

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



**Mémorial
de l'aviation belge**

Jean "Pyker" Offenberg

Présenté et parrainé par
Xavier Janssens
et
André Dambly
Membres Vieilles Tiges



Jean "Pyker" Offenberg dans son Spitfire.

Capitaine Aviateur Jean OFFENBERG DFC

n° 42184

À la RAF, Flight Lieutenant Jean "Pyker" OFFENBERG DFC

n° 82517

03.07.1916 – 22.01.1942

I. Faits marquants



Breveté pilote le 25 mars 1939, il est affecté à la 4^e Escadrille de Chasse de Nivelles sur Fairey Firefly et l'année suivante sur Fiat CR.42.

Le 10 mai 1940, sur CR.42, il remporte une victoire confirmée contre un Dornier 17 et en endommage un second.

A l'approche de la capitulation, il essaie de gagner l'Angleterre à bord d'un Caudron Simoun français, le projet échoue.

Débarque à Liverpool le 16 juillet 1940 et est incorporé au camp de la RAF à Gloucester. Nommé Pilot Officer le 30 juillet, passe sur Hurricane au 6 OTU de Sutton-Bridge.

Le 27 octobre, Pyker remporte une victoire probable sur un Bf-109.

Le 1er novembre 1940, il obtient sa première victoire confirmée au sein de la RAF.

En juin 1941, il est le premier belge à être décoré de la DFC et est décoré le 21 juillet de la Croix de Guerre par le ministre belge de la Défense du gouvernement de Londres, Mr GUTT.

Le 22 janvier 1942, il décède suite à une collision aérienne lors d'une attaque simulée; il avait à son actif 7 avions détruits, 5 probables et 6 endommagés.

***OFFENBERG VIVRA DANS NOTRE SOUVENIR COMME UN DES PLUS
PURS EXEMPLES DE DON TOTAL DE SOI-MEME A SON PAYS.***

GUTT
Ministre de la Défense Nationale
Londres 1942

II. BIOGRAPHIE

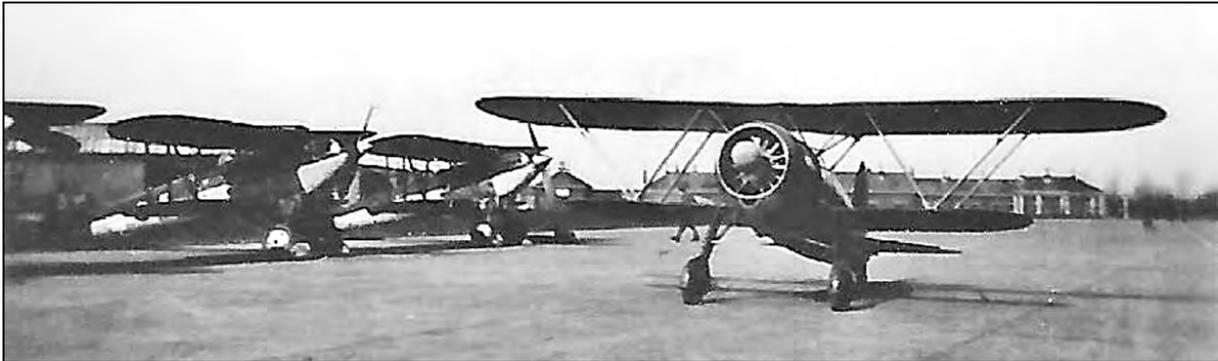
Chronologie

3 juillet 1916 :	naissance à Laeken.
24 septembre 1936 :	service actif 3e Régiment d'Aéronautique.
23 novembre 1936 :	Caporal, élève-pilote (observateur).
27 octobre 1937 :	congé sans solde.
30 octobre 1937 :	assimilé sergent, breveté observateur aéronautique.
24 novembre 1937 :	congé illimité, assimilé adjudant.
1 mars 1938 :	à sa demande, remplacé caporal assimilé sergent, passe à l'école de pilotage, réengagé pour deux ans, admis élève-pilote.
30 janvier 1939 :	brevet éliminatoire.
25 mars 1939 :	caporal aviateur, brevet militaire.
15 avril 1939 :	sergent aviateur, II Groupe de 2e Régiment.
20 novembre 1939 :	SLt de réserve (42184).
22 mars - 09 mai 1940 :	vols divers sur Morane, M17, Firefly et Fiat CR.42.
10 mai 1940 :	missions de guerre.
16 mai :	passé en France avec son unité.
20 juin :	départ de Montpellier.
24 juin :	réputé déserteur.
2 juillet :	embarque à Casablanca.
7 juillet :	départ de Gibraltar.
16 juillet :	arrivée à Liverpool.
30 juillet :	Pilot Officer, 6 OTU Sutton Bridge.
août-octobre :	145 Sqn à Drem & Dyce.
octobre :	Battle of Britain, 11 Groupe, Tangmere.
17 juin 1941 :	609 Sqn Biggin Hill.
29 juillet :	Gravesend.
30 juillet :	Flight Lieutenant.
25 septembre :	Biggin Hill.
31 octobre :	Commissionné Lt Aéronautique.
29 novembre :	RAF Digby.
22 janvier 1942 :	Tué par collision en Spitfire.

Récit

Jean Offenberg est né à Laeken le 03 juillet 1916 d'un père originaire de Rotterdam (Pays-Bas) et d'une mère belge. Il acquiert la nationalité belge en mai 1935 et, après avoir effectué son service militaire, il se rengage à l'Aéronautique Militaire en qualité d'élève-pilote et il est rattaché à la 77e promotion. Il est breveté pilote le 25 mars 1939.

En mars 1939, à la fin de son entraînement de pilote de chasse, il est affecté à la 4e Escadrille de Chasse de Nivelles, équipée de Fairey Firefly, et qui, au printemps de l'année suivante, est dotée d'appareils plus modernes, les Fiat CR.42.



Fiat CR.42.

Ironiquement, le premier acte de guerre de Jean Offenberg sera dirigé vers des appareils de la RAF. Dans la nuit du 8 au 9 septembre 1939, six bombardiers du 77 Squadron et six du 102 Squadron décollent de leur base anglaise pour une mission de largage de feuillets de propagande au-dessus du territoire allemand. Lors du vol retour, deux Whitley pénètrent dans l'espace aérien belge, pays neutre à cette époque. Les chasseurs de Nivelles sont alertés. Le Capitaine Lucien Boussa de la 5^{ème} Escadrille à bord d'un Fairey Fox décolle aussitôt suivi par deux Fairey Firefly de la 4e Escadrille, pilotés par Daniel Leroy du Vivier et Marcel Michotte. Le trio intercepte un bombardier et des coups de semonce sont tirés pour forcer le Whitley à atterrir. Les mitrailleurs britanniques ripostent, touchent l'avion de Leroy du Vivier qui est contraint d'effectuer un atterrissage forcé. Un autre échange de feu oppose l'ailier de Boussa, l'adjudant Albert Genot et son mitrailleur Roger Alaffe à un Whitley qui, à son tour, mitraille l'avion belge qui s'enflamme et force l'équipage à sauter en parachute. Les deux membres de l'équipage touchent le sol en vie mais blessés. Le Whitley piloté par le Flight Lieutenant Connell continue sa route avant de toucher brutalement le sol en France.

La nouvelle de l'incident se répand au sein du personnel de l'aérodrome, Alexis Jottard et Jean Offenberg enfilent leur combinaison de vol sur leur pyjama et décollent à bord de leur Firefly pour participer au combat. Ils repèrent rapidement le bombardier de retour de Hambourg et de Kiel qu'ils forcent à atterrir à Nivelles où l'équipage sera brièvement interné.

L'affaire fait grand bruit et cette violation de la neutralité de la Belgique provoque une ferme protestation du gouvernement belge vers le gouvernement britannique. Le 27 septembre, le Roi visite l'aérodrome militaire de Nivelles et se fait présenter plusieurs aviateurs dont l'Adjudant Genot à qui il remet la Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne. Genot rejoindra la Grande-Bretagne puis, après les hostilités, prendra en charge l'aérodrome de

Florennes pour faire la jonction entre l'occupation américaine et la reprise par l'Aéronautique Militaire de la base de Florennes qui deviendra le 161^{ème} Wing.

Aux premières heures du 10 mai, les troupes allemandes envahissent la Belgique neutre. Le II^{ème} Groupe reçoit l'ordre d'évacuer l'aérodrome de Nivelles pour rejoindre le Landing Field No 22 à Brustem près de Saint-Trond. A 06h05, cinq Fiat CR.42 nouvellement repris à l'inventaire décollent de Brustem pour assurer la protection aérienne de leur aérodrome et attaquent des bombardiers Do 17 et des Me 109. Aux environs de Waremme vers 06h30, Jean



Deux amis proches : Alexis Jottard et Jean Offenberg à Wevelghem.

Offenberg qui fait partie de la deuxième patrouille avec le 1er Sergent Jean Maes et le 1er Sergent Alexis Jottard engage le combat avec un Dornier du II/KG77 qu'il revendique comme détruit. Il tire sur un autre qui s'échappe en piquant vers le sol. Jean Maes endommage un autre Do 17 du II/KG77 à proximité de Saint-Trond vers 06h30.

Ainsi, dès le premier jour des hostilités, Offenberg s'impose déjà à l'attention de ses camarades d'escadrille.

Sous la poussée allemande, son groupe doit bientôt se retirer en France, vers Chartres d'abord et ensuite vers Bordeaux-Mérignac.

A l'approche de la capitulation, Offenberg accompagné de Jottard et de trois autres pilotes, essaye de gagner l'Angleterre en avion. Malheureusement, leur projet est découvert et on les envoie le jour même, le 19 juin, rejoindre le reste du Régiment à Montpellier à bord de trois Caudron Simoun français.



Caudron Simoun à Oujda, la fin du voyage, juillet 1940.

Désirant à tout prix continuer la lutte contre l'Allemagne, Offenberg décide de s'enfuir le lendemain pour Ajaccio en compagnie de Jottard en utilisant les avions amenés la veille. De là, ces deux pilotes se dirigent d'abord vers Oujda où se trouve l'école de pilotage belge et ensuite vers Casablanca. Ils rejoignent Gibraltar et embarquent à bord du cargo anglais Har Sion dont ils débarquent très fatigués à Liverpool le 16 juillet.



Offenberg, Jottard, Limet et Ortmans en route vers Liverpool à bord du Har Sion.

Là, Offenberg s'engage à la RAF et est incorporé au camp de Gloucester. Nommé "Pilot Officer" le 30 juillet, il commence son entraînement sur Hurricane au 6 OTU de Sutton-Bridge.

Après une semaine, il rejoint le 145 Squadron stationné à Drem en Ecosse. Le 10 octobre, cette unité réintègre sa place au sein du 11 Group et vient s'installer à Tangmere.

Il semble que ses amis l'affublaient familièrement du surnom de « Peike », mot bruxellois, qui s'est anglicisé en Pyker.

Le dimanche 27 octobre, le 145 Squadron est durement touché aux cours des combats. Pyker s'adjuge un Bf 109 probable mais il sera profondément attristé par la perte de son ami Jottard qui a été abattu le même jour.

Le 1^{er} novembre, il obtient sa première victoire confirmée au sein de la RAF en abattant le Bf 109 piloté par l'Oberleutnant Hermann Reiff-Erscheidt, Staffelkapitän du 1./JG2. Celui-ci pose son appareil presque intact à Mapson's Farm, Sidlesham, Sussex, à 16h15 et est fait prisonnier.

Cinq jours plus tard, un autre Bf 109 est victime de ses mitrailleuses.



Le 1er novembre, Jean Offenberg obtient sa première victoire confirmée au sein de la RAF en abattant le Bf 109 piloté par l'Oberleutnant Hermann Reiff-Erscheidt, Staffelpitän du 1./JG2. On distingue sous le pare-brise le R porté par les appareils de la JG 2 Richtoffen.

Il introduit encore une demande de victoire pendant son séjour à Westhampnett avec le 145 Squadron. Le 9 novembre à 08h30, Offenberg et Bungey interceptent un Ju 88 près de l'île de Whright. Ils l'attaquent et réclament ensemble un appareil endommagé. Cet appareil aurait fait un atterrissage de fortune à son retour à Villaroche.

Le 5 janvier 1941, on annonce à l'escadrille qu'elle sera rééquipée de Spitfire à la plus grande joie de tous. Le 9 janvier, le 145 Squadron effectue un des premiers sweep en France mais les étrangers ne peuvent pas y participer ce qui a le don de les mécontenter.

Le 10 janvier, Jean fait son premier vol en Spitfire. Pendant ce vol de prise en main qui va durer 10 minutes, il a le temps de dessiner un bel Immelman en partant à 30 mètres au-dessus du terrain.



Mars 1941, Jean Offenberg à Tangmere.

Régulièrement, il reçoit, par la Croix Rouge, du courrier de sa famille laissée en Belgique occupée. Tout le monde se porte bien ce qui le remplit de joie.

Février est très mauvais en ce qui concerne la météo. Le 6, il effectue un vol en Spitfire qui ne doit pas lui donner entière satisfaction car il note que « le Spitfire ne vaut pas le Hurricane pour le dog fight car il décroche beaucoup plus vite ». Il vole à la fois sur Hurricane et sur Spitfire.

Le 18 février, il apprend que le Har-Sion a coulé dans l'Atlantique. C'est à bord de ce navire qu'il était arrivé en Angleterre.

Le 21 février, il est enfin autorisé à participer aux missions au-dessus du territoire français.

Le 22 février, il totalise 122 sorties et patrouilles depuis son arrivée au Royaume-Uni.

Le 2 mars, il a pris froid au niveau des oreilles et est exempté de vols pendant deux jours. Ce sont ses toutes premières exemptions.

Le 16 mars, l'aérodrome est bombardé et 4 appareils dont le sien sont criblés d'éclats.

Le 19 mars c'est l'arrivée à Tangmere d'un nouveau Wing CO, le pilote sans jambes, le célèbre Douglas Bader.

Le 25 mars, il participe à un exercice de coopération avec des projecteurs. La météo est très mauvaise. Le contrôle a la mauvaise idée de le faire descendre en-dessous des nuages au-dessus de la mer. Il sort des nuages à 200 pieds et a « salement chaud ».

Son total pour mars s'élève à 25 heures en Spitfire et 1h45 en Magister, ce qui est remarquable au vu des conditions météorologiques.



Avril 1941. Jean Offenberg passe quelques moments de détente dans une famille d'accueil, la famille Faure.

Depuis le début de la guerre, il totalise 11h35 de vol opérationnel à l'Aviation Militaire Belge et 110h25 à la RAF.

Le 6 avril, on commence à parler de la création d'un Flight belge à la 609.

Le 13 avril est une journée chargée. Il effectue 4 sorties pour 4h40 de vol.

Le 16 avril, il fait son premier vol dusk-nuit. L'atterrissage est qualifié

de « not too good » mais il signale que la visibilité vers l'avant en Spitfire est mauvaise et ne facilite pas l'atterrissage de nuit.

Son total pour avril est de 29h40 dont 3h55 en Magister, 24h50 en Spitfire de jour et 55 minutes de nuit sur Spitfire II.

Le 30 avril et le 3 mai, il note dans ses carnets que lui et Baudouin (de Hemptinne) ne se plaisent plus à l'escadrille à cause du nouveau CO et qu'ils aspirent à être muté au 609 Sqn où se trouvent déjà plusieurs belges.

Son plus bel exploit, son plus fameux combat se déroule cependant le 5 mai 1941. L'après-midi de ce jour mémorable, Offenberg est envoyé en vol de haute école (acrobaties). Compte tenu des circonstances favorables, il décide d'effectuer une reconnaissance au-dessus de la France entre 15h25 et 15h55. Le temps est brumeux en Angleterre mais près de Cherbourg, la visibilité est excellente. Offenberg aperçoit cinq navires ennemis, juste au nord de la ville.

Au moment où il va se diriger vers cet objectif, son regard est attiré par deux Heinkel. Il attaque immédiatement le dernier puis vire et attaque le suivant. Un des deux hydravions se tourne sur le dos puis tombe l'eau. Ils sont au nord de Barfleur et il est 15h35.

A ce moment, il voit arriver deux Messerschmitt 109. Il fait face, envoie une rafale au premier et passe si près des deux avions qu'ils entrent presque en collision. Etant seul, il vire vers le nord suivi des deux avions ennemis. Il décide alors d'accepter le combat, abat l'un des deux puis rentre à sa base (*voir en annexe son compte-rendu*).

Il craint un fameux savon de la part des autorités pour cette désobéissance. Le lendemain, il doit se présenter devant le Group Captain qui le sermonne, lui fait promettre de ne plus recommencer et le félicite.

Le 6 mai, il est accusé à tort semble-t-il d'avoir provoqué un incident, endommageant son avion. Il est furieux. Le lendemain, il est démis de ses fonctions de « second in command » au motif d'avoir décollé vent de travers. Le 8, il est à nouveau la cible des foudres du Fl Co pour avoir décollé en virage montant. Pour couronner le tout, le 18, au retour du vol, il se pose train rentré. Cela lui vaut une mise à pied de quelques jours. Sans doute la fatigue et le surmenage se font sentir mais on a grand besoin de tous pour la guerre. En mai 1941, il est nommé 'B' Flight commander. Au cours de ce mois, il a côtoyé le meilleur et le pire.

Le 11 juin, la rumeur fait état de la mutation de plusieurs pilotes dont lui vers la 609. Que du bonheur et le 17 juin, il est muté au 609 Squadron où se forme un officieux Belgian flight depuis février 1941. Il quitte Tangmere après des adieux touchants, direction Biggin Hill.

Le 18 juin, ses victoires du 5 mai et ses états de service au 145 Squadron en 1940 lui valent la Distinguished Flying Cross, décoration décernée pour la première fois à un pilote belge. Toujours modeste, il écrit qu'il ne croit pas qu'il la mérite (I don't think I deserve it). Incidemment, l'attribution de cette décoration à un pilote étranger, sujet d'un roi régnant, était contraire au protocole en usage sous Georges VI. De plus, la RAF a oublié de demander, selon l'usage, l'autorisation de l'autorité belge. Mais tout ceci est réglé le 29 juillet et le 4 août, Mr Gutt lui envoie ses félicitations personnelles.

Au total, 59 DFC furent attribuées à des aviateurs belges au cours du conflit.

Ce 18 juin, l'escadrille est sous le choc de la mort en combat de Sydney Hill, le pilote le plus aimé de l'escadrille mais Michael Robinson, le CO, veut marquer l'événement : il retire son propre ruban de la DFC de son uniforme, l'épingle sur la poitrine de Pyker et invite toute

l'escadrille à une mémorable soirée. F. Ziegler note dans ses mémoires que c'était ainsi également qu'on chassait les idées morbides qui pouvaient miner le moral de certains.

Le 22 juin, il participe au « Cirque 18 » (escorte de bombardiers). Il s'agit de 10 Blenheim en mission sur Hazebrouck. Le 609 Sqn avec 9 Spitfire V fait face à 18 Bf 109. Offenbergl déclare une victoire probable après ce combat, il le décrit comme ci-après.

« J'étais N° 2 dans la section rouge. Nous volions en cercle au SW de Dunkerque à 20.000 pieds. Le N° 1 partit en spirale vers le bas, je le suivis un instant puis me mis en virage dans l'autre sens et le perdis de vue. Je remarquai un Bf109F en grimpe à 4.000 pieds plus bas. Je virai et piquai pour l'attaquer mais en arrivant à portée, j'en détectai un autre derrière moi plus bas. Il ouvrit le feu mais sa déflexion était insuffisante tandis que je dégageais à droite, il ne me suivit plus. Je me trouvais alors à 12.000 pieds. Je cherchais du regard des Spitfire et repérai 10 points noirs au-dessus de Dunkerque, je me dirigeai vers eux, en approchant je vis que c'étaient des Bf 109F.

Je tournai alors vers les terres et voyant deux Me 109F, à peu près à mon altitude, volant séparés en parallèle vers l'ouest, j'attaquai celui de droite de l'arrière. Lorsque je fus à environ 400 yards derrière lui, il balança des ailes et partit en piqué à gauche.

Je surveillais l'autre très prudemment mais il ne me suivit pas. Je piquai vers le premier en tirant des courtes rafales de canon à 400 yards mais ne parvint pas à me rapprocher. La visée était très difficile du fait de la grande vitesse. Lorsqu'il tourna vers les terres, j'ai abandonné la poursuite et viré vers le nord. Je volais alors à 1.200 pieds. Approchant de Gravelines, j'ai entamé un évitement vers la droite. Tout à coup, une nuée de traceuses imprécises montèrent du sol. J'ai continué vers le nord en exécutant des manœuvres d'évitement.

En approchant de la côte, j'aperçus un Me 109E volant très bas au-dessus des dunes.

Je me plaçai derrière lui en me rapprochant facilement et lui envoyai une rafale avec mes mitrailleuses car j'avais épuisé les obus de canon lors de la rencontre précédente.

J'étais très bas à ce moment, à la fois le poursuivant, frottant de la main mon pare-brise qui se couvrait de glace et gardant à l'œil un 109F qui se baladait un peu plus loin à l'intérieur des terres. Dégageant à gauche, je revins vers son arrière en tirant une autre rafale de deux secondes depuis 100 jusqu'à 30 yards. Du glycol jaillit de son radiateur et inonda mon pare-brise. Je dégageai alors vers la mer au ras du sol à pleine puissance car j'avais vu que le Me 109F qui était à l'intérieur des terres venait vers moi.

Il grimpa à environ 1.000 pieds en restant derrière moi. Je gardai mon appareil en léger virage pour le garder à l'œil. Alors, il piqua vers moi par l'arrière. Je le laissai approcher jusqu'à environ 300 yards et là, je partis brutalement en virage à gauche.

Il essaya de me suivre tirant au canon mais le virage était trop serré pour lui et je pus voir ses ailes battre en décrochage à haute vitesse. Je continuai le virage jusqu'au cap nord puis plongeai sur ce cap à 0 pieds (d'altitude). Il rompit et vira vers le sud.

J'ai pris un cap E.N.E., réduit ma puissance de +8 à +4, surveillant mes arrières avec attention. Je pouvais voir encore deux 109E volant dans la même direction, à environ 1.200 pieds, un mile à ma gauche.

J'ai atterri à Biggin Hill sans une égratignure. »



609 Sqn. Débriefing au retour du vol : de Spirlet, Ziegler, Wilmet, Dieu, Offenbergs & Malengreau.

Le 26 juin, il l'échappe belle. Tous les belges du 609 Sqn sauf de Spirlet escortent 24 Blenheim et se font engager par un nombre supérieur de Me 109; Offenbergs échappe à une attaque en se mettant en vrille. Son moteur le lâche ainsi que sa radio mais il parvient de justesse à atterrir à Hawkings. Le lendemain, son Comd de Flighth vient le chercher en Tiger Moth; il rentre juste à temps à Biggin Hill pour repartir en sweep au-dessus de Hazebrouck.

Pour juin, il totalise 42h50 de vol, toutes en Spitfire à l'exception d'une petite sortie de 30 minutes sur un avion de liaison. Il a un grand total de 691h15.

Le 3 juillet, il note, furieux, dans son carnet qu'il a participé à 16 sweeps depuis le 16 juin et qu'il n'a pas eu l'occasion de descendre un seul boche ou quand il en a eu l'occasion, il a tiré comme un nigaud !

Mais le combat dont il est le plus fier est celui au cours duquel il force son adversaire à s'écraser en mer sans avoir eu besoin d'ouvrir le feu. Cela se passe le 7 juillet, au retour d'une mission dans la région du Touquet.

Le « cirque 37 » a lieu le 7 juillet, le 609 Sqn décolle avec douze avions pour participer à l'escorte de 4 bombardiers Stirling. Offenbergs voit plus bas un convoi escorté de quelques Bf 109, il peut s'agir d'un leurre car lorsque la section de Pyker tourne vers eux, d'autres Me les attaquent venant du Touquet. Le sergent Evans est attaqué par deux Bf 109 dont l'un le touche au moteur qui prend feu; Offenbergs engage le second qui se lance dans un piqué vertical, il le suit et redresse au dernier moment. Dans sa ressource, il voit une gerbe d'eau au

milieu des navires, l'Allemand n'a pas pu redresser ! Sa victoire est confirmée, il n'a même pas tiré.

Evans blessé sera recueilli après avoir sauté en parachute.



Le 7 juillet 1941, le premier ministre Winston Churchill visite la 609 à Biggin Hill.

De g à d : Air Marshall Sir Sholto Douglas, Churchill, David Hughes-Rees, Group Captain Barwell (station commander) et de dos, Jean Offenberg.

Le 10 juillet, il est envoyé d'office en congé d'une semaine; il en profite pour se rendre à Londres où il retrouve, *vraiment heureux*, dit-il, son meilleur copain de la 77^{ème} promotion Mike Donnet qui vient d'arriver avec Divoy après leur rocambolesque fuite de Belgique à bord d'un SV4 à la barbe des Allemands (*voir le livre du Gen Avi Baron Donnet DFC-« J'ai volé la Liberté »*).

Le 18 juillet, au cours d'une « rhubarbe », il pousse jusqu'à Nieuport et pénètre ainsi légèrement en Belgique.

Il prend part au « Cirque 51 » le 19 juillet en escorte de bombardiers; son squadron est un des 17 participants. Il déclare un Bf 109 probablement détruit dans la région de Dunkerque. La mission dure deux heures.

Le 21 juillet, jour symbolique s'il en est, le CO et tous les Belges de l'escadrille se rendent à Londres où une prise d'armes avec parade est organisée aux Wellington Barracks. Monsieur Camille Gutt, Ministre belge de la Défense auprès du Gouvernement belge à Londres, décore de la Croix de Guerre belge les aviateurs suivants : S.L. Robinson, de Hemptine, Ortmans, Spirlet, Offenberg, Le Roy du Vivier, Gonnay, Prévost, Seghers ainsi que ceux qui sont morts au combat et quelques marins. Seuls deux de ces 9 pilotes survivront à la guerre, deux Wing CO, Le Roy du Vivier et Prévost.



Londres, 21 juillet 1941. Jean Offenberg reçoit la Croix de Guerre du Ministre Gutt.

La cérémonie est suivie d'un Te Deum à Westminster Abbey puis d'un dîner entre amis. Une réception est donnée au Governor House par Monsieur Pirlot. Le soir, un dernier repas bien arrosé clôture cette belle journée. Le retour à Biggin Hill se fait vers 2h00 du matin.

Le 28 juillet, il est commissionné commandant du B Flight lorsque John Bisdee atteint la fin de son tour et le 30 juillet, sa nomination est officialisée.

Les combats se suivent presque sans discontinuité, seulement brièvement suspendus par des périodes de mauvais temps ou par de brefs congés.

Le 6 août, il déclare une victoire probable.

Le 16 août par exemple, il effectue 6 sorties pour un total de 6h05.

A la mi-août, il passe quelques jours chez les Lydon à Chichester. Cette famille d'accueil lui permet de se ressourcer loin des combats dans une chaleureuse ambiance familiale et il lui est très attaché. Il n'y reste cependant jamais que peu de temps, son escadrille et les vols lui manquent vite.

Le 18 août, Jean participe à un sweep du côté de Hardelot au sud du Cap Gris Nez. Pendant ce vol, un appareil lâche un parachute supportant une jambe artificielle pour Douglas Bader, pilote sans jambe, qui a perdu une de ses prothèses lors de l'abandon en vol de son appareil et qui est maintenant prisonnier de guerre à Saint Omer.

Le 19 août, pour la première fois et même si c'est par interim, Gilroy le CO doit s'absenter et c'est un belge, Offenberg, qui prend la tête d'un squadron britannique.

Ce même jour, Vicky Ortman est à nouveau abattu, pour la deuxième fois, au-dessus de la Manche; Offenberg le signale en volant au-dessus de lui et se pose quasi en panne de

carburant à Manston. Ortman sera repêché par la même vedette de sauvetage qui l'avait secouru une première fois !

Le même jour, Offenberg rentré avec son Spitfire à Biggin Hill, mène encore l'escadrille au combat à 18h30 !



609 Sqn, 1941. Offenberg, de Spirlet, de Selys Longchamps, Ortman C., Lallemand & Van Arenberg.

Le 27 août, il prend part à la deuxième vague d'escorte des 4 bombardiers attaquant St Omer avec 12 Spitfire de Biggin Hill, mission au cours de laquelle il déclare une victoire probable. Il en est de même le 29 lors de l'escorte de 6 bombardiers Blenheim en raid sur la gare de Hazebrouck.

Les escortes étaient massives réunissant en deux vagues jusqu'à 19 escadrilles ! Il fallait provoquer et user la Luftwaffe !

Son total d'heures de vol pour août perce tous les plafonds avec 50h50 dont 47h25 en Spitfire.

Vers la fin août 1941, le 609 Sqn a deux commandants de flight belges, Offenberg et de Spirlet. Six nouveaux officiers pilotes belges rejoignent le squadron ainsi qu'un sergent-pilote, Raymond Lallemand dit « cheval », qui commandera l'escadrille 3 ans plus tard sur Typhoon ! Il terminera la guerre comme Major décoré de la DFC and Bar et sera le premier chef de corps du 2^e Wing à Florennes. Offenberg est son mentor (*voir en annexe une des lettres qu'il lui adresse*).

Le 27 septembre, 14 escadrilles de chasse dont le 609 Sqn participent à l'escorte de 12 Blenheim attaquant la centrale de Bully-les-Minnes. Offenberg déclare un Bf 109 endommagé 5 miles au nord de St Omer à 20.000 ft.

Voici son rapport :

*« J'étais Blue 1 de l'escadrille qui assurait la couverture haute. A 10 ou 15 miles de Mardijck, nous vîmes deux groupes de 109 piquant vers l'escorte. La section Red partit vers le bas et je vis trois 109 en file à ma droite et plus bas filant vers le SO. Piquant vers eux, je tirai une courte salve sur le dernier. Au début, rien ne se passa puis après quelques tirs, une fumée noire commença à s'échapper de l'avion ennemi. Il partit en demi-tonneau que je suivis. J'eus le voile noir et perdit tout contact. Je me suis dirigé vers la côte et retrouvai mon N° 2. En passant la côte à Mardijck, nous fûmes attaqués par un puis deux 109, dont un fut abattu par Blue 2 (du Monceau).
Nous avons grimpé à 28.000 pieds face au soleil surveillant les bombardiers qui revenaient du Touquet sans voir d'autres ennemis. »*

Offenberg a tiré 100 cartouches de mitrailleuses et 24 obus de canon.

En septembre, il a volé en Spitfire 23h20 de jour et 1h15 de nuit plus 4h25 en avion de liaison.



609 Sqn. Jean Offenberg au retour de vol. A noter que son surnom sur sa wea-west a été agrémenté du titre DFC qui permet de plus ou moins dater la photo.

La cérémonie officielle de remise de la DFC à Pyker et Vicky Ortman le 6 octobre a lieu avec grand apparat à Gravesend. La cérémonie est marquée par l'intervention peu protocolaire de la mascotte du Sqn, la chèvre « Billy the Goat », qui s'installe sur les bottes d'une haute autorité et refuse d'en bouger cependant que toute l'escadrille est immobile au garde-à-vous...

Quinze jours plus tard, Vicky est descendu pour la troisième fois. Il survit miraculeusement; il est retrouvé par les Allemands après deux jours et une nuit, gravement blessé, dans son canot de sauvetage échoué et est fait prisonnier sous un faux nom.

Le 13 octobre, le « Circus 108B » voit la participation de 3 escadrilles de Biggin Hill, soit 36 avions. La formation a rendez-vous avec 18 Blenheim, elle vole vers Calais à 22, 24 et 26.000 pieds. Les bombardiers semblent avoir manqué leur objectif et sur le chemin du retour, au SE de St Omer, de multiples engagements avec des Bf 109 ont lieu. Offenberg décrit son combat :

« J'étais Blue 1. Nous avions suivi les événements sans incident. Je vis alors aux environs du Touquet un 109F virant à gauche derrière nous, légèrement plus haut, et un autre 2.000 pieds au-dessus. J'ai fais demi-tour vers la France et rattrapé ce dernier. Je lui ai tiré une rafale d'une seconde en attaque de trois quarts. Mon numéro deux vit des impacts entre le cockpit et la queue. Il partit en piqué à la verticale. Je l'ai suivi et lui ai encore tiré une longue rafale à 150 yards. J'ai redressé pensant que l'autre pouvait nous attaquer. Comme je n'ai pas vu le résultat, je n'ai pas déclaré de victoire mais le Groupe l'a enregistré comme endommagé. »

Le mauvais temps règne pendant trois semaines au mois d'octobre et il prend du 16 au 22 un congé à Chichester chez les Lyson où il est toujours aussi bien accueilli. Il vole malgré tout 29h25 de jour et 0h50 de nuit.

Le 19 novembre, le 609 Sqn est envoyé au nord à Digby. La plupart des pilotes sont des Belges. Contrairement à la plupart des squadrons retirés du front, le 609 parvient à conserver tant son « spirit » que sa volonté de combat. A Digby, l'entraînement reste intensif tant de jour que de nuit, les jeunes pilotes sont formés par tous les temps. Pyker ramenant 4 avions dans un brouillard naissant donne l'ordre suivant avec humour : « préparez-vous à sauter en parachute... en formation » !

Fin novembre, il totalise 17h40 de jour et 2h30 de nuit sur Spitfire soit un total de 20h10. Pour décembre, son total se monte à 14h45 de jour et 3h20 de nuit sur Spitfire et 6h15 sur avions de liaison.

Le 30 décembre 1941, la météo est exécration. L'AOC du 12^{ème} Groupe arrive pour une visite à Digby et demande à rencontrer Jean Offenberg. Il lui dit qu'il va devoir le muter à un OCU (unité d'entraînement) car il a volé plus de deux cents heures de missions opérationnelles et qu'il doit se reposer un peu à l'arrière. Jean lui répond qu'il n'est pas fatigué et que son souhait est de rester à son poste en opérations. Convaincu, l'AOC lui confie qu'il va prendre les mesures pour lui donner satisfaction.

En 1941, il a volé 367h55 de jour et 15h00 de nuit plus 3h30 comme passager.

Ses derniers jours sont très calmes, les mauvaises conditions météorologiques qui prévalent en ce début de 1942 entravent fortement les vols.

Les 14 et 15 janvier, les pilotes effectuent quelques vols d'entraînement au tir. Le 16, il fait un petit vol d'acrobaties. Les 17, 18, 19, pas de vols vu la météo.

Le 20, il y a squadron release.

Le 21, il fait un peu meilleur et il fait voler les jeunes pilotes.

F. Ziegler écrit dans son livre sur le 609 Sqn :

« Alors que le 609 n'avait perdu aucun pilote en opération à Digby en janvier, il souffrit d'une très grave perte par accident. Le Flight Lieutenant Jean (Pyker) Offenberg entraînait un nouveau pilote belge, Balbo Roelandt, lorsqu'un pilote d'une autre escadrille, s'entraînant à une attaque simulée, la manqua et coupa net l'empennage du Spitfire de Pyker précipitant les deux avions au sol et tuant les deux pilotes.

Ce fut un des pires chocs que le 609 endura jamais, car mis à part le fait que Pyker était un superbe pilote et un leader de très grande envergure, Pyker était aimé tant par les Belges que par les Britanniques pour son extrême modestie, son humour délicat et son estime pour ses pairs.

Même ses funérailles, suivies par ses amis belges du QG de Londres et des autres escadrilles, furent à l'avenant.

Au début, il neigeait abondamment mais lorsque le cercueil drapé du drapeau avec le képi et les décorations de Pyker passa les grilles du cimetière de Scopwick, entre la garde d'honneur de ses camarades belges et britanniques, tout à coup le soleil apparut faisant chatoyer la neige fraîche.

Un peu à part se tenait une dame en noir un lys blanc à la main.

Les prières furent dites, les clairons sonnèrent le Last Post, la salve d'honneur retentit.

En commençant par le commandant de la base, chaque officier et sous-officier d'élite salua la tombe et quitta, laissant un Belge courageux à son dernier repos, loin de chez lui, dans un coin de la campagne anglaise.

Tout fut très beau et très triste. »



Funérailles de Jean Offenberg.

De g à d : Moose Evans, François de Spirlet, Christian Ortman, Jean de Selys, J.E. Morai, Balbo Roelandt, Bob Wilmet, Joe Atkinson & John van Schaick.

C'était un brillant officier pilote, plein de détermination, qui a toujours fait preuve d'une bravoure et d'un esprit d'abnégation digne des plus grands éloges. Son mordant et sa bonne humeur n'avaient jamais cessé d'aiguillonner ses camarades et il restera reconnu comme l'as de l'escadrille.

Il avait à son actif 7 avions détruits, 5 probables et 6 endommagés (*palmarès en annexe*).

Le 20 août 1956, lors des fastes du 2^{ème} Wing de Chasseurs-bombardiers, la base de Florennes prenait officiellement le nom de "Base J. Offenberg".

La 101^e promotion de l'Ecole Royale Militaire porte également son nom.

Le Capitaine Aviateur Jean Offenberg DFC est parrain de la promotion d'élèves-pilotes 86A.

III. EPILOGUE

HOMMAGES

Il était un symbole très pur et très beau, un exemple permanent, une source inépuisable d'espoir, de foi dans l'avenir, dans notre avenir, dans celui de notre pays, de notre Roi, de tout ce qui nous était cher. Nous sentions sans bien nous en rendre compte de sa qualité, qu'il irradiait un soutien moral aux heures de découragement, de lassitude, soutien inébranlable et si sûr au moment du combat.

Jean de SELYS-LONGCHAMPS
Février 1942, lettre à son oncle

La mort pouvait venir à sa façon, Offenberg voyait au-delà le Paradis où ses amis et ennemis pourraient finalement se retrouver « en une heureuse éternité ». En cela, il avait certainement compris une grande partie du mystère de la Vie et de tout ce qu'elle signifie.

Il fut de la meilleure espèce des guerriers, un guerrier heureux. A lui, comme à ses vaillants compatriotes, dont la patrie m'a fait connaître une bonté sans défaillance, j'offre un sincère et cordial hommage.

Group-Captain Peter TOWNSEND
Préface, Les Carnets d'Offenberg

EPITAPHE

Par F. ZIEGLER (Int Officer 609 Sqn)

Here in a corner of an English shire
Far from the homeland that he fought to save
A Belgian pilot sleeps who dying gave
His all, for all of England to admire.
Here was a warrior of the lonely sky
Modest and brave, outstanding of his race,
Who winged the outer air with swallow's grace.
And many friends who loved him and who live
Live thanks to him-his was the magic touch
That plucked them from the death he scorned so much,
And like a shepperd homed them.
Do not grieve if you pass this way in after years
His was a life that shone too bright for tears.

IV. ANNEXES

Liste des combats de Jean OFFENBERG tels qu'il les a comptabilisés dans ses carnets

Belgique

10 Mai 40	1 Do 17	Non observé	
	Non identifié	Non observé	
	1 Do 17	Confirmé	

Royal Air Force

8 Sep 40	1 Do 215	Non observé	
27 Oct 40	Me 109E	Probable	
1 Nov 40	Me 109E	Confirmé	
6 Nov 40	Me 109E	Confirmé	
9 Nov 40	1 Ju 88	Endommagé	
11 Dec 40	1 He 111	Probable	Partagé
5 Mai 41	He 60	Non observé	
	He 60	Détruit	
	Me 109E	Probable	
	Me 109E	Non observé	
21 Jun 41	Me 109F	Sans résultat trop loin	
22 Jun 41	Me 109F	Sans résultat trop loin	
	Me 109E	Endommagé	
27 Jun 41	Me 109E	Sans résultat trop loin	
	Me 109E	Sans résultat trop loin	
7 Jul 41	Me 109E	Détruit	Sans tirer
9 Jul 41	Me 109E	Mal tiré	
	Me 109E	Sans résultat	
	Me 109E	Résultat non observé	
19 Jul 41	Me 109	Probablement touché	
24 Jul 41	Me 109	Sans résultat	
	Flak ship	Résultat non observé	
31 Jul 41	Minesweeper E Boat	Touché	
	Minesweeper E Boat	Touché	
6 Aou 41	Me 109	Résultat non observé	
	Me 109	Résultat non observé	
	Me 109	Résultat non observé	
19 Aou 41	Me 109	Perdu dans les nuages	
27 Aou 41	Me 109	Probablement touché	
29 Aou 41	Me 109	Résultat non observé	
	Me 109	Touché fumée noire	
27 Sep 41	Me 109	Endommagé	
13 Oct 41	Me 109	Endommagé	
27 Oct 41	Me 109	Sans résultat	

Lettre de "Pyker" OFFENBERG à "Cheval" LALLEMAND

Jean OFFENBERG, ce héros de l'aviation tué à l'âge de 26 ans et dont la base de Florennes porte le nom, a échangé du courrier avec le sergent-pilote LALLEMAND, aussi surnommé "Cheval", le futur 1^{er} chef de corps de Florennes. Une lettre datée du 25 août 40 et signée d'OFFENBERG témoigne de l'esprit de corps mais surtout de la fraternité qui unissait les pilotes, précipités dans la guerre avec la trouille de mourir au combat. Dans la lettre, OFFENBERG, déjà un as d'aviation, adresse à son ami Cheval de précieux conseils pour ne pas mourir. On appréciera au passage la gaillardise du vocabulaire, l'efficacité de son style et à travers eux l'envergure de ce héros.

- 1. Avant tout, si tu tiens à ta peau, sache regarder derrière toi. Assouplis ton cou tous les matins par des exercices répétés.*
- 2. Ne tourne jamais ta queue vers le soleil, si ce n'est pour attaquer. **Souviens-toi qu'il y a toujours un Boche dans le soleil.***
- 3. Ne quitte pas ta formation. Un homme isolé est un homme en danger. Tu ne verras peut-être pas assez de Boches quand tu te trouveras avec ton escadrille mais si tu es seul, tu en verras 12 fois plus que tu ne le souhaites.*
- 4. Si tu vois l'ennemi descendre en vrille, ne le suis pas d'un regard admiratif car il y en a peut-être un autre derrière toi. Il vaut mieux rentrer à la maison avec une victoire probable que d'être prisonnier de guerre avec une victoire confirmée.*
- 5. Économise ton essence, économise surtout ton essence.*
- 6. Ne crie pas trop vite victoire, une balle peut avoir cisailé un câble de commande.*

Récit par PYKER de son combat du 5 mai 1941
Lettre à l'Attaché Militaire à Londres

Au Colonel L.F.E. Warkes
Ambassade de Belgique
Londres

Lanquere le 9 mai 1941



mon Colonel,

Je vous remercie de vos félicitations
et je m'empresse de me conformer à votre désir.
Voici le récit.

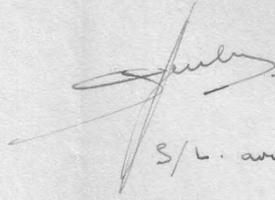
L'après midi du 5 mai, envoyé en
vol de haute école, et durant l'heure propice,
je décide d'aller fêter un coup d'œil chez nos
chers voisins. Je traverse la Manche à 200 pieds.
Le temps est lumineux de ce côté-ci, mais arrivé
en vue de Cherbourg, la visibilité est excellente
et il n'y a pas un seul nuage. J'aperçois
cinq navires juste au nord de Cherbourg.
Au moment où j'allais me diriger vers cet
objectif mes regards sont attirés par deux
Stenbels 60 (Hydravion) volant au nord de la
pointe de Barfleur, se dirigeant vers l'ouest.
Ils sont à la file indienne, à environ 200 mètres

d'altitude. J'attaque immédiatement le dernier sous un angle de 90° , puis je viré et j'attaque le suivant. Cela dégénère en mêlée. Je vois un des mitailleurs écroulé sur son siège, puis l'un hydravion tombe à l'eau, sur le dos. A ce moment je vois arriver deux Messerschmitt 109 venant de l'Est. Je fais face et j'envoie une rafale à bout portant au premier. Je pense à l'instant que nous avons failli entrer en collision. Trouvant l'endroit malsain, je viré vers le nord et mets plein gaz. Les deux Meis me poursuivent à environ cinq cents mètres, un peu plus haut que moi et de part et d'autre. Je décide d'accepter le combat. Je viré brusquement en montant et après une ou deux manœuvres très rapides je place une rafale à 120° , dans le Me 109 de droite, et trois secondes après je liquide mes dernières cartouches dans celui de gauche. Pendant ce temps j'aperçois du coin de l'œil, le premier 109, descendant vers l'eau, avec de la fumée blanche sortant du moteur; il disparaît sans mon aide droite. Puis je rentre à l'aérodrome, à 50 mètres au dessus des saques. Tout le combat s'est déroulé entre

deux cents et cinq cents mètres

Voilà toute l'histoire, mon Colonel!

J'espère vous avoir satisfait et je vous
suis d'accepter mes respectueuses salutations.



S/L. aviateur. Offenberg.

RAF. Tangmere.

N.B. Je vous prie de ne pas publier ceci car
les rapports de combat sont plus ou moins secrets



V. ALBUM PHOTOS



Avril 1940 à Wevelgem : Richard, Van Hothem, Dizelle, Braun, Oger, Maes, Moreau, de Mérode, Van Zuylen, Offenberg, Parisse, Jottard.



*Jean Offenberg en avril 1940 à Wevelgem.
A noter la cocotte blanche sur la poche gauche de sa combinaison de vol.*



Fiat CR.42 des Cocottes blanches.



Avril 1940, Jean Offenberg à Wevelgem.

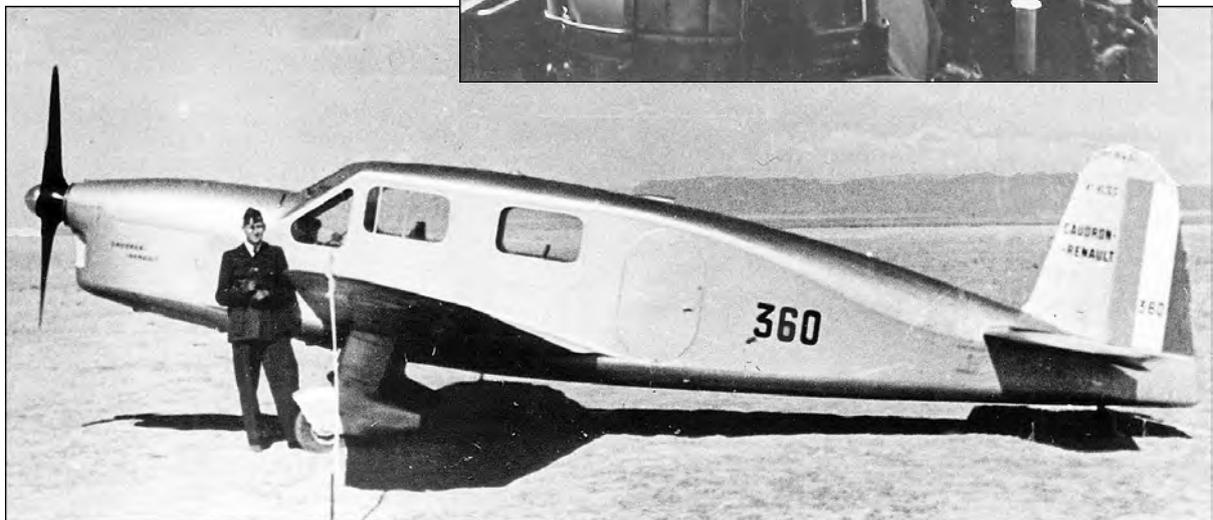




Casablanca juillet 1940. A droite, J. Offenberg.



*Jean Offenberg aux commandes
d'un Caudron Simoun.*



Caudron Simoun.



Le Har Sion sous la protection d'un Sunderland.



En route vers Liverpool à bord du Har Sion. A l'arrière-plan, le rocher de Gibraltar se découpe sur l'horizon.

Jean Offenberg.





*609 Sqn. Van Arenberg, de Selys Longchamps, de Spirlet, Offenberg, Ortmans C. & Lallemand.
A noter les identifications des mea-west.*



*609 Sqn, 1941. De g à d : Boyd, de Hemptine, MacKenzie, Richey, Bisdee, Offenberg, Baraldi.
Assis : Ortmans, Rigler, Ogilvie, Wilmet et surtout la mascotte le Flying Officer the Goat.*



609 Sqn. Jean Offenberg, quelques collègues pilotes et la mascotte de l'escadrille.



Tangmere 1941. Jean Offenberg.



Londres, 21 juillet 1941. La Croix de Guerre est remise à plusieurs pilotes par le Ministre Gutt : de Spirlet, Robinson, de Hemptinne, Ortman, Offenberg, Prévot, Wilmet, Leroy du Vivier & Gonny.



Pilotes en alerte. A gauche, Jean Offenberg.



Le Spitfire SOCOM de Jean Offenber.



*Des pilotes de la 609 se détendent entre deux vols mais jamais loin des avions.
Au centre, derrière la caisse, Jean Offenber.*



A gauche, Jean Offenberg débriefe.



609 Sqn, 1941. Offenberg, de Spirlet, Ortman C., de Selys Longchamps & Lallemand.



DANS VOS PRIÈRES SOUVENEZ-VOUS DE

**JEAN-HENRI-MARIE
OFFENBERG**

Lieutenant-Aviateur

**Décoré de la Croix de Guerre Belge et de
la Distinguished Flying-Cross :**

né à Laeken, le 3 juillet 1916, mort pour la patrie
en Angleterre, en février 1942.

Faire-part en souvenir de Jean Offenberg.

VI. BIBLIOGRAPHIE

Ces quelques pages dédiées à la mémoire de Jean OFFENBERG DFC sont basées sur des témoignages et des documents existants et en particulier sur le livre du Major Aviateur Victor HOUART (Les carnets d'Offenberg – Ed. Racine, 1956), ainsi que sur sa biographie due aux recherches de monsieur Guy DESTREBECQ publiée sur le site de la 350 Esc. D'autres sources furent trouvées sur le site surfcity.kund Biplane Fighter Aces - Belgium.

Le livre écrit par l'officier de renseignements Lt F. ZIEGLER sur l'histoire du 609 Squadron constitue également une source des plus fidèles du récit de ses exploits au faîte de sa vie de pilote de chasse.

Les plus précieux documents historiques sont bien entendu ses CARNETS, rédigés au jour le jour par Jean OFFENBERG lui-même ; il y en eut trois, le premier est malheureusement introuvable, le second (1941) et le troisième (1942) sont soigneusement conservés et exposés avec des photos et quelques autres souvenirs précieux, dans une vitrine du Musée Colonel Aviateur Raymond LALLEMAND D.F.C. and Bar, situé au sein de la Base Aérienne de Florennes qui porte son nom depuis le 20 août 1956.

Son conservateur, le Colonel Aviateur BEM e.r. André DAMBLY, historien, dépositaire d'une vaste collection privée de documents et de photos, apporta une aide aussi dévouée que précieuse pour la rédaction et l'illustration de ce Mémorial.

Xavier JANSSENS
Col Avi BEM e.r.
Fondateur – Musée SPITFIRE