



## ***ALEX BINON***

*Een leven als piloot en officier*

door Dominique Hanson

vertaald door Marie-Christine & Paul Buyse en René Hoeben

*Hij maakte zich even los van de banaliteiten van het leven door de onzichtbare wegen te gebruiken die de natuur enkel scheen voorbehouden te hebben aan gevlugelde schepsels.*

*Robert de Marolles  
"Luchtvaart, de School van de Mens", 1938*



Geboren in Henegouwen (1914) als jongste zoon uit een arbeidersgezin met vijf kinderen, behaalt hij in 1932 een diploma A2 van "technicus in de metaalconstructie" aan de Universiteit voor Arbeid van Charleroi.

Wachtend tot de gevolgen van de crisis hem zouden toelaten een betrekking in de industrie te vinden die beter past bij zijn vorming, engageert hij zich bij de Militaire Luchtvaart, op aanraden van zijn kozijn Raymond Dehasse. Als artillerist heeft deze laatste, zoals het in die tijd de regel was, de cursus gevolgd van waarnemer en piloot om daarna een loopbaan uit te bouwen als officierpiloot bij de Militaire Luchtvaart. Als militair is Raymond Dehasse dan ook goed geplaatst om een ontluikende passie te zien oplaaien in de ogen van zijn kozijn, telkens hij naar de hemel kijkt wanneer er een vliegtuig overvliegt. Hij oordeelde dan ook dat hij deze passie moest aanmoedigen (1).

In 1933 wordt Alex Binon ingelijfd in het 1<sup>ste</sup> Luchtvaartregiment. Hij verwerft er als KRO het brevet van waarnemer, hetgeen hem toelaat gelijkgesteld te worden aan de graad van sergeant en vervolgens deze van adjudant, en meteen ook toegelaten te worden tot het varend personeel. Doch Binon stelt zich niet tevreden met de rol van waarnemer. Op zijn vraag wordt hij in 1935 terug tot korporaal benoemd, wat hem toelaat tot de Vliedschool (72<sup>ste</sup> promotie), om er in 1936 het brevet van piloot te behalen. Eerst wordt hij opgenomen in het korps van de beroepsonderofficieren (1938) en men vindt hem terug in mei 40 als adjudant-vlieger bij het 3<sup>de</sup> Luchtvaartregiment (III Lu). Hij verwacht een nieuwe promotie daar hij in december 1939 aangenomen werd als kandidaat onderluitenant in het actief kader (KBO).

Zijn kwaliteiten als piloot worden schriftelijk bevestigd en uiten zich eveneens in de praktijk. Kapitein-vlieger Jacques de Caters, door Alex Binon bewonderd en beschouwd als een modelvoorbeeld, noteert in de tweede semester van 1936: "Vliegt in formatie als de beste oudere piloten" (2). Tijdens de "spek-en-bonen" oorlog slaagt hij er tot tweemaal toe zijn Battle met defecte motor te redden door onder andere een noodlanding uit te voeren in de omgeving van Landen.

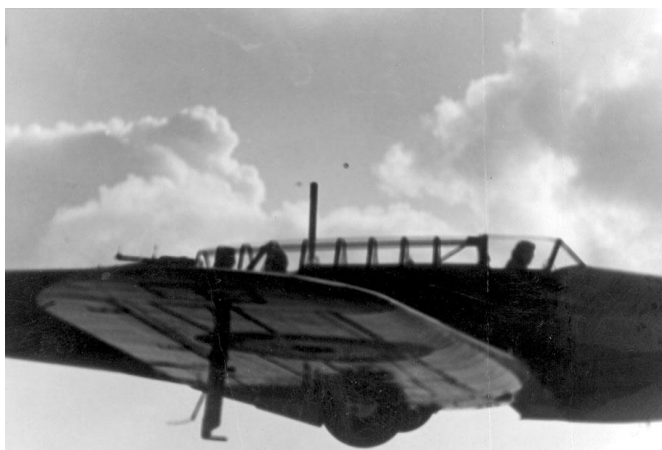
### **Eerste oorlogsopdracht Eerste bombardement**

In de namiddag van de 10<sup>de</sup> mei 1940 maakt Alex Binon deel uit van één van drie groepen van drie vliegtuigen om een bombardementsopdracht uit te voeren. Geen enkele bemanning van het Vijfde escadrille, deze van de Egyptische valken van Groep III

(1) Raymond Dehasse werd uitverkozen om peter te zijn van de 122<sup>ste</sup> polytechnische promotie van de KMS en het is Alex Binon die het vaandel van deze promotie zal overhandigen

(2) Vliegdagboek van Alex Binon.

van het 3<sup>de</sup> Luchtvaartregiment, heeft tot nog toe een trainingsvlucht om te bombarderen met Fairey Battle uitgevoerd. In tegenstelling tot hun collega's van de RAF, worden de Belgische piloten in dit driemanstoestel slechts vergezeld van een waarnemer-boordschutter, dus zonder bommenwerper. Vermits er geen richter is, moeten de bommen op zicht worden afgeworpen, maar niet lager dan 150 meter, zodat het percussiemechanisme nog kan geactiveerd worden



*November 1939 – Alex Binon als piloot met aan boord Cloquette en de Ribaucourt.*

Dit alles maakt het vliegen er niet eenvoudiger op en op deze hoogte zijn de Battles een ideale schietschijf voor het luchtafweergeschut ! Daarbij komt nog dat er slechts één microfoon aan boord is. Bij gebrek aan een techniek op punt gesteld door oefening en ervaring, opteert elke bemanning voor haar eigen operationele methode in vlucht. Zo komt het dat de communicatie tussen Binon en zijn waarnemer, de reservekorporaal Legand, radiotelegrafist bij Sabena, berust op verschillende wijzen van toeteren onder andere op het cruciaal moment van afwerpen van de bommen. De tegenorders volgden de orders op, zodat uiteindelijk de 10de mei al wachtend wordt beëindigd.

### **De aanval op de bruggen over het Albertkanaal**



*Het volledige V/III/3Lu – Alex Binon leunend rechts op de motorkap*

De 11<sup>de</sup> mei, kort na drie uur 's morgens, maakt Binon zich klaar om op te stijgen en een verkenningsvlucht uit te voeren met als doel de staat van de bruggen over het Albertkanaal te bekijken. De signaalgever doet hem op het einde van de startbaan stoppen. De opdracht wordt geannuleerd en zijn vliegtuig moet onmiddellijk met bommen

worden uitgerust. De bruggen over het kanaal zijn intact in handen gevallen van de vijand en het Vijfde escadrille krijgt de opdracht ze te vernietigen.

Heel wat later tekent Binon zijn herinneringen op : *“Wij waren aan het begin van de oorlog, belast met een opdracht waarvan iedereen de belangrijkheid begreep, maar wij hadden noch de training noch de uitrusting om een kans op slagen te hebben, Wij wisten dat bommen van 50 kg niet doeltreffend zouden zijn tegen onlangs gebouwde betonnen bruggen (3)”*.

Hoewel de piloten gewent hadden om optimaal gebruik te maken van de duisternis, stijgen zij slechts rond vijf uur op. De formatie wordt in de streek rond Leuven beschoten; het toppunt van ironie is dat dit gebeurde door Belgische troepen, die eveneens geen ervaring hadden en daardoor niet bekwaam waren om een bevriend toestel van een vijandelijk vliegtuig te onderscheiden. *“De zichtbaarheid was perfect en weldra kwam de brug van Vroenhoven intact in het zicht. Een onvoorstelbare intensieve beschieting in onze richting veroorzaakte gaten in de vleugels en ik hoorde het droog klappen van de kogels tegen de metalen wanden van het vliegtuig en wel zo erg dat dit het geluid van de motor oversteeg. Ik had het gevoel dat ik niet meer vooruit kwam en nooit de brug zou bereiken” (4)*.

Nochtans bereikt Binon de brug en met een driftige klaxonstoot geeft hij het signaal aan zijn waarnemer om de bommen af te werpen. Het vliegtuig wordt onmiddellijk lichter en uiterst laag vliegend, zoals hij nog nooit tevoren had gedaan, vat hij de terugweg aan. Na een uiterst moeilijke landing, veroorzaakt door beschadigde stuurorganen, tellen de grondmekaniekers het aantal gaten en treffers. Maar het meest dramatische is dat van de negen bemanningen van de Vijfde escadrille, er slechts één andere het geluk had om behouden terug te keren.

Tijdens de debriefing deelt Alex Binon mede dat hij in de onmiddellijke omgeving van de brug een aanzienlijk aantal Duitse zweefvliegtuigen had bespeurd. De majoor gelooft hem niet... *“Binon die zijn ziel komt af te wegen op de balans van de lotsbestemming, de kalmte zelf en buitengewoon piloot, wordt verweten van op een hoogte van enkele meter een zweefvliegtuig niet van een motorvliegtuig te kunnen onderscheiden”(5)*.

## Eerste Eerbewijzen

Zowel de Franse als de Engelse aanvallen op dezelfde bruggen waren even weinig rendabel. De eerste “Victoria Cross” van de Tweede Wereldoorlog worden toegekend aan de bemanning van een Britse Battle die tijdens één van deze aanvallen werd neergehaald.

Op 21 juni 1940 wordt Alex Binon op het dagorder van de Belgische Militaire Luchtvaart vermeld : *“zeer goede piloot die verschillende opdrachten heeft*



(3) *Icare*, n° 76, Printemps 1976, p. 35.

(4) *Icare*, *Ibidem*, p.39.

(5) *Jean Delaet, Escadrilles au combat, 1947, p 64.*

uitgevoerd boven de vijandelijke linies en dit niettegenstaande een intense beschieting door het luchtafweergeschut en een opvallende superioriteit van de vijandelijke luchtmacht (6).

Wat een verschrikkelijke bekentenis vormen deze laatste woorden! In 1946 ontvangt hij het Oorlogskruis 1940 met Palm, vergezeld van de volgende vermelding : "Heeft op 11 mei 40 deelgenomen aan een uiterst gevaarlijke bombardementsopdracht op de mondingen van Maastricht die verdedigd werden door aanzienlijke strijdkrachten. Heeft er bewijs geleverd van heel wat lef en misprijzen voor gevaar en is met zijn zwaar beschadigd toestel teruggekeerd".

De V/III/3Lu wordt later nog geëerd. In december 1982, tijdens de eerste plechtigheid van het peterschap dat plaats vond in de BAF, krijgen de leerling-piloten van de promotie 80A de naam van kapitein Glorie, tweede in bevel van de Vijfde escadrille.



In mei 1984 is Alex Binon, vergezeld van vier oude strijdmakers, eveneens tegenwoordig te Goetsenhoven, wanneer de eerste Egyptische valk op de Marchetti's van de Elementaire Vlieg-school wordt onthuld en hij overhandigt de standaard van de V/III/3Lu aan het smaldeel vliegopleiding.

Op 11 mei 1990 tenslotte, zullen de laatste twee ontsnapt van de opdracht aan het kanaal, Jacques Dome en Alex Binon, aan de brug van Vroenhoven een gedenkteken inhuldigen dat geschonken werd door de Belgische Vieilles Tiges.

Op dat ogenblik is Binon reeds geruime tijd met pensioen, na een in alle opzichten goed gevuld beroepsleven waarvan de meest merkwaardige gebeurtenissen hierna worden beschreven.

Op dat ogenblik is Binon reeds geruime tijd met pensioen, na een in alle opzichten goed gevuld beroepsleven waarvan de meest merkwaardige gebeurtenissen hierna worden beschreven.

## Weerstand

Als lid van de weerstand in de schoot van het Belgisch Legioen, wordt Binon vooreerst aangeduid voor het opzoeken en inrichten van terreinen voor parachutage en hij leidt tevens ploegen op die deze terreinen moeten gebruiken. Zijn vorming tot piloot wordt voor deze opdracht nuttig gebruikt door zijn officiële functie als Controle-Inspecteur van Bevoorrading bij het Ministerie van Landbouw, hetgeen hem dient als alibi. Doch in mei 1943 wordt de algemene provinciale staf van het Legioen gevangen genomen als gevolg van een actie van het GFP. Binon kan maar nipt aan de valstrik ontsnappen. De tegenwoordigheid van geest van één van de leden van het net, die bij het binnenkomen van het vergaderlokaal in een officieel gebouw, hem verwijt voor "vuiile collaborateur" maakt dat hij in de ogen van de Gestapoagenten die naar weerstanders op zoek zijn, niet meer verdacht wordt. Binon ontsnapt er aan, maar het net wordt ontroofd door de executie van verschillende van zijn leden. Daar hij er niet meer in slaagt

(6) Vliegernotaboek van Alex Binon, ondertekend door kapitein-vlieger de Hepcée.

met Londen opnieuw contact op te nemen, treedt hij toe tot de inlichtingendienst van het OMBR, sectie Charleroi, waarin hij actief blijft tot aan de bevrijding.

### Zijn debuut bij de BAF loopt via de RAF

Nadat hij heropgenomen is in Landsverdediging in november 1944, draagt Binon begin 1945 voor de eerste maal de graad van onderluitenant (met terugwerkende kracht vanaf 25 december 1940). Zijn loopbaan in de luchtvaart herneemt in het kader van de opleiding, daar hij naar Engeland wordt gezonden in de schoot van de Belgische sectie van de RAF. Hij wordt er opgenomen in de Belgian Training School te Snailwell waar hij afgedeeld wordt van mei 1945 tot maart 1946. Vooraleer naar Saffraanberg in België terug te keren, verblijft Flying Officer Binon in 1946 gedurende twee maand bij de RAF Coleby Grange (SFTS Training Command) en volgt er een "Refresher course".

Aan de Technische Luchtvaartschool, zoals die indertijd werd genoemd, ontwerpt hij als chef van de sectie instrumenten schatten van vernuft die de opleiding optimaliseren. Zijn initiële opleiding als technicus is van onschatbare hulp. Hij ontwerpt en bouwt verschillende gereedschappen om de voorraad aan materiaal te vervolledigen. Hij construeert eveneens een reuzegrote maquette die de werking en de uitrusting van een moderne



1954 – 1955 CO van het 21<sup>ste</sup> smaldeel

vliegaven demonstreert. In 1947 presenteert de kleine luitenant-vlieger, bezitter van een A2-diploma, een verslag (7) op het Congres van het honderdjarig bestaan van de A.I.Lg voor een groep van ingenieurs, bedrijfsverantwoordelijken en specialisten. Op basis van ervaringen opgedaan tijdens de oorlog, ontleedt hij de voorwaarden die moeten worden vervuld door internationale luchthavens, om steeds maar snellere en zwaardere vliegtuigen te kunnen ontvangen. Het zal niet lang meer duren vooraleer hij de gegrondheid van deze studie kan controleren.

### Premières op de LBC

Inderdaad, in mei 1948 volgt Alex Binon een conversie tot transportpiloot en wordt naar de prille 15<sup>de</sup> Wing gemuteerd.

Tijdens deze periode is de belangrijkste zaak voor deze Transport- en Verbindingswing, de lijn België-Congo, afgekort LBC, te openen. De eerste militaire verbinding wordt verwezenlijkt in juni 1947 (DC3-K10) en eind 1948 mag men stellen dat de LBC werkelijk operationeel geworden is. Maar de ontwikkeling van de basis van Kamina (Baka) brengt nieuwe uitdagingen met zich mede. De vluchten volgen zich met een zekere regelmaat op met tot doel het vervoer van het militair personeel, zonder dat

(7) *Verslagen van het Congres van de A.I.Lg 1947, Deel II, p. 179.*



*Aan de stuurknuppel van een C-119*

nochtans de bevoorradingproblemen in materiaal echt worden opgelost. Hiervoor moet men wachten tot de komst van de Fairchild C-119 alias "Flying boxcar".

In de zomer van 1952 volgt Alex Binon in Frankfurt de conversie cursus op dit vliegend vrachttuig, om samen met zijn vriend René Maricq, Belgische piloten op dit nieuw vliegtuig op te leiden. In datzelfde jaar trouwens behaalt hij de "Green card examiner" afgeleverd door de RAF-CFS.

Op 3 maart 1953 verlaat een eerste toestel, de CP3, Brussel en zet koers naar het zuiden met tot doel een eerste studiereis te maken. De bemanning, onder het bevel van majoor Binon, doet er zeven dagen over om de geplande reisroute Brussel-Tripoli-Kano-Léo-Kamina af te leggen. Aldus geopend voor de C-119, laat de LBC toe dat de Harvards van de voortgezette vliegschool en de helikopters Sycamore worden overgevlogen. Ondertussen wordt een andere route langs de Nijl vallei bestudeerd om een meer regelmatige brandstofbevoorrading te verwezenlijken die beter aangepast is aan de noden van de C-119. Van dan af kan deze een grotere nuttige lading meenemen. Maar door de crisis van het Suezkanaal wordt het traject van de C-119's wederom in vraag gesteld. Deze laatste zijn nochtans niet de enigen die in de schoot van de Belgische LuM gezocht hebben naar een betere weg om de kolonie vanuit de hoofdstad te vervoegen.

## Operatie Simba

op het einde van de jaren vijftig maakt het idee om Kongo te bereiken met Belgische militaire straalvliegtuigen weer opgang. De vlucht op zichzelf stelt geen problemen maar het zijn al de logistieke nevenaspecten zoals brandstof, zuurstof onder druk, starten, em... die deze onderneming bijna onbetaalbaar maken zolang de burgermaatschappijen niet frequenter vliegtuigen met turbomotoren gaan gebruiken op Afrikaanse bodem. De tiende verjaardag van BAKA (Basis Kamina) vieren, er voor de gelegenheid een grote vliegmeeting organiseren en tegelijkertijd een demonstratie van macht geven bij de eerste schermutselingen voor de onafhankelijkheid, doen het project heropleven. In functie van de keuze van het vliegtuig, de AVRO CF-100 Canuck, wordt de uitvoering ervan toevertrouwd aan de 1 Jacht Wing Alle Weer (1 JWAW).



Juli 1959: Ndjili. De bemanningen en een aantal mecaniciens van de operatie Simba

Het "project team" bestaande uit de majoors Delers en Laden van de 1 JWAW

staat onder het bevel van de commandant van de Vlieggroep 15 Wing, luitenant-kolonel Alex Binon. Een verkenning van de vooropgestelde reisweg wordt uitgevoerd door een C-119 van 11 tot 19 juni, met als doel de mogelijke steun op de verschillende vliegvelden na te gaan. De eigenlijke "Operatie Simba" start op 3 juli met het vertrek van twee C-119s met aan boord het personeel en materieel ter ondersteuning van de formatie van vier CF-100s. De verkenningsopdracht heeft inderdaad aangetoond dat er praktisch geen technische steun mag verwacht worden tijdens de tussenlandingen.

Het strakke schema moet de aanwezigheid van een C-119 met de technische ploeg mogelijk maken bij elke tussenlanding; de bemanningen van de CF-100s, van hun kant, moeten zelf instaan voor hun brandstofbevoorrading. De reis kent zijn deel van defecten, onvoorziene gebeurtenissen en angsten. Maar de Belgische kokardes op de straaljagers zorgen voor sensatie zowel boven Leopoldstad als tijdens de meeting in Kamina. De reactie van een technicus van Air France tijdens een tussenlanding te Abidjan wordt met fierheid en enig leedvermaak in de verf gezet door de Belgische militaire pers: "*Is het niet erg dat het de 'petits Betges' zijn die ons als eersten reactievliegtuigen komen tonen*" (8).

Als zendingsoverste en boordcommandant van de eerste C-119 (de CP-22) onderstreept

Alex Binon: "*Deze opdracht was slechts mogelijk omdat al het personeel, bemanningen van de jacht- en transportvliegtuigen en de ploegen technici, gedreven werden door dezelfde geest van samenwerking en die steunend op het verlangen om de opdracht tot een goed einde te brengen, de wil vonden om alle hindernissen te overwinnen*" (9).

Maar waarom had men deze opdracht, die het inzetten van jachtvliegtuigen inhield, toevertrouwd aan de commandant vlieggroep van een luchttransporteenheid? Keren we terug naar 1955. Als bevelhebber van een transportmaldeel van de 15 Wing, waar hij met alle vliegtuigtypes gevlogen heeft, bereikt Alex Binon 4.000 vluchten.

Op zijn aanvraag ondergaat en slaagt hij in de 7 Jacht Wing in een conversie op straalvliegtuig in minder dan zes maanden. Hij slaagt daarenboven met succes in de Fighter Leader Course, wat door zijn oversten als een exploit bestempeld wordt (10).

Nadien neemt hij in de 13 Wing achtereenvolgens het commando van het 25 Smaldeel, de vlieggroep, en als interim dat van de Jachtschool. Deze functie in de opleiding is ook te verklaren omdat hij



Fasten van de LuM in 1957 te Brustem

(8), (9) *Tijdschrift van de Belgische LuM, Nr 12, feb 1960*

(10) *Col VI Muller - Comd 13 JW: Signalementsnotas 1956*



het brevet B2-ondenichter vliegen zonder zicht behaald had.

Als organisator van de vliegfeesten van de Luchtmacht in 1956 en 1957, is hij eveneens een van de deelnemers als leider van een acrobatisch team van vier Meteors, opgericht voor de gelegenheid met de volledige steun van Majoor Bobby Bladt leider van de Rode Duivels. Hij bereikt een totaal van 450 vlieguren op jet. In 1958 wordt hij als hoger officier overgeplaatst naar het Bureel Ops/HK Groep Operaties van de Jacht, zonder daarom zijn training op straalvliegtuig te vergeten.

Integendeel, gedurende een maand een conversie op CF-'100 in de 1 JWAW. Hij voert een vijftiental opdrachten uit met een totaal van 50 vluchten op dat vliegtuigtype. Met ervaring van zowel jacht- als transportpiloot, voorzien van een uitzonderlijk technisch inzicht en een gevoel voor organisatie, is Alex Binon de logische keuze als leider van 'Operatie Simba' die het Congolese luchtruim moet openen voor de Belgische jets.

### "De ziel van de 15 Wing" in troebele tijden <sup>(11)</sup>

Maar dreigende onweerswolken verduisteren brutaal de Kongolese hemel. Geen sprake meer van record of exploit, maar van urgentie: onze landgenoten repatriëren en redden die geconfronteerd worden met de crisis die volgt op de onafhankelijkheid van onze kolonie- Tussen 18 juli en 27 augustus 1960 voert de Lt Kol VI Binon drie rotaties uit naar BAKA. In zijn dossier is de waardering van het hoger echelon zeer veelzeggend: *"heeft niet het aantal verbindingen kunnen uitvoeren dat hij wenste omdat zijn functie hem weerhield in Melsbroek, waar hij een van de voornaamste leiders was in deze uitzonderlijke inspanning geleverd door de 15 Wing in Kongo en tussen België en Kongo.(12)"*



December 1959 - Ndjili

Voor de prestaties bij de onlusten in Kongo, zal aan de 15 Wing een ontroerende hulde gebracht worden bij gelegenheid van de bevelsovername van de Wing door Alex Binon op 9 september 1960.

### Piloot van de Koning en de Koningin en onderrichter van de Koning

Enkele maanden voor de problemen in Kongo, ontvangt Alex Binon in december 1959, bij hem thuis een telefoontje van het Koninklijk Paleis. Hij hangt op, pakt een koffer en geeft als antwoord aan zip echtgenote die vraagt waar hij heen gaat: " *Luister naar de*

(11) *Nota van Gen-Maj VI Ceuppens, dec 1962 Mod A: (Als zeer dynamisch officier is de Lt Kol Binon deze laatste jaren de ziel van de 15 W geweest. Indien het Belgisch luchttransport bedolven geweest is onder zoveel lof voor het succes van zowel haar opdrachten in Afrika als in Eurcpa, is dit vooral te danken aan de Lt-Kol VI Binon.)*

(12) *Kol v/h Vlwz Cambier: Beoordelingsnota tijdens de evenementen in Afrika.*

*radio en je zal het vernemen*"- Bijna zonder enige voorafgaande waarschuwing heeft Koning Boudewijn beslist een lange rondreis te maken door de provincies van Kongo. De koninklijke bemanning wordt daarop onmiddellijk opgetrommeld. Enkel de grote paraatheid van de manschappen en de toestellen maakt het mogelijk een opdracht met zulke zware verantwoordelijkheden quasi onverwijd uit te voeren. Ook ditmaal zullen de gelegenheidsgelukwensen deze opdracht als piloot van de koning benadrukken (13).

Inderdaad ,sinds 16 april 1959, neemt Alex Binon regelmatig de stuurknuppel in handen van de Dakota K16 (OT-CWG) en de DG6 KY2 (OT-CDB) uitgerust in versie VVIP nadat hij "de eer had aangeduid te worden als de persoonlijke piloot van Zijne Majesteit de Koning" (14).



Klaar voor een zending met Aéro-Commander

Naast de officiële verplaatsingen van de koning zijn er ook de privé reizen van de leden van de koninklijke familie of deze van de hoge gasten zoals de koning en koningin van Thailand. Sommige vluchten steken boven andere uit: de koning naar Leopoldstad brengen voor de onafhankelijkheid van Kongo op 30 juni 1960, de toekomstige koningin der Belgen van Madrid naar Brussel brengen, het jong koninklijk bruidspaar meenemen op huwelijksreis, vliegen met Herman Geiger, de gletsjerpiloot, tijdens een privé reis met onze vorsten naar Zwitserland in maart 1962.

De koning wilde zeer graag een persoonlijk vliegtuig aanschaffen en de keuze ging naar de tweemotorige Aéro-Commander. De resultaten van de opleiding van de koning getuigen zeer snel van de passie en toewijding van onze vorst voor de luchtvaart. In zijn logboek noteert Binon, voor juni en juli 1962, 21 vluchten in de Aéro-Commander. De koning zit meestal in de linkerstoel en voert alle fases van de vlucht uit, inbegrepen het

(13) Nota van Lt-Gen VI Bumiaux aan de Gcmd 15 W van 06/01/1960

(14) Nota van Gen-Maj VI Ceuppens, eerder vermeld.



opstijgen en landen.

Uitzonderlijk neemt de onderrichter even de vrijheid en stelt zijn koninklijke leerling voor om aan de piloten, tijdens een vlucht naar Chièvres in juni 1962, te tonen dat het wel degelijk de koning is die de A6ro-Commander bestuurt. Nog mooier zou het zijn indien de koning zou uitstappen in blauw uniform! 'Voorbarig' is het antwoord van de koning; bedroefd, zoals toen hij er zich van bewust werd dat zijn buitengewone functie hem nooit zou toelaten solo te vliegen. Het getuigt van zijn grote waardering voor de vliegeniers en respect voor hun tradities. Op 30 april 1964 wordt het voorstel van Alex Binon werkelijkheid. De koning landt in Bevekom aan het stuur van zijn Aéro-Commander met kapitein vlieger R. Baccaert aan zij[n] zijde. De vorst, getooid in uniform van luitenant-generaal van de Luchtmacht, ontvangt er zijn vleugels van militair piloot uit de handen van generaal-majoor vlieger Ceuppens, Stafchef van de Luchtmacht, en in aanwezigheid van zijn instructeur.

Op drie en een half jaar heeft Alex Binon aldus 131 opdrachten uitgevoerd met de koning en de koningin voor een totaal van 276 vluchten. Op 5 november 1962 wordt Alex Binon van de 15 Wing overgeplaatst naar het HK van 2 ATAF- Hij voert zijn laatste vlucht bij de Luchtmacht uit op 29 april 1964 en totaliseert 7.054 vluchten op 31 vliegtuigtypes met 66n of meerdere motoren. Hij vertrekt met vervroegd pensioen op 1 augustus 1964 en wordt bevorderd tot kolonel vlieger in het reservekader op 26 december van hetzelfde jaar.

Bij het vertrek uit het militaire leven behoudt hij, buiten een hoop herinneringen, een ontzaglijk respect voor Koning Boudewijn met zijn grote menselijkheid en dankbaarheid. Tijdens een privé audiëntie te Laken, kort na zijn vertrek uit de 15 Wing, getuigt de vorst

zijn grote dankbaarheid aan Alex Binon en krijgt hij de toelating te vliegen op de Aéro-Commander wanneer het hem past. Tijdens deze audiëntie en op vraag van zijn gastheer, suggereert Alex Binon de naam van kapitein vlieger R. Baccaert als zijn opvolger. Overmand door de emoties daalt Alex Binon de trappen van het peron van het Koninklijk Paleis af... met de wagen.

### Burgerpiloot

Maar kon Alex Binon op vijftigjarige leeftijd inactief blijven en vooral niet meer vliegen? Albert Eyskens, een collega van voor de oorlog, stelt hem voor om weglaten) het transport van delen van de romp van de F-104's vanuit Fairey naar Italië te verzekeren en aldus een embryo van luchtactiviteiten te ontwikkelen met de luchthaven Gosselies als draaischijf. De uitdaging trekt hem aan maar hij heeft een licentie van lijnpiloot nodig. De Administratie van het Luchtverkeer aanvaardt zijn militair brevet om te zetten in een burger licentie zonder dat hij zich moet onderwerpen aan de gebruikelijke testen (zeer uitzonderlijk in die tijd). Bij gebrek aan middelen geraakt het project om een luchttransportbedrijf op te richten in Gosselies niet van de grond.



Overhandiging van de insignes van de LuM eenheden op het paleis te Laken. Deze specifieke insignes werden verwezenlijkt door een specialist van de 15e Wing

In die tijd echter reizen meer en meer toeristen met het vliegtuig. Luchtvaartmaatschappijen zijn op zoek naar de zeldzame gekwalificeerde piloten. Sobelair werft Alex Binon aan als boordcommandant DC6 en hij totaliseert in deze functie meer dan 2700 vluchten. Als de maatschappij hem te oud vindt voor een conversie op Caravelle, beslist hij uiteindelijk zijn koptelefoon definitief op te hangen op 27 september 1968.

Vijfendertig jaar later, op 5 maart 2004 ter gelegenheid van de begrafenis van Alex Binon, zijn de warme blijken van sympathie van Hare Majesteit Koningin Fabiola een hartelijke troost voor de familie, alsook een onschatbare blijk van erkentelijkheid voor een beroepsleven uitgeoefend op het hoogste niveau van bekwaamheid en in dienst van het Vaderland, zijn Luchtmacht en de Belgische vleugels.



<b>JAAR</b>	<b>FUNCTIE</b>	<b>DUUR</b>
35 - 36	Leerling Piloot	11 maanden
36-40	Ooffr piloot (CSLA) 3 Aé	3 jaar. 9 maanden
40	Verplaatsing met eenheid naar Frankrijk	15 mei
40 - 45	Bevoorrading Min van Cultuur	4 ½ jaar
43 - 44	Weerstander	1 jaar, 1 maand
45 - 46	Heropgenomen in de Strijdkrachten in de BTS (Be Sec RAF) SFTS Training Command RAF	12 maanden
46 - 48	Chef sectie boordinstrumenten Technische School	2 jaar
48 - 52	Piloot 15 W LuTpt	4 jaar
54 - 55	Comd 21 Smd, 15 W LuTpt	7 maanden
55	Piloot 7 Jachtwing	3 maanden
55	Comd a.i. 25 Jachtmaldeel 13 Jachtwing	1 maand
56 - 57	Comd 25 Jachtmaldeel 13 Jachtwing	10 maanden
57	Comd Vlieggroep 13 Jachtwing	11 maanden
57 - 58	Hoger Off Adj in het bureel Ops Jacht Grp	9 maanden
58 - 60	Comd V Gr 15 W LuTpt	1 jaar, 10 maanden
60 - 62	Korpscommandant 15 W LuTpt	2 jaar, 2 maanden
62 - 64	Chief Off Ops Division, HQ 2 ATAF	1 jaar, 6 maanden

