

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Auguste Poppe
1908 - 1986**

Jean Buzin

Lt Col Avi AUGUSTE POPPE

(09 Sep 1908 – 06 Jun 1986)

Jean Buzin

Remarque liminaire

Le Lieutenant-colonel aviateur Auguste Poppe est le seul parmi les officiers qui se succéderont à la tête du 1 Wing de 1946 à 1959 à n'être pas issu de la Section belge de la RAF. Parcours atypique dû aux circonstances de la guerre mais qui n'en est pas moins attachant. Sa relation nous permet, en effet, d'éclairer des aspects rarement abordés de l'histoire de notre Arme : la débâcle de la Campagne des 18 Jours, la frustration de la captivité connue par certains, la difficile intégration des anciens prisonniers dans une aviation militaire née de la RAF.

Des tensions naîtront inmanquablement entre aviateurs ayant connu des expériences différentes. Tous cependant n'avaient qu'un but : recréer et servir une aviation nationale. Ces difficultés se devinent en filigrane du récit. Il ne nous appartient pas de porter un jugement. Les archives de l'époque existent, lacunaires parfois, elles sont ouvertes à tous.



Les débuts



Auguste Poppe est né à Gand le 8 septembre 1908. Après des humanités classiques au collège S^{te} Barbe de la cité des Comtes, il est appelé le 30 août 1929 sous les armes comme milicien au 1 Rgt de Chasseurs à pied caserné à Bruxelles. À l'issue de son service, tenté par l'aviation, il signe un engagement complémentaire de un an et présente les examens médicaux d'élève-pilote. Il est admis au sein de la 65^e Promotion et rejoint l'École de pilotage de Wevelghem le 16 avril 1931. Il obtient le brevet de pilote militaire le 31 mars 1932.

Sergent pilote, il est affecté à Awans-Bierset à la 5 Escadrille du 2 Régiment d'Aéronautique. La 5 Escadrille, tout comme la 6 Escadrille elle aussi déployée à Bierset, est une escadrille de bombardement. Toutes deux sont équipées du Breguet XIX.

Au début des années 1930, devant un avion-école RSV 22-180 construit par Renard-Stampe-Vertongen.

L'Aéronautique Militaire

Auguste Poppe verra son affectation à Bierset ponctuée par des séjours à l'École d'Aéronautique pour y suivre le cours d'observateur ainsi que celui de sous-lieutenant d'Aéronautique. En effet dans le courant de 1933, il réussit l'examen A qui lui ouvre la perspective d'une carrière d'officier d'active.



Devant un Morane-Saulnier MS236 à moteur Lynx de l'École d'Aéronautique (Cacatoès) vers 1933/1934.

Le 6 avril 1934, sa formation terminée, il rejoint son unité et est nommé sous-lieutenant aviateur le 26 juin 1934. En 1935, dans le cadre de la mise sur pied de la DAT (Défense Aérienne du Territoire) intégrant l'Artillerie antiaérienne et l'Aéronautique, celle-ci est réorganisée. Les escadrilles stationnées à Bierset font désormais partie du 1 Régiment qui compte au total 6 escadrilles d'observation de Corps d'Armée. Elles sont déployées à Deurne (1), Tirlemont (3) et Bierset (2) où se trouve également établi l'État-

major du Régiment. Toutes les escadrilles sont équipées de Fairey Fox à l'exception des escadrilles de Bierset devenues 9 et 11 Esc, qui échangent leurs vieux Breguet XIX contre des Renard 31 de conception et de fabrication nationale.

Auguste Poppe est pilote observateur à la 11 Esc qui arbore l'insigne du "Sioux bleu". Il est nommé lieutenant-aviateur le 26 juin 1937. Le 18 octobre 1937, le lieutenant Poppe est victime d'un accident grave. Lors d'un exercice de tir aérien exécuté à partir de Stene (Ostende), le Renard 31 à bord duquel il occupe le siège d'observateur et qui est piloté par l'adjudant Bovy entre en collision avec un autre appareil.



En 1939, sur Renard R.31 à Bierset.

L'avion étant devenu incontrôlable, l'équipage saute en parachute. Auguste Poppe s'en tire avec quelques blessures légères ; malheureusement le parachute de l'adjudant Bovy s'accroche au support de la mitrailleuse arrière. L'avion l'entraînera dans une chute mortelle. Le deuxième Renard 31 atterrira sans encombre.

Le 26 septembre 1939, Auguste Poppe est nommé capitaine aviateur et le 1 novembre 1939, il est désigné comme officier adjoint du commandant du Régiment, le colonel Foidart. A la veille des hostilités, le capitaine Poppe totalise 900 heures de vol dont 213 heures comme observateur.

L'invasion

Le 10 mai 1940, dans la nuit, le capitaine Poppe reçoit du Commandement de l'Aéronautique Militaire le message d'Alerte Générale. Ordre est donné aux escadrilles d'occuper les terrains de campagne. À la pointe de l'aube, les 6 escadrilles du 1 Rgt décollent de leurs aérodromes respectifs avec tous les avions disponibles, au total 40 Fairey Fox et 19 Renard 31. Toutes échappent de justesse à la première vague de bombardement de la Luftwaffe. L'État-major du Régiment dont le capitaine Poppe est la cheville ouvrière rejoint à Thines (Hannut) son premier site de dispersion.

Sans vouloir relater par le menu ce que fut la Campagne des 18 Jours et la part prise par le 1 Rgt aux opérations, certaines lignes de force peuvent cependant être mises en exergue. Dès le 10 mai, la prise des ponts de Veldwezelt et Vroenhoven et la neutralisation du fort d'Eben-Emael (le plus puissant du monde !) permettent le franchissement rapide du Canal Albert par les unités de la Wehrmacht. Les troupes belges se replient sur la Dyle et la ligne KW. On espère avec l'aide des troupes françaises et britanniques pouvoir y mener une bataille d'arrêt. Cet espoir sera vain. Le 13 mai, les Allemands franchissent la Meuse à Sedan. Les divisions blindées du général Guderian fonceront bientôt vers Abbeville et la mer. Le risque d'être pris à revers est certain. Le 16 mai, la décision est prise d'effectuer un repli stratégique sur l'Escaut et la Lys.



Auguste Poppe (à droite) avec un autre aviateur.

Les escadrilles du 1 Rgt Aé travaillent au profit direct des différents Corps d'Armée. Dans ce contexte, elles effectueront des redéploiements successifs sur des terrains de campagne en fonction du repli des troupes vers l'ouest. Le nombre de missions commandées reste limité mais les pertes en avions sont sévères suite aux bombardements incessants de la Luftwaffe. Entre le 10 et le 18 mai, les 3, 5, 7 Esc verront la quasi-totalité de leur potentiel détruit au sol. Le personnel se repliera sur la France avec le matériel récupérable. À partir du 19 mai, il ne restera plus en Belgique en appui

de l'Armée des Flandres que 3 escadrilles : la 1 Esc sur Fairey Fox, les 9 et 11 Esc sur Renard 31. Elles seront placées aux ordres directs du GQG.

L'État-major du 1 Rgt Aé déployé à Zerkeghem depuis le 19 mai a suivi au plus près les escadrilles opérationnelles et tentera autant que possible d'en garder le contrôle. Le colonel Foidart et le capitaine Poppe assureront le contact personnel avec les unités par le biais de vols de liaison effectués à bord d'un SV5. À partir du 25 mai, la situation devient préoccupante. Le colonel Foidart donne l'ordre de préparer le passage des avions vers l'Angleterre (Manston) au cas où l'Armée quitterait le territoire national. Le roi Léopold III, commandant en chef de l'Armée, rejette cette dernière idée et l'ordre sera rapporté.

Le réduit défensif se restreint de jour en jour. Des milliers de réfugiés encombrant les routes. Les troupes sont épuisées, démoralisées face aux attaques incessantes de la Luftwaffe. Voulant éviter un carnage et une débâcle totale, le roi Léopold III capitule le 28 mai à 04.00 Hrs. C'est la reddition

sans conditions. L'Armée est prisonnière. Les 1 et 1 Esc se trouvent à Stene avec respectivement 6 Fairey Fox et 5 Renard 31. L'Angleterre se trouve à moins de 30 minutes de vol...

Le roi Léopold se considère comme prisonnier avec l'Armée, attitude chevaleresque mais décision lourde de conséquences. Ordre est donné aux officiers de rester avec les troupes sous peine d'être réputés déserteurs. Les avions doivent être sabotés. Le capitaine Paulet, commandant de la 1 Esc, tentera une ultime mais vaine tentative pour obtenir l'autorisation de passer avec ses avions en Angleterre. On fera tourner les moteurs sans eau, jusqu'au grippage complet. Le 1 Rgt Aé a cessé d'exister. Les escadrilles ont effectué au total 116 sorties opérationnelles. Trois pilotes et trois observateurs sont tombés au combat.

La capitulation

Dans les unités, la capitulation plonge les officiers dans le plus complet désarroi. Ils sont dans l'ignorance de la situation générale, des termes exacts de la capitulation. L'équivoque est totale ! La reddition est-elle générale ou ne concerne-t-elle que l'Armée des Flandres ? Pour certains la guerre est terminée, pour d'autres elle se poursuit, au moins sur le plan du principe, aux côtés des Alliés. Bon nombre d'officiers resteront avec leurs troupes obtempérant aux ordres du GQG, d'autres cependant les ignoreront et rentreront tout simplement chez eux, quelques-uns tenteront de rejoindre l'armée britannique à Dunkerque.

Ce qui reste du 1 Rgt Aé reçoit l'ordre de faire route vers Tirlemont en vue d'y être démobilisé. C'est du moins ce qui est annoncé. La réalité sera passablement différente. Le 29 mai, arrivé à Lotenhulle, le convoi de l'État-major du 1 Rgt Aé est stoppé par un détachement allemand. Les officiers sont désarmés et deviennent, victimes de leur sens de la discipline, des prisonniers de guerre dans la pleine acception du terme. Le capitaine Poppe n'imaginait certes pas à ce moment que cinq longues années s'écouleraient avant que cette page dramatique ne soit tournée.

Le convoi de prisonniers dont fait partie Auguste Poppe quitte Liège le 2 juin 1940 et rejoint via Maastricht et Bocholt le camp de transit de Soest où il séjourne du 6 juin au 22 juillet 1940. Le 23 juillet, Auguste Poppe est envoyé à l'Oflag IIIB de Tibor près de la frontière polonaise. Pas moins de 3.500 officiers d'active et de réserve belges y sont regroupés.

Il n'y aura pas de traitement égalitaire face à la condition de prisonnier de guerre.

Dès 1941, diverses catégories de militaires seront rapatriés en Belgique et libérés. Ce sera l'occasion pour certains de reprendre le combat au sein de la Résistance ou de rejoindre les forces alliées au prix d'évasions parfois spectaculaires, pour d'autres de se mettre au service de l'Ordre Nouveau, pour d'autres encore de se fondre dans la masse résignée. En revanche pour les officiers d'active qui refusent de succomber au chant des sirènes du national-socialisme, il n'y aura pas de salut.

Prenzlau

Le 3 mars 1941, Auguste Poppe est transféré au camp de Prenzlau Oflag IIA - près de Stettin. Deux mille six cents officiers belges y sont rassemblés dont 33 généraux. Parmi ces derniers, les généraux Duvivier et Hiernaux, derniers commandants de la DAT et de l'Aéronautique Militaire.

Les perspectives d'une libération prochaine se sont évanouies. Au moment où Auguste Poppe rejoint Prenzlau, les armées du Reich ont toujours le vent en poupe. Certes la Luftwaffe a été échaudée dans le ciel de l'Angleterre et Hitler a dû abandonner son projet de débarquement dans les Îles Britanniques mais les Allemands renouent avec le succès dans les Balkans, en Crète et en Afrique du Nord. Par ailleurs, l'opération Barbarossa, l'invasion de la Russie, se prépare.

Au sein des Oflags, la captivité est ressentie comme une frustration profonde, exacerbée par le fait qu'elle ne frappe qu'une partie du cadre des officiers, ceux qui souvent ont été trahis par leur sens de la discipline ou abusés par des promesses fallacieuses.

Dans l'adversité, les âmes fortes souvent se révèlent. Ce sera le cas au camp de Prenzlau où une remarquable organisation d'évasion sera mise sur pied. La "tête pensante" en était le Lieutenant-colonel Bolle, officier d'artillerie, qui s'était entouré de 6 officiers de confiance. Parmi eux 3 aviateurs, tous anciens du 1 Rgt Aé : le Commandant Fabry, "héros" d'un raid vers Léopoldville à bord d'un Breguet XIX en 1930, le Capitaine Paulet qui commandait la 1 Esc dans la Campagne des 18 Jours et le Capitaine Poppe. Auguste Poppe était responsable de la fabrication du matériel électrique et de l'outillage requis pour tenter les évasions. En effet, caractéristique de sa personnalité, bien que "latiniste" de formation, il n'en était pas moins passionné de technique.



Le Capitaine Auguste Poppe avec le Général-major René Legros à l'Oflag IIA de Prenzlau.

Le réseau d'évasion est mis sur pied dès octobre 1941. A l'extérieur du camp, il reposait sur un "kommando" de 6 soldats belges prisonniers mis au travail par les Allemands dans la gare de Prenzlau, puis sur une équipe de passeurs dans la région de Malmédy, enfin sur des patriotes en Belgique. À l'intérieur du camp, mettre sur pied, dans le secret, une organisation efficace était une gageure. Il fallait étudier les possibilités d'évasion, fournir aux candidats de l'argent allemand, des habits civils, des cartes, des clés et outils divers, fabriquer des bous-

soles, des souffleries pour ventiler les souterrains, falsifier ou fabriquer des papiers d'identité, assurer un service de guet...

Plus de 200 évasions seront tentées : par des tunnels (22 tunnels seront creusés, certains prendront 4 à 5 mois de travail), par les égouts, en sectionnant les barbelés, en se dissimulant dans des véhicules de servitude, en profitant de sorties à l'extérieur du camp. Une centaine d'évadés se retrouveront hors de l'enceinte, nombreux seront les évadés repris. Certains tenteront l'aventure à plusieurs reprises, d'autres paieront leur tentative de leur vie. Au total, 23 évasions seront totalement réussies. Notons qu'il n'y en aura que 8 pour l'ensemble des autres Oflags où étaient internés des officiers belges.

Le 25 avril 1945, les troupes soviétiques "libèrent" le camp de Prenzlau, non sans aléas. Dans des circonstances qui ne furent jamais élucidées, 7 officiers belges seront même assassinés...

Le commandant belge du camp, le colonel Jacques de Dixmude, établit un "Ordre du jour" qui marque la fin de la captivité.

«...dans le service des évasions, il faut citer le Cdt Fabry et les Cpn Poppe et Paulet qui ont assumé la mission de fournir aux candidats tout le matériel dont ils avaient besoin pour mener à bonne fin leurs périlleuses entreprises et qui ont été liés à tout ce qui a été entrepris dans ce camp...»

Auguste Poppe et ses camarades ont contribué à sauver l'honneur des Ailes belges. Leurs mérites ne seront pas toujours reconnus.

Le 7 mai à Reims, l'acte de reddition de toutes les forces allemandes est signé par le Maréchal Jodl scellant la plus grande défaite militaire de l'Histoire. Le conflit en Europe est terminé mais les services de l'Armée Rouge ne feront rien pour accélérer le rapatriement des prisonniers. Le 9 juin 1945, le capitaine Poppe retrouve enfin la terre natale.

De retour en Belgique

Après avoir bénéficié de 3 mois de congé, Auguste Poppe est repris en force le 28 septembre 1945. Il manifeste son désir de retrouver son statut de pilote dans une aviation belge "sans rivalité de clans" ainsi qu'il l'écrira à un de ses amis, référence évidente à l'esprit qui régnait au sein de l'Aéronautique Militaire en 1940 !

Mais en septembre 1945, il n'y a pas d'aviation militaire belge. Au lendemain de la victoire, aucun plan concret pour la mise sur pied d'une aviation purement nationale n'a été établi et ce, malgré l'aide que les Britanniques s'étaient engagés à nous fournir dans les limites d'un protocole signé en novembre 1944 et qui s'inscrivait dans le cadre des accords dits "Eden-Spaak" de 1942. Cette indécision aura des conséquences dommageables car l'euphorie de la victoire sera de courte durée. La paix revenue, les priorités nationales vont à la relance de l'économie et non à la reconstitution d'un appareil militaire.

Seuls existent la Section belge de la RAF et un Service de l'Aviation mis en place à Bruxelles dès novembre 1944. Placé sous la direction du Gp Cpn Leboutte, il dépend directement du ministre de la Défense Nationale et a pour tâches essentielles d'assurer la liaison avec la section belge de la RAF, de liquider les marchés en suspens et les litiges qui remontent à 1940, ainsi que de gérer la situation des anciens de l'Aéronautique Militaire qui n'ont pas rejoint les rangs de la RAF VR. Quant à la Section belge de la RAF, si c'est sous son égide que sont regroupées les unités "belges" - 349 et 350 Sqn déployés en Allemagne, l'école de pilotage élémentaire de Bottisham, l'école technique de Snailwell -, celles-ci continuent à faire parties intégrantes de la RAF et se trouvent sous son commandement opérationnel direct. Servir dans ces unités suppose un engagement en bonne et due forme dans la RAF Volunteer Reserve. Une mission de recrutement établie à Bruxelles s'y emploie.

Près de 300 pilotes belges font partie de la RAF VR et plus de 150 élèves-pilotes se trouvent à différents stades de formation dans les écoles. Le potentiel "pilotes" est donc largement suffisant pour concrétiser tout projet de reconstitution d'une aviation militaire belge. Par ailleurs, quelques anciens pilotes de l'Aéronautique Militaire restés au pays pendant l'occupation et qui dès la libération ont rejoint la RAF VR, végètent en Angleterre dans l'attente d'un réentraînement...

Par contre dans le secteur du personnel technicien, le déficit reste chronique et les unités "belges" ne peuvent fonctionner sans un apport substantiel de personnel britannique. La situation devient même dramatique à partir de septembre 1945 quand des mesures de démobilisation sont prises qui permettent de libérer les volontaires de guerre ayant servi en Grande Bretagne. Un climat de morosité générale s'installe. L'existence même d'une aviation militaire belge est parfois mise en question et le souci de quelques anciens prisonniers de l'Aéronautique Militaire, gradés pour la plupart, et désireux de reprendre une carrière de navigant n'est certes pas à l'ordre du jour. En attendant des jours meilleurs, le Cpn Poppe est affecté au Service de l'Aviation - Bureau des Réquisitions de Liège.

L'aviation militaire comme force indépendante

Heureusement, dès les premiers mois de 1946, l'horizon va progressivement s'éclaircir avec la constitution d'un nouveau gouvernement présidé par P-H. Spaak. Le ministre de la Défense Nationale, le Colonel De Fraiteur, qui a pour chef de cabinet le Gp Cpn De Soomer, est persuadé de la nécessité de recréer une aviation militaire nationale et les décisions tombent.

- les unités "belges" de la RAF (Section belge) constitueront l'élément de base de l'aviation militaire, décision logique mais qui jusque-là ne semblait pas évidente pour tous.
- le développement de notre aviation prendra en compte l'assistance offerte par la Grande Bretagne dans le cadre des accords "Eden/Spaak". Elle doit nous permettre de créer notamment 4 escadrilles de Chasse et une escadrille de Transport.

Le 13 avril, le Gp Cpn Leboutte est désigné comme Chef d'EM de l'Aviation. En juillet, des négociations détaillées sont engagées avec les autorités britanniques dans le cadre de l'accord d'assistance. Elles précisent aussi les modalités de sortie de nos unités de la structure de la RAF.

Le 13 août, le ministre de la Défense décrète l'indépendance de l'Aviation militaire au sein de la structure des Forces Armées.

Le 15 octobre voit la constitution officielle de l'Aviation Militaire, entité indépendante de la RAF. Le 24 octobre, les 349 et 350 Sqn rentrent au pays.

Si un pas important vient d'être franchi pour assurer la pérennité d'une aviation militaire nationale, la situation personnelle des anciens de l'Aéronautique Militaire non issus de la RAF VR reste ambiguë. Leur réintégration dans le cadre du personnel navigant ne sera pas favorisée. Ils sont considérés comme dépassés par les événements du fait de leur longue inactivité et des progrès substantiels réalisés pendant la guerre dans le domaine technique et la tactique d'emploi des avions. L'autorité supérieure les incitera à passer dans le cadre du personnel non navigant.

Mais Auguste Poppe et plusieurs de ses camarades ont gardé suffisamment d'enthousiasme et de motivation pour vouloir retrouver leur place dans la communauté des navigants. Leur persévérance et leur patience vaincront les objections et les obstacles.

Fin 1945, les incertitudes quant à l'avenir avaient provoqué des départs importants et l'Aviation Militaire manquait cruellement de cadres. Le 26 décembre 1946, Auguste Poppe est nommé major aviateur alors qu'il est toujours en fonction au Service des Réquisitions et que rien n'a encore été décidé quant à un réentraînement aérien éventuel.

Reconversion

En mars 1947, Auguste Poppe reçoit enfin le feu vert. Le 10 mars, il rejoint l'EPE à Diest et y effectue 24 heures de vol sur Tiger Moth. Après sept longues années d'inactivité aérienne, cette reprise de contact se déroule sans difficultés particulières. Le chef moniteur, le Cpn Wilkin, estime cependant qu'une orientation vers les avions bimoteurs plutôt que vers un monomoteur puissant tel que le Spitfire XIV est indiquée. Auguste Poppe rejoint pour une courte période un nouveau poste en État-major à la Direction Générale des Quartiers et Travaux mais dès le 24 juin, il est détaché à l'EPA de Brustem pour suivre une première phase de réentraînement sur Harvard : 20 heures de vol. Les moniteurs soulignent son sérieux au travail et son enthousiasme. Le 26 juillet, sa fonction en État-major le rappelle à des tâches administratives. Quinze mois s'écouleront avant que son réentraînement ne reprenne. Dans l'intervalle, il a été muté le 3 mai 1948 au 1 Wing de Chasse comme commandant de l'escadrille administrative.

Le 3 novembre 1948, il retrouve l'EPA pour y terminer sa formation sur Harvard qui doit se poursuivre par une conversion sur Spitfire IX préparatoire au passage en OTU sur Spitfire XIV. Son programme sera quelque peu "bousculé". Sa formation sur Harvard est interrompue après 8h30 de vol car il a été décidé de le rattacher à la 109 Promotion qui doit débiter son OTU à Koksijde le 1 décembre 1948. Les phases du réentraînement couvrant les aspects "navigation-formation" ne seront pas abordées. Quant à la formation sur Spitfire IX dont le syllabus comptait 25 heures de vol pour les élèves-pilotes, elle se limitera pour lui à un vol de 25 minutes...

Malgré les handicaps d'une impréparation certaine et de l'âge - Auguste Poppe a 40 ans -, il accepte le défi que représente le vol sur Spitfire XIV. Tout se passe bien, sans casse. De toute évidence,

Auguste Poppe est un pilote adroit mais il est certain aussi qu'il éprouvera quelques difficultés pour atteindre le standard requis dans les disciplines opérationnelles.

Il effectuera 31 heures de vol sur Spitfire XIV à l'OTU. Le major Geerts (DFC), CO de l'OTU, et le major Dieu (AFC) qui commande l'École de Chasse, soulignent au travers des notes qu'ils émettent la motivation d'Auguste Poppe.

« *Excellent pilote ayant accompli toutes les missions commandées avec une conscience parfaite* ».



À l'OTU, Auguste Poppe effectuera 31 heures de vol sur Spitfire XIV.

Compte tenu de son âge, ils jugent cependant son affectation dans une unité de chasse comme peu indiquée.

Sa formation à l'OTU terminée, le major Poppe rejoint son poste de commandant de l'escadrille administrative du I Wing tout en sollicitant un stage en unité opérationnelle pour y parfaire sa formation de pilote de chasse. Ce souci louable ne trouve pas de réponse et le 13 août 1948, il est désigné comme Officier supérieur commandant du Groupe de Base du I Wing. Tâche absorbante qui ne lui laisse que peu souvent l'occasion de participer aux missions opérationnelles mais il effectue régulièrement des vols d'entretien sur Spitfire XIV dans les escadrilles du Wing.

Conscient de ce que cette situation n'est guère idéale, le major Van de Velde, Chef de Corps, recommande pour Auguste Poppe une affectation sur bimoteur. La proposition sera rejetée sèchement par le commandement.



Le Lieutenant-colonel Poppe avec le Lieutenant-général Leboutte.

Le déroulement de sa carrière d'officier suit cependant un cours normal et le 26 décembre 1949, Auguste Poppe est nommé Lieutenant-colonel aviateur.

Cette nomination s'accompagne d'une mutation à l'École Technique de Tongres dont il prend le commandement le 2 janvier 1950. Il effectuera désormais ses prestations aéronautiques sur Harvard à l'EPA.

Le Lt Col Poppe s'acquitte à la satisfaction générale de ses responsabilités nouvelles. C'est un commandement difficile qu'il exerce. La FAé doit former nombre de spécialistes pour répondre aux besoins des unités. Ce qui en temps normal est déjà un

défi, se complique. En effet, en août 1948, l'École Technique de Saffraenberg a été détruite par un incendie. Elle a été réinstallée provisoirement dans la caserne Ambiorix de Tongres tandis que les travaux de reconstruction s'activent.

Mais l'espoir d'une affectation dans une fonction opérationnelle ne l'a pas abandonné. En octobre 1950, il introduit une demande en ce sens qui restera à nouveau sans réponse...

En mars 1951, la perspective d'une affectation dans une unité de chasse s'étant semble-t-il évanouie, il suit "sur le tas" une formation bimoteur sur Oxford tout en gardant le commandement de l'École Technique jusqu'au 9 mars 1952, date à laquelle il passe le relais au Lt Col Paulet, collègue de captivité et ancien comme lui du 1 Rgt Aé. Auguste Poppe est désigné comme commandant du 15 Wing TC, obtenant ainsi finalement la satisfaction d'une fonction proche des opérations.

Commandant du 1 Wing Beauvechain

Il n'aura guère l'occasion d'y faire ses preuves. En effet, au même moment les critères d'avancement pour les officiers sont modifiés. La condition nécessaire est désormais celle d'une qualification sur avion à réaction. Le Chef d'État-major propose au Lt Col Poppe une formation sur "jet" avec la perspective à terme de commander l'un des wings que la Force Aérienne doit mettre sur pied en cette période d'expansion.

Auguste Poppe relève une nouvelle fois le défi. Son entraînement doit comporter deux phases : une conversion sur Meteor au 1 Wing et une conversion sur F-84E au 2 Wing.

La conversion Meteor débute le 3 juin 1952. Elle se déroule sans difficultés. 13 Hrs 40 de vol. Le Sqn Ldr Winskill qui occupe les fonctions d'OSN souligne son enthousiasme pour le vol. Alors qu'il s'apprête à rejoindre le 2 Wing, une décision inattendue tombe : en date du 8 juillet 1952, le Lt Col Poppe est désigné comme commandant du 1 Wing de chasse en remplacement du Lt Col Renier désigné sans préavis pour suivre un cours aux USA !

Sans aucune expérience opérationnelle digne de ce nom, le Lt Col Poppe prend en charge le 1 Wing, le wing le plus "lourd" de la Force Aérienne : 3 escadrilles de Chasse de Jour, 2 escadrilles de Chasse de Nuit, 1 escadrille auxiliaire, une soixantaine d'avions sans oublier les problèmes de coexistence avec le 65 Bn GTA implanté sur la base.

Heureusement, sur le plan des opérations, il peut se reposer sur des adjoints de haute lignée : le Sqd Ldr Winskill son OSN, et le Major Ch. Roman qui supervise plus particulièrement les activités des escadrilles de Chasse de Nuit. Dès lors, c'est principalement à sa fonction de gestionnaire qu'il se consacrera.

La Force Aérienne doit franchir un cap particulièrement difficile. En pleine période d'expansion, les cadres expérimentés manquent cruellement alors que les jeunes pilotes formés aux USA débarquent dans les unités. Le taux d'accidents est préoccupant : au cours de la seule année 1953, 35 pilotes, navigateurs et élèves-pilotes trouveront la mort dans des accidents aériens.

Les questions parlementaires fusent...

Auguste Poppe place la sécurité aérienne au centre de ses préoccupations menant au niveau de l'infrastructure opérationnelle du wing qui s'enrichit d'une nouvelle piste ainsi que d'un radar d'approche et d'atterrissage (GCA), une série d'initiatives. Il suit de près les activités de maintenance et sera particulièrement apprécié par les techniciens.



Derrière le Général Eisenhower à Melsbroek en 1952.

Paradoxalement, ce ne sera pas sur ces aspects de son commandement qu'il sera jugé par ses chefs mais bien sur le volet opérationnel. Les autorités attendent de lui qu'il soit un chef non seulement au sol mais aussi qu'il paie d'exemple en vol, à la tête de son wing à l'instar des anciens de la RAF, au cours des grandes manœuvres OTAN et autres défilés de masse. Reconnaissons que rien ne l'y avait préparé.



Auguste Poppe est un homme honnête, conscient de ses limites. Sacrifiant ses intérêts personnels au profit de l'image du wing que la FAé lui a confié, il tire les conclusions qui s'imposent.

Début 1954, il demande à être relevé de son commandement.

La fin de sa carrière

Le 14 février 1954, il cède la place à Charles Roman et prend le commandement de l'École des officiers de la Force Aérienne à Nivelles. Il s'attachera à donner aux futurs cadres l'exemple des valeurs essentielles du commandement : le sens du devoir et l'honnêteté intellectuelle.

Le 31 décembre 1955, le Lt Col Poppe quitte le service actif. Il déclinera l'offre de passer au grade supérieur dans la réserve.

Le Lieutenant-colonel Poppe est décédé à Rixensart le 6 juin 1986.

- - - - -