

**DE 'VIEILLES TIGES'
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW**



Auguste Poppe
1908 - 1986

Jean Buzin

Vertaling: Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens

Lt Kol VI AUGUSTE POPPE

(09 Sep 1908 – 06 Jun 1986)

Jean Buzin

Vertaling: Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens

Voorafgaandelijke opmerking

De enige officier, die van 1946 tot 1959 aan het hoofd van de 1 Wing stond en niet voortkwam uit de Belgische Sectie van de RAF, was Luitenant-kolonel Vlieger Auguste Poppe. Zijn atypisch parcours was toe te schrijven aan de omstandigheden van de oorlog, maar daarom niet minder boeiend. Inderdaad, dit verhaal laat ons toe om bepaalde aspecten uit de geschiedenis van onze Macht toe te lichten die zelden aangesneden worden: het debacle van de Achttiendaagse Veldtocht, de frustrerende ervaring van het gevangenschap die sommigen moesten ondergaan en de moeilijke integratie van voormalige krijgsgevangenen in een militaire luchtvaart die ontsprongen was in de schoot van de RAF.

Er zullen onvermijdelijk spanningen ontstaan tussen vliegeniers die verschillende ervaringen meemaakten. Zij hadden echter allen slechts één doel: het heroprichten en dienen van een nationaal vliegwezen. Deze spanningen zijn typerend in deze bijdrage. Het is niet aan ons om hierover te oordelen; alhoewel soms onvolledig, alle archieven van die tijd zijn voor iedereen beschikbaar.



Het begin



Auguste Poppe werd geboren te Gent op 8 september 1908. Na het klassiek humaniora in het St Barbaracollege in de stad van de Graven, wordt hij op 30 augustus 1929 opgeroepen als dienstplichtige in het 1 Rgt Jagers te voet, gelegerd in Brussel. Begeesterd door de luchtvaart, tekent hij bij het beëindigen van zijn dienstplicht, een bijkomende verbintenis van een jaar en legt de medische testen af als leerling-piloot. Hij wordt toegelaten tot de 65 Promotie en vervoegt op 16 april 1931 de vliedschool van Wevelgem. Op 31 maart 1932 behaalt hij het brevet van militair piloot.

Hij wordt als Sergeant piloot toegewezen aan het 5 Smaldeel van het 2 Luchtvaartregiment te Awans-Bierset. Het 5 Smaldeel is, net zoals het 6 Smaldeel, een bombardementsmaldeel. Beiden zijn gelegerd in Bierset en uitgerust met Breguet XIX.

In het begin van de jaren 1930, voor een RSV 22-180 lesvliegtuig, gebouwd door Renard-Stampe-Vertongen.

De Militaire Luchtvaart

Het verblijf van Auguste Poppe te Bierset zal onderbroken worden door periodes in de Luchtvaartschool om er de cursus van waarnemer, alsook van onderluitenant van de Luchtvaart te volgen. Inderdaad, in de loop van 1933 slaagt hij in het examen A, wat hem het perspectief biedt tot een actieve loopbaan als officier.



Voor een Morane-Saulnier MS236 met Lynx motor van de Luchtvaartschool (Cacatoès) rond 1933/1934.

Op 6 april 1934 is zijn vorming voltooid en hij vervoegt zijn eenheid waar hij op 26 juni 1934 benoemd wordt tot onderluitenant. In 1935 wordt, in het kader van de oprichting van de DAT (Défense Aérienne du Territoire – Luchtverdediging van het grondgebied), die zowel de Luchtafweer als de gereorganiseerde Luchtvaart omvat. Voortaan maken de smaldelen gelegd in Bierset deel uit van het 1 Regiment dat in totaal zes waarnemingsmaldelen omvat op niveau Legerkorps. Zij

worden ontplooid in Deurne (1), Tienen (3) en Bierset (2), waar zich eveneens het hoofdkwartier van het Regiment bevindt. Alle smaldelen zijn uitgerust met Fairey Fox, met uitzondering van de smaldelen in Bierset, die hernoemd zijn tot het 9 en 11 Smd. Ze hebben hun oude Breguet XIX omgewisseld voor de Renard 31, van nationale oorsprong en makelij.

Auguste Poppe is piloot waarnemer bij het 11 Smd, dat het insigne van de “Blauwe Sioux” draagt. Op 26 juni 1937 wordt hij tot luitenant vlieger benoemd. Op 18 oktober 1937 is luitenant Poppe betrokken in een ernstig ongeval. Tijdens het uitoefenen van een oefening lucht-lucht schieten vanuit Stene (Oostende), komt de Renard 31 waarvan hij de achterste stoel van waarnemer bezet en die bestuurd wordt door adjudant Bovy, in botsing met een ander toestel. Het vliegtuig



In 1939 vliegt hij op Renard R.31 vanuit Bierset.

wordt onbestuurbaar en de bemanning springt met de parachute. Auguste Poppe komt er met lichte verwondingen van af, helaas haakt het valscherms van adjudant Bovy zich vast aan de steun van de achterste mitrailleur. Het vliegtuig zal hem in een dodelijke val meesleuren. De tweede Renard 31 landt zonder ongelukken.

Op 26 september 1939 wordt Auguste Poppe benoemd tot kapitein vlieger en op 1 november 1939 wordt hij aangewezen als adjunct officier van de commandant van het Regiment, kolonel Foidart. Op de vooravond van de vijandelikheden totaliseert kapitein Poppe 900 vlieguren, waarvan 213 uren als waarnemer.

De invasie

In de nacht van 10 mei 1940 ontvangt kapitein Poppe van het Commando van de Militaire Luchtvaart het bericht van algemeen alarm. Aan de smaldelen wordt het bevel gegeven om de verspreidingsvliegvelden te bezetten. Bij het kriegenvan de dag stijgen de zes smaldelen van het 1 Rgt vanuit hun vliegvelden op met alle beschikbare vliegtuigen, in totaal 40 Fairey Fox en 19 Renard 31. Allen ontsnappen nipt aan de eerste aanvalsgolf van de Luftwaffe. De Staf van het Regiment, waarvan kapitein Poppe de hoeksteen is, vervoegt Thines (in Henegouwen) hun eerste ontplooiingsite.

Zonder het volledig relaas te willen weergeven van wat de Achttiendaagse Veldtocht was en de operationele rol die het 1 Rgt daarin werd toebedeeld, kunnen niettemin enkele krachtlijnen in het daglicht gesteld worden. Vanaf 10 mei laten de veroveringen van de bruggen van Veldwezelt en Vroenhoven en de neutralisatie van het fort van Eben-Emael (het stevigste ter wereld!), de eenheden van de Wehrmacht toe om snel het Albertkanaal over te steken. De Belgische eenheden plooiën zich terug op de Dijle en op de KW lijn. Er wordt gehoopt om met de hulp van de Franse en Britse troepen er de opmars tot stilstand te brengen. Deze hoop zal ijdel blijken. Op 13 mei steken de Duitsers de Maas over te Sedan. Weldra zullen de gepantserde divisies van generaal Guderian oprukken naar Abbeville en de zee. Het risico om in de rug te worden aangevallen is reëel. Op 16 mei wordt de beslissing genomen om een strategische terugtrekking uit te voeren naar de Schelde en de Leie.



Auguste Poppe (rechts) met een andere vliegenier.

De smaldelen van het 1 Lu Rgt opereren rechtstreeks ten voordele van de verschillende Legerkorpsen. In dit opzicht zullen zij zich achtereenvolgend terugplooiën op de verspreidingsvelden in functie van de terugtrekking van de troepen naar het Westen. Het aantal bevolen zendingen blijft beperkt, maar de verliezen aan vliegtuigen zijn aanzienlijk ten gevolge van de niet aflatende bombardementen van de Luftwaffe. Tussen 10 en 18 mei worden nagenoeg het volledig potentieel van het 3, 5 en 7 Smd op de grond vernietigd. Het personeel trekt zich met het gerecupereerd materieel terug naar

Frankrijk. Vanaf 19 mei blijven in België slechts drie smaldelen ter ondersteuning van het Leger van Vlaanderen: het 1 Smd op Fairey Fox, het 9 en het 11 Smd op Renard 31. Zij worden onder direct bevel geplaatst van het GQG (Algemeen Hoofdkwartier).

Het Hoofdkwartier van het 1 Lu Rgt, ontplooid in Zerkeghem sinds 19 mei, volgt van nabij de operationele smaldelen en zal zo goed als mogelijk trachten er de controle over te behouden. Kolonel Froidart en kapitein Poppe zullen het persoonlijk contact met de eenheden behouden via verbindingsvluchten uitgevoerd aan boord van een SV-5. Vanaf 25 mei wordt de situatie verontwaardig. Kolonel Froidart geeft het bevel om de oversteek van de vliegtuigen naar Engeland (Manston) voor te bereiden ingeval het Leger het nationaal grondgebied zou verlaten. Koning Leopold III, hoofdbevelhebber van het Leger, verwerpt dit laatste idee en het bevel wordt uitgesteld.

Het onbezett gebied wordt met de dag kleiner. Duizenden vluchtelingen overstelpen de wegen. De troepen zijn uitgeput, gedemoraliseerd door de voortdurende aanvallen van de Luftwaffe. Om verder bloedvergieten en een totale ineenstorting te vermijden capituleert Koning Leopold III op 28 mei om 04.00 uur. Het is een overgave zonder voorwaarden. Het Leger is krijgsgevangen. De 1 en 11 Smd bevinden zich te Stone, met respectievelijk zes Fairey Fox en vijf Renard 31. Engeland bevindt zich op minder dan 30 minuten vlucht...

Koning Leopold beschouwt zich, samen met het Leger, als krijgsgevangene, een ridderlijke houding, maar met zware gevolgen. Aan de officieren wordt het bevel gegeven bij de troepen te blijven op straf van desertie. De vliegtuigen moeten gesaboteerd worden. Kapitein Paulet, commandant van het 1 Smd, poogt een ultieme, doch hopeloze poging om de toelating te krijgen met zijn vliegtuigen de oversteek naar Engeland te maken. Men laat de motoren zonder water draaien tot zij volledig vastlopen. Het 1 Lu Rgt houdt op te bestaan. In totaal voerden de smaldelen 116 operationele zendingen uit. Drie piloten en drie waarnemers sneuvelden in gevecht.

De capitulatie

De capitulatie stort de officieren van de eenheden in de grootste verwarring. Zij zijn onwetend over de algemene toestand, de juiste bepalingen van de capitulatie. Dubbelzinnigheid troef! Is de overgave algemeen of betreft zij enkel het Leger van Vlaanderen? Voor sommigen is de oorlog voorbij, voor anderen wordt deze voortgezet, ten minste principieel, aan de zijde van de Geallieerden. Een groot aantal officieren blijven bij hun troepen en gehoorzamen aan de orders van het GQG, anderen daarentegen leggen die langs zich neer en keren simpelweg huiswaarts, enkelen zullen pogen om het Britse leger in Duinkerken te vervoegen.

Wat overblijft van het 1 Lu Rgt krijgt het bevel om zich naar Tienen te begeven om er te worden gedemobiliseerd. Tenminste, dat is wat wordt aangekondigd. De werkelijkheid zal anders zijn. Aangekomen te Lotenhulle wordt het konvooi van het Hoofdkwartier van het 1 Lu Rgt op 29 mei aangehouden door een Duits detachement. De officieren worden ontwapend en worden, slachtoffer van hun zin voor discipline, krijgsgevangenen in de volste betekenis van het woord. Kapitein Poppe kan zich op dat ogenblik niet inbeelden dat het vijf lange jaren zou duren vooraleer deze dramatische bladzijde zal worden omgedraaid.

Het konvooi gevangenen, waar Auguste Poppe deel van uitmaakt, verlaat Luik op 2 juni 1940 en vervoegt via Maastricht en Bocholt het transitkamp te Soest, waar hij verblijft van 6 juni tot 22 juli 1940. Op 23 juli wordt Auguste Poppe naar Oflag IIIB te Tibor, nabij de Poolse grens gestuurd. Niet minder dan 3.500 Belgische actieve en reserve officieren worden er samengebracht.

De krijgsgevangenen zullen niet egaal behandeld worden.

Vanaf 1941 worden verschillende categorieën militairen naar België gerepatrieerd en bevrijd. Dit zal aan sommigen de kans bieden om binnen de Weerstand de strijd weer op te nemen of om de geallieerde strijdkrachten te vervoegen door soms spectaculaire ontsnappingen. Anderen zullen zich ten dienste stellen van de Nieuwe Orde, nog anderen zullen opgaan in de berustende massa. Echter, voor de actieve officieren die weigeren toe te geven aan de roep van het nationaal socialisme, is geen respijt.

Prenzlau

Op 3 maart 1941 wordt Auguste Poppe overgeplaatst naar het kamp van Prenzlau Oflag IIA, nabij Stettin. Daar worden 2.600 officieren samengebracht, waaronder 33 generaals. Onder deze laatsten de generaals Duvivier en Hiernaux, de laatste bevelhebbers van de DAT (Luchtverdediging van het grondgebied) en van de Militaire Luchtvaart.

De vooruitzichten op een snelle vrijlating zijn in rook opgegaan. Op het ogenblik dat Auguste Poppe Prenzlau vervoegt hebben de strijdkrachten van het Reich nog altijd de wind in de zeilen. Weliswaar kreeg de Luftwaffe in de lucht boven Engeland een afstraffing en moest Hitler zijn

voornemen tot een invasie van de Britse eilanden opgeven, maar de Duitsers boeken succes in de Balkan en Kreta, alsook in Noord Afrika. Daarenboven bereidt zich de invasie van Rusland voor, de operatie Barbarossa.

In de schoot van de Offlags wordt de gevangenschap als een diepe frustratie ervaren, verscherpt door het feit dat deze slechts een deel van het kader der officieren treft, diegenen die vaak aangepakt werden door hun zin voor discipline, of misleid door vage beloften.

Bij tegenspoed staan dikwijls sterke persoonlijkheden op. Dit is het geval in het kamp van Prenzlau, waar een merkwaardige ontsnappingsorganisatie wordt uitgewerkt. De "bedenker" ervan was Luitenant Kolonel Bolle, artillerieofficier, omringd door zes andere vertrouwelingen officieren. Onder hen drie vliegeniers, allen anciens van het 1 Lu Rgt: Commandant Fabry, "de held" van een raid naar Leopoldstad in 1930 aan boord van een Breguet XIX, Kapitein Paulet die het bevel voerde over het 1 Smd tijdens de Achttiendaagse Veldtocht en Kapitein Poppe. Auguste Poppe was verantwoordelijk voor het fabriceren van het elektrisch materieel en de werktuigen nodig om de ontsnappingen te wagen. Inderdaad, alhoewel latinist van vorming, was zijn niet aflatende passie voor techniek, één van de karakteristieken van zijn persoonlijkheid.



Kapitein Auguste Poppe met Generaal-majoor René Legros in Oflag IIA te Prenzlau.

Het ontsnappingsnetwerk wordt uitgewerkt vanaf oktober 1941. Buiten het kamp steunt het op een "commando" van zes Belgische gevangen soldaten die door de Duitsers aan het werk gesteld zijn in het station van Prenzlau, vervolgens op een ploeg gidsen in de streek van Malmédy en ten slotte op weerstanders in België. Binnen het kamp was het een uitdaging om in het geheim een efficiënte organisatie op punt te stellen. Men moest de ontsnappingsmogelijkheden bestuderen, de kandidaten voorzien van Duits geld, burgerkledij, kaarten, sleutels en divers gereedschap, kompassen maken, ventilatie om de tunnels te verluchten, identiteitspapieren vervalsen of aanmaken, een uitkijk voorzien, enz...

nels te verluchten, identiteitspapieren vervalsen of aanmaken, een uitkijk voorzien, enz...

Er worden meer dan 200 ontsnappingspogingen ondernomen: door tunnels (er worden 22 tunnels gegraven, sommigen vergen 4 à 5 maanden werk), door afvoerbuizen, door het doorknippen van prikkeldraad, door zich te verbergen in dienstvoertuigen, door gebruik te maken van tewerkstelling buiten het kamp. Er zullen zich een honderdtal ontsnappen buiten de omheining bevinden, talrijk zijn de ontsnappen die terug worden gevat. Sommigen zullen verschillende poging ondernemen, anderen zullen hun pogingen met hun leven bekopen. Samen zullen 23 ontsnappingen volledig slagen. Laat ons aanstippen dat voor het totaal van de overige Oflags waar Belgische officieren geïnterneerd waren er slechts acht geslaagde pogingen zullen zijn.

Op 25 april 1945 "bevrijden" de Russische troepen het kamp van Prenzlau, niet zonder risico's. In omstandigheden die nooit zullen opgehelderd worden zullen ook zeven Belgische officieren vermoord worden...

Kolonel Jaques de Dixmuide, de Belgische commandant van het kamp, vaardigt een dagorder uit dat het einde van de gevangenschap aanduidt.

“... bij de dienst der ontsnappingen dienen Cdt Fabry en Kpt Poppe vermeld die de taak op zich genomen hebben om de kandidaten van het nodige materieel te voorzien om hun gevaarlijke onderneming tot een goed einde te brengen en die betrokken waren bij alles wat ondernomen werd in dit kamp...”

Auguste Poppe en zijn kameraden hebben bijgedragen om de eer van de Belgische vleugels te redden. Hun verdiensten zullen niet altijd erkend worden.

Op 7 mei wordt door Maarschalk Jodl de akte ondertekend voor de overgave van de Duitse strijdkrachten, aldus wordt de grootste militaire nederlaag van de geschiedenis bezegeld. Het conflict in Europa is beëindigd, maar de diensten van het Rode Leger zullen niets ondernemen om de terugkeer van de gevangenen te bespoedigen. Op 9 juni 1945 vindt kapitein Poppe eindelijk zijn geboorteland terug.

Terug in België

Na drie maanden verlof vervoegt Auguste Poppe op 28 september 1945 weer de strijdkrachten. Hij laat weten terug zijn statuut van piloot te willen, in een Belgische luchtmacht “zonder clan twisten”, zoals hij aan een van zijn vrienden schrijft. Een duidelijke verwijzing naar de sfeer die er heerste in de schoot van de Militaire Luchtvaart in 1940.

Maar in september 1945 is er nog geen Belgische militaire luchtvaart. Kort na de overwinning bestaan er nog geen concrete plannen voor een louter nationaal vliegwezen. Nochtans hadden de Britten zich ertoe verbonden ons bij te staan, binnen de grenzen van het protocol getekend in november 1944. Dit protocol was een vervolg op de overeenkomst “Eden-Spaak” uit 1942. Deze besluiteloosheid zal nefast blijken, want de euforie na de overwinning is van korte duur. Zodra het terug vrede is, gaat de nationale prioriteit naar het weer op gang brengen van de economie en niet naar het heropbouwen van een militair apparaat.

Het enige wat bestaat is de Belgische Sectie van de RAF en een Dienst Luchtvaart opgericht te Brussel in november 1944. Onder bevel van Gp Cpn Leboutte, hangt deze laatste rechtstreeks af van het Ministerie van Landsverdediging. De dienst heeft als voornaamste taken: de verbinding te verzekeren met de Belgische Sectie van de RAF, de hangende overeenkomsten en de geschillen die teruggaan tot 1940 te liquideren, alsook zich ontfermen over de situatie van de oudgedienden van de Militaire Luchtvaart die de rangen van de RAF VR niet vervoegd hebben. Onder de Belgische Sectie van de RAF vallen weliswaar alle “Belgische” eenheden: 349 en 350 Sqn ontplooid in Duitsland, de elementaire vlietschool van Bottisham en de technische school van Snailwell, maar deze eenheden blijven integraal deel uitmaken van de RAF en vallen volledig onder haar operationeel commando. Van deze eenheden deel uitmaken kan alleen mits een contractuele dienstverbintenis aan te gaan in de RAF Volunteer Reserve. Een aanwervingsdienst in Brussel zorgt hiervoor.

Meer dan 300 piloten maken deel uit van de RAF VR en meer dan 150 leerling-piloten bevinden zich op diverse niveaus van opleiding in de scholen. Het potentieel “piloten” is dus ruim voldoende voor een heroprichting van een Belgische Militaire Luchtvaart. Bovendien verkommeren in Engeland in afwachting van een her-opleiding een aantal oudgedienden van de Militaire Luchtvaart die gedurende de oorlog in het land gebleven zijn en die de RAF VR na de bevrijding hebben vervoegd.

Maar er blijft een chronisch tekort technisch personeel. De “Belgische” eenheden kunnen niet functioneren zonder een substantiële aanbreng van Brits personeel. Vanaf september 1945 wordt de situatie zelfs dramatisch wanneer demobilisatiemaatregelen toelaten dat oorlogsvrijwilligers die in Groot Brittannië hebben gediend de dienst te verlaten. Met als gevolg dat de sfeer erg somber wordt. Het bestaan zelf van een Belgische militaire luchtvaart wordt soms in vraag gesteld. En de verzuchtingen van enkele oud-gevangenen van de Militaire Luchtvaart, meestal hoog in rang, die

graag hun vliegerloopbaan willen hervatten, worden meestal genegeerd. In afwachting van betere tijden, wordt Kapt Poppe ingedeeld bij de “Service de l'Aviation - Bureau Opvorderingen” in Luik.

Het Militair Vliegwezen als onafhankelijke macht

Gelukkig klaart vanaf de eerste maanden van 1946 de hemel op wanneer een nieuwe regering gevormd wordt onder leiding van P-H. Spaak. De minister van Landsverdediging, Kolonel Fraiteur, met Gp Cpn De Soomer als kabinetschef, is een overtuigd voorstander van een heroprichting van een nationaal militair vliegwezen. Nu volgen de beslissingen elkaar snel op.

- de “Belgische” eenheden van de RAF (Belgische sectie) zullen de basis vormen van het militair vliegwezen. Een logische beslissing, maar niet evident voor iedereen.
- de ontwikkeling van het vliegwezen zal rekening houden met de bijstand aangeboden door Groot Brittannië in het kader van de akkoorden “Eden/Spaak”. Die moeten ons o.a. toelaten vier jacht-smaldelen en een transportsmaldeel op te richten.

Op 13 april wordt Gp Cpn Leboutte aangeduid als stafchef van het militair vliegwezen. In juli worden, in lijn met de bijstandsakkoorden, gedetailleerde onderhandelingen aangevat met de Britse overheden. Ze bepalen eveneens de manier waarop onze eenheden uit de RAF structuur kunnen vertrekken.

Op 13 augustus kondigt de minister van Landsverdediging de onafhankelijkheid af van de militaire luchtvaart binnen de structuur van de strijdkrachten.

Op 15 oktober wordt officieel het Militair Vliegwezen gesticht, los van de RAF.

Op 24 oktober keren 349 en 350 Smd terug naar België.

Met deze belangrijke stappen is het voortbestaan van een nationaal militair vliegwezen verzekerd. Maar de persoonlijke situatie van de oudgedienden van de militaire luchtvaart die niet uit de RAF VR komen, blijft onopgelost. Hun herintegratie in het varend personeel krijgt weinig steun. Ze worden gezien als voorbijgestreefd wegens hun lange inactiviteit en wegens de aanzienlijke voorde- ringen gemaakt gedurende de oorlog in het technisch domein en in de tactische inzet van vlieg- tuigen. De hogere gezagsdragers zullen hen aanmoedigen om naar het niet-varend kader over te stappen.

Maar Auguste Poppe en meerdere kameraden hebben nog voldoende enthousiasme en motivatie overgehouden om hun plaats in de gemeenschap van vliegers af te dwingen. Hun geduld en door- zettingsvermogen zullen alle tegenkantingen en hindernissen te boven komen.

De heersende onzekerheid is de oorzaak dat velen eind 1945 vertrekken. Hierdoor ontstaat een nijpend gebrek aan kaders in het militair vliegwezen. Op 26 december 1946 wordt Auguste Poppe benoemd tot majoor vlieger. Hij is dan nog steeds in functie bij de Dienst voor Opvorderingen en nog altijd is er geen beslissing genomen betreffende een eventuele her-opleiding als piloot.

Reconversie

In maart 1947 krijgt Auguste Poppe eindelijk groen licht. Op 10 maart vervoegt hij de EVS te Diest en vliegt hij 24 uur op Tiger Moth. Na zeven lange jaren zonder vliegen verloopt dit hernieuwde contact zonder noemenswaardige moeilijkheden. De hoofdmonitor, Kapt Wilkin, vindt nochtans dat een oriëntatie naar tweemotorige toestellen te verkiezen is boven een krachtig eenmotorig toestel zoals de Spitfire XIV. Auguste Poppe vervoegt voor een korte periode een nieuwe post op de Staf, bij de Algemene Directie Kwartieren en Bouwwerken. Maar al op 24 juni wordt hij gedetacheerd naar de GVS te Brustem om een eerste fase her-opleiding van 20 vliegers op Harvard te volgen. De monitoren benadrukken zijn ernst en zijn enthousiasme. Op 26 juli keert hij terug naar zijn staffunctie voor administratieve taken. Het zal nog vijftien maanden duren vooraleer hij zijn her-

opleiding terug kan hervatten. Intussen wordt hij op 3 mei 1948 naar de 1 Jachtwing gemuteerd als commandant van het smaldeel administratie.

Op 3 november 1948 keert hij terug naar de GVS om zijn opleiding op Harvard te voltooien. Vervolgens zou hij een conversie op Spitfire IX volgen, als voorbereiding op een overgang naar de OTU op Spitfire XIV. Zijn programma wordt ietwat “overhoop gehaald”. Zijn opleiding op Harvard wordt na 8.30 vlieguren onderbroken, omdat er besloten werd om hem aan te hechten aan de 109 Promotie die haar OTU te Koksijde moet beginnen op 1 december 1948. De fase her-opleiding die de aspecten “navigatie-formatie” bevat, wordt overgeslagen. En wat betreft de vorming op Spitfire IX, met voor de leerling-piloten een syllabus van 25 u, deze wordt voor hem gereduceerd tot één vlucht van 25 minuten...

Ondanks zijn handicaps: een onmiskenbare gebrekkige voorbereiding en zijn leeftijd - hij is al 40 jaar - gaat hij de uitdaging aan: vliegen op Spitfire XIV. Alles verloopt voortreffelijk, zonder ongelukken. Auguste Poppe is ongetwijfeld een behendig piloot. Maar het valt hem wat moeilijk om aan de vereiste standaarden met betrekking tot de operationele disciplines te voldoen.

In de OTU vliegt hij 31 uur op Spit XIV. Majoor Geerts (DFC), CO van de OTU, en majoor Dieu (AFC), commandant van de jachtschool, bevestigen in hun beoordelingen de motivatie van Auguste Poppe.

“Uitmundend piloot die al de hem bevolen opdrachten uiterst gewetensvol heeft uitgevoerd”.

Echter, wegens zijn leeftijd, achten zij zijn indeling bij een jacht-eenheid weinig opportuun.

Eens zijn OTU vorming afgerond, vervoegt majoor Poppe zijn post van commandant van het administratief smaldeel van de 1 Wing. Daar vraagt hij een stage te mogen doen in een operationele eenheid om zijn vorming te vervolmaken. Hierop wordt echter niet ingegaan. Op 13 augustus 1948 wordt hij aangeduid als hoger officier, commandant van de basisgroep van de 1 Wing. Een tijdro-



Bij de OTU zal Auguste Poppe 31 uur op Spitfire XIV vliegen.



Luitenant-kolonel Poppe met Luitenant-generaal Leboutte.

vende taak die hem weinig gelegenheid biedt deel te nemen aan operationele zendingen. Desondanks maakt hij regelmatig onderhoudsvluchten op Spitfire XIV in de smaldelen van de Wing.

Majoor Van de Velde, korpsoverste, beseft dat deze situatie niet ideaal is en stelt voor Auguste Poppe een affectatie voor op een toestel met twee motoren. Dit voorstel wordt botweg verworpen door het commando.

Zijn officierscarrière kent echter het normale verloop. Op 26 december 1949 wordt Auguste Poppe bevorderd tot luitenant-kolonel vlieger. Met de bevordering komt

een mutatie naar de Technische School te Tongeren waar hij op 2 januari het bevel overneemt. Voortaan voert hij zijn vliegprestaties uit op Harvard in de GVS.

Lt Kol Poppe vervult zijn nieuwe opdracht tot ieders tevredenheid. Hij heeft een moeilijk commando. Het Militair Vliegwezen, ondertussen omgedoopt tot Luchtmacht, moet een hele waaier specialisten vormen om aan de eisen van de eenheden te kunnen voldoen. Wat in normale tijden al een uitdaging is, wordt nu nog moeilijker. Immers, in augustus 1948 wordt de Technische School van Saffraanberg door brand vernietigd. Voor de duur van de heropbouw wordt ze tijdelijk overgeplaatst naar de kazerne Ambiorix. Maar hij heeft de hoop op een aanstelling in een operationele functie niet opgegeven. In oktober 1950 dient hij een aanvraag in die zin in, die echter eveneens onbeantwoord blijft.

Vermits rond maart 1951 de kans op een functie in een jachteenheid vervlogen lijkt, volgt hij nog een vorming op de tweemotorige Oxford, naast zijn commando over de Technische School dat loopt tot 9 maart 1952, datum waarop hij het bevel overdraagt aan Lt Kol Paulet, een vroegere medegevangene en zoals hij, een oudgediende uit het 1 Rgt Aé. Auguste Poppe wordt aangeduid als commandant van de 15 Wing TC, zodat hij eindelijk een functie krijgt die dicht aanleunt bij het operationele.

Commandant van de 1 Wing Beauvechain

Hij krijgt niet de kans zich er te bewijzen. Inmiddels zijn immers de bevorderingscriteria voor officieren veranderd. Voortaan moet men een kwalificatie op straaljager hebben. De Stafchef biedt Lt Kol Poppe een vorming op “jet” aan, met op termijn een vooruitzicht op het bevel over een van de Wings die de LuM in deze periode van expansie gaat oprichten.

Eens te meer gaat Auguste Poppe de uitdaging aan. Zijn opleiding bestaat uit twee fases: een conversie Meteor in de 1 Wing en een op F-84E in de 2 Wing.

De conversie op Meteor vangt aan op 3 juni 1952. Ze verloopt probleemloos. 13.40 vliegers. Sqn Ldr Winskill die de functie van OSN uitoefent, looft zijn enthousiasme voor het vliegen. Wanneer hij zich klaarmaakt om de 2 Wing te vervoegen, valt er een onverwachte beslissing: op datum van 8 juli 1952 wordt Lt Kol Poppe benoemd als commandant van de 1 Jachtwing. Hij vervangt Lt Kol Renier die zonder voorafgaande kennisgeving aangeduid is voor een cursus in de VS!



Achter Generaal Eisenhower in Melsbroek in 1952.

Zonder enige operationele ervaring die naam waardig, neemt Lt Kol Poppe het roer van de 1 Wing in handen, de “zwaarste” van de LuM: 3 smaldelen Dagjacht, 2 smaldelen Nachtjacht, een hulpstaldeel, een zestigtal vliegtuigen. Hier bovenop komen nog de samenlevingsproblemen met het 65 Bon GTA gevestigd op de basis.

Wat betreft de operaties, kan hij gelukkig rekenen op voortreffelijke medewerkers: Sqn Ldr Winskill, zijn OSN, en Majoor Ch. Roman, die meer bepaald de activiteiten van de nachtjacht smaldelen superviseert. Hij kan zich dus voornamelijk concentreren op zijn bestuurstaken.

De Luchtmacht moet een bijzonder moeilijke kaap rond. In volle expansieperiode wordt ze geconfronteerd met een aanzienlijk gebrek aan kaders en dat op een ogenblik dat veel jonge, in de VS

gevormde, piloten in de eenheden toekomen. Het ongevalratio is zorgwekkend. Alleen al in het jaar 1953 vinden 35 piloten, navigators en leerling-piloten de dood in luchtvaartongevallen.

De parlementaire vragen rijzen de pan uit...

Voor Auguste Poppe is luchtveiligheid de voornaamste zorg. Dit leidt tot een serie initiatieven betreffende de operationele infrastructuur van de Wing. Die wordt verbeterd door de bouw van een nieuwe startbaan en de aanschaf van een naderings- en landingsradar (GCA).

Nochtans is het niet op deze aspecten van zijn bevelvoering dat hij door zijn chefs wordt beoordeeld, maar op de operationele. Zijn oversten verwachten dat hij niet alleen een chef op de grond is, maar dat hij ook, zoals zijn voorgangers bij de RAF, de leiding in de lucht neemt aan het hoofd van zijn wing, ter gelegenheid van de grote NAVO manoeuvres en andere massa luchtdefilés. Feit is dat hij hier niet op voorbereid is.



Auguste Poppe is een eerlijk man. Hij kent zijn beperkingen. Hij laat het belang van de wing die de LuM hem heeft toevertrouwd primeren op zijn eigen persoonlijk belang en trekt er de nodige conclusies uit.

Begin 1954 vraagt hij om van zijn commando ontheven te worden.

Het einde van zijn loopbaan

Op 14 februari 1954 staat hij zijn plaats af aan Charles Roman en neemt hij het bevel over van de officiersschool van de Luchtmacht te Nivelles. Hij legt er zich op toe aan de toekomstige kaders de essentiële waarden van de bevelvoering door te geven: plichtsbesef en intellectuele eerlijkheid.

Op 31 december 1955 verlaat Lt Kol Poppe de actieve dienst. Hij weigert het aanbod om naar de reserve over te gaan met een hogere graad.

Luitenant-kolonel Vlieger Poppe overlijdt op 6 juni 1986 te Rixensart.

- - - - -