



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^{ste} 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^{ste} 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^{de} 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.

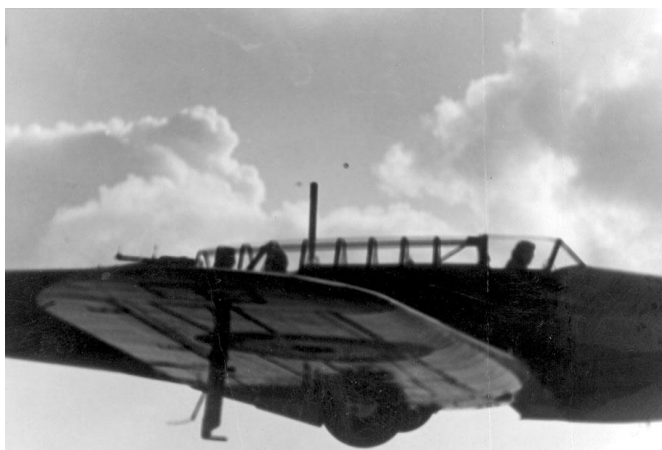
Eerste oorlogsopdracht Eerste bombardement

In de namiddag van de 10^{de} 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^{ste} 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^{de} 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^{de} 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 gewenst 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.

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^{ste} 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^{de} 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 bevoorradingsproblemen 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 achter-eenvolgens 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 ⁽¹¹⁾

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 onverwijld 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.



JAAR	FUNCTIE	DUUR
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





Alex Binon

Une vie de pilote et d'officier

Par Dominique Hanson

Il s'affranchit un moment des banalités de la vie en empruntant ces routes invisibles que la nature semblait réserver aux seules créatures ailées.

*Robert de Marolles
« Aviation, Ecole de l'Homme », 1938.*

Natif du Hainaut (1914), Alex Binon, fils cadet d'une famille ouvrière de cinq enfants, décroche en 1932 à l'Université du Travail de Charleroi, un diplôme A2 de «technicien en construction métallique».

En attendant que les effets de la crise lui permettent d'obtenir dans l'industrie un emploi conforme à sa formation, il s'engage à l'Aéronautique Militaire sur le conseil de son cousin, Raymond Dehasse. Artilleur au départ, ce dernier a suivi les cours d'observateur et de pilote, comme c'est la règle à l'époque, pour faire carrière comme officier pilote à l'Aéronautique Militaire. Raymond Dehasse est donc bien placé pour déceler une passion naissante dans les yeux de son cousin, chaque fois que celui-ci lève les yeux vers le ciel au passage d'un avion, passion qu'il jugeait devoir encourager¹.

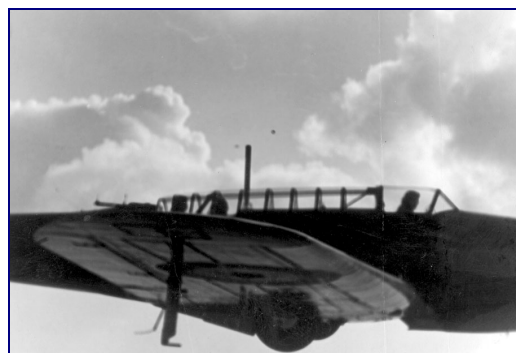
En 1933, Alex Binon est incorporé au 1^{er} Régiment d'Aéronautique. Entré à l'Ecole d'Aéronautique, il décroche un brevet d'observateur en tant que COR, ce qui lui vaut d'être assimilé au grade de sergent puis d'adjudant ainsi que d'être admis au sein du personnel navigant. Mais Binon ne se contente pas d'un rôle d'observateur. En 1935, à sa demande, il est replacé comme caporal, ce qui lui permet d'entrer à l'Ecole de Pilotage (72^e Promotion) et d'y conquérir le brevet de pilote en 1936. Admis d'abord dans le corps des sous-officiers de carrière (1938), on le retrouve, en mai 40, comme adjudant aviateur au 3^e Régiment d'Aéronautique (IIIAé).



Il y attend une nouvelle promotion puisque, entre-temps, depuis décembre 1939, il est agréé Candidat à la Sous-Lieutenance d'Active (CISLA).

Sanctionnées sur papier, ses qualités de pilote se vérifient également dans la pratique. Le capitaine aviateur Jacques de Caters qu'Alex Binon admire et considère comme un modèle note, au deuxième semestre 1936 : « *Vole en peloton comme les meilleurs anciens pilotes* »². A deux reprises, pendant la drôle de guerre, il parvient à sauver son Battle en panne de moteur, notamment en effectuant un atterrissage en campagne près de Landen.

Première mission de guerre Premier bombardement



Novembre 1939 – Alex Binon pilote Cloquette et de Ribaucourt

¹ Raymond Dehasse a été choisi comme parrain de la 122^e Promotion Polytechnique de l'ERM et c'est Alex Binon qui remettra le fanion de cette promotion.

² Carnet de note d'aviateur d'Alex Binon.



1939 - La V/III/3Aé au grand complet – Alex Binon est appuyé au côté droit du capot moteur

L'après-midi du 10 mai 1940, Alex Binon fait partie d'un des trois pelotons de trois avions mis en alerte pour une mission de bombardement. Aucun équipage de la Cinquième escadrille, celle des Aigles égyptiens, du Groupe III du 3^e Régiment d'Aéronautique (V/III/3Aé) n'a, à ce moment, effectué de mission d'entraînement au bombardement sur Fairey Battle. Contrairement à leurs collègues de la RAF, sur cet avion triplace, les pilotes belges ne sont accompagnés que d'un observateur-mitrailleur, pas d'un bombardier. Donc, comme il n'y a pas de viseur, les bombes doivent être lâchées à vue le plus bas possible mais pas en dessous de 150 mètres pour permettre l'activation du mécanisme de percussion.

Tout cela est loin de simplifier le pilotage et à cette altitude, les Battle vont représenter une cible idéale pour la DCA ! De plus, à bord, il n'y a qu'un seul microphone. A défaut d'une technique mise au point par l'entraînement et l'expérience, chaque équipage opte pour sa propre méthode opérationnelle en vol. Ainsi, entre Binon et son observateur, le Caporal de réserve Legand, radio de bord de la Sabena, la communication, notamment au moment crucial du bombardement, repose sur

différents types de coup de klaxon. Finalement, la journée du 10 mai se solde dans l'attente, les contrordres ayant succédé aux ordres.

L'attaque des ponts du Canal Albert

Le 11 mai, peu après 3 heures du matin, Binon s'apprête à décoller pour une mission de reconnaissance en vue de déterminer l'état des ponts du canal Albert. Le signaleur l'arrête en bout de piste. La mission est annulée et son avion doit immédiatement être équipé de bombes. Les ponts du canal sont tombés intacts aux mains de l'ennemi et la Cinquième escadrille est chargée de les détruire.

Binon, bien plus tard, consigne ses souvenirs : *« Nous étions au début de la guerre, chargés d'une mission dont l'importance n'échappait à personne, mais nous n'avions ni l'entraînement, ni l'équipement pour pouvoir nous en acquitter avec une chance de réussite et bien qu'inexpérimentés, nous nous rendions bien compte que les bombes de 50 kg seraient inefficaces contre des ponts en béton récemment construits³ ».*

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

Le décollage intervient vers 5 heures alors que les pilotes auraient souhaité profiter au maximum de l'obscurité. A proximité de Louvain, des obus traversent la formation ; comble d'ironie, ils doivent être tirés par des troupes belges - elles aussi inexpérimentées - incapables de reconnaître un avion ami d'un avion ennemi. *«La visibilité était excellente et bientôt le pont de Vroenhoven m'apparut intact. Un tir d'une intensité inouïe était dirigé vers nous. Je voyais des trous se former dans mes ailes et j'entendais le claquement sec des balles sur les parois métalliques de l'avion, dominant le bruit du moteur. Il me semblait que je n'avancais plus et que jamais je n'atteindrais le pont⁴»*. Binon atteint néanmoins le pont et d'un coup de klaxon rageur, fait larguer les bombes par son observateur. Aussitôt, son avion s'allège et dans un rase-mottes, comme il n'en a jamais fait, il reprend alors la direction du retour. Après un atterrissage très difficile, les commandes de l'avion ne répondant plus normalement, les mécaniciens atterrés comptent le nombre de trous et d'impacts. Mais le constat le plus dramatique est ailleurs : sur les 9 équipages de la Cinquième escadrille, un seul autre a eu la même chance de rentrer à bon port. Au debriefing, Alex Binon signale avoir observé aux environs immédiats du pont, une énorme quantité de planeurs allemands. Le major ne le croit pas... *« Binon qui vient de peser son âme sur la balance du destin, Binon, le calme et grand pilote, est accusé de ne pas savoir distinguer un planeur d'un avion, et cela à quelques mètres du sol »⁵*.

Premiers honneurs

Les raids français et anglais sur ces mêmes ponts se révèlent tout aussi improductifs. Les premières « Victoria Cross » de la Seconde Guerre mondiale sont attribuées à l'équipage d'un Battle britannique abattu lors d'une de ces attaques.

Alex Binon est cité à l'OJ de l'Aéronautique Militaire belge, le 21 juin 40 : *«très bon pilote a effectué plusieurs missions au-dessus des lignes ennemies malgré un feu intense de la DTCA et une supériorité*

⁴ *Icare, Ibidem*, p.39.

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

marquante de l'aviation adverse»⁶, terrible aveu que ces derniers mots ! En 1946, il reçoit la Croix de guerre 1940 avec Palme accompagnée de la citation suivante : *«Le 11 mai 40 a participé à la mission de bombardement particulièrement périlleuse des débouchés de Maestricht défendus par des forces adverses considérables. Y a fait preuve de cran et de mépris du danger et est rentré, son avion fortement endommagé»*.

La V/III/3Aé est encore honorée ultérieurement. En décembre 1982, lors de la première cérémonie de parrainage intervenue à la BAF, la promotion d'élèves pilotes 80A se voit attribuer le nom du capitaine Glorie, commandant en second de la Cinquième Escadrille.



En mai 1984, Alex Binon accompagné de 4 anciens compagnons d'armes est également présent à Gossoncourt, lorsqu'est dévoilé le premier faucon égyptien sur les Marchetti de l'EPE et remet le fanion de la V/III/3Aé à l'Escadrille d'Instruction en vol.



⁶ Carnet de note d'aviateur d'Alex Binon, sous la signature du Capitaine aviateur de Hepcée.

Enfin, le 11 mai 1990, les deux derniers rescapés de la mission du canal, Jacques Dome et Alex Binon inaugurent, au pont de Vroenhoven, une stèle commémorative de ce fait d'armes, érigée à l'initiative des Vieilles Tiges de Belgique.

A ce moment, Binon est déjà pensionné de longue date après une vie professionnelle à tous points de vue bien remplie et dont les événements les plus marquants vont être évoqués ci-après.

Résistant

Entré en résistance au sein de la Légion Belge, Binon est tout d'abord affecté à la recherche et à l'aménagement de terrains de parachutage mais aussi à la formation des équipes devant desservir ces terrains. Sa formation de pilote dans cette mission est utilement servie par sa fonction officielle d'Inspecteur du contrôle du ravitaillement au Ministère de l'Agriculture qui lui sert d'alibi. Mais en mai 1943, l'état-major provincial de la Légion est capturé dans une action de la GFP. Binon n'échappe au piège que de peu. La présence d'esprit d'un des membres du réseau qui lors de son entrée dans le local de réunion situé dans un bâtiment officiel l'injurie en le traitant de «*sale collabo*», le dédouane ainsi aux yeux des gestapistes à la recherche de résistants. Si Binon en réchappe, le réseau est décapité par l'exécution de plusieurs de ses membres. Ne parvenant pas à renouer le contact avec Londres, il rejoint le service de renseignements de l'OMBR, groupement de Charleroi, dans lequel il reste actif jusqu'à la libération.

Ses débuts à la BAF passent par la RAF

Après avoir réintégré la Défense Nationale en novembre 1944, Binon étrenne son grade de sous-lieutenant au début 1945 (avec effet rétroactif au 25 décembre 1940). Sa carrière aéronautique redémarre sous l'angle de la formation puisqu'il est envoyé en Angleterre au sein de la Section belge de la RAF et repris en charge à la Belgian Training School de Snailwell où il est affecté de mai 1945 à mars 1946. Avant de rentrer en

Belgique, à Saffraanberg, le Flying Officer Binon séjourne en 1946, 2 mois à RAF Coleby Grange (SFTS Training Command) pour un «*Refresher course*».

A l'Ecole Technique d'Aviation, comme l'on dit à l'époque, en tant que chef de la section instruments, il développe des trésors d'ingéniosité pour optimiser l'instruction. Sa formation initiale de technicien lui est d'un précieux secours. Il conçoit et construit de toutes pièces plusieurs machines-outils pour compléter l'équipement en matériel. Il construit également une maquette géante montrant le fonctionnement et l'équipement d'un aérodrome moderne. En 1947, le petit lieutenant aviateur, riche de son diplôme A2, présente, au Congrès marquant le centenaire de l'A.I.Lg un rapport⁷ devant un parterre d'ingénieurs, de chefs d'entreprises et de spécialistes. A l'aune des enseignements de la guerre, il y analyse les conditions à remplir par les aérodromes internationaux appelés à recevoir des avions toujours plus rapides et de tonnages toujours plus élevés. Il ne va pas tarder à vérifier le bien-fondé de cette étude.

Premières sur la LBC

En effet, en mai 1948, Alex Binon suit une conversion comme pilote de transport et est muté au tout jeune 15W.



1954 – 1955 C0 de la 21^{ème} Escadrille

A l'époque, la grande affaire de ce Wing de transport et de communication, c'est l'ouverture de la Ligne Belgique – Congo, en abrégé LBC. La première liaison militaire

⁷ Actes du Congrès A.I.Lg 1947, Tome II, p. 179.

intervient en juin 1947 (DC3-K10) et fin 1948, la LBC peut être considérée comme vraiment opérationnelle. Mais le développement de la base de Kamina (Baka) pose de nouveaux défis. Les vols se multiplient avec une certaine régularité en vue d'assurer le transport du personnel militaire sans toutefois que soient vraiment résolus les problèmes d'approvisionnement en matériel. Il faut pour cela attendre l'arrivée du Fairchild C119 alias «Flying box-car».

A l'été 1952, Alex Binon suit, à Francfort, le cours de conversion sur ce cargo volant dans la perspective de former, avec son ami René Maricq, les pilotes belges sur ce nouvel avion. La même année d'ailleurs, il obtient la qualité de « Green card examiner » délivrée par la RAF-CFS.



Aux commandes d'un C-119

Le 3 mars 1953, un premier appareil, le CP3 quitte Bruxelles et met le cap au sud pour un premier voyage d'étude. L'équipage, dirigé par le major Binon, met 7 jours pour couvrir l'itinéraire Bruxelles-Tripoli-Kano-Léo-Kamina et retour. Ainsi ouverte au C119, la LBC permet d'acheminer les Harvard de l'Epa et les hélicoptères Sycamore. Entre-temps, une autre route, passant par la vallée du Nil, est étudiée en vue de permettre un approvisionnement en carburant plus régulier et mieux adapté aux besoins du C119 ; celui peut dès lors emporter une charge utile plus importante. Mais la crise du Canal de Suez remet à nouveau en question l'itinéraire des C119. Ces derniers ne sont cependant pas les seuls au sein de la FAé belge à avoir cherché la

meilleure voie pour rejoindre la colonie au départ de la métropole.

A la fin des années 50, l'idée de faire rallier le Congo par des avions à réaction militaires belges resurgit. Le vol en lui-même ne pose pas de problèmes mais tous les « à-côtés » logistiques – carburant, oxygène sous pression, démarrage, etc – représentent un coût prohibitif jusqu'au moment où les compagnies aériennes civiles vont utiliser de plus en plus fréquemment des avions turbomoteurs en terre africaine. Fêter le dixième anniversaire de Baka en 1959, y organiser pour la circonstance un grand meeting et, du même coup effectuer une démonstration de force devant les premières vellités d'indépendance, raniment donc le projet. En fonction du choix de l'avion, l'AVRO CF 100, le 1Wing de Chasse Tous Temps se voit confier la réalisation de celui-ci.



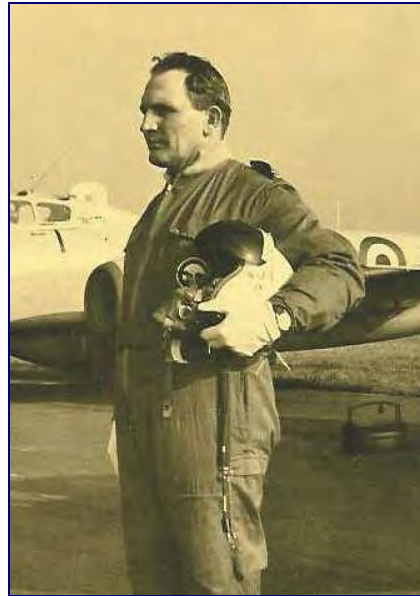
Juillet 1959 – Ndjili – Les équipages et quelques mécanos de la mission « Simba »

Le « project team » qui comprend les Maj Avi Delers et Laden du 1WChTT est placé sous la direction du Commandant du groupe de Vol du 15WTC, le lieutenant colonel Binon. Une mission de reconnaissance de l'itinéraire envisagé, effectuée par un C119, est organisée entre le 11 et le 19 juin avec également pour objectif de mesurer le support possible dans les différents aérodromes. L'opération « Simba » proprement dite débute, elle, le 3 juillet par le décollage de deux C119 emmenant le personnel et le matériel nécessaires pour la mise en œuvre de la formation des CF 100. La mission de reconnaissance a en effet montré qu'aucune aide technique appréciable ou suffisante ne peut être reçue aux escales. Le calendrier serré doit donc

permettre la présence d'un C119 avec l'équipe technique à chaque escale, à charge pour les équipages de CF 100 d'assurer eux-mêmes le plein de carburant. Le périple connaît son lot de pannes, d'imprévus et de frayeurs. Mais les cocardes militaires belges à réaction font sensation tant au-dessus de Léo qu'au meeting de Kamina. La réaction d'un mécanicien d'Air France à l'étape d'Abidjan est mise avec fierté et malice en exergue par la presse militaire belge : *«si c'est pas malheureux de voir que ce sont les petits Belges qui viennent nous montrer les premiers avions à réaction»*⁸. En tant que chef de mission et commandant de bord du C119 d'appui n°1, Alex Binon souligne qu'*«une telle mission n'est possible que si tout le personnel, équipages des chasseurs et des avions de transport, équipes de mécaniciens sont animés du même esprit de collaboration, puisant dans le désir de réussir la mission, la volonté de surmonter tous les obstacles»*⁹. Ce sont les paroles d'Alex Binon au moment de recevoir le trophée marquant l'événement. Quelques mois après sa disparition, son fils dépose ce trophée entre les mains des responsables du « Dakota », le musée du 15W.

Mais pourquoi le commandant du groupe de vol d'une unité de transport s'était-il vu confier la direction d'une mission impliquant des avions de chasse ?

Remontons en 1955. Commandant d'escadrille de transport du 15W dont il a piloté tous les types d'avion, Alex Binon atteint les 4000 heures de vol. A sa demande, il subit et réussit au 7WCH une nouvelle conversion sur avion à réaction en moins de 6 mois. Il passe en outre avec succès, le *Fighter Leader Course*, ce qui est considéré par ses supérieurs comme un exploit¹⁰.



Fastes de la FAé – Brustem – 1957

Ensuite, il assume au 13W le commandement de la 25 Esc puis du groupe de vol et assure en intérim celui de l'Ecole de Chasse. Ce poste dans la formation s'explique encore par l'obtention du brevet B2 - moniteur PSV.

Organisateur des Fastes en 1956 et 1957, il en est également un des acteurs en prenant la tête d'un peloton acrobatique de quatre Meteors constitué pour la circonstance avec l'appui total du major Bobby Bladt, alors leader de Diables Rouges. Il totalise plus de 450 heures sur jet.

En 1958, il est appelé comme officier supérieur au Bureau Ops/QG Grp Ops de la Chasse sans pour autant renoncer à s'entraîner sur jet. Bien plus, il passe un mois par le 1WChTT pour effectuer une conversion sur CF 100 et exécute dans les semestres suivants, une quinzaine de sorties pour une cinquantaine d'heures de vol au total sur cet avion. Expérimenté tant comme pilote de chasse que de transport, doté d'un sens technique et de l'organisation remarquable, Alex Binon s'impose tout simplement par logique lors du choix d'un leader pour ouvrir aux ailes des jets belges les cieux congolais.

⁸ *Revue de la Force aérienne*, n°12, Fév 1960, p. 115.

⁹ *Ibidem*, p. 118.

¹⁰ Col Avi Muller – Comd 13 W Ch : Notes de signalement 1956.

« L'âme du 15WTC »¹¹ en période trouble

Mais les cieux du Congo vont brutalement s'assombrir. Il n'est plus question de record ou d'exploit mais d'urgence : rapatrier et sauver nos compatriotes confrontés à la crise ayant suivi l'indépendance de notre colonie. Entre le 18 juillet et le 27 août 1960, le Lt Col Avi Binon effectue 3 rotations sur Baka. Dans son dossier, l'appréciation de l'échelon supérieur est éloquent : « *n'a pas effectué autant de liaisons qu'il aurait voulu parce que ses fonctions l'ont maintenu à Melsbroeck où il a été l'un des principaux dirigeants de l'effort remarquable fourni par le 15WTC au Congo et entre la Belgique et le Congo* »¹².

Un hommage vibrant sera rendu à cette Unité à l'occasion de la prise de commandement d'Alex Binon comme chef de corps, le 9 septembre 1960.

Pilote de Leurs Majestés le Roi et la Reine et moniteur du Roi.

Quelques mois plus tôt, en décembre 1959, c'est dans une tout autre ambiance qu'Alex Binon reçoit un coup de fil du Palais, à son domicile. En raccrochant, il boucle une valise et répond à son épouse qui l'interroge sur sa destination : « *écoute la radio tu comprendras !* ». Pratiquement sans préavis, SM le Roi vient de décider d'effectuer un long périple dans toutes les provinces de ce qui est encore notre colonie. L'équipage royal est rassemblé dans la foulée. Seul le haut niveau de préparation des hommes et des machines permettait de réaliser quasi sans délai une mission si lourde de responsabilités. Cette fois encore, les félicitations de circonstance ponctuent la fin d'une mission en tant que pilote du Roi¹³.

¹¹ Note du Gén Maj Avi Ceuppens, décembre 1962 Mod A : « *Officier très dynamique, le LCL Binon a été ces dernières années l'âme du 15^e Wing. Si le transport aérien belge a été couvert de tant d'éloges tant pour le succès de ses missions en Afrique, que des missions en Europe, c'est surtout au LCL Binon qu'il le doit* ».

¹² Col d'Avi Cambier, Note de comportement au cours des événements d'Afrique.

¹³ Note du Lt Gén Burniaux au CDT 15W du 06-01-60.



Décembre 1959 – Ndjili

Depuis le 16 avril 1959, Alex Binon prend en effet régulièrement les commandes du Dakota K16 (OT CWG) et du DC6 KY2 (OT CDB) aménagés en version VVIP, ayant eu « *l'honneur d'être désigné comme pilote personnel de Sa Majesté le Roi* »¹⁴.

Les déplacements officiels du Roi succèdent aux voyages d'agrément des membres de la famille royale ou d'hôtes de marque comme les Souverains de Thaïlande. Certains vols sont plus marquants que d'autres : emmener le Souverain à Léopoldville pour l'indépendance du Congo, le 30 juin 1960, conduire la future Reine des Belges de Madrid à Bruxelles, emporter le jeune couple royal en voyage de noces, voler avec Herman Geiger, le « pilote des glaciers », lors d'un déplacement privé avec nos Souverains à Sion en mars 1962.

Le Roi désirant vivement acquérir un avion personnel, le choix se porte sur le bimoteur Aéro Commander.



Prêt pour une mission officielle en Aéro Commander

¹⁴ Note du Gén Maj Avi Ceuppens, précitée.

Très rapidement, les résultats de l'écolage du Roi attestent de la passion et de l'application évidentes du souverain. Dans son log book, Binon consigne, en juin et juillet 1962, 21 heures de vol en Aéro Commander. Dans ses souvenirs, le Roi occupe la plupart du temps le siège de gauche !



Avec certaines complicités, le Roi effectue désormais toutes les phases d'un vol y compris le décollage et l'atterrissage. Exceptionnellement, le moniteur s'autorise à sortir de sa réserve et suggère à son royal élève de montrer, dès l'été 1962, aux aviateurs, à l'occasion d'un vol vers Chièvres, que c'est bien le Roi qui pilote l'Aéro Commander.

Plus merveilleux encore : pourquoi le Roi ne débarquerait-il pas en uniforme bleu ? «Prématuré» est la réponse du Roi, triste comme quand il a pris conscience que ses éminentes fonctions ne l'autoriseraient jamais à piloter seul. Elle témoigne de son profond respect pour les aviateurs dont le Souverain veut respecter les traditions.

C'est en 1964 que la vision prémonitrice de Binon devient réalité. En uniforme de Lieutenant Général, arrivé aux commandes de son Aéro Commander à Beauvechain, le Roi reçoit ses ailes du Chef d'Etat Major de la FAé, le Lieutenant Général Ceuppens, en présence de son moniteur.

Mais entre-temps, après 131 missions avec le Roi et la Reine, totalisant plus de 276 heures de vol réparties sur 3 années et demie, le Chef de Corps du 15W a, quant à lui, été muté, le 5 novembre 1962, pour le QG 2ATAF. Il effectue son dernier vol à la

Force aérienne le 29 avril 1964 et totalise, à ce moment, 7.054 heures de vol sur 31 types d'avions, monomoteurs et multimoteurs. Il est admis à la pension anticipée 1^{er} août 1964.



Remise des insignes des unités de la FAé au Palais de Laeken. Les insignes de chaque unité ont été réalisés par un spécialiste du 15W.

Il conserve, en quittant la vie militaire, outre des tas de souvenirs, un respect immense pour son Roi et son humanité ainsi qu'un précieux témoignage des remerciements du Souverain. Ce cadeau, le Roi le lui remet lors d'une audience privée à Laeken, peu après le départ d'Alex Binon du 15W. Au cours de celle-ci et à la demande de son hôte, Alex Binon suggère le nom de son successeur, le capitaine aviateur Baccaert. Il reçoit en outre l'autorisation de voler en Aéro Commander à sa convenance. Au comble de l'émotion, Alex Binon descend les marches du perron du palais...en voiture !

Pilote civil

Mais, à cinquante ans, Alex Binon pouvait-il rester inactif, et surtout, ne plus voler ? Un de ses collègues d'avant-guerre, Albert Eyskens, lui propose de développer, au départ du convoi par air entre Faïrey et l'Italie des « mid fuselage » de F104, un embryon d'activité de transport aérien sur la plate-forme de Gosselies. Le challenge le séduit, mais il fallait une licence de pilote de ligne... L'Administration de l'Aéronautique

accepte de convertir son brevet de pilote militaire en licence civile sans avoir à se soumettre aux épreuves (cas très exceptionnel à l'époque). Faute de réels moyens consacrés à ce projet, aucun développement significatif n'intervient.

A l'époque, le tourisme aérien prend son véritable essor et les pilotes qualifiés sont rares. Sobelair l'engage comme commandant de bord DC6 et il effectue, en cette qualité, plus de 2.700 heures avant de décider de raccrocher ses écouteurs définitivement le 27 septembre 1968, la

compagnie le jugeant trop âgé pour lui permettre de se convertir sur Caravelle.

Quelque 35 ans plus tard, le 5 mars 2004, à l'occasion des funérailles d'Alex Binon, les chaudes marques de sympathie de S.M. la Reine Fabiola sont un chaleureux réconfort pour la famille ainsi qu'un inestimable témoignage de reconnaissance pour une vie professionnelle conduite au plus haut niveau de compétence et tout entière consacrée au service du Pays, de sa Force Aérienne et des Ailes belges.



Année	Fonction occupée	Durée
35 - 36	Elève pilote - E Pil	11 mois
36 - 40	SOffr Pil (CSLA) 3 Aé	3 ans 9 mois
40	Passé avec son unité : FRANCE	15 mai
40 - 45	Ravitaillement Min Agriculture	4 ans 1/2
43 - 44	Résistant armé	1 an 1 mois
45 - 46	Repris en force à la BTS (Sec B.RAF) SFTS Training Command RAF	12 mois
46 - 48	Chef Section Instruments Bord E Tech	2 ans
48 - 52	Pilote 15 WTC	4 ans
54 - 55	Comd 21 Esc 15 WTC	7 mois
55	Pilote 7 W Ch	3 mois
55	Comd a.i. Esc J -13 W Ch	1 mois
55 - 56	Comd 25 Esc J - 13 W Ch	10 mois
56 - 57	Comd Gr V 13 W Ch	11 mois
57	Comd Gr V/E Ch	6 mois
57 - 58	Off Sup Adj au Bur. Ops Grp Ch	9 mois
58 - 60	Comd Gr V 15 WTC	1 an 10 mois
60 - 62	Chef de Corps 15 WTC	2 ans 2 mois
62 - 64	Chief offensive division HQ 2ATAF	1 an 6 mois

