

LE PREMIER AVION BELGE PERDU AU COURS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOMBE A NOUVELLES

Le 26 août 1939 la Belgique mobilisait plus d'un demi-million d'hommes. Ainsi commençait la drôle de guerre qui allait se terminer le 10 mai 1940 par la vraie guerre.

Le 3 septembre 1939, l'Angleterre déclarait la guerre à l'Allemagne tandis que la Belgique criait haut et fort sa neutralité que devaient garantir ses forces armées. Pour l'aviation la mission était d'empêcher les intrusions dans l'espace aérien belge de tous avions étrangers. Il s'agissait surtout de contrer les missions de reconnaissance des avions allemands qui, à haute altitude, photographiaient les défenses belges. Mais les ordres concernaient également les avions britanniques et français qui transitaient par le ciel belge pour effectuer leurs missions de reconnaissance ou de largage de tracts au-dessus de l'Allemagne.

Le premier incident dont fut victime un avion belge survint le 9 septembre 1939 dans le ciel Montois

Ce jour là, un groupe de trois Whitley anglais qui revenaient d'une mission de largage de tracts (Opération Nickel) au-dessus de la Ruhr pénétrèrent l'espace aérien de la Belgique neutre et furent interceptés par des avions de deux escadrilles belges, la 4/II/2Aé (Leroy du Vivier) ([4^{ième} escadrille, 2^{ième} groupe, 2^{ième} régiment aérien] et la 5/III/2Aé (Capitaine Boussa) basées toutes deux à Nivelles. Un Fairey FireFly de la 4/II/2 et un Fairy Fox de la 5/III/2.

Le Whitley immatriculé K8985 DY-J fut forcé à se poser à Nivelles par le capitaine Boussa qui avait tiré une salve de sommation. L'anglais avait tout de même répliqué et descendu Le Roy du Vivier qui fit un atterrissage forcé. Une fois au sol, on constata qu'il transportait des tracts mais pas de bombes. Il était cependant armé de quatre mitrailleuses Vickers et de deux Browning. Il devait rester à Nivelles et fut bien évidemment détruit au sol lors de l'offensive allemande du 10 mai 1940.

Au cours de l'engagement avec le second Whitley, le K8951 piloté par le F/L Connell, le mitrailleur de queue de ce dernier ouvrit le feu sur les avions intercepteurs en manquant un, mais touchant le second, le Fairey FoxVI immatriculé AF-6146 O-177 piloté par l'adjudant Albert Genot accompagné du caporal Roger Alaffe, mitrailleur. C'était le « numéro 2 » du capitaine Boussa.

Touché à la queue et à l'arrière du fuselage l'avion prit feu et partit en vrille, forçant les deux hommes d'équipage à sauter. Ils atterrirent à Nouvelles, dans la propriété du Comte Gaston d'Oultremont. Tous deux furent blessés. Alaffe s'est cassé l'épaule droite à l'atterrissage et Genot était touché à la main. Ils eurent cependant tout loisir de conter leur mésaventure.

Notre région a ainsi le triste privilège d'avoir vu le premier avion belge de la seconde guerre mondiale s'écraser sur son sol.

Quant à l'anglais, il ne s'en tira pas à si bon compte. Egalement touché au cours de l'engagement, et son pilote blessé à la tête, il se posa en catastrophe à Lognes, en France.

Les autorités britanniques étaient plutôt gênées de cet incident et offrirent un avion Boulton Paul Defiant à la force aérienne belge en guise de dédommagement. Le Ministre belge déclina l'offre en raison de la sacro-sainte politique de neutralité de la Belgique.

On dit aussi que trois Hurricanes furent offerts à la Belgique qui refusa. Bien lui en prit lorsqu'on sait qu'à quelques exceptions près, la totalité des avions de la force aérienne belge fut détruite au sol dès le 10 mai 1940. Ça faisait trois hurricanes de sauvés et dont on aurait bien besoin vu la tournure que prirent les événements.

Cet incident n'a heureusement rien de tragique. Il ne fait que mettre en évidence le ridicule de la politique belge de neutralité.

Que ceci ne nous empêche pas de saluer les courageux, voire héroïques aviateurs belges qui ont fait face à la Luftwaffe. Beaucoup de ceux qui presque par miracle, échappèrent aux ravages de l'offensive allemande, continuèrent le combat au sein de la Royal Air Force. Cette célèbre RAF que la « drôle de guerre » les avaient obligés à combattre !!

Rapport du Colonel Baron de Woelmont, Commandant le 2^{ième} régiment d'Aéronautique (chasse)

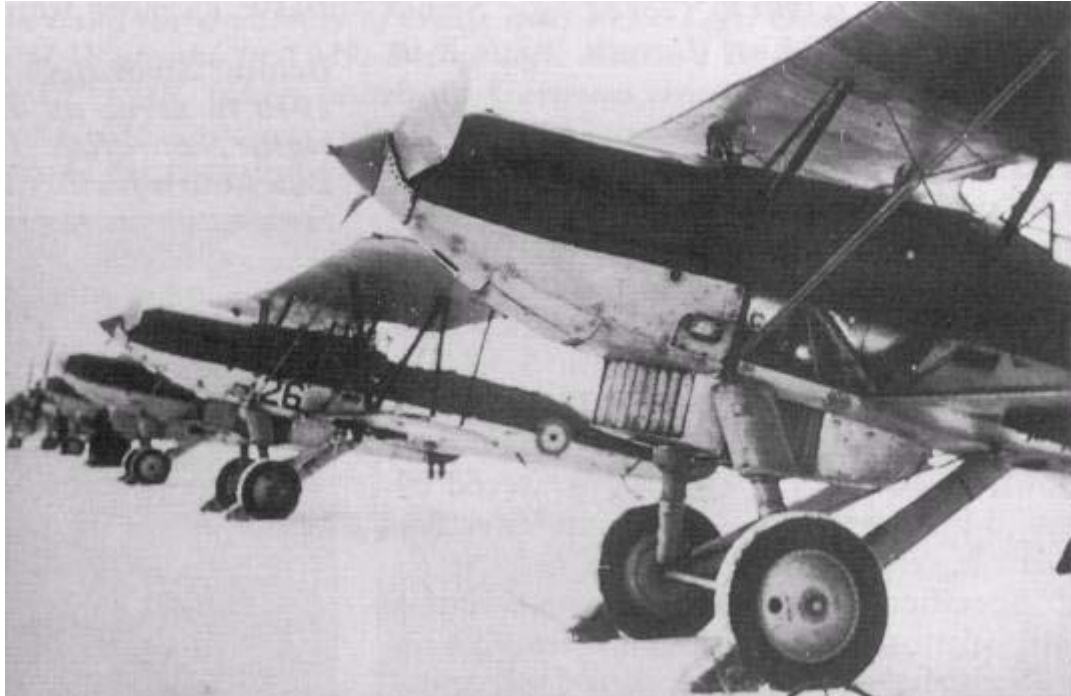
« Le 09 septembre à 05h58 le CR signale dans la région de LAROCHE, vers le NO, un avion étranger. Un peloton de trois avions de la 5/II (Capitaine BOUSSA) décolle et se dirige vers GEMBLOUX. Etant à 1500 m. vers GENAPPE il aperçoit l'avion plus haut que lui. Il grimpe et encadre l'avion anglais à très courte distance. Le chef de peloton lance des fusées vertes; tire à balles traçantes sur la route de l'avion britannique et, finalement, se place lui-même au-devant de lui en ralentissant sa vitesse pour le forcer à changer de route. Le pilote Britannique finit par comprendre ce qu'on lui veut et se met à descendre à la suite du Cap. BOUSSA qui l'amène à l'aérodrome de NIVELLES.

Pendant que ces événements se déroulaient, le guet signale un second appareil étranger suivant approximativement la même route. Un peloton de la 4/II était immédiatement mis en action mais seul un avion de ce peloton (Sgt MICHOTTE) a pu s'approcher efficacement du second avion anglais. Un deuxième avion (Sgt LE ROY DU VIVIER) était légèrement distancé et ayant des difficultés à se rapprocher.

A eux, se joignit le FOX HISPANO de l'adjudant GENOT (Obs. Cpl. ALAFFE). L'Adj. GENOT faisait partie du peloton. du Capitaine. BOUSSA. Au moment d'atterrir avec le premier avion britannique, il entendit par radio que l'on signalait un deuxième avion. Il prit l'initiative de reprendre de l'altitude et le rejoignit. Le FOX et le FIREFLY encadrèrent l'avion britannique qui se dirigeait vers MONS. Malgré cet encadrement et les fusées, les signaux faits à la main, l'équipage britannique continua sa route et lança 2 fusées rouges. L'Adj. GENOT s'écarta alors légèrement et tira des balles traçantes devant l'avion. C'est alors que deux rafales de mitrailleuse, émanant du mitrailleur de queue s'abattirent sur le FOX. L'avion se mit en vrille en même temps que des flammes jaillissaient dans les pieds de GENOT. L'équipage abandonna l'avion et se lança en parachute. Il toucha le sol à NOUVELLES. Genot est indemne. Le caporal ALAFFE a une fracture de l'épaule droite provoquée sans doute par le choc subi au moment où il quitta l'avion. Après avoir abattu le FOX le mitrailleur tira une rafale vers le FLY de LE ROY DU VIVIER sans l'atteindre. Les deux FLY constatant qu'ils allaient entrer en territoire, français, abandonnèrent la poursuite et rejoignirent l'un NIVELLES, l'autre OSTENDE.

L'avion qui a atterri à NIV est un bimoteur. A. W WHITLEY. Il ne porte pas de bombes. De nombreux tracts se trouvent dans le fuselage. Il est armé de 4 mi. VICKERS et 2 BROWNING. Ci-joint 3 tracts.

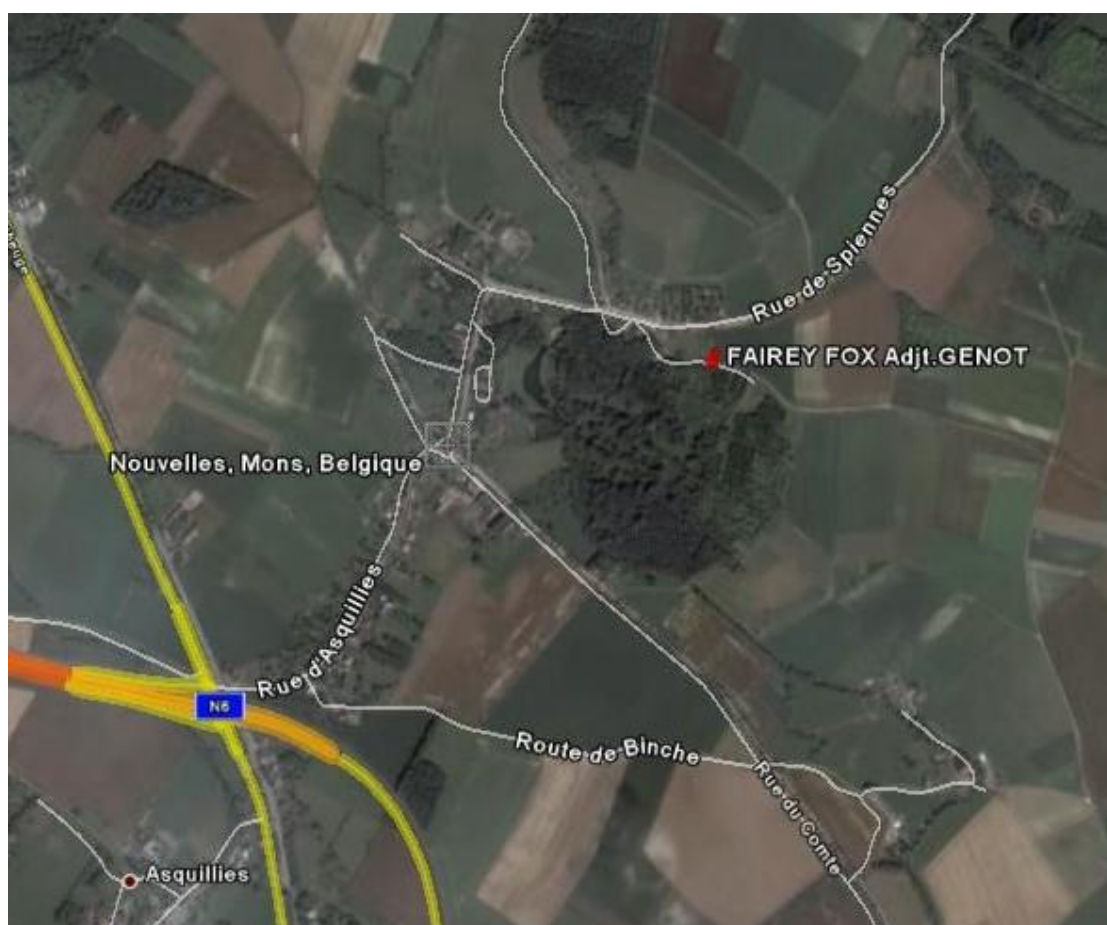
Un troisième avion anglais venant de la même direction a été signalé se dirigeant vers GAND et le NO. Il n'a pas été intercepté ».



BRUSSELS AIR MUSEUM MAGAZINE N° 152

13





N° 44.197(aux.9523).
de la matricule. Stamnummer.

AVIATION MILITAIRE. (1)

Règlement Matricule.
Stamboekreglement.

MODÈLE C.
MODEL C.
(Voir art. 115. - Zie art. 115.)

Extrait de la Matricule — Stamboekuittreksel.

(2) G E N O T, Albert-Jean-Victor.	
Fils de	Léopold.
Zoon van	
et de	B O D A R T, Julia.
en van	
Né le	10 janvier 1912
Geboren den	10
à	Yvoir
te	
province d'	Namur
provincie	
État civil : (3)	marié.
Burgerlijke stand :	
RELATION DES SERVICES OPSOMMING VAN DE DIENSTEN	
Engagé volontaire pour trois ans au 13 ^e Régiment de Ligne,	(4)
CAPORAL,	le 26 février 1930.
Replacé soldat, sur sa demande,	le 6 mai 1930.
Passé à l'Ecole de Pilotage,	le 15 avril 1931.
Admis dans le personnel navigant élève,	le 16 avril 1931.
Rengagé pour un an prenant cours le 26 février 1933,	le 16 avril 1931.
CAPORAL ELEVE PILOTE,	le 30 septembre 1931.
SERJENT AVIATEUR,	le 31 mars 1932.
Passé au 1 ^{er} régiment d'Aéronautique,	le 1 avril 1932.
Rengagé pour un an prenant cours le 26 février 1934,	le 2 février 1934.
PREMIER SERJENT AVIATEUR,	le 31 mars 1934.
Rengagé pour un an prenant cours le 26 février 1935,	le 7 février 1935.
Admis dans le corps des Sous-officiers de car-	
rière à la date du 1 janvier 1935 par D.M. de 10 septembre 1935	
A prêté serment,	le 28 septembre 1935.
Passé au 2 ^e régiment d'Aéronautique,	le 30 septembre 1935.
ADJUDANT AVIATEUR,	le 26 juin 1937.
Passé en France avec son unité,	le 15 mai 1940.
Rentré de France,	le 20 août 1940.
Evadé de Belgique occupée,	le 30 mai 1942.
Arrivé en Grande Bretagne,	le 25 juillet 1942.
Epris en force aux Forces Belges en Grande Bre-	
tagne,	le 7 août 1942.
Passé au dépôt de l'Aéronautique Militaire,	le 3 septembre 1942.
Passé à la Section Belge de la Royal Air Force,	le 11 novembre 1942.
PILOT OFFICER, (cadre R.A.F.)	le 11 novembre 1942.
Passé à 5 Pilot Advanced Flying Unit,	le 17 novembre 1942.
Passé à Advanced Flying Unit,	le 23 décembre 1942.
Passé à 61 Operational Training Unit,	le 9 février 1943.
Commissionné au grade de SOUS LIEUTENANT AUXI-	

1) Corps ou service : Pour la Gendarmerie cet en-tête est remplacé par : « Royaume de Belgique » « Gendarmerie Nationale ».
Korps of dienst : voor de Rijkswacht luidt dit opschrift : « Koninkrijk België » « Rijkswacht ».

(2) Nom et prénoms et éventuellement titre de noblesse.
Naam, voornamen en desvoorkomend adeltitel.

(3) Marié, veuf, divorcé. La mention célibataire ne s'indique pas.
Gehuwd, weduwnaar, gescheiden. Ongehuwd hoeft niet vermeld.

(4) Dates.
Datums.