

Eric SIMON,

BELGIQUE 1940: LA DEFENSE ANTIAERIENNE
(Organisation – personnel – matériel – déploiement – projets)

«A mon Père, au chevet duquel cet article a été intégralement rédigé»

A – INTRODUCTION

Contrairement à ce qui est habituellement répandu dans les esprits, la défense antiaérienne de la Belgique est une question qui préoccupe l'état-major ainsi que les ministres de la défense successifs dès la fin de la première guerre mondiale. A cette époque, notre équipement est très faible et de surcroît complètement usé par les combats qui s'achèvent. Au cours de l'entre-deux-guerres, la charpente d'une défense antiaérienne est progressivement édifiée sur base de deux piliers: l'un militaire, l'autre civil.

La composante militaire est elle-même subdivisée en deux, suivant la zone du territoire qu'elle est censée protéger. La zone de l'armée et la zone des étapes (parties du territoire directement concernées par les opérations militaires) sont aux ordres de l'Etat-major Général de l'Armée (EMGA) et leurs moyens d'actions sont répartis entre les grandes unités de l'armée (corps et divisions) ainsi qu'au sein de la Défense Aérienne du Territoire (DAT), organisme lui-même constitué de deux éléments distincts: la Défense Terrestre Contre Aéronefs (DTCA) et l'Aéronautique Militaire (AéM). La zone de l'arrière (partie du territoire abritant les réserves de l'armée) est pour sa part subordonnée au Ministère de la Défense Nationale (MDN) et protégée par la Garde Territoriale Antiaérienne (GTA).

La composante civile est formée plus tardivement et rassemble des volontaires, à partir de la première moitié des années «30», au sein d'organisations qui ne vont pas sans rappeler l'ancienne Garde civique dissoute après la guerre de 1914-1918: il s'agit de la Ligue de Protection Aérienne (LPA), qui sera plus ou moins absorbée en 1938 par la Garde Civile Territoriale (GCT). Ces deux entités sont directement subordonnées au Ministère de la Défense Nationale.

Pour une meilleure compréhension, voici un organigramme succinct des différents organismes antiaériens disponibles en mai 1940:

Zone de l'armée et des étapes (composante militaire aux ordres de l'EMGA)

Grandes unités de l'armée

- Une compagnie antiaérienne de corps de cavalerie
- Un peloton antiaérien de la première division de chasseurs ardennais
- Deux compagnies antiaériennes de division de cavalerie (DC n° 1 et 2)
- Douze compagnies antiaériennes de divisions d'infanterie (DI n° 1 à 12)
- Cinq compagnies antiaériennes de corps d'armée (CA n° I – II – III – IV – VIII)

Défense Aérienne du Territoire (DAT): lieutenant général Duvivier

- Aéronautique Militaire (AéM): général-major Hiernaux

1^{er} Régiment d'observation: colonel Foidart

2^e Régiment de chasse: colonel de Woelmont

3^e Régiment de bombardement et de reconnaissance: colonel Hugon

Etablissements de l'aéronautique: colonel Verhelst

Régiment de troupes auxiliaires d'aéronautique: lieutenant-colonel de Cartier

Centre de renfort et d'instruction de l'aéronautique: général-major Tapproge

Service de ravitaillement et de dépannage de l'aéronautique: lieutenant-colonel Biver

- Défense Terrestre Contre Aéronefs (DTCA): général-major Frère
1^{er} Régiment de défense terrestre contre aéronefs (1 DTCA): colonel Verhaegen
2^e Régiment de défense terrestre contre aéronefs (2 DTCA): colonel Molhant
Service de Guet et d'Alerte du Territoire (SGAT): lieutenant-colonel Plisnier

Zone de l'Intérieur (composante militaire aux ordres du MDN)

- Garde Territoriale Antiaérienne (GTA): général-major Nonnon

Organismes de défense passive (composante civile aux ordres du MDN)

- Ligue de Protection Aérienne (LPA): lieutenant général Termonia
- Absorbée ensuite par la Garde Civile Territoriale (GCT): lieutenant général Termonia

B – COMPOSANTE MILITAIRE DE LA ZONE DE L'ARMEE ET DES ETAPES **LA DEFENSE AERIENNE DU TERRITOIRE (DAT)**

§1 – L'ETAT-MAJOR DE LA DAT

Durant l'entre-deux-guerres, la Défense Aérienne du Territoire (DAT) est, en Belgique, l'organe militaire chargé d'assurer la protection antiaérienne du territoire¹ par tous les moyens imaginables (de manière active, de façon passive, tant à partir du sol que depuis l'espace). La DAT n'est pas une force opérationnelle en elle-même, mais constitue plutôt une sorte d'«état-major de l'air» dont la mission consiste à développer et à coordonner l'action antiaérienne à travers tout le pays². La DAT chapeaute donc directement l'Aéronautique Militaire (AéM) du général-major Hiernaux et la Défense Terrestre Contre Aéronefs (DTCA) du général-major Frère.

Contrairement à ce qui se passe dans les grandes armées voisines (France, Angleterre, Allemagne, Italie), la DAT ne constitue pas une arme indépendante. Cela signifie que chez nous, les moyens antiaériens sont exclusivement destinés à agir en soutien des forces terrestres et non pas en tant qu'arme autonome. Etant donné la vocation naturellement défensive de l'armée belge, cet assujettissement n'est peut-être pas aussi dommageable qu'il y paraît car en l'absence de tout objectif militaire situé hors des frontières nationales, les spécialistes du combat aérien ne sont pas appelés à mener des opérations stratégiques chez l'ennemi (bombardements de voies de communication, bombardements de zones industrielles, raids de représailles, etc.); in fine, leur rôle consiste donc bel et bien à soutenir, protéger, éclairer et appuyer les forces terrestres. Il est toutefois regrettable que les spécificités de la DAT n'aient pas été davantage prises en considération par les parlementaires et par les militaires eux-mêmes; peut-être la cause est-elle à chercher dans le fait que bien peu, parmi les cadres de cette arme, avaient suivi une instruction dans une spécialité en rapport direct avec leur fonction (artillerie antiaérienne – aviation – aérostation – transmissions – etc.).

Un mot encore, concernant l'Etat-major de la DAT, pour signaler que le «big boss» de la défense aérienne belge en 1940 est le lieutenant général Duvivier. Cet homme a été vertement mis en cause par Willy Coppens de Houthulst pour son manque de compétence et son faible dynamisme du temps de paix, ainsi que pour son action timorée durant la campagne de 1940. Ceci étant, il faut reconnaître que Willy Coppens, un as de notre aviation en 1914-1918, est particulièrement aigri en 1940 – non sans raisons valables – et qu'il épargne bien peu de monde au fil des impitoyables diatribes qu'il distille depuis la Suisse, où il s'est réfugié dès avant la défaite. Personnellement, je préfère retenir du général Duvivier la suggestion, émise le 10 mai 1940 à une heure du matin, d'envoyer notre aviation de chasse en mission d'interdiction au-dessus des ponts du canal Albert et ... d'Eben-Emael

¹ En tout cas dans la partie du pays directement concernée par le risque des combats et qui dépend en temps de paix de l'Etat-major Général et en temps de guerre du Grand Quartier Général; cela comprend: la zone de l'armée et la zone des étapes.

² Le quartier général de la DAT est installé en temps de paix à l'Avenue de Kortenberg à Bruxelles (dans les mêmes locaux que l'Etat-major Général de l'Armée et l'Ecole de Guerre, à côté du Parc du Cinquantenaire) et en temps de guerre vraisemblablement au fort de Steendorp (quoique cela ne soit pas encore tout à fait certain).

(comme il l'avait d'ailleurs déjà ordonné lors de l'alerte de janvier 1940). A posteriori, l'idée semble évidemment séduisante et dénote en tout cas une certaine capacité à prendre des initiatives téméraires, ou tout au moins originales. L'interdiction d'agir est signifiée depuis le sommet de la hiérarchie militaire (c'est-à-dire par Michiels, ou par Van Overstraeten, ou par Léopold III) et personne n'a jamais ni compris, ni surtout expliqué, les raisons de ce veto. Lorsque l'on sait que pour préserver l'effet de surprise des opérations aéroportées, tout survol de cette zone du canal avait été interdit à la Luftwaffe jusqu'à un quart d'heure après l'atterrissage des planeurs à Eben-Emael – Kanne – Vroenhoven – Veldwezelt, on imagine sans peine à quel tir aux pigeons nos aviateurs, même sous-équipés, auraient pu se livrer sur des planeurs et des appareils de transport absolument désarmés et dépourvus d'escorte. Tout ceci n'aurait peut-être rien changé à l'issue finale, certes, mais il faut reconnaître qu'en ce qui concerne le moral des troupes c'eût été une meilleure entrée en matière. Regrets éternels ou piste à creuser?

DEFENSE AERIENNE DU TERRITOIRE	
<u>Etat-major</u>	
- PC: Avenue de Kortenberg à Bruxelles (paix) – fort de Steendorp (guerre)	
- Commandant de corps: lieutenant général Duvivier	
- Commandant adjoint: colonel Massaux	
- Chef d'état-major: major Renson	
- Officier d'état-major: lieutenant Lefèbvre	
- Sous-chef d'état-major: commandant Cerf	
- 1 ^{er} Bureau opérations	
- 2 ^e Bureau renseignements	
- 3 ^e Bureau personnel et matériel	
- 4 ^e Bureau transport, ravitaillement et évacuations	
- Officiers en missions spéciales: général-major Tapproges (inspecteur général de la DAT)	
lieutenant-colonel Wouters (attaché militaire de l'air à Londres)	
capitaine De Soomer + lieutenant Vandewinkel (officiers d'état-major)	
- Personnel subalterne: archivistes + dactylos + dessinateurs + chiffrement + interprètes	
ordonnances + secrétariat + chauffeurs + motocyclistes + escorte	
- Bataillon de transmissions	
<u>Organisation générale de la DAT</u>	
- Etat-major: lieutenant général Duvivier	
- Aéronautique Militaire (AÉM): général-major Hiernaux	
- Défense Terrestre Contre Aéronefs (DTCA): général-major Frère	

§2 – LA DEFENSE TERRESTRE CONTRE AERONEFS (DTCA)

a) Personnel & matériel (120 C-75 + 60 C-40 + 24 projecteurs)

Les deux régiments de DTCA (1DTCA et 2DTCA) sont équipés avec un matériel pour le moins disparate et de qualité fort variable, où le meilleur côtoie bien souvent le pire. Notons que le 2DTCA comprend également le Service du Guet et d'Alerte du Territoire (SGAT) dont la précision des renseignements aurait été, dit-on, un modèle du genre; quant à l'exploitation des précieuses informations recueillies par le SGAT, il s'agit malheureusement d'une tout autre histoire...

La mobilité du matériel antiaérien est intégralement assurée par des véhicules automobiles, mais cette apparente modernité ne doit pas faire oublier que le parc comprend surtout des tracteurs réquisitionnés, avec tous les problèmes de standardisation et de fiabilité que cela entraîne. Il n'empêche qu'à l'aube du 10 mai 1940, la DTCA rassemble 180 canons et 24 projecteurs répartis en: dix groupes et un détachement d'artillerie antiaérienne, deux groupes de projecteurs, neuf sections indépendantes affectées en renfort à la protection des aérodromes militaires et trois sections en cours de formation. Parmi ce matériel, on peut compter que 84 armes sont résolument modernes (24 C-75 Bourges/FRC LR mle-36 + 60 C-40 Bofors mle-35), 88 tubes sont des armes anciennes modernisées conservant une valeur toute relative (60 C-75 FRC CR mle-27 + 28 C-75 Schneider/FRC mle-34) et 8 pièces sont absolument obsolètes (8 C-75 Schneider SF mle-1897). Le matériel est réparti par groupes dans les zones des différents corps et groupements, d'où il participe à la défense antiaérienne en

liaison étroite avec le Service du Guet (SGAT) et l'Aéronautique Militaire (AéM). A ce sujet, une note secrète n° 1291/294, émise le 8 avril 1940 par le 1^{er} Bureau de l'EMGA, nous permet de comprendre un peu mieux le fonctionnement de la DTCA en collaboration avec les autres composantes de la DAT.

Tout d'abord, les aérodromes militaires et civils belges sont tenus d'informer en permanence le Centre National de Renseignement et d'Alerte de Bruxelles (CNRA) ainsi que les neuf Centres Provinciaux de Renseignement et d'Alerte (CPRA) du Service de Guet, de tous les vols prévus ou réalisés à partir de leurs installations. Ces vols ne pourront dépasser une altitude de 1.000 mètres (sauf dérogation expresse). Le CNRA tient donc à jour une liste des vols «amis», qui est redistribuée aux CPRA et aux unités de DTCA afin d'éviter toute méprise. A l'exception des vols enregistrés, tous les autres sont susceptibles d'être considérés comme des violations de notre espace aérien. Toutefois, la crainte des accidents pousse les autorités à ajouter à ces consignes toutes simples une batterie d'exceptions, qui ne faciliteront certainement pas une prise de décision rapide chez les exécutants.

Dès lors, à partir du 15 avril 1940, les nouvelles instructions pour le tir antiaérien se présentent comme suit pour les batteries lourdes (canons de 75 de la DTCA et canons de 94 de la GTA):

1°- De l'aube³ à 21H00, le tir peut être réalisé immédiatement et sans coup de semonce:

- *Sur tout avion isolé volant au-dessus de 1.500 mètres, sauf si des renseignements fournis par le CNRA ou un CPRA attestent qu'une autorisation a été donnée à un avion belge d'évoluer à une altitude supérieure à 1.000 mètres. Une réserve est apportée en vue d'attirer l'attention des exécutants sur le fait qu'en cas d'autorisation accordée à des appareils militaires belges de voler à plus de 1.000 mètres, il peut arriver qu'un avion doive quitter sa formation en raison d'une panne. Le feu ne peut évidemment pas être ouvert dans ces conditions. Il convient donc que dans les régions et aux heures où notre aviation effectue des vols en formation, la DTCA soit prudente dans le déclenchement des tirs sur avion isolé.*
- *Pour tout avion isolé volant au-dessous de 1.500 mètres, le tir n'est déclenché que si l'avion est identifié par le commandant de batterie, grâce à ses cocardes et signes distinctifs, comme étant un avion militaire allemand, anglais ou français.*
- *S'il s'agit d'une formation de moins de neuf avions, le tir n'est déclenché que si les avions sont nettement identifiés par leurs cocardes et signes distinctifs comme avions militaires allemands, anglais ou français.*
- *Le tir est déclenché sur tout dirigeable survolant le territoire quelle que soit son altitude, ainsi que sur toute formation de 9 avions ou plus.*

2°- Entre 21H00 et 23H30:

- *Tous les tirs sont interdits, notre aviation effectuant des vols de nuit de 21H00 à 23H00.*
- *Si à 23H05, un avion militaire belge n'était pas rentré, le commandant du terrain en aviserait immédiatement le CPRA voisin, qui préviendrait les autres CPRA et les unités de DTCA. Les tirs seront alors interdits jusqu'à l'annonce de l'atterrissage de l'avion en cause.*

3°- Entre 23H30 et l'aube:

- *Le ciel belge devant être libre de tout avion, les tirs d'efficacité seront déclenchés sur tout aéronef entrant dans la zone d'action des batteries.*

En ce qui concerne les batteries légères (canons de 40 mm), les instructions sont beaucoup plus simples:

1°- De l'aube à 21H00:

- *Le tir ne sera déclenché que sur tout avion militaire allemand, anglais ou français nettement identifié par le chef de section de tir, grâce aux cocardes et signes distinctifs.*
- *Le tir sera déclenché sur tout dirigeable.*
- *Les tirs d'efficacité seront entamés immédiatement et sans coup de semonce.*

2°- De 21H00 à l'aube:

- *Le tir est interdit.*

Quant aux batteries de projecteurs, qui sont rassemblées autour de l'agglomération bruxelloise, il est décidé que:

1°- De 21H00 à 23H00:

- *Des exercices d'entraînement peuvent être exécutés après accord direct entre le commandant de l'AéM et le commandant du 2 DTCA.*

2°- De 23H30 à l'aube:

- *Les projecteurs éclaireront tout aéronef évoluant dans leur zone d'action.*

³ Par aube, il faut entendre une heure avant le lever du soleil.

Enfin, le Service de Guet et d'Alerte reçoit lui aussi des consignes, particulières à défaut d'être parfaitement claires:

- Les conditions réglementant les vols de notre aviation sont mentionnées au point II ci-après.
- Le commandant du CPRA qui a reçu une communication d'un aérodrome concernant des vols exécutés au-dessus de 1.000 mètres ou à des heures non réservées, doit diffuser le renseignement au CNRA ainsi qu'aux CPRA que ce renseignement peut intéresser. Une large sécurité doit être prévue en ce domaine. Les CPRA en informeront les unités de DTCA que ce renseignement intéresse en raison de leurs zones d'action respectives.
- Les CPRA informeront également les unités intéressées par le cas où un avion belge est forcé d'abandonner sa formation suite à une panne.
- Si à 23H05 un avion militaire belge n'est pas rentré, le commandant du terrain prévient le CPRA voisin qui transmet le renseignement au CNRA. Celui-ci diffuse le renseignement à tous les autres CPRA. Chaque CPRA en informera immédiatement les unités de la DTCA qui lui sont reliées. Les tirs sont alors interdits jusqu'à l'annonce de l'atterrissage de l'avion en cause.
- Le Service de Guet profitera des vols de nuit de notre aviation militaire pour parfaire son instruction.

A propos des services rendus par les batteries de projecteurs et par le SGAT, ce n'est que justice de citer cette appréciation faite après la guerre par le lieutenant général honoraire Frère:

«Les batteries de projecteurs, après avoir participé à la défense de Bruxelles, se replièrent en bon ordre vers les Flandres. Elles coopérèrent jusqu'au 28 mai à la défense du port de Dunkerque où elles formèrent, de l'avis d'un témoin, de petits oasis de calme et de sang-froid dans une ambiance profondément troublée.

Le Service de Guet et d'Alerte du Territoire fonctionna de façon remarquable et remplit admirablement sa mission. Il y a lieu de citer ici les services importants rendus par le service radio-électrique, établi avec le précieux concours de la Fédération Belge des radio-émetteurs amateurs. Grâce aux voitures-radio, il fut possible d'établir, le 17 mai, une ligne de postes de guet sur la rive Sud de l'Escaut, en Zélande. D'autre part, les lignes téléphoniques coupées de plus en plus fréquemment purent être suppléées. Vers la fin des opérations, c'est uniquement par radio que la plupart des postes de guet parvinrent à transmettre leurs messages⁴.

Projecteur 110 cm (matériel ancien)

Origine: Belgique
Quantité: 8 unités
Diamètre: 110 cm

Transport: projecteur remorquable doté d'un train de 2 ou 4 roues

Projecteur antiaérien «Galileo» 120 cm modèle-1934 (matériel moderne)

Origine: Italie
Quantité: 9 unités
Diamètre: 120 cm

Transport: projecteur remorquable doté d'un train de 4 roues à bandages pleins



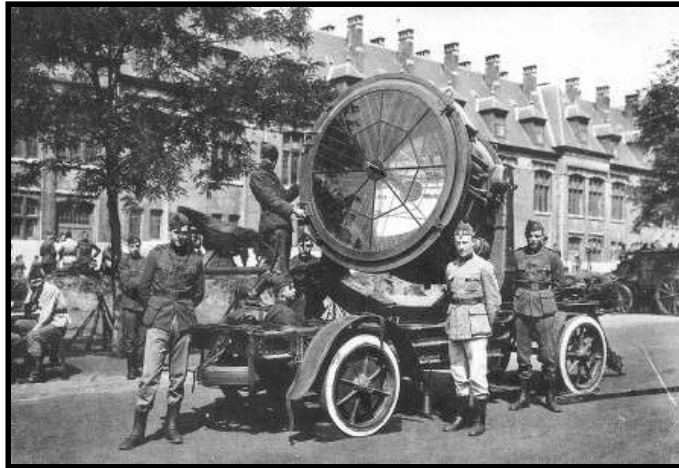
Projecteur «Galileo» de 120 cm modèle 1934.

Projecteur «37.39» 150 cm modèle-1939 (matériel moderne)

Origine: Belgique
Quantité: 7 unités
Diamètre: 150 cm

Transport: projecteur sur plate-forme tractable et dotée d'un train de 4 roues avec pneumatiques

⁴ FRERE (lieutenant général honoraire). Notre DTCA (Défense du territoire contre Aéronefs) durant la campagne 1940. Dans Mémo. Revue historique bimestrielle, n° 20. Mémo, Bruxelles, avril 1986, pp. 29 à 31.



Projecteur «3T.39» de 150 cm modèle 1939.

Canon antiaérien Bofors 40 mm L/60 modèle-1935 (matériel moderne)

Poids: 2.460 Kg
 Quantité: 60 unités
 Vitesse initiale: 854 m/s
 Projectile: 40 mm (890 g)
 Pointage en direction: 360°
 Cadence: 120 coups/minute
 Pointage en élévation: -5° à +90°
 Alimentation: chargeurs de 5 obus

Origine: produit par la FN sous licence suédoise
 Portée: 5.120 m (percutant) ou 9.140 m (fusant)

Transport: pièce montée sur plate-forme à deux essieux avec roues à pneumatiques, tractée par camion GMC



Canon C-40 Bofors L/60 modèle 1935.

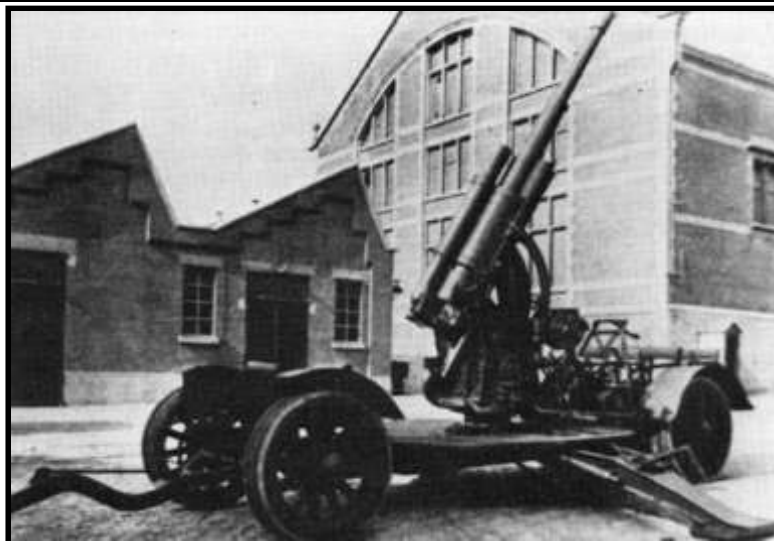
Canon antiaérien Bourges/FRC 75 mm «long recul» modèle-1936 (matériel moderne)

Poids: 3.800 Kg
 Calibre: 75 x 518R
 Quantité: 24 unités
 Vitesse initiale: 700 m/s
 Cadence: 25 coups/minute
 Pointage en direction: 360°
 Poids avec remorque: 5.300 Kg
 Pointage en élévation: -5° à +70°

Portée: 8.900 m (percutant) et 9.800 m (fusant)

Origine: France/Belgique (produit par la FRC sur la base d'un tube français)

Transport: canon monté sur plate-forme de 6 T à 2 essieux avec roues à pneumatiques, tractée par Latil M2TL6



Canon C-75 Bourges/FRC «Long Recul» modèle 1936.

Canon antiaérien Krupp/FRC 75 mm «court recul» modèle-1927 (matériel ancien modernisé)

Poids: 7.930 Kg
Calibre: 75 x 518R
Quantité: 60 unités
Vitesse initiale: 700 m/s
Cadence: 18 coups/minute
Pointage en direction: 360°
Pointage en élévation: 0° à +70°

Portée: 8.900 m (percutant) et 9.800 m (fusant)

Origine: Allemagne/Belgique (pièce allemande de 88 mm retubée par la FRC en 1927)

Transport (1DTCA): canon sur remorque 8 T à 2 essieux et roues à bandages pleins, tractée par Latil M2TL6

Transport (2DTCA): canon sur remorque 8 T à 2 essieux et roues à bandages pleins, tractée par Latil KTL ou Chenard & Walker



Canons C-75 Krupp/FRC «Court Recul» modèle 1927.

Canon antiaérien Schneider/FRC 75 mm modèle-1934 (matériel ancien modernisé)

Poids: 3.460 Kg
Calibre: 75 x 518R
Quantité: 26 unités
Vitesse initiale: 570 m/s
Cadence: 15 coups/minute
Pointage en direction: 237°
Pointage en élévation: +0° à +70°

Portée: 6.500 m (percutant) et 8.900 m (fusant)

Origine: France/Belgique (canon Schneider modèle 1913 modernisé par la FRC en 1934)

Transport: canon monté sur remorque de 3,5 T à 1 essieu avec roues à bandages pleins, tractée par camions Minerva (installation pénible)



Canon C-75 Schneider/FRC modèle 1934.

Auto-canon antiaérien Schneider/FRC 75 mm modèle-1934 (matériel ancien modernisé)

Poids: 3.460 Kg
 Calibre: 75 x 518R
 Vitesse initiale: 570 m/s
 Cadence: 15 coups/minute
 Pointage en direction: 237°
 Pointage en élévation: +0° à +70°
 Quantité: 2 unités en 1940 (6 unités en 1918)
 Portée: 6.500 m (percutant) et 8.900 m (fusant)
 Transport: canon monté sur véhicule De Dion Bouton (75 Cv)
 Origine: France/Belgique (canon Schneider modèle 1913 modernisé par la FRC en 1934)



Auto-canon Schneider/FRC C-75 modèle 1934 sur châssis De Dion Bouton.

Canon antiaérien Schneider 75 mm modèle-1897 semi-fixe (matériel hors d'âge)

Poids: 3.050 Kg
 Quantité: 8 unités
 Calibre: 75 x 518R
 Vitesse initiale: 525 m/s
 Cadence: 12 coups/minute
 Pointage en direction: 360°
 Pointage en élévation: +15° à +68°
 Origine: France (canon Schneider modèle 1897)
 Portée: 6.500 m (percutant) et 8.900 m (fusant)
 Transport: plate-forme Schneider (pièce sur socle circulaire démontage et remontage fastidieux) tractée par Latil M2TL6



Canon Schneider C-75 modèle 1897 semi-fixe (sur socle circulaire).

b) Organisation & déploiement

DEFENSE TERRESTRE CONTRE AERONEFS (DTCA) **(120 C-75 + 60 C-40 + 24 PROJECTEURS)**

Etat-major (Laeken)

Commandant du corps: général-major Frère

1 Officier commandant adjoint

1 Officier chef d'état-major

1 Officier de liaison

1 Officier chef de la compagnie EM

1^{er} Bureau opérations

2^e Bureau renseignements

3^e Bureau personnel-matériel-transport, ravitaillement et évacuations

Archivistes + dactylos + dessinateurs + chiffrement + interprètes + ordonnances + secrétariat + chauffeurs + motocyclistes + escorte.

Composition

Etat-major: général-major Frère

10 Batteries indépendantes de canons Bofors

1^{er} Régiment de Défense Terrestre Contre Aéronefs (1 DTCA): colonel Verhaegen

2^e Régiment de Défense Terrestre Contre Aéronefs (2 DTCA): colonel Molhant

Service de Guet et d'Alerte du Territoire (SGAT): lieutenant-colonel Plisnier (administrativement dépendant du 2 DTCA)

1^{er} REGIMENT DE DEFENSE TERRESTRE CONTRE AERONEFS (1DTCA) **COLONEL VERHAEGEN (96 C-75 + 30 C-40)**

Etat-major (Sterrebeek)

Commandant du régiment: colonel Verhaegen

Commandant adjoint: lieutenant-colonel Bolle

Adjudant-major: commandant Van Eyll

I^{er} Groupe automobile (12 C-75 + 4 C-40): major Laqae – Hasselt – zone du Corps de Cavalerie

1^{ère} Batterie: commandant Casteels – Kortesseem

4 C-75 Schneider/FRC modèle-1934 (remorque 3,5 T/1 essieu/roues à bandages pleins)

2^e Batterie: sous-lieutenant Michiels – Kuringen

4 C-75 Schneider/FRC modèle-1934 (remorque 3,5 T/1 essieu/roues à bandages pleins)

9^e Batterie: commandant Germain – Paal (détaché du III/1^{er} DTCA)

4 C-75 Bourges/FRC LR modèle-1936 (plate-forme/2 essieux/roues à pneumatiques)

9^e Batterie indépendante: lieutenant ou capitaine Preaux

2^e Section/9^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – écluse de Hasselt

3^e Section/9^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – écluse de Diepenbeek

II^e Groupe automobile (12 C-75): commandant Jacques – Rocourt – zone du III^e Corps d'Armée

4^e Batterie: lieutenant André – Belleflamme

4 C-75 Schneider/FRC modèle-1934 (remorque 3,5 T/1 essieu/roues à bandages pleins)

5^e Batterie: lieutenant Duquesne – Grâce-Berleur

4 C-75 Schneider/FRC modèle-1934 (remorque 3,5 T/1 essieu/roues à bandages pleins)

6^e Batterie: commandant Lamert – Hermée

4 C-75 Schneider/FRC modèle-1934 (remorque 3,5 T/1 essieu/roues à bandages pleins)

III^e Groupe automobile (4 C-75): major Systemans – Tessenderlo – zone du II^e Corps d'Armée

8^e Batterie: commandant Greindl – Tongerlo

4 C-75 Bourges/FRC LR modèle-1936 (plate-forme/2 essieux/roues à pneumatiques)

IV^e Groupe automobile (8 C-75): commandant van Heule – Vrelen – zone du I^{er} Corps d'Armée

11^e Batterie: ? – Riemst

4 C-75 Bourges/FRC LR modèle-1936 (plate-forme/2 essieux/roues à pneumatiques)

3^e Batterie: commandant Lagasse de Locht – Beverst

4 C-75 Schneider/FRC modèle-1934 (remorque 3,5 T/1 essieu/roues à bandages pleins)

VII^e Groupe automobile (16 C-75): major Lefebvre – Berlaar – zone du IV^e Corps d'Armée

9^e Batterie: lieutenant Deguee – Herenthout

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

20^e Batterie: commandant Lecourt – Vremde

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

21^e Batterie: lieutenant Boulet – Melkauwen

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

26^e Batterie: lieutenant van Marcke de L. – Edegem

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

VIII^e Groupe automobile (16 C-75 + 4 C-40): commandant Jadoul – Namur – zone du VII^e Corps d'Armée

12^e Batterie: capitaine Delmelle – Moha

4 C-75 Bourges/FRC LR modèle-1936 (plate-forme/2 essieux/roues à pneumatiques)

22^e Batterie: capitaine Neefs – Belgrade

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

23^e Batterie: commandant Jonckheere – Boninne

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

24^e Batterie: capitaine Jamblinne de Meulx – Franc-Waret

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

2^e Batterie indépendante: lieutenant Demeuse

3^e Section/2^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – pont de Beez

3^e Section/3^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – pont de Huy

IX^e Groupe automobile (8 C-75 + 4 C-40): major Nevent – Anvers – zone du V^e Corps d'Armée

25^e Batterie: commandant Eyckmans – Merksem

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/é essieux/roues à bandages pleins)

27^e Batterie: commandant Jacquemin – Burcht

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

1^{ère} Batterie indépendante: lieutenant Wets (Détachée du 2^e DTCA)

2^e Section/1^{ère} Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – pont de Temse

3^e Section/8^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – pont d'Hemiksem

X^e Groupe automobile (12 C-75 + 6 C-40): major Legat – Kampenhout – zone de la Ligne «KW»

28^e Batterie: commandant Defay – Sinte-Kathelijne-Waver

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

29^e Batterie: commandant Cordonnier – Heverlee

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

30^e Batterie: commandant Freyman – Kampenhout

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

5^e Batterie indépendante: lieutenant Mauquoy

2^e Section/3^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – gare et ponts de Wilsele

1^{ère} Section/5^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt de Meerdaal (puis pont de Termonde)

2^e Section/5^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt de Meerdaal

Détachement automobile des Ardennes (8 C-75 + 4 C-40) – zone du Groupement «K»

7^e Batterie: lieutenant Boudart – Ciney

4 C-75 Bourges/FRC LR modèle-1936 (plate-forme/2 essieux/roues à pneumatiques)

10^e Batterie: capitaine Scohier – Durbuy

4 C-75 Bourges/FRC LR modèle-1936 (plate-forme/2 essieux/roues à pneumatiques)

4^e Batterie indépendante: lieutenant Thauvoye – Meuse

2^e Section/4^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – pont d'Ampsin puis terrain de Jeneffe (n°17)

3^e Section/4^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – pont d'Amay puis terrain de Maldegem (n°32)

Défense des Aérodrômes (8 C-40)

8^e Batterie indépendante: lieutenant Malfliet

3^e Section/5^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain d'Evere (n°08) puis de Neerhespen (n°24)

1^{ère} Section/8^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Gossoncourt (n°07)

2^e Section/8^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Gossoncourt (n°07) puis de Glabbeek (n°16)

1^{ère} Section/9^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Nivelles (n°10) puis de Brustem (n°22)

Atelier de Réparation du Charroi Automobile (ARCA)

Entretien et répare le charroi automobile de toutes les unités de la DTCA.

2^e REGIMENT DE DEFENSE TERRESTRE CONTRE AERONEFS (2DTCA)

COLONEL MOLHANT (24 C-75 + 30 C-40 + 24 Projecteurs)

Etat-major (Laeken)

Commandant du régiment: colonel Molhant

Commandant adjoint: colonel Bingen

Adjudant-major: commandant Romain

XI^e Groupe automobile (12 C-75 + 2 C-40): major Dewulf – Bruxelles – zone du VI^e Corps d'Armée

31^e Batterie: lieutenant Portier – Zellick

4 C-75 Schneider SF modèle-1897 (semi-fixe sur plate-forme Schneider)

32^e Batterie: capitaine Lecomte – Oppem

4 C-75 Schneider SF modèle-1897 (semi-fixe sur plate-forme Schneider)

33^e Batterie: commandant Meulemens – Etterbeek

2 AC-75 Schneider/FRC modèle-1934 (châssis de Dion Bouton) + 2 C-75 Schneider/FRC modèle-1934 (remorque 3,5 T/1 essieu/roues à bandages pleins)

3^e Batterie indépendante: capitaine Verstraete

2^e Section/3^e Batterie Indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – Woluwe-Saint-Pierre

XII^e Groupe automobile (12 C-75 + 12 C-40): commandant van der Noort – Eeklo – protection des dépôts

34^e Batterie: lieutenant Dieu – Dépôt d'Eeklo

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

35^e Batterie: capitaine Kennes – Kluysen

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

36^e Batterie: ? – Dépôt de Zedelgem

4 C-75 Krupp/FRC CR modèle-1927 (plate-forme 8 T/2 essieux/roues à bandages pleins)

7^e Batterie indépendante: lieutenant Winand

1^{ère} Section/1^{ère} Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt militaire de Stekene

2^e Section/6^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt pétrolier de Doornzele-Terdonk

3^e Section/6^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt pétrolier d'Ertvelde-Riemen

1^{ère} Section/7^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt militaire de Zedelgem

2^e Section/7^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt d'essence de Bruges

3^e Section/7^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – dépôt militaire d'Eeklo

XXI^e Groupe automobile (12 projecteurs): capitaine Couturiaux – protection de la capitale

1^{ère} Batterie

1^{ère} Section: 2 projecteurs Galileo 120 tractés + 2 camions

2^e Section: 2 projecteurs Galileo 120 tractés + 2 camions

3^e Section: 1 projecteur Galileo 120 tracté + 1 projecteur 3T.39 150 tracté + 2 camions

Section d'écoute: 3 appareils d'écoute BBT tractés (voir annexe 5) + 3 camions

2^e Batterie

1^{ère} Section: 2 projecteurs 3T.39 150 tractés + 2 camions

2^e Section: 2 projecteurs 3T.39 150 tractés + 2 camions

3^e Section: 2 projecteurs 3T.39 150 tractés + 2 camions

Section d'écoute: 3 appareils d'écoute BBT tractés (voir annexe 5) + 3 camions

XXII^e Groupe automobile (12 projecteurs): commandant Reclercq – protection de la capitale

1^{ère} Batterie

1^{ère} Section: 2 projecteurs Galileo 120 tractés + 2 camions

2^e Section: 2 projecteurs Galileo 120 tractés + 2 camions

3^e Section: 2 projecteurs 110 tractés + 2 camions

Section d'écoute: 3 appareils d'écoute BBT tractés (voir annexe 5) + 3 camions

2^e Batterie

1^{ère} Section: 2 projecteurs 110 tractés + 2 camions

2^e Section: 2 projecteurs 110 tractés + 2 camions

3^e Section: 2 projecteurs 110 tractés + 2 camions

Section d'écoute: 3 appareils d'écoute BBT tractés (voir annexe 5) + 3 camions

Défense des aérodromes (10 C-40)

6^e Batterie indépendante: lieutenant Proth

3^e Section/1^{ère} Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Deurne (n°01) puis de Hingene (n°15)

1^{ère} Section/2^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Bierset (n°02) puis de Duras (n°37)

1^{ère} Section/3^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Nivelles (n°10) puis de Vissenaken (n°23)

1^{ère} Section/4^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Bierset (n°02) puis de Hannut (n°20)

1^{ère} Section/6^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Schaffen (n°09) puis de Beauvechain (n°21)

Unités en cours de constitution (6 C-40)

10^e Batterie indépendante

1^{ère} Section/10^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Jeneffe (n°17)

2^e Section/10^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – terrain de Zwevezele (n°34)

3^e Section/10^e Batterie indépendante: 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 – pont de Hoboken

Batterie de dépôt et de parc de la DTCA

Entretient et conserve le matériel nécessaire à toutes les unités de la DTCA.

**SERVICE DE GUET ET D'ALERTE DU TERRITOIRE (SGAT)
LIEUTENANT-COLONEL PLISNIER (149 PUIS 165 POSTES DE GUET)**

Centre National de Renseignement et d'Alerte (CNRA – Bruxelles puis Bruges à partir du 18 mai)

Dépend administrativement du 2DTCA

Commandant du SGAT: lieutenant-colonel Plisnier

Bureau centralisateur des renseignements (abri du Parc Royal)

1 Emetteur-récepteur fixe de moyenne puissance (100 à 250 Watts)

4 Groupes mobiles sur voitures réquisitionnées et comptant chacun: 4 émetteurs-récepteurs de faible puissance + 1 poste semi-fixe (matériel fourni et desservi par des membres de la société de radio-amateurs «Le Réseau Belge»)

9 Batteries de Guet (BG) ou Centres Provinciaux de Renseignement et d'Alerte (CPRA)

Implantation des CPRA

1^{ère} Batterie CPRA Hasselt: 24 Rue du Marché aux Avoines – Hasselt

provisoire (abri non réalisé)

2^e Batterie CPRA Liège: Caserne de la Citadelle – Liège

abri réalisé (subsiste encore)

3^e Batterie CPRA Jemelle: Château d'Harzir (ou Château de On) – Jemelle

abri réalisé (probablement détruit)

4^e Batterie CPRA Namur (capt Comhaire): Rue Moncrabeau – Namur

provisoire (abri non réalisé)

5^e Batterie CPRA Mons: Hôtel des Téléphones, 17 rue de la Raquette – Mons

provisoire (abri non réalisé)

6^e Batterie CPRA Bruges, Hôtel des Téléphones, 8 rue Haute – Bruges

provisoire

Rempart de la Porte de Gand – Bruges

abri en construction (subsiste encore)

7^e Batterie CPRA Gand: Hôtel des Téléphones, rue Cornet de Poste – Gand

provisoire (abri non réalisé)

8^e Batterie CPRA Bruxelles: Abri du Parc Royal – Bruxelles

abri réalisé (subsiste encore)

9^e Batterie CPRA Anvers: Hôtel des Téléphones, Longue rue Neuve – Anvers

provisoire (jusqu'en avril 1940)

Sainte-Anne (rive gauche)

abri réalisé en avril 1940

Composition d'un CPRA

Personnel administratif: 7 hommes

Personnel technique de 39 hommes au moins, répartis en 3 équipes de 13 se relayant toutes les 8 heures

De 16 à 20 postes de guet (PG) selon la province (repérage visuel et acoustique)

1 Emetteur-récepteur fixe de moyenne puissance (100 à 250 Watts) assure le réseau fixe inter-CPRA

1 Table de guet (repérage en moins de 30'') + téléphones reliés par le réseau civil aux postes de guet, aux CPRA et au CNRA

149 Postes de guet (165 à partir de mars 1940)

1 Sous-officier chef de poste (territoriaux des classes 1925 à 15) + 1 Caporal (territoriaux des classes 1925 à 15)

3 Soldats (territoriaux des classes 1925 à 15) + 3 Guetteurs spécialisés (militiens des classes 1939 à 35)

Les hommes forment 3 équipes de deux, se relayant toutes les 8 heures

1 Camionnette réquisitionnée + 1 téléphone relié par le réseau civil au CPRA provincial + 2 paires de jumelles extra-lumineuses

Le repli progressif du SGAT pendant la campagne de mai 1940

Au fur et à mesure de l'avance allemande, les CPRA et les PG des zones envahies se replient en direction de Assebroeck pour se regrouper sous les ordres du commandant de la 1^{ère} Batterie (CPRA du Hainaut). A partir du 18 mai, les batteries inutilisées se rassemblent aux environs de Furnes en vue d'un passage en France, mais la rapidité de l'avance ennemie ne permet pas la réalisation de ce projet. A partir du 22 mai, seule la 6^e Batterie (CPRA de Bruges) fonctionne encore. Le 26 mai, toutes les autres batteries se rendent à Westende, où la capitulation les surprend le 28.



Personnel du CNRA en plein travail autour d'une «table de guet».

Au rayon des projets, l'objectif est à terme de doter chaque groupe actif de la DTCA d'une batterie de trois sections de 2 canons C-40 Bofors, afin d'assurer la défense contre avions volant bas: soit un total de 72 pièces. Avec 60 unités livrées, le but était presque atteint, mais la multiplicité des missions a fait en sorte que les unités légères ont presque toujours été amenées à opérer isolément.

c) Tableau de chasse de la DTCA (10 mai – 28 mai 1940)

Du 10 mai au 28 mai 1940, la DTCA belge abat 164 appareils ennemis et 1 ballon d'observation (125 avions + 1 ballon pour le 1 DTCA et 39 avions pour le 2 DTCA). Quant aux victoires probables et aux appareils endommagés, le total se monte à 66 avions (50 au 1 DTCA et 16 au 2 DTCA). Avec 180 tubes disponibles, ce résultat correspond à un peu moins d'un appareil abattu par arme. A première vue, le palmarès des «*professionnels*» de la DTCA peut sembler moins brillant que le score des «*amateurs*» de la GTA, mais pour être juste il convient de signaler que 8 vieux canons C-75 modèle 1897 de la dotation sont plus dangereux pour leurs servants que pour les cibles visées, et de rappeler que 60 canons C-75 CR modèle 1927 sont en réalité de vénérables pièces allemandes retubées, tandis que 28 canons C-75 modèle 1934 sont d'anciennes pièces françaises modernisées vaille que vaille par notre Fonderie Royale de Canons. Cette mise au point permet de mieux situer la performance réelle de nos artilleurs antiaériens, qui ne disposent finalement que de 84 pièces véritablement modernes (24 canons C-75 FRC modèle-1936 + 60 canons C-40 Bofors modèle-1935).

§3 – L'AERONAUTIQUE MILITAIRE (Aém)

a) Organisation & déploiement

AERONAUTIQUE MILITAIRE (Aém) (621 + 1.825 + 9.428 = 11.874 H – 398 APPAREILS) QUARTIER-GENERAL: GENERAL-MAJOR HIERNAUX (14 + 13 + 47 = 74 H – 28 APPAREILS) ETAT-MAJOR Commandant de l'Aém: général-major Hiernaux Commandant adjoint: général-major Legros Chef d'état-major: lieutenant-colonel Courtois Officiers d'état-major: capitaine Corbisier 1^{er} Bureau opérations 2^e Bureau renseignements 3^e Bureau personnel et matériel 4^e Bureau transport, ravitaillement et évacuations: capitaine Verhagen Inspecteur général de l'Aém: général-major Tapproge Archivistes + dactylos + dessinateurs + chiffrement + interprètes + ordonnances + transmissions + secrétariat + chauffeurs + motocyclistes + escorte PC de paix: 08-Evere – PC de campagne: 28-Brugge-Sint-Kruis GROUPE DE LIAISONS ET DE TRANSPORTS (28 APPAREILS REQUISITIONNES) Terrain de paix: 08-Evere – Terrain de campagne: 28-Brugge-Sint-Kruis Escadrille de liaisons: 4 SV-4 B + 1 Percival Gull + 1 Topsy BC + 1 Bulte RB-30 + 1 DH-60 + 3 DH-85 + 1 DH-90 A + 1 Stinson Escadrille de transports: 3 SM-83 + 8 SM-73 + 2 Douglas DC-3 + 2 Fokker F-VIIb/3m (réquisitionnés auprès de la SABENA) Escadrille de dépôt et de parc: Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors ORGANIGRAMME Etat-major d'aéronautique: général-major Hiernaux 1^{er} Régiment d'aéronautique (observation): colonel Foidart 2^e Régiment d'aéronautique (chasse): colonel de Woelmont 3^e Régiment d'aéronautique (bombardement-reconnaissance): colonel Hugon Etablissements de l'aéronautique: colonel Verhelst Centre de renfort et d'instruction de l'aéronautique: général-major Tapproge Régiment de troupes auxiliaires d'aéronautique: lieutenant-colonel de Cartier Service de ravitaillement et de dépannage de l'aéronautique: lieutenant-colonel Biver 1^{er} REGIMENT (OBSERVATION DE CORPS): COLONEL FOIDART (171 + 356 + 1.706 = 2.233 H – 73 APPAREILS) Etat-major régimentaire (PC: 02-Bierset) Commandant de régiment: colonel Foidart Aérostation 1^{ère} Compagnie commandant Martière: 2 ballons + 4 Mi CA (base Testelt – point d'ascension Oosterlo – appui II CA) 2^e Compagnie capitaine Thonnard: 2 ballons + 4 Mi CA (base Boekhoute – point d'ascension Ranst-Vrende – appui IV CA) 1^{er} Groupe d'observation: commandant Burniat (11 appareils) Terrain de paix: 01-Deurne – Terrain de campagne: 15-Hingene (Appui: IV + V CA) 1^{ère} Escadrille: capitaine Paulet (mouette): 6 Fairey Fox II M/II + 4 Fairey Fox III + 1 SV-5 (liaisons) Escadrille de dépôt et de parc: capitaine Ledieu – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors II^e Groupe d'observation: commandant Gobert (13 appareils)
--

Terrain de paix: 01-Deurne puis 07-Gossoncourt – Terrain de campagne: 16-Glabbeek-Zuurbeemde (Appui: II CA)
3^e Escadrille: capitaine Willemaers (feuille de houx): 8 Fairey Fox II M/II + 4 Fairey Fox III + 1 MS-230/236 (liaisons)
Escadrille de dépôt et de parc: capitaine Vandermies – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

III^e Groupe d'observation: commandant Thyou (11 appareils)

Terrain de paix: 07-Gossoncourt – Terrain de campagne: 17-Jeneffe (Appui: III CA + PFL)
5^e Escadrille: capitaine Wihin (hirondelle): 10 Fairey Fox III C + 1 MS-230/236 (liaisons)
Escadrille de dépôt et de parc: lieutenant Janssens – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

IV^e Groupe d'observation: commandant Lahaye (8 appareils)

Terrain de paix: 07-Gossoncourt – Terrain de campagne: 18-Lonzée (Appui: VII CA + PFN)
7^e Escadrille: capitaine Van Hooreweder (méphisto): 7 Fairey Fox VI R + 1 MS-230/236 (liaisons)
Escadrille de dépôt et de parc: capitaine Laurent – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

V^e Groupe d'observation: commandant Breulhez (12 appareils)

Terrain de paix: 02-Awans-Bierset – Terrain de campagne: 19-Duras-Wilderden (Appui: CC)
9^e Escadrille: capitaine Lekeuche (sioux bleu): 11 Renard R-31 + 1 SV-5 (liaisons)
Escadrille de dépôt et de parc: capitaine Van Vijve – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

VI^e Groupe d'observation: commandant Dumonceau (10 appareils)

Terrain de paix: 02-Awans-Bierset – Terrain de campagne: 20-Hannut-Thisnes (Appui: I CA puis VI CA)
11^e Escadrille: capitaine Henry de la Lindi (sioux rouge): 8 Renard R-31 + 2 SV-5 (liaisons)
Escadrille de dépôt et de parc: commandant Van Langenacker – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

Matériel provisoirement indisponible (8 appareils)

2 Fairey Fox IIM/II (1/I/1 Deurne) + 1 Fairey Fox III (1/I/1 Deurne)
2 Fairey Fox VI R (7/IV/1 Gossoncourt) + 2 Renard R-31 (11/VI/1 Bierset) + 1 SV-5 (11/VI/1 Bierset)

2^e REGIMENT (CHASSE): COLONEL DE WOELMONT
(77 + 331 + 1.118 = 1.526 H – 87 APPAREILS)

Etat-major régimentaire (PC: 10-Nivelles)

Commandant de régiment: colonel de Woelmont
Commandant adjoint: lieutenant-colonel Van Dyck
Adjudant-major: commandant Hellemans
Officier d'état-major: lieutenant Dautrepoint

I^{er} Groupe de chasse: major Hendricks (25 appareils)

Terrain de paix: 09-Schaffen-Diest
Terrain de campagne: 21-Le Culot de Beauvechain
1^{ère} Escadrille: capitaine Guisgand (comète): 14 Gloster Gladiator Mk-I (à remplacer par 20 Hawker Hurricane Mk-I)
2^e Escadrille: capitaine Charlier (chardon): 11 Hawker Hurricane Mk-I (à porter à 20 Hawker Hurricane Mk-I)
Escadrille de dépôt et de parc: commandant de Heusch – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

II^e Groupe de chasse: major Lamarche (22 appareils)

Terrain de paix: 10-Nivelles
Terrain de campagne: 22-Brustern-Saint-Trond
3^e Escadrille: capitaine de Callatay (cocotte rouge): 14 Fiat CR-42 (à remplacer par 20 Hawker Hurricane Mk-I en juin 1940)
4^e Escadrille: capitaine d'Huart (cocotte blanche): 8 Fiat CR-42 (à remplacer par 20 Hawker Hurricane Mk-I en juillet 1940)
Escadrille de dépôt et de parc: commandant Frère – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

III^e Groupe de chasse de nuit: major de Bock (30 appareils)

Terrain de paix: 10-Nivelles
Terrain de campagne: 23-Vissenaken
5^e Escadrille: capitaine Boussa (aigle bleu): 15 Fairey Fox VI C (à remplacer par 20 Brewster Buffalo)
6^e Escadrille: capitaine d'Hoore (aigle rouge): 15 Fairey Fox VI C (à remplacer par 20 Brewster Buffalo)
Escadrille de dépôt et de parc: commandant Demeuse – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

IV^e Groupe de chasse (prévu pour juillet-août 1940 avec 40 appareils)

Terrain de paix: 09-Schaffen-Diest
7^e Escadrille: juin 1940: 20 Fiat CR-42 (libérés par les nouveaux Hawker Hurricane)
8^e Escadrille: juillet 1940: 20 Fiat CR-42 (libérés par les nouveaux Hawker Hurricane)
Escadrille de dépôt et de parc: Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

Matériel provisoirement indisponible (10 appareils)

1 Gloster Gladiator Mk-I (1/I/2: Schaffen)
4 Hawker Hurricane Mk-I (2/I/2: Schaffen)
1 Fiat CR-42 (3/II/2: Nivelles)
4 Fiat CR-42 (4/II/2: Nivelles)

3^e REGIMENT (BOMBARDEMENT & RECONNAISSANCE D'ARMEE): COLONEL HUGON
(119 + 323 + 1.115 = 1.557 H – 50 APPAREILS)

Etat-major régimentaire (PC: 08-Evere)

Commandant de régiment: colonel Hugon

I^{er} Groupe de reconnaissance de nuit: major Duchâteau (19 appareils)

Terrain de paix: 08-Evere
Terrain de campagne: 24-Neerhespen
1^{ère} Escadrille: capitaine Pottier (dragon doré): 9 Fairey Fox III C (à remplacer par 16 Caproni Ca-314)
3^e Escadrille: capitaine Duchatelét (dragon argenté): 9 Fairey Fox III C (à remplacer par 16 Caproni Ca-314)
Escadrille de dépôt et de parc: commandant Demarteau – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors
Liaisons: 1 Caudron C-445 Goéland

II^e Groupe de bombardement: major Weeckers (4 appareils)

Terrain de paix: 08-Evere
Terrain de campagne: 37-Belsele-Waas
9^e Escadrille de jour: capitaine Pierre (manneken-pis): 1 Lacab Gr-8 (à remplacer par 16 Bréguet Bre-694)
11^e Escadrille de nuit: capitaine Nyssen (chauve-souris): 2 Fokker F-VII 3/m F-1 et F-2 (à remplacer par 16 Bréguet Bre-694)
Escadrille de dépôt et de parc: lieutenant Courbet – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors
Liaisons: 1 Airspeed Oxford Mk-I

III^e Groupe de reconnaissance de jour: major Piot (23 appareils)

Terrain de paix: 08-Evere
Terrain de campagne: 26-Aalter
5^e Escadrille: capitaine de Hepcée (Aigle Egyptien): 13 Fairey Battle Mk-I
7^e Escadrille: capitaine Dörner (Flèche Ailée): 9 Fairey Fox VIII (à remplacer par 16 Douglas A-20)
Escadrille de dépôt et de parc: commandant Leroy – Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors
Liaisons: 1 Caudron C-445 Goéland

Matériel provisoirement indisponible (4 appareils)

1 Fairey Fox III C (1/I/3: Evere)
1 Fairey Fox III C (3/I/3: Evere)
1 Fairey Battle Mk-I (5/III/3: Evere)
1 Fairey Fox VIII (7/III/3: Evere)

ETABLISSEMENTS DE L'AERONAUTIQUE: COLONEL VERHELST
(74 + 320 + 1.421 = 1.815 H – 47 APPAREILS)

Direction

PC: 04-Knokke-le-Zoute

Groupe de fabrications: major van der Stichelen (7 appareils)

Service des essais en vol et de convoiement: commandant Deweer (7 appareils)

EM: 08-Evere
Capitaine Arendt + Capitaine Rucquoi + Capitaine Médaets + Adjudant Claert + Adjudant Verlinden
Prototypes: Renard R-36 + Renard R-37 + Renard R-38 + Sabca S-40 B + Sabca S-47 + Lacab Gr-8 + La Cierva

Service de contrôle du matériel: major Coppens de Houthulst

EM: 04-Knokke-le-Zoute ou 03-Steene-Ostende

Groupe d'approvisionnement: major Gillis de Sart-Tilman

Parc avancé de l'aéronautique: major van Aubel

EM: 34-Zwevezele (Eegem-Kapelle)

Service d'entretiens et de réparations

EM: 38-Snellegem (Zedelgem)

Atelier de réparation de moteurs

EM: Loth

Escadrille du parc de réserve de l'Aéronautique (41 appareils)

EM: 04-Knokke
Matériel: 41 Fairey Firefly II M

Escadrille administrative

EM: 38-Snellegem (Zedelgem)

SERVICE DE RAVITAILLEMENT ET DE DEPANNAGE: LIEUTENANT-COLONEL BIVER
(19 + 43 + 415 = 477 H)

Etat-major

1^{er} Peloton automobile de munitions (1^{er} PAM)

2^e Peloton automobile de munitions (2^e PAM)

Peloton automobile de carburant (PAC)

Escadrille de dépannage et de rechanges (EDR)

Atelier de réparation du charroi automobile (ARCA)

REGIMENT DE TROUPES AUXILIAIRES: LIEUTENANT-COLONEL DE CARTIER
(85 + 182 + 2.162 = 2.429 H)

Etat-major

PC: 05-Sint-Denijs-Westrem
23^e Compagnie de subsistants

1^{er} Bataillon MiCA: major Franchomme (emblème: bimoteur bleu)

4 Compagnies de 3 pelotons de 4 Maxim MG-08/15 de 7,65 mm (à remplacer par des Browning M2HB de 13,2 mm)

II^e Bataillon MiCA (emblème: mitrailleuse ailée sur fond de carte de Belgique)

4 Compagnies de 3 pelotons de 4 Maxim MG-08/15 de 7,65 mm (à remplacer par des Browning M2HB de 13,2 mm)

III^e Bataillon de travailleurs

4 Compagnie de travailleurs

IV^e Bataillon de travailleurs

4 Compagnies de travailleurs

CENTRE DE RENFORT ET D'INSTRUCTION: GENERAL-MAJOR TAPPROGE
(62 + 257 + 1.444 = 1.763 H – 113 APPAREILS)

Escadrille des services généraux (2 + 2 + 13 = 17 H)

EM: 08-Evere puis 11-Wevelgem

Ecole de pilotage (31 + 196 + 659 = 886 H): major Leboutte (90 appareils)

Etat-major

PC: 11-Wevelgem

Emblème: pingouin

Escadrille de dépôt et de parc: Charroi: 25 véhicules – DCA: 12 Maxim 08/15 + 2 C-40 Bofors

Ecole de pilotage élémentaire (30 appareils)

1^{ère} Escadrille de pilotage élémentaire: 05-Sint-Denijs-Westrem (capitaine Warnez): 15 SV-4 B

2^e Escadrille de pilotage élémentaire: 06-Gosselies (lieutenant Vintens): 15 SV-4 B

Ecole de pilotage avancé (30 appareils)

3^e Escadrille de pilotage avancé: 01-Deurne (capitaine Cajot): 1 Koolhoven FK-56 + 14 Avro 504 N

4^e Escadrille de pilotage avancé: 07-Gosselies (capitaine Burniaux): 12 Koolhoven FK-56 + 3 Avro 504 N

Ecole de perfectionnement de Wevelgem (30 appareils)

5^e Escadrille de perfectionnement: 12-Moorsele (capitaine Dankers): 6 SV-22 + 9 Fairey Fox II S et III S

6^e Escadrille de perfectionnement: 11-Wevelgem: 4 SV-22 + 11 Fairey Firefly II M

Groupe de renfort et d'instruction (18 + 37 + 733 = 788 H): commandant Eulers

EM: 11-Wevelgem (Bissegem)

Escadrille école: commandant Thiry

1^{ère} Escadrille d'instruction

2^e Escadrille d'instruction

3^e Escadrille de renfort: commandant Delfosse (créée à la phase E avec les moyens du dépôt aéronautique à Alost)

Groupe d'instruction (11 + 22 + 39 = 72 H): colonel Desmet (23 appareils)

Ecole d'aéronautique (11 + 22 + 39 = 72 H): capitaine Thomas (13 appareils)

EM: 08-Evere – Emblème: cacatoes

13 appareils (instruction du cadre de l'aéronautique): 9 SV-5 + 3 Avro-626 + 1 Po-33

Ecole de tir aérien: capitaine Van den Plassche (10 appareils)

EM: 03-Steene-Ostende

10 appareils remorqueurs de cibles: 1 Fairey Fox Prince + 6 SV-4 + 3 Bréguet XIX

Dépôt de l'Aéronautique: commandant Delfosse

EM: Alost

COMMANDES EN COURS ET PROJETS
(308 APPAREILS NEUFS COMMANDES OU EN ATTENTE DE LIVRAISON)

Observation (32 appareils)

16 Sabca S-47: 1/I/1 (SABCA: août 1940)

16 Sabca S-47: 3/II/1 (SABCA: septembre 1940)

Chasse (120 appareils)

20 Hawker Hurricane Mk-I: 2/I/2 (Fairey: fin mai 1940)

20 Hawker Hurricane Mk-I: 1/I/2 (Fairey: fin juin 1940)

20 Brewster Buffalo: 5/III/2 (Livraison: fin juin 1940)

20 Brewster Buffalo: 6/III/2 (Livraison: fin juillet 1940)

20 Hawker Hurricane Mk-I: 3/II/2 (Fairey: fin juillet 1940)

20 Hawker Hurricane Mk-I: 4/II/2 (Fairey: fin août 1940)

Bombardement & reconnaissance (96 appareils)

16 Douglas A-20: 9/II/3 (Livraison: fin juin 1940)

16 Douglas A-20: 11/II/3 (Livraison: fin juillet 1940)

16 Bréguet Bre-694: 5/III/3 (SABCA: fin juillet 1940)

16 Bréguet Bre-694: 7/III/3 (SABCA: fin août 1940)

16 Caproni Ca-314: 1/I/3 (SABCA: octobre 1940)

16 Caproni Ca-314: 3/I/3 (SABCA: novembre 1940)

Ecolage (60 appareils)

15 Koolhoven FK-56: 3/Ecole de pilotage (livraison: fin mai 1940)

3 Koolhoven FK-56: 4/Ecole de pilotage (livraison: juin 1940)

15 Sabca S-40 B: 5/Ecole de pilotage (SABCA: décembre 1940)

15 Sabca S-40 B: 6/Ecole de pilotage (SABCA: décembre 1940)

12 Stinson: Ecole de tir aérien (USA: date de livraison inconnue)

56 TERRAINS DISPONIBLES

14 Terrains de paix (bases aériennes du temps de paix)

01-Deurne	02-Awans-Bierset	03- Steene-Ostende	04-Knokke-le-Zoute	05-Sint-Denijs-Westrem
06-Gosselies	07-Gossoncourt	08-Evere	09-Schaffen-Diest	10-Nivelles
11-Wevelgem	12-Moorsele	13-Steenokkerzele	14-Soignies	

14 Terrains de campagne de complément (répertoriés, entretenus, non aménagés)

Au Nord de la ligne Peruwelz – Soignies – Waterloo (8 terrains n° 45-49-62-63-64-69-81[ou 87]-85)

Leopoldsburg	Brasschaat	Furnes	Zellik	Loth	Alost	Haaltert	Inconnu
--------------	------------	--------	--------	------	-------	----------	---------

Au Sud de la ligne Peruwelz – Soignies – Waterloo (6 terrains n° 47-48-71-92-93-95)

Piéton	Baillonville	Chièvres	Saint-Hubert	Fosses	Florennes
--------	--------------	----------	--------------	--------	-----------

28 Terrains de campagne (répertoriés, entretenus et aménagés dès le temps de paix)

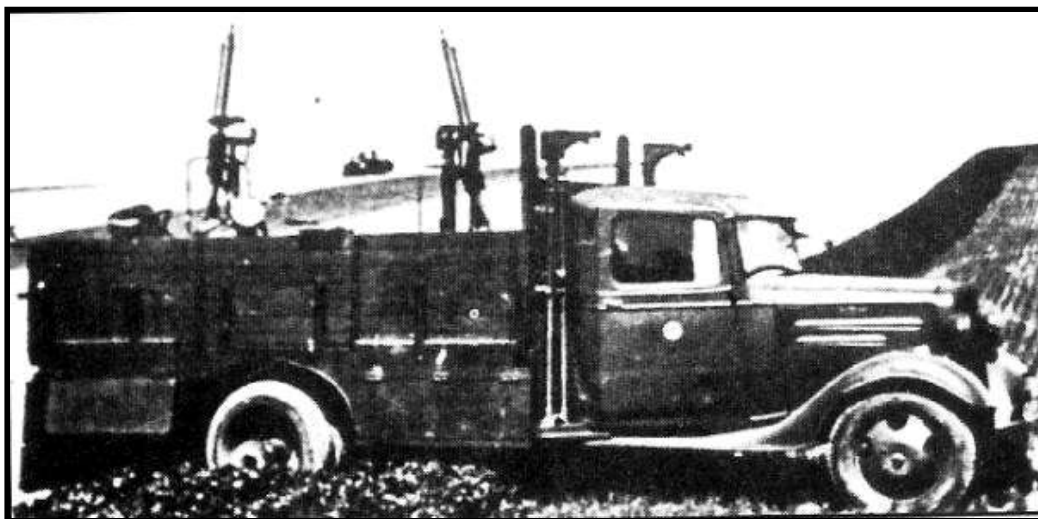
15-Hingene	16-Glabbeek-Zuurbemde	17-Jeneffe	18-Lonzée	19-Duras-Wilderden
20-Hannut-Thisnes	21-Beauvechain-Le Culot	22-Brustem-Saint-Trond	23-Vissenaken	24-Neerhespen
25-Hamme-Mille	26-Aalter	27-Herenthout	28-Brugge-Sint-Kruis	29-Rillaar
30-Hemiksem	31-Sint-Niklaas	32-Maldegem	33-Ursel	34-Zwevezele
35-Moerbeke	36-Zele	37-Belsele-Waas	38-Snellegem	39-Peutie
40-Lombardsijde	41-Grimbergen	42-Court-Saint-Etienne		

b) Personnel – matériel – conditions d'emploi

La note secrète n° 1291/294 du 8 avril 1940, déjà mentionnée ci-dessus, envisage également les modalités d'emploi de l'Aéronautique.

Le Régiment de Troupes Auxiliaires d'Aéronautique rassemble 96 mitrailleuses antiaériennes réparties dans huit compagnies de MiCA ou MiAAvi (n° 1 à 4 et n° 7 à 10). Il s'agit de Maxim 08/15 montées sur un trépied spécial et transportées deux par deux sur des camions réquisitionnés. Dans des actions groupées, ces armes sont capables d'assurer une certaine protection contre des appareils évoluant à très basse altitude, mais au-delà de 1.200 mètres, elles sont totalement inefficaces. Elles sont généralement affectées à la garde des aérodromes militaires et leurs consignes sont les suivantes:

Les unités de mitrailleuses de la DAT participeront à l'interdiction du survol au moyen de leurs MiCA et de leurs fusiliers en prenant sous leurs feux tous les avions militaires anglais, français ou allemands identifiés par leurs cocardes et signes distinctifs, ainsi que tous les dirigeables. Les tirs de MiAAvi s'exécuteront uniquement sur l'ordre du chef de poste (officier ou sous-officier spécialement désigné). Les tirs au fusil ou à la carabine n'auront lieu que sur l'ordre d'un officier. En cas de doute, le feu ne sera pas ouvert.



Deux mitrailleuses Maxim 08/15 en position de tir antiaérien sur un camion Chevrolet type «RD».

8 Compagnies MiCA ou MiAAvi TA/Aé (4 + 6 + 88 = 98 H)

Peloton hors-rang (1 + 3 + 25 = 29 H)

1^{er} Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions Chevrolet RD

2^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions Chevrolet RD

3^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions Chevrolet RD

Mitrailleuse légère Maxim MG-08/15 en configuration antiaérienne (dommages de guerre)

Longueur: 1,398 m
 Longueur tube: 0,719 m
 Vitesse initiale: 720 m/s
 Pointage en direction: 360°
 Refroidissement par eau (2,75 L)
 Portée antiaérienne: +/- 1.000 m
 Cadence de tir maximale: 400 c/min
 Poids de l'arme (manchon de refroidissement vide): 13,70 Kg
 Poids de l'arme (manchon de refroidissement plein): 17,50 Kg
 Cartouche au choix: 7,65 x 54 modèle-1930 ou 7,65 x 54 modèle-1889
 Modifications en 1933: 2.500 MG-08/15 transformées par la MAE au calibre 7,65 modèle 1930
 Origine Allemagne: Spandau Arsenal – Erfurt – MAN – S&H – JP Sauer & Son – Rh.M & MF – DW&MF
 Alimentation: tambour de 83 cartouches (2,5 Kg) ou bande de 250 cartouches (1 caisse + 2 bandes de 7 Kg = 18 Kg)

En ce qui concerne le matériel volant de l'Aéronautique (chasse, observation, reconnaissance-bombardement), les instructions sont un peu plus longues:

Les différentes missions (excepté la police de l'air) et les vols d'entraînement

1°- De 08H30 à 17H30: les vols sont autorisés sur tout le territoire, sans toutefois permettre d'approcher à moins de 5 Km des frontières et à condition de demeurer à une altitude inférieure à 1.000 mètres. Si certains vols doivent, pour des raisons tactiques, d'instruction ou d'expérience, s'exécuter au-dessus de 1.000 mètres, le commandant du terrain doit, une heure au moins avant le décollage, communiquer au CPRA voisin l'altitude, l'horaire et l'itinéraire du vol. L'exécution de ces vols est réduite au strict minimum; ils se font autant que possible entre 11H00 et 14H00. Les membres du personnel navigant belge doivent être avertis que s'ils transgressent les règles énoncées ci-dessus, ils risquent sérieusement d'être soumis au tir de notre propre DTCA. Les vols en formation de plus de 3 avions sont formellement interdits. Cependant, toute restriction concernant l'altitude de vol est levée au Sud de la limite ci-après: Malmédy – Stavelot – l'Ambève de Stavelot à Comblain – Havelange – Jemeppe – Nivelles – Braine-le-Comte – Enghien – Wetteren – Gand – la Lys en amont de Gand.

2°- De 17h30 à 21h00: les vols sont interdits.

3°- De 21h00 à 23h00: des vols de nuit peuvent être effectués sur toute l'étendue du territoire. Feux de route allumés, altitude sans restriction, interdiction d'approcher les frontières à moins de 10 Km. Si à 23h05 un avion militaire belge n'est pas rentré, le commandant du terrain en avisera immédiatement le CPRA voisin.

4°- De 23h00 au lendemain 08h30: les vols sont interdits, sauf dans les terrains occupés par les escadrilles de pilotage (Wevelgem, Gosselies, Deurne) où les vols peuvent commencer après l'aube, mais doivent alors, jusqu'à 08h30, s'exécuter dans une zone de 15 Km de rayon en territoire belge autour de l'aérodrome.

L'aviation de chasse participe à la police de l'air entre 08h30 et 17h30 sans restriction d'altitude

1°- Mission d'interception: le délégué de la chasse (2Aé) au CNRA de Bruxelles peut déclencher les missions d'interception suivant les directives du commandant du 2Aé. Dès qu'il a déclenché la mission, le délégué de la chasse auprès du CNRA de Bruxelles rend compte téléphoniquement au commandant de la DAT. Le CNRA de Bruxelles prévient les groupes de DTCA intéressés de la mise en action de la chasse dans leur zone ou à proximité de celle-ci. Il peut également déclencher dans les mêmes conditions la sortie de 2 pelotons de 3 chasseurs sur une formation étrangère de 2 ou 3 avions. Pendant la mission d'interception, la formation passe à l'attaque des avions étrangers sans avertissement; l'attention des chasseurs en mission d'interception doit être attirée sur la nécessité de conserver la cohésion du peloton pour éviter toute méprise de la part de la DTCA.

2°- Missions d'interdiction: si les conditions atmosphériques s'y prêtent, de telles patrouilles sont autorisées sur certains fronts. Par la voie des CPRA, ces missions sont portées uniquement à la connaissance des unités de la DTCA intéressées en raison de leurs zones d'action respectives. Il y a lieu de considérer que les missions d'interdiction effectuées par la police de l'air se différencient des missions normales d'interdiction, en ce sens que le peloton assurant l'interdiction est autorisé à quitter son front d'interdiction pour poursuivre un avion ou une formation lorsqu'il lui est possible de les rejoindre. Si l'avion poursuivi ou la formation poursuivie gagne du terrain, la poursuite est interrompue immédiatement et le peloton rejoint incontinent son front d'interdiction. Suivant sa force, la patrouille en mission d'interdiction attaque sans avertissement les avions isolés étrangers ou certaines formations pénétrant dans sa zone d'action. Selon les ordres du commandant du 2Aé (chasse), la mission d'interdiction est déclenchée à l'heure la plus probable du survol (heure à déterminer d'après les expériences antérieures) et en variant le choix des fronts d'interdiction. Le commandant du 2Aé fait connaître dès que possible à son délégué auprès du CNRA de Bruxelles, les ordres arrêtés pour la journée. Celui-ci avertit le commandant de la DAT et les unités de DTCA concernées.

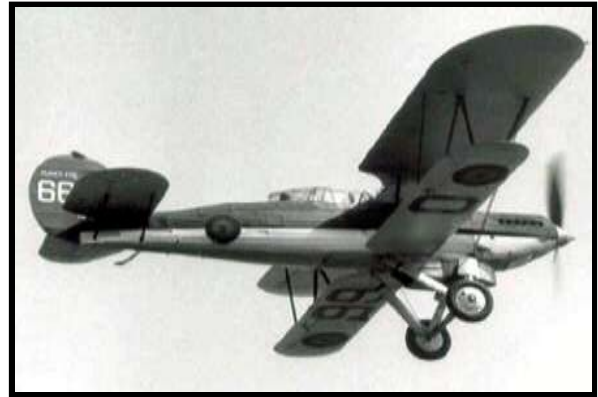
c) Tableau de chasse de l'AéM (10 mai – 28 mai 1940)

12 victoires certaines et 6 victoires probables. Ceci au cours de 187 missions de guerre menées dans l'espace aérien belge et pour la perte de 29 aviateurs tués, 36 avions abattus en combat aérien et 136 appareils détruits au sol⁵. Ce bilan n'appelle aucun commentaire.

⁵ Voir SIMON Eric. Les victoires de la Défense Aérienne du Territoire en 1940. Dans Bulletin d'information du C.L.H.A.M. Trimestriel, Tome VIII – fascicule 11 – septembre 2003. C.L.H.A.M., Liège, 2003.



Observation: prototype Fairey Fox II M (Rolls-Royce).



Observation: Fairey Fox II (Rolls-Royce).



Observation: Fairey Fox III (Rolls-Royce).



Observation: Fairey Fox III C (Rolls-Royce).



Observation: prototype Fairey Fox V (Hispano).



Observation: Fairey Fox VI R (Hispano).



Observation: Renard R-31



Observation: prototype Renard R-32 (Gnome & Rhone).



Observation: prototype Renard R-32 (Hispano).



Observation: prototype Sabca S-47.



Chasse: Gloster Gladiator.



Chasse : Hawker Hurricane Mk-I.



Chasse: Fiat CR-42 Falco.



Chasse: Fairey Fox VI C (Hispano).



Chasse: Fairey Fox VII Monofox «Kangourou» (Hispano).



Chasse: prototype Renard R-36 (1^{ère} version).



Chasse: prototype Renard R-36 (2^e version).



Chasse: prototype Renard R-37.



Chasse: prototype Renard R-38.



Chasse: prototype Fairey «Fantôme».



Chasse: Brewster Buffalo.



Bombardement/reconnaissance: Fairey Battle.



Capacité d'export du Battle: bombes de 50 ou de 100 Kg.



Bombardement/reconnaissance: Fairey Fox VIII (Hispano).



Bombardement: Fokker F-VII/3m.



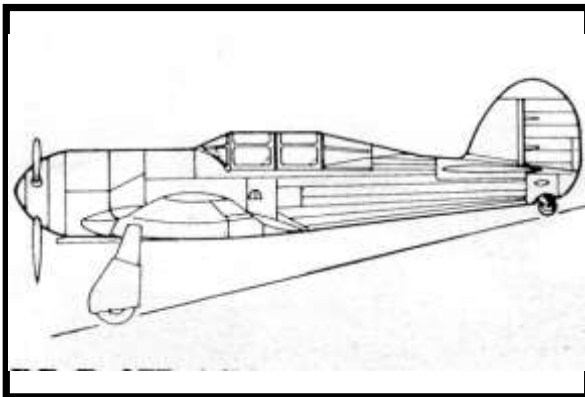
Bombardement: prototype Sabca S-45 (Caproni Ca-135bis).



Bombardement: prototype Sabca S-46 (Caproni Ca-310).



Bombardement: prototype Sabca S-48 (Caproni Ca-313).



Bombardement: prototype Renard R-37 14N21.



Bombardement: prototype Lacab Gr-8 «Doryphore».



Bombardement: prototype Stampe & Vertongen SV-10.



Liaisons/écolage: Morane-Saulnier MS-230.



Liaisons/écolage: Stampe & Vertongen SV-5.



Ecolage: Fairey Fox III CS (Rolls-Royce).



Ecolage: Avro 626.



Ecolage: Avro 504 N.



Ecolage: Koolhoven FK-56.



Ecolage: prototype Lacab T-7.



Ecolage: prototype Sabca S-40.



Ecolage: Stampe & Vertongen SV-4 B.



Ecolage: Stampe & Vertongen SV-22.



Ecolage: Stampe & Vertongen SV-26.



Ecolage: Airtspeed Oxford.



Ecolage: Caudron Goéland.



SABENA: Douglas DC-3.



SABENA: Junkers Ju-52.



SABENA: Savoia-Marchetti SM-73.



SABENA: Savoia-Marchetti SM-83.

§4 – LES MOYENS ANTIAERIENS DES CORPS ET DIVISIONS DE L'ARMEE (Mi/CA)

La défense antiaérienne des grandes unités est assurée par des mitrailleuses du calibre 7,65 mm. Chaque corps d'armée et chaque division d'infanterie d'active et de première réserve est pourvue d'une compagnie de mitrailleuses antiaériennes désignée MiCA (mitrailleuse contre avion) ou MiAAvi (mitrailleuse anti-avions). Notons qu'une mitrailleuse lourde Browning type M2HB de 13,2 mm est commandée à la FN en 1940, les 88 premiers modèles doivent être livrés montés sur tricar FN à partir du mois de juillet 1940; une version statique, à deux tubes jumelés, est également à l'étude.

Ces unités participent à des séances d'entraînement à Lombardsijde, elles sont en outre – contrairement à ce que l'on pourrait croire – averties de l'éventualité d'opérations aéroportées (voir annexes 11 à 19). On ne peut attendre de ces armes une certaine efficacité que dans le cadre de la protection contre des avions évoluant à basse altitude (maximum 1.200 mètres). Les 469 mitrailleuses antiaériennes, majoritairement du type Maxim 08/15 légère, se répartissent comme suit:

- Mi/CA du régiment de forteresse d'Anvers (36 Mi);
- Mi/CA des forts de Liège (4 à 6 pièces par fort = +/- 50 Mi);
- Mi/CA des forts de Namur (4 à 6 pièces par fort = +/- 35 Mi);
- 3 Compagnies MiCA pour le corps de cavalerie (3 x 24 = 72 Mi);
- 1 Compagnie MiCA par corps d'armée sauf V et VI (5 x 16 = 80 Mi);
- 1 Compagnie MiCA par division d'infanterie d'active (6 x 16 = 96 Mi);
- 1 Peloton MiCA pour la première division de chasseurs ardennais (1 x 4 = 4 Mi);
- 1 Compagnie MiCA par division d'infanterie de première réserve (6 x 16 = 96 Mi);

MATERIEL

Mitrailleuse légère Maxim MG-08/15 en configuration antiaérienne (dommages de guerre – annexe 1)

Longueur: 1,398 m
Longueur tube: 0,719 m
Vitesse initiale: 720 m/s
Pointage en direction: 360°
Refroidissement par eau (2,75 L)
Portée antiaérienne: +/- 1.000 m
Cadence de tir maximale: 400 c/min
Poids de l'arme (manchon de refroidissement vide): 13,70 Kg
Poids de l'arme (manchon de refroidissement plein): 17,50 Kg
Cartouche au choix: 7,65 x 54 modèle-1930 ou 7,65 x 54 modèle-1889
Modifications en 1933: 2.500 MG-08/15 transformées par la MAE au calibre 7,65 modèle 1930
Origine Allemagne: Spandau Arsenal – Erfurt – MAN – S&H – JP Sauer & Son – Rh.M & MF – DW&MF
Alimentation: tambours de 83 cartouches (1 tambour = 2,5 Kg) ou bandes de 250 cartouches (1 caisse + 2 bandes de 7 Kg = 18 Kg)

Mitrailleuse lourde Maxim MG-08 en configuration antiaérienne (dommages de guerre – annexe 2)

Longueur: 1,175 m
Vitesse initiale: 720 m/s
Pointage en direction: 360°
Portée antiaérienne: +/- 1.200 m
Pointage en élévation: -4° à +50°
Refroidissement par eau (3,85 L)
Cadence de tir maximale: 400 c/min
Poids de l'arme (manchon vide): 17,80 Kg
Poids de l'arme (manchon plein): 21,65 Kg
Poids de l'affût traîneau: 31,98 Kg
Origine Allemagne: Spandau Arsenal – DWM Berlin
Cartouche au choix: 7,65 x 54 modèle-1930 ou 7,65 x 54 modèle-1889
Alimentation: bande de 250 cartouches (1 caisse + 2 bandes de 7 Kg = 18 Kg)
Modifications en 1933: 3.400 Mi lourdes transformées par la MAE au calibre 7,65 modèle 1930 + lunette de visée belge

Mitrailleuse lourde Hotchkiss modèle 1913/14 en configuration antiaérienne (annexe 3)

Longueur: 1,311 m
Refroidissement par air
Origine France: Hotchkiss
Poids de l'arme: 25,26 Kg
Portée antiaérienne: 1.200 m
Poids du trépied MAE: 27,24 Kg
Poids de l'allonge support AA: 8,8 Kg
Vitesse initiale du projectile: 720 m/s
Système de visée «*Stadia*» (tir antiaérien)
Cadence de tir maximale: de 400 à 450 c/min
Cartouche au choix: 7,65 x 54 modèle-1930 ou 7,65 x 54 modèle-1889
Modifications au début des années «30»: mitrailleuses lourdes transformées par la MAE au calibre 7,65 modèle 1930
Alimentation: réglettes de 30 cartouches reliables en bandes de 240 cartouches (1 caissette de 10 réglettes = 12 Kg)

Mitrailleuse lourde Browning M2HB-13,2 mm mixte terrestre & antiaérienne (annexe 4)

Refroidissement par eau
Poids de l'affût: 34,00 Kg
Poids de l'arme: 24,00 Kg
Pointage en direction: 360°
Pointage en élévation: inconnu
Capacité antichar: 18 mm à 500 m
Cadence de tir maximale: 450 c/min
Vitesse initiale du projectile: 800 m/s
Approvisionnement: bande de toile 110 cartouches
Quantité: 88 unités sur tricar FN prévues pour juillet 1940
Portée DCA: 1.830 m (efficace) – 6.000 m (maximale)
Portée horizontale: 800 m (efficace) – 3.000 m (maximale)
Cartouche: 13,2 x 99 mm (poids cartouche = 118 g – poids projectile = 51 g)

ORGANIGRAMMES

Compagnie Mi/CA de corps d'armée et de divisions d'infanterie (5 + 7 + 113 = 121 H)

Peloton hors-rang (1 + 3 + 25 = 29 H)
1^{er} Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
2^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
3^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
4^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions

Compagnie Mi/CA du Corps de Cavalerie et de divisions de cavalerie (7 + 9 + 154 = 170 H)

Peloton hors-rang (1 + 3 + 28 = 32 H)
1^{er} Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
2^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
3^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
4^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
5^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions
6^e Peloton mitrailleurs (1 + 1 + 21 = 23 H): 4 Mi/CA sur camions

C – COMPOSANTE MILITAIRE DE LA ZONE DE L'ARRIERE **LA GARDE TERRITORIALE ANTIAERIEENNE (GTA)**

Dans un avenir relativement proche, la Garde Territoriale Antiaérienne devrait faire l'objet d'un article de la part d'André Balériaux. Pour ne pas déflorer le sujet, nous nous contenterons de survoler dans les grandes lignes l'organisation et l'équipement de cet organisme de défense antiaérienne.

a) Personnel & matériel

Canon antiaérien Bofors 40 mm L/60 modèle-1935 (matériel moderne)

Poids: 2.460 Kg
Vitesse initiale: 854 m/s
Projectile: 40 mm (890 g)
Pointage en direction: 360°
Cadence: 120 coups/minute
Pointage en élévation: -5° à +90°
Alimentation: chargeurs de 5 obus
Quantité: 56 unités (+ 144 prévues)
Origine: produit par la FN sous licence suédoise
Portée: 5.120 m (percutant) ou 9.140 m (fusant)
Transport: pièce montée sur plate-forme à deux essieux avec roues à pneumatiques, tractée par camion GMC

Canon antiaérien Bourges/FRC 75 mm «long recul» modèle-1936 (matériel moderne)

Poids: 3.800 Kg
Calibre: 75 x 518R
Vitesse initiale: 700 m/s
Cadence: 25 coups/minute
Pointage en direction: 360°
Poids avec remorque: 5.300 Kg
Pointage en élévation: -5° à +70°
Quantité: 12 unités (+ 84 prévues)
Portée: 8.900 m (percutant) et 9.800 m (fusant)
Origine: France/Belgique (produit par la FRC à partir d'un tube français)
Transport: canon monté sur plate-forme de 6 T à 2 essieux avec roues à pneumatiques, tractée par Latil M2TL6

Canon antiaérien Vickers 94 mm (3.7") L/50 modèle-1937 (matériel moderne – annexe 6)

Servants: 7 H
Longueur tube: 4,70 m
Longueur totale: 4,96 m
Vitesse initiale: 792 m/s
Origine: Grande-Bretagne
Poids en action: 9.317 Kg
Poids en traction: 10.478 Kg
Cadence: 8 à 24 coups/min
Pointage en direction: 360°
Pointage en élévation: -5° à +80°
Quantité: 12 unités (+ 32 commandées + 100 prévues)
Portée efficace: 14.680 m (horizontale) – 9.760 m (DCA)
Portée maximale : 18.800 m (horizontale) – 12.500 m (DCA)
Transport: canon installé sur plate-forme tractable à 2 essieux avec roues à pneumatiques

Projecteur «37.39» 150 mm modèle-1939 (matériel moderne)

Origine: Belgique
Diamètre: 150 cm
Quantité: 8 unités (+ 16 prévues)
Caractéristique: projecteur remorquable doté d'un train de 4 roues avec pneumatiques

b) Organisation & déploiement

12 C-94 + 12 C-75 + 56 C-40 + 8 PROJECTEURS + 8 BALLONS
(+/- 4.500 HOMMES)

Etat-major

QG: Bruxelles
Commandant: général-major Nonnon
1 Officier commandant adjoint
1 Officier chef d'état-major
1 Officier de liaison
1 Officier chef de la compagnie Etat-major
1^{er} Bureau opérations
2^e Bureau renseignements
3^e Bureau personnel et matériel & transport, ravitaillement et évacuations
Personnel réparti dans les bureaux: archivistes + dactylos + dessinateurs + chiffrement + interprètes + ordonnances + transmissions + escorte + secrétariat + chauffeurs + motocyclistes.

Unités en cours de formation

2 Sections de 4 P-150 3T modèle 1939 (Bruxelles)
1 Section de 8 ballons de protection antiaérienne (Bruxelles)
2 Sections de 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 (réserve de matériel)
1 Groupe de 3 batteries de 4 C-75 FRC LR modèle 1936 (évacué en France le 10 mai 1940)

Groupe «A» (Bruxelles)

1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Velterem
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Koningsloo
1 Batterie (4 C-94 Vickers L/50 modèle 1937): Koningsloo
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Gare du Midi
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Plaine d'Etterbeek
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Leeuw-Saint-Pierre
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Aérodrome d'Evere
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Pont de Schaerbeek
1 Batterie (4 C-94 Vickers L/50 modèle 1937): Leeuw-Saint-Pierre
1 Batterie (4 C-94 Vickers L/50 modèle 1937): Arbre de Dieleghem (Ouest de Wemmel)
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Arbre de Dieleghem (Ouest de Wemmel)

Groupe «G» (Anvers – Gand)

Anvers

1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Burght
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Noord Kasteel
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Quai d'Herbouville
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Tanks à pétrole (1,5 Km à l'Est de Burght)
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Sainte-Anne (entre les tunnels sous l'Escaut)

Gand

1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Sterre
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Oostakker
1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Gentbrugge

Groupe «D» (Liège – Namur – Charleroi)

Liège

- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Mabotte (Seraing)
- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): L'Oasis (Bressoux)
- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Bernalmont (Thier-à-Liège)
- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Pont du Commerce (actuel pont Albert I^{er})

Namur

- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Cimetière de Bomel (quartier Nord)
- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Est du pont du chemin de fer (centre ville)
- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Ouest du pont du chemin de fer (centre ville)

Charleroi

- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Vélodrome
- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Terril de Montignies-sur-Sambre
- 1 Section (2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935): Château d'eau de Mont-sur-Marchienne

Total des moyens prévus (de 15.000 à 40.000 hommes selon les sources)

- 100 Sections de 2 C-40 Bofors L/60 modèle 1935 (200 pièces)
- 18 Sections de 8 ballons de protection antiaérienne (144 pièces)
- 2 Groupes de 3 batteries de 4 P-150 3T modèle 1939 (24 pièces)
- 12 Groupes de 3 batteries de 4 C-94 Vickers L/50 modèle 1937 (144 pièces)
- 8 Groupes de 3 batteries de 4 C-75 Bourges/FRC LR modèle 1936 (96 pièces)

Remarques

- La GTA couvre la zone de l'arrière, elle est composée d'un noyau de volontaires et de militaires en congés illimités désignés d'office. La GTA peut être mobilisée à tout moment (annexe 7) à la demande de son chef ou du ministre de la défense; elle est mobilisée d'office à la phase E.
- La GTA est mise sur pied par l'Arrêté royal du 20 mai 1939, mais un premier contingent de gardes (officiers et sous-officiers) ont reçu une instruction préalablement à cette date avec des tirs réels exécutés à Westende sur du matériel prêté par la DTCA. L'entraînement commence à partir du 15 juillet 1939 pour les 300 autres gardes (100 à Bruxelles + 100 à Anvers + 100 à Liège).
- L'instruction exige 2 heures d'entraînement par semaine (le samedi après-midi) et 10 heures de tirs réels par an, mais on sera toujours loin du compte.
- En 1939, la GTA rassemble des cadres et environ 750 gardes. L'instruction hebdomadaire devient graduellement journalière.

c) Tableau de chasse de la GTA (10 mai – 28 mai 1940)

D'après les rapports quotidiens fournis par la GTA à la fin de chaque journée de combat, il apparaît que 70 appareils ennemis très exactement ont été abattus au cours de la courte campagne de mai 1940⁶. Si l'on exclut une batterie de douze canons C-75 en cours de constitution qui gagne la France dès le 10 mai 1940 et quatre canons C-40 qui servent de réserve d'alimentation pour remplacer les autres tubes détériorés, cela signifie qu'en moyenne au moins un avion ennemi a été abattu par chacune des 64 armes antiaériennes opérationnelle de la GTA (12 canons C-94 Vickers + 52 canons C-40 Bofors). C'est une belle prestation de la part de servants peu entraînés et issus pour la plupart du volontariat ou des vieilles classes de milice.

D – COMPOSANTE CIVILE: ORGANES DE DEFENSE PASSIVE
LIGUE DE PROTECTION AERIENNE & GARDE CIVILE TERRITORIALE

§1 – LA LIGUE DE PROTECTION AERIENNE (LPA)

Selon de nombreux auteurs, la Ligue de Protection Aérienne Passive de la Population et des Installations Civiles (en abrégé LPA) n'aurait été officiellement créée qu'en 1938. Une collection

⁶ Voir SIMON Eric. *Op. Cit.*

presque complète des journaux «*Protection Aérienne*»⁷ ainsi qu'une «*Instruction Générale*»⁸, retrouvés par notre infatigable fouineur maison Christian Evrard, attestent formellement que cette organisation voit en réalité le jour beaucoup plus tôt: le 17 février 1934 précisément.

Il s'agit d'un groupement mixte, civil et militaire, destiné à garantir la protection passive de la population du pays contre tout danger en provenance du ciel. Très hiérarchisée, la LPA repose sur l'action des sections locales composées d'un petit noyau de volontaires (anciens combattants) et d'un nombre beaucoup plus important de bénévoles opérant de concert avec les services de secours classiques (Sapeurs-pompiers – Croix-Rouge – etc.). La LPA est dirigée par un conseil d'administration qui est aidé dans sa tâche par des comités provinciaux, par des comités locaux (urbains ou communaux) et par des comités industriels ou maritimes, agissant en son nom et selon ses instructions. Le conseil d'administration, qui siège au n°1 de la Rue Léonard de Vinci à Bruxelles, se compose de vingt et un membres, dont l'origine et la qualité traduisent parfaitement la volonté de liaison avec la Défense nationale:

- *Président et commissaire général: lieutenant général Termonia (aide de camp du roi).*
- *Premier vice-président: lieutenant général Giron.*
- *Second vice-président: Monsieur Victor Parein (préqualifié)*
- *Secrétaire général: Monsieur Frédéric Bcholtz (Union générale belge d'électricité).*
- *Trésorier général: Monsieur Louis Lazard (consul général de Yougoslavie – préqualifié).*
- *Econome général: nom inconnu.*
- *Secrétaire technique: nom inconnu.*
- *Neuf administrateurs: présidents des comités provinciaux de la Croix-Rouge de Belgique*
- *Un administrateur: membre de la Croix-Rouge de Belgique.*
- *Quatre administrateurs: de nationalité belge et choisis parmi les membres de la LPA.*

Le président et les vice-présidents sont désignés par le Ministère de la Défense Nationale, tandis que les autres membres du premier conseil d'administration sont nommés par accord entre le Ministre de la Défense et les membres fondateurs de la LPA. Les nominations des membres sont valables pour des mandats de six ans renouvelables par moitié tous les trois ans (suite à un tirage au sort).

Un comité exécutif est constitué au sein même du conseil d'administration, son rôle est de faire rapport des affaires à soumettre au conseil et de faire appliquer les décisions du conseil d'administration. Il assure en outre la gestion des affaires courantes dont le conseil d'administration ne se réserve pas la décision. Le comité exécutif est composé de douze membres:

- Le président et commissaire général: lieutenant général Termonia.*
- Les deux vice-présidents: lieutenant général Giron + Victor Parein.*
- Le secrétaire général: Frédéric Bcholtz.*
- Le trésorier général: Louis Lazard.*
- L'économe général: nom inconnu.*
- Le secrétaire technique: nom inconnu.*
- L'administrateur délégué de la Croix-Rouge de Belgique: nom inconnu.*
- Quatre administrateurs exerçant les fonctions de président de comité provincial.*

La ligue est très active et édite d'ailleurs, à partir de novembre 1934, un bulletin d'information mensuel intitulé «*Protection Aérienne*». Les numéros en notre possession nous éclairent parfaitement sur les aux activités dévolues à la LPA. Y figurent notamment: des informations concernant l'activité des comités (provinciaux – communaux – industriels – maritimes); des instructions générales relatives à l'organisation de secours aux victimes d'attaques aériennes (description des gaz de combat – organisation des secours dans une agglomération); des communications officielles (certificats d'expertise du matériel – cahiers des charges pour matériel); des recherches et inventions (matières imperméables aux produits vésicants⁹ – appareils filtrants – masques anti-gaz – extincteurs – sirènes d'alerte – abris individuels ou collectifs antigaz et antifeu – lanternes d'occultation); des extraits de la législation (protection aérienne – mobilisation en Belgique – devoir des fonctionnaires en temps de guerre); des exemples de ce qui se fait à l'étranger; des études sur la protection industrielle et maritime. Les principales missions de la LPA consistent à:

⁷ *Protection Aérienne. Bulletin officiel de la LPA.* Bihebdomadaire. Imprimerie de l'ICM, Bruxelles.

⁸ COMMISSARIAT TECHNIQUE DE DEFENSE ANTI-AERIEENNE PASSIVE DU TERRITOIRE. *Instruction générale sur la protection anti-aérienne passive de la population et des installations civiles (2^e édition).* MDN, Bruxelles, 1934.

⁹ Vésicant: qui fait naître des ampoules sur la peau (synonyme de irritant).

- recueillir des fonds pour l'équipement de la population civile.
- recruter et instruire des équipes de secouristes volontaires.
- installer des sirènes d'alerte (+/- 50)
- distribuer des masques à gaz (+/- 50.000)
- faire appliquer les règlements en matière d'occultation

Cette revue est d'autant plus intéressante, qu'elle reflète l'état d'esprit d'une époque. Le nombre des inventions mises au point pour protéger la population des gaz de combat, des bombardement et des incendies, ainsi que le marketing qui les accompagnent sont proprement stupéfiants et nous rappellent que les méthodes utilisées à l'époque de la «réclame» n'étaient fondamentalement pas bien différentes des techniques qui seront adoptées au temps de la «publicité». On cible un public (la population civile), on développe un sentiment de crainte (guerre, gaz, bombardement, incendie, famine, etc.), on crée des besoins et on écoule ses produits (masque à gaz, épurateurs d'air, abris de bombardement, extincteurs, sirènes d'alerte, réserves de vivres, etc.)¹⁰. Le marché doit être juteux si l'on en juge par le nombre des entreprises se lançant dans la course aux profits (le lecteur trouvera aux deux pages suivantes quelques uns des plus beaux exemples tirés des pages de «Protection Aérienne»).

A la date du 15 septembre 1935, on recense déjà 398 comités locaux rien que pour les provinces de Flandre occidentale, de Flandre orientale, d'Anvers, du Hainaut, du Brabant, du Limbourg et de Liège. Est-ce à dire que les provinces du Luxembourg et de Namur étaient primitivement dépourvues de toute organisation? Nous l'ignorons. Deux explications sont vraisemblables: 1° la faible densité de population de ces provinces aurait justifié une priorité moindre; 2° il s'agit d'une simple absence d'information malheureusement due aux quelques pages qui manquent à notre collection de journaux. En janvier 1936, 2.000 comités locaux de LPA existent à travers tout le pays, mais ils ne regroupent encore que 2.300 volontaires en septembre 1936. En février 1938, la LPA aligne un total de 16.000 personnes (alors qu'on estime à 100.000 le nombre des membres nécessaires).

Avec le temps, la subordination à l'armée tend à s'accroître. A partir de septembre 1937, le bulletin diffuse des articles destinés à développer l'esprit d'observation de ses lecteurs en matière d'identification des avions. Entre les lignes transparaît donc la volonté de l'armée d'accroître l'efficacité de son service de guet militaire, en le «doublant» par un réseau d'observateurs civils. Notons qu'au point de vue des subsides, ceux-ci vont croissants au moins jusqu'en 1938:

- 1936: 14.600.000 bef
- 1937: 16.600.000 bef (dont 7 millions inutilisés)
- 1938: 33.994.500 bef (dont 15 millions inutilisés)
- 1939: inconnu

Le déclin de la LPA se marque très nettement au cours de l'année 1937, puisqu'à partir de ce moment les budgets alloués ne seront plus jamais entièrement dépensés. A partir du 1^{er} juin 1939, et la création de la Garde Civile Territoriale (GCT), le rôle de la LPA ne se cantonne plus qu'à instruire le public des mesures élémentaires de protection à prendre en cas de besoin.

§2 – LA GARDE CIVILE TERRITORIALE (GCT)

Si la LPA voit ses activités décroître graduellement, ses principales attributions échoient finalement à la Garde Civile Territoriale (GCT) en juin 1939. Le véritable nom du nouvel organisme est en réalité: *le Service Civil Territorial de la Protection Aérienne (SCTPA)*, qui chapeaute le *Commissariat Général de la Protection Aérienne Passive (CGPAP)* et la *Garde Civile Territoriale (GCT)*, cette dernière étant la plus connue, elle a tendance à éclipser toutes les autres dénominations.

Le commissaire général qui siège au QG bruxellois du SCTPA est le lieutenant général Termonia, l'ancien directeur de la LPA. La GCT est organisée en sections, composées de volontaires ou de miliciens rappelables et bénéficiant d'un sursis spécial à l'occasion de leur engagement.

¹⁰ Ce n'est évidemment pas notre propos, mais il serait aussi intéressant qu'amusant de mettre en parallèle les événements de l'époque avec l'actuelle exploitation du sentiment d'insécurité et l'énorme marché qui en découle (systèmes antivols, systèmes d'alarmes, gardes du corps, sociétés de gardiennage, sociétés de transport sécurisé, assurances en tous genres, etc.).

Les
Masques Respiratoires
FABRIQUÉS PAR LA
SOCIÉTÉ BELGE DE L'AZOTE ET DES
PRODUITS CHIMIQUES DU MARLY
à Renory-Ougrée



SONT CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS OFFICIELLES
DU CAHIER DES CHARGES BELGE ET
AGRÉES PAR LA LIGUE DE PROTECTION AÉRIENNE

Publicité liégeoise pour masques anti-gaz. Toutes les entreprises veulent leur part du gâteau.

POUR VOTRE SÉCURITÉ, CONFIEZ À
FICHET
L'ÉQUIPEMENT DE VOS
Abris Anti-Gaz



Documentez-vous dès maintenant sur les
PORTES ET VOILETS ANTI-SOUFFLE
FICHET
P.V. de la L. P. A. n° 142
Toutes capacités.

PORTES ET VOILETS ÉTANCHES
FICHET
P.V. n° 114, 120, 122, 125 et 127

ENSEMBLES FILTRANTS
NESSI
AVEC FILTRES

SCHNEIDER-POELMAN
P.V. de la L. P. A. n° 127

Système en circuit ouvert — le seul utilisé
dans les foris belges et étrangers.

La liste des 150 ensembles filtrants fournis peut être consultée dans nos bureaux.
Vente d'installation à forfait. — Avant-projet d'équipement complet. — M.C. — Entretien
de stocks, réserves d'eau, etc. — sans engagement.

Établissements FICHET
SOCIÉTÉ ANONYME
Rue Montagne-aux-Herbes-Potagères, 60, Bruxelles
Téléphone 17.72.62

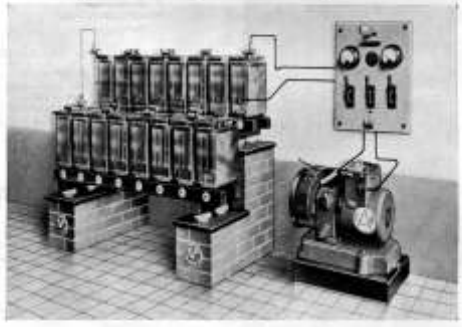
— Un siècle d'expérience dans tout ce qui concerne la protection des personnes et des biens —

Publicité pour portes étanches et matériel d'équipement d'abris anti-gaz.

ÉCLAIRAGE DE SECOURS
par Lanternes-Lampes



par Groupes Électrogènes



Accumulateurs CEBEA

Téléphone : 44.24.37 (3 lignes) 250-252, rue Bollinckx
Adresser commandes à : FOREST-MIDI
CEBEA - FOREST - MIDI (Paris les Usines Bonlight)
Demandez Catalogue.

Publicité pour éclairages de secours (lanternes – lampes – groupes électrogènes).

S. A. Applications Techniques de Protection
PROTECHNIC

Rue Royale, 83, Bruxelles
TÉLÉPHONE : 17.08.08

CONCESSIONNAIRE DES DISPOSITIFS DE LA S. A. XYLOTEKT, AGRÉES PAR LA L. P. A.

Bureau technique dirigé par des spécialistes expérimentés — Études de construction d'abris collectifs et familiaux équipés conformément aux directives de la L. P. A.

Nos techniciens iront vous voir et étudieront les problèmes que vous leur soumettrez. Ils vous conseilleront judicieusement et vous feront, sans engagement, un avant-projet.

Toutes nos portes résistent à la fois aux gaz et au feu. Elles ne sont pas radiantes, ne se déforment pas et ne se rouillent pas.



Porte Xylotekt, type res.



Remorque régénératrice Xylotekt.

CONSULTEZ-NOUS pour tout ce qui concerne la protection de vos usines, de vos immeubles et de vos familles contre le péril aérien.

Publicité pour appareils de filtrage de l'air (avec le désormais célèbre Xylofiltre).

Leur rôle consiste à assurer la protection civile en collaboration avec les autorités communales (guet – incendie – voirie – secours – transport – désinfection – police auxiliaire) grâce à des subsides manifestement assez importants:

- 1938: 88.000.000 bef
- 1939: inconnu, mais supérieur au budget de 1938
- 1940: inconnu, mais supérieur au budget de 1939

Très rapidement, l'organisation se développe et se hiérarchise avec l'adoption de nouveaux insignes de grades et l'attribution à chaque membre d'une tenue de travail et d'une tenue de cérémonie. En février 1940, l'ensemble du SCTPA regroupe environ 95.000 personnes, soit bien plus que n'en avait jamais compté la défunte LPA. Au rayon des initiatives, les résultats suivent:

- 2.350 sirènes installées
- 80.000 lampes-tempête d'occultation utilisables
- 1.000.000 sacs de sable distribués
- 8.000.000 sacs de terre distribués
- 1.000.000 de masques à gaz distribués en 1939
- Des centaines de séances de respiration au masque sont organisées dans des chambres à gaz mobiles

A noter que face à l'épreuve du feu et suite à des pertes dues à d'inquiétantes méprises, la Garde Civile Territoriale est dissoute le 14 mai 1940 sur ordre express du gouvernement. Le Commissariat Général de la Protection Aérienne Passive se replie en France le 16 mai 1940, toujours suivant les injonctions du gouvernement. Son rôle aura donc été finalement beaucoup plus préventif que curatif.

E – BIBLIOGRAPHIE & SOURCES

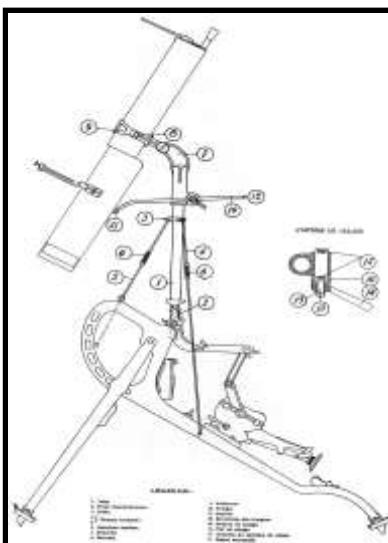
- ANONYME. *La G.T.A.*. Notes dactylographiées, sans lieu ni date, provenant des archives personnelles de Messieurs André Balériaux et J.M. Dubois.
- BALERIAUX André. *La Garde Territoriale Antiaérienne ou quand l'Armée belge se souvenait de la Garde-Civique*. Cercle des Officiers de Réserve de Charleroi, Charleroi, 2004.
- BASTIN Yves. *Une défense très passive*. Dans *Jours de guerre*. Tome I: jours de sursis. Crédit Communal, s.l., 1990, pp. 94 à 101.
- CAPRON Freddy. *L'aviation belge et nos souverains*. Editions J.M. Collet, Bruxelles, 1988.
- CAPRON Freddy. *Les carnets du major aviateur Firmin Capon. Page d'histoire de nos ailes militaires*. De Krijger, Erpe, 2000.
- CHAMPAGNE Jacques. *L'Artillerie. Insignes et Traditions*. Everling, Arlon, 1982.
- CHAMPAGNE Jacques, DETOURNAY Gaston. *Blasons Familiers d'une Chevalerie Nouvelle. L'Aviation Militaire Belge à travers ses insignes*. Editions Caractère, Arlon, 1996.
- CHAMPAGNE Jacques, MANGIN Jean & VAN DEN RUL Marcel. *Sous nos ailes*. Everling, Arlon, 1976.
- COMMISSARIAT TECHNIQUE DE DEFENSE ANTI-AERIEENNE PASSIVE DU TERRITOIRE. *Instruction générale sur la protection anti-aérienne passive de la population et des installations civiles (2^e édition)*. Ministère de la Défense Nationale, Bruxelles, 1934.
- COPPENS DE HOUTHULST Willy. *Jours envolés*. Nouvelles éditions latines, Paris, 1932.
- COPPENS DE HOUTHULST Willy. *Reclassements. Hélice en croix*. Editions du Rhône, Genève, 1945.
- COPPENS DE HOUTHULST Willy. *Reclassements. Vue cavalière*. Editions du Rhône, Genève, 1947.
- DE DECKER Cynrik & ROBA Jean-Louis. *Mei 1940 boven België. De luchtsrijd tijdens de Achttiendaagse Veldtocht. België in oorlog 2*. De Krijger, Erpe-Mere, 1993.
- DELAET Jean. *Escadrilles au combat*. Les Ecris, Bruxelles-Paris, 1942.
- DELAET Jean. *Dernières escadrilles*. Les Lettres Latines, Bruxelles, 1946.
- DEMARET Ernest. *La FN et les canons Bofors*. In: Musée d'Armes. Etudes et recherches sur les armes anciennes. Trimestriel – 17^e année – n° 62. Les Amis du Musée d'Armes de Liège, Liège, décembre 1989, pp. 3 à 19.
- FRERE (lieutenant général honoraire). *Notre DTCA (Défense du territoire contre Aéronefs) durant la campagne 1940*. Dans *Mémo*. Revue historique bimestrielle, n° 20. Mémo, Bruxelles, avril 1986, pp. 29 à 31.
- GERARD Hervé. *Histoire de l'aviation belge*. Paul Legrain, Bruxelles, 1978.

- HAUET André & ROBERTY Guy. *Les avions Renard 1922-1970*. Les amis du musée de l'air et de l'espace, Bruxelles, 1996.
- JOUHAUD Réginald. *Les avions Stampe – Stampe aircraft*. Wimpel, Amsterdam, 1999.
- MALI Charles. *Les avions SABCA et associés. Prototypes et projets*. Fonds National Alfred Renard, Bruxelles, 2003.
- MEMO Revue historique. *L'histoire au présent*. Bimensuel, n°1. A. Vanthienen, Bruxelles, 1980.
- MEMO Revue historique. *L'histoire au présent*. Bimensuel, n°20. A. Vanthienen, Bruxelles, 1986.
- Ouvrage collectif. *L'Aéronautique militaire belge (première partie)*. Dans Icare revue de l'aviation française. 1939-40/La bataille de France. Volume VII – N° 74 – Automne 1975. Syndicat National des Pilotes de Ligne, Orly, 1975.
- Ouvrage collectif. *L'Aéronautique militaire belge (deuxième partie)*. Dans Icare revue de l'aviation française. 1939-40/La bataille de France. Volume VIII – N° 76 – Printemps 1976. Syndicat National des Pilotes de Ligne, Orly, 1976.
- Ouvrage collectif. *La Fabrique Nationale d'Armes de Guerre S.A. Herstal Belgique: 1889-1964*. FN, Liège, 1965.
- Ouvrage collectif. *Les Belges à la conquête de l'air*. Hayez, Bruxelles, 1976.
- Ouvrage collectif. *Rêves et obstination de l'industrie aéronautique belge. SABCA 1920-1990*. SABCA, Bruxelles, 1992.
- PACCO John. *Belgisch leger: militaire luchtvaart 1910-1929 – Armée belge: aviation militaire 1910-1929*. J.P. Publications, Aartselaar, 2000.
- PACCO John. *Belgisch leger: het militair vliegwezen 1930-1940 – Armée belge: l'aéronautique militaire 1930-1940*. J.P. Publications, Aartselaar, 2003.
- Protection Aérienne. *Bulletin officiel de la LPA*. Bihebdomadaire. Imprimerie de l'ICM, Bruxelles. N°^{os} de janvier 1935 à mars 1940.
- SIMON Eric. *Les victoires de la Défense Aérienne du Territoire en 1940*. Dans Bulletin d'information du C.L.H.A.M. Trimestriel, Tome VIII – fascicule 11 – septembre 2003. C.L.H.A.M., Liège, 2003.
- TAGHON Peter. *L'aéronautique militaire belge en mai-juin 1940*. Dans Avions, hors-série n° 18. Lela Presse, Outreau, 2006.
- WEIL G.P. (pharmacien). *Protection de la population civile contre les gaz de combat et les bombes incendiaires*. Croix-rouge de Belgique, Bruxelles, 1939.
- Et un tout grand merci à Eric VERJUS pour m'avoir donné une copie du rapport du lieutenant-colonel Plisnier sur l'activité du SGAT pendant la période de mobilisation et la campagne des 18 jours.

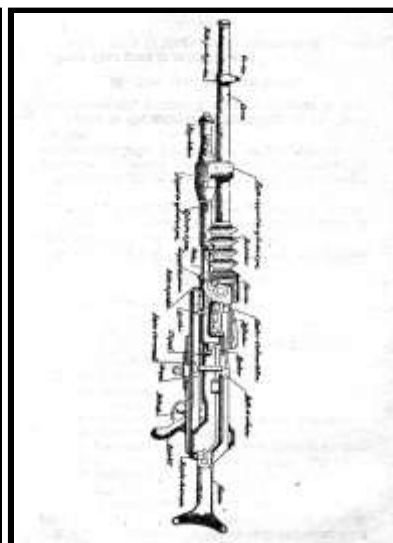
G – ICONOGRAPHIE & SOURCES COMPLEMENTAIRES



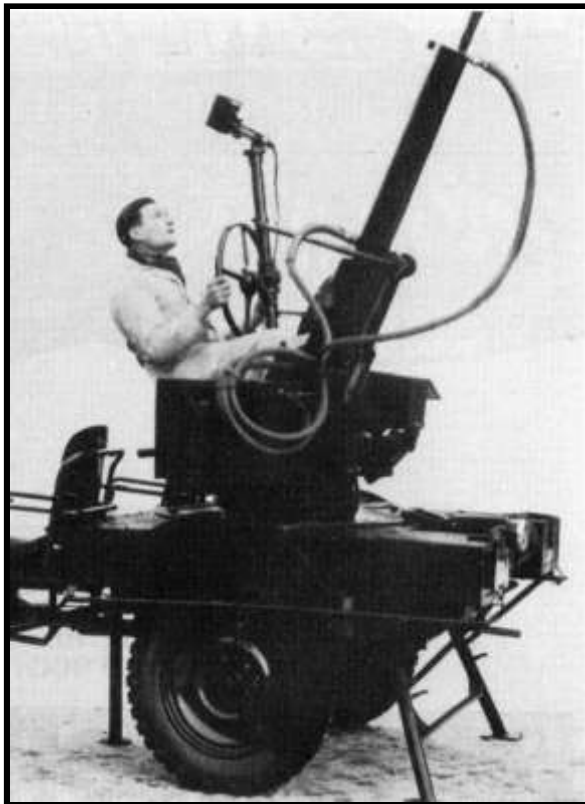
Annexe 1: au sol, une mitrailleuse légère Maxim MG-08/15 7,65 mm.



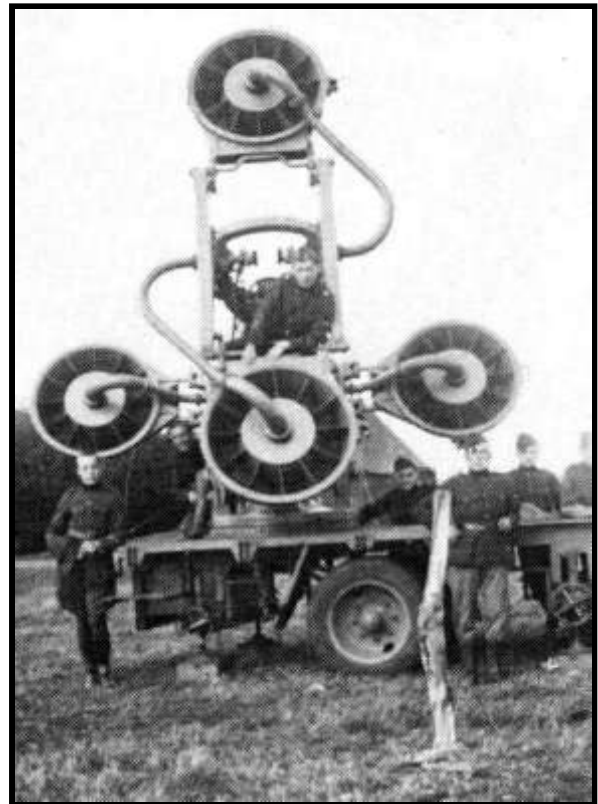
Annexe 2: mitrailleuse lourde Maxim MG-08 7,65 mm sur allonge-support.



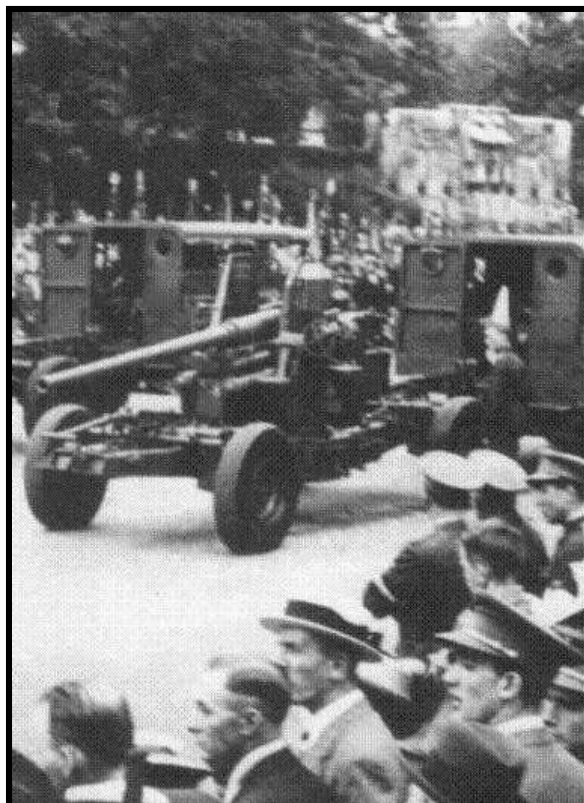
Annexe 3: mitrailleuse lourde Hotchkiss rendue AA grâce à une allonge spéciale.



*Annexe 4: mitrailleuse lourde Browning
M2HB sur tricar FN.*



*Annexe 5: poste de repérage acoustique
BBT modèle 1932 (DTCA).*



*Annexe 6: canon antiaérien Vickers 94 mm
modèle 1937 (GTA).*

Fac simile d'une instruction faisant passer les gardes
de
l'instruction hebdomadaire à l'instruction journalière.

GARDE TERRITORIALE ANTIAERIENNE
Commandement

Bruxelles, le 29.8.1939
28, Av. de la Renaissance.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que Monsieur le Ministre de la Défense Nationale a décidé, en raison des événements, d'user des pouvoirs que lui confère l'article 32 de l'arrêté Royal n° 1 du 20 mai 1939.

Cet article dispose que le Ministre de la Défense Nationale peut, en tout temps, ordonner à tout ou partie de la Garde Territoriale Antiaérienne de prendre son dispositif d'alerte.

Monsieur le Ministre de la Défense Nationale a toutefois décidé de ne faire usage de ces pouvoirs qu'en vue d'accélérer l'instruction de certaines unités de la Garde Territoriale Antiaérienne formées à ce jour.

En conséquence, il vous est enjoint d'assister journellement de 14 h.30 à 16 h.30, et ce à partir du 1.9.1939 et jusqu'à nouvel ordre, aux séances d'instruction de votre unité.

LIEU DE RENDEZ-VOUS :

Terminus Vicinal B - arrêt des Trois Rois
Route de Bruxelles - Alost - Gand
à ZELLYCK.

Ces séances journalières viendront en déduction des 32 séances hebdomadaires prévues à l'article 28 de l'Arrêté Royal précité.

Pour le Commandant de la G.T.A.
Le Lieutenant-Colonel ROSENBAUM
(sé)

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 87/95

1 annexe.

Note pour Monsieur le Ministre

SECRET

3 and

Ex. n° 2

Objet : Ecole de tir aérien.

Dans une note ci-annexée, le Commandant de la D.A.T. me signale la situation difficile de l'Ecole de Tir aérien, qui, par suite de pénurie de matériel, est à la veille de devoir suspendre toute activité.

Pour permettre à cette école de poursuivre néanmoins son importante mission, le Commandement de l'Armée se verra sans doute dans l'obligation de prélever du matériel volant sur les effectifs déjà squelettiques des escadrilles de l'Aé.M. Ce prélèvement, qui pourrait être toléré en temps de paix, ne serait admissible, dans la situation actuelle, que comme solution provisoire et de courte durée.

Il n'est d'ailleurs pas indiqué d'utiliser les avions d'arme, coûteux et délicats, au remorquage de bombes. Ce travail, non approprié à ce type d'avions, leur impose une usure et des fatigues considérables. On a agi de la sorte, jusqu'à présent, dans l'espoir de faire réaliser des économies au Trésor et surtout pour ne pas distraire du budget déjà si minime de notre aéronautique militaire des sommes importantes qui trouvaient ailleurs un emploi impérieux.

Il est grand temps de sortir des sentiers battus. Le Commandant de la D.A.T. est entré partiellement dans cette voie en vous proposant l'achat d'un avion spécialement destiné au remorquage de buts. (Avion Stinson, commandé aux Etats-Unis d'Amérique). Cet avion sera mis en service sous peu.

+

+ +

En résumé, la situation de l'Ecole de Tir aérien se présente à l'heure actuelle comme suit : à la date du 15 mai prochain (dernier renseignement) les heures de vol des avions manoeuvres actuels (type Bréguet XIX, de queue, 120 Km./H.) seront totalement épuisées. L'Ecole ne disposera plus alors que de l'avion Stinson acheté en Amérique et d'un avion Stinson (de performances plus réduites) réquisitionné en Belgique et qui doit être transformé.

Or, les besoins auxquels cette Ecole doit faire face, ne cessent de s'accroître. Ce sont :

- 1°) l'instruction des contingents non instruits de la D.T.C.A. et des unités de G.T.A. de nouvelle formation;
- 2°) l'entretien de l'instruction des unités ci-dessus ainsi que celle des autres unités de la D.T.C.A., des unités d'infanterie, et des unités spéciales de M.C.Avi.;

Annexe 8: instruction 87.95 (A): Ecole de tir antiaérien (AéM).

3°) enfin et surtout, l'intensification de l'instruction des escadrilles de l'aéronautique. Des événements récents nous montrent tout le chemin qui reste à faire dans ce domaine. J'estime, pour ma part, indispensable, que nos escadrilles de chasse défilent à l'Ecole de Tir à raison d'une fois par quinzaine, les autres escadrilles, une fois par mois. C'est à ce prix, et à ce prix seulement, que nous pouvons espérer de nos équipages toute l'habileté au tir qui leur est indispensable.

J'attire également l'attention de Monsieur le Ministre sur le fait qu'en cas de conflit, la mission de l'Ecole de Tir serait aussi impérieuse que dans la situation actuelle. D'une part, on devrait y effectuer non seulement le dressage au tir des équipages nouvellement formés, mais aussi la reprise en mains des escadrilles éprouvées; d'autre part, on y ferait l'instruction des recrues des unités de D.T.C.A. et de Ml.

Pour porter remède à la situation très grave résumée ci-dessus, une seule solution s'impose : il faut, de toute urgence, acquérir une douzaine d'a pareils Stinson. Le coût de cet appareil étant de 750.000 francs environ, un crédit supplémentaire de 10 millions serait nécessaire à cette fin. Il est logique que ce crédit soit accordé, en supplément, à l'Aé.M., car l'activité de l'Ecole de Tir est absorbée à raison de 3/4 par des armes autres que l'Aé.

Renseignements pris, en réduisant au minimum les formalités d'acquisition, on peut espérer voir se réduire de moitié le délai de 6 mois dont parle dans sa note le Commandant de la D.A.T.

Je ne retiens pas la proposition du Commandant de la D.A.T. de soumettre à révision les Bréguet actuellement usés. On ne peut plus admettre, à l'heure actuelle, d'instruire toutes nos unités sur des objectifs évoluant à 120 Km./H. C'est peut être là l'une des causes des résultats médiocres des tirs exécutés sur les avions belligérants survolant le pays. D'ailleurs cette solution serait coûteuse : le prix de révision d'un appareil est de 100.000 francs environ.

En attendant la mise en service du matériel nouveau, force nous sera de mettre temporairement à la disposition du Commandant de l'Ecole de Tir, un certain nombre d'a-pareils prélevés sur nos escadrilles de guerre.

J'insiste tout spécialement pour que la durée de ce prélèvement soit aussi courte que possible.

C'est pourquoi j'ai l'honneur de vous proposer qu'un crédit de 10 millions soit mis d'urgence à la disposition de l'Aé.M. et que les formalités d'acquisition du nouveau matériel soient réduites au minimum.

Le Général-Major MICHELIS
Chef d'Etat-Major Général



Commandement de l'Armée Belge

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 95/134

Au G.Q.G., le 5 avril 1940.

Exemplaire n° 2

SECRET

Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Terrains de campagne de complément.

Les terrains de campagne de complément ne devront pas recevoir dès maintenant un aménagement complet. Il n'y a pas lieu de réquisitionner les terres et les soustraire par conséquent à l'agriculture.

Seuls les petits travaux préparatoires devront être exécutés : rabattement de rigoles entre parcelles, dégagements (haies, arbres gênant absolument, bornes, etc..) nivellements, etc., etc.

Il ne sera donc pas touché aux cultures proprement dites.

Les aménagements sommaires devront être effectués aux terrains ci-après :

1°) Au Nord de la ligne générale Péruwelz, Soignies, Waterloo :

Les terrains nos : 49 , 69 ou 93 ou 85, 64, 63, 81, 487, 45, et 62.

2°) Au Sud de cette ligne :

Les terrains nos : 92, 95, 43, 71 ou 47.

Pour chacun des terrains cités ci-dessus, il sera fourni d'urgence au G.Q.G. - E.M. - 1ère Section les renseignements suivants :

- dimensions utilisables;
- emplacement exact;
- orientation des pistes;
- renseignements sur le dégagement, les obstacles rapprochés;
- courant électrique, eau, téléphone;
- nature des cultures et renseignements sur leur enlèvement éventuel;
- accès au terrain.

Au Nom du Roi, Commandant en Chef
Le Général-Major MICHELS
Chef d'Etat-Major Général,

Commandement de l'Armée Belge

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 95/134

Au G.Q.G., le 5 avril 1940.

Exemplaire n° 2

SECRET

Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Terrains de campagne de complément.

Les terrains de campagne de complément ne devront pas recevoir dès maintenant un aménagement complet. Il n'y a pas lieu de réquisitionner les terres et les soustraire par conséquent à l'agriculture.

Seuls les petits travaux préparatoires devront être exécutés : rabattement de rigoles entre parcelles, dégagements (haies, arbres gênant absolument, bornes, etc..) nivellements, etc., etc.

Il ne sera donc pas touché aux cultures proprement dites.

Les aménagements sommaires devront être effectués aux terrains ci-après :

1°) Au Nord de la ligne générale Péruwelz, Soignies, Waterloo :

Les terrains nos : 49 , 69 ou 93 ou 85, 64, 63, 81, 487, 45, et 62.

2°) Au Sud de cette ligne :

Les terrains nos : 92, 95, 43, 71 ou 47.

Pour chacun des terrains cités ci-dessus, il sera fourni d'urgence au G.Q.G. - E.M. - 1ère Section les renseignements suivants :

- dimensions utilisables;
- emplacement exact;
- orientation des pistes;
- renseignements sur le dégagement, les obstacles rapprochés;
- courant électrique, eau, téléphone;
- nature des cultures et renseignements sur leur enlèvement éventuel;
- accès au terrain.

Au Nom du Roi, Commandant en Chef
Le Général-Major MICHELS
Chef d'Etat-Major Général,

Commandement de l'Armée Belge
Grand Quartier Général
Etat-Major
1ère Section
N° 118.127

46
Au G..G., le 29 avril 1940.

Exemplaire n°

Annexe : 1 tableau

Au Commandant de la D.A.T.

Objet: Déploiement des Sections de C.40/D.T.C.A.
en cas d'opérations.

- 1.- En cas d'opérations, les sections de C.40/D.T.C.A. seront déployées comme l'indique le tableau ci-annexé.
- 2.- Les unités de C.40 affectées à la protection des terrains de campagne feront mouvement, en cas d'alerte, avec les groupes d'aviation auxquels elles sont rattachées, suivant les modalités ordonnées à ce sujet par les Commandants d'aérodrome.
- 3.- Les positions à occuper pour la défense des terrains d'aviation devront être choisies de telle façon, que les Sections de C.40 soient en mesure d'agir directement sur l'aire d'atterrissage.
- 4.- Le présent ordre annule et remplace les documents ci-après :
 - Ordre E.M.G., 1ère Section, n° 30194, du 28 octobre 1939 ;
 - Ordre G..G., E.M., 1ère Section, n° 40/97, du 9 février 1940.

Copie pour :
Officier de
liaison
G..G./D.S.A.
Ct de la G.T.A.

Au nom du Roi, Commandant en Chef,
Le Général-Major,
Chef d'Etat-Major Général,
MICHELIS.

Pour ampliation,
Le Général-Major DEROUSSAUX,
Sous-Chef d'Etat-Major Général,

Deroussaux

Annexe à l'ordre n° 118/127, du 22 avril 1940.

Déploiement et mission des Sections de C.40.

Unités	Déploiement	Mission	Observations
1ère Cie	1ère Son: Terrain 37	Protection terrain d'aviation	
	2ème Son: Pont de Tamise	Protection passage de l'Escaut	
	3ème Son: Terrain 15	Protection terrain d'aviation	
2ème Cie	1ère Son: Terrain 19	Protection terrain d'aviation	
	2ème Son: Louvain	Protection ponts et gare	
	3ème Son: Namur	En renfort au VIII/ D.T.C.A. (protection ponts de la R.F.N.)	
3ème Cie	1ère Son: Terrain 25	Protection terrain d'aviation	(1) Sur ordre ultérieur: Ertvelde, protection des installations pétrolifères.
	2ème Son: Huy	Protection pont de l'Escaut	
	3ème Son: Huy (1)	En renfort au VIII/ D.T.C.A. (protection du pont de Huy)	
4ème Cie	1ère Son: Terrain 20	Protection terrain d'aviation	(2) sur ordre ultérieur, protection du terrain d'aviation (5) sur ordre ultérieur, protection du terrain d'aviation
	2ème Son: Ampin, puis terrain 17(2)	Protection du pont d'équipage de Neuville S/Huy (en renfort au VIII/D.T.C.A.)	
	3ème Son: Amoy, puis terrain 17(2)	Protection du pont de la Meuse	
5ème Cie	1ère Son: Heersdreef, puis terrain 17(4)	Protection du dépôt de munitions	(4) après évacuation du dépôt: protection du pont de l'Escaut
	2ème Son: Louvain	Protection de la gare	
	3ème Son: Terrain 24	Protection du terrain d'aviation	

Annexe 13: instruction 118.127 (B): Déploiement sections C-40 (DTCA).

	Déploiement	Mission	Observations
9ème Bie	1ère Son: Terrain 21	Protection terrain d'aviation	
	2ème Son: Doornzele	(en renfort au XII/ D.T.C.A.) Protection des installations pétrolifères.	
	3ème Son: Ertvelde		
7ème Bie	1ère Son: Zedelgem	Protection dépôt de munitions	
en renfort au XII/ D.T.C.A.	2ème Son: Bruges	Protection dépôt d'essence.	
	3ème Son: Incle	Protection dépôt de munitions	
10ème Bie	1ère Son: Terrain 14	Protection terrain d'aviation.	
	2ème Son: Terrain 16	id.	
	3ème Son: Hemmer	Protection pont de l'Escaut	
11ème Bie	1ère Son: Terrain 21	Protection terrain d'aviation	
	2ème Son: Diepenbeek	(en renfort au I, D.T.C.A. (Protection des écluses du canal Albert)	
	3ème Son: Lesselt		
Lors de la constitution de la 10ème Bie, le tableau ci-dessus sera complété comme suit :			
10 ^e Bie	1ère Son: Terrain 17	Protection terrain d'aviation.	
	2ème Son: Terrain 18	Protection des Lt./Aé.	
	3ème Son: Hoboken	Protection du pont de l'Escaut	

N° 93/89

5 annexes pour
le Ct du VI C.A.

Au Commandant du VI C.A.
Au Commandant de la 7 D.I.
Au Commandant de la 16 D.I.
Au Commandant de la D.A.T. (3 ex.)
Au Commandant de l'Ecole de Tir Aérien
Au Commandant permanent du camp de Lombartzyde

P.I. : Au Commandant de la 2ème Circ. Mil.
Au Commandant de la Flandre Occidentale

Objet : Période de tirs contre avions des unités
de Mi. de la 7 D.I. et de la 16 D.I. du
8 avril au 26 avril 1940.

I.- Une période de tirs contre avions des unités citées à
l'objet ci-dessus aura lieu au camp de Lombartzyde du 8 av-
ril au 26 avril, suivant les modalités ci-après :

Sous- périodes	Dates des mouvements	Unités partici- pantes	Commande- ment
du 8 avril au 12 avril	à l'aller le 6 au retour le 13	Cies de Mi. des trois R.I. de la 7 D.I.	C.I./7 D.I.
du 15 avril au 19 avril	à l'aller le 13 au retour le 20	Cies de Mi. des trois R.I. de la 16 D.I.	Ct du 37
du 22 avril au 26 avril	à l'aller le 20 au retour le 27	Mi. des groupes d'A./7 D.I. et 16 D.I., Mi.C.Avi./7 D.I.	Ct du Bon campé à Lombartzyde

de pour :

de liaison. Remarque : Les F.M. du Bon campé à Lombartzyde participeront
N. (Cabinet) également à la sous-période des Mi. de leur ba-
p.A.-I.G.I.-D.S.I. taillon.
S.S.-S.P.M.-S.C.C.
at.-S.Am.
G./E.M.Son A.-D.S.A.-D.R.E.A.

2261
Commandement de l'Armée Belge

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 103/128

Au G.Q.G., le 12 avril 1940.

Référence n°
93/89 du 3
avril 1940.

Au Commandant du VI C.A.
Au Commandant de la 7 D.I.
Au Commandant de la 16 D.I.
Au Commandant de la D.A.T. (3 ex.)
Au Commandant de l'Ecole de Tir Aérien
Au Commandant Permanent du Camp de Lombardzijde.

P.I. : Au Commandant de la 2ème Circ.Mil.
Au Commandant de la Flandre Occidentale.

Objet : Période de tirs contre avions des unités de
Mi. de la 7 D.I. et de la 16 D.I. du 8 au
26 avril 1940.

(Confirmation d'ordres téléphonés le
12 avril vers midi).

- 1.- Seules les Cies de Mi. du 37 participeront à la sous-période du 15 avril au 19 avril.
- 2.- La sous-période prévue du 22 avril au 26 avril ne s'effectuera que sur nouvel ordre.

Copie pour :

Officier de liaison :
M.D.N. (Cabinet).
D.Sup.A. - I.G.I. - D.S.I.
I.G.S.S. - S.P.M. - S.C.C..
S.Int. - S.Am.
G.Q.G./E.M.- Section A.
D.S.A.
D.R.E.A.

Au Nom du Roi, Commandant en Chef
Le Général-Major MICHIELS
Chef d'Etat-Major Général,

Michiels

2224

Commandement de l'Armée Belge

Au G.Q.G., le 10 avril 1940

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 100/108

Au Commandant du VI C.A.
Au Commandant de la 7 D.I.
Au Commandant des troupes campées
à Lombartzyde

P.I. : Au Commandant permanent du camp
de Lombartzyde
Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Tirs à la côte. Programme des tirs.

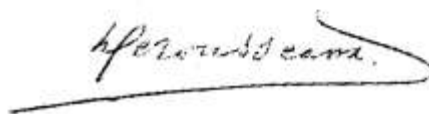
Par modification au IV de mon n° 93/89, du 3 avril 1940, les installations du camp de Lombartzyde seront mises, le jeudi 11 courant pendant toute la journée, à la disposition des unités de Mi. de la 7 D.I.

Les vendredi 12 et samedi 13, les installations seront mises à la disposition de la D.T.C.A.

Au Nom du Roi, Commandant en Chef
Le Général-Major,
Chef d'Etat-Major Général,
MICHIELS

Copie pour :
Officier de liaison /

Pour ampliation
Le Général-Major DEROUSSEAUX,
Sous-Chef d'Etat-Major Général,



Commandement de l'Armée Belge

Au G.Q.G., le 9 avril 1940

Grand Quartier Général

Exemplaire n° 2

Etat-Major

1ère Section

N° 98/105

SECRET

Réponse au n° 10476/1188,
du 5 avril 1940

Au Commandant du C.C.

Objet : Interdiction de survol du territoire
national par des éronefs militaires
belligérants volant à basse altitude.
Participation des armes automatiques
à la police de l'air.

Comme suite à votre note rappelée en marge, il n'y
a pas lieu d'étendre aux brigadiers la faculté de faire
ouvrir le feu des postes fixes de Mi. C.Avi. sur les avions
belligérants volant à basse altitude.

Au Nom du Roi, Commandant en Chef
Le Général-Major,
Chef d'Etat-Major Général,

MICHELIS

Copie pour :
Officier de liaison,
M.D.N. - Cabinet

Pour ampliation
Le Lieutenant-Colonel B.E.M.
VAN DER DONCKT,
Chef de la 1ère Section,

Van der Donck

Commandement de l'Armée Belge

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 121/113

Au G.Q.G., le 1 mai 1940.

Exemplaire n° 1

SECRET

Au Commandant du VI C.A.

P.I. Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Terrains susceptibles de servir au
débarquement de troupes transportées
en avion.

Subsidiairement à l'ordre n° 121/113 du 1^{er} mai 1940,
il y a lieu de considérer comme favorables à l'atterrissage
d'avions les régions suivantes :

- 1.- Thieusies, Casteau, Erbisoul, Merchies, Jurbiise,
Masnuy St Pierre, Masnuy St Jean.
- 2.- Chièvres, Bauffe, Brugelette, Cambron-Casteau.
- 3.- Nivelles, Thianes, Vieux Genappe, Lillois-Wittermée.
- 4.- Merchtem, Wolverthem.
- 5.- Evere, Saventhen, Steen Ockerzeel, Perck, Peuthy.

Copie pour :

Officier de liaison,

Au nom du Roi, Commandant en Chef,
Le Général-Major NICHIELS,
Chef d'Etat-Major Général,

Nichiels

Commandement de l'Armée Belge

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 121/114

10

Au G.Q.G., le 1^{er} mai 1940.

Exemplaire n° 3

2497

SECRET

Au Commandant du C.C.

P.I. : Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Terrains susceptibles de servir au débarquement de troupes transportées en avions.

Subsidiairement à l'ordre n° 121/112 du 1^{er} mai 1940, il y a lieu de considérer comme favorable à l'atterrissage d'avions la région suivante

Brusthem, Attenhoven, Overwinden, Neerheylissem, Gossoncourt, Haekendover, Wommersom, Léau, Wilderen.

Au Nom du Roi, Commandant en Chef
Le Général-Major MICHELS
Chef d'Etat-Major Général

Michels

Copie pour :

Officier de liaison/

Commandement de l'Armée Belge

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 121/115

2483
Au G.Q.G., le 13 mai 1940.

Exemplaire n° 3

SECRET

Au Commandant du VII C.A.

P.I. Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Terrains susceptibles de servir au
débarquement de troupes transportées
en avion.

Subsidiairement à l'ordre n° 121/112, du 12 mai 1940,
il y a lieu de considérer comme favorables à l'atterrissage
d'avions les régions suivantes :

- 1.- Gembloux, St Gérard, Chastre, Nil St Vincent, Malèsves,
Thoremals-lez-Béguines, Thoremals St Trond, Sauvenière.
- 2.- Lonzée, Isnes, Temploux, Bovesse, Meux.
- 3.- Meeffe, Moxhe, Hannut, Wansan, Ballet, Folx les Caves,
Boneffe, Wasseige.

Au nom du Roi, Commandant en Chef,
Le Général-Major MICHIELS,
Chef d'Etat-Major Général,

Copie pour :

Officier de liaison,

Michiels

Commandement de l'Armée Belge

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 121/116

9
Au G.Q.G., le 1^{er} mai 1940.

Exemplaire n° 3

2485

SECRET

Au Commandant du I C.A.

P.I. : Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Terrains susceptibles de servir au débarquement de troupes transportées en avions.

Subsidiairement à l'ordre n° 121/112 du 1^{er} mai 1940, il y a lieu de considérer comme favorable à l'atterrissage d'avions la région de

Cortesseem, Vliermaaroodt, Winterhoven, Wellen.

Au Nom du Roi, Commandant en Chef

Le Général-Major MICHELS

Chef d'Etat-Major Général

Michels

Copie pour :

Officier de liaison/

Commandement de l'Armée Belge 11

Grand Quartier Général

Etat-Major

1ère Section

N° 121/117

Au G.Q.G., le 1^{er} mai 1940. 2486

Exemplaire n° 1

SECRET

Au Commandant de la 2 D.C.

P.I. : Au Commandant de la D.A.T.

Objet : Terrains susceptibles de servir au débarquement de troupes transportées en avions.

Subsidiairement à l'ordre n° 121/112 du 1^{er} mai 1940, il y a lieu de considérer comme favorables à l'atterrissage d'avions les régions suivantes :

- 1°) Gossoncourt, Haekendover, Wommersom, Léau, Wilderen, Brusthem, Attenhoven, Neerheylissem.
- 2°) Opvelp, Hamme-Ville, Bossut-Gottechain.



Au Nom du Roi, Commandant en Chef
Le Général-Major MICHELS
Chef d'Etat-Major Général

S. Michels

Copie pour :

Officier de liaison,