Hoofdstuk1 :

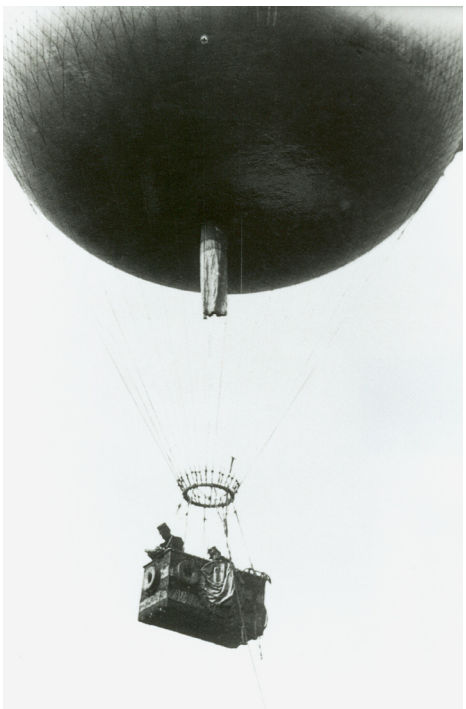
Oorsprong van de opdracht en tradities

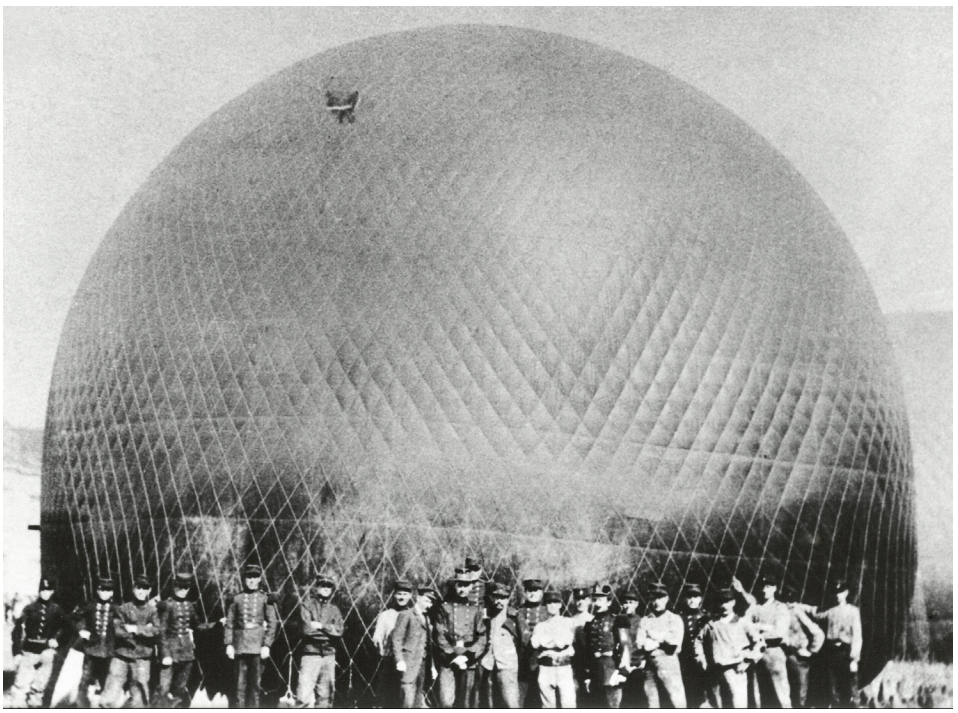
Het eerste begin.

De geschiedenis van het Licht Vliegwezen of het vliegwezen van de waarneming en de samenwerking met de landstrijdkrachten, gaat terug tot de oorsprong van de militaire luchtvaart in België.

Het begon allemaal in 1887 toen generaal Henri Alexis Brialmont, inspecteur-generaal van de genie en de vestingwerken, besloot om een observatie-eenheid met luchtballonnen toe te voegen aan de Compagnie arbeiders van de genie, teneinde de verdediging van de plaatsen Antwerpen, Luik en Namen te versterken. Deze nieuwe eenheid werd geïnstalleerd in de buurt van de vestingwerken van Antwerpen, op het gebied van het manoeuvreplein Kruishoek, in de vlakte van Wilrijk. De eerste commandant was kapitein George Mahauden. In 1904 werd de Compagnie arbeiders omgevormd in de Compagnie arbeiders en ballonvaarders van de genie. De prioritaire opdrachten werden dan waarnemen van vijandelijke bewegingen en regelen van artillerievuur vanuit vrije- of kabelballonnen.

Vanaf 1909 rustte het Amerikaanse leger zich uit met een handvol verkenningsvliegtuigen. Dit voorbeeld werd al snel gevolgd door het Frans leger. In België waren de standpunten van hoge militaire functionarissen op de ontluikende luchtvaart bondig samen te vatten: een dure sport en met geen militaire betekenis. Sommige pioniers van de Belgische luchtvaart geloofden echter dat hun land





Sferische ballonnen bij een waarneming en op de grond. Op de rechtse foto zien we een scheur in het omhulsel *(collectie Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

moest volgen. De eerste onder hen was de Antwerpse Pierre de Caters. Baron, rijke industrieel, eigenaar van het eerste Belgische brevet van burgerpiloot (behaald op 2 december 1909), maar ook stichter en eigenaar van het bedrijf Aviator en van het nieuwe vliegveld te Sint-Job-in-'t-Goor, ten noorden van Antwerpen. Hij probeerde tevergeefs om de politieke en militaire autoriteiten te sensibiliseren voor de commerciële en strategische belangen van de "zwaarder dan lucht" vaartuigen. Hij stelde onder andere in 1909 voor, om militairen die aangetrokken werden door het luchtavontuur, gratis kennis te laten maken met de vliegkunst. Op 7 juli 1910 nodigde een andere pionnier en concurrent van baron de Caters, met name de Luikse Ingenieur Jules de Laminne, de minister van oorlog, generaal Joseph Hellebaut, uit om aan boord van zijn vliegtuig een luchtdoop te krijgen op het vliegveld van Kiewit, nabij Hasselt. Deze zou tijdens een kort bezoek, na een inspectie aan de munitiefabriek van Kaulille in de Kempen, aanvankelijk de uitno-

Bovenaan links: een sferische ballon klaar voor een vlucht *(collectie Gunter Bauweraerts).*

Hiernaast: een Caquot ballon van de Compagnie ballonvaarders van de genie in Brasschaat *(postkart Friedriech, collectie Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

diging afslaan, maar 's anderdaags toch twee vluchten meemaken aan boord van de splinternieuwe Farman HF-3 van zijn gastheer. Generaal Hellebaut was nadien overtuigd van het belang van het vliegtuig als observatiemiddel voor een modern leger en liet onmiddellijk een militaire luchtvaart oprichten. Hij was zodanig enthousiast dat hij Jules Laminne vroeg de opleiding van toekomstige militaire kandidaat-piloten te organiseren. Die aanvaardde graag en bood zoals Pierre de Caters een jaar eerder, zijn diensten gratis aan. Tegelijkertijd besloot de generaal Hellebaut de toekomstige vliegeniers toe te voegen aan de Compagnie arbeiders en ballonvaarders.

Een ballonmand van de genie van het Belgisch leger, klaar om op te stijgen. Het is op deze manier, met anonieme ballonvaarders dat de militaire luchtvaart aanving in het koninkrijk *(collectie CHD).*

Replica van het vliegtuig van de Caters Nr IV, verwezenlijkt naar een toestel van de Jean Salis collectie, bij gelegenheid van de honderdste verjaardag van de eerste vlucht in België van baron Pierre de Caters op 30 november 1908 en tentoongesteld in het Luchtvaartmuseum in Brussel *(Pierre Gillard).*

De kandidaten zouden gerekruteerd worden onder de officieren van de genie.

De cavalerieofficieren, luitenanten Emmanuel Bronne van het 2de Lanciers en Robert Dhanis van het 1ste Gidsen, hoorden van het project en begaven zich zonder enig officieel order naar Kiewit, om te trachten een opleiding te krijgen. Jules de Laminne die geen militair was, zag hierin geen graten en overeenkomend zijn belofte begon hij hen te trainen. Twee artillerieofficieren, luitenant Alfred Sarteel en onderluitenant Baudouin Montens d'Oosterwyck, die reeds een brevet van burgerpiloot behaalden in de school van baron de Caters te Sint-Job-in-'t Goor, besloten eveneens zich bij hun collega's te voegen in de vliegschool te Kiewit.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Caquot ballonnen

De Belgische ballonvaarders hebben verschillende versies van de Caquot ballonnen benut, meestal gekend onder de naam «saucissen» wegens hun bijzondere vorm.

Deze luchtvaartuigen waren ontworpen door de briljante Franse ballonvaarder en ingenieur Albert Caquot (1881-1976), tevens maker van kunstwerken en burgerlijke genieconstructies in de «Zeshoek» en in 't buitenland. Ze werden in verschillende versies, in duizenden exemplaren geproduceerd. Ze werden door een meerderheid van geallieerden gebruikt tijdens WOI, o.a. door België. Het assembleren van de ballonnen gebeurde hoofdzakelijk in Chalais-Meudon in Frankrijk, maar ook in andere landen zoals de Verenigde Staten tussen 1918 en 1919 en in Groot-Britannië tijdens WOII. De sferische ballonnen die in het begin gebruikt werden, waren zeer onstabiel bij winden boven de 25 km/u, terwijl de vanaf 1915 door Caquot ontworpen gestroomlijnde kabelballonnen konden gebruikt worden bij minder gunstige weersomstandigheden tot windsnelheden van 90 km/u. Achteraf stelde de ballonvaarder-ingenieur een lier op punt met een constant remkoppel, zodat een limiet van 120 km/u gehaald werd. Deze ballonnen werden gevuld met waterstof en konden een hoogte van 4.000 voet halen.

Men vertelt dat de Caquot ballonnen toegelaten hebben meer dan 1.000 vijandelijke vliegtuigen te identificeren, ongeveer 1.000 bewegingen langs banen en spoorwegen waar te nemen en 400 Duitse artilleriestellingen te ontdekken.
Ze lieten aan de waarnemers in de mand toe, tot 50 km

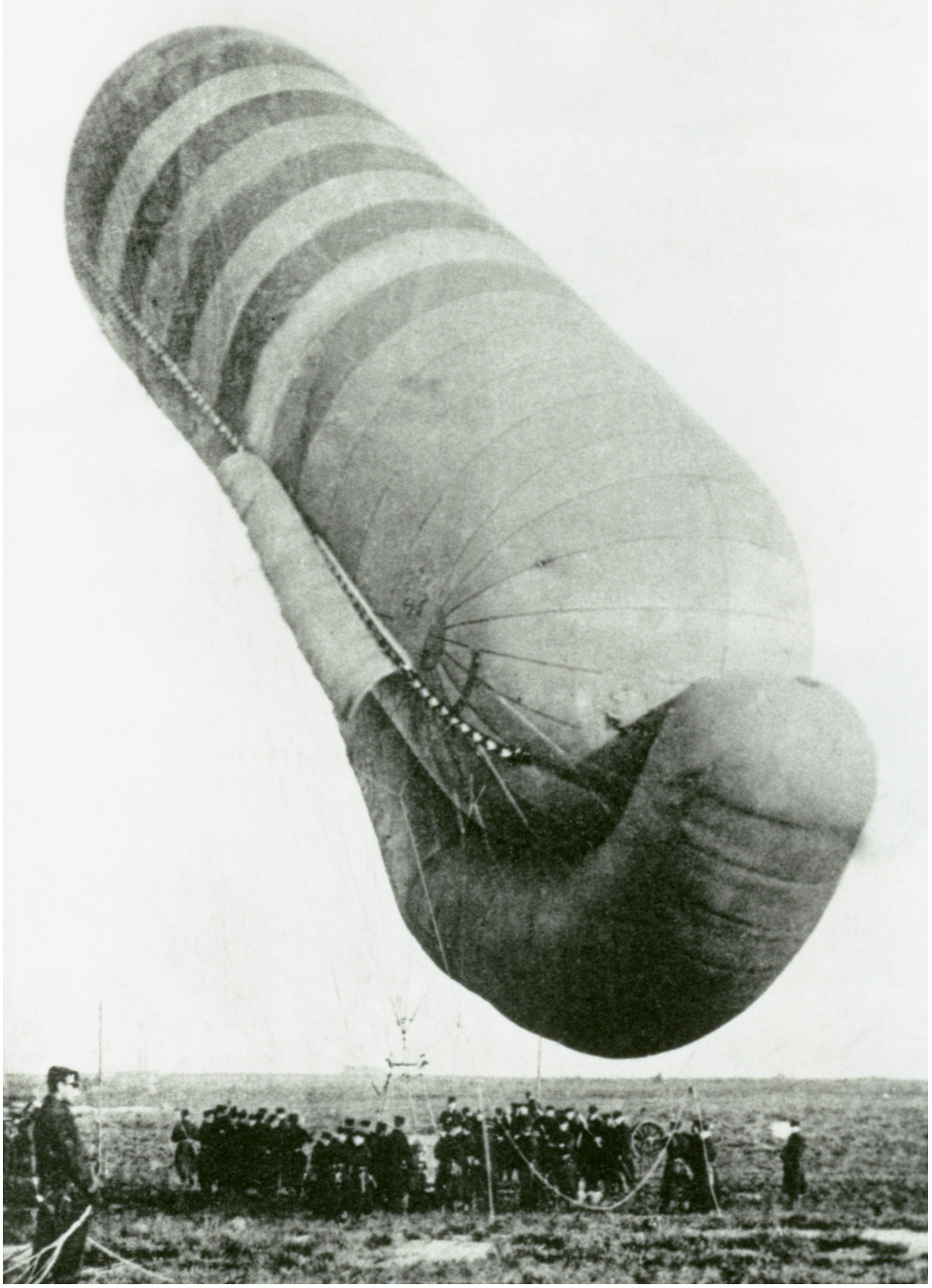
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

diep in vijandelijk gebied te kijken. Aldus boden ze een strategisch voordeel tijdens het eerste wereldconflict.
Alhoewel er duizenden Caquot ballonnen werden geproduceerd, schijnt er slechts één in perfecte staat bewaard te zijn en die kan bekeken worden in het nationaal museum van de US Air Force op de basis van Wright-Patterson AFB, nabij Dayton in Ohio. Het betreft een «Model R» waarnemingsballon gemaakt in 1944 en gebruikt door het Britse ministerie van defensie tot 1960.
Terloops vermeld: Albert Caquot lag in 1919 aan de oorsprong van het Lucht- en ruimtevaartmuseum te Le-Bourget-Parijs...

Hierboven rechts: de Caquot waarnemingsballon «Model R» van het «National Museum of the U.S. Air Force» te Dayton in Ohio *(National Museum of the U.S.A.F.).*

Op de linker bladzijde en hiernaast: Belgische «saucisse» ballonnen *(collectie Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden



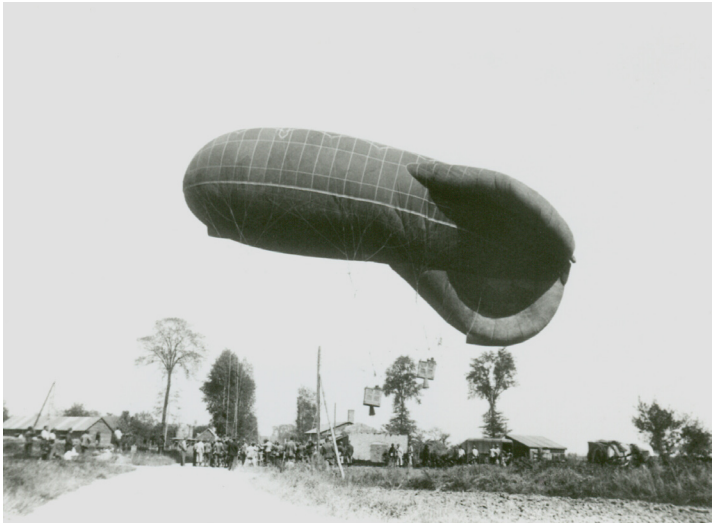
Een Caquot ballon, klaar om op te stijgen *(collectie Gunter Bauweraerts).*

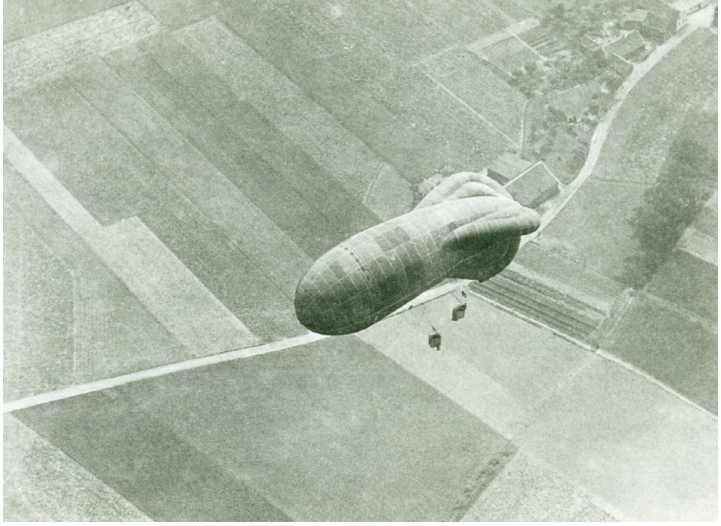
Een liercamion voor ballonnen *(collectie CHD).*

De zaken verliepen aldus vlotter dan de beslissingen van het Ministerie van oorlog en daardoor moest dit de situatie terug onder controle zien te krijgen. Een ministerieel besluit van 9 september 1910, gaf de opdracht aan de commandant van de Compagnie arbeiders en ballonvaarders van de genie, kapitein Georges Le Clément de Saint Marcq, om zonder verwijl contact te nemen met Jules de Laminne, teneinde het nodige materieel en een vliegveld aan te schaffen en onmiddellijk officierpiloten te vormen. Op 3 oktober 1910 werd luitenant Georges Nélis de eerste officiële militaire kandidaat-piloot.

Ondertussen vervolgden de andere officieren zonder de minste toelating hun vorming, terwijl er beslist werd in de school voor ballonvaarders een sectie "zwaarder dan lucht" op te richten. Wat de keuze van het materieel betreft, schreef kapitein Clément de Saint-Marcq op 15 september 1910 een brief naar ridder de Laminne, om te melden dat het apparaat dat best zou passen een tweedekker Farman zou zijn met een spanbreedte van 10,5 meter, uitbreidbaar tot 14 meter, een lengte van 12 meter en uitgerust met een motor Rhône-Gnome van 50 pk. Ondertussen legde luitenant Montens d'Oosterwyck, nog steeds zonder officiële toelating van het Ministerie van Oorlog, zijn laatste testen af te Sint-Job-in-'t-Goor en werd hij aldus "vliegtuig-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden





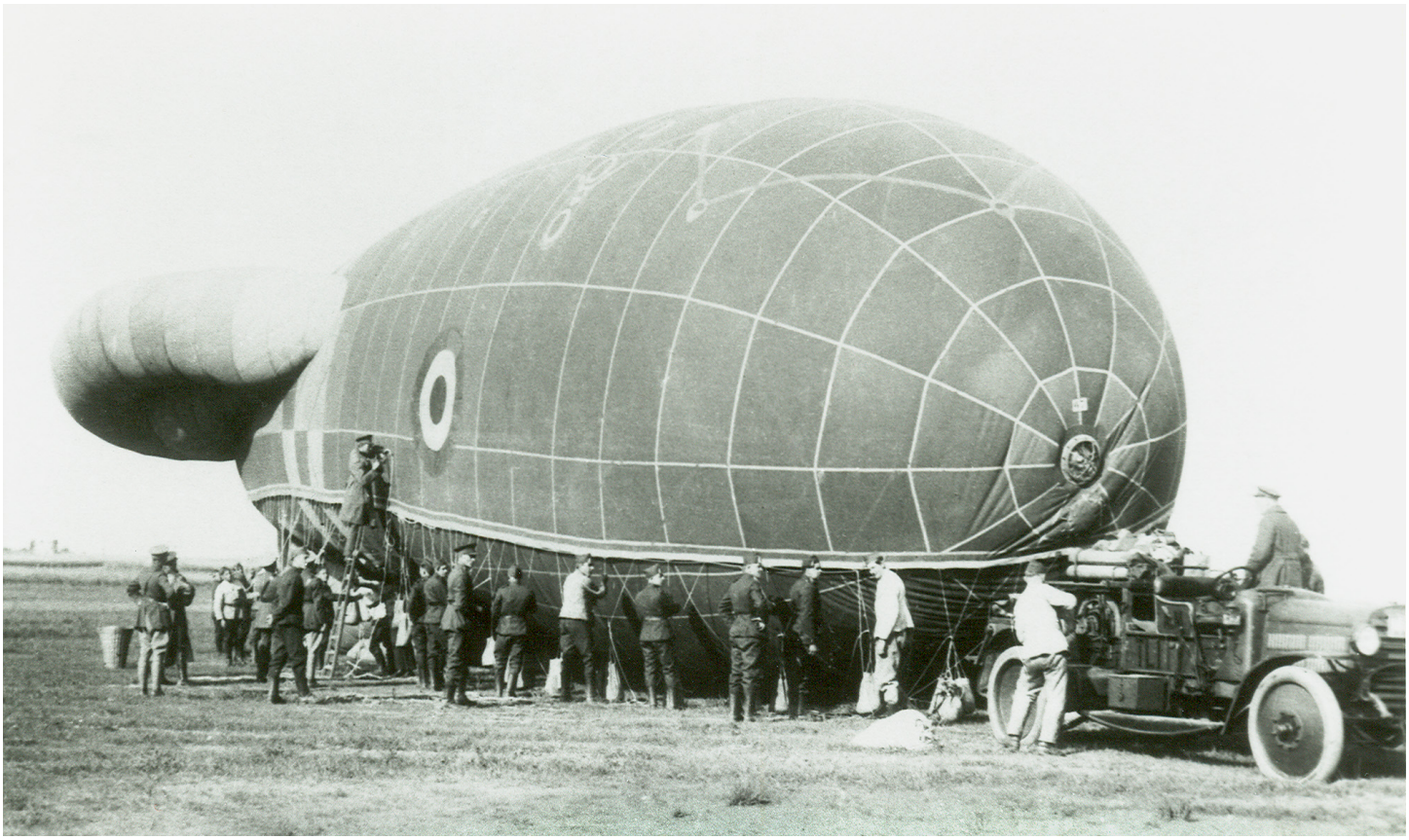
De Caquot ballonnen werden gebruikt voor luchtwaarnemeing, een opdracht die later aan het Licht Vliegwezen zou toekomen *(collectie Gunter Bauweraerts)***.**

piloot". Op 20 oktober behaalde luitenant Sarteel op zijn beurt het brevet.

Op 31 oktober 1910 richtte generaal Hellebaut een commissie op, voorgezeten door generaal Van Sprang, om een eerste vliegeenheid op te richten, die op een gepast terrein te installeren, een vliegschool te creëren en vrijwillige, ongehuwde officieren te rekruteren.

De enige officieel erkende militaire kandidaat-piloot, Georges Nélis, ging na twee periodes te Kiewit, naar het Franse Mourmelon waar hij het brevet behaalde van de Internationale Luchtvaart Federatie op 21 december 1910.

In december 1910 werd eveneens het eerste Belgisch militair vliegtuig tewerk gesteld op Kiewit, om met de training van de toekomstige



Een Claquot «saucisse» ballon van het Belgisch leger, vastgemaakt aan de grond *(collectie CHD)***.**

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Officier piloten te Brasschaat met één van de eerste Henri Farman vliegtuigen. Dit is een model «Militair type 1911» *(Colle, collectie CHD).*

piloten aan te vangen. Het betrof een Henri Farman "Type Militaire 1910" Nr. 93, uitgerust met een Gnome motor van 50 pk, die fier de markering "Armée Belge" droeg.

Als antwoord op de ministeriële vraag, viel de keuze van de commissie wat de ligging van het vliegveld betrof, zeer snel op Brasschaat waar het schietveld "Polygoon" uitstekende mogelijkheden bood. De werken begonnen onmiddellijk en na korte tijd was er een zone aangelegd met vier kilometer lengte en een halve kilometer breedte.

Op 23 maart 1911 trad de School voor Militair Vliegwezen te Brasschaat officieel in werking, onder bevel van kapitein Emile Mathieu. De vier piloten met burgerbrevetten werden eindelijk officieel erkend en de luitenanten Montens d'Oosterwyck, Sarteel, Dhanis en Bronne kwamen aldus bij luitenant Nélis in de school van de Compagnie Ballonvaarders. Ze zouden snel gevolgd worden door twee mecaniciens en een timmerman. Maar de levering van het eerste vliegtuig liet op zich wachten. Op dat ogenblik had baron Pierre de Caters het idee om een vliegtuig "Aviator", met een moter "Argus-50pk" te schenken aan koning Albert, die het ter beschikking stelde van de school.

Men moest nog tot 5 mei wachten op de aankomst, van een eerste vliegtuig Farman, type "Circuit Européen", bestuurd door ridder Jules de Laminne en luitenant Nélis.

Vier piloten kregen de toelating een demonstratievlucht uit te voeren, maar die liep snel af. Luitenant Bronne die nogal korte benen had, vergat een kussen in zijn rug te plaatsen om hieraan tegemoet te komen. Hij vergalde het feest door kort na het opstijgen neer te storten en aldus het enige toestel van de compagnie te vernielen. Gelukkig voor de piloot kwam die er met een breuk van zijn linker dijbeen vanaf. Eén van de leerlingpiloten die getuige was van

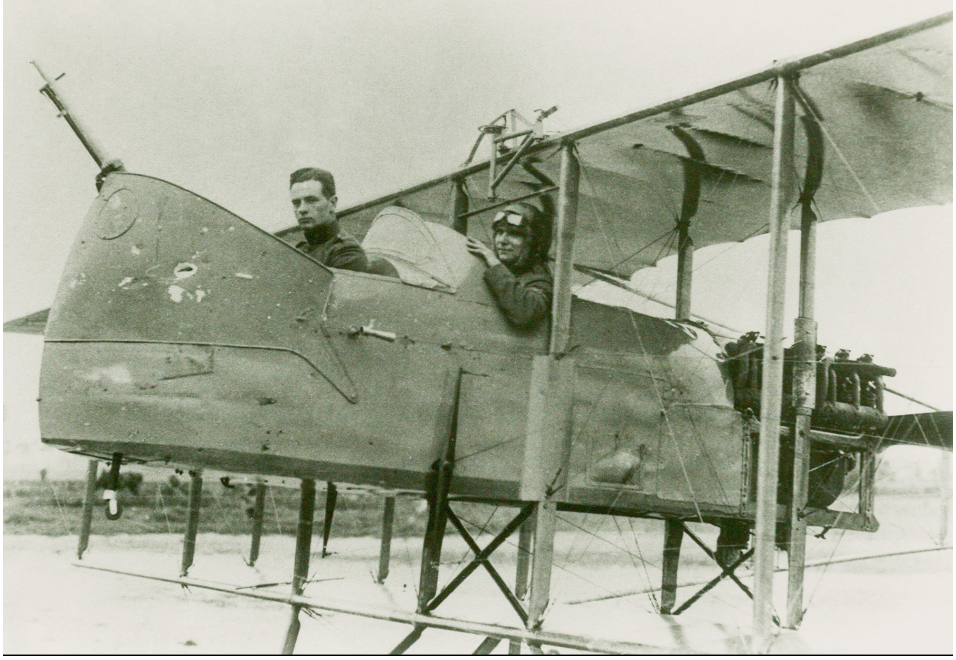
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

het ongeval, vroeg zelfs zijn mutatie naar zijn vroegere eenheid.

Daarna probeerden de piloten te vliegen met de door de Koning geschonken Aviator, maar dit bleek te gevaarlijk en het idee werd verlaten.

Op 24 mei werd een nieuwe Farman geleverd, maar zijn loopbaan onder de Belgische hemel eindigde al even vroeg als die van het eerste toestel, want het stortte neer in het schietveld na een onvrijwillige tolvlucht. Gelukkig kwamen de piloot luitenant Dhanis en zijn waarnemer luitenant Soumoy ongedeerd uit het ongeval.

In september ontvingen drie leerlingen hun vleugels: de luitenant Moulin op de 5e, de onderluitenant Rochet 's anderdaags en de luitenant Soumoy, de volgende dag.



Militaire piloten aan boord van een Farman. De omstandigheden waarin men toen vloog waren eerder spartaans *(collectie CHD).*

Eerste operationele organisatie.

Tenslotte, eind september 1911, beschikte de Sectie „zwaarder dan de lucht" van de Compagnie Luchtschippers over twee vliegtuigen Farman F20, één Aviator, een loods type Bessonneau en een auto! De "baas" ervan was commandant Mathieu, de chef-piloot luitenant Lebon en de verantwoordelijke voor de grondcursussen luitenant Nélis.

In april 1913, ondertekende Koning Albert het koninklijk besluit dat de Compagnie Vliegers creëerde, volledig afzonderlijk van de Compagnie Luchtschippers. Vier smaldelen waren voorzien, t.t.z één per divisie van het Belgische Leger. Hun taak bestond alleen uit luchtverkenning, een opdracht die later aan het Licht Vliegwezen zal toevertrouwd worden.

Eén van de eerste Belgische militaire vliegtuigen: een Henri Farman-Bollekens HF.20 *(collectie Gunter Bauweraerts).*

De Eerste Wereldoorlog

De dag voor de Eerste Wereldoorlog, telde de Belgische Militaire Luchtvaart twee operationele escadrilles, het eerste en het tweede, en twee andere in opleiding, namelijk het derde en het vierde escadrille. Het varend

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

personeel bestond uit 39 officieren. In juli 1913, stond commandant Mathieu aldus aan het hoofd van twintig vliegtuigen.

Op 31 juli 1914, beval de Belgische Regering de algemene mobilisatie. Hoewel niet volledig operationeel, werd de Compagnie Vliegers op oorlogsvoet geplaatst en op 20 maart 1915 werd ze de Militaire Luchtvaart genoemd. Verschillende recente werken beschrijven met nauwkeurigheid haar wapenfeiten tijdens het eerste wereldconflict. We zullen ons voor het vervolg van het verhaal van dit hoofdstuk, concentreren op de feiten betreffende het 6de Esca-

Hierboven: de Farman F.11A-2 tentoongesteld in het Lucht- en ruimtevaartmuseum aan het Jubelpark in Brussel *(Pierre Gillard)***.**

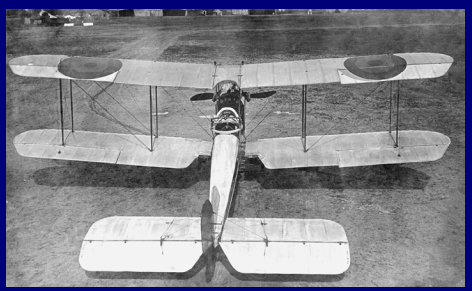
Zoals de overige eenheden van het leger bevond de Belgische militaire luchtvaart zich achter de loopgraven van de IJzer. In het midden: het ongeval van de bemanning Jaumotte-Jacquet met een Farman, nabij de hoeve van de Groote-Bogaarde in de buurt van het vliegveld Sint-Idesbald op het einde van 1914. Hieronder: zicht van het terrein tevelde van Sint-Idesbald, op 31 juli 1915, na de landing van een Engels vlietuig waarvan de piloot kapitein Liddel gekwetst werd door een ontploffende granaat *(collectie Robert Desmet)***.**

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Les B.E. 2

De Royal Aircraft Factory B.E.2d nummer 5878 van het Royal Flying Corps, tentoongesteld in het Luchtvaartmuseum van Canada te Ottawa-Rockliffe, in april 2009 *(Pierre Gillard).*

De B.E.2 was een tweedekker gekend voor zijn uitstekende stabiliteit. Het toestel trad in dienst van het Engels Royal Flying Corps in 1912. Er werden 3.260 exemplaren van gebouwd met verschillende versies, door niet minder dan een twintigtal constructeurs. Het model B.E.2 was uitgerust met een luchtgekoelde Renault motor en eigenlijk een ontwikkeling van het prototype B.E.1 met een watergekoelde Wolseley motor. De B.E. familie is ontworpen door een zekere Geoffrey De Havilland, waarvan de naam achteraf niet te ontwijken was in de Britse luchtvaart. De opeenvolgende B.E. generaties kregen verschillende motoren. De afkorting betekende «Blériot Expérimental», verwijzend naar de eerste militaire vliegtuigen van de Franse pionier. Op 12 augustus 1912 bereikte een B.E.2 10.560 voet en klopte aldus het hoogterecord in het Verenigd Koninkrijk.



Een B.E.2c van het 6e Escadrille *(collectie Daniel Brackx).*

Het B.E.2c model werd door de Engelsen in Frankrijk gebruikt als waarnemingsvliegtuig, zoals bij ons 6e Escadrille. Sommige vliegtuigen dienden in het RFC als éénzitter bommenwerper en zelfs als nacht jachttoestel. De Engelse B.E.2 werden in 1917 van het front verwijderd en nog enkel als scholingsapparaten gebruikt. Het is interessant te weten dat een B.E.2 het eerste Britse vliegtuig was, dat bij de aanvang van WOI het Kanaal overstak om in Frankrijk te landen.

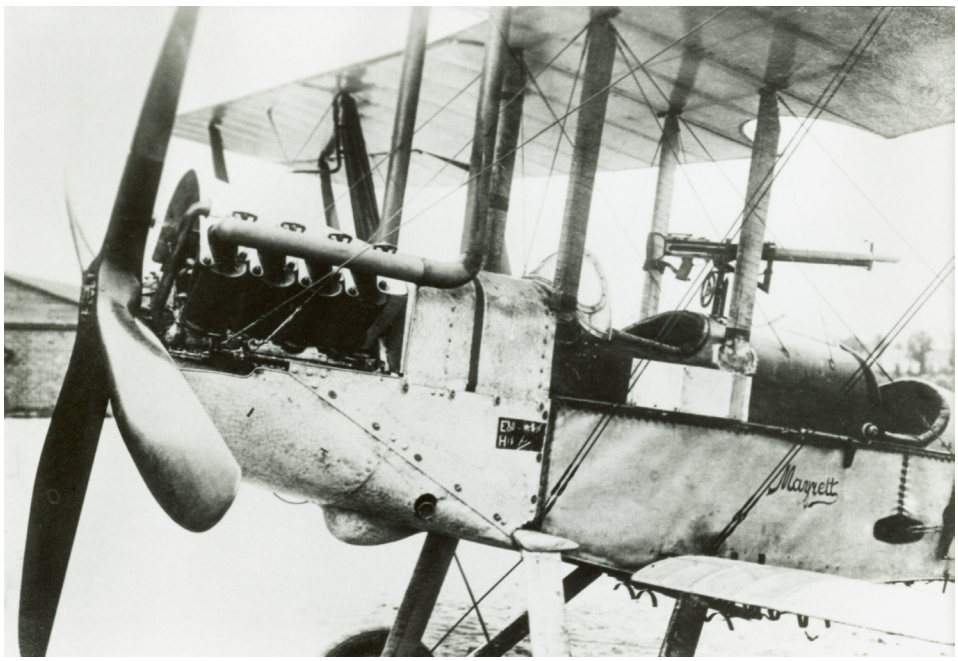
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De piloot Armand Libert en waarnemer Henri Crombez aan boord van de gewijzigde B.E.2c Nr 17, uitgerust met een Hispano-Suiza motor met 150 pk en een gesynchroniseerd Vickers machinegeweer dat door de schroef schoot. In tegenstelling tot het origineel model bevond de piloot zich hier vooraan *(collectie Daniel Brackx).*

drille vermits dat later deel zal uitmaken van de tradities van het Licht Vliegwezen van de Landmacht. De wezenlijke informatie over dit smaldeel is afkomstig van een tekst geschreven in mei 1951 door eregeneraal vlieger Robert Desmet, die er commandant van was tussen 1917 en 1919.

Het 6e Escadrille en de geboorte van de bij.

In februari 1916 werd het 6de Escadrille gevormd in Kruishoutem. Deze eenheid, die oorspronkelijk door commandant René Hedo werd bevolen, was uitgerust met Royal Aircraft Factory B.E.-2C vliegtuigen, met een luchtgekoelde Daimler motor van 80 pk. Ze werd initieel belast met het uitvoeren van dagverkenningen. De keuze van de bij als smaldeelembleem is te verklaren door de naam van de vliegtuigen. Het "Bleriot Experimental", afgekort "B.E.", fonetisch "Bie", kon men als "Bee" verstaan en dus lag het bijenembleem voor de hand. De spreuk van de eenheid werd eveneens



Een originele B.E.2c voor zijn modificatie. De piloot zat op de achterste plaats en daardoor had hij een minder goed zicht. Dikwijls moest de waarnemer het machinegeweer boven het hoofd van de piloot bedienen *(collectie Gunter Bauweraerts).*

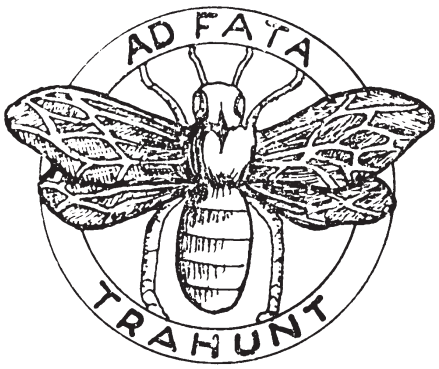
© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Luchtfoto van Veurne, genomen in juni 1916 op 700 m hoogte door de bemanning bestaande uit piloot Jaumotte en waarnemer Wouters *(collectie Robert Desmet)***.**

gekozen:"ad fata trahunt" ("gaan naar hun lot"). Men kan opmerken dat hierbij op een dag een schrijffout werd begaan of een vervoegfout, want in bepaalde geschriften kan men "ut fata trahunt" lezen en als in het latijn ut wordt gebruikt, komt er trahant mee overeen.

De verkenningstaken van het 6de Belgische Escadrille beperkten zich niet tot het onderzoek van de frontlijn of de zone van de schootsbatterijen.

Regelmatig voerden de vliegtuigen verkenningen uit van hoofdwegen en spoorwegen, controleerden ze het spoorwegmaterieel in de stations, zochten ze mogelijke kantonneringen , parken en vijandelijke vliegterreinen. Een schilderachtige detail: er ontstond bij de Belgische vliegers de uitdrukking "de koe spelen", want zij moesten hoofdzakelijk de bewegingen van treinen observeren.



De bij, symbool van het 6e Escadrille en later van het Licht Vliegwezen *(collectie Pierre Gillard)***.**

Tijdens een verkenning in september 1916 werd kapitein Gail, vergezeld door de waarnemer luitenant Crombrugghe de Looritgh, gewond door een granaatscherf, terwijl hij op 3500 meters hoogte boven Gistel vloog. Ondanks een pijnlijke verwonding, slaagde hij erin om zijn vliegtuig terug te brengen achter de geallieerde linies en te landen op het strand tegenover De

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Een loods van het vliegveld van Sint-Idesbald, geraakt door een Duitse bom op 25 april 1916 *(collectie Robert Desmet).*

Panne. Hij werd vervolgens vervoerd en in het ziekenhuis "de Oceaan" verzorgd.

Begin 1917 werden de B.E.-2C beetje bij beetje vervangen door B.E. uitgerust met een motor Hispano-Suiza van 150 pk, lucht- of watergekoeld en door Sopwith vliegtuigen met een rotatiemotor Clerget van 130 pk of de Rhône van 120 pk.

Op 8 april 1917, werden de luitenanten Hoffelijk en Gilbert tijdens een luchtgevecht boven Koekelaere neergeschoten en kwamen daarbij om. "De dood van deze dapperen was een groot verlies voor het escadrille" schreef de latere generaal Desmet.

Op dat moment begon men nachtverkenningen en bombardementen op lage hoogte toe te laten. De luitenanten Henri Crombez en Louis Robin voerden een opmerkelijke nachtvlucht uit boven Brussel in de avond van 4 mei 1917, hetgeen volgens wat men vertelde, troost bracht aan de bevolking onder de bezetting.

Op 1 juli 1917, werd het smaldeel, onder bevel van commandant Robert Desmet rechtstreeks in steun van de divisie geplaatst en wijdde het voortaan het grootste deel van zijn tijd aan waarnemingen ten voordele van de artillerie, met name van medio juli tot oktober van dat jaar, bij het Frans-Britse offensief in Vlaanderen.

De meerderheid van deze opdrachten vond voornamelijk plaats in een zone tussen Diksmuide en het bos van Houthulst. Verder werden de laatste B.E.-2C en Sopwith geleidelijk door R.E.-8 vervangen met een R.A.F. motor van 140 pk en luchtgekoeld.
Vervolgens zullen deze motoren door een Hispano-Suiza

Originele versie van de bij zoals ze geschilderd was op de zijkant van de vliegtuigen van het 6e Escadrille *(collectie Daniel Brackx).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De Sopwith 1 1/2 Strutter S85 met de kleuren van het 3e Escadrille, tentoongesteld in het Lucht- en ruimtevaartmuseum van Brussel. Dit vliegtuigtype voorzien van een Clerget rotatiemotor met 130 pk, zoals gebruikt door het 6e Escadrille *(Pierre Gillard).*

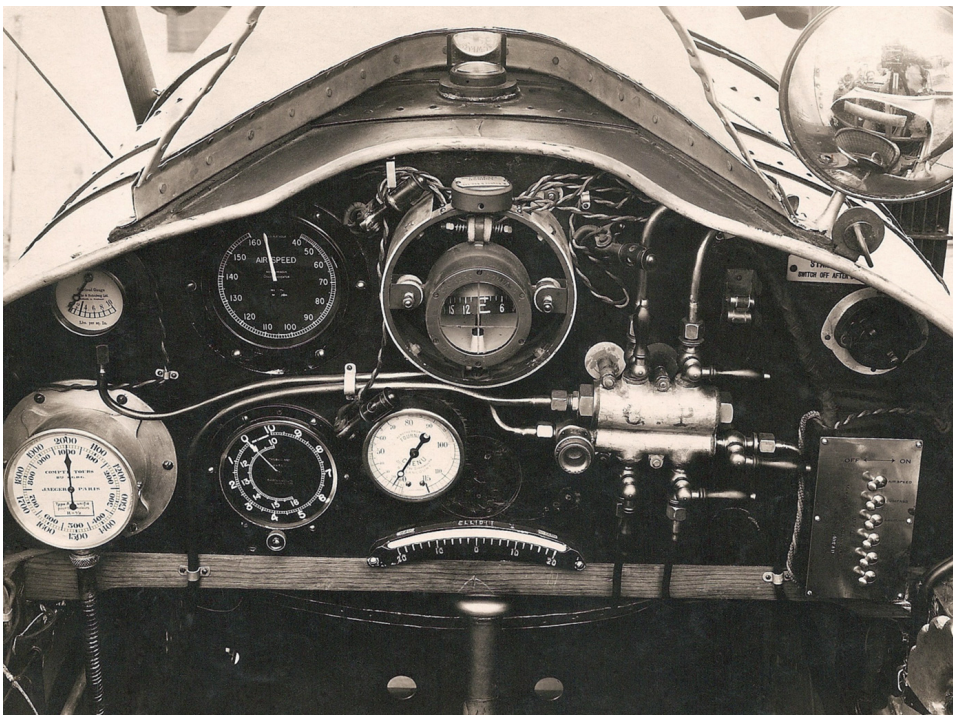
van 150 pk en later van 180 pk vervangen worden.

Het bleek, na afloop van dit laatste offensief, dat de vluchten met een vrij lange duur, zoals de verre fotografische opdrachten en vuurleidingen, niet zonder ernstige gevaren waren: vaak moesten de gewapende verkenningsvliegtuigen de aanvallen van vijandige jagers terugdrijven. In oktober werden een groot aantal luchtgevechten met de Duitse jacht geregistreerd. Hoewel de piloten van het 6de Escadrille meestal in staat waren om de Teutoonse aanvallen terug te drijven, werden de waarnemer luitenant Van Geel en de piloot sergeant Herman neergeschoten en stortten ze in vlammen neer achter de geallieerde linies vlakbij Diksmuide, op het Noordelijke steunpunt.

Een Sopwith, klaar om op te stijgen voor een opdracht *(collectie Gunter Bauweraerts).*

Aldus werd er besloten om de nabije bescherming van de toestellen te verzekeren. Eerst toevertrouwd aan jachtpiloten, maar zonder groot succes bij gebrek aan overeenstemming, werd deze taak, vanaf de lente van 1918, door het 6de Escadrille zelf hernomen. Het kreeg hiertoe van de Commandant van de Luchtvaart enkele eenzitters Nieuport met een motor Rhône van 110 pk en Sopwith Camel met een rotatiemotor Clerget van 130 pk, om de waarnemingstoestellen in vlucht te vergezellen.

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden



Begin 1918, werd het 6de Escadrille eveneens voorzien van "een fotografische afdeling", waarvan het gespecialiseerde personeel tot het einde van de oorlog onschatbare diensten verleende. Op 4 maart 1918, ontving het smaldeel het bezoek van Hare Majesteit Koningin Elisabeth.

In maart beleefden de luitenant waarnemer René Gilles en de adjudant piloot Jean Stampe de schrik van hun leven, wanneer hun vliegtuig door projectielen werd geraakt, terwijl zij luchtfoto's maakten op een hoogte van ongeveer 200 meter boven de vijandige linies. Ondanks het feit dat de motor door kogels getroffen was, slaagde de piloot erin om het vliegtuig in de geallieerde zone terug te brengen en er te landen zonder veel schade.

Bovenaan: de R.E.8 Nr 5 uitgerust met een Hispano-Suiza motor te Houtem in 1917 *(collecties Guy Van de Merkt & Daniel Brackx).*

Midden: de R.E.8 Nr 6 uitgerust met een originele RAF 4a 12 cilinder motor en nog gemarkeerd met de Engelse matriculatie A3715, gefotografeerd vóór een «Besonneau» loods *(collecties Guy Van de Merkt & Daniel Brackx).*

Onderaan: instrumentenbord van een R.E.8 van het 6e Escadrille, in 1918 *(collectie Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Schuine luchtfoto van de martelaarstad Ieper, rond augustus 1918 *(collectie Robert Desmet).*

Op 17 april 1918, noteerden onze piloten, getraind door de luitenant Charles Coomans en de onderluitenant de Roest d' Alkemada een wapenfeit op hun actief dat de moeite waard is vermeld te worden.

Vijftien vliegtuigen van het 6e en het 4e Escadrille, respectievelijk zeven en acht, vlogen een aanval van Duitse infanterie tegemoet, ondanks afschuwelijke meteorologische omstandigheden, een laag wolkendek, regenbuien en heftige winden. Verrast en onder vuur genomen vanaf minder dan honderd meter hoogte, werden de vijandelijke colonnes snel verspreid of in hun vordering gestopt. Het is waarschijnlijk één van de eerste keren dat een dergelijke gevechtsmethode werd gebruikt. Ze liet toe de vijandelijke aanval op de achterzijde van Ieper te breken en aan onze infanterie om de avond zelf het verloren terrein terug te winnen. De beide smaldelen waren, onnodig te zeggen, het onderwerp van een citatie door luitenant generaal Jacques, commandant van de 3de D.A.

Vanaf mei 1918, werd een deel van de R.E.8 vervangen door Spad met een Hispano-Suiza motor van 200 of 220 pk. Tijdens de zomer van 1918, voerde het smaldeel verschillende vuurwaarne-

Commandant vlieger Robert Desmet in mei 1918, te velde aan het Vlaams front, waar men één van de vliegtuigen van het 6e Escadrille klaar maakte voor een volgende opdracht *(collectie Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

De R.E. Nr 8 uitgerust met een Hispano-Suiza motor, tentoongesteld in het Lucht- en ruimtevaartmuseum te Brussel, met de kleuren van het 6e Escadrille. We zien de aangepaste «bij» op de flank van het vliegtuig *(Pierre Gillard).*

mingen uit ten voordele van de Franse artillerie, in versterking van het Belgische leger.

Helaas, brengt een oorlog altijd zijn slachtoffers mee. Voor het 6e Escadrille, bakenden enkele menselijke verliezen de lente en de zomer van 1918 af. Op 11 mei, werd de sergeant piloot Degrauw vermist tijdens een verkenning, maar gelukkig werd enkele tijd later, bevestigd dat hij gezond en wel in de Duitse zone was geland. Op 18 mei, was de afloop minder gelukkig voor de sergeant piloot Marcel Giselet die, terwijl hij een Spad beschermde, bestuurd door onderluitenant waarnemer René Gilles en adjudant piloot Simonet, dichtbij Nieuwpoort getroffen werd door vijandelijk luchtafweer en neerstortte ten noorden van het bos van Houthulst. Het overlijden van de piloot werd de volgende dag door de Duitsers bevestigd. Vervolgens werden twee piloten, gedood wanneer hun Sopwith Camel toestellen in tolvlucht geraakten: het betrof sergeant Gaston Borl (die een ontsnapping uit Duitsland op zijn actief had) op 7 augustus in de omgeving van Houthem en kapitein Collignon (gewezen waarnemer, kort tevoren bevorderd tot piloot) op 14 september nabij Steenkerke.

Maar gelukkig, leidden alle tegenslagen niet noodzakelijkerwijs tot een drama. Op 11 augustus, vertrokken luitenant waarnemer Piron (die in 1951 luitenant-generaal en stafchef van de landmacht zal worden) en adjudant piloot Simonet in verkenning boven de sector van Houthulst, rond 12.30 uur met een splinternieuwe R.E.8. Terwijl zij op lage hoogte vlogen en de waarnemer een Duitse ravitailleringcolonne met paarden, aan de noordelijke rand van het bos van Houthulst beschoot, werd het vliegtuig door verschillende kogels van een mitrailleur getroffen, waarvan er één de benzinetank raakte. Met afgesloten contact slaagde adjudant Simonet

Bemanning aan boord van een R.E.8, uitgerust met een Hispano-Suiza motor. De piloot is Rondeau *(collectie Gunter Bauweraerts).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Luitenant vlieger Henri Crombez (links) die Koning Albert I begeleidde bij het vertrek van een vlucht met een Spad in 1918 *(collectie Robert Desmet).*

er ondanks alles in om de Belgische lijnen te bereiken en om niet ver van de ruïne van een boerderij te landen, na eerst nog de bomen langs een kanaal vermeden te hebben! Dit R.E.8 vliegtuig, zou het toestel zijn dat momenteel in het Luchtvaartmuseum aan het Jubelpark in Brussel is tentoongesteld. Wat de bemanning betreft, kwam de piloot er vanaf met enkele bloedwonden, terwijl de kwetsuren van de waarnemer zich beperkten tot enkele snijwonden en kerven aan de benen en het hoofd.

Midden september had men het gevoel dat er iets op komst was. Allerlei roddels, het bevel om zich ter beschikking te stellen van nieuwe autoriteiten en de aankomst van versterkingen, bevestigden dit gevoel. Het ontvangen van vooraf-gaande instructies, van kaarten, plannen en uitrustingen ging sneller. "Het definitieve offensief" hing duidelijk in de lucht. Het moreel van de vliegers, dat ondanks alles goed was gebleven, steeg ten top. Op 25 september verscheen het plan voor het inzetten van de luchtvaart. Commandant Desmet werd aangesteld als bevelhebber van de luchtvaartuigen van de Groepering van het Centrum, onder commando van luitenant generaal Jacques. Het 6de Escadrille, dat nog altijd te Kruishouthem was gelegerd , evenals het Franse smaldeel met Spad 34 in Hondschoote, werden beide betrokken. Kapitein Rombeaux ging naar de Staf van de Groepering, als verbindingsofficier voor de luchtvaart.

Op 27 september 's avonds, kwamen de orders binnen. Het Belgische leger zal twee dagen later de vijandelijke posities ten zuiden van Diksmuide en deze ten noorden van Ieper, aanvallen om 05.30 uur. Om 23.59 uur werden de uurwerken geregeld op de tijd van de Eiffeltoren in Parijs.

Op 29 september, iets vóór het uur "H", stegen ondanks de duisternis, de regen en het laag wolkendek, drie vliegtuigen van het 6de Escadrille op, met enkele minuten tussenpoos. De opdracht bestond erin steun te leveren aan de infanterietroepen die de aanval inzetten. Onderweg, viel de motor van één van de drie vliegtuigen uit door de regen en het toestel landde zo goed mogelijk in de frontzone. In de ochtend werd de verbinding met de commandant van de Groepering moeilijk door de onderbroken telefoonlijnen. Vanaf 09.50 uur, kon de commandant van de luchtvaart ondanks alles, de resultaten van de eerste afbakening

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

van 08.45 uur, toesturen via draadloze telegrafie. Tijdens de vier eerste dagen van het offensief, werkte dit communicatiesysteem betrekkelijk goed, maar dan werden de verbindingen snel problematisch en dus kreeg de luchtvaart minder taken ten voordele van de artillerie. Daarentegen voerden de vliegtuigen een groter aantal verbindingsopdrachten voor de infanterie uit en mitrailleerden ze meer de grondtroepen, waarbij zij heel doeltreffendheid bleken.

Een piloot vóór een Spad zwaaide joviaal met een doos *(collectie Gunter Bauweraerts).*

Op 29 september hadden de troepen door hun snelle vooruitgang, niettegenstaande de toestand van het terrein en de slechte paden en wegen, bijna een tekort aan munitie door de moeilijke ravitaillering. Dankzij de legendarische 'plantrekkerij' van de Belgische soldaat, kwam men ertoe verschillende vliegtuigen munitiekisten te laten droppen. Elke kist woog 60 kg en bevatte 60 laders voor Hotchkiss mitrailleurs of 8 banden voor Colt mitrailleurs. De kisten werden door aangepaste bommenwerpers in de wind afgeworpen, op een hoogte van ongeveer 100 tot 150 meter.

Op 1 en 2 oktober waren er minder gewone opdrachten en werd het 6de Escadrille verzocht levensmiddelen te leveren aan de troepen die in het gebied van Stadenberg-Westrozebeke waren vastgelopen. Meer dan 200 rantsoenen werden verzameld onder het achtergebleven personeel en in aardappelzakken verpakt, samen met attenties zoals sigaretten, tabak, kranten, koekjes en dozen vlees. Eens de zakken zorgvuldig gesloten, werden ze aan boord van de vliegtuigen van het 6de Escadrille gebracht, die vervolgens opstegen om een nieuw soort bombardement uit te voeren. Evenwel werden wegens het gebrek aan plaats, in de vliegtuigen R.E.8 en Spad, slechts twee of drie zakken ingescheept bij elke rotatie. Vaak moest de waarnemer zelfs een of twee zakken op de knieën nemen tijdens de vlucht. Eens aangekomen boven de troepen, gooiden de bemanningen de zakken vanaf een hoogte van 30 tot 50 meter, eenvoudigweg overboord, zonder parachute. Bij de val op de grond waren blijkbaar weinig zakken beschadigd. Deze zeer Belgische techniek, zal ongeveer 60 jaar later door de vliegtuigen Lockheed C-130H Hercules van de 15e Wing van de Luchtmacht, toegepast worden bij de beruchte hongersnood in Ethiopië.

Na een korte pauze, hernam het geallieerde offensief op 14 oktober. Het 6de Escadrille gaat over van de Groepering van het Centrum, die door de luitenant generaal Jacques werd bevolen, naar de Groepering van het Noorden, onder het commando van luitenant generaal Michel. Die vordert vrij snel naar Brugge.

Ditmaal waren het de fotografie en de nabije verkenningen die het belangrijkste deel van opdrachten uitmaakten. De piloten ontdekten eindelijk een minder verwoest gebied. De verbindingen tussen de grondtroepen en de luchtvaart werden steeds moeilijker. Het gebrek aan communicatie ver-

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

plichtte de vliegers om enkele tijd westwaarts van de IJser gebaseerd te blijven. Voorts begon een epidemie van Spaanse griep het escadrille in de greep te houden, zodat het rendement sterk verminderde. Maar de oorlog ging verder.
Op 14 oktober vloog de bemanning Piron-Simonet vlakbij een Franse ballon wanneer deze in brand vloog door de aanval van een Duitse jager. Wanneer ze dit vijandelijk toestel mitrailleerden werden ze de prooi van toegesnelde Duitse jagers om hun collega te verdedigen. Zij ontsnapten slechts dankzij een acrobatische scheervlucht.

De vliegvelden van het 6de volgden de vooruitgang van de troepen: eerst vanaf 19 oktober het oude Duitse vliegterrein van Aertrijcke , vervolgens vanaf 22 oktober dat van Oostkamp. Ten gevolge van de snelle vooruitgang, had de bevoorrading het opnieuw moeilijk om te volgen en de ravitaillering aan levensmiddelen in Oostkamp was onzeker. Men vertelde dat de zeldzame rantsoenen die per vliegtuig uit de achterzone werden aangebracht, aangevuld werden met knollen uit de naburige velden. Verder waren de verbindingen moeilijk doordat de wegen in slechte toestand waren en de bruggen vernield. Door het slechte weer konden de vliegtuigen dikwijls niet naar hun hoofdbasis terugkeren en sommige toestellen stonden verschillende dagen onbeschermd, overgeleverd aan de elementen. Het is slechts later dat de loodsen "Besonneau" op de terreinen van het front geïnstalleerd werden.

De luitenanten Stampe en Rolland poseerden vóór een R.E.8, uitgerust met een Hispano-Suiza motor te Houtem *(collecties Dopéré & Daniel Brackx).*

Vanaf deze nieuwe basissen, voerden de smaldelen talrijke verkenningen uit, met name om de toestand van het afwateringskanaal van de Leie en het "Luik kanaal" te controleren. Ondanks de omstandigheden, staken de vliegers veel energie in hun opdrachten om deze tot een goed einde te brengen. Sommige taken zoals vluchten ten voordele van de artillerievuren werden als zeer moeilijk beschouwd.

Op 24 oktober, kwam Koning Albert I per vliegtuig aan in Oostkamp met het oog op zijn intrede de volgende dag in bevrijd Brugge. Tussen 28 en 30 oktober, verhuisde de rest van het personeel van het 6de Escadrille van Kruishouthem naar Oostkamp. Het personeel werd zelfs in het kasteel van de Graaf van Lalaing ondergebracht. Als contrast met de vorige situaties kon het tellen.

Op 1 november, namen de Belgische troepen Evergem in, terwijl de Franse cavalerie Sint-Denijs-Westrem binnen drong. Het 6de Escadrille voerde die dag fotografische verkenningen uit van de westelijke voorsteden van Gent, alsmede van het kanaal naar Terneuzen tot Langerbruggen. Enkele bemanningen leverden ook luchtgevechten tegen de Duitse jacht, die zich bij momenten nog agressief manifesteerde. De sergeant piloot

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Het vliegveld van Ha

CHierboven: een luchtfoto van het vliegveld van Haren-Evere, waar het 6e Escadrille geïnstalleerd was. De foto werd genomen op 18 maart 1919, door de bemanning bestaande uit de luitenanten Van Cotthem en Stampe. We merken tussen de gebouwen de enorme Zeppelin loods op. Hieronder: de installaties van het 6e Escadrille in april 1919 *(collectie Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

...ren - Evere in 1919

Hierboven: een foto van maart 1919; op het vliegveld lagen een massa wrakken van Duitse vliegtuigen en enkele Belgische toestellen. Hieronder: Koning Albert I en Koningin Elisabeth bij hun terugkeer na een vlucht naar bezet Duitsland op 28 april 1919 *(collectie Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Een Spad van het Belgisch militair vliegwezen. Noteer de technologische evolutie in een paar jaren sinds de Farman. Spijtig dat het oorlogen zijn die de luchtvaarttechnologie doen vooruitgaan *(collectie Gunter Bauweraerts) !*

uit te dunnen. Ondanks het vertrek en de overplaatsingen, ontving het smaldeel, onder andere de opdracht de piloten en de vliegtuigen te leveren om de Belgische vorsten te vervoeren bij hun verplaatsingen in het buitenland.

Zo hadden Koning Albert I en Koningin Elisabeth, die het 6de Escadrille reeds kenden van hun bezoeken gedurende de oorlog, de gelegenheid om zich aan boord van de vliegtuigen, gemarkeerd met de bij, naar Frankrijk, Engeland en bezet Duitsland

Murage slaagde er in om de kabelballon van Destelbergen neer te halen en aldus een hinderlijke waarnemer voor de Belgische troepen te vernietigen.

Op 10 november, voerden luitenant waarnemer Thorenburg en adjudant vlieger Wittewrongel, boven Gent de laatste oorlogsverkenning uit van het 6de Escadrille. De volgende dag was immers een historische dag, waarbij om 11.00 uur, de Duitsers de wapenstilstand ondertekenden, op het moment dat enkele vliegtuigen een laatste verkenning boven de vijand in aftocht uitvoerden.

Eens het definitief terug vrede was, vestigde het 6de Escadrille zich vanaf 24 november 1918 in Evere (Brussel). Door de demobilisatie, die in februari 1919 was begonnen duurde het niet lang om het personeelsbestand

Commandant vlieger Robert Desmet verwelkomde Koning Albert I, in vliegkledij, klaar om naar Duitsland te vliegen aan boord van een toestel van het 6e Escadrille *(collection Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Foto genomen op het vliegveld van Haren op 24 april 1919. Commandant vlieger Robert Desmet sprak met Koningin Elisabeth, klaar in vliegkledij voor haar vlucht naar bezet Duitsland, aan boord van een vliegtuig van het 6e Escadrille *(collectie Robert Desmet).*

te begeven. Er werden eveneens verschillende verplaatsingen uitgevoerd boven Belgische grondgebied.

Het 6de Escadrille werd tenslotte in 1926 ontbonden ten gevolge van een reorganisatie van het leger: de honingbij rustte.

Het interbellum

Tussen de twee wereldoorlogen werd het vliegveld van Brasschaat terloops gebruikt tijdens de manoeuvres die de eenheden van het Militaire Vliegwezen hielden. Deze waren gestationeerd in Bierset, Evere, Goetsenhoven, Nijvel, Schaffen en Zellik. De vorming van de piloten werd tot 1932 toevertrouwd aan de burgerscholen van Deurne, (Vertongen), Gosselies (Jacquet) en Sint-Hubert (Orta).

Op dat ogenblik bestond het Militaire Vliegwezen uit vijf groepen (één per divisie), een school en enkele aeronautische instellingen.

Op 25 maart 1931 werd het kaki uniform van het Militaire Vliegwezen vervangen door een voor piloten meer aangepast blauwgrijs.

De tweede wereldoorlog.

Voor België begon de tweede wereldoorlog in mei 1940. Het Belgisch Militair Vliegwezen was niet opgewassen tegen de beter uitgeruste veroveraar. In deze periode waren er slechts een zestigtal vliegtuigen beschikbaar voor het gevecht, van de types Hawker Hurricane, Gloster Gladiator, Fiat CR.42 en Fairey Fox HS.

Na de nederlaag verlieten veel Belgische vliegers hun bezet vaderland en gingen naar Engeland waar zij opgenomen werden in de Royal Air Force.

Te Haren op 01 april 1919. Koning Albert I had plaats genomen aan boord van een op Duitsland buit gemaakt toestel LVG C.VI, dat bestuurd door luitenant Henri Crombez, hem naar Parijs zou brengen om deel te nemen aan de Vredesconferentie *(collectie Robert Desmet).*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden

Verschillende werken en artikels zijn over dit onderwerp beschikbaar.

We kunnen opmerken dat het vliegveld van Brasschaat tijdens de oorlog niet meer als dusdanig werd gebruikt door de Duitsers, behalve door lichte vliegtuigen zoals de Fieseler Storch en enkele para-eenheden. Wel werd er een lanceerhelling voor V1 gebouwd, maar het effectief gebruik ervan is twijfelachtig. Ze werd achteraf vernietigd. Bij de bevrijding is Brasschaat hoofdzakelijk gebruikt als gevangenenkamp.

Alhoewel het 6e Escadrille ontbonden werd in 1926, verscheen de «bij» toch nog op de Bréguet XIX B-93 van de kolonel vlieger Robert Desmet in 1933. Deze laatste, ondertussen commandant van het Belgische 2e Luchtvaart Regiment, werd hier gefotografeerd in gezelschap van de luitenant-kolonel Tinsard van het Franse 7e Escader, te Dijon op 26 juli 1933 *(collectie Robert Desmet).*

De «bij» rust *(Alphonse Dumoulin) !*

© Pierre GILLARD 1997-2015 - Alle rechten voorbehouden