Hoofdstuk 2 :

De Air O.P. periode van de Luchtmacht

De bevrijding van België en het ontstaan van de Luchtmacht.

Bij de bevrijding op het einde van de Tweede Wereldoorlog was er geen sprake van enig Militair Vliegwezen. Er waren geen vliegtuigen, geen uitrustingen en nog minder didactisch materieel. Bovendien waren de oude installaties en deze door de Duitsers gebouwd tijdens de oorlog, volledig of gedeeltelijk onbruikbaar. De op dat ogenblik wel beschikbare vliegvelden, waren bezet door geallieerde smaldelen, hoofdzakelijk Britse en Amerikaanse.

De Belgische regering besliste bijgevolg, om de militaire piloten tot 1 october 1946 in de rangen van de Belgische Sectie van de Royal Air Force te laten,. Het Militair Vliegwezen werd dan opnieuw opgericht en voor de eerste keer bekwam ze haar volledige autonomie, los van de Landmacht.

Van "vijfde wapen" werd ze aldus een luchtstrijdkracht, onder bevel van een nieuwe stafchef, luitenant-generaal Lucien Leboutte, DFC (1898-1988). Na de oorlogsjaren werd hij onvermijdelijk geconfronteerd met complexe reorganisatie problemen. Aldus werd vanaf 1946 de vorming van piloten toevertrouwd aan een nieuwe Elementaire Vliegschool op het vliegterrein van Schaffen en die van technici aan de Technische School van Saffraanberg. Ook de technische eenheden voor het onderhoud werden opgericht. Op dat ogenblik dienden de operationele eenheden op de vliegvelden nog georganiseerd te worden. Er bleven in België zes basissen die door de Duitsers waren gebruikt en die beschikbaar waren: Melsbroek (dat in een eerste tijd ter beschikking gesteld werd van de burgerluchtvaart), Koksijde, Bevekom, Chièvres, Evere en Florennes. De laatste vijf waren in een slechte toestand. Bevekom, Chièvres, Evere en Florennes konden snel hersteld worden.

Vervolgens besliste men, in Brasschaat een vliegveld te installeren voor een smaldeel met verkenningsvliegtuigen. De gevangeniscellen

Oude gebouwen die vroeger gediend hebben voor een cavalerie eenheid te Brasschaat en die de oorlog overleefd hebben, zoals blijkt uit deze foto genomen op 12 juli 2005 *(Pierre Gillard).*

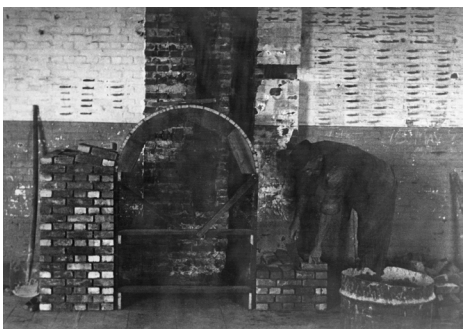
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

***Na de oorlog was het één en al verwoesting te Brasschaat** (collectie BDRW).*

gebouwd door de Duitsers, werden met de grond gelijk gemaakt, om plaats te maken voor de ontwikkeling van het vliegveld. We noteren dat de stallen van de vroegere cavalerie-eenheden bewaard bleven. Zelfs vandaag hebben ze nog hun vroegere troggen en ringen voor de paarden.

Het 369e Escadrille Air O.P.

Zoals veel nieuwe luchtvaartzaken kwam de oorsprong van de *"Air O.P."*, uit England. Met het vooruitzicht van een oorlog, had het Britse *Royal Army*, in 1939 het gebruik uitgeprobeerd van vliegtuigen voor het uitvoeren van verkenningen en het steunen van artillerievuur. Alle vliegende eenheden waren sinds 1918 gegroepeerd onder het banier van de *Royal Air Force* en dus leverde die de technische steun aan de officieren van de *Royal Artillery* voor de uitvoering van de evaluaties . Deze verkenningseenheden werden *"Royal Air Force Air Observation Post Squadrons"* gedoopt of verkort *"RAF Air*



***In 1944 en 1945 was er een luchtdoelbatterij van de verdediging van de haven van Antwerpen gestationneerd te Brasschaat. De artilleristen hielden hun overwinningen bij, op de muur van een lokaal dat de mess-officieren zou worden. Alle onder vuur genomen V-1 werden op de witte bakstenen genoteerd. De foto werd genomen tijdens de constructie van de open haard van de mess** (collectie Maurice de Raikem).*

***Een luchtopname van de administratieve gebouwen van het vliegveld van Brasschaat, tijdens de wederopbouw en het inrichten** (collectie BDRW).*

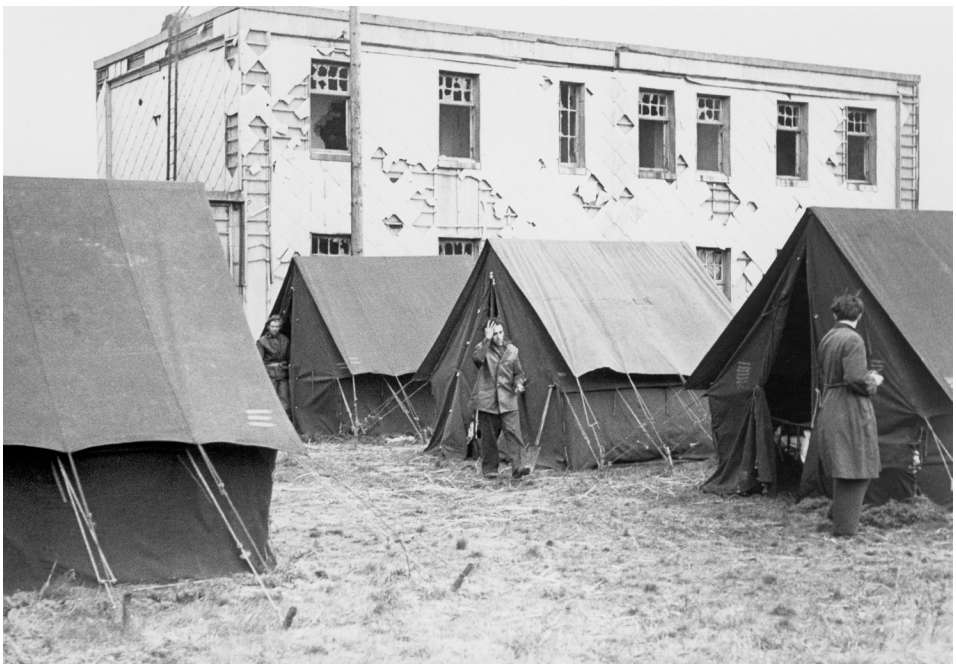
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

O.P." Ze werden actief ingezet op verschillende fronten gedurende WO II. Deze *Air O.P.* traditie werd in de Britse kolonies bestendigd, o.a. in Indië waar het *Indian Army* sinds 1987 over eigen waarnemingsescadrilles beschikt uitgerust met Chetak, Cheetah en Lancer helikopters. Sinds enkele jaren worden die eenheden «*Recce and Observation*" of "*R&O*" genoemd.

Opbouw van de eerste Besonneau loods door de gevangenen van de instelling van Merksplas *(collectie Maurice de Raikem).*

Het Belgisch Militair Vliegwezen was na WO II voornamelijk gebaseerd op de Engelse structuur en aldus werd overwogen, om naar Brits model het 369e Escadrille Air O.P. van de Luchtmacht op te richten te Brasschaat.
Het Administratief voorschrift Nr 22 van 31 mei 1947, vermeldde het toekomstig op te richten Air O.P. smaldeel in juli 1947. Er werd onder andere vastgelegd dat er personeel zou gedetacheerd worden naar het Administratief smaldeel van het M.L.V. Eerst ging het om een officier van het varend personeel die de toekomstige commandant van het 369e Escadrille Air O.P. zou worden en twee onderofficieren. Er werd eveneens gevraagd aan het Ministerie van Justitie om mankracht ter beschikking te stellen voor het inrichten van de toekomstige basis, onder de vorm van veroordeelde incivieken. Ten slotte moesten tegen midden juni, ook een drie ton camion en een 500 kg camionette ter beschikking gesteld worden van de commandant van het 369e Escadrille Air O.P.

In de loop van de maand juni 1947 besliste een conferentie van afgevaardigden van de afdelingshoofden "Luchtvaart" van het Ministerie van Landsverdediging, dat het gespecialiseerd luchtvaartpersoneel van het 369e Escadrille mutatie zou doen naar Brasschaat, in de eerste helft van juli 1947. De piloten en het overige luchtvaartpersoneel zouden eind juli aankomen. Voorlopig kwam dit personeel in onderhoud bij de Artillerieschool in de buurt van het vliegveld.



Toekomstige mess-officieren en burelen bij de aanvang van de herstellingswerken te Brasschaat rond 1947/1948 *(collectie Maurice de Raikem).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Luchtopname van de tijdelijke Besonneau loods, tijdens de wederopbouw van het vliegveld. We merken de oude schrijfwijze «Brasschaet» op, geschilderd op de abri *(collectie BDRW).*

De details van de inrichting te Brasschaat werden vastgelegd in het Administratief voorschrift Nr 25 van 27 juni 1947. Men las er dat het personeel voorlopig zou ondergebracht worden in gebouwen ter beschikking gesteld door de Artillerieschool, in afwachting dat de logementen voorzien voor het 369e Escadrille klaar zouden zijn. De Algemene directie van kwartieren en terreinen zou het nodige doen om het vliegveld uit te rusten met een Bessonneau loods en een garage voor voertuigen. Tegen eind juli 1947 werden er vier vliegtuigen toegewezen aan het 369e Escadrille. De Algemene directie van de uitrustingen, in overeenstemming met de smaldeelcommandant, leverde het nodige materieel om de diensten van de eenheid op te starten. We hebben het hier over keukenmaterieel, bureeluitrustingen, werktuigen, brandstof en oliën. Door het lage verbruik van de AIR O.P. vliegtuigen, gebeurde de bevoorrading van brandstoffen en smeerstoffen met vaten. De Directie van het

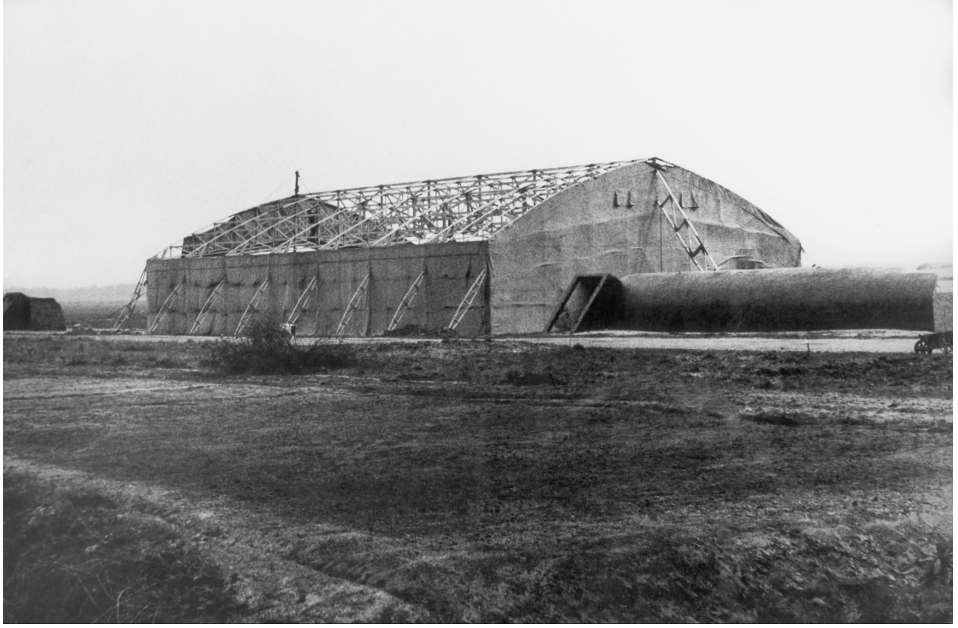
Kapitein Verbruggen bij de wederopbouw van het vliegveld. Ruggelings waarschijnlijk kapitein Goidts *(collectie BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

transportmaterieel leverde de noodzakelijke voertuigen voor de Staf van het smaldeel. Het terrein van Brasschaat werd aangelegd met een geleende wegwals. De Directie van telecommunicaties en radars deed het nodige om de lucht-grond en grond-lucht verbindingen te verwezenlijken voor de aanvang van de vluchten.

Het Administratief voorschrift Nr 25 specificeerde verder dat het 369e Escadrille administratief onafhankelijk zou worden op 31 juli 1947. Door de bijzondere opdrachten van de Air O.P. zou personeel van de Landmacht geaffecteerd worden aan het 369e Escadrille. In de eerste plaats ging het om 12 lagere officieren artilleriewaarnemers, voorzien in de organisatietabel (OT) van het smaldeel. Hun mutatie werd geregeld in functie van de toename van de vluchten.

De Algemene Directie voor Instructie en Training (ADIT) ging er mee akkoord om achteraf artillerieofficieren een piloten opleiding te laten volgen in de Elementaire vliegschool (EVS). Eens het bestand piloten afkomstig van de artillerie voldoende was, werden de twee meest ervaren piloten *Flightchief*. Vervolgens ging het lager personeel van de Landmacht eveneens over naar het smaldeel, om vanaf 8 september 1947, deel uit te maken van het Vliegwezen.



Drie foto's genomen tijdens de wederopbouw van het vliegveld van Brasschaat. Bovenaan de tijdelijke loods van het type Besonneau *(collectie BDRW)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De werken aan de gebouwen van het vliegveld komen tot een einde *(collectie BDRW).*

Vanaf 8 augustus 1947 tot 14 januari 1948 werden er twee-en-twintig Auster's geleverd aan de Luchtmacht en systematisch overgemaakt aan het 369e Escadrille. Al deze toestellen waren nieuw en afkomstig van de inventaris van de Royal Air Force, waar ze de serienummers VT976 tot VT997 droegen. Eens in België werden ze op een toevallige manier gehernummerd van A1 tot A22. Doordat de installaties van Brasschaat niet afgewerkt waren, werden de vliegtuigen voorlopig ondergebracht in het Arsenaal van Wevelgem, enige beschikbare stallingbasis op dat ogenblik.

Een eerste commandant.

Majoor vlieger Van der Stock werd benoemd tot eerste commandant van het 369e Escadrille en erfde daarmee een prachtige uitdaging. Hij verduidelijkte zelf de omstandigheden van de oprichting van de eenheid:

«Om de reorganisatie van de Landmacht te vervolmaken besliste de Staf, in akkoord met de Luchtmacht om naar Engels model, een smaldeel voor artilleriewaarneming op te richten. De Air O.P. smaldelen waren R.A.F. eenheden waarvan enkel de commandant en de piloten tot de landstrijdkrachten behoorden. Op de 1ste juni 1947 werd beslist het 369e Escadrille op te richten en ik werd bij luitenant-kolonel vlieger Burniaux, commandant van de Groepering Operaties van de Luchtmacht, geroepen die me zei: u vertrekt naar Brasschaat om er het eerste Air O.P. smaldeel te vormen. Geef u ter plaatse rekenschap van de situatie en kom me verslag uitbrengen».

« Het vliegveld van Brasschaat bestond sinds het begin van het Militair Vliegwezen en voor de oorlog kwamen de waarnemingssmaldelen er artillerievuur regelen. Bij de bevrijding werd er een kamp voor Duitse gevangenen gebouwd en

De levensomstandigheden tijdens de werken zijn eerder spartaans *(collectie BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

na de afbraak ervan bleven er grachten en betonnen funderingen achter, die het terrein ongeschikt maakten voor landingen».

«Kolonel Barthélémy, commandant van de Artillerieschool liet mijn personeel in zijn lokalen logeren en ze mochten deelnemen aan de mess. Na mijn verslag aan luitenant-kolonel Burniaux, stelde die een jeep ter mijn beschikking, een drieton camion en twee chauffeurs en droeg me op alles in het werk te stellen, om het nieuwe smaldeel op te richten. Hij voegde er aan toe dat de vliegtuigen van de eenheid in kisten in het Arsenaal van Wevelgem stonden en beschikbaar waren zo gauw het vliegveld ingericht zou zijn»

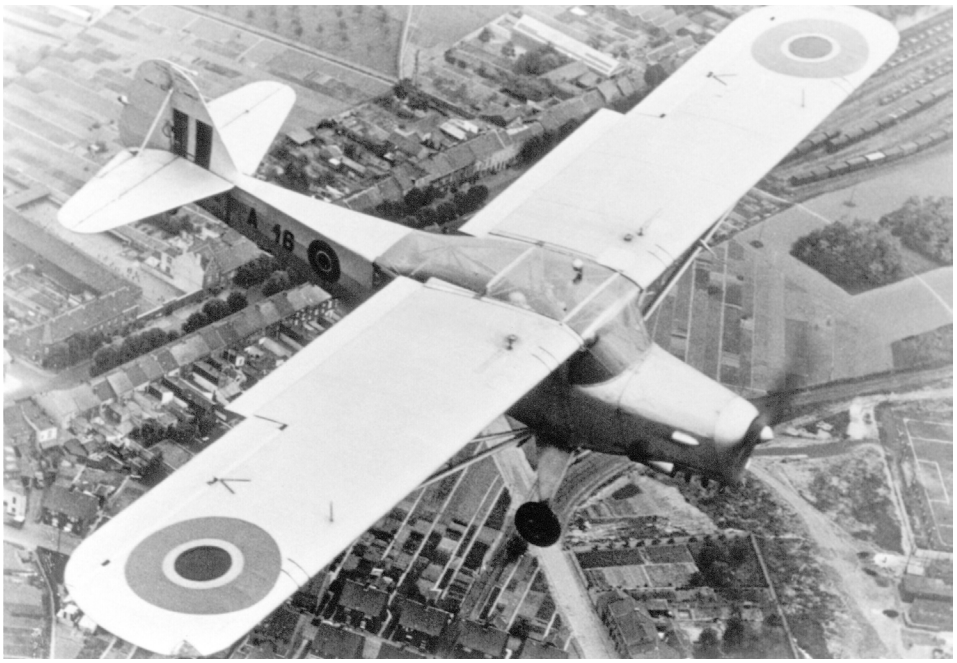
«Dank zij persoonlijke relaties en met de hulp van de gevangenis van Merksplas, wist ik een zestigtal politieke gevangenen tewerk te stellen met uitgekozen kwalificaties: metsers, timmerlie-

De twee foto's hieronder: aanpassingswerken aan de gebouwen rond het vliegveld en de wegen ertussen *(collectie BDRW)**.***

Hier tegenover: de mascottes van Brasschaat gefotografeerd voor de Besonneau loods. Links het schaap dat «Jules» gedoopt werd *(collectie BDRW)**.***

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Tiger Moth De Havilland DH.82a, geïmmatriculeerd T24, zou het eerste vliegtuig zijn dat door de Air O.P. gebruikt werd vanaf het vliegveld van Brasschaat. Dit toestel draagt het kenteken van het Tweede Escadrille van de Luchtmacht uit Florennes *(collectie Daniel Brackx)**.***



De Auster AOP Mk. VI werd het werkpaard van de belgische Air O.P. Hierboven links, in vlucht, het toestel geïmmatriculeerd A16 *(collectie Gunter Bauweraerts)**.***

Hiernaast, de Auster A22 als laatste van de reeks bestemd voor de belgische Air O.P. *(collectie Maurice de Raiken)**.***

den, schilders, mecaniciens, enz. In een minimum van tijd was de landingsbaan aangelegd en een Bessonneau loods gemonteerd. Ondertussen was het personnel van het smaldeel aangevuld met twee officier-piloten waarvan één vooroorlogse moniteur en vliegtuigmecaniciens».

«Vanaf dan kon ik een eerste vliegtuig bekomen en op 14 februari 1948 landde de D.H.82a, geïmmatriculeerd T-24, laten landen. Op 27 april kwam de eerste Auster aan».

«Tijdens het in orde brengen van de nieuwe basis volgden de eerste vier kandidaten Air O.P. piloten hun opleiding in de Elementaire vliegschool in Schaffen: de kapiteins Verbruggen, Lejeune en Goidts en luitenant Laurent».

«In mei en juni 1949 vingen in Elsenborn en Euskirchen, de eerste waarnemingsopdrachten aan, ten voordele van de Landmacht».

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Op 31 juli 1947, werd het 369e Escadrille Air O.P. officieel ingehuldigd te Brasschaat en op de 1ste augustus 1947 bekwam het een statuut van geïsoleerde eenheid, afhankelijk van de BTC. Op 8 september 1947, bepaalde het Administratief voorschrift Nr 30, dat de officieren van het smaldeel moesten deelnemen aan de Officiersmess van het Kamp van Brasschaat, terwijl de onderofficieren en de troep een eigen mess zouden hebben, onafhankelijk van de Artillerieschool.

Op de 1ste februari 1948, werd het 369e Escadrille Air O.P. herbenoemd in het 15de Escadrille Air O.P. Sinds eind 1947, werden alle smaldelen van het Militair Vliegwezen die een naam hadden met drie cijfers hernummerd in

Bovenaan: het Operatiebureel van Brasschaat na zijn herstelling *(collectie Maurice de Raikem).*

In het midden: rond de mascotte «Jules» van links naar rechts; kapitein-vlieger Bodart, luitenant-vlieger Nollet, majoor-vlieger Van der Stock, kapitein Lejeune en kapitein Verbruggen *(collectie Maurice de Raikem).*

Onderaan: militairen gedurende een rustpauze tijdens de werken aan het vliegveld van Brasschaat. Zelfs de siestas zijn niet ontspannend *(collectie BDRW)!*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Vier Auster's ondergebracht in een loods te Brasschaat. Vooraan het toestel geïmmatriculeerd A8 *(collectie BDRW).*

een nieuwe volgorde met één of twee cijfers, op het 349ste en het 350ste na, die hun originele benaming van de *Royal Air Force* behielden. Aldus werd het 351ste Escadrille het Eerste; het 352ste, het Tweede; het 366ste, het 20ste ; het 367ste, het 21ste en het 369ste het 15de.

Vanaf 1 mei 1948, had de Commandant van het 15e Escadrille Air O.P. de bevoegdheden van Korpscommandant.

Aanvankelijk, vanaf februari 1948, was het 15e Escadrille uitgerust met twee dubbeldekkers van het type De Havilland D.H.82a Tiger Moth. Deze toestellen werden voor verschillende taken ingezet, in afwachting van de aankomst van de Auster AOP Mk.VI vliegtuigen, gekocht van het Verenigd Koninkrijk. Eens die laatste operationeel waren dienden de dubbeldekkers nog enkel voor acrobatische trainingsvluchten, hetgeen met de Auster niet mogelijk was. Ze werden in het 15de Escadrille vanaf eind 1952 vervangen door twee De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk die tevoren in de EVS voor evaluatie gebruikt waren vanaf 1948.

Zoals blijkt uit het verhaal van majoor vlieger Van der Stock, kwam de eerste Auster AOP Mk.VI aan in Brasschaat in april 1948, twee maanden na de Tiger Moth. Er zou ook een tweede Auster kort daarna geleverd zijn, zodat het 15de Escadrille gedurende enkele maanden met deze vier toestellen vloog tot de overige Auster's naar Brasschaat getransfereerd werden.

Spartaanse levensomstandigheden.

Gedurende de transitie periode van 1947 tot 1949, waren de levensomstandigheden van het 369ste en het 15de nogal hachelijk. Inderdaad, diende het personeel gedurende een ganse tijd in tenten te leven en in voorlopige installaties, in afwachting van de reconstructie en definitieve inrichting van het vliegveld.

Onder korpscommandant majoor vlieger Van der Stock, werd het smaldeel op 1 maart 1949, officieel "Waarnemingsescadrille" ten voordele van de artillerie. Het organigram van de organisatietabel OT 19/2, was als volgt samengesteld:

Organisatietabel TO 19/2

Een commando ;

Een *Flight* Diensten, met :

- Een sectie fotografie ;
- Een sectie transmissies ;
- Een sectie uitrustingen ;
- Een sectie boekhouding ;
- Een sectie onderhoud va de gebouwen ;
- Een sectie kazernering ;
- De politie en de wacht .

Een mobiele onderhoudsloods ;

Drie *Flights* met twee secties ;

Een *Flight* fotografie, met :

- Een sectie fotografie ;
- Een sectie waarneming.

De opdrachten kon men onderverdelen in drie grote categoriën: onderricht en vorming van het personeel, steun aan de artillerie voor doelopsporing en regelen van het schieten en doorgeven van inlichtingen over het slagveld.

Bij de artilleriesteun regelden de Air O.P. het vuur en werden de resultaten door

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

de artilleristen op de grond waargenomen. De waarnemingen werden per radio doorgegeven en aan de hand daarvan corrigeerden de Air O.P. het vuur. Voor dit type opdracht werden een zender-ontvanger type ANGRC9 en een batterij geïnstalleerd aan boord van de Auster, maar dit verliep nogal overhaast.

Jean Desquiens vertelde: «*Het gebeurde dat ik die gevaarlijke installatie weigerde en het dan moest gaan uitleggen bij de artilleristen die dachten dat ik van kwade wil was*». Zij kenden niets van de massa en balans problemen aan boord van een vliegtuig. In geval van problemen, brand of zware schok betekenden die verkeerd geplaatste of slecht vastgemaakte uitrustingen een ernstig risico.

Tijdens een pauze, van links naar rechts: kapitein Verbruggen, een onbekende, majoor-vlieger Van der Stock, twee onbekenden, adjudant Allacker en vier andere niet geïdentificeerde personen *(collectie Maurice de Raikem).*

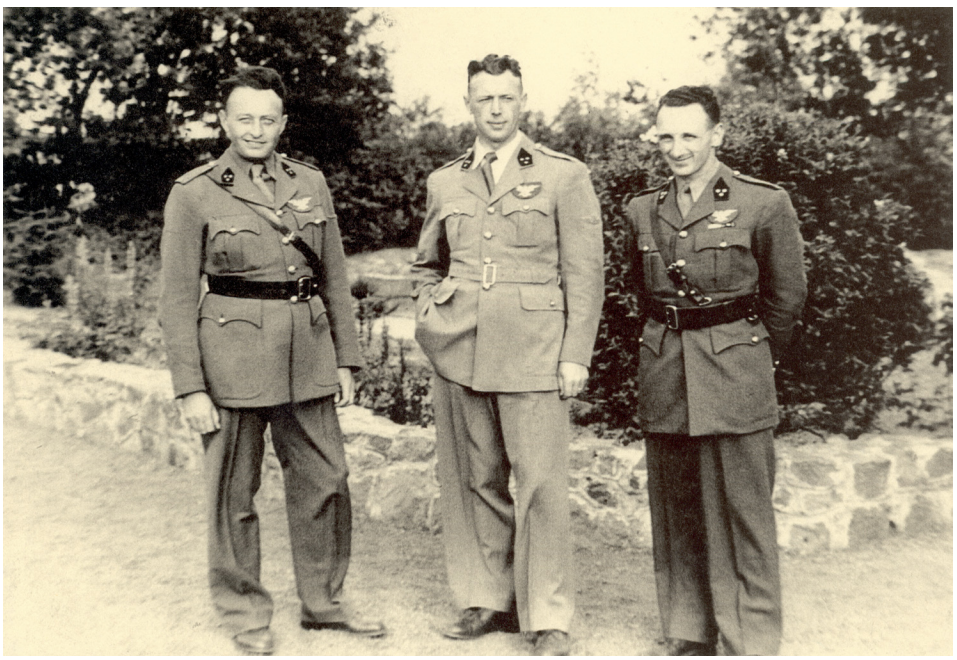
Het waarnemen van het slagveld gebeurde dikwijls door het nemen van luchtfoto's. Jean Desquiens herinnerde zich: «*We beschikten over een excellent fototoestel gemonteerd aan boord van de Auster. Het werd bediend door middel van een schakelaar op de stuurknuppel; de zeer brede film rolde automatisch verder na elke foto. Ik veronderstel dat het apparaat op de batterij van de Auster werkte. Luchtfotografie van het slagveld betekende toen een belangrijke opdracht voor de Air O.P. Het simpel visier bevond zich ter hoogte van de piloot ».*

De officiële zetel van het 15de Escadrille Air O.P. werd in de Leopold kazerne van het polygoon van Brasschaat gevestigd met een franstalig regime.

Engels bezoek te Brasschaat. Op de foto herkent men van links naar rechts: majoor-vlieger Van der Stock, een engelse Air O.P., kapitein Verbruggen en een andere engelse Air O.P. *(collectie Maurice de Raikem).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De plechtige vleugeluitreiking aan de eerste drie Air O.P. piloten door luitenant-generaal DFC Lucien Leboutte in aanwezigheid van de majoor, commandant van het 15de Escadrille. Van links naar rechts: de kapiteins Denis Lejeune, Joseph Goidts en Robert Verbruggen *(collectie Maurice de Raikem).*



Gefotografeerd voor de mess van het 15de Escadrille, van links naar rechts: Denis Lejeune, Robert Verbruggen en Joseph Goidts *(collectie Maurice de Raikem).*

Op 15 januari 1949, kreeg het Militair Vliegwezen de naam « Luchtmacht » door de Administratieve onderrichting Nr 2/29 van 14 januari 1949.

De terugkeer van de bij.

In 1949 waren de werken aan het vliegveld ver gevorderd en werd het dagelijks leven aangenamer. Op 26 juni, kregen de eerste drie artillerie officieren plechtig hun vleugels van luitenant-generaal DFC Lucien Leboutte. Het ging om de kapiteins Joseph Goidts, Denis Lejeune en Robert Verbruggen. Het was logisch om

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

de piloten in de artillerie te recruteren vermits het 15de escadrille hoofdzakelijk dit wapen steunde. Interessant om te noteren is dat de kapiteins Denis Lejeune en Robert Verbruggen reeds voor WO II waarnemers waren, hetgeen verklaart waarom ze vleugels droegen op de linkermouw van hun uniform.

Ceremonie op 1 september 1949, waarbij het 15de Escadrille de wimpel van het vroegere 6de Escadrille ontvangt *(collectie BDRW)**.***

Tijdens een ceremonie te Florennes op 1 september 1949, ontvingen in aanwezigheid van generaal vlieger Lucien Leboutte, acht nieuwe smaldelen van de Luchtmacht de vlaggen van eenheden die zich tijdens de twee wereldoorlogen hadden onderscheiden. Aldus erfde het 1ste smaldeel de «Distel», het tweede de «Comeet», het 10de de «Draak», het 20ste de «Blauwe Sioux», het 21ste de «Rode Sioux», het 349ste de «Goedendag» en het 350ste de «Ambiorix». Het 15de Escadrille Air O.P. zag zich de vlag van het gewezen 6de Divisionaire Waarnemingsescadrille toekennen, namelijk de «Bij». Deze bij zou vanaf dan vast verbonden zijn met de Air O.P. en het Licht Vliegwezen, zoals trouwens ook de spreuk «*Semper Labora*», die betekent: «steeds aan het werk». Tijdens de parade ontving majoor vlieger Van der Stock de vlag versierd met de bij, uit de handen van generaal Bergé die piloot was in het 6de Escadrille tijdens de oorlog 1914-1918.

De bij die men geschilderd ziet op de motorkap van de Auster A15, is vanaf 1949 het symbool van het 15de Escadrille Air O.P. en ze zal dusdanig overgenomen worden door het toekomstige Licht Vliegwezen *(collectie BDRW)**.***

Op 26 december 1949, volgt majoor vlieger Oger, de ondertussen luitenant-kolonel vlieger Van der Stock op als commandant van het 15de Escadrille. Deze gewezen piloot van de Belgische sectie van de Royal Air Force, heeft in WO II 103 uren gevlogen, tijdens 62 oorlogsvluchten op Spitfire in het *349th Squadron*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Olivier Bodinaux stapt in een Tiger Moth van de EVS, tijdens zijn opleiding te Schaffen in 1949 *(collectie Jean Desquiens).*

Vorming van de Air O.P. piloten.

In deze periode werden de kandidaten Air O.P. piloten aangeworven onder de artillerieofficieren. Achteraf kwamen ze ook van andere wapens, zoals de pansers en de commando's. Gedurende meerdere maanden volgden deze kandidaten theoretische cursussen in de EVS, over aerodynamica, navigatie, weerkunde en motortechnieken. Eens de theoretische vorming achter de rug vingen de kandidaten hun praktische vorming aan op Tiger Moth. Volgens het *log-book* van Jean Desquiens, vlogen de leerlingen 75 uren op deze kleine Engelse tweedekker. De oefeningen bestonden uit voorvluchtinspectie, effecten van de sturen, taxi, opstijgen, rechtlijnige horizontale vlucht, bochten, stijg- en daalvlucht, draagkrachtverlies, glijvlucht, tolvlucht, nadering, landing, vlucht op lage hoogte, herstarten van de motor in vlucht, vlucht zonder zichtbaarheid, noodlanding, brand aan boord, navigatie, nachtvlucht en een weinig acrobatie zoals *looping* en wending.

Steeds volgens het *log-book* van Jean Desquiens, werden er vervolgens 25 uren gevlogen met een Auster AOP Mk.VI. Daarbij ging het om een specifieke vorming voor Air O.P. leerlingen, die de kandidaten voor de andere smaldelen van de Luchtmacht niet kregen.

Vier van de vijf Air O.P. in opleiding te Schaffen in 1949. Achteraan Roger Boury en Olivier Bodinaux. Vooraan Henri Hayot en Jean Desquiens. Georges de Haverskercke ontbreekt op de foto. We noteren de vluchtig geschilderde «18» op de motorkap van de Tiger Moth (T18) *(collectie Jean Desquiens).*

Eens in Brasschaat ontving de piloot een vorming met betrekking op de specifieke opdrachten voor Air O.P. Jean Desquiens herinnerde zich deze faze van de opleiding:

«De vluchttechnieken werden ons aangeleerd door onze voorgangers Air O.P. Wat het regelen van de artillerievuren betreft, kregen we de theoretische en praktische cursussen van een luitenant-kolonel van de nabijgelegen artillerieschool. Hij plaatste personeel in het Klein Schietveld dat op zijn bevel thunderflashes liet ontploffen, overeenstemmend met de instructies van de piloot. Achteraf hebben we in Elsenborn echte vu-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De 114de promotie gefotografeerd voor een Tiger Moth. De Air O.P. worden herkend aan hun landmacht mutsen: van links naar rechts, Georges de Haverskerke, Jean Desquiens, Olivier Bodinaux en Henri Hayot. De tweede moniteur, zittend, adjudant Biernaux is de enige gekwalificeerd op Auster voor Air O.P. Rond de CO, majoor-vlieger Pauwels zien we de kapiteins Wilkin en Wegria. De derde rechtopstaande piloot is sergeant Legein die helaas geschrapt werd op Spitfire en later luchtvaartcontroleur zou worden te Bützweilerhof *(collectie Jean Desquiens)**.***

Hierboven: een leerling Air O.P. en zijn moniteur aan boord van de Tiger Moth T23 van de EVS te Schaffen in 1949. We noteren de haastige wijze maarmee de belgische cocarde op de britse gekleefd werd. Rechts: het starten van de Tiger Moth gebeurde met de hand, want dit vliegtuig was niet uitgerust met een electrische starter *(collectie Jean Desquiens)**.***

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Havilland DH.82 Tiger Moth

De duitse Tiger Moth De Havilland DH.82a geïmmatriculeerd D-EBKT, gezien in 1991 op het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem, waarvan de code juist EBKT is *(Pierre Gillard)!*

Het DH.82 Tiger Moth toestel, is een kleine tweedekker voor training, ontworpen door Geoffrey De Havilland, na zijn ervaring met de DH.60 Moth en daarna de DH.60T. De eerste vlucht greep plaats in oktober 1931. Het vliegtuig werd in grote getale besteld door de Royal Air Force en de Royal Navy, maar ook door veel andere landen waaronder België, dat er 31 tewerk stelde in naoorlogse militaire kleuren. De eerste versie van de Tiger Moth, de DH.82, was uitgerust met een Gipsy III motor met 120 pk. Ze werd gevolgd door een model DH.82A, uitgerust met een Gipsy Major motor met 130 pk en daarna door de DH.82B Queen Bee, die eigenlijk een radiobestuurde Drone was. Naast de meer dan 7.000 in Engeland gemaakte Tiger Moth's, produceerde de belangrijke filiale De Havilland Canada, te Downsview nabij Toronto en Ontario, ook meer dan 1.700 DH.82C toestellen, met een Gipsy Major 1C motor met 145 pk en een koepel. Deze versie was in de Verenigde Staten gekend onder de benaming PT-24.

Veel geallieerde piloten die deelnamen aan WO II hebben ervaringen opgedaan met de Tiger Moth, zowel in het Verenigd Koninkrijk als in Canada, in het kader van het «Commonwealth Air Training Plan.»

Een groot aantal Tiger Moth's, had na hun dienst met militaire kleuren een tweede leven, zowel als scholingsvliegtuig dan bijvoorbeeld als sproeitoestel in de landbouw in Nieuw Zeeland. Op dit ogenblik maken ze talrijke verzamelaars gelukkig.

De Tiger Moth is een toestel met de reputatie gemakkelijk te vliegen te zijn, maar met wat gebrek aan «punch». Daarom wordt het in België en in Frankrijk wel liefdevol betiteld als «*Le Tigre Mou*»!

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

ren uitgevoerd bij wijze van eindtest ».

«Er werden toen veel radiotesten uitgevoerd. Ik herinner me niet meer hoe die liaisonradio werkte, noch om welk apparaat het ging. Ik beperkte me ongetwijfeld tot het zo goed mogelijk regelen van het artillerievuur!»

«We hadden tevoren veel verkenningsopdrachten van doelen verricht, foto's gemaakt van merkpunten zoals kerken, landingen uitgevoerd op strips, het schietveld van Elsenborn verkend en verdoken naderingen en lage vluchten in ons logboek staan».

Tent van de luchtoperaties tijdens maneuvers in Elsenborn. Rechtop kapitein Verbruggen en zittend kapitein Joseph Goidts *(collectie Maurice de Raikem).*

Op 15 december 1949, werd Jacques Laurent gebrevetteerd Air O.P. piloot. Op 16 augustus 1950 volgden vier piloten van de 114ste promotie: Olivier Bodinaux, Jean Desquiens, Henri Hayot en Georges de Haveskerke, en dan de vijfde Roger Boury op 27 september 1950. Deze Air O.P. piloten ontvingen hun vleugels officieel op 4 augustus 1950 te Brasschaat uit de handen van luitenant generaal vlieger baron «Mike» Donnet. Deze laatste liet zich tijdens de oorlog opmerken door samen met Léon Divoy te ontsnappen naar England, aan boord van een onder de neus van de Duitsers «ontleende» Stampe & Vertongen SV-4. Volgens Georges de Haveskercke, zouden de vleugels die bij die gelegenheid uitgereikt werden «veel mooier ogen dan het model van de eerste vier Air O.P.» Het werd ontworpen en gerealiseerd door de vijf gebreveteerden.

Tijdens een familiedag te Brasschaat, herkennen we van links naar rechts, onderluitenant Georges de Haveskercke, majoor-vlieger E. Oger (CO van het 15de Escadrille), tegenover kapitein Robert Verbruggen *(collectie Jean Desquiens).*

In het totaal kregen tot 1954, 33 piloten hun Air O.P. brevet. De piloten die achteraf gevormd werden kregen het «Licht Vliegwezen» brevet.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Mooie foto van de Auster A16 in aluminium tijdens een rustige vlucht *(collectie Gunter Bauweraerts)**.***

Beoordeling van de Auster.

We weten dat de Britten dikwijls gewoonten hebben die verschillend zijn van de onze. … De Auster ontsnapte niet aan deze regel, want hij had de gashandel rechts en de stuurknuppel werd met de linkerhand gecontroleerd. In werkelijkheid was dit vliegtuig een ontwikkeling van de vooroorlogse Taylorcraft modellen. Het zesde generatie model, bestemd voor waarnemingsopdrachten trad in dienst op het einde van WO II.

Henri Hayot herinnerde zich de periode waarin de Auster het werkpaard was van het 15de Escadrille. Hij beschreef ze in de trimestriële uitgave "Semper Labora" van de Vereniging van oudgedienden van het Licht Vliegwezen en de Air O.P.:

«De opleiding op Auster begon in Schaffen met een opgeblazen moniteur die aangetrokken werd door dit raar vliegtuig, dat enkel hij scheen te appreciëren. Hij deelde zijn vuur met ons. "Echte" piloten keken niet neer op het vliegen met dit onconventioneel "venijnig strijkijzer". De stuurknuppel in de linkerhand en de gashandel rechts was ongewoon! Sommigen beweerden zelfs dat het logischer zou zijn het vliegtuig te besturen met gekruiste armen».

«Aangekomen in Brasschaat werden we opgeleid tot operationele artillerie luchtwaarnemings piloten. Grote woorden voor niet veel, want uiteindelijk had niemand voldoende ervaring om de blijde boodschap te brengen. We probeerden, zochten, deelden trukjes en wisselden ervaringen uit met de Auster. "Men" beschouwde ons klaar voor de eindtest, die we moesten afleggen voor een groep ervaren vliegers, die allicht dit vliegtuig voor de eerste keer zagen en die "aandachtig" onze evoluties

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

volgden ... vanuit een bureel».

« De *Auster was pover uitgerust op gebied van radio's* », vertelt Jean Desquiens. «*Er was wel een batterij maar daarmee moest men niet proberen de motor te starten. De radio gaf geen of amper contact met de controletoren. Als we op een basis zoals Melsbroek of Chièvres moesten landen, dienden we op 1500 voet te blijven en een Aldis signaal of groene vuurpijl af te wachten. De landingsrichting was aangeduid door de caravan of de "T" in het signaalvierkant. Soms hadden we recht op een* Follow me».

De Tiger Moth.

Eens de Auster dotatie volledig was, schijnt het 15de Escadrille nog slechts één Tiger Moth benut te hebben, zoals blijkt uit een uitspraak van Jean Desquiens :

«Ik heb inderdaad met de Tiger Moth gevlogen, waarvan er één enkel exemplaar door de Luchtmacht ter beschikking van het 15de Esc. Air O.P. te Brasschaat werd gesteld. Met de Auster mocht men geen acrobatische vluchten uitvoeren, zelfs geen tolvlucht en dit was ook het geval voor de Piper. Ik vermoed dat men er van uit gegaan is dat door de ervaring met de Tiger Moth, men tegemoet kwam aan de behoefte van deze techniek, vooral ook omdat men in de EVS geen acrobatie aanleerde op de tolvlucht na. Het is mogelijk dat de Chipmunck achteraf het zelfde doel had».

«Ik heb dikwijls elke maand gevlogen met de DH82A T29 vanaf juli 1950 tot november 1951 en vervolgens met de T18 vanaf maart 1952 tot september 1952. Een kleine anekdote: de T29, die vanaf 1950 toebehoorde aan het 15 Esc., moest naar Florennes gebracht worden en ik vloog het toestel daarheen op 30 juin 1951. Ik ben die dag teruggekeerd naar Brasschaat met een Auster bestuurd door Georges

Oplijnen van vier Auster's. Vooraan de A12 in camouflage kleuren *(collectie BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Auster en Taylorcraft

De Taylorcraft vliegtuigen waren zeer populair op het einde van de jaren dertig in de Verenigde Staten. De *Taylorcraft Aviation Corporation*, gesticht door de Engelse ingenieur Clarence Gilbert Taylor uit Nottingham, bouwde inderdaad met een zeker succes sinds 1931 lichte vliegtuigen. Eén van de investeerders van Taylorcraft was trouwens niemand anders dan William Thomas Piper, die op een bepaald ogenblik verder ging zonder Taylor en de beroemde constructeur *Piper Aircraft* boven de doopvont hield.

Tijdens een reis naar de Verenigde Staten in 1938 van de zakenman, Alexander Lance Wykes, uit Leicestershire onderhandelde deze over een productie onder licentie van de Taylorcraft in Engeland. Op 21 november 1938, werd de firma *Taylorcraft Aeroplanes (England) Ltd* gesticht, die de ruimte van de *Britannia Works* afhuurde, en met de vliegtuigproductie aanving in februari 1939. Achteraf installeerde de fabrikant zich in eigen werkplaatsen te Thurmaston en ontwikkelde hij een Engelse versie van de Amerikaanse Taylorcraft onder de naam «*Model C*». Dit toestel werd zeer snel «Auster» genoemd, een latijnse naam die «warme wind uit het zuiden» betekent.

Met de komst van WOII werd een militaire versie geproduceerd in meerdere fabrieken, met in totaal meer dan 1600 stuks: de Auster Mk. I, Mk. III (*Model E*), Mk. IV (*Model G*) en Mk. V (*Model J*). Ze werden door de *Royal Air Force* gebruikt in binnen- en buitenland, onder andere in Noord-Afrika waar ze als waarnemingsvliegtuigen ingezet werden. Deze kleine vliegtuigen speelden een belangrijke rol tijdens de campagnes van Sicilië en Italië. Amper drie dagen na de Landing in Normandië, vlogen er Auster's in Frankrijk om het slagveld te helpen bewaken en aldus de vooruitgang van de geallieerde troepen te ondersteunen. Onder andere regelden ze het artillerievuur en namen ze luchtfoto's.

Op het einde van de oorlog

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Bovenaan, in vlucht, een Auster T.7 van de Canadese Koninklijke Luchtmacht *(RCAF PL59065 via Larry Milberry).* ***Op de bladzijde hier tegenover, een portugese Auster D5/160 gefotografeerd te Porto op 25 juni 1992*** *(Pierre Gillard).*

ontwierp men de Auster AOP Mk. VI, uitgerust met een Gipsy Major VII motor met 145 pk in plaats van de Avco Lycoming van 130 pk, die de versie Mk. V. motoriseerde. Tegenover zijn voorganger beschikte de Mk. VI over een versterkte romp achteraan en over een grotere brandstoftank. Het landingsstel werd licht verhoogd om de installatie van een schroef met grotere diameter toe te laten. Een ander groot verschil met de Mk. V was de installatie achteraan de vleugels van uitwendige en vaste hyperdragende metalen luiken, die de draagkracht verbeterden bij het opstijgen en landen van het toestel. De *Royal Air Force* maakte 22 vliegtuigen van dit type over aan België en 2 aan de *Royal Hong Kong Auxiliary Air Force*. Nieuwe Mk. VI toestellen en hun trainingsvariant T.7 werden geleverd aan Canada (36), aan de *South African Air Force* (5) en aan het *Légion Arabe* (4).

In 1946, toen het licentiecontract met de Verenigde Staten ten einde liep, werd de *Taylorcraft Aeroplanes Ltd* de *Auster Aircraft Ltd*. Midden de jaren vijftig dook er een variante van de Auster op, die erg verschilde van zijn voorgangers. Het ging om de AOP Mk. 9 uitgerust met een Blackburn Cirrus Bombardier 203 motor van 180 pk. Ze rustte de smaldelen van de Air OP van de *Royal Air Force* uit, maar vervoerde ook lichte transporten. Een aantal exemplaren werden aan Indië en Zuid-Afrika geleverd

In 1960, werden de *Auster Aircraft Company* en de *Miles Aircraft* verworven door de *Pressed Steel Company*, die de *British Executive and General Aircraft (BEAGLE)* maatschappij zou worden. In 1968, verkreeg de firma *Hampshire and Sussex Aviation* de rechten op de Auster.

Veel Auster's en Taylorcraft vliegen vandaag nog, in handen van particulieren als collectie apparaten.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Auster A9, in afwachting van een volgende opdracht *(collectie Gunter Bauweraerts).*

de Haveskercke. De CO van de basis heeft het toestel niet aanvaard en de T29 is een tijd erna teruggekeerd naar Brasschaat. De stuurorganen van de T29 lieten inderdaad te wensen over: men diende bijvoorbeeld de stuurknuppel wat naar links te houden om rechtdoor te vliegen! Persoonlijk heb ik uit mezelf acrobatisch leren vliegen eerst met de Tiger Moth en achteraf met de Chipmunck».

De EVS verhuist.

In juli 1950, verliet de EVS Schaffen en installeerde ze zich te Goetsenhoven. De Air O.P. kandidaten-piloot volgden natuurlijk hun collega's van de Luchtmacht. De EVS bevond zich sinds maart 1946 te Schaffen, bij Diest. Ze was samengesteld uit elementen van de *Elementary Flying Training School* in de schoot van de *Belgian Training School* van de *Royal Air Force,* afkomstig uit Snailwell.

Luchtdefile en eerste opdrachten ten voordele van de rijkswacht.

Op 21 juli 1950 defileerden de troepen langs het Jubelpark in Brussel en dienden de vliegtuigen volgens de as Groot Bijgaarden-Jubelpark te naderen. Georges de Haveskerke die deelnam aan

Op deze foto van de EVS te Schaffen in 1949, ziet men een DHC-1 Chipmunk, drie Auster AOP Mk. 6, twaalf Stampe & Vertongen SV-4B zonder koepel en zeven Tiger Moth. Het jaar daarop zal de school naar Goetsenhoven verhuizen *(collectie Jean Desquiens).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

deze bijzondere opdracht vertelde het volgende in een brief geschreven aan Jean Desquiens in 2010:

«Om de leider van de formatie te helpen op het voorziene traject te blijven, moest een Auster rechtlijnig heen en weer vliegen tussen Groot Bijgaarden, waar men een vuur had aangestoken en het Jubelpark. Dit gebeurde op een hoogte ver boven deze voor de formatie van de Luchtmacht. Ik heb deze opdracht vervuld, vertrekkende vanaf het vliegveld van Melsbroek met de A17. De kers op de taart was het bijwonen van de defile uit de lucht!»

Herstelling van een wiel van de Auster A7 *(collectie BDRW).*

1950 was een verschrikkelijk jaar voor België: het verzet van een klein deel van de bevolking tegen de monarchie leidde tot de «Koningskwestie». Op 22 juli 1950 kwam Koning Leopold III terug uit ballingschap in Zwitserland. Hij werd verwacht in Melsbroek. Uit vrees voor opstanden plaatste men een Auster van de 15de Escadrille en zijn piloot majoor vlieger Oger in *stand-by,* te Brasschaat om in geval van noodzaak de koning in Melsbroek op te halen en naar Laken te vliegen. Gelukkig verliep alles zonder problemen en was de Auster niet nodig.

Mecanicien die werkt aan een Gipsy Major 7 motor van een Auster *(collectie BDRW).*

Maar tijdens de daarop volgende dagen ontaardde de situatie, onder andere in de Luikse omgeving waar op 30 juli de Rijkswacht vier personen neerschoot te Grâce-Berleur. Het was in deze tragische context dat op 31 juli 1950 en de volgende dagen de Auster's A14 en A20 bestuurd door Georges de Haveskerke en misschien Bodart, verkenningen uitvoerden ten voordele van de Rijkswacht, die de Luikse manifestanten bij hun pogingen om een mars op Brussel te organiseren wenste te bewaken. Vervolgens zouden verschillende door de piloten geapprecieerde opdrachten, ten voordele van het korps

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

van de nationale politie volgen. Deze vluchten zullen leiden tot een lange en enge samenwerking tussen het Licht Vliegwezen en het corps van de nationale politie, die zal duren tot 1992, op het moment dat de Gendarmerie zijn eigen Luchtsteundetachement zal oprichten alvorens in de Federale Politie geïntegreerd te worden op 1 januari 2001.

Tragische Sint Barbara.

Op 4 december 1950 dienden 8 Austers voor de eerste maal deel te nemen aan het feest van de patroonheilige van de artilleristen, door te defileren met twee formaties van 4 toestellen. Acht piloten stegen op en overvlogen in gesloten formatie het monument van Sint Barbara. Twee toestellen van de tweede formatie raakten echter elkaar: de eerste Air O.P. piloot sterft in bevolen dienst. *"Harde les en verschrikkelijke les in bescheidenheid"* zou Henri Hayot, die deel uit maakte van de tweede formatie, veel later schrijven.

Georges de Haveskercke, die in de eerste formatie vloog zou in april 2001 wat meer onthullen wat er zich had afgespeeld en hoe de voorbereidingen van de opdracht waren verlopen. Hij deed dit in "Semper Labora", het trimestrieel blad van de vereniging van het Licht Vliegwezen en de Air O.P., nadat hij vooreerst een brief geschreven had aan hun voorzitter op 4 december 2000:

«In 1950 bekwamen de artilleristen voor de eerste keer dat "hun vliegtuigen" de defile zouden overvliegen. Op dat ogenblik hing het 15de Escadrille Air O.P. met zijn commandant, de officier-adjunkt en gans het personeel af van de Luchtmacht. Enkel de waarnemingspiloten waren artillerieoffieren die beheerd werden door de Algemene Directie van de Artillerie».

«Aldus vertrouwde majoor vlieger Oger deze opdracht toe aan de artilleristen. Hij beschikte over acht Auster VI verdeeld in twee formaties van elk vier vliegtuigen. In funktie van de anciënniteit van de piloten gaf hij het commando van de eerste formatie van kapitein Denis Lejeune en van de tweede aan nogal onstuimige kapitein Robert Verbruggen. Om niemand te kwetsen en meer nog om veiligheidsredenen legde hij er de nadruk op dat het om TWEE verschillende formaties van vier toestellen ging en NIET om één van acht. Op die manier had de tweede formatie de mogelijkheid om vrij van de eerste te evolueren en in alle onafhankelijkheid, op een veilige afstand. Ik kan bevestigen dat dit de orders waren».

«Ik moet opmerken dat elk van deze ploegen urenlang geoefend heeft, om in formatie te vliegen. In mijn persoonlijk logboek staan

Jean Desquiens legt de omstandigheden van het ongeval uit aan de autoriteiten *(collectie Pierre Gillard).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Auster A10 van de kapitein Verbruggen, neergestort op het dak van een huis in Etterbeek *(collectie BDRW)***.**

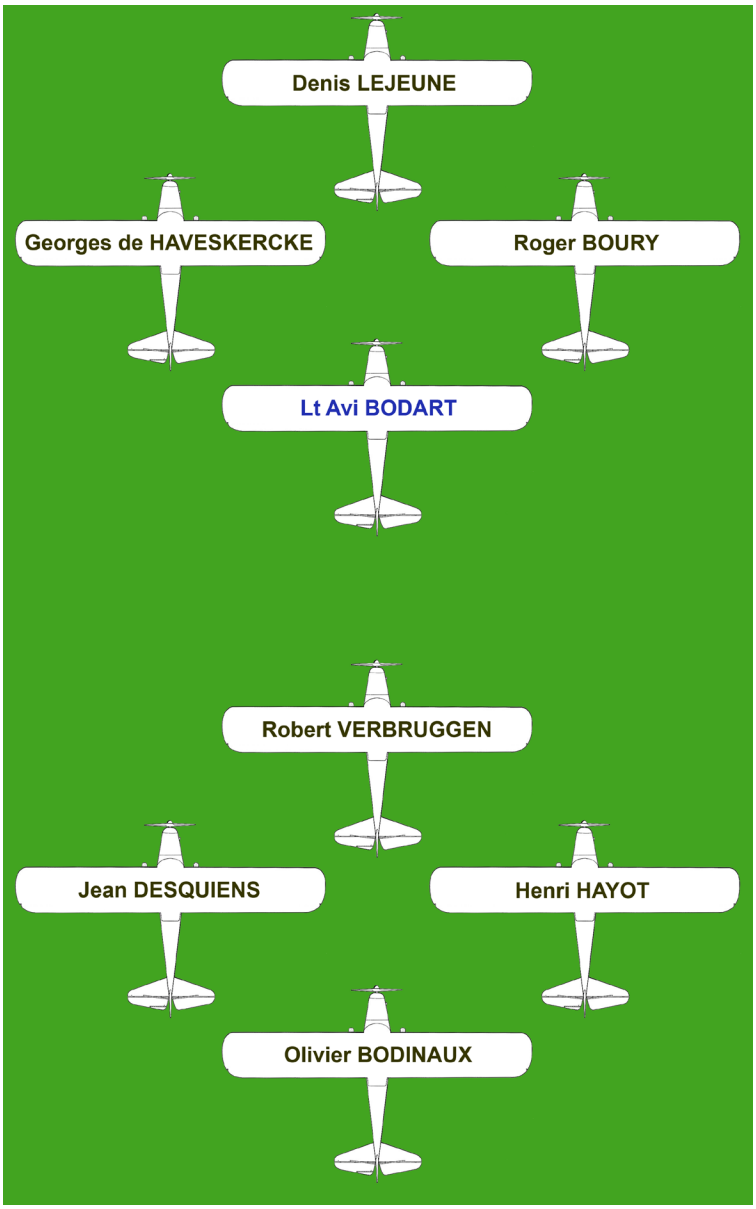
tussen 12 oktober en 2 december 1950, naast een week regelen van echte vuren in Elsenborn en andere opdrachten, 19 trainingsvluchten formatievliegen gedurende 8 uren 45 minuten, met op dat ogenblik een totaal van 231 vluchturen. Het ging dus niet om jonge terzake onervaren piloten. De artillerie op haar beurt wees de kapitein Lejeune erop dat de defile precies om 11.00 uur zou starten … hem daarbij vragend de eretribune pas te overvliegen zodra de kolom op de grond zich in gang zou zetten .... van een idioot order gesproken».

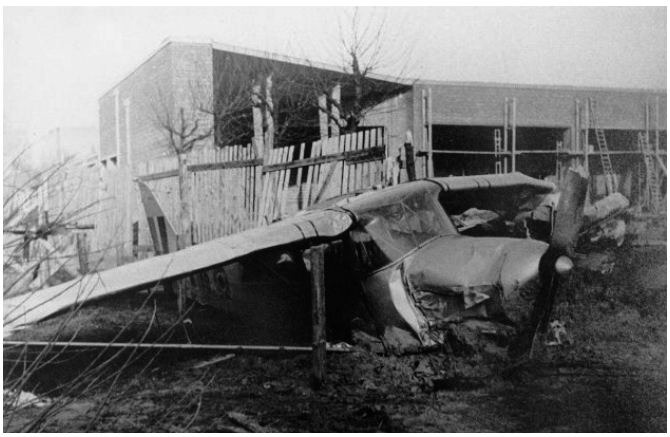
«Omdat hij wat vroeg aangekomen was in de Brusselse omgeving, begint Lejeune een grote cirkelvormige beweging, om zich in de as van de boulevards Louis-Schmidt en Général Jacques, te plaatsen, loodrecht tegenover de Waverse steenweg. Op twee tot drie kilometers van dit kruispunt stelde Lejeune vast dat er op de grond nog niks bewoog. Hij vertraagde, zonder de anderen te kunnen verwittigen, in die mate dat de luitenanten Bodard en Boury de formatie dienden te verlaten om een botsing te vermijden. Persoonlijk heb ik mijn flaps eerst half en dan volledig moeten uitsteken om mijn plaats achter de formatiechef te kunnen bewaren. Toen we slechts met twee overbleven om ons naar Sint Barbara te begeven, zag ik in een ooghoek de formatie van Verbruggen, lager, links en bijna op onze hoogte. Ik merkte in een fractie van seconde de botsing, ...alvorens al mijn aandacht op mijn leider te vestigen».

«Wij voerden de twee voorziene lage overvluchten uit en kwamen als laatsten terug aan in Brasschaat. Ik kon me inderdaad geen verkenning boven Etterbeek veroorloven buiten mijn bevolen opdracht. Op de grond was iedereen reeds op de hoogte van het ongeval. Verbruggen had zich ingeplant in het dak van één van de eerste huizen (het derde?), in de Baron de Castro straat en was op slag dood. Ondertussen was Desquiens er in geslaagd te landen in de tuin van de school "Paradis des Enfants", tussen de Baron de Castro straat en de Vrijwilligerslaan en de Commandant Lothairelaan. Die merkwaardige prestatie kon enkel hij en misschien Olivier Bodinaux presteren; elke andere zou zeker neergestort zijn, mezelf inbegrepen. Ondervraagd over het ongeval verklaarde Jean Desquiens eenvoudig: «Verbruggen is zo plots naar links uitgeweken, dat ik hem niet heb kunnen vermijden ».

De kapitein-vlieger Robert Verbruggen is de eerste belgische Air O.P. die overlijdt in opdracht op 04 december 1950 *(collectie BDRW)***.**

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden





Hierboven, het schema van de formatie die over Brussel vloog. De formatie bestond uit twee duidelijk gescheiden groepen van vier toestellen. Toen Robert Verbruggen een brutaal maneuver uitvoerde, kon Jean Desquiens een botsing niet vermijden *(Pierre Gillard).*

Bovenaan rechts, de Auster A10 van Robert Verbruggen, ingeplant in het dak van een huis van de Baron de Castro straat *(collectie Pierre Gillard).*

In het midden en rechts onderaan, de Auster A19 die Jean Desquiens kon landen op een braakliggend terrein tussen de Louis Schmidt straat en de Vrijwilligerslaan en tussen de Baron de Castro straat en de Commandant Lothaire laan in Etterbeek *(collectie Pierre Gillard).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Georges de Haveskercke vervolgde zijn verhaal:

«Die dag verliep de korpsmaaltijd in een dieptristige atmosfeer. Mankeerden, de overleden kapitein Verbruggen, Jean Desquiens in het Militair hospitaal en Olivier Bodinaux en Henri Hayot, die de toelating hadden om naar Brussel te gaan en Jean te bezoeken en te troosten».

«Ik weet niet wat er gebeurde in de tweede formatie, maar ik kan me indenken dat Verbruggen, ons tekort volgde en verrast door de vertraging van de eerste formatie en de afwijkingsmaneuvers van de Bodart et Boury, verplicht was ons te vermijden naar onder en naar links en daarbij te brutaal reageerde voor een vlucht in formatie. Ik weet niks van het ongevallenonderzoek door de Luchtmacht en ik werd niet als getuige opgeroepen. Ik ken hun besluiten niet en ik heb het rapport van deze heren niet gelezen (…)».

«Voor mijn vroegere vrienden en mezelf is 4 december sindsdien een dag met een bittere smaak en elk jaar lijkt het me gisteren gebeurd».

Het 15de groeit.

Op 7 januari 1951 kreeg het 15de Escadrille, nog steeds als "waarnemingsescadrille ten voordele van de artillerie", een nieuw organigram met OT 19/4:

In 2010 stuurde Georges de Haveskercke een brief aan Jean Desquiens, waarin hij het groot aantal oefeningen en maneuvers vermeldde waaraan het 15de Escadrille deelnam:

«Wij waren gans het jaar, weer of geen weer, in opdracht, ter beschikking van de veldartillerie bataljons en antitank eenheden, de een na de andere. (De regimenten waren reeds geschrapt). Het regelen van de echte vuren verliep haast volledig in Elsenborn, maar soms ook in Vogelsang. We namen deel aan de brigademaneuvers, zoals Ombrelle, Hold Fast of Monte-Carlo».

Jean Desquiens vertelde ons dat de maneuvers meestal erg gewaardeerd werden door de Air O.P. piloten:

«Tijdens de maneuvers zette de Luchtmacht ons in als liaison middelen, hetgeen interessant was vermits we contact dienden te nemen met de verschillende basissen in België. Ik herinner me een oefening einde, waarbij de Dakota's, Spitfire's en andere vliegtuigmodellen zich achter elkaar naar een zelfde vliegveld begaven en waarbij wij dan, zonder radio nog wel, tussenin een plaats dienden te bemachtigen. Bovendien was de toren stom voor ons! Na een zeer korte landing, kwam het er op aan snel een afrit te vinden om de piste te verlaten. We voelden ons in operatie en het was prettig».

De oefening «Ombrelle» verliep van 23 tot 25 mei 1951 in de streek van Koksijde.

Jean Desquiens herinnerde zich een niet alledaagse anecdote van 1951:

«Bij de Auster Mk VI dienden men de schroef te met de hand te lanceren bij het starten. Dikwijls bevond de piloot zich alleen op een golvend terrein, zonder mecanicien en zonder blokken voor de wielen. Hij loste het probleem op door de gashandel even te openen, niet te veel en niet te weinig, om dan de cockpit te verlaten en zelf de schroef te lanceren».

«In het merkwaardig boek «Memoirs of an Air Observation Post Officer», van majoor Andrew Lyell, DFC, lezen we in hoofdstuk XIV: tijdens de Frans-Duitse oorlog vlogen we dikwijls met generaals dichtbij het slagveld en landden we op terreinen zonder hulp op de grond.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Vier Auster's, nog in originele aluminium kleur, opgelijnd en klaar om op waarneming te vertrekken *(collectie BDRW)***.**

Het was een Air O.P. grap dat elke piloot moest leren groeten naar een generaal die voor hem, zonder piloot opsteeg».

«Zo'n avontuur is er een piloot van Brasschaat overkomen na een landing in Deurne (Antwerpen). Dit vliegveld had geen onderhoud installaties in die periode. Bij het vertrekken was de piloot alleen en diende dus zelf de schroef te lanceren. Helaas had hij de gashandel wat te ver geopend en rolde het toestel weg. De piloot slaagde er niet in, het in te halen en de achtervolging eindigde door een botsing met een benzinepomp».

Jean Desquiens wees ook op een probleem van autoriteit waarmee de Air O.P. van die periode geconfronteerd werden: *«Major Lyell beschrijft in zijn boek dat de Britse Air O.P. te lijden hebben onder de dualiteit van het «Army and Air Force» commando. Hetzelfde gold jaren na hun ontstaan, voor de Belgische Air O.P. die onderworpen werden aan een wisselvallige bevelvoering».*

De SV-4 vervangt de Tiger Moth in de EVS.

Vanaf 12 maart 1951, werden de eerste door de Luchtmacht bijbestelde 45 Stampe & Vertongen SV-4B geleverd aan de EVS om definitief de

Een klein incident ... De Auster A5 beëindigde zijn rit zonder piloot tegen een benzinepomp op de luchthaven van Antwerpen *(collectie Jean Desquiens)* ***!***

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Havilland DH.82a Tiger Moth als scholingstoestel te vervangen. Deze laatste werden geleidelijk aluminium geschilderd en in dotatie aan de escadrilles geleverd. De SV-4B werd aldus het vliegtuig waarop vele generaties Air O.P. en Licht Vliegwezen piloten, hun eerste ervaringen zouden opdoen tot aan zijn vervanging vanaf 1969 door de Siai SF-260M Marchetti. Reeds vanaf 1948, werden de 20 SV-4B die toegekend waren aan de EVS geleverd, maar enkel de luchtmacht piloten werden gevormd op deze Belgische tweedekker. De kandidaten Air O.P. piloot dienden zich tevreden te stellen met de Britse Tiger Moth die hen beter voorbereidde op het vliegen met Auster!

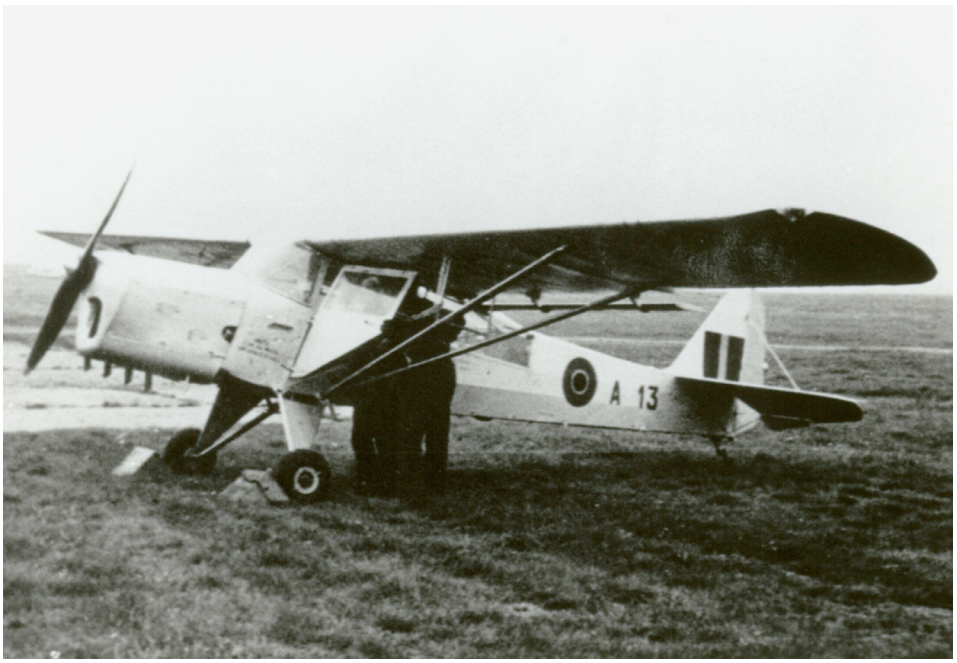
Vanaf 1951 begint de Stampe & Vertongen SV-4B, de laatste Tiger Moth te vervangen in de EVS. De foto is van het toestel met immatriculatie V23, te Goetsenhoven in 1952 *(Guy Audain).*

Detachement in Duitsland.

Op de 1ste juni 1951, werden twee Austers van een *Flight* Air O.P. van het 15de Escadrille, met hun piloten, de luitenanten Roger Boury en Olivier Bodinaux gedetacheerd naar Wahn, vandaag

Stampe & Vertongen SV-4B en De Havilland DH.82a Tiger Moth van de l'EVS te Goetsenhoven rond 1952. We noteren op de achtergrond een gebouw in opbouw *(collectie Léa De Permentier).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden



beter bekend als het vliegveld van "Köln-Bonn" (code OACI : EDDK), om deel uit te maken van de 83ste Groep Anglo-Belgian. Het detachement omvatte naast de twee piloten eveneens een "motor" mecanicien, een "cel" mecanicien en drie chauffeurs, allen afkomstig van het 15de Escadrille. De Landmacht leverde een drie ton camion en twee jeeps. De vliegtuigen vonden een plaats in loods nummer vier, waar de twee techniciens de inspecties en het onderhoud uitvoerden. De officieren logeerden bij inwoners van Troisdorf op enkele kilometers van daar, terwijl het lager personeel op het vliegveld sliep. De commandant van het politiedetachement van Wahn werd belast met de installatie van deze *Flight*. De Administratieve onderrichting Nr 34/51 bepaalde tevens dat noodzakelijke AOG (aircraft on ground) wisselstukken vervoerd mochten worden met reguliere lijnen naar Wahn. De grote nazichten van de Austers werden door het

Bovenaan: de Auster A8 vervoerd op een aanhangwagen achter een camion *(collectie BDRW)***.**

In het midden: de bemanning van de Auster A13 maakt zich klaar om op te stijgen *(collectie Gunter Bauweraerts)***.**

Onderaan: een groep Auster's in camouflage kleuren *(collectie BDRW)***.**

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Auster A7 in de 83 Anglo Belgian Group te Wahn *(collectie Daniel Brackx).*

15de Escadrille uitgevoerd, terwijl de herstellingen ter plaatse werden verricht. In geval van noodzaak kon men een beroep doen op de mobiele herstellingsloods van het smaldeel. De twee mecaniciens waren verantwoordelijk voor de dagelijkse inspecties, en de piloten voor het invullen van de F.700 formulieren. Terwijl op 1 juni 1951 de twee vliegtuigen vertrokken uit Brasschaat, legden twee 3 ton camions het traject af langs de baan, geladen met al het materieel van het detachement.

Op 13 oktober 1952, werd luitenant Olivier Bodinaux vervangen door luitenant Georges de Haverskerke. Deze laatste herinnerde zich het logement in een afschuwelijke kelderverdieping in een naburige kazerne. De condities verbeterden toen kapitein Josué Delvallée luitenant Roger Boury verving. Vanaf dat ogenblik werden de twee piloten comfortabelder geïnstalleerd bij de Britse 83ste Groep, juist naast het vliegveld. «*Een paradijs de RAF waardig*» zou Georges de Haveskerke later opmerken.

Aldus steunden de twee Austers de Belgische Strijdkrachten in Duitsland (BSD). Het bestaan van het detachement bracht geen enkele reorganisatie mee van de structuur van het 15de Escadrille. Vanaf 15 november 1952 werd het rechtstreeks geadministreerd door de Esc. Adm. van de 83ste Groep.

Eén van de eerste Piper's van de Air O.P., het toestel L7 in gele kleur, gefotografeerd in vlucht *(collectie BDRW).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Vorming bij de EVS

De Air O.P. piloten van de 124ste Promotie voor een SV-4B van de EVS. Van links naar rechts: Jean-Louis Rousseaux, Charles de Lannoy, Willy De Permentier, Claude Borgniet en Jacques Noël *(collectie Léa De Permentier)**.***

Gefotografeerd in de EVS, van links naar rechts: Berteaux, adjudant Goose (instructeur) en Guy Audain, toekomstige LtA-vn piloot, voor de SV-4B V-35 eind 1952 *(collectie Guy Audain)**.***

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Een 16de en een 17de Escadrille?

Op 25 februari 1952 volgde majoor vlieger Dechamps majoor vlieger Oger op, als derde commandant van het 15de Escadrille Air O.P.

Het dagorder van 27 februari 1952 voorzag de oprichting van de 16de en 17de escadrilles. Op oorlogsvoet moest het 16de de artillerie van de Binnenlandse Strijdkrachten steunen en het 17de de gevechtstroepen.

Op dat ogenblik zag de organisatie van het 16de Escadrille er als volgt uit: een commando, vijf waarnemings*Flights* ten voordele van de artillerie, een mobiele onderhouds atelier en een verdediginspeloton.

Later op het jaar besliste men dat de eenheid franstalig zou zijn.

Wat het 17de Escadrille betrof, was de organisatie als volgt: een commando, drie liaison- en verkenningsFlights, een fotografie *Flight*, een mobiele onderhouds atelier en een verdediginspeloton.

De eerste Pipers.

De eerste Piper L-18C Super Cub afgestaan door de Verenigde Staten, werd op 16 juni 1952 getest tijdens een vlucht naar Elsenborn. In het totaal werden er 150 «Pipettes», zoals ze liefdevol genoemd werden door de piloten, geleverd in het kader van het Amerikaans *Military Defence Assistance Program* (M.D.A.P.) te Wevelgem. Op deze basis werden de toestellen geassembleerd en getest alvorens geleverd te worden aan de Belgische Air O.P., maar ook aan de krijgsmachten van Nederland en Denemarken.

De mecaniciens van Brasschaat. Zonder hen is niks mogelijk *(collectie L. Allacker)* ***!***

Schijnbaar greep er toen geen enkele omscholing plaats om de piloten te kwalificeren op Piper. Jean Desquiens vertelde: «*Ik had geen enkele vorming gekregen op L-18C. Op 5 augustus 1952 vlogen Henri Hayot en ik samen op Piper zonder enige formaliteit. Na de Auster was het haast kinderspel om met de «Pipette» te vliegen. Elke vorming of conversie was overbodig. Pas in mei 1954 werden we naar Brasschaat geroepen om een vorming op L-18C te ondergaan, gegeven door de piloten die terug kwamen van een Piper cursus in de Verenigde Staten. De Amerikaanse majoor Bennet werd aan het 15de Escadrille toegevoegd om de «leerling-piloten» die we waren uit te testen … Ik heb 71u30 gevlogen met Piper in mei 1954 en een veertigtal uren in juni, waarna de stage eindigde met een grote navigatie met een maximum aantal leerlingen en moniteurs, naar Heidelberg op 9 en 10 juni en finaal met de eindtesten*».

Op 22 juni 1952 werd tijdens een Grote Prijs van Francorchamps, de eerste opdracht ten voordele van de Rijkswacht uitgevoerd. Door gebrek aan materieel konden er geen massale leveringen plaats grijpen aan het 15de Escadrille. Slechts op 16 juli 1952, landden de eerste Pipers, geïmmatriculeerd L1 en L2 te Brasschaat. Georges de Haveskercke noteerde dat hij twee vluchten uitvoerde met de L1 op 28 juli 1952 en twee andere met de L2 op 30 juli 1952. Hij wees er nog op dat de L3 beschikbaar was vanaf 5 augustus 1952 en de L4 vanaf 18 au-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Piper Cub familie

Uit het vorige verhaal blijkt dat de Auster en de Piper hun gemeenschappelijke genealogische tak te danken hebben aan de Taylorcraft fabrikant. Eén van de investeerders van deze constructeur was William Thomas Piper, die op een gegeven moment verder ging zonder Taylor en *Piper Aircraft* creëerde.

In 1937 verliet het eerste model J-3 *Cub* de fabriek, uitgerust met een Continental motor van 50 pk, en de opeenvolgende toestellen met verschillende motoren betekenden een commercieel succes zonder voorgaande in de wereld van het licht vliegwezen. De J-4 *Cub Coupe* en de J-5 *Cub Cruiser* zagen de dag voor WOII.

Gedurende dit conflict werden meerdere duizenden J-3 geproduceerd met de benaming L-4, voor de militaire uitrusting. Deze versie werd gebruikt voor waarnemingen, evacuatie van gekwetsten en opleiding van piloten. Ze maakte na het vredesakkoord het geluk uit van een groot aantal aeroclubs en privepersonen.

Na de oorlog werd de productie van de J-3 verder gezet en vervolgd door de varianten PA11 *Cub Special*, PA12 *Super Cruiser* en PA14 *Family Cruiser*. Daarna kwam de PA18 *Super Cub* uitgerust met verschillende motorisaties van 90 tot 180 pk en de verschillende militaire versies L-18 et L-21.

Zelfs vandaag zijn de vliegtuigen van de *Cub* familie zeer gegeerd door amateurs. Als ze in goede toestand zijn wordt er over hoge prijzen onderhandeld. Ze kunnen uitgerust worden met een klassiek onderstel en eventueel met « Tundra » banden, skis of vlotters die het vliegtuig zeer polyvalent maken.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Linker bladzijde: een gemodificeerde Piper PA18-150 Super Cub met een motor van 180 paarden te Lutry aan het meer van Léman *(Pierre Gillard)*. ***Hierboven de Piper J-3C-65 OO-CEK, gefotografieerd te Saint-Ghislain*** *(Pierre Gillard)*. ***Bovenaan rechts: de klassieke silhouette van de Piper Super Cub, uitgerust met vleugelkleppen die de prestaties bij het opstijgen en landen verbeterden*** *(Pierre Gillard)*. ***Hiernaast rechts: een PA12 Super Cruiser uitgerust met vlotters, op het Sébastien meer in Québec*** *(Pierre Gillard)*. ***Hieronder: een L-4 waarnemingstoestel van het Leger van de Verenigde Staten*** *(collectie BDRW)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Alvorens toegekend te worden aan de Air O.P., werden de twee Chipmunk gebruikt in de EVS. Het C1 toestel in formatie met SV-4B's *(collectie W. Ongena).*

gustus 1952. Als anekdote, kan men opmerken dat deze vliegtuigen in het geel aan België geleverd werden, want dit was de standaard kleur van de Pipers, zelfs voor militaire toestellen.

Van 13 tot 22 september 1952, neemt het 15de Escadrille Air O.P. voor het eerst deel aan maneuvers, met name "*Hold Fast*", door middel van twee *Flights* met drie secties, elk uitgerust met één vliegtuig. Vijf Austers en één Piper werden toegewezen aan de oefening die zich in de omgeving van Üntrop in Duitsland afspeelde.

Spijtig voor de nostalgici, maar de aankomst van de Piper luidde de doodsklok in voor de Auster! Henri Hayot vertelde: «*Een vergelijking tussen beide tijdens een maneuver, gaf de doorslag. Het was bewezen, de Piper was beter geschikt om de opdrachten ten voordele van de wapens,... van alle wapens uit te voeren. We zouden nog twee jaren enkele Austers bewaren uit sympathie, uit zuivere gehechtheid*».

De tweede Chipmunk (C2) gefotografeerd in een loods *(collectie A. Dumoulin).*

Canadese vliegtuigen.

Er werden twee exemplaren van de De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk, met serienummers 19 en 20 van de Canadese productie, aangeboden aan de Luchtmacht ter evaluatie. Eigenlijk maakten deze twee vliegtuigen deel uit van een lot van drie, dat aanvankelijk verworven was door een burgerclient in England, maar die van de aankoop afzag. Ze werden geleverd aan De Havilland England op 23 mei 1947. Twee van deze vliegtuigen werden een tijd opgeslagen in Groot-Brittannië. In 1948 werden ze van Witney overgebracht naar de EVS te Schaffen, waar ze met de immatriculaties C1 en C2, zouden dienen

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

ter evaluatie voor de vervanger van de Tiger Moth. Maar het was Stampe & Vertongen die de eerste aankoop van 20 trainingstoestellen voor de EVS zou binnen halen, met zijn SV-4B.

Op 1 december 1952, werd de Chipmunk C1 aan Brasschaat geleverd, om de Tiger Moth te vervangen, die door het 15de Escadrille gebruikt werd voor de acrobatische training van de Air O.P. piloten. Twee jaren later werd de C1 uit dienst genomen en gestockeerd in het Arsenaal van Wevelgem. De C2 verscheen op zijn beurt in Brasschaat midden 1953, na hersteld geweest te zijn van een ongeval in maart 1949. Schijnbaar werd ook dit toestel in Wevelgem opgeslagen in juli 1953, na een ander ongeval.

Deze twee vliegtuigen bleven gestockeerd tot 1955 of 1956, wanneer ze verkocht werden in de burgerij. De C1 werd OO-PHS geïmmatriculeerd op 6 maart 1956, door de *Royal Antwerp Aviation Club* en zal op 19 september 1970 verongelukken te Seppe in Nederland tijdens het opstijgen. Later werd het toestel op 20 januari 1972 geschrapt van de Belgische immatriculatielijst. De C2 die op dezelfde datum door dezelfde eigenaar geïmmatriculeerd werd, zou op zijn beurt met geblokkeerde sturen neerstorten op 3 januari 1965 nabij Massenhoven. Hij werd uit het register geschrapt op 15 maart 1965.

De Auster A8 en een ploeg Air O.P. te Elsenborn, bij oefeningen van 1 tot 11 september 1953. Links herkennen we Willy De Permentier *(collectie Léa De Permentier).*

Een Auster stort neer in de mist.

Op 13 januari 1953, overleed Paul Blondiaux bij het ongeval van de Auster A5 te Oupeye op het grondgebied van Haccourt nabij Visé, nadat hij in de mist terecht gekomen was.

Het 15de escadrille en de overstromingen.

Door het plotse stijgen van het waterniveau in de streek van Antwerpen, tijdens de nacht van 31 januari op 1 februari 1953, overstroomde een deel van dat gebied. Van 2 februari tot 6 februari 1953, stak het 15de Escadrille mee de hand uit, onder de vorm van detachementen van 30 tot 60 militairen, die samen werkten met artilleristen te Arendonk, Lillo en Schelle.

Tevens grepen er in deze periode twee vluchten plaats om de overstroomde zones te fotograferen.

Luitenant-vlieger Paul Blondiaux is de tweede Air O.P. piloot die het leven liet in een ongeval *(collectie Jean Desquiens).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Willy De Permentier aan boord van een Auster AOP Mk VI rond 1953 *(collectie Léa De Permentier)*.

De bij is overal tegenwoordig.

Met het oog op het oprichten van nieuwe smaldelen in de schoot van de Landmacht en deze een gevoel voor tradities bij te brengen, kondigde de Algemene Directeur van de artillerie op 14 augustus 1953 het volgende aan: «*Bij beslissing van het Departement/JS, zullen alle smaldelen van het Licht Vliegwezen van de Landmacht, de tradities overnemen van het 6de Escadrille van het Militair Vliegwezen (gesticht in 1916), tradities tot nu toe gereserveerd voor het 15 Esc LtAvn».*

De Administratieve onderrichting Nr 28/53 van 27 augustus 1953, ondertekend door kolonel van het Vliegwezen Duchâteau specifieerde de voorwaarden waaronder het 16de Escadrille opgericht werd en de wijzigingen aan te brengen aan het 15de Escadrille, voortaan «Artillerie waarnemingsescadrille» genoemd in dit document. Er werd voorzien het 16de Escadrille Artillerie waarneming te stichten op 1 september 1953 te Bützweilerhof, in de schoot van de Belgische Strijdkrachten in Duitsland. Dit document schijnt gewijzigd te zijn en de vermelding «Artillerie» werd geschrapt en de oprichtingsdatum verlaat naar 15 september 1953. Men bepaalde dat het smaldeel één *Flight* Artilleriewaarneming met vier secties van één vliegtuig zou hebben en één *Flight* Liaison en *Recce* met vier secties van eveneens één vliegtuig, zoals hernomen in de OT Nr 48/1. Op administratief en technisch vlak hing het « 16de AOP» af van de Groep operaties van de Luchtmacht en functioneel van de Commandant van de Interventie Macht, die er over beschikte voor operationele doeleinden. Het 15de, kreeg op haar beurt een gewijzigde structuur van twee *Flights* AOP met vier secties van één vliegtuig, en verloor aldus één *Flight* in dit avontuur.

Van 9 tot 13 september 1953 greep de oefening «Monte-Carlo» plaats in de buurt van Frohnhausen in Duitsland.

De geboorte van het 16de escadrille.

Op 15 september 1953, werd het detachement van Wahn volgens het dagelijks order Nr 1/1953 uitgegeven door de Staf van het smaldeel, omgevormd tot het 16de Escadrille, geïnstalleerd op het vliegveld van Bützweilerhof, een buitenwijk van Keulen. Het werd eerst uitgerust met Auster Mk. VI en dan met Piper L-18C Super Cub. De eenheid kreeg de benaming «16de Escadrille Air OP» en werd vanaf 15 september 1953 bevolen door kapitein Gustave Baudot. Negen officieren, waarvan acht piloten deden mutatie naar deze nieuwe eenheid. Het smaldeel werd franstalig voor het Landmachtpersoneel en franstalig of nederlandstalig voor dit van de Luchtmacht.

Maurice de Raikem herinnerde zich de levensomstandigheden van die periode: «*Butzweilerhof was nog niet geopend. We woonden in een barakkenkamp te Fühlingersee zes kilometers verderop, langs de Rijn, maar de graspisten en verharde landingsbanen waren operationeel. We reden heen en weer in jeep tussen de Staf in Fühlingersee en de basis.*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Havilland DHC-1 Chipmunk

De Havilland DHC-1 Chipmunk T.20 geïmmatriculeerd F-AZJV met de kleuren van de Portugese Luchtmacht, gefotografeerd te Bevekom op 4 juli 2010 *(Pierre Gillard).*

Op het einde van WOII dacht men er in verschillende luchtmachten aan, de Tiger Moth te vervangen als lestoestel voor de basisopleiding. In 1943 bestond bij De Havilland Canada te Downsview, in de voorstad van Toronto in Ontario, de idee om nieuwe brousse en lestoestellen te bouwen. Het project evolueerde onder de leiding van de Poolse ingenieur Wsiewolod J. Jakimiuk, een gegradueerde van de *Ecole Supérieure d'Aéronautique* te Parijs. In 1946 werd de DHC-1 Chipmunk geboren, een elegant vliegtuig met bijnaam, «de Spitfire van de armen» en geschikt voor luchtacrobatie.

Het prototype voerde zijn eerste vlucht uit op 22 mei 1946 met Fillingham aan de sturen. Met de steun van het moederhuis De Havilland in Engeland, startten de productie en de verkoop. Onder de eerste gebouwde Chipmunk werd het merendeel geleverd aan burger clienten van de Commonwealth, maar ook in Argentinië en Zuid-Afrika. Twee toestellen die initieel voorzien waren voor een burger in het Verenigd Koninkrijk, maar die afzag van de aankoop, werden vervolgens geleverd aan de Belgische Militaire Luchtvaart in 1948. Deze twee vliegtuigen zijn Chipmunk met de kleinste serienummers met een militaire loopbaan.

In het totaal werden er 1000 Chipmunk gebouwd door De Havilland in Engeland. In Canada, verlaten 217 toestellen de fabrieken van Downsview, terwijl 66 andere in Portugal geassembleerd werden onder licentie door OGMA. De Chipmunk werd de eerste van een reeks ongewone vliegtuigen die door De Havilland Canada gebouwd werden: de *Beaver*, de *Otter*, de Caribou, de Buffalo, de *Twin Otter*, de *Dash 7* en de *Dash 8*, waarvan de laatste varianten op dit ogenblik geproduceerd worden door Bombardier te Downsview.

Wie zich voor de geschiedenis van dit vliegtuig interesseert, kan men de lectuur van het volgend excellent boek aanraden: «*The De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk, The Poor Man's Spitfire*» gezamelijk geschreven door Hugh Shields, Rod Brown, José Gonçalves en Rod Blievers en uitgegeven door SBGB Publishing in 2009.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Deze situatie duurde drie, vier maanden, tot de basis ingehuldigd werd: splinternieuwe prachtige gebouwen. De families van de acht piloten van het smaldeel installeerden zich in 1953 in acht kleine huizen naast elkaar in de Aachenerstrasse». De vrijgezellen verbleven te Fühlingersee.

Op 24 december 1953 verscheen de nota GM1-3846 betreffende de nieuwe vredesvoet organisatie van het 16de Escadrille, die tevens een nieuwe naam kreeg: "16de Escadrille Licht Vliegwezen" (16 Esc LtAvn). De structuur van de eenheid werd als volgt gedefinieerd: een Staf, een administratief smaldeel, een *Flight* waarneming te,n voordele van de Artillerie en een *Flight* Verbinding en waarneming.

Versnelde montage van de Pipers.

Met het oog op het ontstaan van de nieuwe smaldelen gaf men op 24 november 1953 de Administratieve onderrichting Nr 44/53 uit, met betrekking op «het monteren van de artillerie waarnemingsvliegtuigen L-18C».

In deze nota legde men op dat het Arsenaal van Wevelgem binnen de kortste keren zestig Piper L-18C diende te monteren, bestemd voor de Air O.P. eenheden. Teneinde dit programma in de beste voorwaarden te realiseren, werd het Arsenaal versterkt met gespecialiseerd personeel. Deze ploegen werden beschreven en tevens werd hun herkomst vastgelegd. De ganse operatie zou tien weken duren en dan werd het personeel in versterking in Wevelgem teruggezonden naar hun eenheden.

De behoefte aan bijkomende ploegen om het monteren van de Pipers te versnellen was zo groot, dat het order vermelde dat bij slecht weer, wanneer de vluchten van het Voorlopig Detachement voor vluchten in het buitenland te Moorsele opgeschort werden, de commandant de ploegen diende te versterken met al de beschikbare specialisten.

Eerste officieren van het 16ème Escadrille :

Naam :	Graad :	Oorsprong :	Mutatie datum :
Gustave BAUDOT	Kapitein	15 ESC Air OP	15-09-1953
Roger BOURY	Luitenant	Flight OP FAé (2 Cy)	15-09-1953
Georges de HAVESKERCKE	Luitenant	Flight OP FAé (2 Cy)	15-09-1953
Jean DESQUIENS	Luitenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
Willy DE PERMENTIER	Onder-Luitenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
Maurice de RAIKEM	Luitenant	15 ESC Air OP	15-09-1953
Servais HERELIXKA	Luitenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
Edouard POELST	Luitenant	15 ESC Air OP	15-09-1953
Jacques NOEL (*)	Luitenant	15 ESC Air OP	01-10-1953
A. WETZ	Kapitein v.h. vliegwezen	Jachtschool	15-09-1953

(*) Beëindigde zijn loopbaan als generaal-majoor van de pansertroepen.

Piper L-18C toestellen te velde tijdens de maneuvers «Battle Royal» in september 1954 *(Maurice de Raikem).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Uit deze nota bleek zonder twijfel dat de Air O.P. smaldelen kortelings zouden groeien.

Een Auster verongelukte te Brasschaat.

Op 18 december 1953, kwam de Auster A6 van het 15de Escadrille op de rug terecht te Brasschaat. De piloot Raymond Buekenhout bleef ongedeerd. Het toestel werd vervolgens gedeclasseerd.

Overgang van de "Air O.P." smaldelen naar de Landmacht.

Op 25 januari 1954 verscheen een nieuw project voor de organisatie op oorlogsvoet en er is daarbij sprake van het «17de Escadrille Licht Vliegwezen» (17 Esc LtAvn).

Twee dagen later, op 27 januari 1954, ondertekende luitenant-kolonel vlieger Mullenders de Administratieve onderrichting Nr 3/54, die de oprichting voorzag van de «Smaldelen van het Licht Vliegwezen van de Landmacht (Air OP)» en de te volgen richtlijnen om deze organisatie officieel te laten ingaan op 01 april 1954. Interessant om te onthouden is dat de verantwoordelijkheden op het gebied van beheer van de Piper L-18C van het Licht Vliegwezen verdeeld waren: de opslag van de vliegtuigen en de vorming van de piloten en techniciens kwam toe aan de Luchtmacht, terwijl het beheer van de in dienst zijnde vliegtuigen en de verdeling ervan een verantwoordelijkheid van de Landmacht was. Wat het onderhoud betreft zou dit verder door de Luchtmacht gebeuren tot dat er een Maintenance eenheid van de Landmacht was opgericht. Het Arsenaal van de Luchtmacht monteerde verder de L-18C vliegtuigen die dan ter beschikking van de Landmacht gesteld werden. Het beheer van de stock wisselstukken kwam ten laste van de Ordonnance. Volgende punten bleven nog open: de verantwoordelijkheid voor de fysieke en professionele geschiktheid van

De Piper L-18C met code L2 van het 16de Escadrille boven zijn basis te Butzweilerhof op 27 oktober 1953 *(collectie Léa De Permentier)*.

Zicht van de Auster A6 die zal verongelukken te Brasschaat op 18 december 1953; gelukkig zonder gevolgen voor de piloot *(collectie BDRW)*.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

de piloten, de onderzoeken van een luchtvaartongeval, het luchtverkeer, enz...

Op 25 maart 1954 is er bovendien sprake van de oprichting van een toekomstig 18de Escadrille dat op vredesvoet een regionaal smaldeel moest zijn.

De Piper L-18C L20 met originele gele kleuren, gefotografeerd te Schaffen *(collectie Daniel Brackx).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden