

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Léopold Colignon
1910 - 1995**

Jean Buzin

Léopold Colignon

(11 Dec 1910 — 11 Sep 1995)

Jean Buzin

Homme de cœur, de devoir, autant de qualificatifs avec lesquels Léopold Colignon s'identifiait. Sans éclat tapageur, sans forfanterie, ce Liégeois bon teint, Chef de Corps du 1 Wing d'octobre 1947 à juillet 1948, a mis tout son enthousiasme et son idéal au service de nos Ailes. C'est grâce à des hommes de la même trempe et à l'engagement qui fut le leur aux heures difficiles, que notre Force Aérienne a pu bâtir sa réputation d'excellence.

Pilote à l'Aéronautique Militaire

Léopold Colignon est né dans la Cité ardente le 11 décembre 1910. Après ses études à l'école technique St Laurent, il s'engage à l'Aéronautique Militaire comme candidat élève-pilote le 31 mars 1930. Rattaché à la 62^e promotion, il rejoint l'École de Pilotage de Wevelgem et décroche son brevet militaire le 26 juillet 1931. Affecté à la base de Bierset, il sera



Passage du brevet civil obligatoire sur avion d'entraînement RSV-26-180 avant de passer le brevet militaire. Sur cette carte postale faite à l'aérodrome de Saint-Hubert, de g. à dr. : Léopold Colignon, Firmin Capon, le moniteur Blum et X.

tout d'abord sergent pilote à la 1 Escadrille du 2 Rgt Aé puis en 1935, dans le cadre de la réorganisation de l'Aéronautique, il passera à la 9 Escadrille du 1 Rgt Aé, celle du "Sioux bleu". Il y restera jusqu'au début de 1939 partageant sa vie d'escadrille et sa passion du vol avec des camarades au nombre desquels on retrouve notamment Mike Donnet.

Dans l'intervalle, il obtient son brevet supérieur et est nommé adjudant le 27 septembre 1936. Il vole sur Breguet XIX et Renard 31.

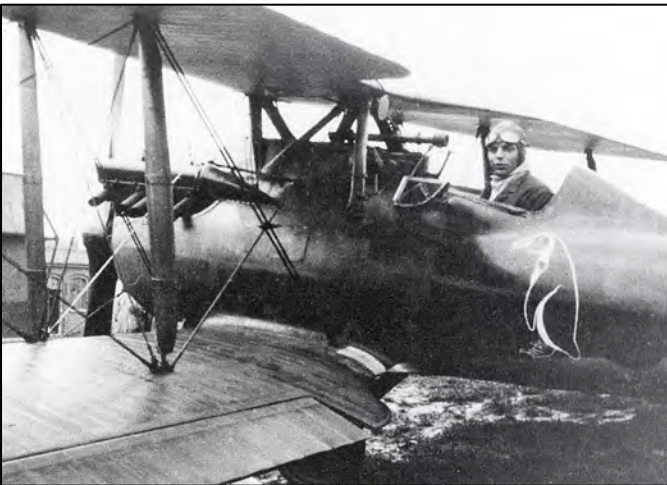
Fin pilote, Léopold Colignon se distingue par ses qualités de tireur et il remporte en 1938 un concours de tir aérien organisé par la DAT (Défense Aérienne du Territoire) à Ostende. Notons aussi pour la petite histoire qu'il sortira indemne d'une collision lors d'un décollage en formation, de nuit, aux commandes d'un Breguet XIX : après une réparation, le gouvernail de direction de l'avion-leader avait été mal remonté...



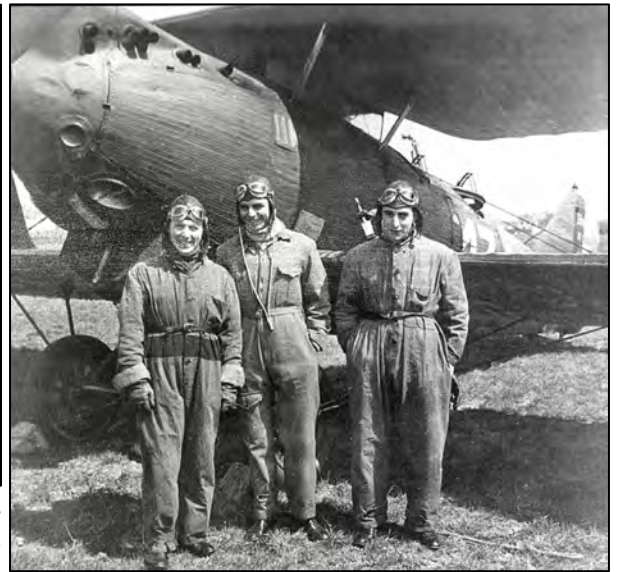
Léopold Colignon (à droite) en compagnie d'un autre élève pilote devant un Avro 504N à Wevelgem le 10 février 1931.



L'élève pilote Colignon prêt pour un vol acrobatique à bord du Morane-Saulnier MS 236 immatriculé M 12 et construit par la SABCA.



Relégué à l'école de pilotage, le chasseur Nieuport-Delage NiD 29-C-1 prêt au départ avec Coco Colignon dans le poste de pilotage, à Wevelgem en 1931.



Breguet XIX en période de tir à Ostende en 1934 avec Léopold Colignon au centre.



Breguet XIX marqué à l'éléphant de la 1^{ère} escadrille de Bierset; Léopold Colignon est au centre.

Le 1 mars 1939, il est désigné pour l'École de Pilotage et y entame une formation de moniteur en compagnie entre autres de Léon Prévot. Tous deux obtiennent leur qualification en février 1940 et rejoignent la 3 Escadrille-école de Deurne qui est chargée de la formation des moniteurs. Léopold Colignon totalise à ce moment 1.695 heures de vol.

La guerre. Avec l'École de pilotage au Maroc

Le 10 mai 1940, la Belgique mesure à ses dépens combien sa politique de neutralité a été vaine. Léopold Colignon va vivre lui aussi l'odyssée de l'École de Pilotage. Après quelques tentatives avortées pour livrer des avions aux escadrilles en campagne, ce sera le repli sur la France. Amiens-Chartres-Tours-Caen/Carpiquet, l'embarquement des avions et du matériel à bord d'un cargo à destination du Maroc, le long voyage en train vers Marseille, la traversée de la Méditerranée, l'arrivée à Oran puis Oujda... et son climat d'incertitude, de rumeurs, de fronde.

Léopold Colignon ne sera pas du groupe des moniteurs et élèves-pilotes qui prennent le parti de tenter de rejoindre l'Angleterre ou la Colonie en juillet

1940. Fin août, l'École de Pilotage reçoit l'ordre de rentrer au pays. Elle repasse en France, le 17 septembre le personnel embarque

dans un train qui l'amène non pas à Bruxelles, comme annoncé, mais en droite ligne au Stalag II B, à Hammerstein en Poméranie...

Une bonne étoile veille sur Léopold Colignon. Il fait partie de l'arrière-garde qui doit convoier le matériel. En septembre, ce détachement est rapatrié sur Marseille ; ensuite, Léopold Colignon sera rattaché à la Direction Générale de l'Aéronautique Militaire à Montpellier en zone française libre. Cette direction dépend du Service des dépôts de matériel militaire belge répartis dans le midi de la France. Il s'agit en fait de garder ce matériel, de le liquider si possible et en secret d'empêcher les commissions d'armistice franco-allemandes de s'en emparer.

Le 1 juin 1941, il est placé en disponibilité et est supposé rentrer au pays.

Juin 1941 : l'échec de la Lufwaffe dans la bataille d'Angleterre est consommé mais Hitler a étendu la guerre aux Balkans, à la Crète, à l'Afrique du Nord et s'apprête à envahir la Russie.

En France, le gouvernement de Vichy se soumet à la politique allemande et s'enlise dans une illusoire et désastreuse politique de collaboration. En Belgique, le climat est tout en grisaille. L'incertitude, le doute, une morne désespérance y règnent. Certains voudraient profiter de l'occupation pour instaurer l'Ordre Nouveau et ses idées fascistes. Le sort des anciens militaires d'active ayant échappé à la captivité est pris en charge par l'OTAD (Office des Travaux de l'Armée Démobilisée) qui les affecte à des postes divers : au service du ravitaillement, au secours d'hiver...

Léopold Colignon ne rentrera pas au pays. Une filière d'évasion a été mise en place à partir du sud de la France dès novembre 1940. Au travers de la péninsule ibérique, elle aboutit à Lisbonne.

Muni de faux papiers, Léopold Colignon quitte la tranquillité de la zone libre le 6 septembre 1941 en compagnie de Jean Wilkin, un ancien de Bierset. Ils franchissent la frontière espagnole le 7 septembre, traversent l'Espagne, gagnent Lisbonne où ils arrivent le 12 septembre et prennent contact avec le Chargé d'Affaires belge. Ils lui manifestent leur désir de se rendre, non pas en Angleterre, mais au Congo belge. Crainte de ne pas être admis dans les rangs de la RAF une fois la



Le premier Renard R31 immatriculé R1 pose avec la mascotte de l'escadrille appelée « Bistouille » dans les bras de Léopold « Coco » Colignon en 1934 à Bierset.

trentaine atteinte ou de s'y voir relégué dans quelque rôle obscur ? Méfiance vis-à-vis d'un gouvernement belge de Londres qui n'avait accordé aucun intérêt à la situation des militaires belges "bloqués" dans le midi de la France ? D'autre part, le Congo sous autorité nationale légitime, ne représentait-il pas l'option logique que d'autres déjà, tel Franz Burniaux qui s'illustrera dans la South African Air Force, avait choisie ?

À la RAF

Le Chargé d'Affaires prend contact avec Londres, obtient des assurances et les convainc de rejoindre le Royaume-Uni. Le 12 octobre 1941, ils débarquent à Liverpool en provenance de Gibraltar et sont pris en force par les Forces belges. Les formalités d'arrivée terminées, Léopold Colignon passe au RAF Depot d'Uxbridge le 20 janvier 1942 avec le grade de Pilot Officer "on probation" avant d'effectuer un passage rapide par la "Service Flying Training School" n° 9 assurant l'écolage avancé des futurs pilotes de chasse. Le 10 mars 1942, il rejoint à Aston Down l'OTU Spitfire n° 52 où comme pour tous nos compatriotes, anciens de l'Aéronautique Militaire, il s'agira en un minimum de temps de maîtriser le Spitfire, de s'entraîner au tir, d'assimiler les tactiques et le jargon opérationnel.

Deux mois plus tard, le 12 mai 1942, il est affecté au 122 Sqn déployé à Hornchurch dans la banlieue nord de Londres. Son camarade Léon Prévot vient d'en prendre le commandement et gageons que ces retrouvailles ne furent pas le simple fait du hasard.

De mai à septembre 1942, le 122 Sqn, équipé de Spitfire Vb, est engagé en priorité dans des "sweeps" au-dessus du nord de la France, devenu le théâtre privilégié des rencontres avec les Me 109 et Fw 190. C'est au cours de l'un de ceux-ci que le Squadron Leader Léon Prévot sera abattu par la DCA de St Omer le 30 juillet 1942. Le 19 août 1942, l'escadrille participe à la couverture du raid de Dieppe. Les pilotes effectueront une moyenne de 7 hrs 40 min de vol au cours de cette seule journée qui se clôturera pour l'escadrille par un tableau de chasse affichant 1 Do 217 abattu et 2 Do 217 endommagés dont l'un au crédit de Léopold Colignon.

La « 350 »

En septembre 1942, il rejoint la "350" alors stationnée à Redhill dans la banlieue sud de Londres. L'escadrille est commandée par Désiré Guillaume. Alors qu'elle n'a pas encore fêté son premier anniversaire, l'escadrille s'est déjà illustrée à Dieppe et affiche un palmarès qui depuis sa mise sur pied compte 12 victoires confirmées, 4 victoires probables auxquelles s'ajoutent 20 avions ennemis endommagés. Elle compte de nombreux jeunes pilotes pleins d'enthousiasme mais qui doivent être encadrés et des pilotes d'expérience tel Léopold Colignon, bientôt nommé Flying Officer, sont les bienvenus.

En cette fin d'année 1942, l'escadrille se retrouve engagée dans toute la panoplie des missions offensives mises sur pied par le 11^e Groupe de Chasse : Ramrod, Rhubarb, Rodeo, Circus, Roadsted. Le 12 décembre 1942, le Circus 242 fait date dans les annales de l'escadrille : 4 Fw 190 sont endommagés dont l'un est mis à l'actif de Léopold Colignon. En mars 1943, l'escadrille est envoyée en repos à Acklington au nord de Newcastle. Cette décision n'interrompt cependant pas le premier tour d'opérations de Léopold Colignon.



Robert Alexandre, Alphonse Boussa et Léopold Colignon (à droite) prennent la pause devant un Spitfire du 350 (Belgian) squadron.

En effet, il rejoint le 64 Sqn dont le commandement vient d'être repris par Mike Donnet qui sait où "dénicher" des pilotes d'expérience pour renforcer son effectif.



Coco Colignon avec son ami Robert Alexandre posent devant un Spitfire Mk.IX du squadron 64 de la RAF au printemps 1943.

Le 64 Sqn est déployé à Ayr près de Prestwick et exécute surtout des patrouilles de protection de convois au-dessus de la mer d'Irlande.

Début 1943, la roue de la fortune tourne pour les forces de l'Axe. Le 2 février 1943, Stalingrad est tombée, en mai l'Afrika Korps déposera les armes à Tunis, prélude à l'invasion alliée en Italie. L'initiative change de camp. Une partie des pilotes du 64 Sqn s'entraîne à la technique de l'appontage sur porte-avions dans la perspective d'un possible débarquement en Norvège. Entraînement "à terre"

d'abord, ensuite "live" à bord du HMS Argus pour lequel les pilotes ont échangé leurs Spitfire Vb pour de robustes Seafire. Mais le projet est abandonné et l'escadrille est envoyée dans le sud de l'Angleterre dans le courant du mois d'août.

Nouvelle mutation pour Léopold Colignon : le 1 septembre 43, il rejoint la "350" qui termine sa période de repos. Elle sera bientôt déployée à Hawkinge sur les bords du Channel sous le commandement d'Albert Boussa qui a succédé à Désiré Guillaume. Léopold Colignon y occupera désormais la fonction de Flight Commander.



Spitfire IX du squadron 64 à Hornchurch avec Léopold « Coco » Colignon dans le cockpit.

L'éventail des missions confiées à l'escadrille s'élargit, l'escorte de bombardiers légers et lourds apparaît régulièrement dans les ordres de mission. En effet, dès le printemps, les Allemands ont entamé la construction des sites de lancement de V1 entre Cherbourg et St Omer. L'attaque systématique de ces sites par des bombardiers légers débute en août 1943. L'escorte de ces bombardiers sera l'une des missions principales des unités de chasse stationnées dans le sud de l'Angleterre et en particulier de la "350".

En janvier 1944, désormais sous le commandement de Léon Prévot qui, grâce au réseau d'évasion "Comète", a pu rejoindre l'Angleterre moins de 3 mois après avoir été abattu à St Omer, les missions d'escorte des "forteresses" de la 8 Air Force s'en allant semer la ruine et la désolation au cœur de l'Allemagne occupent également les pilotes de la "350". Equipés de Spit IX, limités dans leur rayon d'action, ils se verront confier l'escorte initiale des bombardiers ou leur prise en charge au retour de mission entre Louvain et Tirlemont, dans le ciel de Beauvechain...

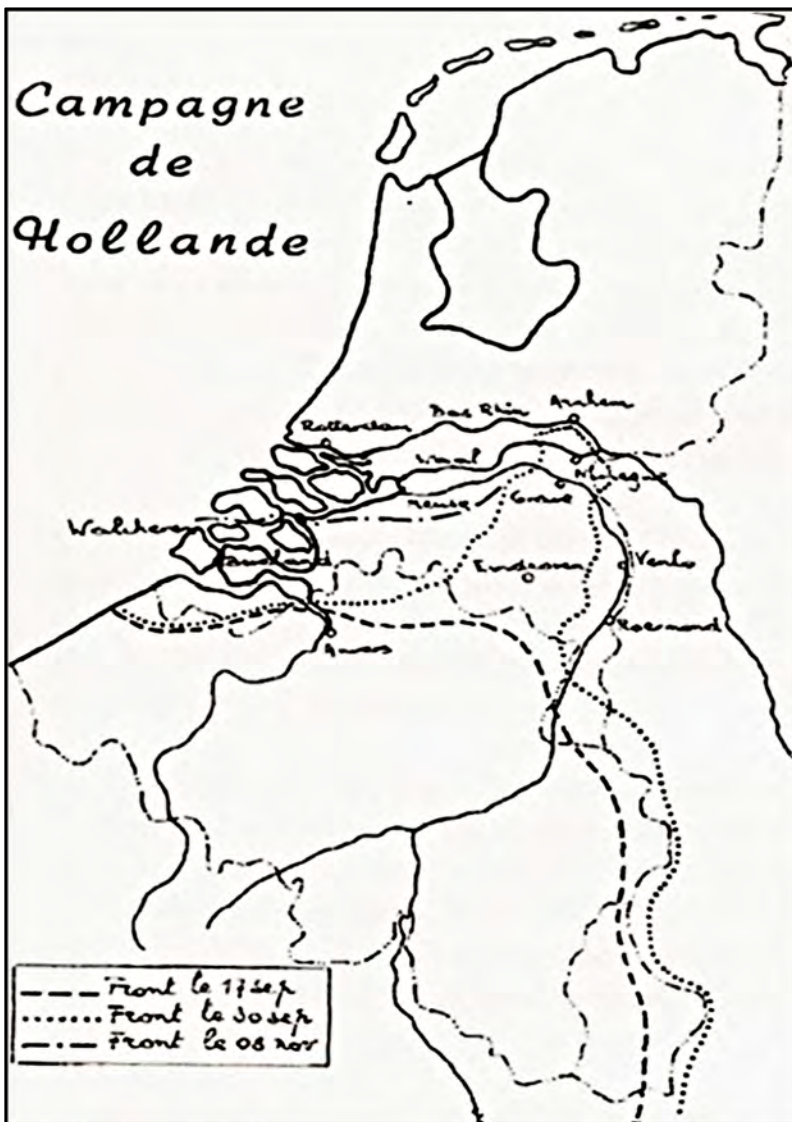
Bientôt, en préparation du débarquement s'y ajoutera la protection des raids effectués contre les nœuds de communication dans l'ouest de la France, la Belgique et la Hollande. Puis le 9 mars, la "350" quitte le sud de l'Angleterre, "monte" en Ecosse où Mike Donnet en prend le commandement le 24 mars. Elle va y préparer le débarquement en effectuant un entraînement intensif au vol de nuit

qui prouvera son utilité et sa raison d'être quand, deux mois plus tard, décollant avant l'aube et atterrissant la nuit tombée, l'escadrille participera à la couverture aérienne d'"Overlord".

Quant à Léopold Colignon, il quitte momentanément ses camarades le 16 avril 1944 pour suivre le cours d'instructeur de tir à la "Central Gunnery School" de Catfoss jusqu'au 17 mai 1944. Il en sortira avec la mention "above average". Au moment où il rejoint l'escadrille, celle-ci a retrouvé les côtes de la Manche, à Friston, dans l'attente du jour "J".

Le 6 juin 1944, la "350" décolle avant la pointe du jour, à 04h40, en couverture de la force d'invasion. Le dernier atterrissage a lieu après la tombée de la nuit, à 23h40. Trente-six sorties réparties en trois missions sont effectuées. Léopold Colignon conduira sa section au cours de deux d'entre-elles. Mais à son grand dam, ses jours à l'escadrille sont comptés. Le 10 juin à l'issue d'une cinquième sortie au-dessus des têtes de pont du débarquement, il termine son premier tour d'opérations : il a effectué plus de 120 missions opérationnelles et est envoyé en repos. C'est d'un poste au "Belgian Inspectorate" de Londres que, pour un temps, rongant son frein, il suivra la campagne de l'escadrille.

À force de persuasion, il parvient à faire écourter sa période de repos et le 9 octobre 1944, il rejoint à nouveau la "350", cette fois comme CO et Squadron Leader en remplacement de Mike Donnet nommé Wing Commander et qui s'en va prendre en charge le wing de Hawkinge le 23 octobre.



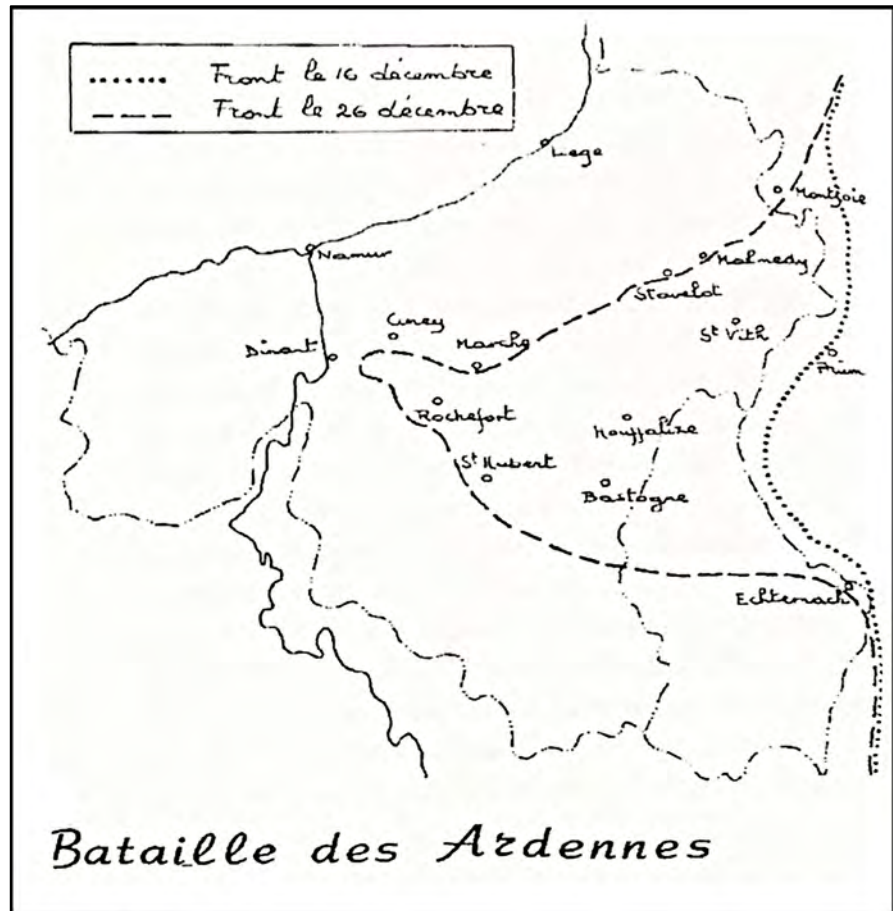
L'escadrille est toujours stationnée sur le sol britannique, à Lympne, en attente d'un transfert sur le continent. Ce sont essentiellement des missions d'escorte au profit du Bomber Command qui sont confiées à l'escadrille. Elles la conduisent principalement sur la Ruhr et les îles zélandaises.

Le 4 novembre - émotion - Léopold Colignon, au retour d'un Ramrod sur Sollingen est victime d'une panne de transfert. En plané, il parvient à rejoindre les lignes amies et effectue un atterrissage forcé à l'ouest d'Aix-la-Chapelle, sans mal.

Le 4 décembre 1944, l'escadrille quitte Lympne et se pose à Evere. Elle est rattachée au 127 Wing dont le Wing Commander Flying n'est autre que Johny Johnson, l'as aux 35 victoires. Les pilotes n'ont guère le temps de savourer la joie du retour dans la mère-patrie car d'emblée ils sont engagés dans les patrouilles qui inlassablement couvrent la tête de pont établie sur les lignes d'eau Rhin/Waal/Meuse au cours de l'opération "Market-Garden". Après le désastre de

Arnhem, le maintien de cette tête de pont est essentiel car elle doit constituer la base de départ des opérations finales contre l'Allemagne. Activité intense puisque l'on comptera jusqu'à 52 sorties par jour.

Puis très vite va se déclencher la bataille des Ardennes. Le 16 décembre 1944, l'offensive Von Rundstedt est lancée. Elle a pour objectif Anvers. Les prévisions météo allemandes prévoient quinze jours de brume sur l'Ardenne ce qui doit empêcher l'intervention de l'aviation alliée. Mais à partir du 23 décembre, le temps s'améliore et la supériorité aérienne anglo-américaine peut peser de tout son poids sur les opérations. Nos chasseurs participent à l'escorte des bombardiers légers qui attaquent les noeuds de communication entre Euskirchen et Trèves ou encore, aux côtés des chasseurs-bombardiers, à des missions d'interdiction en attaquant les colonnes blindées et les convois ennemis.



Missions à risque. Le 24 décembre dans la région de Houffalize - Malmédy, le CO Colignon est touché par la "Flak". Il tente de regagner les lignes alliées mais est obligé de "sauter" à très basse altitude. Il atterrit dans le "no man's land", la jambe brisée. Son deuxième tour d'opérations vient de se terminer brutalement. Récupéré par une patrouille américaine, il sera soigné dans un hôpital de



campagne avant d'être évacué vers l'Angleterre où il devra rester en traitement pendant près de 7 mois. Dans l'intervalle, le rideau sera tombé sur la guerre à l'Ouest. Léopold Colignon aura effectué au cours de ses deux tours d'opé-

Le Spitfire LF.Mk.XVI aux marques du 349 (Belgian) squadron était l'appareil de prédilection de Coco Colignon, digne Liégeois. Le Spitfire avec squadron code GE-L et serial number TB991 était basé à Wunstorf en Allemagne durant l'été 1946 lorsque fut faite cette photo.

rations 191 missions opérationnelles et au total plus de 700 hrs de vol depuis son entrée dans la RAF.

Que réserve désormais l'avenir à Léopold Colignon et à ses camarades au statut d'"auxiliaires volontaires de la RAF" ? La perspective de recréer une aviation militaire nationale cristallise les aspirations, le gouvernement britannique et la RAF se sont engagés à nous y aider. Pas mal d'obstacles devront cependant encore être franchis avant que des avions arborant nos cocardes nationales ne sillonnent notre ciel.

Le Squadron Leader Léopold Colignon apportera sa contribution à ce long et difficile processus. Dans un premier temps, il



est désigné comme chef moniteur à la "Belgian Training School" de Snail-

Le même Spitfire LF.Mk.XVI mais côté gauche avec le squadron code GE-L et le marquage « LIEGE » sur le capot moteur en vol au-dessus de l'Allemagne en 1946.

well. Mais dès le mois d'octobre 1945, il rejoint à Wunstdorf, l'État-major du 123 Wing au sein duquel ont été regroupées les "349" et "350". En novembre, nos deux escadrilles nationales sont transférées au 135 Wing à Fassberg. Elles vont bientôt y constituer le 160 (Belgian) Wing sous le commandement du Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier. Léopold Colignon sera son officier-adjoint.

Fonction de l'ombre mais essentielle dans cette période difficile où tant de problèmes restent à résoudre et au cours de laquelle l'exemple des anciens contribuera à soutenir le moral parfois défaillant de la troupe.

Le 1 Wing

Le 24 octobre 1946, les "349" et "350" se posent à Beauvechain. Elles forment la pierre angulaire de notre Aviation Militaire renaissante. Le wing est passé sous le commandement de Léon Prévot. Léopold Colignon, désormais major, poursuit son rôle de cheville ouvrière. Tout est à construire ou à reconstruire sur l'aérodrome. Dégagé de la tutelle de la RAF, le wing doit s'intégrer dans une nouvelle structure opérationnelle et logistique. Alors qu'une certaine stabilité eut été de mise en cette période, les "tours" de commandement se révèlent parfois très courts, conséquence du développement rapide des structures de notre Aviation Militaire.

Succédant au major Prévot, le major Van Lierde a, pendant quelques mois, pris les commandes du 160 Wing de Chasse de Jour, puis en octobre 1947, il cède le relais à Léopold Colignon qui était sans conteste l'officier le plus qualifié pour assumer cette responsabilité ayant vécu toute la genèse du wing et les étapes de son développement.

Léopold Colignon présidera aux destinées du wing jusqu'en juillet 1948. C'est sous son commandement que finalement, la dotation en avions de nos escadrilles se complète et que le premier Flight de Chasse de nuit est constitué. Dans l'intervalle, l'unité a abandonné son appellation de 160 Wing pour celle de 1 Wing de Chasse de Jour. Notre Aviation Militaire prend définitivement son envol sous l'impulsion des recommandations de la Commission Militaire Mixte, qui définit la structure de nos Forces Armées, et de la signature du Traité de Bruxelles qui débouchera sur la mise en place de l'Organisation de Défense de l'Union Occidentale.

Le 6 juillet 1948, Léopold Colignon passe le témoin à Albert Van de Velde, ancien CO de la "349". Quant à lui, il est désigné pour faire partie de l'État-major de la base de Kamina, complexe aéroterrestre à établir sur les hauts plateaux du Katanga mais qui pour l'heure n'existe encore qu'à l'état de projet. Ce n'est que fin décembre 1948 que cet État-major commencera à fonctionner de façon permanente... à Bruxelles. Dans l'intervalle, à la demande expresse du Général F. Burniaux, commandant du Groupement des Opérations, il accepte d'assurer temporairement au 1 Wing les fonctions d'OSN ce qui témoigne d'un "spirit" peu ordinaire. À l'issue de cette période, le Général F. Burniaux note dans son CNA :

« Sur demande du Commandement du Groupement des Opérations, cet officier a consenti à être mis en sous-ordre comme OSN en vue d'améliorer l'entraînement et le rendement du Wing. S'est employé à ce travail avec dévouement et a obtenu d'excellents résultats. Excellent officier aviateur. »

Kamina

C'est principalement sous le ciel d'Afrique que les sept années suivantes de l'existence de Léopold Colignon vont se dérouler. De janvier 1949 à février 1952, il sera le représentant principal "Force Aérienne" dans l'équipe de la dizaine de pionniers que dirige le lieutenant-colonel Janssens, futur commandant de la Force Publique. Tâche exaltante qui verra sortir de la brousse la base de Kamina.

Il rentre en Belgique en février 1952 pour un congé bien mérité mais aussi pour préparer le transfert vers la colonie de l'EPA. Par ailleurs, il profite de son congé pour effectuer une conversion "jet" sur Meteor.

En février 1953, Léopold Colignon prend le commandement de l'EPA à Brustem avant de rejoindre en août 1953 la base de Kamina. En octobre 1953, il accueille, dans les fonctions de commandant Force Aérienne / BAKA, la 126^e Promotion d'élèves-pilotes, première promotion à découvrir les grands horizons africains sous les brumes de la saison sèche et le ciel limpide de la saison des pluies ...

Le 9 Wing

Nommé lieutenant-colonel le 26 mars 1956, il termine son tour en Afrique en juillet 1956. Rentré en Belgique et à l'issue de son congé, il effectue un réentraînement "jet" à l'École de Chasse avant d'en assumer le commandement à partir d'octobre 1956. En mai 1957, retour aux racines : il passe au 9 Wing de Chasse à Bierset, et après sa conversion sur Hunter en prend le commandement le 3 juillet 1957.

Après tant d'années passées loin des opérations, son enthousiasme est resté intact et plus d'un pilote d'escadrille aura la surprise de découvrir que l'avion qui l'avait si bien "encadré" et qu'il ne parvenait pas à décrocher était piloté par le Chef de Corps !

Le lieutenant-colonel Colignon sera malheureusement victime d'un accident grave à l'atterrissage le 22 décembre 1958. Blessé à la colonne vertébrale, ce n'est que le 7 octobre 1959 qu'il pourra retrouver le chemin des nuages.

En juin 1960, le 9^e Wing de Chasse est dissous. Léopold Colignon continuera à exercer le commandement de la base de Bierset qui recevra bientôt les premiers éléments de nos futurs Wings Nike.

Le 1 janvier 1963, il est admis à la retraite. Nommé Colonel Aviateur de réserve le 26 mars 1963, il poursuivra sa vie active comme représentant commercial de la SABENA à Lisbonne.

Léopold Colignon est décédé à Liège le 11 septembre 1995.

Distinctions Honorifiques

1. Commandeur de l'Ordre de Léopold
2. Commandeur de l'Ordre de la Couronne
3. Croix de guerre 1940
4. Croix des évadés
5. Croix de Guerre Lion de Bronze
6. Fourragère 1940
7. 1939 / 1945 Star
8. France & Germany Star
9. Commandeur de l'Ordre Orange Nassau

Petit lexique opérationnel

Circus	Mission mettant en œuvre un noyau de bombardiers escortés par plusieurs wings de Chasse. Les objectifs choisis étaient suffisamment importants pour que la défense aérienne ennemie ne puisse rester indifférente. L'engagement des chasseurs ennemis par le dispositif des avions d'escorte était le but premier de la mission.
Ramrod	Mission d'escorte de bombardiers par des wings de Chasse, dans laquelle la destruction de l'objectif est prioritaire.
Rodeo (sweep)	Mission offensive effectuée par des chasseurs, à moyenne et haute altitudes, en formation d'escadrille, dans le but de faire "lever" la chasse ennemie.
Ranger	Mission offensive effectuée par des chasseurs le plus souvent à basse altitude, en formation de flight ou d'escadrille, dans le but de faire "lever" la chasse ennemie ou de perturber des opérations de déploiement.
Rhubarb	Mission de reconnaissance armée exécutée à basse altitude par temps couvert sur des objectifs d'opportunité mettant en œuvre des petites formations de 2 ou 4 avions.
Intruder	Mission de reconnaissance armée exécutée à basse altitude, de nuit, en solo, sur des objectifs d'opportunité.
Roadsted	Mission d'attaque à basse altitude contre des objectifs maritimes.

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



Léopold Colignon
1910 - 1995

Jean Buzin

Vertaling: Jean-Paul Buyse

Léopold Colignon (11 Dec 1910 — 11 Sep 1995)

Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse

Een man met een hart, vol plichtsbesef, zoveel adjectieven waarmee Léopold Colignon zich identificeerde. Zonder opzichtige glans, zonder grootdoenerij, stelde deze goedgeleimde Luikenaar, Korpscommandant van de 1^{ste} Wing van oktober 1947 tot juli 1948, al zijn enthousiasme en idealen ten dienste van onze Vleugels. Het is te danken aan mannen met hetzelfde temperament en aan hun inzet in moeilijke tijden, dat onze Luchtmacht haar reputatie van uitmuntendheid heeft kunnen opbouwen.

Piloot in de Militaire Luchtvaart

Léopold Colignon werd geboren in Luik op 11 december 1910. Na zijn studies aan de Technische School van St Laurent treedt hij op 31 maart 1930 in dienst bij de Militaire Luchtvaart als kandidaat-piloot. Aangehecht aan de 62^{ste} promotie, vervoegt hij de pilotschool van Wevelgem, waar hij zijn militair brevet behaalt op 26 juli 1931. Gelegerd op de basis van



Het behalen van het burger brevet op een RCV-26-180 lesvliegtuig was vereist vóór de toekenning van het militair brevet. Op deze prentbriefkaart gemaakt op het vliegveld van Saint-Hubert, van links naar rechts: Léopold Colignon, Firmin Capon, de instructeur Blum en X.

Bierset, is hij eerst sergeant-vlieger bij het 1^{ste} smaldeel van het 2^{de} Lu Rgt. Daarna in 1935, in het kader van de reorganisatie van de Luchtvaart, wordt hij overgeplaatst naar het 9^{de} smaldeel van het 1^{ste} Lu Rgt, de "Blauwe Sioux". Hij zal er blijven tot begin 1939 en deelt zijn squadronleven en zijn passie voor het vliegen met kameraden, waaronder ook Mike Donnet.

Intussen behaalt hij zijn hoger brevet en wordt op 27 september 1936 tot adjudant benoemd. Hij vliegt op Breguet XIX en Renard 31.

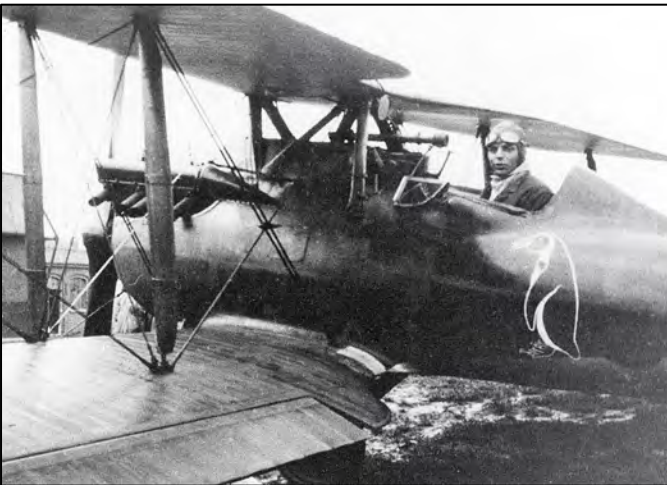
Léopold Colignon is een uitstekend piloot en onderscheidt zich door zijn schietvaardigheid. In 1938 wint hij een schietwedstrijd in de lucht georganiseerd door de DAT (Défense Aérienne du Territoire) in Oostende. Laten we voor de goede orde ook vermelden dat hij ongedeerd bleef na een botsing tijdens het opstijgen in formatie, 's nachts, aan het stuur van een Breguet XIX: na een herstelling was het richtingsroer van het leidende toestel slecht gemonteerd...



Léopold Colignon (rechts) met een andere leerling-piloot voor een Avro 504N te Wevelgem op 10 februari 1931.



Leerling-piloot Colignon klaar voor een stuntvlucht aan boord van de Morane-Saulnier MS 236 met registratie M 12 en gebouwd door SABCA.



Wevelgem in 1931. Gedegradeerd naar de vliegschool, de Nieuport-Delage NiD 29-C-1 jager klaar voor vertrek met Coco Colignon in de cockpit.



Breguet XIX tijdens een schietperiode te Oostende in 1934; Léopold Colignon staat in het midden.



Breguet XIX gemarkeerd met de olifant van het 1ste smaldeel van Bierset; Léopold Colignon staat in het midden.

Op 1 maart 1939 wordt hij aangewezen voor de Vliegschool en begint er zijn opleiding als instructeur in gezelschap van onder meer Léon Prévot. Beiden behalen hun kwalificatie in februari 1940 en vervoegen het 3^{de} schoolsmaldeel van Deurne dat belast is met de opleiding van instructeurs. Léopold Colignon heeft op dat moment in totaal 1.695 vlieguren.

De oorlog. Met de Vlietschool in Marokko

Op 10 mei 1940 beseft België tot zijn eigen schade hoe vergeefs zijn neutraliteitspolitiek was geweest. Léopold Colignon zal ook de omzwervingen van de Vlietschool meemaken. Na enkele vergeefse pogingen om vliegtuigen af te leveren bij de smaldelen te velde, wordt het de terugtrekking naar Frankrijk. Amiens-Chartres-Tours-Caen/Carpiquet, het inladen van vliegtuigen en uitrusting aan boord van een vrachtschip met bestemming Marokko, de lange treinreis naar Marseille, de oversteek van de Middellandse Zee, de aankomst in Oran en vervolgens Oujda... en het klimaat van onzekerheid, geruchten, vitterij.



Bierset 1934. Léopold "Coco" Collignon poseert voor de eerste Renard R31 met de code R 1. In zijn armen, Bistouille, de mascotte van het squadron.

Léopold Colignon zal niet behoren tot de groep instructeurs en leerling-piloten die in juli 1940 de keuze maken om te

proberen Engeland of de Kolonie te bereiken. Eind augustus krijgt de Vlietschool het bevel naar huis terug te keren. Terug in Frankrijk, op 17 september, stapt het personeel op een trein die hen niet naar Brussel brengt, zoals aangekondigd, maar rechtstreeks naar Stalag II B, in Hammerstein in Pommeren...

Een geluksster waakt over Léopold Colignon. Hij maakt deel uit van de achterhoede die het materieel moet vervoeren. In september wordt dit detachement gerepatrieerd naar Marseille, waarna Léopold Colignon wordt toegevoegd aan de Direction Générale de l'Aéronautique Militaire te Montpellier in de vrije Franse zone. Dit directoraat hangt af van de Belgische Militaire Materieeldepots in Zuid-Frankrijk. Het gaat er in feite om dit materieel te bewaken, het zo mogelijk te vernietigen en om in het geheim te voorkomen dat de Frans-Duitse wapenstilstandscommissie het overneemt.

Op 1 juni 1941 wordt hij ter beschikking gesteld en verondersteld om terug te keren naar België.

Juni 1941: de mislukking van de Luftwaffe in de Slag om Engeland is een feit, maar Hitler heeft de oorlog uitgebreid tot de Balkan, Kreta, Noord-Afrika en bereidt zich voor om Rusland binnen te vallen.

In Frankrijk onderwerpt de Vichy-regering zich aan het Duitse beleid en verzandt in een denkbeeldig en rampzalig beleid van collaboratie. In België is het klimaat helemaal troebel. Onzekerheid, twijfel en troosteloze wanhoop heersen. Sommigen zouden van de bezetting willen profiteren om de Nieuwe Orde en haar fascistische ideeën te vestigen. Het lot van de voormalige actieve militairen die aan krijgsgevangenschap waren ontsnapt, wordt behartigd door het OTAD (Office des Travaux de l'Armée Démobilisée), dat hen op verschillende posten tewerkstelt: bevoorradingsdienst, winterhulp ...

Léopold Colignon zal niet naar huis terugkeren. Sinds november 1940 werd een ontsnappingsroute vanuit Zuid-Frankrijk opgezet. Via het Iberisch schiereiland leidt deze naar Lissabon.

Uitgerust met valse papieren verlaat Léopold Colignon de rust van de vrije zone op 6 september 1941 in gezelschap van Jean Wilkin, een oud gediende van Bierset. Zij steken op 7 september de

Spaanse grens over, doorkruisen Spanje, bereiken Lissabon waar zij op 12 september aankomen en contact leggen met de Belgische zaakgelastigde. Ze drukken de wens uit niet naar Engeland, maar naar Belgisch Kongo te willen gaan. Angst om niet toegelaten te worden tot de RAF-gelederen eenmaal de dertig gepasseerd, of om zich een of andere obscure rol te zien toebedeeld krijgen? Wantrouwen tegenover een Belgische regering in Londen die geen aandacht had geschonken aan de situatie van de Belgische militairen die "vastzaten" in Zuid-Frankrijk? Was anderzijds Congo, onder legitiem nationaal gezag, niet de logische optie die anderen, zoals Franz Burniaux, die beroemd zou worden in de Zuid-Afrikaanse luchtmacht, hadden gekozen?

Bij de RAF

De zaakgelastigde neemt contact op met Londen, verkrijgt garanties en overtuigt hen om het Verenigd Koninkrijk te vervoegen. Op 12 oktober 1941 komen zij vanuit Gibraltar in Liverpool aan en worden door de Belgische strijdkrachten opgevangen. Eens de aankomstformaliteiten vervuld, wordt Léopold Colignon op 20 januari 1942 overgeplaatst naar het RAF Depot te Uxbridge met de rang van Pilot Officer "on probation" alvorens een snelle doortocht te maken van de "Service Flying Training School" Nr. 9 die voorziet in de gevorderde opleiding van toekomstige jachtvliegers. Op 10 maart 1942 vervoegt hij de OTU Spitfire Nr. 52 in Aston Down waar het, zoals voor al onze landgenoten, voormalige Militaire Luchtvaart piloten, een kwestie was om in een minimum van tijd, de Spitfire te beheersen, zich te bekwamen in het schieten, de tactieken en het operationeel jargon aan te leren.

Twee maanden later, op 12 mei 1942, wordt hij ingedeeld bij het 122 Sqn, gestationeerd in Hornchurch in de noordelijke buitenwijken van Londen. Zijn kameraad Léon Prévot had juist het commando overgenomen en we kunnen er zeker van zijn dat dit weerzien geen louter toeval was.

Van mei tot september 1942 is het 122 Sqn, uitgerust met Spitfire Vb, hoofdzakelijk betrokken bij "sweeps" boven Noord-Frankrijk, dat het bevoorrechte strijdtoneel was geworden van ontmoetingen met Me 109's en Fw 190's. Het is tijdens een van deze sweeps dat Squadron Leader Léon Prévot op 30 juli 1942 werd neergeschoten door de Flak van St Omer. Op 19 augustus 1942 neemt het squadron deel aan de beveiliging van de raid van Dieppe. De piloten vliegen die dag gemiddeld 7 uur en 40 minuten en het smaldeel beëindigt de dag met een overwinningslijst waarop 1 neergeschoten Do 217 staat en 2 beschadigde Do 217's, waarvan één op het conto van Léopold Colignon.

“350 Sqn”

In september 1942 sluit hij zich aan bij het 350 Sqn dat toen gelegerd was in Redhill in de zuidelijke buitenwijken van Londen. Het smaldeel staat onder bevel van Désiré Guillaume. Hoewel het zijn eerste verjaardag nog niet heeft gevierd, heeft het squadron zich reeds onderscheiden bij Dieppe en heeft het sinds zijn oprichting een record van 12 bevestigde overwinningen, 4 waarschijnlijke overwinningen en 20 beschadigde vijandelijke vliegtuigen. Het squadron telt veel enthousiaste jonge piloten die echter moeten worden begeleid en ervaren piloten zoals Léopold Colignon, die binnenkort tot Flying Officer zal worden benoemd, zijn welkom.

Eind 1942 raakt het squadron betrokken bij de hele reeks offensieve missies die door de 1 Fighter Group waren opgezet: Ramrod, Rhubarb, Rodeo, Circus, Roadsted. Op 12 december 1942 is Circus 242 een mijlpaal in de annalen van het squadron: 4 Fw 190's worden beschadigd, waarvan één op het conto van Léopold Colignon. In maart 1943



Robert Alexandre, Alphonse Boussa en Léopold Colignon (rechts) nemen een pauze voor een Spitfire van het 350 (Belgian) Squadron.

wordt het squadron op rust gesteld in Acklington, ten noorden van Newcastle. Dit feit heeft de eerste operationele tour van Léopold Colignon echter niet onderbroken. Hij kwam inderdaad bij het 64 Sqn waarvan het commando net was overgenomen door Mike Donnet die wist waar hij ervaren piloten kon "ontfutselen" om zijn squadron te versterken.



Coco Colignon en zijn vriend Robert Alexandre poseren voor een Spitfire Mk.IX van 64 squadron RAF in de lente van 1943.

Spitfire Vb inruilden voor robuuste Seafires. Maar het project wordt opgegeven en het smaldeel wordt in de maand augustus naar het zuiden van Engeland gestuurd.

Nieuwe overplaatsing voor Léopold Colignon: op 1 september 1943 voegt hij zich bij het 350 Sqn dat zijn rustperiode beëindigt. Het zal spoedig worden ingezet in Hawkinge aan de oevers van het Kanaal onder het commando van Albert Boussa die Désiré Guillaume opvolgt. Léopold Colignon zal er voortaan de functie van Flight Commander bekleden.

Het gamma van opdrachten die aan het squadron worden toevertrouwd wordt steeds breder, het escorteren van lichte en zware bommenwerpers komt regelmatig voor in de zendingsoopdrachten. Inderdaad, reeds in de lente begonnen de Duitsers met de bouw van de V1 lanceerstellingen tussen Cherbourg en St Omer. Het systematisch aanvallen van deze stellingen door lichte bommenwerpers begint in augustus 1943. Het escorteren van deze bommenwerpers zou één van de belangrijkste opdrachten worden van de in Zuid-Engeland gestationeerde gevechtseenheden en in het bijzonder van het "350".

In januari 1944, nu onder het commando van Léon Prévot die, dankzij het ontsnappingsnetwerk "Comète", Engeland kon vervoegen minder dan 3 maanden nadat hij neergehaald werd boven St Omer, hielden de escorte zendingen van de "vliegende forten" van de 8 Air Force op hun weg om puin en verwoesting te zaaien in het hart van Duitsland, ook de piloten van het 350 Sqn bezig. Uitgerust met de Spit IX, beperkt in actieradius, zullen ze belast worden met de initiële escorte van de bommenwerpers, of met de begeleiding ervan bij terugkeer van een zending tussen Leuven en Tienen, in het luchtruim van Beauvechain...

Weldra zal er, ter voorbereiding van de landing, de bescherming van de aanvallen tegen de verkeersknooppunten in het westen van Frankrijk, België en Nederland worden aan toegevoegd.

Het 64 Sqn is ontplooid in Ayr bij Prestwick en voert voornamelijk beschermingspatrouilles uit van konvooien in de Ierse zee.

Begin 1943 keren de kansen voor de As-strijdkrachten. Op 2 februari 1943 valt Stalingrad, in mei legt het Afrika Korps de wapens neer in Tunis, voorbode van de Geallieerde invasie in Italië. Het initiatief wisselt van kant. Een deel van de piloten van het 64 Sqn trainen in de techniek van het landen op vliegdekschepen met het oog op een mogelijke landing in Noorwegen. Eerst wordt "aan land" geoefend, dan "live" aan boord van de HMS Argus waarvoor de piloten hun



Spitfire IX van 64 Squadron te Hornchurch met Léopold "Coco" Colignon in de cockpit.

Dan op 9 maart verlaat het 350 Sqn Zuid-Engeland, "klimt" naar Schotland, waar Mike Donnet er op 24 maart het commando van overneemt. Het zal er de landing voorbereiden met intensieve nachtvlieg oefeningen die hun nut en belang zullen bewijzen wanneer het squadron twee maanden later, opstijgend voor zonsopgang en landend na het vallen van de nacht, zal deelnemen aan de luchtdkking van "Overlord".

Wat Léopold Colignon betreft, hij verlaat tijdelijk zijn kameraden op 16 april 1944 om tot 17 mei 1944 de cursus schietinstructeur te volgen aan de "Central Gunnery School" in Catfoss. Hij komt er uit met de vermelding "boven het gemiddelde". Tegen de tijd dat hij het squadron vervoegt, is het terug aan de Kanaalkust, in Friston, wachtend op D-Day.

Op 6 juni 1944 stijgt het 350 Sqn voor zonsopgang om 04.40 uur op, als luchtdkking van de invasiemacht. De laatste landing vindt plaats na het vallen van de nacht, om 23.40 uur. Er zijn



zesendertig sorties, verdeeld over drie missies, uitgevoerd. Léopold Colignon zal zijn sectie tijdens twee van hen leiden. Maar tot zijn groot ongenoegen, zijn zijn dagen in het smaldeel geteld. Op 10 juni, na een vijfde sortie boven de landingshoofden, beëindigt hij zijn eerste operationele tour: hij heeft meer dan 120 operationele zendingen uitgevoerd en wordt met rust gestuurd. Het is vanuit een post bij het "Belgische Inspectoraat" in Londen dat hij een tijdje, knarsetandend, de campagne van het smaldeel zal volgen.

Dank zij overredingskracht weet hij zijn rustperiode te laten inkorten en op 9 oktober 1944 vervoegt hij terug het 350 Sqn, ditmaal als CO en Squadron Leader, ter vervanging van Mike Donnet, benoemd tot Wing Commander en die op 23 oktober vertrok om de leiding over de wing van Hawkinge op zich te nemen.

Het squadron is nog steeds gestationeerd op Britse bodem, in Lympe, in afwachting van een overplaatsing naar het continent. Het zijn voornamelijk escorte zendingen

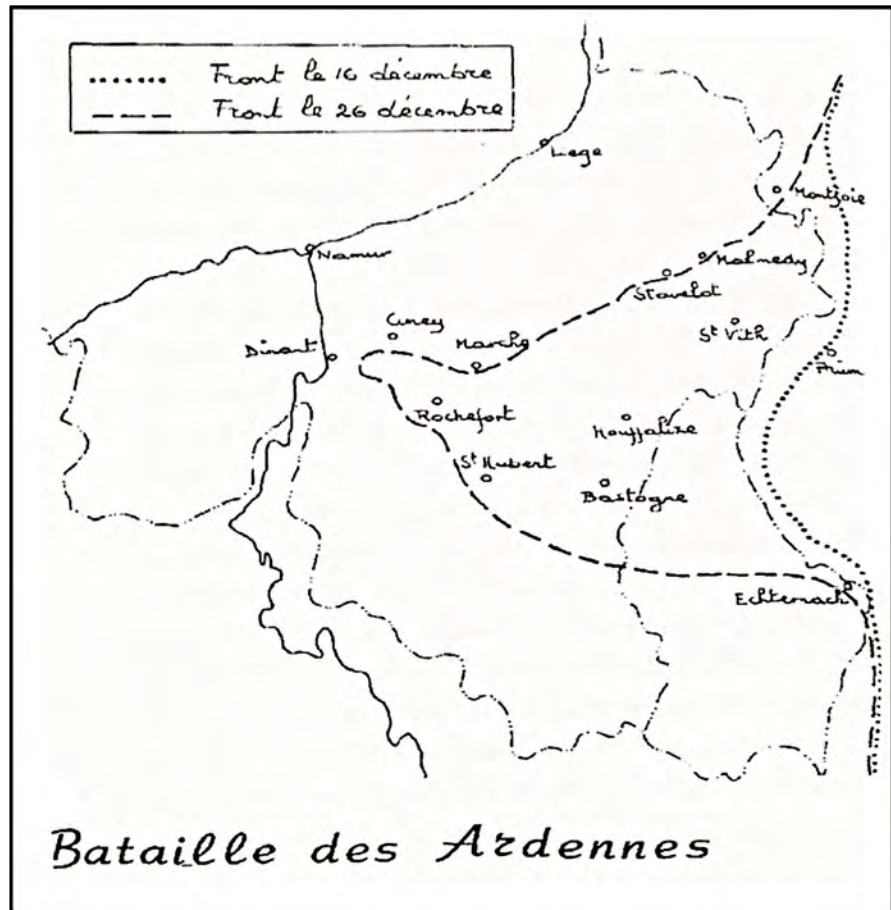
voor het Bomber Command die aan het smaldeel worden toevertrouwd. Deze leiden het voornamelijk boven het Ruhrgebied en de Zeeuwse eilanden.

Op 4 november - emotie - Léopold Colignon, terugkerend van een Ramrod op Sollingen, wordt het slachtoffer van een transferpanne. Zwevend slaagt hij erin de bevriende linies te bereiken en maakt een noodlanding ten westen van Aken - zonder kleerscheuren.

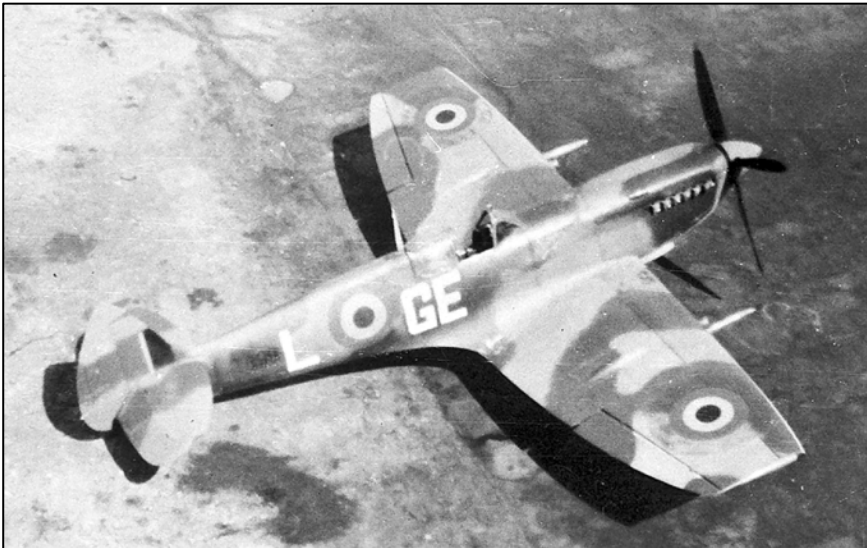
Op 4 december 1944 verlaat het smaldeel Lympne en landt in Evere. Het is verbonden aan de 127 Wing waarvan de Wing Commander Flying niemand minder was dan Johny Johnson, de luchtaas met 35 overwinningen.

De piloten hebben weinig tijd om van de vreugde van de terugkeer naar het moederland te genieten, want zij worden onmiddellijk ingezet bij de patrouilles die onverstoord het bruggenhoofd dekken dat tijdens de operatie "Market-Garden" op de waterwegen Rijn/Waal/Maas is gevestigd. Na de ramp in Arnhem is het behoud van dit bruggenhoofd van essentieel belang, omdat het moet dienen als vertrekpunt voor de laatste operaties tegen Duitsland. Een intense activiteit die tot 52 sorties per dag telt.

Dan zal heel snel de slag om de Ardennen beginnen. Op 16 december 1944 wordt het Von Rundstedt offensief ontketend, met als doel Antwerpen. Het Duitse weerbericht voorspelt twee weken mist boven de Ardennen, wat het inzetten van de geallieerde luchtmacht moet verhinderen. Maar vanaf 23 december verbetert het weer en kan het Anglo-Amerikaanse luchtoverwicht zijn volle gewicht op de operaties leggen. Onze jachtvliegtuigen nemen deel aan het escorteren van de lichte bommenwerpers die de verbindingsknooppunten tussen Euskirchen en Trier aanvallen, of nog, aan de zijde van jachtbommenwerpers bij interdictie missies voor het aanvallen van vijandelijke gepantserde colonnes en konvoeien.



Risicovolle zendingen. Op 24 december in de regio Houffalize - Malmédy, wordt OC Colignon getroffen door de "Flak". Hij probeert de geallieerde linies te vervoegen, maar wordt gedwongen op zeer lage hoogte te "springen". Hij landt in "niemandslaan" met een gebroken been. Zijn tweede tour operaties komt tot een abrupt einde. Hij wordt gerecupereerd door een Amerikaanse patrouille en zal in een veldhospitaal worden behandeld alvorens naar Engeland te worden geëvacueerd waar hij bijna 7 maanden in behandeling zal moeten blijven. Intussen zal het doek gevallen zijn over de oorlog in het Westen. Léopold Colignon zal 191 operationele zendingen gevlogen hebben tijdens zijn twee operatiebeurten en in totaal meer dan 700 vliegtuigen boeken sinds hij bij de RAF kwam.



De Spitfire LF.Mk.XVI met markeringen van het 349 (Belgian) Squadron was het vliegtuig bij voorkeur van Coco Colignon, een waardig burger van Luik. De Spitfire met squadroncode GE-L en serienummer TB991 was gestationeerd te Wunstorf in Duitsland gedurende de zomer van 1946 toen deze foto werd genomen.

ren aan dit lang en moeilijk proces. Allereerst is hij benoemd tot hoofdinstructeur aan de "Belgian Training School" in Snailwell. Maar in oktober 1945 gaat hij naar het hoofdkwartier van de 123 Wing in Wunstorf, waar het "349" en het "350" zijn samengebracht. In november worden onze twee nationale smaldelen overgeplaatst naar de 135 Wing in Fassberg. Zij zullen spoedig de 160 (Belgische) Wing vormen onder het commando van Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier. Léopold Colignon zal zijn adjunct zijn.

Een functie in de schaduw, maar van essentieel belang in deze moeilijke periode waarin nog zoveel problemen moeten worden opgelost en waarin het voorbeeld van de oudsten zal bijdragen tot de ondersteuning van het soms falende moreel van de troepen.



Dezelfde Spitfire LF.Mk.XVI maar dan aan de linkerzijde met squadroncode GE-L en de markering "LIEGE" op de motorkap tijdens een vlucht boven Duitsland in 1946.

De 1 Wing

Op 24 oktober 1946 landen het 349 Smd en het 350 Smd te Beauvechain. Zij vormen de hoeksteen van onze herboren Militaire Luchtvaart. De wing staat onder het bevel van Léon Prévot. Léopold Colignon, voortaan majoor, zet zijn rol als spilfiguur voort. Alles moet gebouwd of heropgebouwd worden op het vliegveld. Ontdaan van het toezicht van de RAF moet de wing worden geïntegreerd in een nieuwe operationele en logistieke structuur. Hoewel in deze periode een zekere stabiliteit vereist was, waren de "commandowissels" soms erg kort, een gevolg van de snelle ontwikkeling van de structuren van onze Militaire Luchtvaart.

Als opvolger van majoor Prévot heeft majoor Van Lierde gedurende enkele maanden het bevel over de jachtvliegtuigen van de 160 Wing overgenomen. In oktober 1947 draagt hij het bevel over aan Léopold Colignon, die ongetwijfeld de meest geschikte officier was om deze verantwoordelijkheid

Wat heeft de toekomst te bieden voor Léopold Colignon en zijn kameraden met het statuut van "RAF Volunteer Auxiliary"? Het vooruitzicht om opnieuw een nationale militaire luchtmacht op te richten kristalliseert de verlangens, en de Britse regering en de RAF hebben toegezegd ons te helpen dit te bereiken. Er moeten echter nog veel hindernissen worden overwonnen voordat we in ons luchtruim vliegtuigen zien vliegen met onze nationale kleuren.

Squadron Leader Léopold Colignon zal zijn bijdrage leveren

op zich te nemen, aangezien hij het ontstaan van de wing en alle fasen van zijn ontwikkeling had meegemaakt.

Léopold Colignon zal het lot van de wing voorzitten tot juli 1948. Het is onder zijn commando dat het aantal vliegtuigen van onze smaldelen eindelijk wordt aangevuld en dat de eerste Flight nachtjacht werd gevormd. Intussen gaf de eenheid haar naam 160 Wing op voor deze van 1 Jacht Wing bij dag. Ons Militair Vliegwezen komt definitief van de grond onder impuls van de aanbevelingen van de Gemengde Militaire Commissie, die de structuur van onze strijdkrachten bepaalt, en van de ondertekening van het Verdrag van Brussel dat zal leiden tot de oprichting van de Defensieorganisatie van de Westerse Unie.

Op 6 juli 1948 draagt Léopold Colignon het beleid over aan Albert Van de Velde, voormalig CO van het 349 Smd. Wat hemzelf betreft, wordt hij aangewezen om deel uit te maken van de Generale Staf van de basis Kamina, een lucht-landcomplex dat op de hoogvlakten van Katanga moet worden opgericht, maar dat voorlopig alleen als project bestaat. Het is pas eind december 1948 dat dit hoofdkwartier permanent zal beginnen te functioneren... in Brussel. Intussen, op uitdrukkelijk verzoek van generaal F. Burniaux, commandant van de Groep Operaties, stemt hij er mee in om tijdelijk de functies van OSN bij de 1 Wing waar te nemen, hetgeen getuigt van een ongewone "spirit". Aan het eind van deze periode noteerde generaal F. Burniaux in zijn VNB :

"Op verzoek van het commando van de Groep Operaties heeft deze officier ermee ingestemd om te worden afgedeelde als OSN om de opleiding en het rendement van de Wing te verbeteren. Hij heeft zich met toewijding ingezet voor deze taak en heeft uitstekende resultaten bereikt. Uitstekend officier vlieger."

Kamina

Het is vooral onder de Afrikaanse hemel dat de volgende zeven jaar van het bestaan van Léopold Colignon zich zullen afspelen. Van januari 1949 tot februari 1952 was hij de belangrijkste vertegenwoordiger van de "luchtmacht" in het team van de tien pioniers onder leiding van luitenant-kolonel Janssens, de latere commandant van de Force Publique. Een opwindende taak die de basis van Kamina uit de brousse zal doen oprijzen.

In februari 1952 keert hij terug naar België voor een welverdiend verlof, maar ook om de overplaatsing van de EPA (Gevorderde Vliegopleiding) naar de kolonie voor te bereiden. Bovendien maakt hij gebruik van zijn verlof om een "jet" conversie op Meteor uit te voeren.

In februari 1953 neemt Léopold Colignon het bevel over de EPA in Brustem op zich, voordat hij in augustus 1953 de basis van Kamina vervoegt. In oktober 1953 verwelkomt hij, in de functie van commandant van het luchtmacht deel/BAKA, de 126 promotie leerling piloten, de eerste promotie om de grote Afrikaanse horizonten te ontdekken in de nevel van het droge seizoen en de heldere hemel van het regenseizoen...

De 9 Wing

Benoemd tot luitenant kolonel op 26 maart 1956 voltooit hij zijn tour in Afrika in juli 1956. Teruggekeerd in België, volgt hij aan het eind van zijn verlof, een herscholing op "jet" aan de Jachtschool, vooraleer er vanaf oktober 1956 het commando ervan over te nemen. In mei 1957, terug naar zijn roots: hij vervoegt de 9 Jacht Wing in Bierset, en na zijn conversie op Hunter neemt hij er het commando van over op 3 juli 1957.

Na zoveel jaren ver weg van de operaties is zijn enthousiasme intact gebleven en meer dan één smaldeelpiloot zal verbaasd zijn te ontdekken dat het vliegtuig dat hij zo goed in het vizier had en niet kon "neerhalen", werd bestuurd door de Korpsoverste!

Luitenant-kolonel Colignon zal helaas op 22 december 1958 het slachtoffer worden van een ernstig ongeval bij de landing. Gewond aan de wervelkolom is het pas op 7 oktober 1959 dat hij de weg kan terugvinden naar de wolken.

In juni 1960 wordt de 9 Jacht Wing ontbonden. Léopold Colignon zal het bevel blijven voeren over de basis van Bierset die binnenkort de eerste elementen van onze toekomstige Nike wings zal ontvangen.

Op 1 januari 1963 wordt hij op rust gesteld. Benoemd tot Kolonel Vlieger in de reserve op 26 maart 1963 zet hij zijn actieve loopbaan verder als commercieel vertegenwoordiger van SABENA in Lissabon.

Léopold Colignon is op 11 september 1995 in Luik overleden.

Eervolle onderscheidingen

1. Commandeur in de Leopoldsorde
2. Commandeur in de Kroonorde.
3. Oorlogskruis 1940
4. Kruis der ontsnapt
5. Oorlogskruis Bronzen Leeuw
6. Erelint 1940
7. 1939 / 1945 Star
8. France and Germany Star
9. Commandeur in de Orde van Oranje Nassau

Beknopt operationeel lexicon

Circus	Opdracht rond een kern van bommenwerpers geëscorteerd door verschillende jacht wings. De gekozen doelen waren zo belangrijk dat de luchtverdediging van de vijand niet onverschillig kon blijven. Het aanvallen van de vijandelijke jagers door het escorte dispositief was het hoofddoel van de zending.
Ramrod	Opdracht voor het escorteren van bommenwerpers door jacht wings, waarbij de vernietiging van het doel voorop stond.
Rodeo (sweep)	Offensieve opdracht uitgevoerd door jachtvliegtuigen, op gemiddelde en grote hoogte, in squadronformatie, met als doel de vijandelijke jacht te laten opstijgen.
Ranger	Offensieve opdracht uitgevoerd door jachtvliegtuigen, meestal op lage hoogte, in flight- of squadronformatie, met als doel vijandelijke jachtvliegtuigen te laten opstijgen of om een operationele ontplooiing te verstoren.
Rhubarb	Gewapende verkenningsopdracht uitgevoerd op lage hoogte bij overdekte weersomstandigheden naar gelegenheidsdoelen met gebruikmaking van kleine formaties van 2 of 4 vliegtuigen.
Intruder	Gewapende verkenningsopdracht uitgevoerd op lage hoogte, 's nachts, solo, op gelegenheidsdoelen.
Roadsted	Aanvalsopdrachten op lage hoogte tegen maritieme doelen.