

# UNE HISTOIRE REVISITÉE

## La difficile renaissance de notre aviation militaire Mai 1945 – Octobre 1946

### 1. Introduction

Le 7 mai 1945, la défaite de l'Allemagne nazie est scellée. Le maréchal Jodl a signé à Reims la reddition sans conditions de toutes les forces allemandes, mettant un point final à un chapitre douloureux de l'histoire du XX siècle. La Belgique, bien que meurtrie en 1940, a apporté sa contribution à la Victoire. Elle peut être fière de ses aviateurs qui ont combattu dans les rangs de la Royal Air Force, ainsi que d'autres aviations alliées. Ils ont sauvé l'honneur du pays et le renom de nos Ailes.

Mais un chapitre était clos et la paix revenue, synonyme de rupture. Alors que jusque là les lendemains restaient incertains, les projets d'avenir pouvaient à nouveau être échafaudés.

Certains aspiraient à un retour à la vie civile pour poursuivre une carrière interrompue par la guerre, pour retourner aux études, ou encore pour rejoindre les rangs d'une aviation commerciale renaissante. D'autres sans doute avaient pour ambition de continuer à servir dans une aviation militaire nationale dont la RAF était le modèle. Cette aviation devait trouver logiquement sa place dans la structure de nos forces armées d'après-guerre.

Mais en ce mois de mai 1945, aucune perspective concrète ne s'offrait à eux.

Certes une Section belge de la RAF existait, et s'il semble évident aujourd'hui qu'elle devait constituer le fondement d'une aviation militaire renaissante, rien n'était moins sûr à l'époque. De longs mois s'écouleront avant que cette évidence ne soit reconnue. Dans l'intervalle s'inscrira une période faite d'incertitudes, de non-décisions, de tensions au sein même de la communauté des aviateurs qui avaient de l'avenir de notre aviation des conceptions différentes suivant leur expérience ou leur vécu personnels. Période marquée aussi par un climat d'instabilité politique et de désintérêt de l'opinion publique dont les représentants se montraient peu empressés à prendre en compte les problèmes de la structure future de nos forces armées et de notre aviation en particulier. Les priorités nationales allaient à la relance de l'économie et non à la reconstitution d'un appareil militaire. Période éminemment dommageable qui verra bien des enthousiasmes s'étioler, rendant plus difficile encore la tâche de ceux qui avaient gardé foi en l'avenir de nos Ailes.

## 2. Situation en mai 1945

### 2.1. La Section belge de la RAF

#### 2.1.1 L'Inspectorat

La Section belge de la RAF ne disposait d'aucune structure de commandement autonome. Elle était constituée en fait par l'ensemble des aviateurs belges dispersés dans les unités de la RAF. Même si certaines de celles-ci affichaient un caractère national, tels les 349 et 350 Squadron, le Flight d'avions de communication, la « Belgian Training School » (BTS) avec son centre de réception, son école technique et son école de pilotage élémentaire, toutes restaient sous le commandement et le contrôle opérationnels de la RAF. La seule autorité qui, tout en étant elle-même intégrée dans la RAF, assurait sur le plan national un suivi administratif de la situation de nos aviateurs, était le « Belgian Inspectorate General » (BIG). Ce service était en fait l'émanation d'un embryon d'État-Major de l'Aéronautique Militaire reconstitué à Londres dès 1940 sous la direction du colonel L. Wouters, Attaché Militaire et de l'Air auprès de l'Ambassade et qui se réclamait par ailleurs du titre officieux de Commandant de l'Aéronautique Militaire, dès lors que les cadres supérieurs de celle-ci étaient pour la plupart prisonniers en Allemagne.

Bien que dépourvu de toute responsabilité opérationnelle mais interlocuteur privilégié de l'Air Ministry, le colonel Wouters était pénétré de son rôle essentiel dans la reconstitution d'une aviation militaire nationale.

C'est dans le contexte d'un protocole additionnel aux accords dits « Eden - Spaak » de juin 1942 relatifs à l'organisation et à l'utilisation des Forces Armées belges dans le Royaume-Uni, le BIG avait été mis sur pied en mars 1944 avec l'appui de l'Air Ministry.

Sa création avait permis de regrouper dans un cadre unique, celui de la RAF Volunteer Reserve (RAF/VR), tous les membres de l'Aéronautique Militaire présents en Grande-Bretagne en ce, compris, ceux de l'État-Major et du Dépôt de l'Aéronautique. La démarche donnait à l'Air Ministry une meilleure visibilité sur l'ensemble du personnel belge, mais en contrepartie l'expérience acquise par l'Inspectorat devait aider la Défense Nationale à recréer une aviation moderne après la rentrée au pays.

Le BIG avait pour mission première de traiter de toutes les questions administratives concernant le personnel belge servant dans la RAF/VR sachant que nos aviateurs faisaient également partie de l'Aéronautique Militaire. Notons que la double appartenance obligeait nos aviateurs à prêter serment de fidélité au roi d'Angleterre, exigence qui, sur le plan juridique, avait été un des points d'achoppement ayant retardé la signature des accords de juin 1942. L'Inspectorat devait être le trait d'union entre l'Air Ministry et le Ministre de la Défense belge. À ce titre, l'Inspecteur Général, le colonel Wouters, revêtu du grade d'Air Commodore (A/Cdre), était habilité à inspecter les Belges servant dans les unités de la RAF et d'en faire rapport aux autorités précitées.

D'autre part, l'Air Ministry avait autorisé la mise en place d'officiers de liaison dans tous les grands commandements de la RAF. Au contact direct des problèmes relevant de la gestion d'une aviation moderne, ils pouvaient y glaner une expérience bénéfique pour les projets de reconstitution d'une aviation militaire nationale.

Sur le plan interne, c'est précisément dans l'étude de ces projets que résidait la raison d'être fondamentale de l'Inspectorat, travaux confiés à une section « Études, Préparatifs et Projets pour l'après-guerre ».

Une motivation particulière aurait dû animer les responsables de l'Inspectorat. En effet, en novembre 1944, par la voie d'un mémorandum se référant aux accords « Eden-Spaak », le gouvernement britannique s'était déclaré prêt à fournir son aide à l'entraînement et à

l'équipement des forces armées belges d'après-guerre. Dans le domaine de l'appui à une future aviation militaire, les plans de production de l'industrie aéronautique britannique prenaient en compte la mise en place dans les douze mois de la défaite allemande de quatre escadrilles de chasse et d'une escadrille de transport.

Les études resteront au point mort. Aucun plan permettant la reconstitution étape par étape d'une aviation militaire nationale dès la fin des hostilités ne sera élaboré. Constat décevant dans la mesure où la Section belge comptait dans ses rangs des officiers supérieurs de réelle envergure tels Léon De Soomer, Désiré Guillaume, Lucien Leboutte, commissionnés au grade de Group Captain de la RAF (Gp/Capt), qui auraient pu apporter tout le bénéfice de leur expérience dans l'entreprise. Une expérience construite principalement sur les enseignements de la débâcle de l'Aéronautique Militaire en 1940, alors qu'elle n'était à l'époque que la cinquième arme de l'Armée et sur ceux du parcours dans lequel ces trois officiers s'étaient distingués au sein de la RAF, arme autonome dans la structure des forces armées britanniques. L'aide proposée à ce moment par les autorités britanniques sur le plan de l'organisation avait même été déclinée.

Au nombre des causes de cet échec, on pointera sans doute le manque d'audace d'un Inspectorat, timide, cantonné dans ses tâches administratives, sans réelle vision d'avenir, dans un contexte où, il est vrai, à quelques mois de la fin de la guerre, les autorités gouvernementales n'étaient pas prêtes à prendre des options pour le futur.

Certains y verront également l'influence des officiers de l'Armée qui avaient vu dans la mise sur pied de l'Inspectorat les prémices de la constitution d'une Aviation indépendante dont le contrôle leur échapperait. Dans le même esprit passéiste, il avait été jugé inopportun de s'engager dans quelque option que ce fût en l'absence des cadres supérieurs de l'Aéronautique Militaire de 1940. Attitude étonnante car, prisonniers en Allemagne, ces officiers n'avaient pu, bien malgré eux, suivre la formidable évolution de l'arme aérienne au cours de la guerre.

En mai 1945, cet attentisme coupable qui avait reporté aux calendes grecques les décisions importantes ne pouvait que pénaliser l'ensemble des aviateurs de la Section belge.

### **2.1.2. Le personnel de la Section belge de la RAF**

Au 31 mai 1945, les effectifs de la Section belge de la RAF comptaient 1849 membres <sup>(1)</sup>. Les chiffres avaient presque doublé depuis la libération de la Belgique en septembre 1944. En effet, l'Inspectorat ayant mis en place à Bruxelles une mission de recrutement, plus de 800 volontaires avaient répondu à l'appel. Mais en ce mois de mai 1945, tous se trouvaient encore en formation ou dans l'attente de leur transfert vers la Grande-Bretagne.

Quant au personnel déjà breveté ou formé au sein de la RAF, les effectifs s'élevaient à 487 membres du personnel navigant et 517 membres du personnel non navigant. Ils étaient répartis dans près d'une centaine d'unités différentes.

Le détail de ces chiffres fait apparaître qu'au niveau du personnel navigant on comptait :

- 326 pilotes                      99 navigateurs/observateurs                      62 mitrailleurs/opérateurs-radio

Un tiers seulement de ce personnel était affecté à des unités opérationnelles, le complément étant actif dans des unités de support de la RAF, en attente d'affectation, en formation dans

les écoles d'entraînement opérationnelles (AFU/OTU) ou en charge de fonctions administratives. Au total, le personnel navigant représentait un potentiel suffisant pour étayer tout projet de reconstitution d'une aviation militaire, malgré les inévitables départs que la relance de notre aviation commerciale ne manquerait pas de générer.

Quant au personnel non navigant, l'analyse révèle que parmi les 517 membres recensés, on comptait moins de 200 spécialistes en technique avion. Il était donc évident que tout projet de reconstitution d'une aviation militaire nationale allait se heurter, du moins à court terme, à cette situation de carence. Seul le maintien de la Section belge dans la structure de la RAF dans l'attente de l'arrivée de techniciens belges formés par la « Belgian Technical Training School » mise sur pied en octobre 1944 au sein du Training Command offrait une possibilité de relever le défi. Le succès de cette démarche à mener en principe par l'Inspectorat en accord avec le Ministre de la Défense n'était cependant nullement assuré.

## **2.2. Le Service de l'Aviation**

Dès le retour du gouvernement belge sur le sol national en septembre 1944, le Ministre de la Défense avait mis en place à Bruxelles un Service de l'Aviation. Ce service ministériel était placé sous la direction du Gp/Capt Leboutte qui allait assumer en cumul la fonction de « Deputy Belgian Inspectorate General » (DBIG) dans l'attente du transfert à Bruxelles des services de l'Inspectorat début 1946. Le rôle du Service de l'Aviation était purement administratif, il n'avait aucun mandat pour travailler directement à la reconstitution d'une aviation militaire nationale. Il avait pour mission d'assurer la liaison avec la Section belge de la RAF, l'Inspectorat toujours présent à Londres, de liquider les marchés en suspens et les litiges concernant l'Aéronautique Militaire qui remontaient à 1940, notamment les indemnisations dues pour les réquisitions. Il gérait également la situation des anciens membres de l'Aéronautique Militaire restés en Belgique pendant la guerre et qui pour la plupart n'avaient pas désiré rejoindre les rangs de la RA/VR après la Libération. Cette responsabilité s'étendra également à la prise en charge des aviateurs prisonniers de guerre dès qu'ils seront libérés. Le Service de l'Aviation était également chargé de la reprise des aérodromes évacués par les Alliés, de la récupération du matériel aéronautique abandonné, de l'inventaire des infrastructures aéronautiques tant pour les besoins de l'aviation civile que dans la perspective de la reconstitution éventuelle d'une aviation militaire nationale. Dans ce contexte, une section « Études d'Installations Aéronautiques » avait été créée dès mars 1945, mais ce ne sera qu'à partir de mai 1945 et le départ progressif des Alliés qu'un travail approfondi pourra être mené à bien. Les premiers résultats de l'inventaire seront sans appel, les seuls aérodromes envisageables pour l'implantation d'escadrilles opérationnelles ou pouvant servir de plates-formes aux opérations commerciales étaient ceux que la Luftwaffe avait construits au cours de la guerre. Aérodromes modernes quant à leur conception, dimensions, dégagements, disposant de cantonnements pour accueillir du personnel. Mais tous ces aérodromes avaient été bombardés au cours de l'année 1944. Remis sommairement en état par les Alliés, ils nécessitaient des travaux importants pour être utilisés dans des conditions normales du temps de paix. Tous n'étaient d'ailleurs pas encore évacués et le problème du financement de leur remise en état n'allait pas tarder à se poser.

## 2.3. La situation de la RAF

Dans l'immédiat après-guerre, la RAF aura à gérer une période particulièrement difficile. L'euphorie de la victoire sera de courte durée en Grande-Bretagne. Dans un contexte politique agité qui verra la figure emblématique de Winston Churchill écartée du pouvoir dès juillet 1945, le pays devait faire face à des difficultés économiques énormes. La RAF était confrontée à un défi majeur, celui de construire une force aérienne permanente du temps de paix, crédible, malgré les mesures de démobilisation massive et les restrictions budgétaires drastiques qui lui étaient imposées. Des 1.100.000 hommes présents dans ses rangs à la fin de la guerre, ses effectifs se verront réduits à 358.000 unités un an plus tard <sup>(2)</sup>. Un nombre important d'escadrilles d'active seront dissoutes. Quant aux escadrilles auxiliaires, elles seront rendues à leur statut normal de réserve opérationnelle.

L'Empire britannique restait néanmoins une réalité, ce qui supposait pour la RAF de nombreuses responsabilités outre-mer. En plus des grands commandements opérationnels traditionnels en Grande-Bretagne (Bomber – Fighter – Coastal et Transport Command), une douzaine d'autres étaient établis en Asie, en Afrique, au Moyen-Orient. En Europe continentale se constituera celui des « British Air Forces of Occupation-Germany » (BAFO). Il comptera une dizaine d'escadrilles de la 2TAF, la Force Aérienne Tactique qui, appuyant le 21<sup>e</sup> Groupe d'Armées, avait mené à bien la Campagne d'Allemagne.

Cette situation pose en termes aigus le problème des ressources en personnel, en particulier celui des techniciens spécialistes. En conséquence, la RAF est obligée de reconsidérer l'appui qu'elle peut accorder dans ce domaine aux Alliés qui ont combattu dans ses rangs.

Rappelons que dans les premiers mois de la guerre, la RAF avait accueilli à bras ouverts les aviateurs de diverses nations qui, en unités constituées ou de façon isolée, avaient rejoint la Grande-Bretagne. Engagés aux côtés de leurs frères d'arme britanniques et du Commonwealth, ils avaient contribué à battre en brèche l'offensive aérienne allemande.

Mais après le moment de haute tension que constitua la bataille d'Angleterre, les Britanniques seront progressivement capables de rencontrer les exigences en personnel de la RAF grâce à la mise en place de l'« Empire Training Scheme » et des ses écoles situées au Canada, en Rhodésie et en Afrique du Sud. Du côté des nations alliées, le flux des arrivants ne se tarira pas. Si l'Air Ministry acceptera de poursuivre la formation des candidats aviateurs étrangers dans ses structures et de les rassembler ensuite dans la mesure du possible au sein d'unités nationales, ce sera essentiellement pour des raisons politiques et non par nécessité opérationnelle impérieuse. L'Air Ministry reconnaissait ainsi la volonté de ces pays de participer à la lutte pour la cause commune. Par la même occasion, ils avaient l'opportunité de préparer la reconstitution de leur aviation militaire malmenée ou purement éliminée par l'agression nazie.

Les autorités belges mettront l'accent sur la formation du personnel navigant, contribution emblématique à l'effort de guerre, et n'apporteront pas toute l'attention voulue à celle du personnel non navigant et celle des techniciens en particulier. C'est ainsi que le cadre technique des 349/350 Sqn était constitué dans une large proportion par du personnel britannique. L'Air Ministry avait accepté de combler les vides, en principe de façon temporaire, mais s'opposera à toute mise sur pied d'escadrilles supplémentaires au cours de la guerre dès lors qu'aucune amélioration de cette situation ne se manifestait. La paix revenue, confrontée aux mesures de démobilisation massive, la RAF entendait bien « récupérer » ses techniciens et la Section belge va se trouver complètement démunie devant cette situation.

Sur le plan opérationnel, il était par ailleurs évident que les escadrilles « étrangères » n'avaient plus de raison d'être au sein de la RAF. Elles étaient appelées à passer sous leur commandement national respectif, démarche dont les autorités belges n'étaient pas prêtes à prendre l'initiative.

## **3. Mai 1945 – Décembre 1945. Un avenir incertain**

### **3.1 Absence d'un chef**

Incertitude et confusion seront pour l'avenir de l'aviation militaire les caractéristiques de la période de l'immédiat après-guerre. L'instabilité politique règne, trois gouvernements comprenant la participation de ministres communistes se succèdent de septembre 1944 à décembre 1945, et la reconstitution d'une aviation militaire n'est certes pas une priorité à l'agenda. Les Cabinets de la Défense successifs étaient constitués en majorité par des officiers de l'Armée, soucieux de l'avenir des unités terrestres et de la place de celles-ci dans le dispositif d'occupation de l'Allemagne. Ils étaient peu enclins à reconnaître à l'aviation le poids et l'importance qui avaient été les siens au cours du récent conflit. Dans leur esprit, tout comme en 1940, l'aviation serait au service des autres armes et sa reconstitution, qui aurait nécessité des moyens budgétaires importants, ne méritait aucun degré de priorité particulier. Notons que, à la différence de nos aviateurs, les éléments de l'Armée présents en Angleterre au cours de la guerre avaient été organisés en unités nationales sous les ordres d'officiers belges. La guerre terminée, le transfert de commandement de l'Armée britannique dans laquelle elles étaient intégrées aux autorités nationales s'en était trouvé facilité.

Quant à « l'aviation », sans chef désigné, sans unité de vues, sans coordination entre les différents acteurs : Inspectorat, Cabinet, Service de l'Aviation, dans un climat de tension dû à la difficile réinsertion des officiers de l'Aéronautique Militaire qui vont très vite se considérer comme des « laissés pour compte », les circonstances n'étaient guère propices à générer des démarches constructives. C'est d'une nécessaire cohésion qu'auraient dû témoigner tous ceux qui avaient un intérêt à voir renaître notre aviation, mais c'est en ordre dispersé porteurs d'intérêts particuliers, forts sans doute de la justesse de leurs vues qu'ils se présentaient.

C'est ainsi que, sans consultation préalable avec le Cabinet de la Défense, l'Inspecteur Général adresse le 15 juin 1945 un courrier-réponse à l'Air Ministry qui souhaite voir précisée l'aide matérielle que l'aviation belge sollicite sur base du Memorandum de novembre 1944<sup>(3)</sup>. Il développe dans cette note un calendrier de mise sur pied d'escadrilles de chasse, de transport, d'écolage, s'étalant de juin 1945 à septembre 1946, assorti des besoins en avions qui en découlent. Si ces desiderata ne s'écartaient pas de la teneur des accords de base, l'Inspecteur Général garantissait à l'Air Ministry que ces unités seraient dotées de tout le personnel technique de premier échelon pour en assurer la mise en œuvre. Il précisait cependant qu'une aide de la RAF serait requise jusque fin 1946 pour assurer les services de support et d'encadrement des wings en formation et que l'aviation belge ne pourrait être complètement autonome avant la fin de 1947. À court terme, il sollicitait la formation d'un certain nombre d'officiers d'administration et techniciens dans les écoles de la RAF.

Ce document qui semblait ignorer complètement les réalités du terrain impliquait également la sortie de la Section belge de la structure de la RAF sans en préciser la date et sans qu'aucun accord n'ait été négocié en ce sens.

Ce document est porté à la connaissance du Cabinet de la Défense et provoque une réaction immédiate. Dans une note à l'adresse du Ministre, le Gp/Capt De Soomer, à ce moment attaché au Cabinet, remet la situation en perspective <sup>(4)</sup>. Il effectue une série de constats stigmatisant à la fois l'attitude de l'Inspectorat et celle des autorités politiques.

Il souligne notamment :

- *« le manque d'appui du gouvernement à la reconstitution de l'aviation militaire toujours considérée comme un élément de l'Armée et obligée de ce fait à se plier à des règles administratives inadéquates,*
- *l'attentisme de l'Inspectorat qui n'avait fait aucune prévision pour l'après-guerre, vivant au jour le jour, et qui n'avait rien entrepris pour préparer la création d'une organisation au sol nécessaire à une aviation moderne, omettant également de former des jeunes éléments pour le travail d'état-major,*
- *le peu d'enthousiasme marqué par les anciens de l'Aéronautique Militaire restés en Belgique au cours de la guerre à rejoindre les rangs de la RAF,*
- *l'inadéquation entre la politique intensive de recrutement menée en Belgique après la Libération et les capacités d'absorption de l'École Technique, ce qui conduisait à des périodes d'attente, d'inactivité dommageable pour le moral ».*

Il conclut qu'à ce moment (juin 1945) l'aviation militaire ne dispose ni du commandement, ni du personnel, ni de l'infrastructure, ni de l'organisation d'entraînement et d'exécution pour vivre. Elle n'est pas capable de sortir de la RAF/VR, seul cadre dans lequel on peut espérer poursuivre le projet de création d'une aviation belge. Sans garantie cependant, car dans son esprit, la politique des grandes puissances pourrait évoluer et aller vers l'abandon de tout appui aux aviations des petits pays, celles-ci se révélant être le plus souvent une nuisance (sic) qu'une aide.

Cette analyse lucide conduira l'Inspectorat à effectuer une « courbe rentrante ». Sans autre alternative, l'A/Cdre Wouters adresse un nouveau courrier à l'Air Ministry. Il sollicite que les 349 et 350 Sqn soient intégrés dans un wing britannique et repris au nombre des unités constituantes des « British Air Forces of Occupation – Germany ». Cette démarche aurait vu nos unités rester dans la structure de la RAF pour une période indéterminée, à charge pour celle-ci comme par le passé de compenser au besoin les déficits en personnel. La réponse de l'Air Ministry sera immédiate et sans ambiguïté <sup>(5)</sup>. C'est un refus, compte tenu des problèmes de personnel auxquels la RAF est confrontée. Il est suggéré par contre que les escadrilles soient déployées au plus tôt sur un aérodrome en Belgique sous commandement national avec nos moyens, aussi limités soient-ils et qu'elles s'y reconstituent avec tout l'encadrement nécessaire au fonctionnement d'un wing. Ceci devrait permettre un redéploiement ultérieur d'unités aériennes en Allemagne comme forces d'occupation. L'Air Ministry accepte cependant que nos escadrilles restent dans la RAF jusqu'en février 1946 et que l'embryon d'un wing belge soit constitué en profitant de l'aide du wing britannique dont elles font actuellement partie.

La Défense Nationale se trouve au pied du mur.

Mais une autre démarche est initiée au cours de la même période. En août 1945, le général Hiernaux, Commandant de l'Aéronautique Militaire en mai 1940, à peine rentré de captivité, se voit confier par le Ministre de la Défense Mundeleer la présidence d'une « Commission d'examen pour la réorganisation de l'Aéronautique Militaire Belge » <sup>(6)</sup>.

On peut s'étonner du choix de la personnalité. Alors qu'il eût été normal de confier cette tâche à l'un ou l'autre des officiers supérieurs de la Section belge de la RAF, c'est probablement en référence à sa fonction de 1940 que le général Hiernaux doit cette désignation. Certains y verront la volonté d'un retour à l'organisation d'avant-guerre et le peu de poids dont jouissait la Section belge de la RAF au niveau du Cabinet.

La Commission est composée d'officiers aviateurs ex-prisonniers de guerre et de membres représentatifs de la Section belge de la RAF dont certains sont toujours en poste à Londres et en conséquence peu disponibles. Le Gp/Capt De Soomer est le délégué personnel du Ministre auprès de la Commission.

Le mandat de la Commission est large et semble être enfin le reflet d'une volonté politique de reconstituer une aviation militaire. Elle doit examiner :

- la force, la composition et l'organisation de la future aviation
- l'évolution en partant de la Section belge de la RAF, vers cette future aviation
- le problème de l'intégration, dans un même cadre, des aviateurs restés en Belgique pendant la guerre, des ex-prisonniers en Allemagne et des membres de la Section belge de la RAF.

Autant de sujets qui doivent être pris en compte pour concrétiser le projet. Mais la Commission ne dispose que d'un mois pour rendre ses conclusions et les propositions qui en découlent ! Rien ne justifie cette précipitation soudaine. C'est une mission quasi impossible à laquelle se voit confronté le général Hiernaux.

Sans expérience récente dans aucun des domaines du fonctionnement d'une aviation moderne (opérations, entraînement, logistique) c'est tout naturellement vers la RAF que le président va se tourner pour se documenter et glaner les références qui doivent lui permettre de remplir sa fonction avec une certaine autorité. Avec l'accord de l'Air Ministry, un voyage d'information d'une durée de trois semaines est organisé à son profit. Il rendra visite aux grands commandements de la RAF, à certaines unités et écoles et à des usines aéronautiques en Grande-Bretagne.

Mais dans le temps imparti, il était illusoire d'espérer un travail en profondeur. La Commission devra se limiter à définir les lignes générales suivant lesquelles la reconstitution d'une aviation militaire devrait être envisagée.

Le rapport de la commission définit quelques principes généraux <sup>(7)</sup>:

- *« notre aviation doit trouver sa place dans une perspective large, celle d'une coopération avec les forces aériennes amies au sein des Nations Unies et de l'adhésion de la Belgique à un système de sécurité collective,*
- *l'organisation mise en place doit être calquée sur celle des autres forces aériennes afin de permettre une intégration efficace.»*

De façon plus concrète, le rapport envisage une organisation du commandement et un déploiement d'unités, tous deux basés dans un premier temps sur les propositions d'aide britannique. Cette structure devrait pouvoir s'étoffer en fonction des possibilités budgétaires à venir pour en arriver à un dispositif comprenant en dehors des commandements, services et écoles :

- dix escadrilles de chasse de jour
- une escadrille de chasse de nuit
- trois escadrilles d'observation d'artillerie
- deux escadrilles réunissant les noyaux d'éléments de photographie, bombardement léger, transport, communication et remorquage.

L'autonomie de l'aviation dans la structure des forces armées est implicite, bien que le général Hiernaux marque quelques réserves quant à la gestion logistique qui, selon lui, devrait être intégrée avec celle de l'Armée. Il voyait également la possibilité d'une synergie avec

l'aviation civile dans l'établissement de divers services, notamment la mise en place d'un réseau radar et de services météorologiques.

Certes, à ce stade le rapport de la Commission reste incomplet. Il ne fait que définir quelques grands principes, ne prévoit pas de calendrier de réalisation, ne règle pas le problème du cadre, celui-ci étant renvoyé à une commission spéciale. Mais pour la première fois, il souligne sans ambiguïté que c'est à partir des éléments existants de la Section belge de la RAF et de l'aide proposée par les Britanniques qu'il faut envisager la reconstitution de notre aviation militaire dans une structure bien définie.

Mais en cette fin d'année, le gouvernement Van Acker II vit ses derniers jours, les préoccupations sont ailleurs. Le rapport ne débouchera sur aucune décision. Il se résumera à un exercice de style, mais constituera néanmoins une première réflexion sur l'avenir de notre aviation. Pendant ce temps, la situation sur le terrain ne fera que se dégrader.

### **3.2. Une difficile gestion du personnel.**

Avec la fin de la guerre, la Section belge de la RAF se trouve dans l'obligation d'intégrer dans « ses » unités le personnel navigant jusque-là dispersé dans les escadrilles britanniques. C'est ainsi que, notamment, l'effectif-pilotes de nos 349 et 350 Sqn stationnés en Allemagne va pratiquement doubler entre mai et novembre 1945, passant de 37 à 62 unités. Nos escadrilles s'étoffent avec l'arrivée de pilotes ayant terminé la guerre dans des escadrilles voisines de la 2TAF (notamment au 609 Sqn), de quelques pilotes fraîchement émoulus des OTU Spitfire et d'une poignée d'ex-prisonniers de guerre, pilotes de chasse de la RAF « descendus » au cours du conflit et qui, désireux de retrouver un environnement opérationnel, n'ont rien perdu de leur enthousiasme.

Certains de nos navigants sont versés dans les escadrilles de transport de la RAF. Il s'agit pour la plupart de pilotes, navigateurs, opérateurs-radio qui, après un premier tour d'opérations dans des escadrilles de chasse ou de bombardement, ont demandé leur passage au Transport Command, certains déjà dans la perspective d'un reclassement dans l'aviation commerciale après-guerre.

Ce grand commandement dont les escadrilles sont équipées le plus souvent de Dakota, parfois aussi de bombardiers reconvertis en avions de transport, va jouer un rôle essentiel sur le plan logistique dans les premiers mois de l'après-guerre. De nombreuses infrastructures routières, ferroviaires, portuaires du continent ont subi des dommages et attendent leur remise en état. Mais il faut rapatrier les prisonniers, ravitailler les armées, sauver parfois de la famine des populations civiles. Dans l'urgence, la voie aérienne est la plus efficiente. Une centaine de nos navigants serviront dans les escadrilles de transport, notamment au 525 Sqn dont ils constitueront un moment la majorité des équipages et au 187 Sqn chargé des transports vers l'Extrême-Orient. La présence de nos compatriotes sera un renfort précieux pour la RAF. En contrepartie, nos équipages gagneront une expérience unique pour le plus grand bénéfice...de la SABENA, que plus des deux tiers des pilotes rejoindront dès que l'occasion leur en sera offerte. Quant aux autres, ils contribueront à former plus tard les premiers équipages de nos escadrilles de transport.

Pour le reste du personnel, la Section belge devra se résoudre à gonfler les services de l'Inspectorat en Angleterre et en Belgique et à étoffer sans nécessité fonctionnelle les effectifs de la « Belgian Training School ». Occasionnellement, les quelques Tiger Moth, Miles Master ou Dominie affectés à l'École de Pilotage Élémentaire, qui a entamé ses activités en février 1945, ou au Flight de communication permettront aux pilotes de « garder la main ». Pour

beaucoup cependant, l'impression d'être placés là en attente de décisions qui tardent à être prises va engendrer une certaine démotivation et bien des critiques, au point que la presse belge s'en fera l'écho. Cette situation explique sans doute la réticence des anciens de l'Aéronautique Militaire à rejoindre les rangs de la RAF/VR.

Par ailleurs, dans une note adressée à l'Inspecteur Général, le Ministre de la Défense s'inquiétera « ...*du mauvais moral constaté dans tous les organismes aéronautiques* », observation étonnante dans la mesure où l'inertie gouvernementale était en grande partie responsable de la dégradation de la situation. <sup>(8)</sup>

### 3.3. Dans l'attente de décisions.

En ce deuxième semestre de 1945, l'avenir de nos Ailes militaires reste pour le moins incertain, dès lors que :

- l'Air Ministry n'envisage pas l'intégration de nos escadrilles de chasse dans le dispositif des BAFO ni en conséquence, leur maintien à terme dans la structure de la RAF.
- le gouvernement belge ne prend aucune décision quant à la reconstitution d'une aviation militaire nationale qui serait par ailleurs bien incapable de voler de ses propres ailes.

Heureusement, sans attendre une hypothétique évolution favorable de la situation, les Gp/Capt De Soomer et Leboutte vont prendre les devants et poser quelques jalons qui devraient le moment venu faciliter le redéploiement de nos deux escadrilles de chasse sur le territoire national pour qu'elles s'y intègrent dans une structure de wing suivant les recommandations de l'Air Ministry. À plus long terme, la démarche devrait permettre le développement de notre aviation dans l'esprit des recommandations de la Commission Hiernaux.

C'est dans ce contexte que la section « Études d'Installations Aéronautiques » du Service de l'Aviation sera chargée d'identifier les aérodromes à conserver et à aménager pour permettre ce développement.

Pour répondre au besoin le plus immédiat, celui de l'installation des 349 et 350 Sqn, les aérodromes de Beauvechain (Le Culot), Florennes et Brustem sont envisagés.

Le 20 août 1945, une première inspection de l'aérodrome de Beauvechain est menée par le Squadron Leader (S/Ldr) Boussa (ancien CO de la 350 et chef du bureau Opérations du DBIG) <sup>(9)</sup>. L'aérodrome est en passe d'être évacué par un détachement américain constituant l'arrière-garde du 322 Bomber Group qui a occupé l'aérodrome jusque juillet 1945.

Les installations sont jugées comme offrant le potentiel pour accueillir les escadrilles. Il semble bien que dès ce moment, sans qu'une étude comparative ne soit menée pour déterminer les mérites des autres sites, c'est uniquement à Beauvechain que l'on fera référence dès qu'il sera question d'un retour au pays de nos escadrilles. L'Air Ministry en est informé aussitôt.

Des problèmes immédiats se posent néanmoins. Au premier chef, la garde des installations pour éviter le pillage systématique par les habitants des environs. Sollicité pour fournir un détachement de garde d'une trentaine d'hommes, le commandant de la « Belgian Training School » de Snailwell (UK) se dit dans l'impossibilité de répondre à cette demande. Le Ministre de la Défense accepte d'en confier la responsabilité au 45<sup>e</sup> Bataillon de Fusiliers (45 Bn Fus) qui va déployer sur le site l'effectif d'une compagnie. Un problème plus complexe sera celui de la remise en état de l'infrastructure et du financement des travaux.

L'armée américaine avait fait appel à une société de génie civil belge pour assurer l'entretien d'urgence de l'aérodrome : la « Société des Chemins de Fer et Entreprises ». En principe son contrat s'arrête avec le départ de l'arrière-garde américaine. Nos escadrilles, quant à elles, font toujours partie de la RAF. Le Gp/Capt Leboutte espère faire financer les travaux par le 84 Group dont celles-ci dépendent. Vision optimiste qui ne se concrétisera pas. Des officiers britanniques viennent visiter le site, la décision tombe le 21 novembre : les travaux sont à financer par la Défense Nationale <sup>(10)</sup>. Rien, évidemment, n'a été prévu au budget 1945 pour rencontrer ce besoin. Un hiver passera, le froid, la neige ne feront que détériorer l'infrastructure. L'Administration des Ponts et Chaussées se montrera néanmoins coopérative et acceptera à la demande du Ministre de la Défense que l'entrepreneur maintienne un petit effectif sur place (25 hommes) au bénéfice du détachement de garde du 45 Bn Fus, de façon à assurer l'alimentation en eau, en électricité, et à rendre habitables quelques bâtiments du casernement.

Le 29 décembre, l'entreprise fait une soumission spontanée <sup>(11)</sup>. Elle propose à la section « Études d'Installations Aéronautiques » un contrat pour la remise en état des cantonnements de l'aérodrome, la restauration du drainage et le « resurfaçage » des pistes pour un montant de 20 millions de FB. L'offre est transmise au Ministre en arguant de l'urgence pour éviter la mise en adjudication. Mais le 9 janvier 1946, le gouvernement tombe, les Chambres sont dissoutes ...et l'infrastructure de Beauvechain continuera à se dégrader.

Une autre donnée doit être intégrée dans le problème de la reconstitution d'une aviation militaire : la volonté politique de la Belgique de se voir attribuer un secteur d'occupation en Allemagne. Ce secteur serait inclus dans la zone britannique. Des négociations sont menées par le général Vandezande, chef de Cabinet du Ministre Mundeleer. Le secteur attribué à la Belgique s'étend de la frontière belgo-allemande jusqu'à la Weser à hauteur de Höxter. Nos forces d'occupation devraient être constituées, en principe, d'un Corps d'armée appuyé par des éléments aériens. Pour les Britanniques, un aérodrome situé dans la zone devrait être réservé à cet effet. On envisage Mönchengladbach, Krefeld, Wahn...L'un ou l'autre de ces aérodromes serait à occuper dès que la phase de réorganisation de notre aviation, à mener en Belgique, une fois terminée, permettrait un déploiement d'escadrilles en Allemagne. Le coût de l'aménagement des infrastructures étant bien sûr à charge de la Défense Nationale.

Cette vision semble d'ailleurs être celle du Gp/Capt De Soomer. En effet, dans une note adressée à l'aumônerie catholique qui s'inquiète de l'avenir de nos escadrilles en Allemagne, il précise que : « ...l'occupation de l'Allemagne est une priorité, qu'un rapatriement des escadrilles en Belgique ne le serait que pour une durée limitée, nécessaire à la réorganisation de l'aviation militaire. »<sup>(12)</sup>

Pour l'heure, on est loin de pouvoir prendre une décision et de répondre aux souhaits des Britanniques. Pour s'en convaincre, il suffit de se pencher sur la situation de nos escadrilles sur le terrain.

### **3.4. Sur le terrain à Fassberg**

Le 7 mai 1945, le 350 Sqn, aux ordres du S/ Ldr Walmsley (UK), fait partie du 125 Wing déployé à Fassberg. L'escadrille est équipée de Spitfire XIV, elle compte 22 pilotes parmi lesquels 5 Britanniques. Quant au 349 Sqn, c'est à Varelbusch, au sein du 131 Wing qu'il a vécu les dernières semaines du conflit. L'escadrille est aux ordres du S/Ldr Lallemand. Équipée de Spitfire XVI, elle compte 27 pilotes dont 7 Britanniques.

En juillet 1945, « nos » deux escadrilles sont pour la première fois de leur existence réunies au sein d'une même unité, le 123 Wing stationné à Wunstorf. Fin novembre, nouvelle mutation de l'ensemble pour Fassberg où est établi désormais le 135 Wing. Les pilotes britanniques ont quitté l'effectif, quant à nos escadrilles, elles sont désormais sous le commandement de R. Van Lierde (350 Sqn) et A. VandeVelde (349 Sqn). Elles se sont étoffées, comptant toutes deux plus de 30 pilotes.

Après la période d'intense activité des derniers mois de la guerre, la routine du temps de paix s'était installée, marquée au début par un nombre important de défilés aériens – célébration de la Victoire oblige. Puis ce sera le retour aux syllabus d'entraînement : exercices de bombardement, de tir caméra, simulacres de combat aérien, vols de formation auxquels s'ajoutent les premières patrouilles le long de l'Elbe qui marque la frontière avec la zone d'occupation soviétique. Mais avec l'hiver qui s'installe, les vols se font plus rares, le mal du pays commence à se faire sentir et le moral du personnel, non navigant surtout, s'en ressent. Rien n'est fait pour y remédier. À titre d'exemple, comme pour les Britanniques, les congés du personnel subalterne doivent être pris en Grande-Bretagne..... Ce problème est heureusement rapidement réglé : les congés en Belgique sont autorisés mais limités à sept jours par trimestre, voyage inclus. Aucune liaison aérienne n'a été établie pour faciliter le retour au pays. Reste le train des permissionnaires qui peut mettre plus de dix heures pour rejoindre Bruxelles.

Aucune information n'est fournie au personnel quant à l'avenir de sa présence en Allemagne. Les renforts n'arrivent qu'au compte-goutte. Des officiers auxiliaires ou de réserve, désignés pour l'Allemagne, rechignent et demandent aussitôt leur démobilisation.

En fin d'année, la formation de l'état-major et des escadrilles de support du futur wing belge, sensé se constituer avec l'aide du 135 Wing, est quasiment au point mort. Le S/Ldr Collignon (ancien CO 350), attaché à l'état-major du 135 Wing et chargé de superviser la mise en place de l'« Establishment » tire la sonnette d'alarme. Dans une note adressée à l'Inspecteur Général, il précise que : « ...si l'on veut éviter d'aller rapidement à un échec complet, la priorité doit être mise sur l'envoi en Allemagne de tout le personnel possible, en particulier des sous-officiers et soldats »<sup>(13)</sup>.

La situation est difficile. En effet, un premier train de mesures de démobilisation a été promulgué par le gouvernement belge. Il concerne les volontaires de guerre ayant servi en Grande-Bretagne avant la libération du pays. Les incertitudes quant à l'avenir sont telles que nombreux sont ceux qui exploitent cette opportunité. Au premier chef, nos techniciens les plus expérimentés. Une dizaine de pilotes choisissent également le retour à la vie civile à cette occasion.

Mais nos escadrilles déjà secouées risquent d'être bientôt saignées à blanc. En effet, une nouvelle décision ministérielle est annoncée. Elle prévoit la démobilisation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1946 des volontaires recrutés entre la libération et la fin de la guerre, récemment instruits ou encore à l'instruction.

Le Commandant du 84 Group s'en inquiète. A l'occasion d'une visite en Allemagne de l'Inspecteur Général fin décembre 1945, il évoque la possibilité d'une suppression pure et simple des escadrilles. En effet, il ne voit pas comment maintenir en activité ces unités dont il a toujours la responsabilité et dont l'échelon technique s'étiole<sup>(14)</sup>.

Informé, le Ministre de la Défense accepte de modifier la mesure. La démobilisation ne sera accordée qu'après que les intéressés auront servi l'équivalent d'un terme de milice, soit douze mois. Ceci devrait permettre d'assurer une soudure toute théorique avec les recrutements d'après-guerre.

Sans avoir été approché par les autorités belges, mis devant le fait accompli, l'Air Ministry ne s'opposera cependant pas aux mesures de démobilisation de nos aviateurs, toujours membres de la RAF/VR. Des instructions préciseront toutefois qu'aucun Anglais ne serait mis à la

disposition des escadrilles belges pour remplacer un Belge démobilisé. Par ailleurs, aucun Belge d'une spécialité déterminée ne pouvait être démobilisé tant qu'un Anglais de la même spécialité était maintenu en service dans une unité belge. Le risque de suppression de nos escadrilles étant momentanément écarté, la réduction à une dotation de huit ou neuf avions pour chacune d'entre elles était néanmoins envisagée. Le seul point positif se situera au niveau de la standardisation de l'équipement. Nos deux escadrilles devraient bientôt être dotées du même type d'appareils, le Spitfire XVI, réduisant ainsi la charge de maintenance. D'autre part, à l'occasion de la visite mentionnée ci-avant, un représentant de l'Air Ministry insistera pour que dans la perspective de la sortie prochaine de la Section belge de la structure RAF, toujours prévue pour février 1946, une mission dûment accréditée par le gouvernement belge soit envoyée à Londres. Confirmant la volonté du gouvernement britannique d'aider l'aviation belge à se reconstituer au plus tôt, l'Air Ministry attendait de la mission qu'elle lui fournisse une liste des unités à créer ainsi que de tous les besoins qui en résultaient. Mise sous pression salubre car aucune initiative en ce sens n'avait encore été prise. Si dans ce climat d'incertitude et de morosité, nos unités gardent une certaine cohérence, elles le doivent essentiellement à la forte personnalité des commandants en place et à la bonne volonté des responsables de la RAF qui acceptent de procéder à un retrait progressif de la centaine de techniciens britanniques toujours présents dans nos escadrilles.

## **4 Janvier 1946 – Mars 1946. Risque d'enlisement**

Mis sous pression par la volonté de l'Air Ministry de voir clarifiée au plus tôt la position du gouvernement belge concernant l'avenir de notre aviation militaire, le 23 janvier 1946, l'A/Cdre Commodore Wouters et le Gp/Capt De Soomer rencontrent l'A/Cdre Forbes, chef de la mission RAF en Belgique <sup>(15)</sup>. Cette réunion a pour but de préparer l'envoi d'une mission habilitée à discuter l'aide en matériel et en personnel qui devrait être demandée à la RAF. Dans cette optique, ils définissent un calendrier s'étendant d'avril 1946 à avril 1947, reprenant les objectifs généraux de mise en place et d'expansion des différents éléments d'une future aviation. Mais encore une fois, cette démarche constructive n'est entérinée par aucune autorité politique et ne débouche sur aucune initiative concrète.

Les difficultés politiques que connaît la Belgique au début de l'année 1946 vont retarder encore les décisions qui devraient ouvrir la voie à la reconstitution d'une aviation militaire. Les Chambres ont été dissoutes le 9 janvier, des élections législatives sont organisées le 15 février, élections qui verront le déplacement vers la Belgique de tout le personnel de nos escadrilles d'Allemagne !

Un gouvernement est formé le 13 mars sous la présidence de Paul-Henri Spaak. Le Ministère de la Défense est confié à un « technicien », le colonel de Fraiteur, officier de l'Armée (Inf) qui avait rempli à Londres les fonctions de chef de Cabinet d'Hubert Pierlot, chef du gouvernement et Ministre de la Défense. Esprit ouvert, il veut qu'une aviation moderne trouve sa place dans la structure de nos forces armées. Il désigne le Gp/Capt De Soomer comme chef de Cabinet, ce qui témoigne de la volonté de réaliser cet objectif. Mais un hiatus se présente : le gouvernement n'obtient pas la confiance du Parlement... Le 31 mars, une nouvelle équipe est mise en place sous la houlette d'Achille Van Acker, sans modification toutefois en ce qui concerne la direction du Département de la Défense. C'est ainsi que la désignation du Gp/Capt De Soomer sera une décision-clé qui va permettre, comme l'avenir le démontrera, de sortir enfin de l'immobilisme.

Mais pour l'immédiat, force est de constater que le climat qui règne au sein de la communauté des aviateurs se dégrade à l'image sans doute de l'ambiance lourde qui prévaut au sein de l'Armée dont la restructuration connaît beaucoup d'aléas. Un exemple en témoigne. La Commission d'examen des problèmes de l'Aéronautique Militaire mise en place par le Ministre Mundeleer n'a pas été dissoute. Le général Hiérnaux en assume toujours la présidence. Elle se concentre sur le statut futur de l'aviation dans la structure des forces armées. À l'agenda se trouve le problème sensible de l'intégration dans un cadre unique des membres de la Section belge de la RAF et des anciens de l'Aéronautique Militaire ayant connu la captivité ou étant restés en Belgique pendant l'occupation. Des membres de la Commission proposent de donner des avantages marqués aux aviateurs issus de la Section belge, quelle qu'ait été leur participation au combat. Dans une note adressée au Ministre le 2 avril 1946, le général Hiérnaux qui tient à défendre les intérêts des anciens prisonniers, estime :

- « qu'il n'y a pas lieu de donner à un personnel des avantages transcendants pour le seul fait d'avoir été présent en Angleterre sans avoir pris part aux opérations.
- qu'une bonification pour ceux qui ont effectivement fait partie de la Section belge, ne pourrait s'expliquer qu'en fonction des tours d'opérations effectués.
- que seuls ceux qui ont vécu les dernières opérations ayant mené à la victoire des Alliés ont acquis à ce titre une expérience prédominante »<sup>(16)</sup>.

Inutile de préciser que ces prises de position susciteront la polémique.

Notons que la question se règlera en partie avec la publication d'un Arrêté du Régent le 14 novembre 1946. Cet Arrêté abaisse la limite d'âge du personnel navigant dans les différents grades, et ce dans l'optique d'un rajeunissement des cadres. Une part importante des officiers supérieurs et généraux de l'Aéronautique Militaire se trouveront ainsi mis à la retraite d'office le 1<sup>er</sup> janvier 1947 !

Si, avec la formation de ce gouvernement, de nouveaux espoirs étaient permis, la situation sur le terrain n'avait guère évolué de façon positive depuis le début de l'année 1946. Même si avec l'accord de la RAF, le redéploiement de l'École de Pilotage Élémentaire, de l'École Technique, du Flight de communication vers la Belgique avait été entamé ou programmé, en Allemagne, par contre, les interrogations quant à l'avenir étaient de plus en plus pressantes, sans qu'il soit possible d'y apporter des réponses. Il est symptomatique de constater que le désenchantement gagne cette fois aussi le personnel navigant. À titre d'exemple, en janvier 1946, dans la seule 350<sup>e</sup> escadrille, seize pilotes se sont déclarés désireux d'obtenir leur mise en congé sans solde<sup>(17)</sup>.

D'incessants mouvements de personnel entre l'Allemagne et l'Angleterre ajoute à la confusion. Soumis à la critique, l'Inspecteur Général les justifiera aux yeux du Ministre, notamment par les besoins de formation de moniteurs pour l'école de pilotage, par une nécessaire rotation des pilotes afin de garantir des périodes d'entraînement opérationnel au plus grand nombre. Par ailleurs, des jeunes pilotes récemment brevetés à l'issue de leur écolage avancé mais sans formation en AFU/OTU, donc sans expérience Spitfire, rejoignent Fassberg, à charge pour les escadrilles de les « lâcher » et de les former, ce à quoi elles n'étaient guère préparées. D'autre part, l'Inspecteur Général stigmatisera, à juste titre, l'absence de décision de l'autorité supérieure quant à la désignation d'un commandant en chef pour la future aviation. Cette lacune conduisait, selon lui, à « la formation de petits clans particularistes au détriment de la bonne discipline et du moral ».

C'est dans ce contexte que le Wing Commander (W/Cdr) Le Roy du Vivier, désigné en janvier 1946 comme futur commandant « temporaire » (?) du wing belge sensé se constituer avec l'aide du 135 Wing, était obligé à des allers-retours entre Fassberg, Bruxelles, Snailwell,

pour tenter d'obtenir le personnel requis pour étoffer des escadrilles de support dont l'effectif est toujours squelettique.

Les échos de ces difficultés parviendront à Bruxelles. C'est ainsi que le Gp/Capt Guillaume et le W/Cdr Donnet, ce dernier frais émoulu d'une formation d'officier d'état-major au RAF Staff College, seront envoyés à Fassberg en mars 1946. Mettant en avant les perspectives que laisse entrevoir la mise en place d'un nouveau gouvernement, ils tenteront de faire échec à l'hémorragie du personnel navigant qui semble se préparer.

## 5 . Avril 1946 – Octobre 1946. Perspectives nouvelles

### 5.1. Une nouvelle équipe aux commandes

Avec la mise en place du tandem de Fraiseur-De Soomer au Cabinet de la Défense Nationale, les décisions qui auraient dû être prises bien avant mai 1945 vont se succéder en cascade.

Début avril 1946, le Ministre fait connaître son intention de procéder à la reconstitution d'une aviation militaire et de la rendre indépendante de l'Armée <sup>(18)</sup>. Il désigne le Gp/Capt Leboutte comme futur Chef d'État-Major avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> juillet 1946 et le charge d'assumer provisoirement la fonction d' « Air Officer Commanding the Belgian Section RAF/VR ». Une unité de commandement est ainsi réalisée. Les attributions de l'A/Cdre Wouters se voient limitées à celles d'Inspecteur de l'Aviation. Le Ministre donne ses premières directives pour l'organisation de l'Aviation Militaire. La Section belge de la RAF doit être considérée comme le seul élément organisé de celle-ci. Le premier stade de développement devra se référer au contenu des accords Eden-Spaak. Le maintien temporaire, bien que sous conditions, de la Section belge dans la structure RAF peut être envisagé pour assurer le développement initial de notre aviation. Des propositions d'organisation complètes sont attendues pour le 23 avril 1946 <sup>(19)</sup>.

Notons pour la petite histoire que la diffusion de l'information au sein des Commissions parlementaires semble quelque peu déficiente. Dans le Bulletin des Questions et Réponses parlementaires de mai 1946, le Député M. Jaminet pose quelques questions au Ministre de la Défense. Parmi celles-ci, une interrogation fondamentale : « *Existe-t-il actuellement une aviation militaire belge ? Dans la négative, entre-t-il dans les intentions de Monsieur le Ministre d'en créer une ? Et quand ?* ».

Quant à l'étude des propositions demandées par le Ministre, c'est à cette tâche que va s'atteler une petite équipe d'officiers dont le W/Cdr Donnet sera la cheville ouvrière.

L'organisation retenue doit permettre de définir les besoins précis de notre future aviation, démarche préalable à l'envoi à Londres d'une délégation officielle. Celle-ci sera chargée de négocier avec l'Air Ministry les modalités de sortie de la Section belge de la structure RAF et la fourniture du matériel requis par voie de cession ou d'achat, ainsi que l'aide en personnel technique qui pourrait être fournie.

Une nouvelle réunion préparatoire est organisée à Bruxelles le 6 juin 1946 avec un représentant de l'Air Ministry en vue d'affiner la liste des besoins et de fixer l'agenda de la mission. La délégation officielle séjournera à Londres du 19 juin au 26 juin 1946. Elle est placée sous l'autorité du Gp/Capt De Soomer et est constituée : du Chef d'État-Major, le Gp/Capt Leboutte, et des différents chefs de branches, le Gp/Capt. De Bock, chef du

Personnel, le W/Cdr Donnet, chef de l'Organisation et des Approvisionnements, le W/Cdr du Monceau de Bergendal, chef de l'Entraînement, le W/Cdr de Rijckman de Betz, conseiller des Finances, du S/Ldr Seydel, conseiller des Signaux et Transmissions. Cette équipe étoffée devrait être en mesure d'aborder tous les domaines à couvrir pour permettre la mise sur pied de notre Aviation Militaire.

La tâche qui attend la mission belge est ardue. Les décisions de principe quant à la reconstitution de notre Aviation Militaire sont certes prises mais elles ne modifient en rien les conditions d'impréparation et de carence soulignées précédemment. Du temps est nécessaire pour mettre en place des éléments structurels tant sur le plan matériel qu'administratif à partir desquels notre aviation va pouvoir se développer. La compréhension de l'Air Ministry est pour le moins espérée. Dans ce contexte, c'est avec quelques propositions et demandes précises du Ministre que la mission débarque à Londres <sup>(20)</sup>. Au nombre de celles-ci, le désir de voir établir une période transitoire d'une durée non fixée a priori, mais de trois à quatre mois minimum, renouvelable, au cours de laquelle la Section belge de la RAF resterait intégrée dans la RAF/VR. Elle prendrait cependant l'appellation « Aviation Militaire Belge ». Sous la pression de certains juristes sourcilleux, le serment de fidélité au roi d'Angleterre n'aurait plus été exigé pour les nouvelles recrues qui continueraient à être engagées par la voie de la RAF/VR. Une clause particulière devrait permettre à la Belgique de retirer sans préavis notre Aviation Militaire de la structure RAF dès lors que les conditions d'indépendance de vie et de fonctionnement seraient réunies. Pour l'avenir, une volonté d'intégration partielle avec la RAF était souhaitée sur les plans de la logistique, des opérations et de l'entraînement, sur base du remboursement des frais encourus par le gouvernement britannique à l'image de la procédure suivie au cours de la guerre. Le personnel serait administré et payé par la Belgique, le matériel fourni et remplacé régulièrement par la Grande-Bretagne et l'instruction réalisée suivant les critères RAF.

D'entrée de jeu, c'est avec réserve que ces demandes seront accueillies par l'Air Ministry.

Sur le plan des principes, l'Air Ministry retiendra la date du 1<sup>er</sup> septembre 1946 comme date ultime de changement de statut. Ses représentants se montreront intransigeants sur la question du serment de fidélité au roi d'Angleterre tant que la Section belge restera intégrée dans la RAF.

Sur base d'arguments légaux et politiques, les propositions d'intégration partielle dans le domaine de la logistique et de l'entraînement ne pourront être acceptées. Quant à un certain niveau d'intégration opérationnelle des 349<sup>e</sup> et 350<sup>e</sup> escadrilles, celui-ci pourrait être envisagé dans le cadre des BAFO si elles étaient déployées dans la zone d'occupation britannique, plus spécifiquement sur l'aérodrome de Krefeld qu'il appartenait à la Belgique de remettre en état. Ces principes directeurs, qui étaient loin de rencontrer les desiderata belges, étant établis, le travail pratique sera confié à des sous-commissions. Dans ce cadre, la coopération avec les autorités britanniques sera totale <sup>(21)</sup>. Le travail sera facilité dans la mesure où l'organisation retenue était calquée sur celle de la RAF qui dispose de tableaux de dotations détaillés applicables aux différents types d'unités. Traduit sous la forme d'un « Agreement » dont l'exécution et la coordination sont confiées à une unité de liaison implantée à Londres, (ULL) l'ensemble doit garantir à notre Aviation Militaire une autonomie de fonctionnement de dix-huit mois. Il en coûterait 268 millions de FB au budget extraordinaire de la Défense <sup>(22)</sup>. Restait à attendre la livraison du matériel et à mettre en place le statut administratif : loi-cadre, traitements, modalités d'avancement....de notre future Aviation Militaire.

Mais un nouvel obstacle risque de retarder à nouveau les mesures d'exécution. Le gouvernement belge est renversé par le Sénat le 10 juillet 1946. La nouvelle équipe ministérielle est constituée le 3 août 1946. La direction du Département de la Défense est heureusement inchangée, mais dans le contexte d'incertitude qui a régné, le Gp/Capt De Soomer est intervenu auprès de l'Air Ministry, sollicitant le report de deux mois de la date du retrait de la Section belge de la structure RAF. In fine, cette date sera fixée au 1<sup>er</sup> octobre 1946 bien que ce soit celle du 15 octobre qui sera retenue comme date officielle de constitution de l'Aviation Militaire.

Précédant la mise en place de la nouvelle équipe gouvernementale, dès le 28 juillet, le Ministre donne de nouvelles directives. Il attend cette fois des projets définitifs concernant : les tableaux organiques, le statut du PN et PNN, les tenues et insignes, l'infrastructure nécessaire.

Étonnamment, il ordonne que, à la date du 1<sup>er</sup> septembre, ou « *dès que cela sera matériellement possible après cette date* », les 349 et 350 Sqn soient transférés de Fassberg à Krefeld sans qu'il ne soit fait référence à un retour, fût-il temporaire, en Belgique et plus particulièrement à Beauvechain où des travaux de restauration sont en cours depuis le printemps. Rappelons que cette étape avait été jugée indispensable pour permettre au 160 Wing de se constituer <sup>(23)</sup>

Le Chef d'État-Major réagit aussitôt. Arguant du fait que l'aérodrome de Krefeld se trouve en dehors du secteur d'occupation belge et que la mise en état de l'infrastructure nécessiterait des crédits importants plus utilement consacrés à l'installation des unités en Belgique ; il propose que le 160 Wing, toujours en formation, soit retiré des BAFO et envoyé à Beauvechain. Il estime le transfert possible au cours du mois d'octobre 1946 <sup>(24)</sup>.

Le 13 août, le Ministre se range à l'avis du Chef d'État-Major. Il en informe les autorités britanniques tout en donnant son accord à une participation ultérieure à l'occupation de l'Allemagne avec des unités de chasse qui pourraient être stationnées sur l'aérodrome de Wahn dans le secteur belge <sup>(25)</sup>.

Notons au passage pour l'anecdote que si le processus de reconstitution de notre aviation est bien engagé depuis avril 1946, il faudra attendre un Conseil des Ministres du 5 septembre 1946 pour que le gouvernement en prenne officiellement acte !

## 5.2. Fassberg – Dans l'expectative

L'annonce de démarches visant à la reconstitution de notre aviation militaire n'avait pas pour autant apporté de réponse au souci principal du personnel de Fassberg. La politique belge d'occupation n'était pas définie. Aucune décision quant au maintien de nos escadrilles en Allemagne ou à leur transfert en Belgique n'avait été prise. Malgré le sentiment d'incertitude qui en résultait, le programme d'entraînement opérationnel des escadrilles établi sous la houlette du 135 Wing se déroulait normalement. La « 350 » avait troqué ses Spitfire XIV contre des Spitfire XVI, réalisant ainsi une heureuse standardisation du matériel aérien entre nos deux escadrilles. Campagnes de tir à Sylt, vols de nuit, formation des jeunes pilotes, occupaient les journées. Au mois de mai 1946, nos deux escadrilles sont invitées par la ville de Liège à l'occasion d'une cérémonie d'hommage que la Cité ardente tient à rendre à nos aviateurs. Nos techniciens réalisent un effort remarquable : 24 avions sont déployés à Brustem pour participer au défilé aérien du 2 mai 1946.

Cette manifestation donne l'occasion à l'opinion publique de prendre conscience de l'existence de nos deux escadrilles « perdues dans les marches de l'Est ». Une opinion publique qui reste largement ignorante de la situation réelle de la Section belge de la RAF et des projets de reconstitution de notre aviation militaire.

Juin 1946 marque un tournant. Un nombre important de volontaires de guerre recrutés après la Libération et ayant effectué l'équivalent d'un terme de milice sont susceptibles d'être démobilisés. Le Département de la Défense semble même les y encourager. En quelques semaines, la situation qualitative et quantitative du personnel technicien à Fassberg deviendra critique, d'autant plus que le retrait des techniciens britanniques s'accélère.

Début juillet 1946, le W/Cdr Le Roy du Vivier cède la responsabilité de la mise sur pied du Wing belge (160 Wing) au W/Cdr Prévot. Tous deux font une analyse critique de la situation. Les rapports qu'ils établissent font apparaître que l'effectif du personnel technique en escadrille est tombé à moins du tiers de celui prévu aux tableaux organiques. Bien que les escadrilles aient été réduites à un effectif de six avions en ligne, sans un apport rapide en personnel complémentaire, la menace d'un arrêt des vols par mesure de sécurité est réelle. En tout état de cause, les escadrilles ne peuvent plus être considérées comme opérationnelles <sup>(26)</sup> <sup>(27)</sup>. L'impact sur le moral du personnel navigant est sensible. Les demandes de mise en congé sans solde se multiplient. Les quelques officiers qui désirent poursuivre une carrière d'officier d'active n'y sont guère encouragés, les modalités de passage, notamment au niveau des examens linguistiques, restent non précisées. Au nombre des départs, on compte quelques-unes des personnalités les plus en vue sur lesquelles le Service de l'Organisation et des Approvisionnements comptait pour assurer des fonctions de cadre dans la structure nouvelle. Au mois d'août 1946, la nouvelle du transfert en Belgique est communiquée. Elle arrive trop tard pour convaincre les intéressés de renoncer à leur démarche et à l'appel de la SABENA. À ce moment aucune disposition n'a d'ailleurs été prise pour leur assurer des perspectives de carrière attrayantes.

Néanmoins, c'est certes avec soulagement que l'annonce du transfert est accueillie. Elle contribuera à donner, si besoin en était, de l'allant et de l'enthousiasme. Pour preuve, mentionnons la participation de nos escadrilles au meeting de Sint-Denijs-Westrem, le 8 septembre. Elles seront en mesure d'y aligner 24 avions. C'est à cette occasion que la ville de Gand acceptera le parrainage du 349 Sqn.

Octobre sera consacré aux préparatifs du transfert vers la Belgique. Un ordre de mouvement établi par le W/ Cdr Prévot détaille les modalités du transfert. Il révèle que l'effectif total s'élève à 349 hommes. Le mouvement doit s'effectuer à la fois par air et par route. Débutant le 14 octobre, il devrait être terminé le 10 novembre 1946 <sup>(28)</sup>.

### **5.3. Beauvechain – Préparatifs en urgence**

La décision du transfert étant prise, la mise en condition de l'aérodrome de Beauvechain (Le Culot) prend un caractère urgent. Des travaux de restauration qui avaient débuté au printemps doivent être accélérés. Ils avaient été confiés à la « Société des Chemins de Fer et Entreprises ». Ils portaient principalement sur la remise en état des pistes, la clôture du terrain et la fourniture des commodités essentielles : eau et électricité. Le S/Ldr Demoulin, ancien du 609 Sqn, avait été désigné comme commandant de l'aérodrome. En plus de la Cie du 45 Bn Fus qui continuait à assurer la garde des installations, une quarantaine de sous-officiers de l'Aé Mil qui pour la plupart avaient connu la captivité en Allemagne, sont affectés à

l'aérodrome y constituant une unité de récupération. Parmi eux, on compte une majorité d'expécialistes, peu motivés, profondément désappointés du travail de manœuvre qu'ils doivent effectuer. Plus préoccupant sans doute, aucun représentant des Bâtiments Militaires n'avait été détaché sur place pour assurer le suivi et le contrôle des travaux. Dès lors, cette responsabilité incombait au commandant de l'aérodrome et à un officier de casernement, ancien de l'Aé Mil. Leur tâche était rendue particulièrement difficile car, semble-t-il, ils ne disposaient pas du cahier spécial des charges qui leur aurait permis d'assurer un contrôle efficace. À partir de juillet 1946, l'Inspecteur Général effectuera plusieurs visites sur place, ne manquant pas de souligner cette carence, sans qu'il y soit porté remède. La dernière inspection préalable à l'arrivée des escadrilles a lieu le 17 octobre <sup>(29)</sup>. L'Inspecteur Général constate un retard important dans l'exécution des travaux, imputable selon lui à l'absence de contrôle technique permanent qui aurait dû être assuré par les Bâtiments Militaires. Dans ces conditions, il s'étonne de ce que la date de transfert qui a été fixée au 24 octobre soit maintenue. En effet, « à cette date, les escadrilles ne pourront trouver à Beauvechain que des conditions de confort et de logement fort précaires mais, ce qui est plus grave, des conditions d'hygiène défavorables dues à l'insuffisance de l'alimentation en eau. » Dans ce contexte, l'officier de casernement requiert la mise à disposition immédiate de trois camions-citernes de 2000 litres munis de pompes aspirantes-foulantes. Dans le domaine des installations techniques, l'inspection révèle que :

- la réfection des pistes est pratiquement terminée ;
- les taxi-tracks sont dans un état tel que leur utilisation nécessitera des mesures de précaution particulières ;
- le seul hangar susceptible d'accueillir les avions est partiellement en mauvais état et menace d'effondrement ;
- l'aérodrome ne dispose pas de hangar à charroi ni de salle pour l'inspection et le séchage des parachutes.

Vingt-deux Spitfire quittent effectivement l'Allemagne le 24 octobre, tout d'abord à destination d'Evere où le Chef d'État-Major a décidé d'organiser une cérémonie d'accueil à laquelle il a convié les autorités alliées présentes en Belgique. Cette cérémonie doit marquer de façon tangible la renaissance de notre Aviation Militaire – indépendante. Il est sans doute symptomatique de constater que la cérémonie a été organisée sans l'accord explicite du Cabinet de la Défense, le Ministre en ayant appris le projet par la presse ! Petit hiatus qui soulèvera quelques remous, heureusement vite aplanis <sup>(30)</sup>.

À l'issue de la cérémonie, les avions décollent cap sur Beauvechain qui sera le port d'attache de nos deux escadrilles pendant un demi-siècle.

## 6. Epilogue

Fin octobre 1946, tous les éléments qui ont constitué la Section belge de la RAF se trouvent regroupés sur le territoire national. Ils forment le premier noyau de notre Aviation Militaire. Outre nos deux escadrilles de chasse qui forment le 160 Wing à Beauvechain, le Flight de communication s'est redéployé à Evere, base de transport. L'École de Pilotage Élémentaire et l'École Technique sont implantées respectivement à Schaffen et à Saffraenberg. Bevingen accueille le Centre d'Instruction que les jeunes recrues rejoignent après leur incorporation au Dépôt du personnel de Stockel. L'ensemble est coiffé par le Commandement de l'Aviation

installé à Bruxelles dans les locaux de la caserne Gêruzet. Des plans de développement assortis d'un calendrier de mise en place de diverses unités ont été établis.

La tâche qui reste à accomplir est énorme. Elle nécessitera l'enthousiasme et l'engagement de tous. À Beauvechain, les conditions restent précaires. Les vols sont suspendus dans l'attente de la remise en condition d'une infrastructure opérationnelle et logistique minimales. Un rapport d'inspection menée le 13 novembre 1946 fait état de la situation du casernement :

- pour la troupe, le trop faible débit de l'adduction d'eau ne permet pas d'utiliser les installations sanitaires qui sont remplacées par des feuillées,
- le bâtiment lavoirs-douches est toujours en cours de construction, de même que le mess et les cuisines,
- la réserve de charbon pour alimenter le système de chauffage central des chambres est insuffisante,
- les officiers logent dans un bloc troupe. Leurs chambres ne sont pas munies d'évier.....mais il existe un lavoir central avec eau courante froide ainsi que des installations sanitaires.....

Tous doivent mettre la main à la pâte. Pilotes, mécaniciens, personnel administratif se mueront en peintres, menuisiers, charpentiers ou maçons.

Les vols reprendront cependant le 24 novembre 1946, à un rythme réduit il est vrai : deux à trois sorties par jour dans chaque escadrille.

Mais après le confort domestique que les installations de Fassberg procuraient, les conditions spartiates de Beauvechain en rebuteront certains. C'est ainsi qu'un dernier groupe de pilotes, totalisant le quota d'heures de vol requis, se décideront à solliciter leur mise en congé sans solde pour rejoindre la SABENA qui procédait à une campagne de recrutement intensive.

Notons que le mouvement ne se limitera pas aux seuls pilotes expérimentés du 160Wing, il touchait également le personnel navigant de l'Escadrille de Transport et Communication. Ces départs risquaient de mettre en péril l'ensemble du programme d'expansion et d'entraînement de notre Aviation dont une première phase devait être terminée en mai 1947. Cette situation conduira le W/Cdr Donnet, Directeur Général de l'Organisation, à intervenir auprès du Chef de Cabinet du Ministre de la Défense pour que toute démobilisation soit refusée « *jusqu'au dernier stade de la mise sur pied de paix de l'Aviation...* », proposition qui ne semble pas avoir été toujours suivie des faits <sup>(31)</sup>.

Certes, ces moments seront difficiles. D'aucuns les accepteront faisant confiance à notre toute jeune Aviation Militaire que des chefs clairvoyants sauront mener au fil du temps et ce, malgré les obstacles rencontrés parfois au sein même de nos Forces Armées, à un niveau d'excellence unanimement reconnu.

Mais ceci est un autre chapitre de l'histoire de nos Ailes qui n'est pas encore clôturé...

J.B.

## Références

*SGRS – S/A Service Général du Renseignement et de la Sécurité – Service des Archives*  
*Lds Archives de Londres*  
*Cab Archives Cabinet*  
*FAé Archives Force Aérienne*  
*MRA Musée Royal de l'Armée*

- (1) *SGRS – S/A Lds 45 RAF/BIG Monthly Strength Report 31 May 1945*
- (2) *JWR Taylor & PSR Moyes Pictorial History of the RAF Vol III 1945-1969 pg 11*
- (3) *SGRS – S/A Lds 45 RAF/BIG à Air Ministry DAFL – AFL 2*  
*Ref: IG 28391 14 June 1945*
- (4) *SGRS – S/A Cab 45 Gp/Capt De Soomer à Ministre de la Défense*  
*Ref: Des/VDM (ill) juillet 1945*
- (5) *SGRS – S/A Lds 45 Air Ministry DDAFL/504 à RAF/BIG*  
*Ref: CS 24129 03 July 1945*
- (6) *SGRS – S/A Cab 45 Ministre de la Défense à Général aviateur Hiernaux*  
*Commission d'examen des problèmes de l'Aéronautique Militaire*  
*Ref: 8/11022/A 14 août 1945*
- (7) *SGRS – S/A Cab 45 Général aviateur Hiernaux à Ministre de la Défense*  
*Ref: Com.Aé/45/98 17 octobre 1945*
- (8) *SGRS – S/A Cab 46 Ministre de la Défense à Inspecteur Général*  
*Wing belge en Allemagne*  
*Ref: 8/1347/A 6 février 1946*
- (9) *SGRS – S/A Cab 45 S/Ldr Boussa à Gp/Capt Leboutte (DBIG)*  
*Compte rendu de visite à Beauvechain*  
*Ref: BRM/Ops/B/I/0664 20 août 1945*
- (10) *SGRS – S/A Cab 45 RAF Mission Belgium à Gp/Capt Leboutte (SvAv)*  
*Ref: RAF MB/134/45 21 November 1945*
- (11) *SGRS – S/A FAé Sv Aviation à Ministre de la Défense*  
*Bte 3 Aé I/12 Beauvechain*  
*Ref: S/Avi/T/B.68/461/11090 29 décembre 1945*
- (12) *SGRS – S/A Cab 45 Cabinet MDN à Service de l'Aumônerie*  
*Ref: G.C : DS/ Louv 9/15085/A/95 25 octobre 1945*
- (13) *SGRS – S/A Lds 46 135 Wing HQ à RAF/BIG*  
*Formation du Wing belge*  
*Ref: 160 BWH/130/Org 22 janvier 1946*
- (14) *SGRS – S/A Cab 45 Inspecteur Général à Ministre de la Défense*  
*CR de visite au 84è Group 12 décembre 1945*  
*CR de visite au CC BAFO 13 décembre 1945*
- (15) *SGRS – S/A Cab 46 Inspecteur Général à Ministre de la Défense*  
*Wing belge en Allemagne*  
*Ref: 12361/1 9 février 1946*
- (16) *SGRS – S/A Cab 46 Général aviateur Hiernaux à Ministre de la Défense*  
*Avenir de l'Aviation Militaire et de son personnel*  
*Ref: Com. Aé 46/351 2 avril 1946*
- (17) *SGRS – S/A Lds 46 135 WHQ à RAF/BIG*  
*Formation du wing belge*  
*Ref 160 BWH/1301/ Org 22 janvier 1946*
- (18) *SGRS – S/A Cab 46 Ministre de la Défense à A/Cdre Wouters / Gp/Capt Leboutte*  
*Organisation de l'Aviation Militaire*  
*Ref: 8/3392/A 3 avril 1946*
- (19) *SGRS – S/A Cab 46 Ministre de la Défense à Gp/Capt Leboutte*

- Directives pour l'organisation de l'Aviation Militaire*  
*Ref 12/3530/A 9 avril 1946*
- (20) SGRS – S/A Cab 46 *Ministre de la Défense à Chef EM de l'Aviation*  
*Directives générales pour la mission de Londres*  
*Ref : 12/4907/A (ill) Juin 1946*
- (21) SGRS – S/A Cab 46 *Interne Cabinet MDN*  
*Résumé des conférences tenues par la mission belge avec l'Air*  
*Ministry*  
*Ref : BAF/S/4009 15 juillet 1946*
- (22) SGRS – S/A Cab 46 *Chef EM de l'Aviation à Ministre de la Défense*  
*Budget de l'Aviation Militaire Belge*  
*Ref : BAF/S/15000/SF 15 juillet 1946*
- (23) SGRS – S/A Cab 46 *Ministre de la Défense à Chef EM de l'Aviation*  
*Constitution de l'Aviation Militaire Belge*  
*Ref : 12/6900/A 28 juillet 1946*
- (24) SGRS – S/A Cab 46 *Chef EM de l'Aviation à Ministre de la Défense*  
*Départ des escadrilles*  
*Ref : BAF/925/I/Org/2961 1 août 1946*
- (25) SGRS – S/A Cab 46 *Ministre de la Défense à Attaché de l'Air britannique*  
*Ref : 12/7323/A 13 août 1946*
- (26) MRA – 31/25 *W/Cdr Prévot à Gp/Capt Leboutte*  
*Personnel*  
*Ref : 160 BHW/1907/P3/62 12 juillet 1946*
- (27) MRA – 31/25 *W/Cdr Le Roy du Vivier à Air Officer RAF Mission Belgium*  
*Ref : RV/BEL/90/4 17 juillet 1946*
- (28) MRA – 31/41 *Movement Order N°1*  
*Ref: 160Wing/876 (sd)*
- (29) SGRS – S/A Cab 46 *Inspecteur Général à Ministre de la Défense*  
*Inspection de l'Aérodrome de Beauvechain le 17/10/46*  
*Ref : 13/14148 30 octobre 1946*
- (30) SGRS – S/A Cab 46 *Chef de Cabinet MDN à Chef EMG/Avi*  
*Cérémonie du 24 octobre*  
*Ref : 13/13799/A 24 octobre 1946*
- (31) SGRS – S/A Cab 46 *Directeur Général de l'Organisation et des Approvisionnements à*  
*Chef de Cabinet MDN*  
*Maintien du PN de l'Aviation Militaire*  
*Ref : S.OAP/S.5073/I/Org/7095 29 octobre 1946*