

**LES « VIEILLES TIGES »
DE L'AVIATION BELGE
asbl**



Mémorial

Willy COPPENS de HOUTHULST

Présenté et patronné par le
Lieutenant-colonel Aviateur honoraire e.r.

Wilfried TERSAGO

Administrateur

et par le

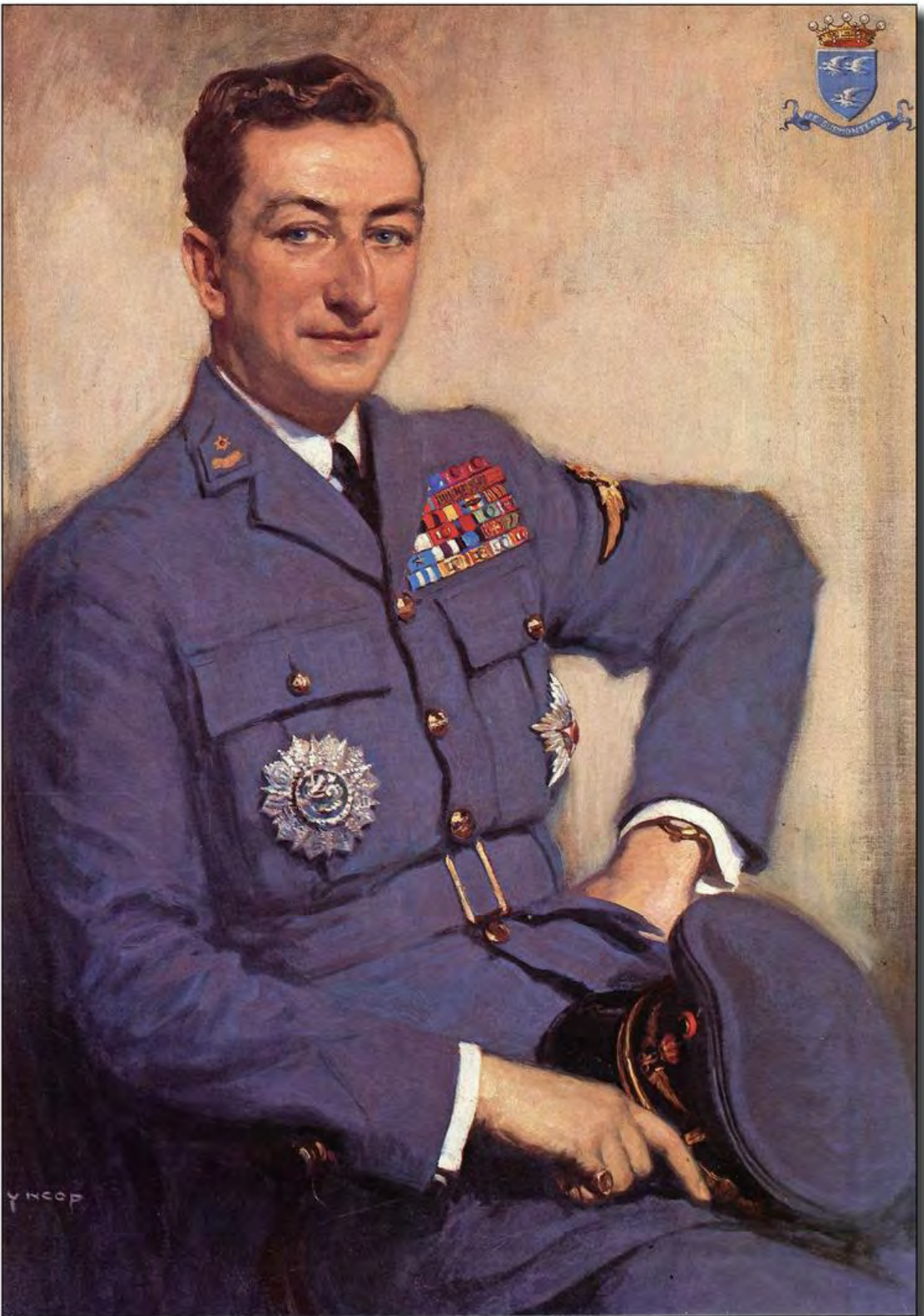
Colonel d'Aviation e.r.

Jacques SCHELFAUT

Membre VTB

Traduction en français

Jean-Pierre DECOCK



Portrait de Willy Coppens au grade de Major

Baron Willy Coppens de Houthulst

1892-1986

Le pilote de chasse belge au palmarès le plus prestigieux de tous les temps

**Commandant de l'Aéronautique Militaire et
Inspecteur de la Défense Aérienne
Lieutenant-colonel Aviateur Honoraire**

I. La personnalité



- Né à Watermael-Boitsfort le 6 juillet 1892.
- Le pilote de chasse belge au palmarès le plus prestigieux avec 37 victoires aériennes.
- Commandant l'Aéronautique Militaire et Inspecteur de la Défense Aérienne de 1934 à 1940.
- Lieutenant-colonel Aviateur Honoraire et baron.
- Décédé à Berchem le 21 décembre 1986.

Carrière aéronautique

- 1914 : incorporation au 2^{ème} Régiment des grenadiers.
- Sa demande de mutation à la « Compagnie des Aviateurs » est rejetée; il finance donc personnellement sa formation de pilote civil à Hendon (Grande-Bretagne).
- Effectue son entraînement à l'école militaire d'Etampes en France.
- Nommé sergent le 15 juillet 1915.
- Brevet d'aviateur numéro 2140 obtenu le 9 décembre 1915.
- Versé successivement à la 6^{ème}, 4^{ème} et 1^{ère} escadrille.
- Nommé lieutenant le 9 septembre 1918.
- Blessé à la jambe gauche alors qu'il abattait son 37^{ème} ballon le 14 octobre 1918; amputation consécutive de la jambe.

- 1919-1924 : Attaché militaire à Paris.
- 1924-1934 : Attaché militaire à Londres.
- 1930 : est fait Chevalier Willy Coppens par le Roi Albert Ier.
- 26 mars 1933 : promu au grade de Major.
- 1935-1936 : Attaché militaire à Rome.
- 1960 : le Roi Baudouin lui accorde le titre de baron.

II. Biographie

Omer Coppens (1864-1926), son père, était originaire de Dunkerque et artiste peintre. Le jeune Willy Coppens naquit le 6 juillet 1892. Passionné de mécanique et de motocyclettes, il construisit durant ses vacances à La Panne l'un des premiers chars à voile et pratiqua ce sport qui en était alors à ses premiers balbutiements. Il en construisit sept de ces engins entre 1907 et 1913.

Il sollicita dès le début de la Grande Guerre son incorporation à la « Compagnie des Aviateurs », mais celle-ci lui fut refusée. Il se résolut alors à acquérir le brevet civil d'aviateur à ses frais (100 £ à l'époque) à Hendon en Grande-Bretagne. Après un stage à l'école de pilotage militaire d'Etampes en France, il fut enfin intégré à la Compagnie des Aviateurs en tant que pilote de reconnaissance dans les 6^{ème} et puis 4^{ème} escadrilles. Il fit cependant des pieds et des mains pour être muté à la 1^{ère} escadrille de chasse sous les ordres du Commandant Jacquet. Il y parvint et vola sur le monoplace Hanriot-Dupont HD 1 numéro 17 revêtu d'une belle livrée bleue, ce qui lui valut bientôt de se voir affublé du surnom de « diable bleu » par les Allemands.



Willy Coppens pose avec fierté devant son Hanriot-Dupont HD 1 arborant le chardon, emblème de la 1^{ère} escadrille.

Il constata, dès ses premiers survols des lignes, que les ballons d'observation (drachen) allemands opéraient toujours à une altitude se situant entre 600 et 1.000 mètres. Un officier d'artillerie informait le sol, depuis la nacelle du ballon, des corrections à effectuer pour que les canons puissent atteindre leur cible avec précision. Ces ballons étaient donc plus que gênants et Willy Coppens allait se spécialiser dans l'attaque de ce type d'objectif et en descendre finalement 35 !

Bien qu'immobiles dans le ciel, les ballons allemands n'étaient pas des proies faciles car ils étaient défendus par des canons de DCA de calibre 7 et 20 mm qui tissaient un rideau de feu mortel auquel s'exposait tout pilote de chasse qui s'en approchait. Les ballons étaient toujours montés au-dessus de leurs propres lignes, certains étaient même transformés en pièges sans observateur mais bourrés d'explosifs et celui qui leur tirait dessus s'exposait à une déflagration létale. Les biplans de chasse de l'époque étaient fragiles et n'offraient aucune protection à leurs pilotes. Willy Coppens fit remplacer en 1918 la mitrailleuse de son avion de calibre standard 7,92 mm par une Vickers de 11 mm qui lui permettrait de meilleures probabilités de bouler le feu aux ballons.



Alors qu'il attaquait à nouveau un ballon et qu'il rompait son assaut en passant au-dessus de sa cible, le câble qui amarrait le ballon au sol se rompit et le ballon libéré fit soudainement un grand bond vers le haut entraînant l'avion de Willy Coppens posé au sommet de son enveloppe. De crainte de voir son hélice s'emmêler dans les câbles du ballon, le pilote coupa son moteur et, lorsque par une chance inouïe, le Hanriot-Dupont HD 1 glissa de l'enveloppe du ballon, Willy Cop-

pens se lança dans un piqué vertigineux afin de redémarrer le moteur : une belle leçon de sang-froid !

Il alla survoler sa maison natale dans la banlieue de Bruxelles le 18 février 1918 afin de saluer sa famille en battant des ailes et tous les gens du voisinage de l'applaudir en agitant les bras.

Il descendit son dernier ballon le 14 octobre 1918 et fut atteint par les tirs des mitrailleuses lourdes ennemies qui lui mirent la jambe gauche en charpie; dans un effort surhumain, il parvint à revenir dans les lignes amies, mais il fallut l'amputer.

Le sens de la justice et la droiture inébranlables de Willy Coppens l'amènèrent, dans les années qui suivirent la guerre, à contester tous ceux qui furent blessés – à l'arrière du front – et qui furent néanmoins décorés tout autant que ceux qui le furent sans avoir accompli le moindre fait d'armes. Sa plume trempée dans le vitriol n'en épargna aucun, au déplaisir et au dépit de ses chefs. L'un de ses grands sujets de polémique dans l'entre-deux-guerres résidait dans le fait que l'aviation était commandée par des officiers d'artillerie.

Willy Coppens se vit confier la charge d'attaché militaire auprès de l'ambassade de Londres après la première guerre mondiale. Il proclama au fil des ans que l'arme aérienne belge se dévalorisait sous le commandement de chefs sans honneur ni vision d'avenir. Il s'agit-là de l'essentiel du contenu du premier tome de ses « Reclassements ». Il devint commandant du 2^{ème} Groupe de Chasse de Nivelles à l'issue de son séjour londonien.

L'amputation de sa jambe ne compromit en rien l'esprit sportif de Willy Coppens car il battit même le record de saut en parachute en septembre 1928 en sautant d'une altitude de 6.000 mètres.

Le général Duvivier l'informa en 1939 que le 2^{ème} Groupe de Chasse serait rééquipé avec des Fiat C.R. 42 biplans alors qu'en 1935 déjà, durant son séjour en tant qu'attaché de l'air à Rome, il avait établi un rapport concernant l'infériorité de telles machines par rapport aux Messerschmitt, Dewoitine et autres Hawker. Au déclenchement de la seconde guerre mondiale, il s'expatria avec femme et enfants à Genève où, grâce à ses relations, à la Croix-Rouge et d'autres organisations internationales, il organisa des réseaux de soutien aux prisonniers de guerre belges.



Le Roi Baudouin a anobli Willy Coppens après la deuxième guerre et lui a octroyé le titre de baron. Le nom « de Houthulst » qu'il peut accoler à son nom fait référence à la forêt de Houthulst qu'il survola et au-dessus de laquelle il combattit maintes fois durant la Grande Guerre.

Il s'établit à La Panne où il s'était fait tant de bons souvenirs. Il prit résidence à Anvers quelques années avant son décès et ses derniers jours furent adoucis par l'amitié et l'affection que lui témoignait la fille de Jan Olieslagers, son meilleur ami, auquel il consacra un livre publié en 1935 intitulé « Un Homme Volant » : Jan Olieslagers ».

Willy Coppens de Houthulst est décédé le 21 décembre 1986 à Berchem; il était veuf et père de deux enfants. Les funérailles eurent lieu dans l'intimité, conformément au souhait du défunt. Un monument a été érigé à sa mémoire sur la place qui porte son nom à Klerken, une commune de l'entité de Houthulst.

Il demeure incontestablement notre plus grand aviateur militaire, non seulement par ses prouesses dans le ciel flamand, mais également par son inextinguible action au service de l'aviation militaire ainsi que le panache de son patriotisme qui l'incita à reprendre le combat aux commandes de son chasseur à l'âge de 47 ans.

Willy Coppens était droit et intransigeant, des traits de caractère qui ne lui furent guère pardonnés mais qui expliquent pourquoi il s'opposa souvent avec force aux autorités (militaires) en place.

Il était membre d'honneur de notre association.



Le Roi Albert Ier remet l'étendard de l'Aéronautique Militaire à Willy Coppens.

III. Distinctions honorifiques

Commandeur de l'Ordre de la Couronne et de l'Ordre de Léopold II avec glaives
Officier de l'Ordre de Léopold avec palme
Croix de Guerre 1914-1918 avec 27 palmes et 13 lions de bronze
Croix de l'Yser
Croix de Feu
Médaille commémorative de la campagne 1914-1918
Médaille de la Victoire
Croix militaire de 2^{ème} classe
Médaille commémorative du Centenaire
Grand Officier de l'Ordre Ouissam Alouti, Maroc et de l'Ordre Nichan-Iftikhar, Tunisie
Commandeur de la Légion d'Honneur, France
Ordre de l'Etoile Noire du Bénin et Ordre d'Isabelle la Catholique, Espagne
Officier de l'Ordre de l'Aigle Blanc avec glaives, Serbie
Officier de l'Ordre de Saint Maurice et de Saint Lazare, Italie
Chevalier de l'Ordre Virtuti Militari, Pologne
Distinguished Service Order et Military Cross, Grande-Bretagne
Médaille d'argent du Mérite Militaire, Italie
Croix de Guerre 1914-1918 avec deux palmes, France
Croix de Guerre avec croix d'or et palme, Portugal
Croix de Guerre 1914-1918, Italie
Croix de Guerre 1914-1918, Pologne
Cinq chevrons de front, un chevron de bles-
sure

Note : Willy Coppens attachait beaucoup d'importance aux distinctions et aux décorations, grades et témoignages honorifiques, mais ce n'était ni par prétention, ni par vanité. Il était, en effet, convaincu qu'ils représentaient autant de reconnaissances de la valeur de celui qui les portait et non comme des signes de distinction attribués automatiquement. Il estimait par exemple, pour un ordre déterminé, inadéquat de se voir octroyer un niveau inférieur à celui de généraux qui firent toute la guerre à l'arrière...

Il a même refusé en 1959 et 1968 la distinction de commandeur de l'Ordre de Léopold parce que ce rang était inférieur à celui de Grand Officier, lequel fut décerné à un pilote civil qui avait rejoint la Compagnie des Aviateurs le 3 août 1914 pour en désertir le 23...

Ce sujet revient à de nombreuses reprises dans ses livres et autres écrits.

Le Sous-lieutenant Coppens vient d'être décoré.



Héraldique

Féru d'héraldique, Willy Coppens de Houthulst avait dessiné son propre blason durant l'entre-deux-guerres, lequel était peint sur son avion personnel et comprenait un écu avec trois aigles d'argent éployés sur champ d'azur surmontant un listel contenant la devise « Je surmonterai »; cet appareil était le Fairey Fox Kangourou numéro 44 qui fut détruit le 10 mai 1940 lors de l'attaque de l'aérodrome d'Evèrè par la Luftwaffe.

La cocotte blanche

Willy Coppens avait peint sur son premier avion de chasse (un Bébé Nieuport dont le moteur Le Rhône original de 80 CV avait été remplacé par un de 120 CV) une cocotte blanche qu'il jugeait plus agressive qu'un cygne ou un chardon (sic) ou encore la comète de Teddy Franckhomme. Coppens voulut ajouter la devise « Boutez avant » après sa cinquième victoire, mais il se vit contraint, à l'instar de toute l'escadrille, d'adopter le chardon qui était l'emblème créé par André De Meulemeester.

La cocotte pivotera ultérieurement de 45 degrés et deviendra un emblème officiel belge exécuté en rouge, bleu et vert.



Coppens dans son Nieuport orné de la cocotte de ton sombre.

IV. Bibliographie

Ouvrages de Willy Coppens de Houthulst

- Jours Envolés. Mémoires. Paris, Nouvelles Editions Latines (1932), 355 pages.
- L'Homme à la conquête du ciel. Paris, Hachette, coll. « La belle histoire » (1937), 160 pages, illustrations de Marcel Jeanjean.
- Londres et Paris en contrepoint. Ostende, Editions Erel (1974), 172 pages.
- Un homme volant : Jan Olieslagers. Bruxelles, Editions Rex (1935), 259 pages.
- Reclassements : hélice en croix, 314 pages (1945)
- Reclassements : vue cavalière, 429 pages (1947). Genève, Editions du Rhône.
- Aviateurs célèbres au temps des hélices. Documents d'histoire. Ostende, Editions Erel (1973), 129 pages.
- Feuilles volantes. Bruxelles, Goossens (1928), 122 pages.
- Becs et plumes. Paris, Rouffé (1928), 141 pages.

Autres ouvrages concernant Willy Coppens de Houthulst

- Days on the Wing, war memories of Willy Coppens de Houthulst. Aviation book club, London.
- Balloon-busting aces of World War I. Jon Gutman, Osprey aircraft of the aces (2005).
- Documentation d'Yves Duwelz et de Jacques Schelfaut, AELR (Amis du Musée de l'Air et de l'Espace), Bruxelles.
- Magazine « Pourquoi Pas ? » du 22 mars 1973.
- Lettre de Willy Coppens dans le magazine « Pro Avia » du 2 avril 1972.

V. Victoires en combat aérien

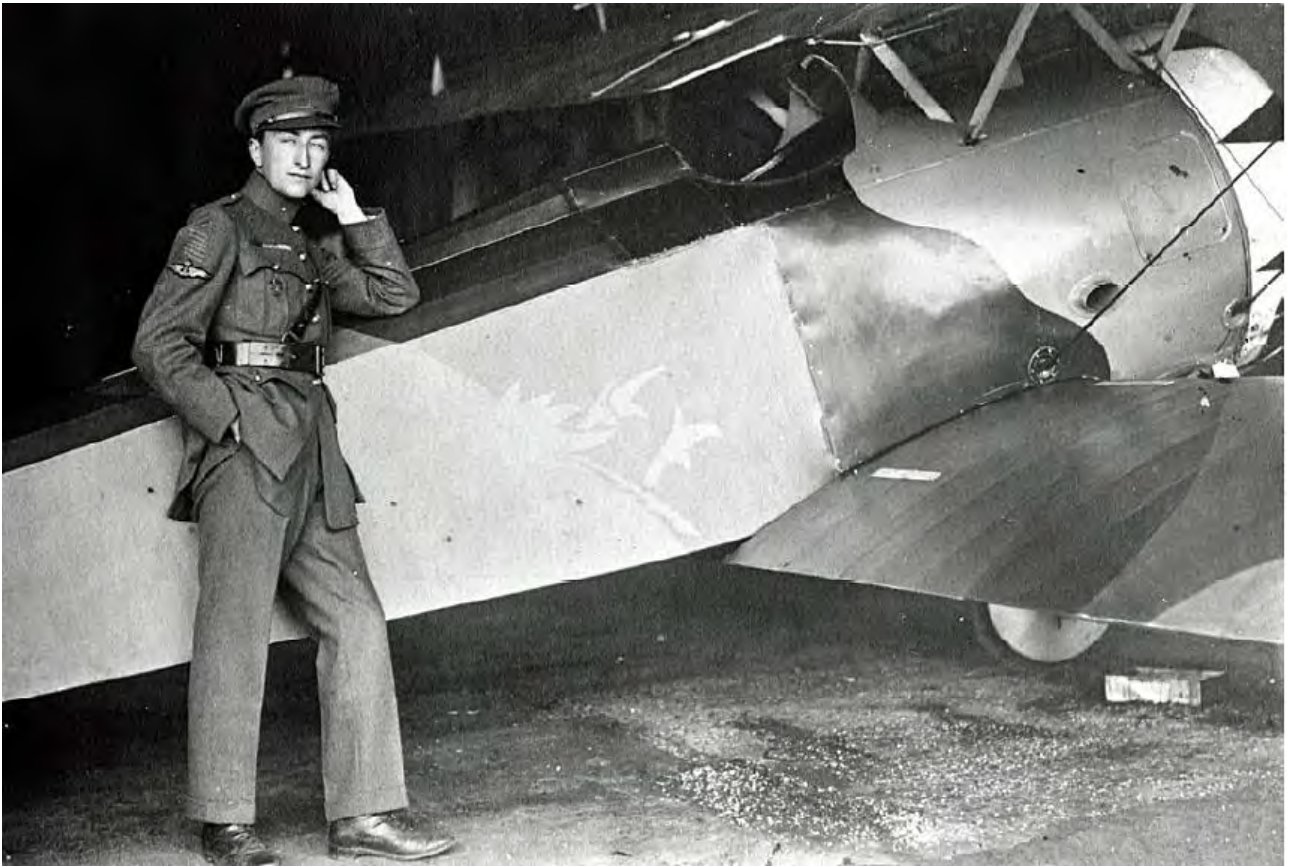
1. 25/04/1918 12H20 Avion de reconnaissance, St Joris
2. 08/05/1918 07H10 Ballon Zarren
3. 08/05/1918 09H55 Ballon Houthulst
4. 15/05/1918 08H07 Ballon Houthulst
5. 19/05/1918 09H45 Ballon Houthulst
6. 05/06/1918 06H40 Ballon Houthulst
7. 09/06/1918 09H22 Ballon Zonnebeke
8. 10/06/1918 07H47 Ballon Ploegsteert
9. 24/06/1918 06H45 Ballon Warneton
10. 24/06/1918 06H46 Hannover CI Ploegsteert
11. 30/06/1918 06H30 Ballon Bovekerke
12. 30/06/1918 08H30 Ballon Gheluveld
13. 30/06/1918 08H34 Ballon Passendale
14. 14/07/1918 09H30 Ballon Passendale
15. 16/07/1918 18H55 Ballon Bovekerke
16. 19/07/1918 19H20 Ballon Ruitenhoek
17. 20/07/1918 05H57 Ballon Houthulst
18. 22/07/1918 07H30 Ballon Geluwe
19. 22/07/1918 07H31 Ballon Wervik
20. 22/07/1918 07H34 Ballon Comines
21. 24/07/1918 19H20 Ballon Ruitenhoek
22. 03/08/1918 07H50 Baloon Reutel
23. 10/08/1918 06H05 Ballon Leffinge
24. 10/08/1918 06H25 Ballon Ruitenhoek
25. 10/08/1918 07H45 Ballon Leffinge
26. 24/08/1918 14H55 Ballon Ploegsteert
27. 24/08/1918 14H57 Ballon Warneton
28. 03/09/1918 11H02 Ballon Tenbrielen
29. 04/09/1918 09H23 Ballon Wercken
30. 27/09/1918 11H05 Ballon Leffinge
31. 27/09/1918 11H06 Ballon Leffinge
32. 29/09/1918 10H05 Ballon Leffinge
33. 03/10/1918 15H20 Ballon Leffinge
34. 05/10/1918 08H14 Ballon Lendeledede
35. 05/10/1918 08H20 Ballon Cruypenaerde
36. 14/10/1918 16H00 Ballon Praatbos
37. 14/10/1918 06H05 Ballon Torhout

VI. Annexes : photos et documents

Willy Coppens dans un Farman MF11.



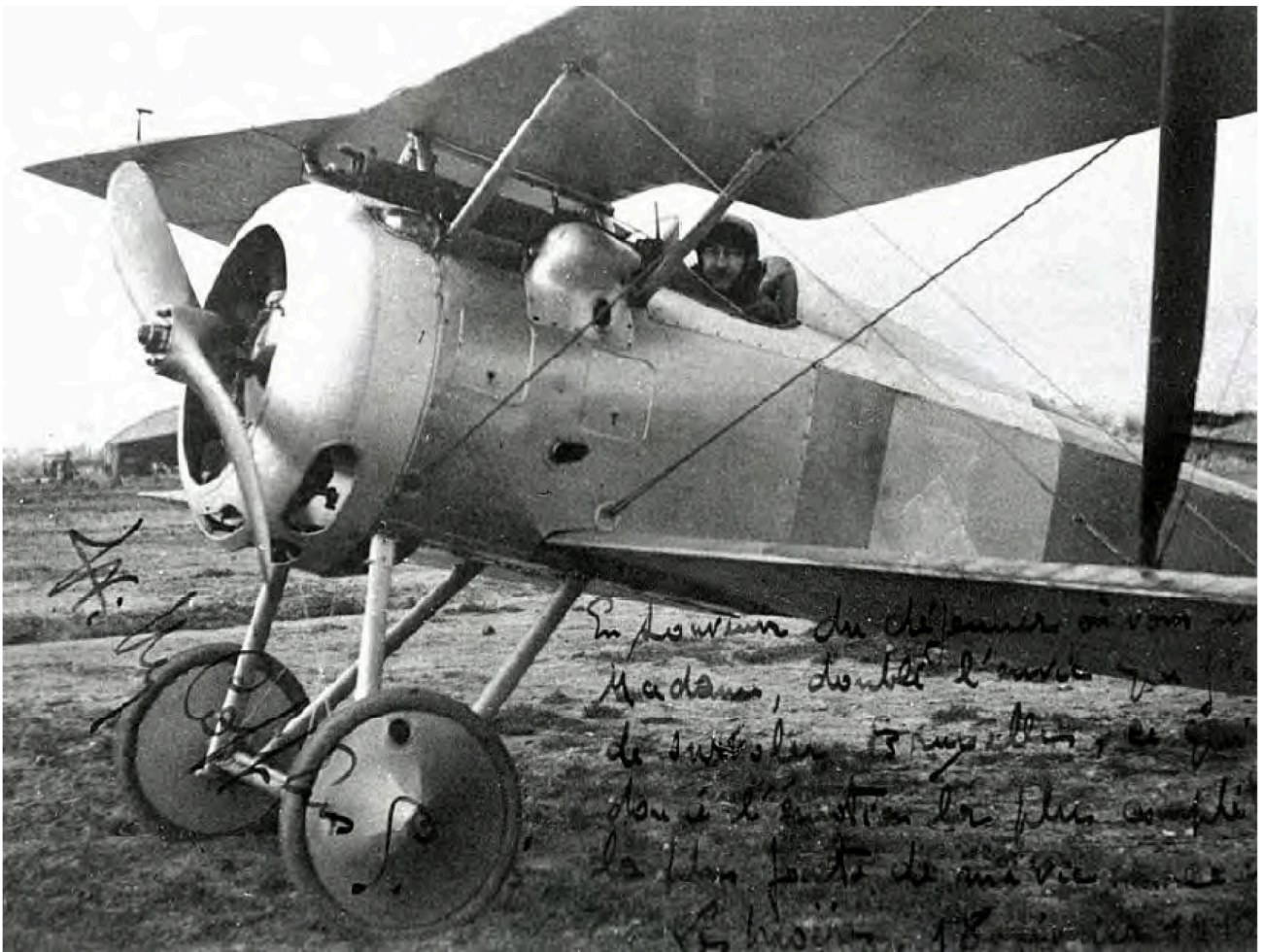
De droite à gauche : Coppens, De Meulemeester et Jacquet.



Willy Coppens près de son Hanriot HD 1 à l'emblème du chardon.



Coppens au retour d'un vol en HD 1.



Willy Coppens à bord de son Hanriot HD.1 orné de la cocotte blanche.



Les pilotes de la 9^{ème} escadrille, de gauche à droite : Gusto de Mévius, André De Meulemeester, Kervyn de Lettenhove, Pierre Dubois, X, Willy Coppens, W. Gallez, X, X, Jan Olieslagers, X.



Willy Coppens avec son Fairey Fox Kangourou portant son blason personnel.



En tant que major dans l'entre-deux-guerres.