

# **Léon Divoy, Officier-Vlieger**

## **ontsnapt via de lucht, piloot in de Royal Air Force, krijgsgevangene, piloot bij de Belgische Luchtmacht en bij Sabena**

*Door Michel Mandl en Guido Wuyts*

*vertaald door Marie-Christine en Paul Buyse*

### **I. De persoonlijkheid**

- Geboren te Oisy bij Bouillon, op 18 februari 1916.
- Overleden te Ukkel op 7 februari 1977.
- Commandant-Vlieger in de Luchtmacht.
- Boordcommandant bij Sabena.

#### ***Zijn loopbaan***

Na beëindiging van zijn humaniora aan het seminarie van Bastenaken volgt Léon Divoy nog één jaar specialisatie in de wiskunde te Malonne. Op 1 maart 1938 vervoegt hij de Militaire Luchtvaartschool te Wevelgem om er op 26 maart 1939 uit te komen als gebrevetteerd militair piloot. Zijn eerste toewijzing is het 3<sup>de</sup> waarnemingsescadrille te Tienen.

Voor zijn benoeming tot onderluitenant wordt Divoy gedetacheerd naar de Wapenschool te Brasschaat, waarna hij terug zijn eenheid vervoegt op 10 mei 1940. Tijdens de 18-daagse veldtocht neemt hij deel aan waarnemingsopdrachten.

Op het ogenblik van de Franse wapenstilstand bevindt Divoy zich in Frankrijk, in de omgeving van Tours. Samen met zijn eenheid keert hij terug naar België.

Net zoals verschillende van zijn strijdmakkers wenst Léon Divoy de strijd tegen de agressor verder te zetten. Hij bedenkt een originele oplossing om via de lucht om Engeland te bereiken.

Samen met Mike Donnet, zijn promotie wapenbroeder, en met de hulp van talrijke clandestiene vrijwilligers slaagt Léon Divoy er in een SV-4 luchtwaardig te maken. Dit toestel wordt door zijn eigenaar, baron Thierry d'Huart, ter beschikking gesteld. Het bevindt zich in een loods nabij zijn kasteel Terblock in het Zoniënwoud.

Zonder het medeweten van zijn eigenaar, en alhoewel de eigendom bezet is door de Duitsers, slagen Léon Divoy en Mike Donnet er in om in de nacht van 4 op 5 juli 1941 na heel wat verwickelingen op te stijgen van op de weide van het kasteel. Ze bereiken de Engelse kust en landen in een veld te Thorpe-le-Soken (Essex). Hun ontsnapping is geslaagd en daardoor hebben zij een van de meest merkwaardigste en moedigste feiten van de Belgische Militaire Luchtvaart geschreven.

Officier-Piloot benoemd bij de RAF op 26 juli 1941, wordt Divoy na een opleiding van zes we-



ken OTU (Operational Training Unit) te Heston bij Londen, gemuteerd naar het 64 Squadron, een operationeel escadrille gestationeerd nabij Edinburg in Schotland.

Begin november ontplooit het 64 Squadron zich te Hornchurch, aan de rand van Londen.

Op 8 december 1941 voert Divoy zijn eerste operationele opdracht uit.

Op 4 april 1942 is hij genoopt uit zijn toestel te springen boven Frankrijk, in de streek van St-Omer, na een botsing met een andere Spitfire. Krijgsgevangenen genomen door de Duitsers zal hij drie jaar opsluiting in Silezië doormaken.

Bij zijn bevrijding door de Britse troepen, begin mei 1945, keert Divoy terug naar Londen.

Terug in België neemt hij van 1946 tot 1951 deel aan de vorming van de pas opgerichte Luchtmacht.

In de maand augustus 1950 wordt Divoy tot bevelhebber van het 349<sup>ste</sup> smaldeel benoemd, welke actief is te Bevekom op Meteor F4.

Op 1 juli 1952 verlaat Léon Divoy de Luchtmacht om Sabena te vervoegen.

Nadat hij gevlogen heeft op DC-4, DC-6 en Convair, beëindigt Léon Divoy zijn loopbaan als boordcommandant op Caravelle. Hij neemt afscheid van de luchtvaart met een totaal van 16000 vlieguren.

## **II. Biografie**

### *De gepassioneerde student in de werktuigkunde*

Léon Divoy is de zoon van Jules Divoy en van Julie Monfort.

Met het inzicht zich voor te bereiden voor het ingangsexamen bij de Militaire Luchtvaart, volgt Léon Divoye, na zijn studies aan het klein seminarie te Bastenaken, één jaar wiskunde specialisatie te Malonne. Zoals zijn vader, hoefsmid te Oisy, is Léon gebeten door de werktuigkundige microbe. Nochtans, zoals heel wat jongeren, heeft hij slechts één wens: piloot worden.

### *Léon Divoy en de Militaire Luchtvaart – De 18-daagse veldtocht*

Geslaagd in het examen A voor actief onderluitenant, vervoegt Léon Divoy, op 1 maart 1938, de Vlietschool te Wevelgem, met de graad van korporaal. Op 26 maart 1939 wordt hij gebrevetteerd als militair piloot, met de graad van sergeant. Hij wordt ingedeeld in Tienen bij de 3<sup>de</sup> waarnemingsescadrille dat over 12 Fairey-Fox beschikt. Op 1 maart wordt hij met zijn promotiecompagnon Mike Donnet gedetacheerd naar de Wapenschool van de Militaire Luchtvaart te Evere, om er de cursussen te volgen voor onderluitenant in het actief kader. Op 10 mei 1940 vervoegt Léon Divoy opnieuw zijn eenheid ten einde deel te nemen aan de oorlogsoperaties. In acht dagen tijd voert de escadrille slechts elf opdrachten uit. Van de twaalf vliegtuigen worden er vijf neergehaald. Hetgeen overblijft van de derde escadrille wordt op 18 mei 1940 richting Frankrijk geëvacueerd. Divoy bevindt zich in de omgeving van Tours op het ogenblik van de Franse wapenstilstand. Op order van de Minister van Landsverdediging keert hij met zijn eenheid terug naar België.

## *De ontsnapping met SV-4*

Deze episode wordt beschreven in het hoofdstuk “Markant Feit”.

## *De ontvangst in Londen*

Dezelfde avond van hun aankomst op Brits grondgebied worden Divoy en Donnet naar de Patriotic School geleid, het toevluchtsoord voor vreemdelingen in Londen. Zij genieten er van drie dagen vriendelijke gastvrijheid maar moeten ook strenge ondervragingen ondergaan.

Uitgeput verlaten zij de Patriotic School om zich naar de Belgische Ambassade op het Eaton Square, bijgenaamd “Shake Hand Square”, te begeven. Zij ontmoeten er de Luchtvaartattaché waaraan zij geen te aangename herinneringen zullen overhouden.

Volgen dan de interviews met de pers en verschillende ontmoetingen met de autoriteiten van de Belgische Regering in ballingschap in Londen, met onder andere Paul-Henri Spaak en Camille Gut met wie Divoy in contact zal blijven. Het bezoek aan het Brits Luchtvaartministerie zou hun lot voor de volgende maanden vastleggen. Tijdens het onderhoud op het Luchtvaartministerie met de Flight Lieutenant White, benadrukt Divoy hun vurige wens op Spitfire te vliegen en niet op Hurricane, zoals voorzien. Als gunstmaatregel, en gezien de beide piloten medisch geschikt werden bevonden, bekommt Flight Lieutenant White van zijn autoriteiten het akkoord voor een overplaatsing op Spitfire.

Aangesteld als Pilot Officer (onderluitenant) in de RAF, vervoegen Divoy en Donnet op 26 juli 1941 de OTU te Heston, in de voorsteden ten westen van Londen. Zij voeren er enkele overgangsvluchten uit op Miles Magister en worden daarna gelost op de Spitfire Mk 1 éénzitter, dus geen sprake van een vlucht met dubbele besturing! In België hebben noch Divoy noch Donnet ooit gevlogen met een vliegtuig van dergelijk niveau.

Allebei leven ze als in een droom. Het valt hun moeilijk te geloven dat zo iets mogelijk is. Enkele uren volstonden om de jonge Belgische militaire piloten om te vormen tot RAF vliegeniers.

## *Eerste operationele toewijzing en eerste gevechten*

Amper twee maand na hun ontsnapping, na een veertigtal vliegreuen op Spitfire, worden de Pilot Officer Léon Divoy en Mike Donnet op 6 september geaffecteerd naar het 64 Squadron te Turnhouse, nabij Edinburg, Hun tijdsgebruik bestaat in de eerste plaats uit vliegen. Ze voeren twee tot drie opdrachten per dag uit : gevechtstraining, formatievluchten, vliegen in de wolken en nachtvluchten.

Begin november verhuist het escadrille naar het zuidelijk gelegen vliegveld van Hornchurch aan de rand van Londen, om er te vliegen op de meer moderne Spitfire V. Hiermede begint een intensieve periode van training om het escadrille op het niveau te brengen van de meest ervaren eenheden. De eerste operationele opdrachten bestaan uit het beschermen van de schepen die de Theems verlaten. Vervolgens zal het escadrille offensieve opdrachten uitvoeren. Het betreft penetraties in luchtruim boven het gebied dat bezet is door de vijand en begeleiding van lichte bommenwerpers.

Op 8 december 1941 voert Divoy zijn eerste begeleidingsopdracht uit van “Hurribombers” (het zijn Hurricanes voorzien van een zware bom) die een fabriek te Hesdin in de nabijheid van Boulogne gaan bombarderen. De radarcontroleur meldt via de radio dat ze in de buurt komen van een groot aantal vijandelijke vliegtuigen. Divoy sluit nauw aan bij zijn leader. Na het bombarderen

volgt de terugkeer naar de basis met volle gas. Bij het overvliegen van de Franse kust is er hevige Flak... doch niemand wordt geraakt. Wanneer Divoy zijn vliegtuig stopt voor de “dispersal”, heeft hij, niettegenstaande het feit dat hij niet in direct contact is geweest met de “Huns”, toch het gevoel er “bij te zijn geweest”.

Tijdens een nieuwe opdracht enkele weken later in dezelfde regio onder leiding van een ancien van de Battle of Britain, Squadron Leader Duncan-Smith, heeft Divoy ei zo na de grote reis naar het hiernamaals gemaakt..

Na een schermutseling met verschillende Messerschmitt 109's wordt Divoy door één van hen geraakt op het ogenblik dat hij dacht zijn eerste overwinning te behalen. Het rechtse rolroer is beschadigd waardoor het vliegtuig praktisch onbestuurbaar wordt. Gelukkig hebben de Duitse toestellen reeds de gevechtszone verlaten. Er valt in de ganse omtrek niet het minste spoor van enig vliegtuig te bespeuren en hij moet alleen het Kanaal oversteken. Zonder radio en met een ondraaglijke pijn aan het been, slaagt Divoy er toch in Southend te bereiken. De graslandingsbaan is in zicht doch zijn landingsstel zit geblokkeerd. Het wordt dus een “belly landing” (buiklanding).

Terwijl hij vergeefse pogingen doet om het landingsstel te deblokken, ziet hij onder hem een andere Spit die de landingsbaan verlaat en hierbij een pistevoertuig aanrijdt. Divoy mindert gas, het vliegtuig zakt door en de schroef ploegt in het gras waardoor het toestel brutaal tot stilstand komt. De schok is hevig. Nadat een verblijf van enkele dagen in de infirmerie, is Divoy terug goed voor de dienst.

De opdrachten volgen mekaar zonder ophouden op. De stemming kent hoogtes en laagtes: men viert de overwinningen doch bij de terugkeer van de opdrachten zijn de verliezen aanzienlijk. Vrienden ontbreken regelmatig op het appel. Dit is het geval met Jean Offenbergh die op 21 januari 1942 verongelukt na een botsing tijdens de landingsfase te Digby. Hij was van dezelfde promotie van Divoy en Donnet, de 77<sup>ste</sup> te Wevelgem. Zoals henzelf had ook hij gekozen om via de lucht met een Caudron Simoun te ontsnappen vanuit Frankrijk. Zodoende kon hij Marokko bereiken, samen met Alexis Jottard.

### *Het geluk is niet op het appel...*

Op 4 april 1942 voert Divoy bij het krieken van de dag een nieuwe opdracht uit in de streek van St-Omer. Donnet maakt ook deel uit van de formatie. Beiden vlogen als “nummer twee” in verschillende secties. Plotseling duiken twee toestellen van linksboven op de formatie in. In zijn boek “Ik vloog voor de vrijheid” dat hij twee jaar na het boek “Cap 300” van Léon Divoy uitgeeft, vertelt Donnet : “In feite waren het twee Spitfires. De eerste passeert tussen onze beide secties door. De tweede volgt hem blindelings. In een fractie van een seconde zie ik dit vliegtuig met één van onze toestellen in botsing komen. Het is dit van Divoy ! Het vliegtuig ontploft. De staart breekt af terwijl de rest van het toestel uit mijn gezichtsveld verdwijnt”.

De botsing gebeurt op een hoogte van 7000 m. Het vliegtuig, of hetgeen er van overblijft, heeft zich op de rug in duikvlucht geplaatst. Divoy moet de werkelijkheid onder ogen zien: het vliegtuig is onbestuurbaar geworden, de tijd van handelen breekt aan. Daar de noodhandgreep (emergency exit) niet werkt, slaagt Divoy er in het glas van de cockpit met een krachtige elleboogstoot te verbrijzelen. Een ogenblik later wordt hij uit de cockpit gekatapulteerd. In vrije val, zonder enige notie van hoogte, trekt hij onmiddellijk aan de handgreep die de valscherms moet openen. De piloot van het vliegtuig dat de botsing veroorzaakte, heeft minder geluk. Alhoewel hij met zijn parachute dicht bij Cap Gris-Nez in de zee is terechtgekomen, werd zijn lichaam nooit terug gevonden.

Met kloppend hart ziet Divoy de grond naderen. Hij gaat in Frankrijk landen! Voor hem betekent

dit wellicht het einde van de oorlog. Hij voelt de tranen langs zijn wangen, hij weent omdat hij zijn droom in de rook ziet opgaan. Alles is gedaan, alles wordt herleid naar de status van de herinneringen. Hij denkt aan de andere piloot, de kameraad die zijn Spit heeft gehalveerd. Is hij er goed van afgekomen ?

Van zodra geland, tracht Divoy de plek te verlaten om aan de Duitsers te ontsnappen. Tevergeefs, zijn rechterbeen doet afgrijselijk veel pijn en binnen het uur van zijn “landing” wordt hij gelokaliseerd en onder strenge begeleiding naar de Kommandantur van Spyker, dicht bij Duinkerken gebracht. De Duitsers stellen vast dat hij een beenbreuk heeft opgelopen en brengen hem over naar het hospitaal van Saint-Omer om een gipsverband aan te leggen.

### *Gevangenschap in Duitsland*

Enkele dagen later wordt hij, strompelen om zich rechtop kunnen houden, op een trein gezet, samen met allen die nog kunnen lopen. Bestemming : Dülag Lüft in Thüringen. Hij verblijft er slechts drie weken. Nieuwe bestemming: Stalag III in Silesië, voorbehouden aan vliegeniers en later beroemd geworden dankzij de Hollywood film : “De Grote Ontsnapping”.



Léon Divoy heeft zijn leven te danken aan het resultaat van een loting! Inderdaad, het eerste contingent kandidaten van deze opzienbare ontsnapping in maart 1944, werd geloot en Divoy maakte geen deel uit van dit lot. Van de 76 ontsnapten zullen er drie zijn de Geallieerden kunnen vervoegen. 50 onder hen werden gefusilleerd. “Zij” hadden het ondenkbare aangedurfd.

Engeland) en Bobby Laumans, uit het Kanaal opgevisst door de Duitsers nadat hij drie dagen en drie nachten in zijn dinghy had rondgezwalpt.

Tussen de duizend gevangenen waarvan het merendeel Britten waren, vinden wij ook enkele Belgen : Vicky Ortman (een ancien van de Slag om

Laumans kwam voor op de lijst van de kandidaten om te ontsnappen. Het alarm werd gegeven en hij miste de ontsnapping. Henri Picard, een andere piloot die ook in het Kanaal door de Duitsers werd opgevisst, maakte deel uit van de 76 ontsnapten. Hij werd terug gevangen genomen en door de Gestapo vermoord.

De dagen verlopen traag en eentonig. De maanden en seizoenen volgen mekaar op. Het einde van de tunnel was niet in zicht.

Uiteindelijk, in de maand februari 1945, na drie jaar gevangenschap in Silezië, verlaten de “Kriegies”, zoals ze worden genoemd, in allerijl hun Stalag. Bestemming: een gevangenenkamp in de omgeving van Bremen. Na een voettocht van verschillende dagen, bij een temperatuur van 20° C onder nul, komen zij aan in Dresden. De reis naar Bremen gebeurt in beestenwagens, zonder voedsel noch water. Van uit dit kamp, dat over geen enkele uitrusting beschikt, volgen de gevangenen van op de eerste rij de bombardementen van Hamburg en Bremen. Nadat zij geweigerd hadden om voor de zoveelste maal naar het Noorden te trekken om zich er weer te laten opsluiten, worden de vliegeniers op 2 mei uiteindelijk door twee Comet tanks van de troepen van Montgomery bevrijd.

## *Het einde van de vijandelijkheden*

Vijf dagen later komt Divoy aan in Brussel. Na een bliksembezoek aan zijn familie, bevindt hij zich op 11 mei terug in Londen om er de dienst te hernemen. Na een passage te Eaton Square alwaar de ontvangst buitengewoon teleurstellend is, gaat hij even naar Bentwaters bij zijn escadrille: het 64<sup>ste</sup> waar hij zijn beste vriend Donnet terugvindt,. Deze was ondertussen benoemd tot Wing Commander (luitenant-kolonel) .

Enkele weken later, op 7 juli 1945 's morgens, stijgen Divoy en Donnet op vanaf Bentwaters naar Brussel met de SV4 waarmee zij ontsnapt waren. Ze worden er uitgenodigd door de Luchtvaartautoriteiten en door de Koninklijke Belgische Aeroclub die hun waardering willen betonen. Ditmaal is het Donnet die het vliegtuig bestuurt. Bij hun aankomst in Evere worden zij begeleid naar het Huis der Vleugels waar zij worden opgewacht door hun ouders, hun vrienden en bovenal door Michel Janssens, de organisator van deze ontvangst. Even later verklaart Divoy, een glas champagne in de hand en omringd door de zijnen, hoe mooi het leven wel is....

De volgende jaren waren boeiend doch ook gevaarlijk voor de vliegeniers van de nieuwe Belgische Luchtmacht. Men telt een groot aantal dodelijke slachtoffers, vooral te wijten aan begeleidingsproblemen en de vervallen staat waarin zich het materieel zich bevindt (overschot van de RAF).

Benoemd tot commandant krijgt Divoy in augustus 1950 het bevel van het 349 Smaldeel in Bevekom, het eerste escadrille dat uitgerust wordt met Meteor F4 (eerste reactievliegtuig in onze militaire luchtmacht) . Dit betekent de bekroning van zijn loopbaan in de Luchtmacht.

## *Léon Divoy en Sabena*

Twee jaar later, op 1 juli 1952, verlaat Léon Divoy het Leger en vervoegt hij Sabena waarbij reeds een groot aantal anciens van de RAF hem zijn voorgedaan.

Door zijn grote ervaring als militair vliegenier, doorloopt Divoy snel de verschillende stappen van burgerpiloot in de nationale maatschappij en na DC-4, DC-6 en Convair, wordt hij boordcommandant op Caravelle. Als commandant wordt hij gewaardeerd om zijn professionalisme “met een hard karakter, waarbij absoluut niets hem in de weg mag staan”. Zo wordt hij getypeerd door één van zijn oud-collega's en vrienden, de boordwerktuigkundig officier André Hauet, die verschillende honderden uren met hem heeft gevlogen.

Nadat hij gedurende 20 jaar het luchtruim boven Europa heeft doorkruist, beëindigt hij zijn loopbaan in 1972 met een totaal van 16.000 vlieguren.

## *Het pensioen*

Bij zijn oppensioenstelling draait Divoy definitief de pagina “luchtvaart” om en verdeelt zijn tijd tussen zijn knutselwerkplaats in zijn villa te Ukkel en zijn Ardense hoeve waar hij een andere werkplaats bezit.

Trouwens, is het niet dankzij het talent van knutselaar dat Léon Divoy in de legende is getreden? De cirkel is gesloten.

Hij overlijdt te Ukkel op 7 februari 1977, omringd door de zijnen, na een erg bewogen leven .

## *1991 : de 50<sup>ste</sup> verjaardag*

De 50<sup>ste</sup> verjaardag van de ontsnapping was het onderwerp van verschillende artikels die in het tijdschrift “De Vrienden van het Koninklijk Luchtvaartmuseum” zijn verschenen. De auteur was Pierre Haegeman die Léon Divoy bij Sabena zeer goed heeft gekend. Dit was de gelegenheid om eer te betonen aan Léon Divoy en Mike Donnet. Hij schilderde hun opstijgen vanaf het kasteel Terblock. Vandaag komt deze schilderij zeer goed tot haar recht in de inkomhal van de Meteowing van Bevekom.

### III. Markant feit : de ontsnapping

Léon Divoy verveelt zich dood wanneer hij na de capitulatie terugkeert naar België. Verschillende van zijn kameraden zetten de strijd verder in Engeland in de schoot van de RAF.

Om naar Engeland te kunnen vluchten zoekt hij een ontsnappingslijn doch dit blijkt in 1941 zeer moeilijk te zijn. Ook denkt hij eraan zelf een vliegtuig te bouwen. Hij heeft hiervoor trouwens reeds een motor Gnôme en Rhône in zijn bezit. Doch hij heeft geen schroef. Sedert 1941 is hij in contact met Mike Donnet, een promotiekameraad. Zij ontmoeten mekaar regelmatig. Nog steeds op zoek naar een schroef verneemt Divoy toevallig te Brussel van de graaf Elie d'Ursel, piloot van de 5<sup>de</sup> escadrille te Nijvel, dat zijn neef, de reserve kapitein-vlieger Thierry d'Huart, een SV4 bezit (Stampe-Vertongen, opleidingsvliegtuig van Belgische makelij). Tijdens de mobilisatie heeft dit toestel gediend als verbindingsvliegtuig en is als dusdanig perfect luchtwaardig. Zijn eigenaar heeft het gestald in een loods nabij zijn kasteel van Terblock, op een gehucht van **Onze-Lieve-Vrouw van Goede Reuk** te Overijse. Hijzelf verblijft in de Ardennen daar zijn kasteel door de Duitsers werd opgeëist.



*De SV4 van Baron d'Huart voor zijn loods in 1939*

Dezelfde avond van deze onverhoopte samenkomst met graaf d'Ursel, neemt Divoy contact op met zijn vriend Michel Donnet en samen zetten zij een actieplan op het getouw. Twee dagen later begeven Donnet, zijn broer Marc en twee vrienden, de gebroeders Valcke, zich ter plaatse voor een eerste verkenning. De loods is met een hangslot gesloten en bevindt zich op minder dan 300 m van het kasteel dat effectief door de Duitsers is ingenomen...

Met behulp van slotenafdrukken worden de sleutels gemaakt. Enkele dagen later bevinden Divoy en Donnet zich op het domein van Terblock. Ze slagen erin binnen te dringen in de loods en ontdekken er een prachtig toestel voorzien van de Belgische kokardes. Ongelukkiglijk heeft Thierry d'Huart zijn voorzorgen genomen door al de boordinstrumenten te verwijderen. Dat is geen bezwaar, hun beslissing is genomen: zij gaan met dit toestel ontsnappen. Alleen moet er nog een schroef worden gevonden en vooral ook brandstof...



Dit is het begin van een avontuur dat drie maand zal duren en een vijftiental nachtelijke bezoeken aan de loods vereist. De samenwerking is perfect

en het duo Divoy-Donnet vult elkaar wonderwel aan.

Léon Divoy gaat op jacht om instrumenten te vinden en na enkele dagen voorzichtig zoeken kan hij bij een opticien te Sint-Gillis de hand leggen op een hoogtemeter voor alpinisten. Weinige tijd nadien koopt hij een prachtig maritiem navigatiekompas alsmede een kompas uit een wagen dat kan dienen voor de co-piloot.

Met de hulp van een vriend apotheker fabriceert hij een hellingsmeter (variometer) en een bochtenmeter.

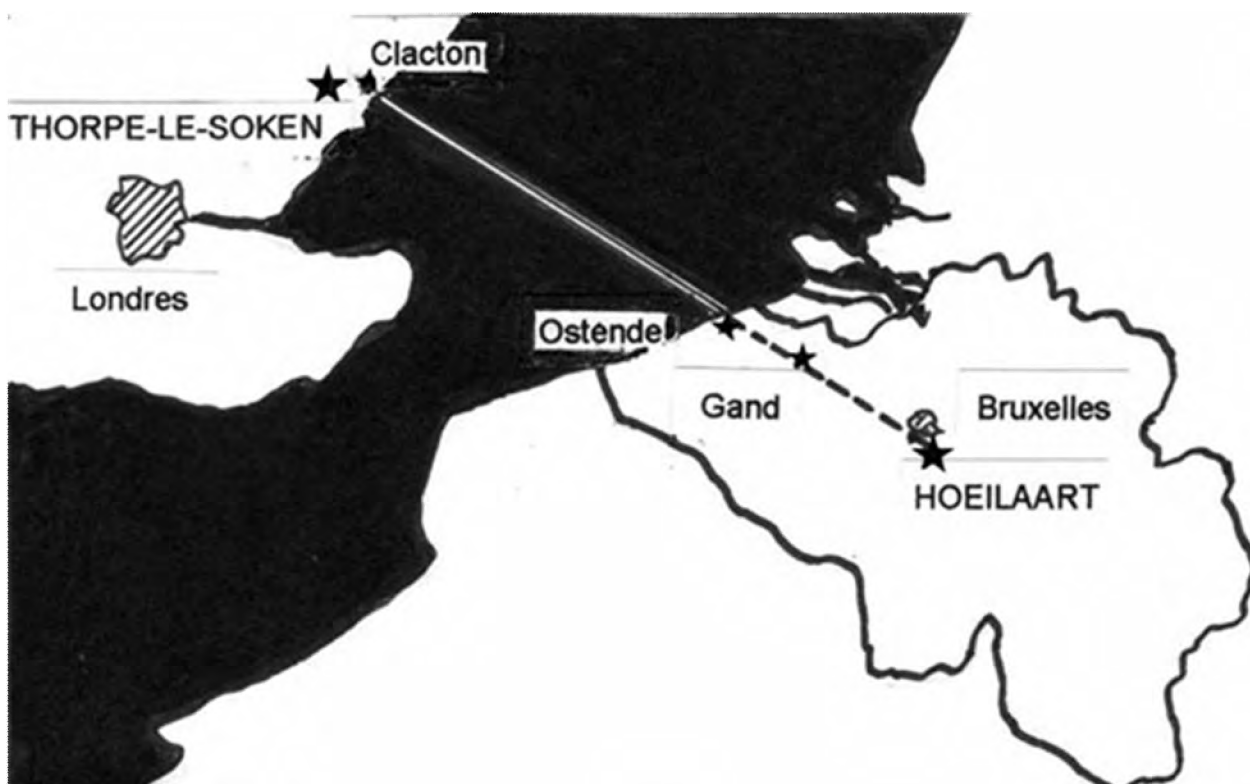
Zijn oom, elektricien te Elsene monteert dit alles op twee panelen die tot boordinstrumentenbord zullen dienen. Léon Divoy slaagt er bovendien in om een knaldemper van een wagen aan te passen om op het toestel te worden geplaatst. Met behulp van een plankje en een spiraalveer knutselt hij een snelheidsmeter in elkaar en test de werking hiervan uit op een wagen van een vriend.

Van zijn kant is ook Michel Donnet niet werkloos gebleven. Dankzij zijn relaties met "Winterhulp" en met de samenwerking van een Duitse korporaal, slaagt hij er in honderd liter benzine scheef te slaan van de voorraad van de Luftwaffe.

Na verschillende valse starts, de eerste te wijten aan brandstofdiefstal en het feit dat de Duitsers argwaan hebben en het hangslot hebben vervangen, de tweede door het niet opstarten van de motor wegens foutieve behandeling van de brandstofleidingen. Het definitief vertrek zal uiteindelijk in de nacht van 4 op 5 juli 1941 plaats vinden. Het succes van hun ontsnapping was grotendeels te danken aan de efficiënte hulp van "Miche" Janssen die door Divoy werd gecontacteerd na de brandstofdiefstal. Deze reserveofficier vlieger, hoofdingenieur bij Traction Electricité is vanaf september 1940 lid van de weerstand. In een tijdspanne van drie weken slaagt hij er in 200 liter brandstof voor wagens te vinden, deze te distilleren tot vliegtuigbenzine en ze nadien met zijn wagen tot in de nabijheid van de loods te vervoeren.

De 4<sup>de</sup> juli eindelijk brengt hij Divoy en Donnet naar Terblock en vergezelt hij ze tot in de loods. Nadat hij hun briefwisseling voor de Britse autoriteiten, waaronder plannen en foto's van alle Duitse vliegvelden in België, heeft overhandigd, slaat hij de motor aan. Nauwelijks opgestart, stijgt de SV4 van Thierry Huart om twee uur veertig op vanaf het grasplein van het kasteel met Léon Divoy aan de stuurknuppel. Op het einde van het veld scheert het vliegtuig over de hoge takken van een boom. Het terrein is werkelijk te kort. Richting 300 graden op het kompas, recht naar de vrijheid, naar Engeland.

Dit verhaal heeft Léon Divoy 25 jaar later gepubliceerd in een boek, getiteld "Cap 300°". Het





voorwoord is van een andere grote mijnheer van de Belgische Luchtvaart, Willy Coppens d'Houthulst.

Na een vlucht van 2 uur 40, gepaard met heel wat emoties te wijten aan verschillende motorstoringen (vorst, onreinheden in de brandstof, hetgeen ze nooit geweten hebben), landt de kleine tweedekker te Thorpe-le-Soken, nabij Clacton-on-Sea, in het graafschap Essex.

Divoy en Donnet zijn er in geslaagd één van de merkwaardigste en moedigste exploten van onze militaire luchtvaart neer te zetten.



In 1951, tien jaar na de ontsnapping van Divoy en Donnet, **werd er een monument opgericht in de nabijheid van het kasteel van Terblock**. De gedenksteen die aan de gebeurtenis herinnert, werd onthuld door de heer Fourmanoît, voorzitter van de vereniging van ontsnapt tijdens de oorlog. Ter gelegenheid van een receptie ter ere van Léon Divoy en Mike Donnet enkele jaren later in het Huis van de Parachutisten te Brussel, hield Camille Gutt er aan hierop tegenwoordig te zijn en voerde er het woord in de hiernavolgende termen : **“Het exploot van mijn landgenoten zal voor het nageslacht in gedachten blijven als het symbool van het ontembaar karakter van de Belgen, van hun stoutmoedige vindingrijkheid en hun recht om door iedereen te worden gerespecteerd”**.

## IV. Bibliographie

Dossier de Léon Divoy : Archives de la Défense nationale, Evere.

Léon Divoy, Cap 300, Bruxelles, P. De Méyère, 1965.

Michel Donnet, J'ai volé la liberté, Paris, Dargaud, 1968.

La Libre Belgique, Le commandant Léon Divoy, 27 juillet 1975.

Pierre Haegeman, Le bulletin du Musée Royale de l'armée, n° 70-1991 et 76-1992.

Michel Donnet, Envols pour la liberté, Bruxelles, Ed Racine, 1994.

Gustave Rens, Guy Weber, Willy Deheus, Évasions de guerre, Braine- l'Alleud, J-M Collet, 1995.

Michel Donnet, Les aviateurs belges dans la RAF, Bruxelles, Ed Racine, 2006

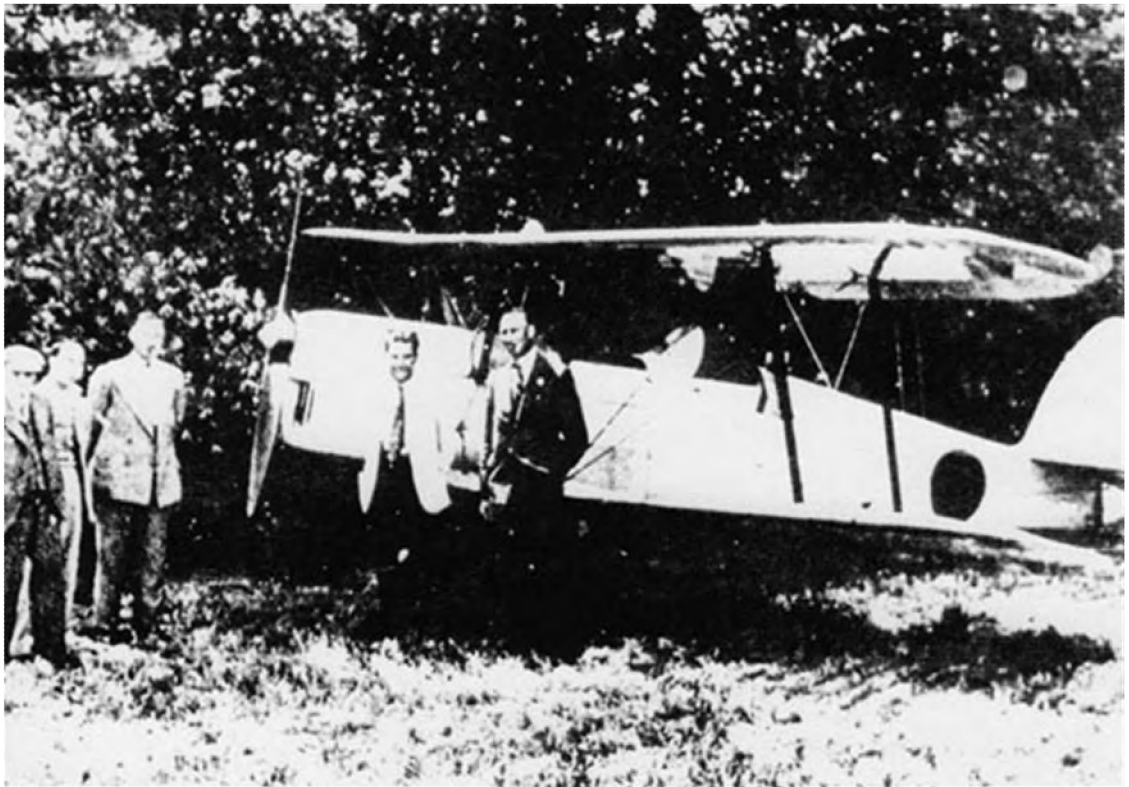
## V. Bijlage – Fotoalbum



*Het grasveld aan het kasteel Terblock waar werd opgestegen*



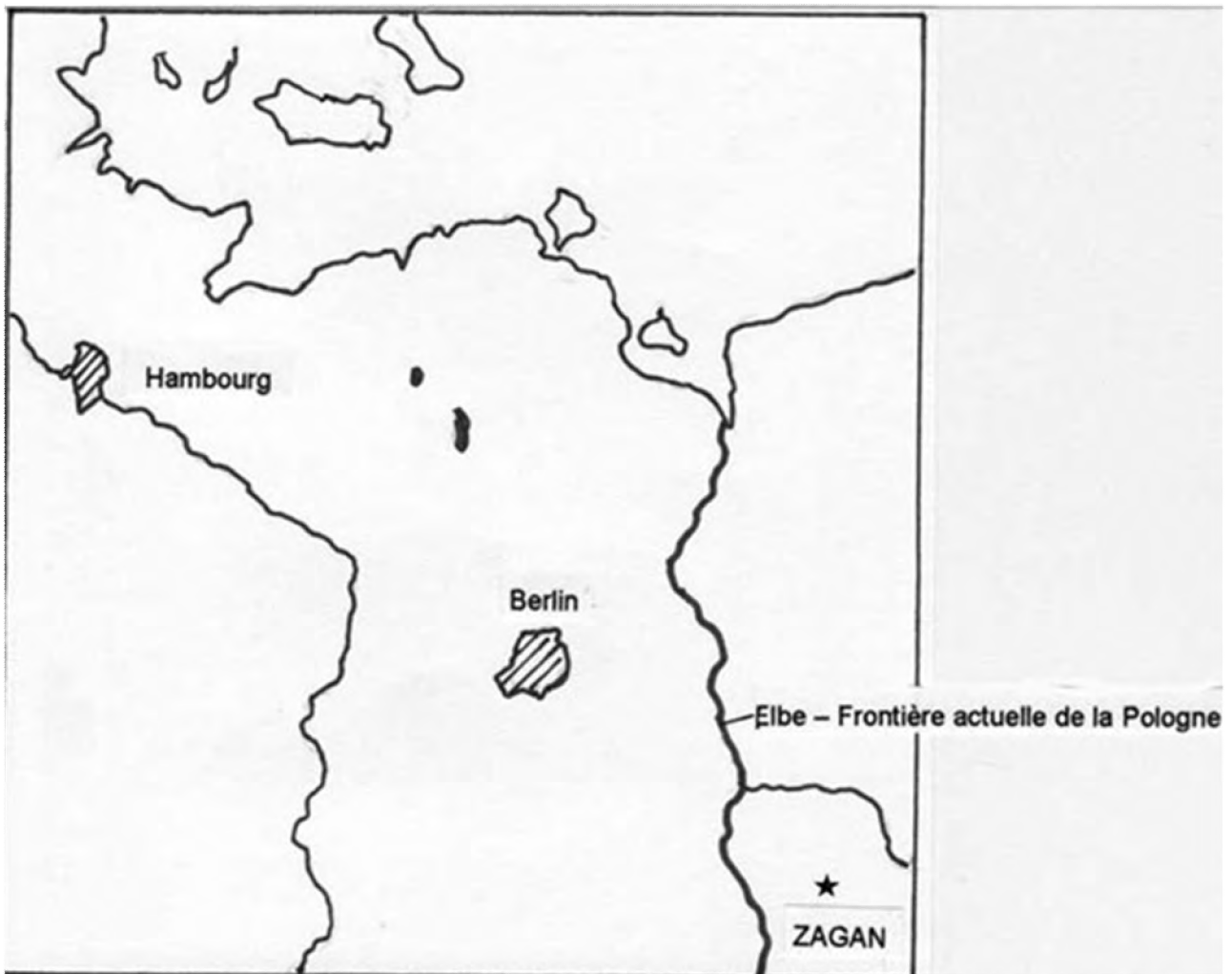
*Leerling piloot korporaal Divoy met zijn verloofde*



*De SV4 bij zijn aankomst te Thorpe-le-Sokem*

*Bij de Royal Air Force*





*Krijgsgevangene in Stalag Luft III te Zagan (Silezië)*

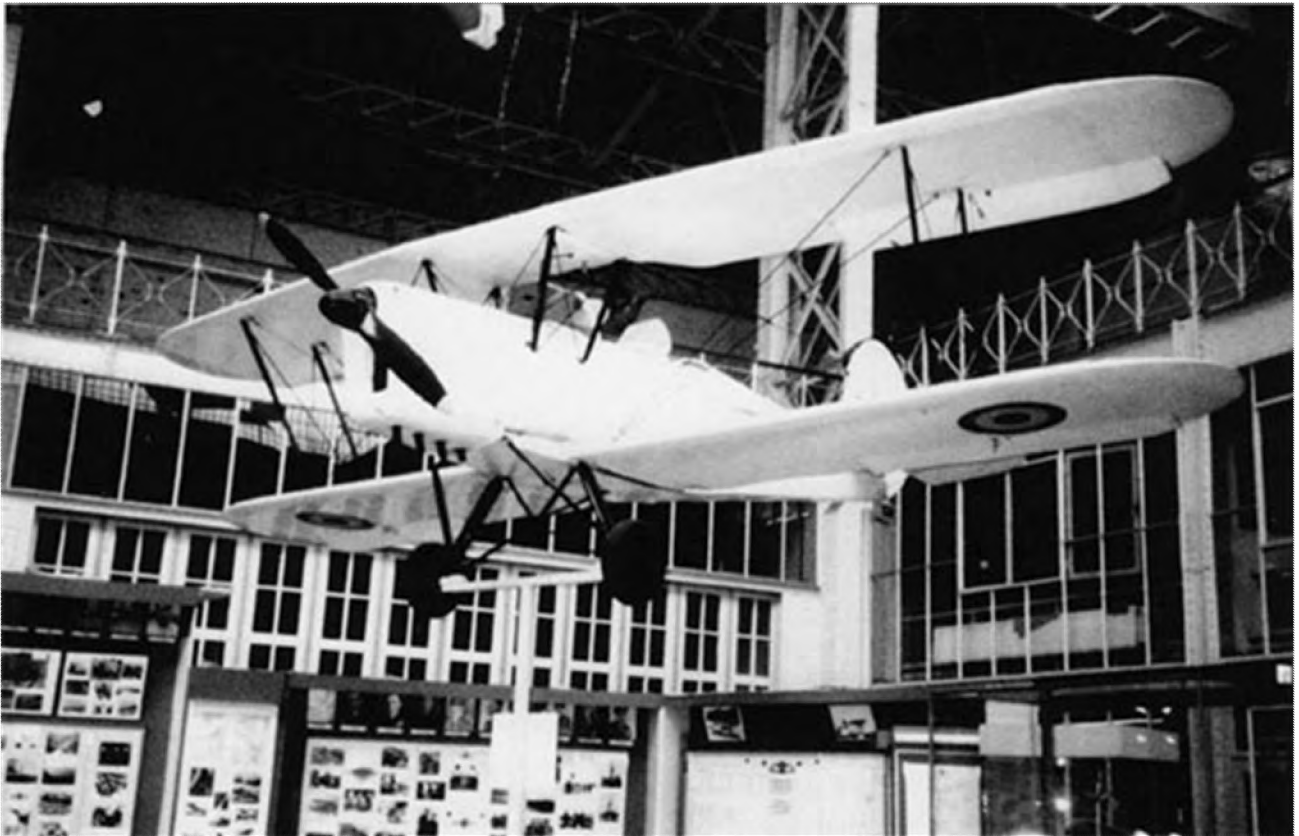




*De SV4 in de kleuren van de RAF en met zijn immatriculatie (MX57), tentoongesteld in het Jubelpark op 20 07 1945*



*Flight Lieutenant Divoy met zijn echtgenote naast een SV4*



*Bij de Luchtmacht*



*Kapitein Divoy voor zijn Spitfire XIV*



*Smaldeelcommandant Léon Divoy aan boord van een Meteor F4*





*Bij Sabena*

Prisoner of war! That is the least unfortunate kind of prisoner to be, but it is nevertheless a melancholy state. You are in the power of your enemy. You owe your life to his humanity and your daily bread to his compassion.

You must obey his orders, go where he tells you, stay where you are, but await his pleasure, proper good and patience.

Meanwhile the war is going on, great events are in progress, great opportunities for action and adventure are slipping away. Also the days are very long.

Hours crawl like parasitic contiguities without amuse you. Reading is difficult, writing impossible. Life is one long lull from dawn to, slumber.

Moreover the whole atmosphere of prison even the most easy and best regulated prison is odious. Companions on this kind of misfortune quarrel about trifles and get the least possible pleasure from each other's society. If you have never been under ~~any~~ before, and never know what it is to be a captive, you feel a sense of constant humiliation in being confined to a narrow space, fenced in by

wire, watched by armed men, and celled in by a tangle of regulations. I certainly hated every minute of my captivity more than I have hated any other period in my whole life.

Looking back on those days I have always felt the keenest pity for prisoners and captives.