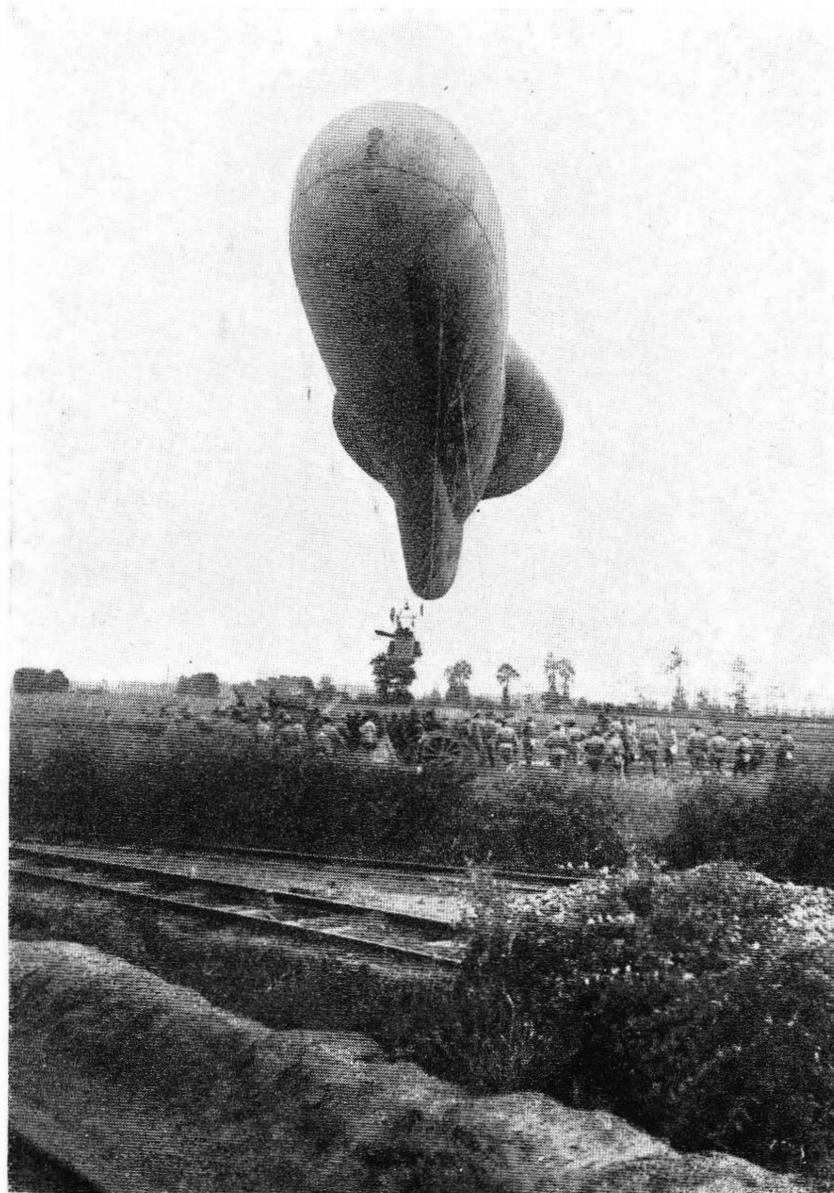


J. OLIESLAGERS.

dignement leur place dans la mêlée, ce qui valut à l'aviation militaire la belle citation suivante à l'O. J. A. :

*A contribué par une activité remarquable aux opérations des Alliés dans le secteur des Flandres en 1917, sans jamais se laisser impressionner par une aviation ennemie puissante et agressive. A soutenu de durs combats et malgré de fortes pertes a toujours eu l'esprit offensif développé au plus haut degré; n'a eu qu'une seule pensée: "Hâter l'heure de la victoire."*

Un résultat très important de cette collaboration avec les Alliés fut que ces derniers apprirent à connaître les aviateurs belges. Ils ne cachèrent pas leur admiration pour nos photographes, nos chasseurs et nos observateurs d'artillerie. Dès ce moment nous commençâmes à recevoir des "avions modernes" et les Alle-

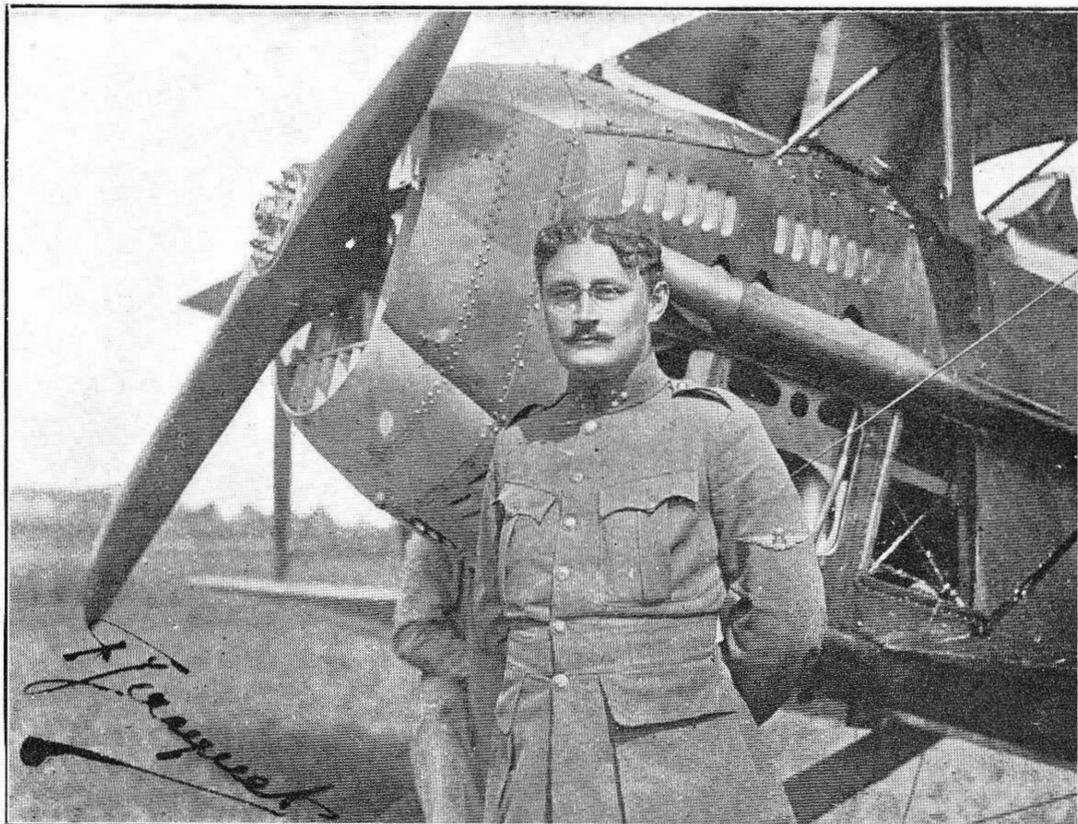


Saucisse de Linde.

mands s'en aperçurent bien vite!... Sans discontinuer, les patrouilles conduites par les Thieffry, les de Meulemeester, les Olieslagers, etc., promènèrent leurs ailes victorieuses au-dessus de l'ennemi rageur, tandis que Willy Coppens ne permettait plus à un ballon captif allemand de s'élever sans immédiatement le descendre en flammes.

En 1918, nous avons pris, sur l'aviation allemande qui se trouvait sur la rive droite de l'Yser, un ascendant incontestable. Le moral de nos aviateurs était si élevé que pas un seul ne se laissa décontenancer par les succès boches de Montdidier, Château-Thierry, Mont Kemmel. Aussi quand, sous les coups du maréchal Foch, commença la débâcle teutonne, les aviateurs belges, impatientes, trépignants, étaient tous prêts pour s'envoler vers la victoire.

Au 11 novembre 1918, l'aviation belge, qui avait aux débuts des hostilités une vingtaine de pilotes et d'appareils, possédait près de 200 avions répartis dans les douze escadrilles du front.



Commandant F. JACQUET.

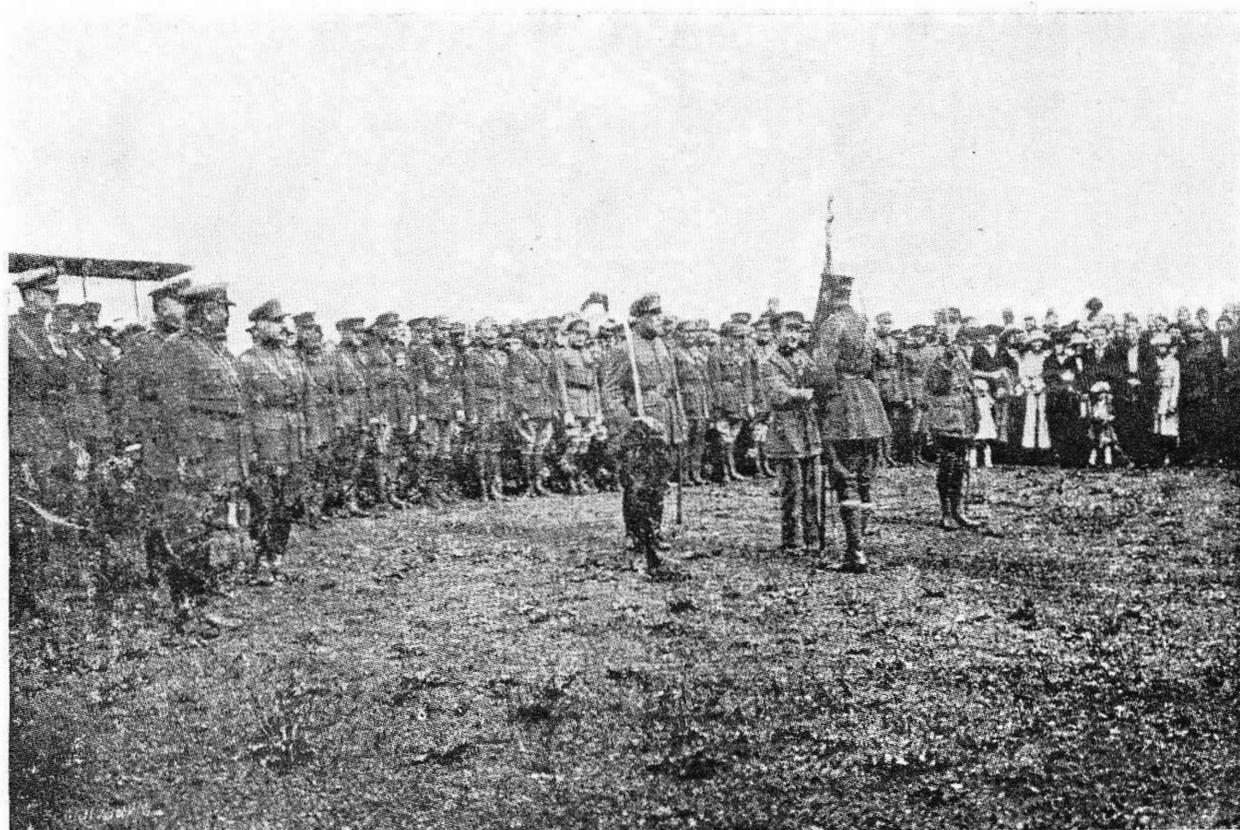
Notre école avait formé 250 élèves.  
Même au Congo, nos grands oiseaux avaient pris leur part du succès.  
Si nous avions eu la douleur d'ensevelir 65 des nôtres, nous avons enregistré officiellement 125 victoires.  
En récompense de sa belle conduite au cours de l'offensive, la citation suivante était accordée à l'aviation militaire :

*1918. — A rendu à l'armée les plus grands services au cours de la dernière offensive des Flandres.*

*Par l'endurance, le courage et l'ardeur dans les combats dont les pilotes et observateurs ont fait preuve au plus fort de la bataille, l'aviation s'est à nouveau couverte de gloire et a contribué pour une large part à la victoire finale.*

Elle avait gagné la fourragère et son drapeau.

C<sup>t</sup> Fernand JACQUET.



Willy COPPENS, décoré par le Roi.