

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



Daniel Le Roy du Vivier
1915 - 1981

Jean Buzin

Daniel Le Roy du Vivier

(13 Jan 1915 — 2 Sep 1981)

Jean Buzin

Quand, au cours des premiers mois de 1946, se constitue à Fassberg le 160 (Belgian) Wing qui regroupe les 350^e et 349^e escadrilles de chasse, c'est le Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier (DFC) qui est appelé à en prendre le commandement.

C'est une des grandes figures belges de la RAF qui introduit ainsi la lignée des Chef de Corps, qui pendant un demi-siècle assureront la responsabilité de cette unité, devenue entretemps 1^{er} Wing de Chasse le 1 février 1948.

Personnalité hors du commun que celle de Daniel Le Roy du Vivier, familièrement surnommé « Boy » par ses compagnons d'arme. Né à Amersfoort (NL) le 13 janvier 1915, il fait ses humanités gréco-latines au collège des Jésuites de Mont-Godinne avant d'entamer à l'Université de Louvain une licence en sciences commerciales et consulaires.

Pilote à l'Aéronautique Militaire

Ses études sont interrompues par l'appel sous les armes : le 1 août 1935, il est incorporé comme soldat milicien au 1^{er} Régiment des Guides. Attiré par l'aviation, il sollicite son passage à l'Aéronautique Militaire et le 1 avril 1937, signe un engagement comme élève-pilote. Il est rattaché à la 75^e Promotion.



Coll. Deman via A. Bar



Breveté le 15 mars 1938, il est affecté initialement au 1^{er} Régiment d'Aéronautique à Gossoncourt comme pilote d'observation, sur Fairey Fox. Le 14 septembre 1938, il rejoint, à Nivelles, le 2^e Régiment d'Aéronautique comme pilote de chasse, sur Fairey Firefly.

Devenu candidat sous-lieutenant d'active, l'année 1939 et les premiers mois de 1940 le verront à Evere, effectuer son école d'arme et suivre le cours

Daniel Le Roy du Vivier (à gauche) à l'école de pilotage avec l'instructeur Gabriel Créteur (au centre) qui avait fait parler de lui comme pilote ravitailleur en vol du DH.9 piloté par l'Adjudant Crooy et le Sergent Groenen qui ont battu le record du monde de durée du 2 au 4 juin 1928. (AELR)

d'observateur. Formation quelque peu perturbée car en cette fin de décennie l'horizon international s'assombrit rapidement. Le 1 septembre 1939, les troupes allemandes ont envahi la Pologne : elles n'en feront qu'une bouchée. La France et l'Angleterre, puissances garantes de l'indépendance polonaise, déclarent la guerre à l'Allemagne nazie, mais restent sans réaction. La « drôle de guerre », marquée uniquement par quelques opérations aériennes sporadiques, s'installe. En Belgique, la mobilisation est décrétée. À plusieurs reprises, « l'alerte renforcée » ponctuera cette période de huit mois précédant l'invasion du pays.

Nos autorités veulent toujours croire au respect par les belligérants de notre « neutralité » mais notre espace aérien est régulièrement violé par des avions anglais ou allemands. Nos escadrilles de chasse assurent la police du ciel, tentent d'intercepter et de faire atterrir sur nos aérodromes, les intrus. Rarement avec succès.

Ainsi, le 9 septembre, des bombardiers anglais *Whitley* sont signalés au-dessus des Ardennes. Les pilotes de Nivelles sont alertés. Une patrouille composée d'un Fairey Fox piloté par le capitaine Boussa et de deux Fairey Firefly aux commandes desquels se trouvent Daniel Le Roy du Vivier et Marcel Michotte, interceptent un des bombardiers anglais dans les environs de Gembloux. Nos avions l'encadrent. Le leader tire une rafale de balles traçantes devant le nez du bombardier pour le forcer à atterrir. En vain. Mieux encore, le mitrailleur de queue retourne la politesse et tire sur nos avions, atteignant le Firefly de Daniel Le Roy du Vivier. Heureusement, il n'est pas blessé et peut rejoindre Nivelles sans encombre...



*Fairey Firefly du 4/II/2 "Cocottes Blanches" de Nivelles vers 1939.
(Guy Destrebecq/Belgian Wings)*

Daniel Le Roy du Vivier est promu adjudant CSLA le 1 mars 1940. Toujours en école d'arme, il poursuit ses prestations aéronautiques sur Firefly alors que, dans l'intervalle, son unité d'origine, le 4/II/2, qui avec le 3/II/2 constitue le Groupe des « Cocottes », a été rééquipée de Fiat CR.42.

Le 10 mai 1940, les « Cocottes » sous le commandement du major Lamarche ont décollé dès l'aube et ont rejoint Brustem, terrain de campagne du Groupe.

Bien que crédité de quelques victoires, le Groupe voit la quasi-totalité de son potentiel détruit au sol au cours des deux premiers jours des hostilités. Sur les 27 Fiat CR.42 de l'effectif, il ne reste bientôt plus que 6 avions intacts.

Complètement dépassé par les événements, le Commandement de l'Aéronautique décide de faire remettre en ligne, par le Groupe, 11 « vieux » Fairey Firefly entreposés dans une escadrille-parc à Nivelles. Le major Lamarche déclare tout de go qu'il refusera de désigner des pilotes pour des missions commandées à bord de ces machines pour lesquelles il ne dispose d'ailleurs pas de munitions ! Le cas échéant, elles seront effectuées par des volontaires. Le 14 mai une première mission est commandée. Il s'agit de remonter le moral des troupes au sol dispersées autour d'Anvers en leur montrant nos cocardes. Le Firefly, dont la vitesse maximale à basse altitude plafonne à 297 km/h, est tout indiqué pour la mission !

Le major Lamarche paie d'exemple et est volontaire, ainsi que le sous-lieutenant Du Monceau de Bergendal et l'adjudant Le Roy du Vivier. Les trois avions décollent, survolent la ligne extérieure des forts d'Anvers et sont accueillis par un feu anti-aérien nourri ! L'avion de Daniel Le Roy du Vivier est touché et est contraint de se poser en campagne, à Rijmenam. Capotage à l'atterrissage ! Heureusement notre héros sort indemne de l'aventure mais manque d'être pris à partie par les soldats du 6^e de Ligne tout heureux de leur « victoire ». Les deux autres avions rentreront sans encombre à

Brustem. Quant à « Dan » après les « excuses » du commandant du 6^e Li, c'est par la route qu'il rejoindra le cantonnement.

L'incident lui vaudra, maigre consolation, une première citation à l'Ordre du Jour de l'Aé Mil : « *Sous-officier très allant et très courageux, a été abattu par le tir contre-avions au cours d'une mission pour laquelle il s'est porté volontaire...* »

Le 16 mai, alors que le Groupe a occupé successivement les terrains de Grimbergen, St Nicolas et Aalter, le repli sur la France est décidé. C'est encore à bord d'un Firefly que Daniel Le Roy du Vivier effectuera le mouvement vers Amiens, Chartres et le Sud de la France... C'est à Montpellier que, le 24 juin, l'armistice surprendra les rescapés du Groupe des Cocottes et que pour nombre d'entre eux le destin basculera.

La volonté du gouvernement français de suspendre les hostilités met fin, en effet, aux derniers espoirs de poursuivre la lutte sur le continent. Ordres et contre-ordres se succèdent. Faut-il obtempérer et rentrer au pays ? La mauvaise aventure est de toute façon terminée ! Rejoindre le Congo, l'Angleterre, ou encore l'École de pilotage repliée au Maroc ?

Le 27 juin 1940, l'adjudant Daniel Le Roy du Vivier est porté déserteur aux ordres du 2^e Rgt.

En compagnie de quelques camarades, il a rejoint Port-Vendres. Sous la direction du capitaine A. Van den Hove d'Ertsenrijck qui a pris la tête du groupe, ils embarquent à bord du *SS Apala* qui, via Gibraltar, met le cap sur Liverpool où ils débarquent le 7 juillet 1940.

Pilote à la RAF

Incorporé dans la *RAF Volunteer Reserve* avec le grade de Pilot-Officer, Daniel Le Roy du Vivier est, comme plusieurs de ses camarades, rapidement envoyé en OTU (Operational Training Unit) pour y être entraîné sur Hurricane. Il s'agira en une dizaine d'heures de vol de maîtriser la machine, de s'entraîner au tir, de s'habituer aux formations tactiques et au jargon opérationnel.

Au moment où, le 12 août 1940, la Bataille d'Angleterre va entrer dans sa phase décisive, celle de la lutte pour la suprématie aérienne, Daniel Le Roy du Vivier se trouve en première loge.

Dès le 5 août, en compagnie de A. Van den Hove d'Ertsenrijck, il a rejoint, à Tangmere, le 43 Sqn qui fait partie du 11^e Groupe dont les unités sont déployées dans le sud-est de l'Angleterre autour de Londres. Les 21 escadrilles du Groupe ont pour mission de briser les attaques répétées des bombardiers de la Luftwaffe puissamment escortés de chasseurs Bf-109 et Bf-110.

Ils seront au total 15 pilotes belges à participer au sein de sept escadrilles du *Fighter Command* à l'une des plus grandes batailles aériennes de l'Histoire. Bataille décisive car elle détruira le mythe de l'invincibilité de la Luftwaffe.

« Jamais dans l'histoire de l'humanité, dette aussi grande n'a été contractée par tant de millions d'êtres humains envers un si petit nombre d'hommes » (W. Churchill).



Daniel Le Roy du Vivier combattit lors de la Bataille d'Angleterre et fut le tout premier pilote non britannique à se voir confier le commandement d'un squadron de la RAF, en l'occurrence le 43 « Fighting Cocks » (coqs de combat) de janvier à septembre 1942. Le panneau sous le cockpit représente le drapeau belge et celui de la Royal Air Force ainsi que le damier emblématique du 43 squadron porté surtout par ses avions avant et après la seconde guerre mondiale. (Archives J-P. Decock, photo colorisée).

Great Britain
Air Defence Sectors
1940



© JB & DW

Les nôtres remporteront 19 victoires chèrement acquises. Six d'entre eux tomberont pour la défense de leur idéal. Au 43 Sqn, A. Van den Hove d'Ertsenrijck remporte 3 victoires mais tombe le 15 septembre. D. Le Roy du Vivier épingle sa première victoire le 16 août : un Junkers 87 Stuka. Le 2 septembre, il est abattu en combat. Bien que blessé à la jambe, il parvient à sauter en parachute... pour être accueilli très fraîchement par des paysans anglais qui le prennent pour un pilote allemand. La blessure est profonde et D. Le Roy du Vivier restera hospitalisé jusqu'au 22 octobre date à laquelle il rejoint son escadrille qui dans l'intervalle a été redéployée à Usworth (Newcastle) sur la côte est de l'Angleterre. Elle fait désormais partie du 13^e Groupe et est engagée comme escadrille de chasse de jour et de nuit.

La tension extrême de l'été est retombée quelque peu. La guerre aérienne au-dessus des Îles Britanniques a pris un tour nouveau. La détermination de la RAF a eu raison des projets d'invasion d'Hitler et les Allemands ont pris conscience de leur échec. L'offensive se poursuivra quelques mois encore dans le seul but de saper le moral des Britanniques. Ce sera la période des bombardements de nuit sur Londres, Coventry, Birmingham.

Progressivement, la pression de la Luftwaffe faiblira. Dès les premiers mois de 1941, le gros des unités de bombardement sera transféré en Europe centrale pour être engagé dans les Balkans et sur la Crête ou en Pologne pour préparer l'invasion de la Russie. Néanmoins, les Allemands lanceront encore régulièrement sur la Grande-Bretagne des attaques meurtrières, témoin, le terrible raid de nuit sur la « City » le 10 mai 1941.



Hawker Hurricane Mk.IIc BN230, FT•A, 43 Sqn RAF, restauré aux couleurs de l'avion de Daniel Le Roy du Vivier et exposé au Spitfire & Hurricane Memorial Museum à RAF Manston. (R.A. Scholefield/AirHistory.net)

Au sein du 13^e Groupe, le 43 Sqn dépend du Secteur de Ouston. La vigilance reste intacte et régulièrement l'escadrille fait partie des unités en alerte.

Daniel Le Roy du Vivier sait s'y faire apprécier. En avril 1941, il est nommé "A" Flight commander.

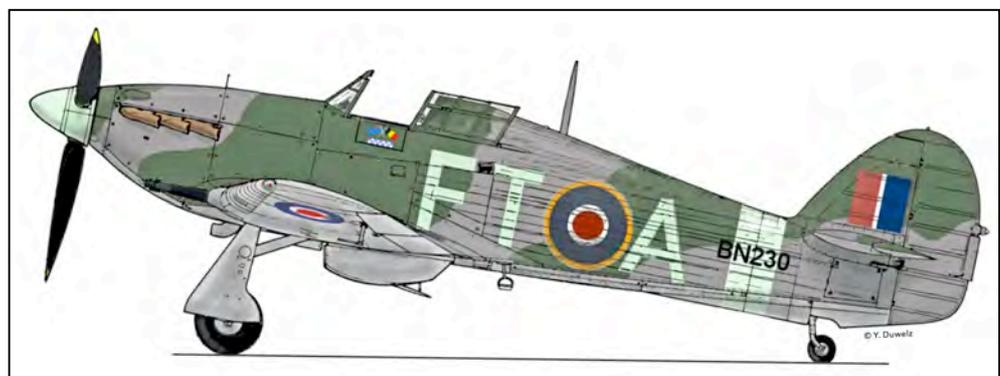
En mai 1941, la Luftwaffe lance sur Glasgow et le Firth of Forth

une série de petits raids qui vont donner à Daniel Le Roy du Vivier l'occasion de s'illustrer en

remportant 3 victoires. Trois Junkers 88 ne rentreront pas à leur base.

Le 3 janvier 1942, la *Distinguished Flying Cross* lui est octroyée avec la mention :

« has displayed exceptional ability as a Flight commander and has been responsible for the high standard of efficiency maintained by his flight in day and night operations. He has destroyed four enemy aircraft. »



Dans les attendus qui justifient la reconnaissance de ses qualités de chasseur et de meneur d'hommes, on lit aussi :

« when his Squadron commander was compelled to alight on the sea, he directed a destroyer to the spot from 30 miles away and enabled the officer to be rescued within two hours. »



Parade pour la Fête Nationale en 1941. De g. à dr. : F/O de Spirlet, S/Ldr Robinson, F/O de Hemptinne, F/O V. Ortmans, F/O Offenber, F/Lt Prévot, F/O Seghers, F/Lt Le Roy du Vivier & F/O Gonay. (album Prévot via A. Bar)

En novembre 1941, Daniel Le Roy du Vivier est nommé *Squadron Leader*, commandant du 43 Sqn. Honneur insigne, il est le premier officier étranger auquel la RAF confie une de ses escadrilles de chasse qui se trouve être une des plus anciennes et des plus prestigieuses, les « Fighting Cocks ». (voir annexe)

Mais de toute évidence, au début de 1942, Daniel Le Roy du Vivier ronge son frein. Pour preuve « l'arrangement personnel » qu'il a avec les contrôleurs d'Ouston qui l'informent de toute intrusion ennemie

quand le 43 Sqn n'est pas en *readiness* ! C'est le cas le 25 avril. Une menace est décelée. Daniel Le Roy du Vivier décolle dans son Hurricane, seul. Il se met à l'écoute des instructions qui sont données à la section de Spitfire chargés de l'interception et s'arrange pour couper la route retour des intrus. Soudain à 30.000 pieds et 40 miles en mer, il aperçoit un Junkers 88 qu'il engage aussitôt. Mais le mitrailleur arrière a décidé de vendre chèrement sa peau. Un obus perfore le panneau avant droit de la verrière du Hurricane, transperce les sangles de retenue et vient se loger dans la plaque blindée du siège. Imperturbable, Daniel Le Roy du Vivier poursuit son attaque. Le Ju-88 s'abat en flammes dans la mer.

En juin 1942, le 43 Sqn retrouve Tangmere. L'opération « Jubilee », le raid sur Dieppe, se prépare. Citons Henri Bernard :

« Les Britanniques avaient décidé de monter une reconnaissance en force sur le Continent dont le but était non seulement de harceler et d'inquiéter l'ennemi et l'encourager à garder d'importants effectifs en Occident, mais aussi de tâter les organisations défensives de la côte, d'en estimer la valeur, d'évaluer la densité des troupes qui l'occupaient, d'apprécier les moyens de transport et de débarquement nécessaires pour une force d'invasion et de voir comment le matériel se comporterait sur le sol des plages. La RAF d'autre part cherchait des renseignements sur le nombre de chasseurs gardés à l'Ouest pour la défense du continent et le commandement allié espérait par cette menace attirer vers l'Atlan-



Départ pour Dieppe lors de l'Ops Jubilee le 19 août 1942. Daniel Le Roy du Vivier effectuera 4 missions sur Dieppe. (Coll. A. Bar)

tique des fractions de la Luftwaffe de l'Est à un moment où les Allemands effectuaient une forte poussée dans la Russie méridionale. »



Avant le départ en mission sur le continent en janvier 1942, Dan Le Roy du Vivier briefe les pilotes du Sqn 43 à Acklington. De g. à dr. : P/O Lister, S/Ldr Le Roy du Vivier, F/Lt May, F/Lt Hutchinson & P/O Daniels. (RAF)

Une Division canadienne et des unités de Commandos britanniques seront engagées. Cinquante escadrilles du *Fighter Command* assureront l'appui au sol et la couverture aérienne de l'opération. Elles effectueront au cours de la journée du 19 août 1942, 2.399 sorties. À la tête du 43 Sqn, Daniel Le Roy du Vivier conduit le Wing de Tangmere. Les Hurricane sont chargés d'attaquer les défenses côtières dès l'heure H. Lors de la première mission, un obus traverse l'aile droite de l'avion de Daniel Le Roy du Vivier, heureusement sans toucher d'élément vital. Il pourra ramener l'avion¹ à Tangmere.

À trois reprises au cours de cette journée, Daniel Le Roy du Vivier retournera avec son escadrille dans la mêlée. Au même moment,

un autre pilote belge conduit son escadrille au combat : le Squadron Leader Désiré Guillaume, à la tête de la « 350 », notre première escadrille nationale qui inscrira à Dieppe une des plus belles pages de son histoire².

L'allant au combat de Daniel Le Roy du Vivier lui vaudra l'honneur de porter une « bar » sur le ruban de sa DFC.

« Since being awarded the DFC, this officer has continued to display skillful airmanship. He participated in 4 sorties in the combined operation at Dieppe on 19th August 1942 and the successes achieved by his squadron can be attributed largely to S/Ldr Le Roy du Vivier's masterly influence and outstanding leadership. »

Sur le théâtre méditerranéen

En septembre 1942, le 43 Sqn est placé en statut « Non Ops » préalablement à son transfert sur le théâtre de la Méditerranée. Daniel Le Roy du Vivier, après 26 mois de présence à l'escadrille dont 9 mois comme CO, est nommé *Wing Commander* et passe à l'État-major du 13^e Groupe, en charge de l'entraînement. Il profite d'ailleurs de cette nouvelle affectation pour suivre le *Pilot Instructor Course* à la *Central Gunnery School* de Sutton Bridge, de décembre 1942 à février 1943. Il en sort avec la mention « *above average* » et réintègre l'État-major du Groupe.



Daniel Le Roy du Vivier lors d'une manifestation officielle en 1942. Il porte les épaulettes de Squadron Leader. (album Prévot via A. Bar)

1. *L'avion de D. Le Roy du Vivier, le Hurricane II B FT-A (BN 230), sera réparé. Le vol sur Dieppe constituera néanmoins sa dernière sortie opérationnelle. Il "survivra" à la guerre. Reconditionné il fait actuellement partie des collections de la RAF.*

2. *Plusieurs pilotes belges intégrés dans diverses escadrilles de la RAF", prendront part également à l'opération.*



Le "Boy". Wing Commander Le Roy du Vivier D.F.C. & Bar. (album Prévot via A. Bar)

C'est donc à Malte que Daniel Le Roy du Vivier prend le commandement du Wing qui sera lancé, sans délai, dans la préparation du débarquement allié en Sicile, prélude à la Campagne d'Italie, première étape de l'assaut de la forteresse européenne. Missions d'interdiction et de reconnaissance armée se succèdent. Dès le 9 juillet, jour du débarquement, s'y ajouteront les missions d'appui direct aux troupes au sol. Le 13 juillet déjà, le Wing se redéploie à Pachino dans le sud de la Sicile d'où, le plus souvent, sous la protection des Spitfire du 324^e Wing qui partage le même aérodrome, les Kittyhawk poursuivent leurs missions ; Daniel Le Roy du Vivier effectue une cinquantaine de sorties avec les escadrilles du Wing.

Le 16 août, la Sicile est conquise. Daniel Le Roy du Vivier ne sera cependant pas parmi ses pilotes pour fêter l'événement. Le 31 juillet, il a été victime d'un malheureux accident domestique, qui se solde par des fractures multiples au genou droit. Cette blessure va l'éloigner des opérations pendant quelques mois. Il mettra cependant cette « inactivité forcée » à profit en suivant, au cours de sa convalescence, les

Mais d'autres horizons vont s'ouvrir à lui : ceux de la Méditerranée où la fortune des armes va bientôt changer de camp.

En mai 1943, l'Afrikakorps dépose les armes à Tunis mettant un terme à la Campagne d'Afrique du Nord qui a rendu célèbres les noms de Tobrouk, El Alamein, Rommel, Montgomery et où celui de la petite île de Malte, position clé entre la Sicile et la Lybie, est devenu synonyme de ténacité et de résistance inflexible.

Le 13 avril 1943, Daniel Le Roy du Vivier est passé à l'État-major du *Middle East Command* et dès le mois de mai, il est désigné comme *Wing Leader* du 239^e Wing de la *Desert Air Force*, noyau de la *Mediterranean Allied Tactical Air Force* mise sur pied en janvier 1943.

Cinq escadrilles constituent le Wing (112, 250, 260, 450 & 3 SAAF). Quittant Kairouan en Tunisie, elles sont en cours de redéploiement à Malte sur les aérodromes de Safi, Hal Far et Luqa. Equipées de Kittyhawk 3 et 9, elles sont engagées principalement dans des missions d'attaque au sol.



Photo en couleurs datant de 1942 ou 1943 avec Dan Le Roy du Vivier (à gauche) et Léon Prévot avec leur « tankard » en main, la fameuse chope en étain que détenait pratiquement chaque pilote de la RAF. (album Prévot)

cours du *British Army and Air Force Staff College* à Haïfa (Palestine). Pendant 4 mois, il sera stagiaire du cours n° 10 qu'il terminera brillamment. Par ailleurs, il trouvera également l'occasion d'effectuer une courte conversion sur bimoteur en Egypte.



Photo de quelques pilotes avec le Wing Commander Le Roy du Vivier. (via A. Bar)

En Italie

Début 1944, son état s'est amélioré suffisamment pour qu'il sollicite et obtienne son retour en opérations. Il sera affecté comme *Wing Commander Flying* au 324^e Wing avec lequel il avait eu l'occasion de travailler en Sicile. Le Wing est équipé de Spitfire Mk.IX, et est déployé à Lago, en Calabre. Daniel Le Roy du Vivier y retrouve son ancienne escadrille, le 43 Sqn aux côtés des 72, 93 & 111 Squadrons.

Pendant son absence des opérations, la Campagne d'Italie a pris corps. En septembre 1943, les Alliés ont débarqué en différents endroits : à Reggio, à Tarente et à Salerne. La progression des troupes au sol a cependant été difficile. Fin 1943, elle a été bloquée à hauteur du Mont Cassin. Le 22 janvier, les Alliés débarquent à Anzio, à 50 km au sud de Rome pour tenter de prendre les Allemands à revers.

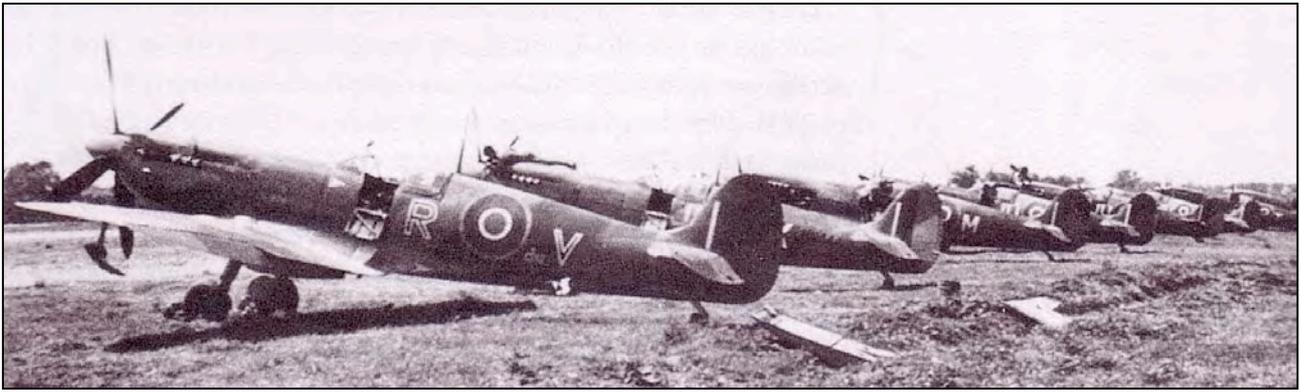




The Campaign for Italy



© JB & DW



Le Spitfire LF.Mk.IX MJ628, R•duV, du Wing Commander Le Roy du Vivier au 324 Wing en Italie, été 1944. (via A. Bar)

Les missions confiées au Wing sont essentiellement des missions de couverture des différentes têtes de pont qui, jusqu'au mois de mai, seront sous la menace constante des avions de la Luftwaffe. Daniel Le Roy du Vivier va mener son Wing au combat au cours de septante heures d'opérations. En moins de 4 mois, les escadrilles du 324^e Wing totaliseront une soixantaine de victoires.

Le 8 mai 1944, la ligne du Mont Cassin tombe. Le 324^e Wing se redéploie à Nettuno (Anzio). Le 4 juin, Rome, la ville éternelle, est conquise et la retraite allemande vers le nord débute. Le Wing suit le mouvement occupant successivement une série d'aérodromes le long de la côte tyrrhénienne : Tre Canelli, Tarquina, Grosseto. Pour Daniel Le Roy du Vivier, il y a cependant une ombre au tableau. La blessure encourue l'année précédente lui cause problème. Son état nécessite des soins que la vie en campagne ne permet pas. Le médecin-chef du 211^e Groupe dont dépend le Wing le convainc de la nécessité d'un retour en Grande-Bretagne, seul endroit où il puisse bénéficier de soins orthopédiques adéquats.

Wing Commander, Chief Flying Instructor

Le 6 juillet 1944, Daniel Le Roy du Vivier retrouve les brumes du nord... et bien vite remue ciel et terre pour obtenir une nouvelle affectation opérationnelle. Mais désormais, c'est sa riche expérience que la RAF voudra exploiter pour le plus grand bénéfice des jeunes pilotes. Le 14 août, il passe au



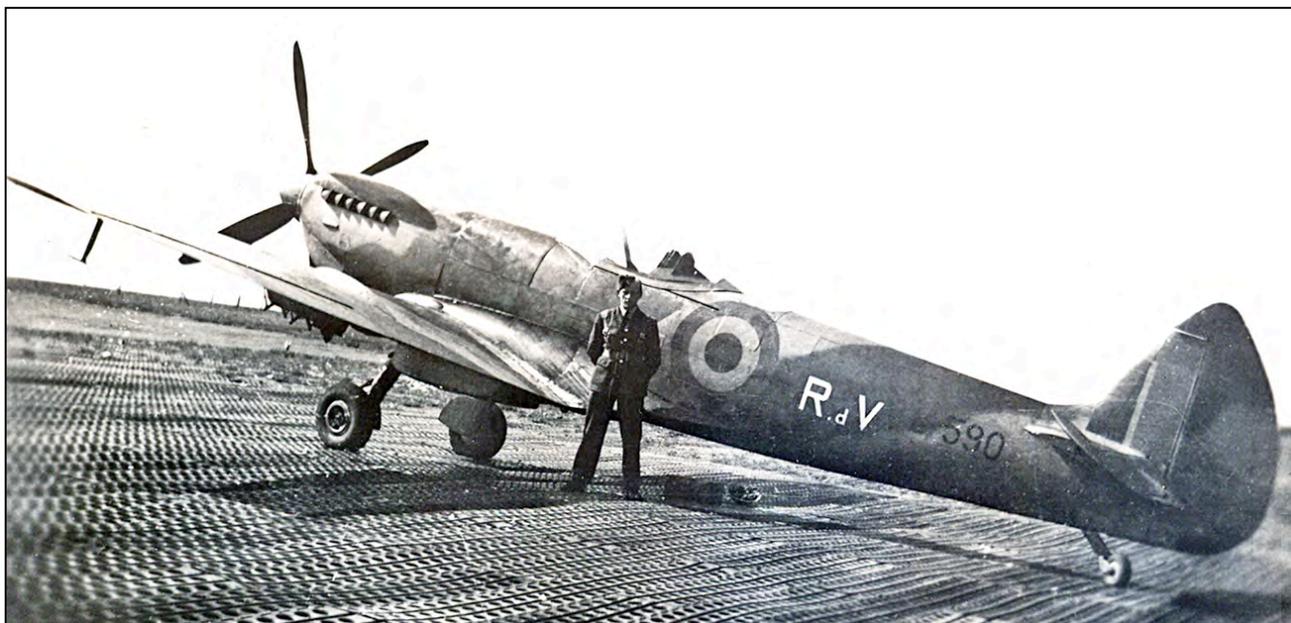
Group Captain Léo De Soomer DFC & Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier DFC. (album Prévot via A. Bar)

53^e OTU à Kirton-in-Lindsey comme *Wing Commander, Chief Flying Instructor*. Il y restera attaché jusqu'au 26 juin 1945, date à laquelle il est désigné pour reprendre le commandement du 61^e OTU à Keevil Wiltshire.

La guerre en Europe a pris fin le 5 mai 1945. La Section belge de la RAF, dans la perspective de la reconstitution d'une aviation militaire nationale, voudrait « récupérer » Daniel Le Roy du Vivier. Mais à ce moment, celui-ci estime plus important de poursuivre son engagement dans la RAF. Le 22 juillet, il sollicite un « posting » pour l'Extrême-Orient où la lutte contre le Japon se poursuit. Plus pour

longtemps cependant. La requête restera sans suite. Le 15 août l'Empire du Soleil Levant capitule. Ce même mois, Daniel Le Roy du Vivier quitte le 61^e OTU et passe au *Belgian Inspectorate* à Londres. Il y est chargé de préparer la constitution du premier wing belge et son implantation sur le territoire national.

Début 1946, Daniel Le Roy du Vivier rejoint, à Fassberg, le 135^e Wing qui est aux ordres du célèbre Johnny Johnson. Les 349^e et 350^e escadrilles s'y trouvent réunies, elles doivent constituer le 160 (Belgian) Wing et Daniel Le Roy du Vivier doit en prendre le commandement effectif dès que l'unité aura quitté l'aile protectrice de la RAF. Il n'aura cependant pas la satisfaction de conduire le Wing lors de son retour au pays. En effet, notre Aviation Militaire renaissante a besoin d'hommes d'expérience dans tous les domaines. À peine a-t-il porté le 160 (Belgian) Wing sur les fonts baptismaux que dès le 10 juin 1946, il est désigné pour assumer le commandement de la Belgian Training School à Bevingen, poste qu'il rejoindra au début juillet.



Le Spitfire Mk.XVI, serial TB590 "R.d.V", est l'avion personnel du Wing Commander (Lieutenant-Colonel) Daniel Le Roy du Vivier comme l'indiquent ses initiales peintes sur le fuselage en 1946 à Beauvechain. (archives J-P. Decock)

Daniel Le Roy du Vivier à 31 ans. Il a passé au sein de la RAF cinq années « intenses » au cours desquelles il n'était guère loisible de penser au lendemain. À présent, bien des questions se posent quant à l'avenir de notre Aviation Militaire.

Il a besoin de prendre du recul.

Le 1 septembre, il demande sa mise en disponibilité pour une période de 12 mois qui sera prolongée jusqu'au 1 décembre 1947, date à laquelle il quitte définitivement le service actif pour embrasser une carrière civile à la Belgian Shell. Il passe dans le cadre de réserve.

L'Escadrille Auxiliaire

Le 1 décembre 1949, l'Escadrille auxiliaire est créée. Formée sur le modèle britannique, constituée de personnel de réserve - dans un premier temps essentiellement des anciens de la RAF désireux de garder le contact avec la Force Aérienne - l'effectif sera bientôt complété par des jeunes pilotes issus des universités et des hautes écoles. Ceux-ci suivaient leur formation au pilotage au cours des vacances scolaires et de leur service militaire, à l'issue duquel ils pouvaient rejoindre les rangs de l'Escadrille auxiliaire.

L'État-major Général de la Force Aérienne pense tout naturellement à Daniel Le Roy du Vivier pour en assurer le commandement, proposition qu'il accepte avec enthousiasme. Un stage au *County of London* 601 (Auxiliary) Squadron de Tangmere pour s'imprégner des modalités de fonctionnement de ce type d'escadrille au sein de la RAF, le préparera à ce rôle. Il assumera le commandement de l'Escadrille auxiliaire comme Lieutenant-colonel Aviateur de réserve jusqu'en 1952. Il y effectuera notamment sa conversion sur Meteor F.4 en 1951 et, régulièrement jusqu'en 1953, lors des grands exercices notamment, on le retrouvera dans des fonctions de commandement opérationnel au sein du 1^{er} Wing de Chasse et à l'État-major du Groupement des Opérations.

En juillet 1955, il quitte la Belgique pour les États-Unis où il assumera au sein de la SABENA les fonctions de directeur pour l'Amérique du Nord.



Il est nommé Colonel Aviateur de réserve le 26 décembre 1955.

Le 1 avril 1971, la limite d'âge atteinte, il quitte le cadre de réserve.

Daniel Le Roy du Vivier trouve la mort dans un accident de la circulation aux États-Unis, le 2 septembre 1981.

À la SABENA, directeur général de l'exploitation pour l'Amérique du Nord.
(album SABENA via A. Bar)

« Homme de caractère, il fut modeste dans la paix, comme il fut brave au combat ».



La tombe de Daniel et Joan Le Roy du Vivier au cimetière de St Andrew's Parish Church à Tangmere (UK).



Photo colorisée avec Daniel Le Roy du Vivier debout dans le cockpit d'un Hawker Hurricane du 43 Sqn RAF. L'inscription "- URUNDI -" sur l'avant du fuselage laisse à supposer qu'il s'agit probablement d'un "Presentation Hurricane", un avion payé par des dons récoltés dans les colonies. (Via A. Bar)



Durant l'hiver 1941-1942, le Sqn Ldr Daniel Le Roy du Vivier et quelques pilotes montrent l'emblème du 43 Sqn RAF, les Fighting Cocks. (worldwarphotos.info)

Distinctions Honorifiques

Commandeur de l'Ordre de Léopold

Commandeur de l'Ordre de la Couronne

Officier de l'Ordre de Léopold avec palme

Croix de Guerre 1940 avec 3 palmes et 3 lions en bronze

Distinguished Flying Cross & Bar (UK)

Officier de la Légion d'Honneur française (FR)

Croix de Guerre française avec palme (FR)



Distinguished Flying Cross & Bar

Air Ministry Bulletin N° 6116 du 16 Jan 1942

– *Fac-similé* –

16/1/42 - No.18

NOT FOR PUBLICATION, BROADCAST, OR USE ON CLUB TAPES BEFORE 00.30.

B.S.T. (i.e. FOR SUNDAY PAPERS) ON JANUARY 18,1942.

THIS EMBARGO SHOULD BE RESPECTED OVERSEAS BY PREPARING ANY MESSAGES
FILED WITH THE EMBARGO.

Air Ministry News Service.

Air Ministry Bulletin No.6116.

FIRST ALLIED AIRMAN TO COMMAND BRITISH FIGHTER SQUADRON

A twenty-seven-year-old Belgian Flight Lieutenant this week celebrated his birthday, was awarded the D.F.C. and promoted to the acting rank of Squadron Leader, and became the first Allied airman to command a British Fighter Squadron.

The Hurricane Squadron he now commands is one of the most famous in Fighter Command. It fought during the Battle of Britain and claims 117 aircraft destroyed.

The squadron's new Commanding Officer was a member of the Belgian Air Force and fought the Germans both in the air and on the ground. He escaped to England and joined the squadron of the Fighting Cockerel in time to play his part in the Battle of Britain.

Shot down and wounded during the Battle, he has now four and possibly five enemy aircraft to his credit. Last July he saved his Commanding Officer's life by leading a destroyer to pick up the injured leader from his dinghy forty miles out to sea. The Squadron Leader had just shot down his eleventh daylight raider and had to make a landing in the sea.

Since the war began this squadron has never been commanded by a flyer who has not at some time been a pilot in the unit. The succession of the Belgian Officer maintains this tradition.

The first leader of the Squadron on its formation in 1916, was the present Commander-in-Chief of Fighter Command.