

**DE “VIEILLES TIGES”
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW**



**Gedenkschrift
van de Belgische Luchtvaart**

Willy COPPENS de HOUTHULST

Voorgesteld en gepatroneerd door

Erekolonel Vlieger b.d.

Wilfried TERSAGO

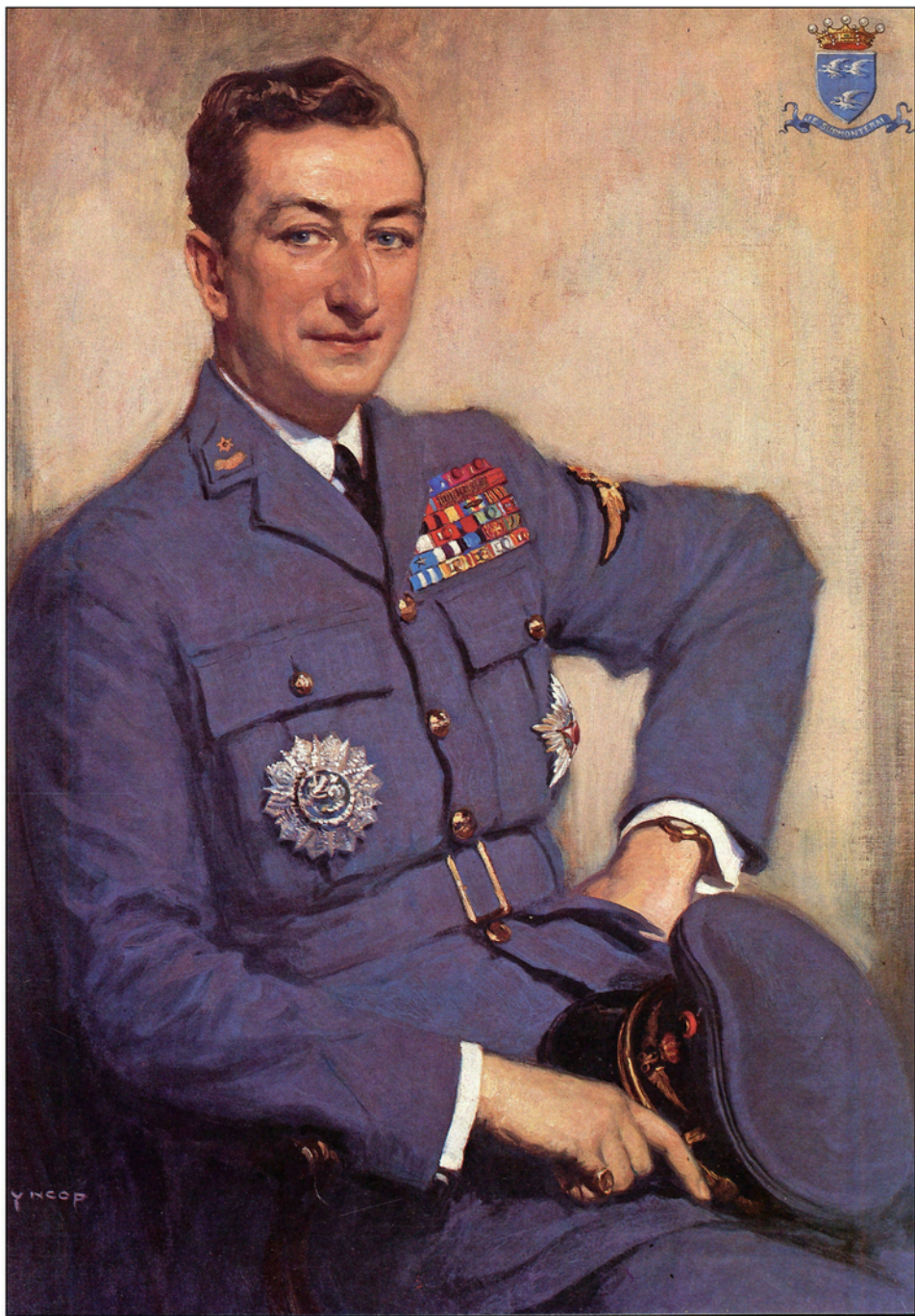
Bestuurslid

en door

Kolonel van het Vliegwezen b.d.

Jacques SCHELFAUT

VTB lid



Geschilderd portret van Willy Coppens als majoor.

Willy Coppens de Houthulst

1892-1986

**De meest succesrijke Belgische jachtpiloot van alle tijden
Commandant bij het Militair Vliegwezen en
Inspecteur van de Luchtverdediging
Ereluitenant-kolonel vlieger en baron**

I. De persoonlijkheid



- Geboren te te Watermaal-Bosvoorde op 6 juli 1892.
- Met 37 luchtzeges de meest succesrijke Belgische jachtpiloot van alle tijden.
- Commandant bij het Militair Vliegwezen en Inspecteur van de Luchtverdediging, 1934-1940.
- Ereluitenant-kolonel vlieger en baron.
- Overleden te Berchem op 21 december 1986.

De loopbaan in de luchtvaart

- 1914: inlijving bij het 2^{de} Regiment Grenadiers.
- Aanvraag voor toetreding tot de 'Compagnie des Aviateurs' wordt afgewezen; betaalt daarop zelf de opleiding tot burgerpiloot in Hendon (Groot-Brittannië).
- Volgt dan cursus aan de Franse militaire school van Etampes.
- 15 juli 1915: benoemd tot sergeant.
- 9 december 1915: behaalt het vliegbrevet met nummer 2140.
- Vliegt achtereenvolgens in het 6^{de}, 4^{de} en 1^{ste} Smaldeel.
- 9 september 1918: benoemd tot luitenant.
- 14 oktober 1918: wordt geraakt in zijn linkerbeen tijdens het neerhalen van zijn 37^{ste} ballon. Amputatie van zijn been.

- 1919-1924: militair attaché in Parijs.
- 1924-1934: militair attaché in Londen.
- 1930: wordt door koning Albert I tot ridder Willy Coppens de Houthulst geadeld.
- 26 maart 1933: benoemd tot majoor.
- 1935-1936: militair attaché in Rome.
- 1960: koning Boudewijn verleent hem de titel van baron.

II. Biografie

Vader Omer Coppens (1864 - 1926) is kunstschilder, afkomstig uit Duinkerken. De jonge Willy Coppens wordt geboren op 6 juli 1892. Hij is erg geïnteresseerd in alles wat motorfietsen aangaat. Met vakantie in De Panne bouwt hij een van de eerste zeilwagens en legt zich toe op deze nog zeer prille sport. Hij bouwt er een zevental tussen 1907 en 1913.

Als de oorlog uitbreekt en hij vraagt om ingelijfd te worden bij de 'Compagnie des Aviateurs', wordt hem dat geweigerd. Op eigen kosten (toen 100 £) behaalt hij een burgerbrevet in Hendon, Groot-Brittannië. Na een stage in de Franse Militaire School te Etampes, wordt hij opgenomen bij de Compagnie des Aviateurs. Hij is dan piloot in het 6^e en daarna het 4^e smaldeel waar hij verkenningsvluchten uitvoert. Hij smeekt echter om overgeplaatst te worden naar het 1^{ste} smaldeel dat onder het bevel staat van commandant Fernand Jacquet. Willy Coppens vliegt er op een HD 1 (Hanriot Dupont) met nummer 17 en blauwe kleur, wat hem bij de Duitsers de bijnaam 'Blauwe Duivel' oplevert.

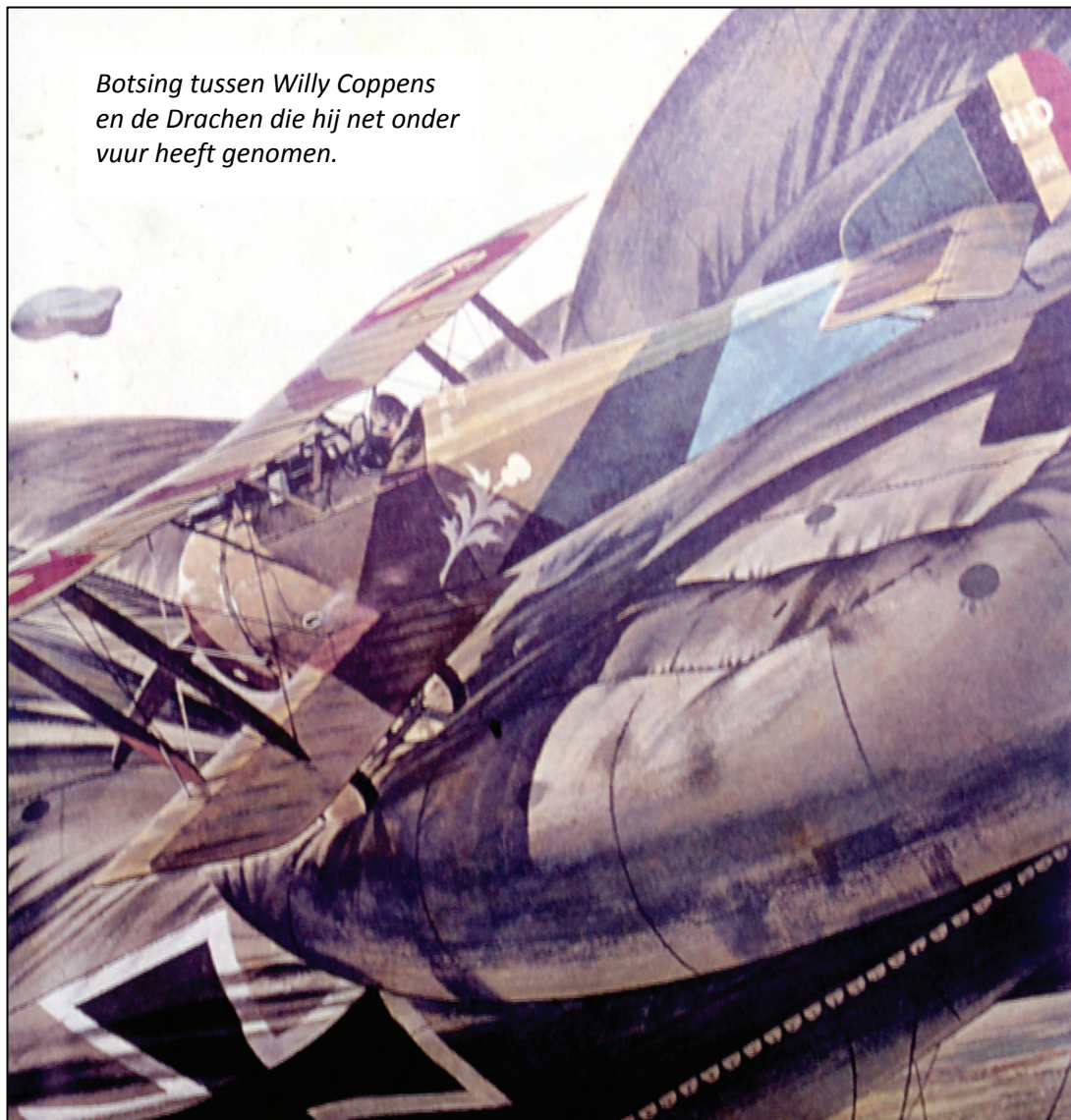


Eens militair piloot boven de linies, merkt hij al snel dat de Duitse observatieballons—'Drachen' genoemd—altijd tussen de 600 en de 1000 meter hoogte gemeerd zijn. Aan boord geeft een artillerieofficier instructies door naar de grond, waar het geschut dan fijn geregeld

kan worden. Willy Coppens gaat van aanvallen op die ballons zijn specialiteit maken en er niet minder dan 35 neerhalen!

Ook al hangen de Duitse ballons stil, alleen al ze benaderen stelt een piloot bloot aan vijandelijk luchtafweer van kaliber 7 en 20 mm dat die tuigen moet beschermen. De ballons hangen immers vlak boven de eigen linies. Sommige ballons zijn zelfs ware 'booby traps', onbemand en geladen met explosieven. Wie ze onder vuur neemt, riskeert een enorme ontploffing, met alle gevolgen vandien. De fragiele tweedekkers van toen boden immers helemaal geen bescherming. In 1918 zal Willy Coppens op zijn vliegtuig in plaats het standaard machinegeweer van 7,92 mm, een Vickers van 11 mm doen installeren, waarmee de ballons makkelijker in brand te schieten zijn.

Wanneer hij op een dag opnieuw een ballon in het visier neemt en bestookt, wijkt hij na die aanval uit over de ballon heen. Net op dat ogenblik breekt de kabel van de ballon, die plots en onvoorzien omhoog schiet, vlak onder hem! Omdat hij vreest dat zijn schroef in de kabels van de ballon gaat vastzitten, schakelt hij zijn motor uit. Zodra hij zijn toestel van de ballon ziet wegglijden, start hij in duikvlucht opnieuw op. Van koelbloedigheid gesproken.



Op 18 februari 1918 vliegt hij over zijn ouderlijk huis en groet er zijn familie door met de vleugels te schommelen. De ganse buurt juicht hem toe.

De 14 oktober 1918 schiet hij zijn laatste ballon in brand maar wordt hijzelf onder vuur genomen: zwaar machinegeweervuur verbrijzelt zijn linkerbeen. Hij slaagt erin te landen achter de eigen lijnen maar zijn been moeten worden geamputeerd.

De jaren na Wereldoorlog I zal Willy Coppens, als rechtschepen en onwrikbare persoonlijkheid zich heftig verzetten tegen al diegenen die achter de linies gekwetst raakten en toch onderscheidingen droegen, of die helemaal geen wapenfeiten hadden geleverd en toch gedecoreerd werden. Zijn scherpe pen zal niets of niemand sparen, vaak tot ongenoegen en ergernis van zijn chefs. Zo klaagt hij aan dat het luchtwapen tijdens het interbellum door artillerieofficieren wordt bevolen.

Na de Eerste Wereldoorlog wordt Willy Coppens militair attaché in Londen. In de loop van de volgende jaren vindt hij dat het Belgisch luchtwapen wegkwijnt onder het bevel van eerloze en visieloze chefs. Dat wordt de inhoud van zijn eerste boek: 'Reclassements'. Na zijn verblijf in Londen, krijgt hij het bevel over de 2^e Jachtgroep te Nijvel.

Ondanks zijn geamputeerde been wist hij in september 1928 het hoogterecord parachutespringen te verbeteren door te springen vanop een hoogte van 6000 meter.

In 1939 verneemt Willy Coppens van generaal Duvivier dat de 2de jachtgroep gaat uitgerust worden met Fiat C.R. 42 tweedekkers, terwijl hij al in 1935, tijdens zijn verblijf in Rome als attaché, had gemeld dat die toestellen overtroefd werden door Messerschmitts, Dewoitines en Hawkers.

Als de Tweede wereldoorlog uitbreekt, wijkt hij samen met vrouw en de twee kinderen uit naar Genève. Daar zal hij al zijn relaties aanspreken en via het Rode Kruis en ander internationale organisaties vaak tussenkomen om Belgische krijgsgevangenen in Duitsland bij te staan.



Na de oorlog verheft koning Boudewijn hem tot de adelstand en wordt Willy Coppens baron. De naam 'de Houthulst' die hij mag voeren, verwijst naar het bos in de omgeving van Houthulst, waar hij tijdens de Eerste Wereldoorlog zo vaak boven vloog.

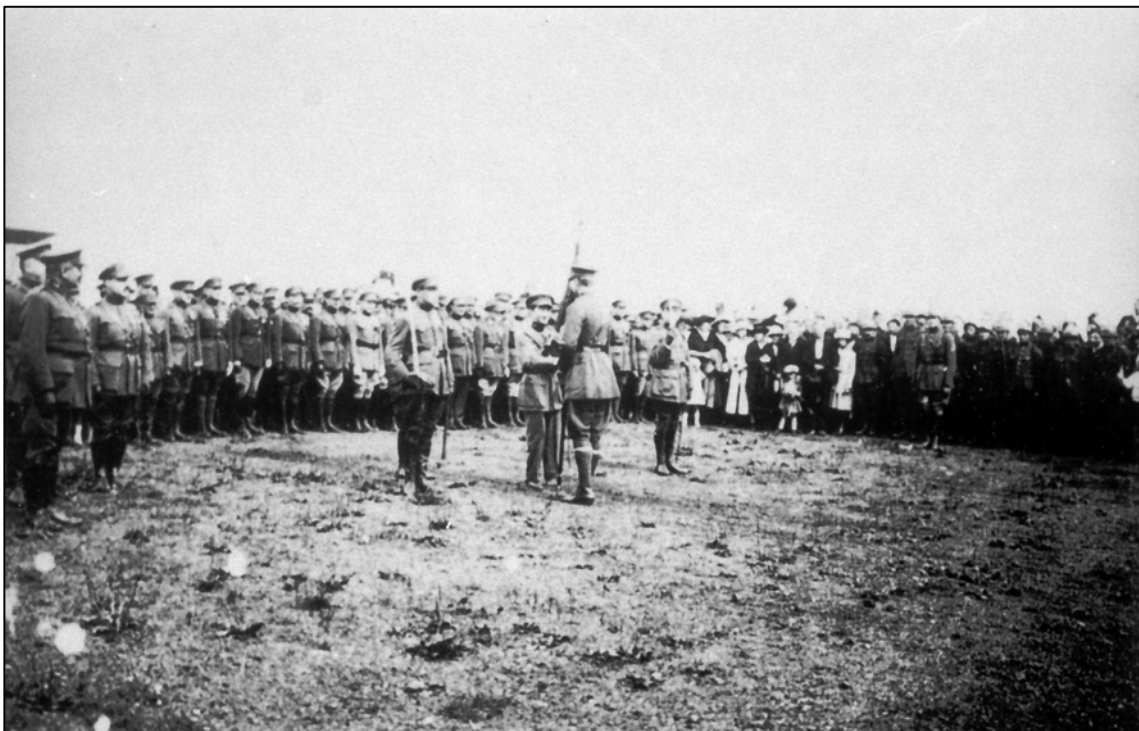
Hij gaat in De Panne wonen waar hij zoveel goede herinneringen heeft. Enkele jaren voor zijn dood, verhuist hij naar Antwerpen waar hij de vriendschap en de genegenheid leert kennen van de dochter van Jan Olieslagers, zijn beste vriend. Over Jan heeft hij in 1935 nog een boek geschreven: 'Un homme volant: Jan Olieslagers'.

Willy Coppens de Houthulst overleed op 21 december 1986 te Berchem. Hij liet een vrouw en twee kinderen na. De uitvaart verliep in alle intimiteit, net zoals de overledene het zelf had gewenst. Hij kreeg een monument op het naar hem genoemde plein in Klerken, een deelgemeente van Houthulst.

Hij blijft zonder meer onze grootste militaire vliegenier, niet alleen door zijn krachttoeren in de Vlaamse lucht maar ook door zijn onvermoeibare activiteit ten dienste van de militaire luchtvaart en zijn flamboyant patriotisme dat hem er op 47-jarige leeftijd toe aanzette de strijd nog steeds verder te willen zetten aan boord van zijn jachtvliegtuig.

Willy Coppens was recht door zee en onwrikbaar, een karaktertrek die hem niet altijd in dank werd afgenomen maar die allicht verklaart waarom hij soms zeer heftig tekeer ging tegen het gevestigde (militaire) gezag.

Hij was erelid van onze vereniging.



Koning Albert I overhandigt Willy Coppens de standaard van het Militair Vliegwezen.

III. Eervolle onderscheidingen

Commandeur Kroonorde en Leopold II-Orde met Zwaarden
Officier Leopoldsorde, met Palm
Oorlogskruis 1914-1918 met 27 Palmen en 13 Bronzen Leeuwen
IJzerkruis
Vuurkruis
Herinneringsmedaille van de Veldtocht 1914-1918
Overwinningsmedaille
Militair Kruis 2de Klasse
Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest
Grootofficier Ouissam Alouiti Orde Marokko en Nichan-Iftikhar Orde Tunesië
Commandeur Erelegioen Frankrijk
Orde van de Zwarte Ster van Bénin en Orde van Isabella de Katholieke, Spanje
Officier Orde van de Witte Adelaar met Zwaarden, Servië
Officier Orde van St. Maurice en St. Lazarus, Italië
Ridder Orde Virtuti Militari, Polen
Distinguished Service Order en Military Cross, Groot-Brittannië
Medaille voor Militaire Verdienste in Zilver, Italië
Oorlogskruis 1914-1918 met 2 Palmen, Frankrijk
Oorlogskruis met Gouden Kruis en Palm, Portugal
Oorlogskruis 1914-1918, Italië
Oorlogskruis 1914-1918, Polen.
Vijf Frontstrepen, één Kwetsuurstreep.

Noot: Willy Coppens hechtte een enorm belang aan eretekens en onderscheidingen, graden en eerbetoon. Dat deed hij niet uit jaloezie of nijd maar omdat hij overtuigd was van de waarde ervan als een blijk van erkenning, niet als een automatisch toegekend eerbewijs. Hij vindt het bijvoorbeeld fout dat hij in een bepaalde orde een lagere graad krijgt dan generaals, die in de achterste lijnen verbleven...

In 1959 en in 1968 weigert hij zelfs het ereteken van commandeur in de Leopoldsorde omdat dat een lagere rang is dan grootofficier. En die rang was verleend aan een voormalig burgerpiloot, die op 3 augustus 1914 bij de 'Compagnie des Aviateurs' was gekomen maar al de 23 van dezelfde maand was gedeserteerd...

Zowel in zijn eigen boeken als in andere publicaties komt dit onderwerp keer op keer terug.

Onderluitenant Coppens na zijn vereremering.



Heraldiek

Tijdens het interbellum voerde Willy Coppens d'Houthulst een eigen wapenschild op zijn vliegtuig: een blauw veld met drie vliegende adelaars met als lijfspreuk 'Je surmonterai' (*Ik zal overstijgen*). Op 'zijn' Fairey Fox nummer 44 en die hij een 'Kangourou' noemt, staat dat embleem maar het wordt vernietigd op 10 mei '40, tijdens de aanval op het vliegveld van Evere.

Het witte 'haantje' (cocotte)

Op zijn eerste jachtvliegtuig (een Bébé Nieuport waarvan de 80 pk Rhône-motor vervangen was door een exemplaar van 120 pk) schilderde Willy Coppens een gestileerde haan (de witte cocotte) die hij agressiever vond dan een zwaan of een distel (sic), of nog de komeet van Teddy Franchomme. Coppens wou er dan nog het devies 'Boutez en avant!' bijvoegen na zijn vijfde luchtzege, maar in zijn smaldeel moest hij de distel nemen, een vondst van De Meulemeester.

De 'cocotte' zou later 45° gekanteld worden en een officieel Belgisch kenteken worden in de kleuren rood, blauw en groen.



Coppens met de (donkere) cocotte.

IV. Bibliografie

Eigen bibliografie:

- COPPENS de HOUTHULST, Willy. Jours envolés. Mémoires. Paris, Nouvelles Editions Latines, (1932), 355 pp.
- COPPENS DE HOUTHULST, Willy. L'homme à la conquête de ciel. Paris, Hachette, coll. "La belle histoire", 160 pp., documents photographiques de Marcel Jeanjean.
- COPPENS DE HOUTHULST, Willy. Londres et Paris en contrepoint. Ostende, Editions Erel, (1974). 172 pp.
- COPPENS DE HOUTHULST, Willy. Un homme volant Jan Olieslagers. Bruxelles, Editions Rex, 1953. COPPENS de HOUTHULST, Willy. Reclassements: Hélice en croix - Vue cavalière. Genève, Editions du Rhône, 1947.
- COPPENS DE HOUTHULST, Willy. Aviateurs célèbres au temps des hélices. Documents d'histoire. Ostende, Editions Erel, (1973).
- COPPENS, Willy. Feuilles volantes. Bruxelles, Goossens, 1928. 122 pp
- COPPENS, Willy. Becs et plumes. Paris, Rouffé, 1928. 141 pp.

Algemeen:

- Days on the Wing, War memories of Willy Coppens d'Houthulst – Aviation book club, London.
- Balloon-busting aces of World War 1, Jon Guttman; Osprey aircraft of the aces - 2005.
- Documentatie van Yves Duwelz en Jacques Schelfaut, Lucht- en Ruimtevaartmuseum AELR.
- 'Pourquoi pas?' - 22 maart 1973.
- Brief van Willy Coppens in Pro Avia - 2 april 1972.

V. Lijst van zijn luchtoverwinningen

1.	25/04/1918	12h20	Verkenningstoestel St. Joris
2.	08/05/1918	07h10	Ballon Zarren
3.	08/05/1918	09h55	Ballon Houthulst
4.	15/05/1918	08h07	Ballon Houthulst
5.	19/05/1918	09h45	Ballon Houthulst
6.	05/06/1918	06h40	Ballon Houthulst
7.	09/06/1918	09h22	Ballon Zonnebeke
8.	10/06/1918	07h47	Ballon Ploegsteert
9.	24/06/1918	06h45	Ballon Warneton
10.	24/06/1918	06h46	Hannover CL Ploegsteert
11.	30/06/1918	06h30	Ballon Bovekerke
12.	30/06/1918	08h30	Ballon Gheluveld
13.	30/06/1918	08h34	Ballon Passendale
14.	14/07/1918	09h30	Ballon Passendale
15.	16/07/1918	18h55	Ballon Bovekerke
16.	19/07/1918	19h20	Ballon Ruitenhoek
17.	20/07/1918	05h57	Ballon Houthulst
18.	22/07/1918	07h30	Ballon Geluwe
19.	22/07/1918	07h31	Ballon Wervik
20.	22/07/1918	07h34	Ballon Comines
21.	24/07/1918	19h20	Ballon Ruitenhoek
22.	03/08/1918	07h50	Ballon Reutel
23.	10/08/1918	06h05	Ballon Leffinge
24.	10/08/1918	06h25	Ballon Ruitenhoek
25.	10/08/1918	07h45	Ballon Leffinge
26.	24/08/1918	14h55	Ballon Ploegsteert
27.	24/08/1918	14h57	Ballon Warneton
28.	03/09/1918	11h02	Ballon Tenbrielen
29.	04/09/1918	09h23	Ballon Wercken
30.	27/09/1918	11h05	Ballon Leffinge
31.	27/09/1918	11h06	Ballon Leffinge
32.	29/09/1918	10h05	Ballon Leffinge
33.	03/10/1918	15h20	Ballon Leffinge
34.	05/10/1918	08h14	Ballon Lendeledede
35.	05/10/1918	08h20	Ballon Cruypenaerde
36.	14/10/1918	06h05	Ballon Torhout
37.	14/10/1918	16h00	Ballon Praatbos

VI. Bijlage: Foto's en documenten



(Van rechts naar links) Coppens, De Meulemeester en Jacquet.



Willy Coppens bij een Hanriot met distelinsigne.



Coppens voor zijn HD.



Willy Coppens en de 'witte cocotte'



De piloten van het 9de smaldeel, van rechts naar links: Gusto de Mevius, André De Meulemeester, Kervin de Iettenhove, Pierre Dubois, x, Willy Coppens, P. Gallez, x, x, Jan Olieslagers, x.



Willy Coppens bij zijn Fairey Fox met het eigen insigne.



Als majoor tijdens het interbellum.