

Georges Nélis, stichter van de luchtvaartindustrie en van de burgerlijke luchtvaart in België

Door Michel Mandl en Georges de Coninck

I. De Persoon

Geboren te Halle op 22 mei 1886 en overleden te Brussel op 2 maart 1929.
Ere-majoor-vlieger.
Beheerder van vennootschappen.

Loopbaan in de luchtvaart en militair curriculum vitae

Nélis treedt op 16 december 1904 binnen in de Koninklijke Militaire School, wordt Onderluitenant benoemd op 24 december 1906 en op 9 juni 1909 ingedeeld in het Regiment van de Genie.

In de loop van de maand september 1909 wordt Nélis gepromoveerd tot Luitenant en vervoegt de Compagnie van Werknemers en Vliegers.

Als eerste militaire leerling-piloot wordt Georges Nélis in oktober 1910 benoemd tot Aspirant-vlieger.

Op 21 december 1910 verwerft hij zijn brevet van piloot bij de Internationale Luchtvaartfederatie en wordt op 25 september 1911 officieel de eerste "Militaire Vliegenier".

Op 23 oktober 1911 wordt hij aangesteld als "technisch leraar" aan de Militaire Luchtvaartschool.

Op 21 juli 1913 wordt hij benoemd tot Ridder in de Orde van Leopold en op 15 oktober vervoegt hij de recent opgerichte Compagnie van de Vliegeniers. In november wordt hij tot de graad van Kapitein tweede in bevel benoemd.

Op 19 mei 1915 wordt hij bevorderd tot Adjunct Technisch Directeur van de afdeling Luchtvaart en wordt hij Chef van het Vliegpark op de basis van Calais.

De graad van Kapitein-commandant wordt hem op 18 december 1916 toegekend.

Hij verwerft het Oorlogskruis met Palm op 1 mei 1919, de Overwinningsmedaille op 31 augustus en wordt op 19 september van hetzelfde jaar gedecoreerd met de Herdenkingsmedaille van de Oorlog 19-18.

Op 8 december 1919 wordt hij "aangeduid om per 15 december te worden afgevaardigd naar de Kolonie".

Op 15 mei 1923 wordt hem toegestaan zijn pensioen te nemen en wordt hij op 24 oktober 1924 benoemd tot de graad van Ere-Majoor.

Op 22 februari 1927 gaat hij vanaf 25 mei 1921 met terugwerkende kracht over naar het Reservekader.



II. Gedetailleerde Biografie

De Modelstudent

Georges Nélis is de zoon van Jules Nélis en van Marie-Louise Berger, beiden afkomstig van Orp-le-Grand (Waals Brabant). Hij doet zijn secundaire studies te Halle in de school waar zijn vader directeur is.

Georges Nélis is een buitengewoon begaafde leerling die schittert in de wetenschappen en in de wiskunde en kiest de loopbaan van officier.

Tijdens het ingangsexamen van de Militaire School in 1904 ontmoet hij de toekomstige olympische medaillewinnaar Victor Boin. Vanaf dan ontstaat er een hechte vriendschapsband.

De Bevelhebber van de School, Generaal Leman ziet in de jonge Nélis een jongeman behept met bijzondere kwaliteiten en neemt hem hierdoor onder zijn bescherming. Zodoende wordt Georges Nélis de medewerker van de Generaal voor hetgeen de wiskundige studies aangaat. Het laat hem toe in contact te komen met een groot aantal invloedrijke personen, te beginnen met Koning Albert I die hem later onder zijn persoonlijke vrienden zal tellen.

Nélis ontdekt de Luchtvaart

Doch Nélis heeft niet alleen een wetenschappelijke geest, het is tevens een man van actie met een groot pragmatisme die zich interesseert in de nieuwe technologieën waaronder de luchtvaart in het bijzonder.

Zodoende is hij de enige officier om te antwoorden op een oproep voor het rekruteren van leerling-piloten onder de Eenheden van de Genie. Op 3 oktober 1910 wordt Luitenant Nélis gepromoveerd tot "Eerste Aspirant-Vliegenier" van het Belgisch Leger.

Trouwens op dit ogenblik had de luchtvaart niet de minste waarde in de schoot van het leger waar velen het



**Kiewit, november 1910. Een Farman HF3 klaar om op te stijgen
Aan de sturen: Georges Nelis**

idee van de Britten beaamden : “De Luchtvaart is een goede sport doch totaal nutteloos voor het Leger”.

De Compagnie van Werknemers en Vliegeniers waarvan Nélis nu deel uitmaakt, werd door de Minister van Oorlog, de Generaal Hellebaut, uitgenodigd een luchtvaartschool op te richten. Hiertoe werd de toelating verleend aan de Kapitein Le Clément de Saint Marcq (Bevelhebber van de Compagnie) om een scholings-toestel aan te kopen.

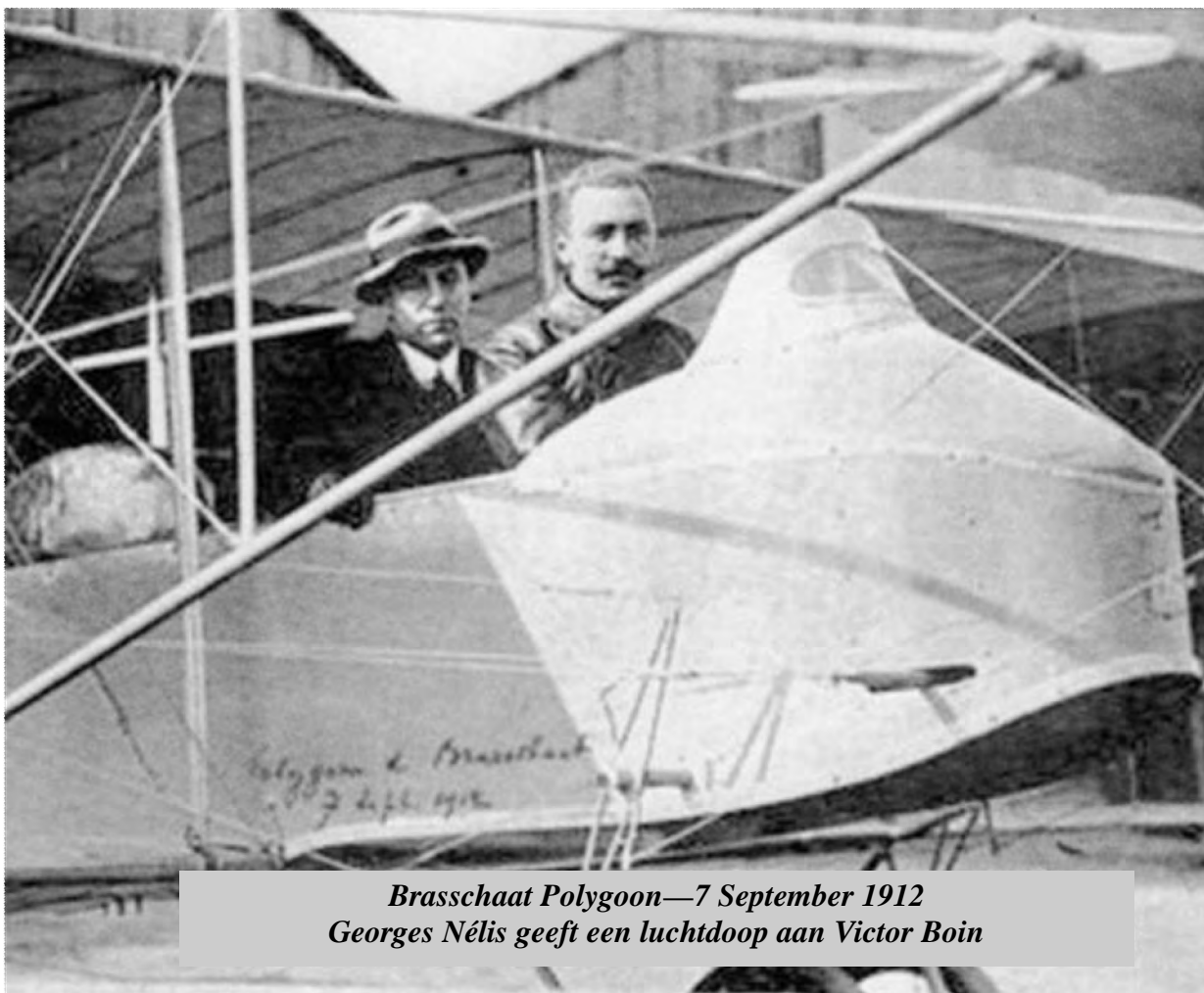
Het zal een Henri Farman HF3 worden dat voorgesteld wordt door Jules de Laminne. Het is dit toestel waarmee de Minister enkele weken eerder zijn luchtdoop had gekregen op het vliegveld van Kiewit (Hasselt)... Het is nuttig aan te stippen dat de grootste verdediger van de ontwikkeling van de militaire luchtvaart niemand anders is dan Koning Albert zelf... Had hij niet zijn Generaals geïnterpelleerd door in datzelfde jaar 1910 te verkondigen dat “deze manier van verplaatsen een zeer belangrijke impact zal hebben op de strategie en ongelukkig genoeg ook betreffende de veiligheid van onze steden. Het is onze plicht ons hierop met alle beschikbare middelen voor te bereiden”.

Na een passage op Kiewit wordt Nélis op 15 oktober 1910 naar Frankrijk gestuurd om er een stage te volgen bij Farman (Mourmelon) in verband met de cel en bij Gnôme (Colombes) betreffende de motor van de HF3.

Samen met Jules de Laminne receptioneert Nélis begin november het eerste toestel HF3 bestemd voor het Belgisch Leger. Het vliegtuig wordt per trein en per vrachtwagen naar Kiewit overgebracht.

Georges Nélis, eerste militaire vliegenier

Het is op 21 december 1910 dat Georges Nélis zijn brevet behaalt bij de Internationale Luchtvaartfederatie



(ILF). Zodoende wordt hij officieel de eerste militaire piloot (hetzij de 28^{ste} Belgische vliegenier).

Aanvang 1911 vervolgt Nélis zijn opleiding te Kiewit in gezelschap van vier andere officieren, waaronder Luitenant Lebon, een ander officier bij de Genie.

Enkele maanden later woont hij de opening bij van het vliegveld van Brasschaat (Sint-Job) hetgeen samenvalt met de aanstelling als Bevelhebber van de Compagnie van Commandant Mathieu, zelf polytechniker en professor aan de Koninklijke Militaire School. Mathieu steekt onmiddellijk de handen uit de mouwen en beslist zijn eenheid volledig te herorganiseren. Hij neemt Nélis als administratief en militair adjunct en benoemt Lebon tot instructeur. Volgens bepaalde bronnen zou deze benoeming geïnspireerd zijn geweest door de Koning zelf tijdens een samenkomst met de belanghebbenden in november 1910...

Samen stellen ze de reglementen en de procedures op en toetsen deze op het terrein waarbij ze zich van twee toestellen bedienen (een HF3 en een Aviator welke Pierre de Caters, onze allereerste piloot, aan Koning Albert had geschonken) samen met een tiental leerlingen hun elementaire opleiding te Sint-Job hadden beëindigd. Luitenant Wahis maakt deel uit van deze promotie en het is hij die later als eerste bevelhebber van de Belgische Militaire Luchtvaart wordt benoemd.

Tijdens deze periode waarbij alles nog uit vinden is, heeft Nélis de gelegenheid de eerste herkenningsvluchten uit te voeren terwijl zijn vriend Lebon de eerste luchtfoto's zal nemen. Eind juli wordt de Farman zwaar beschadigd doch vanaf de maand augustus vervangen door twee nieuwe toestellen Farmen "groot model 1911". Het is met één van deze beide toestellen dat de bemanning Nélis-Dhanis deelneemt aan de grote manoeuvres van september 1911 waarbij zij tijdens één van de vele vluchten, het Belgisch hoogterecord breken.

Nélis komt in september 1912 terug in contact met zijn kameraad Victor Boin die zich enorm interesseert in de luchtvaart. Nélis biedt hem vanaf Brasschaat, een luchtdoop aan met een Farman HF11.

Begin van ditzelfde jaar 1912 ontvangt Georges Nélis van Jules de Laminne het toestel HF3 waarmee hij



naar het schijnt, volgens bepaalde bronnen, zijn scholing heeft aangevangen. Nélis haast zich het aan de school uit te lenen. De Commandant Mathieu beslist het toestel te transformeren door het uit te rusten met een echte cockpit en met een meer krachtige motor Gnôme. Nélis doopt het toestel de "Snelle Nélis Farman – S.N.F."

In februari 1913, een paar weken na de ontvangst van dit toestel, veroorlooft Luitenant Sarteel zich de vrijheid om tijdens een opdracht Brasschaat-Leuven en terug, een lokale vlucht

met passagier te Leuven uit te voeren. Het vliegtuig is echter te zwaar geladen met als gevolg "het verlies aan lift". De S.N.F. stort te pletter en is volledig vernield.

Mathieu zendt de Luitenant Nélis ter plaatse en zodoende is deze laatste de eerste die belast wordt met een officieel onderzoek naar de oorzaak van een ongeluk met een militair vliegtuig.

De eerste functies met verantwoordelijkheid

Ondertussen is Nélis officieel als technisch directeur van de Vliegschool aangesteld. Het is in deze functie dat hij de gelegenheid heeft deel te nemen aan het programma qua ontwikkeling van het machinegeweer Lewis op de HF16, zijnde het eerste toestel dat het Eerste Eskader sedert de maand april 1913 uitrust. Het is Nélis zelf die persoonlijk de luchttesten uitvoert met de Luitenant Stellingwerf als bedienaar van het machinegeweer. Ze zijn de eersten die op het Europees vasteland aantonen dat het mogelijk is vanuit een vliegtuig een gronddoel te raken.



Luitenant Nélis met zijn teamgenoot, luitenant Stellingwerf aan boord van een HF 16

Het exploit wordt als volgt in de pers omschreven : “De schoten worden afgevuurd in reeksen van 50 patronen op een hoogte van 200, 300 en 400 meter en op een afstand van 600 tot 1000 m tot het doel. Niettegenstaande er een relatief sterk wind heerst, zijn telkenmale de resultaten werkelijk merk-

waardig zodat de omstanders met verstomming worden geslagen”.

Het succes van deze testen in vlucht slaagt er nochtans niet in de sceptici en de tegenstanders voor het gebruik van vliegtuigen voor militaire doeleinden, te overtuigen. Volgens hen “verdedigt men zijn land niet bij middel van vliegtuigen doch wel met behulp van bajonetten en kogels”.

Weinige tijd na de ontwapeningsconferentie in Den Haag, is de Belgische delegatie geneigd van zelfs het gebruik van vliegtuigen als oorlogsbewapening te verbieden...

Het is in dit voor de militaire luchtvaart vijandig klimaat dat Commandant Mathieu, op aanraden van het Koninklijk Hof, niettegenstaande alles een eerste versie van een koninklijk besluit opstelt dat toelaat een organisatie op het domein van de luchtvaart in het leven te roepen die moet toelaten dat België zich op hetzelfde peil komt te hijsen als zijn mogelijke vijanden, Frankrijk en Duitsland.

Het Koninklijk Besluit wordt op 16 april 1913 getekend, officiële dag van de oprichting van de “Compagnie van de Vliegeniers”.

Het is tijdens dezelfde maand april dat Georges Nélis, momenteel bevelhebber van de Luchtvaartschool van Brasschaat, op een conferentie van de Belgische Aeroclub de gelegenheid te baat neemt zijn ideeën te ontwikkelen aangaande de toekomst van de militaire luchtvaart. Volgens hem heeft het leger zes eskaders nodig van elk zes vliegtuigen en niet vier eskaders met vier vliegtuigen elk, zoals het Koninklijk Besluit het voorziet.

In de loop van de maand juli pleit Luitenant Nélis in een publicatie opnieuw voor het overgaan naar zes vliegtuigen per eskader. Naar zijn mening is de minieme beschikking over toestellen Farman HF20, voornamelijk te wijten aan onderhoudsproblemen, “niet voldoende om in geval van mobilisatie het equivalent van een Frans, Brits of Duits eskader in stelling te brengen”.

Slechts twee eskaders zijn operationeel tijdens de manoeuvres van de maand september. Zij tonen nochtans hun waardevolle doeltreffendheid aan in geval van conflict zoals in de verslagen van de inlichtingdienst vermeld. In een voor de vliegeniers lovend artikel verschenen in “De Belgische Militair” nochtans normaal zeer kritisch ten opzichte van de luchtvaart, wordt bitter opgemerkt dat in de toekomst “de Koningin van de Veldslagen, de Infanterie, zich zal moeten verbergen om te overwinnen”.

De Oorlogsjaren

Op 31 juli 1914, dag van de mobilisatie, beschikt de compagnie onder het bevel van de Commandant Mathieu en bijgestaan door de Luitenanten Nélis en Lebon, over een totaal van 37 vliegeniers en waarnemers.

Op 1 augustus wordt het Leger op voet van oorlog gesteld en Brasschaat wordt de ondersteunende eenheid van de operationele eskaders onder het bevel van Luitenant Nélis. Hij zal er tijdens de ganse duur van het conflict de leiding over nemen.

Tijdens de belegering van Antwerpen (26 augustus – 7 oktober 1914) zijn de werkhuizen van Nélis 24 uur op 24 in de weer en dit dankzij de hulp verstrekt door het personeel en het gereedschap van de firma Bollekens. Zo worden er nieuwe toestellen vervaardigd en beschadigde vliegtuigen hersteld.

Het systematisch bombarderen van Antwerpen noopt de Compagnie zich via Gent en Oostende (is dit niet zo in plaats van via Oostende en Gent ?) terug te trekken naar Saint-Pol-sur-Mer in Frankrijk nabij Duinkerken. Het spoorwegkonvooi dat het grootste deel van het materiaal en van de luchtvaartuitrusting voor zijn rekening neemt, rijdt ongelukkig genoeg verloren. Nélis vindt het konvooi in Amiens en zet het terug op het letterlijk en figuurlijk goede spoor...

De nieuwbakken directeur van de technische diensten werpt zich onmiddellijk op de herorganisatie van zijn



Close-up van het onderstel van een GN

dienst op Frans grondgebied, meer bepaald te Calais (Le Beau-Marais). De tijd dringt. De luchtvaart is op sterven na dood en de zwartste periode van haar bestaan moet nog beginnen...

De eerste slag aan de IJzer en de stormen hebben een impact op het houten materiaal en hebben Nélis er n toe verplicht belangrijke bestellingen van wisselstukken te plaatsen. De tergend langzame Franse reactie om het besteld materiaal te leveren, noopt er de Comman-

dant Mathieu toe in februari 1915 de hulp van de Belgische Oorlogsminister in te roepen om tussen te komen bij zijn Franse collega. Frankrijk is bereid aan de Compagnie zeven toestellen Voisin van 130 PK te leveren voor zover deze onder Frans bevel komen. Mathieu aanvaardt willens nillens dit voorstel en dat niettegenstaande het verzet van de Koning...

Nadat ze werd ondergebracht onder de verantwoordelijkheid van de Artillerie, wordt de naam van de Compagnie van de Vliegeniers gewijzigd. Op 20 maart 1915 ter gelegenheid van de bevelsoverdracht van Commandant Mathieu (ziek) aan Commandant Wahis, wordt de benaming van de Compagnie veranderd in “Belgische Militaire Luchtvaart (B.M.L.)”.

Georges Nélis huwt op 27 juli 1915 met Marguerite Cambier, dochter van een Halse rechter. Ze verhuizen naar Calais en betrekken er een klein houten paviljoen. Hun twee dochtertjes zullen er het daglicht aanschouwen.

Begin 1916 ondergaat de B.M.L. een eerste reorganisatie. Commandant Wahis werd verwijderd en in zijn plaats komt een artilleur die niet de minste ervaring heeft met de luchtvaart : Majoor de Tournay. Deze wordt de verantwoordelijke van alle steunende eenheden die in de toekomst de school, het park en de nieuw opgerichte aankoopdienst, groepeerd. Nélis behoudt de verantwoordelijkheid over het "Onderhoudspark" dat niet ophoudt uit te breiden. Bij de aankomst in Calais bestond het detachement uit één officier en 70 soldaten. In maart 1916 beschikt Nélis over vijf officieren en 500 onderofficieren en soldaten.

De herbevoorrading in wisselstukken hangt in hoofdzaak af van de goede wil van de Britse en Franse autoriteiten. Nélis denkt eind 1916 er aan om zelf zijn eigen vliegtuigen te ontwerpen in samenwerking met zijn hoofdingenieur, Luitenant Demonty.

In totaal zien zes toestellen het daglicht : van GN-1 tot GN-6. De eerste twee toestellen worden geconstrueerd door de firma Bollekens die Nélis naar Calais heeft gevolgd. Eigenaardig genoeg wordt de samenwerking met de Antwerpse firma in de lente van 1917 stopgezet... Deze beslissing is ogenschijnlijk door Nélis genomen gezien "Bollekens niet bekwaam is de recentste technische evolutie te volgen..."

De "GN's" vertonen niets revolutionairs. Het betreft in feite omgebouwde Farmans om 's nachts te worden gebruikt. Bepaalde specialisten terzake aarzelen niet voorop te stellen dat het hier voornamelijk een probeer oefening betreft, bestemd om de naoorlogse periode voor te bereiden eerder dan het idee om toestellen te bouwen die competitief zijn om als tegenpion van de Duitse vliegtuigen te worden gebruikt.

Zijn Ziekte

De verschillende vennootschappen SNETA, SABCA, SABENA waarvan Nélis sinds hun oprichting de verantwoordelijkheid heeft, bloeien als nooit tevoren. Hetzelfde kan zeker niet worden gezegd over de gezondheid van hun leider en bezieler. Georges Nélis valt zwaar ziek in de herfst van 1928 en wat de drie genoemde vennootschappen betreft, geeft hij de teugels over aan Kolonel Jules Smeyers, bevelhebber van de Militaire Luchtvaart.



*Luitenant Nélis in 1911
Professor - onderdirecteur van de luchtvaartschool van
Brasschaat*

Er werd geschreven dat de gezondheid van Nélis werd gekraakt door teveel en intens te werken. Niettegenstaande zijn relatief jonge leeftijd, hij is nog geen 43 jaar, is het een vermoeid man die vanop zijn ziekenbed enkele dagen voor zijn dood, zich nog bezig houdt met een nieuw project van een luchtvaartlijn naar Afrika... Tot het eind van zijn dagen zal hij zijn verantwoordelijkheden blijven opnemen.

"Na een lange en pijnlijke ziekte" zoals vermeld op de kennisgeving, overlijdt Georges Nélis te Elsene op 2 maart 1929.

Het betekent een ontzaglijk verlies niet alleen voor zijn familie maar ook voor de burgerlijke als voor de militaire luchtvaart.

Georges Nélis wordt met militaire eerbegraven op het kerkhof van Elsene, vergezeld door een indrukwekkende rouwstoet. Het is zijn grote



vriend Victor Boin, die de lijkrede uitspreekt.

Een jaar later wordt het stoffelijk overschot van Nélis overgebracht naar het kerkhof van Brussel -Evere, waar een herdenkingsmonument hem opwacht dat tot op heden een groot mens vereeuwigd, een pionier welke als eerste over de kennis beschikte die de mogelijkheden in de derde dimensie kunnen bieden.

III. MARKANTE FEITEN

Georges Nélis, eerste militair piloot, draagt tijdens de oorlogsjaren op een bepalende wijze bij aan de ontwikkeling van de militaire luchtvaart. Het zijn nochtans de jaren die er op volgen die Nélis zullen toelaten al zijn talent als organisator te ontplooiën en zodoende zonder de minste tegenspraak, de stichter van de burgerlijke luchtvaart en van de luchtvaartindustrie in België te mogen worden genoemd.

Van zodra de wapenstilstand een feit is, installeert Nélis, commandant benoemd, zich met zijn

technische dienst te Evere op het vliegveld dat tijdens de bezetting door de Duitsers werd gebruikt.

In samenwerking met Victor Boin die hij regelmatig contacteert – Boin heeft in Calais deel uitgemaakt van het eskader uitgerust met watervliegtuigen -, publiceert Nélis op 15 januari 1919 het werk dat als referentie

dient bij het oprichten van de burgerlijke luchtvaart. Zijn titel : “De Belgische Ontwikkeling door de Luchtvaart”. Dit pamflet van 46 pagina’s, uitgegeven voor rekening van de magazine “De Verovering van het Luchtruim”, is bestemd “voor dezen die verantwoordelijkheden dragen in de ontwikkeling van de leiding van de natie en haar kolonie”. Het kent een overweldigend succes.



Georges Nélis en Pierre Lebon tijdens hun training te Kiewit (Verz LVM)

In dit werk pleit Nélis voor een sterke militaire luchtmacht, voor een luchtvaartministerie, voor een uitbreiding van de burgerlijke vloot en voor de verbindingen tussen Brussel en de grote Europese steden.

Dit constructieproject van de burgerlijke luchtvaart zal progressief worden verwezenlijkt en dit dankzij onder andere de steun van Koning Albert en bovenal zoals Guy Vanthemsche in zijn werk over de geschiedenis van SABENA aanstipt, met de steun van de belangrijkste banken van het land.

Oprichting van de SNETA

De oprichtingsakte van het Nationaal Syndicaat voor de Studie van Luchtvervoer wordt in de loop van de maand maart getekend en op 11 november van ditzelfde jaar wordt het Syndicaat veranderd naar Nationale Vennootschap "SNETA). Nadat hij het leger heeft verlaten, wordt Georges Nélis hiervan Directeur benoemd.

Deze vennootschap start met het geven van demonstratievluchten in Antwerpen, Brussel en Spa. In één enkel jaar maken zodoende 6000 Belgen kennis met de luchtvaart. Op 25 mei 1920 wordt de eerste vlucht Brussel-Londen ingevlogen met een tweedekker DH-9 en na de tweede mei 1921 zijn het de regelmatige lijnen naar Amsterdam en Parijs.

Parallel met de Europese verbindingen, ontwikkelt de SNETA met watervliegtuigen haar eerste luchtvaartactiviteiten in de kolonie en meer bepaald langs de Kongostroom. Het objectief bestaat erin Matadi en Leopoldstad te verbinden met Stanleystad, hetzij 1724 km...

Deze lijn wordt LLKA gedoopt : Luchtvaartlijn Koning Albert. De eerste vlucht wordt uitgevoerd op 1 juli 1921.

L'EXPANSION BELGE



PAR L'AVIATION

Texte du Commandant-aviateur
G. NÉLIS
chef des Services techniques de l'Aviation
Militaire Belge.

16 PAGES
D'ILLUSTRATIONS

PUBLIÉ SOUS LE PATRONAGE DU JOURNAL
La Conquête de l'Air
AU BÉNÉFICE DU MONUMENT A ÉLEVER
AUX AVIATEURS MORTS POUR LA PATRIE

ÉDITÉ PAR
L'EXPANSION BELGE



Medaille van de 10 verjaardag van de SNETA

De jonge man die voor de beeldhouwer C. Devriese model heeft gestaan, is de zoon van Victor Boin, vriend van Georges Nélis.

Geboorte van SABCA

De SNETA bereidt de weg voor tot het oprichten in België van een industrie voor luchtvervoer. Nélis beweert dat er moet beroep gedaan worden op buitenlandse leveranciers en beslist, eens te meer met de steun van Koning Albert, een constructievenootschap op te richten. De Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques of kortweg SABCA wordt op 16 december 1920 gesticht. Op 1 augustus 1921 is het bedrijf volledig operationeel. Het is gans logisch dat het Georges Nélis is die er de Afgevaardigd-Beheerder van wordt.

In 1923 zijn er 450 personen tewerkgesteld. Op slag verwondert ze de Europese concurrenten door haar bedrevenheid en haar maturiteit. Geholpen door de Regering die volgens Victor Boin, hoofdredacteur geworden van de "Verovering van het Luchtruim", erkent "dat het lot van de Europese Naties in het luchtruim zal worden bekrachtigd", ziet de SABCA haar orderboek vullen met belangrijke opdrachten onder licentie van Franse, Engelse en Italiaanse constructeurs.

In ditzelfde jaar 1923 beslist de militaire luchtvaartautoriteit haar vloot van opleidings- en jachtvliegtuigen te vervangen. SABCA krijgt opdracht voor het vervaardigen van 28 Avro 504K en 108 jachtvliegtuigen Nieuport 29C1. Haar toekomst lijkt verzekerd.

Oprichting van de SABENA

In de loop van de maand juni 1922 stopt de SNETA haar luchtvaartactiviteiten en gaat over tot het oprichten van de Société Anonyme d'Exploitation et de la Navigation Aérienne of SABENA (Naamloze Venootschap voor de Exploitatie en de Luchtvaarnavigatie). Hier ook bekleedt Nélis de functie van Afgevaardigd-Beheerder. Officieel wordt de SABENA op 23 mei 1923 gesticht.

De aandeelhouders zijn de SNETA, de Belgische Staat en Kongo.

Niettegenstaande zijn onschatbare ervaring die hij heeft verworven, blijft Nélis uiterst voorzichtig wat betreft de ontwikkeling van het luchtvaartnet. Hij voorziet drie belangrijke assen : Londen-Keulen, Holland-Zwitserland en Frankrijk-Scandinavië.

Voor hetgeen de vliegtuigen aangaat, laat Nélis uit voorzichtigheid ten opzichte van motordefecten, zijn keuze vallen op het driemotorig





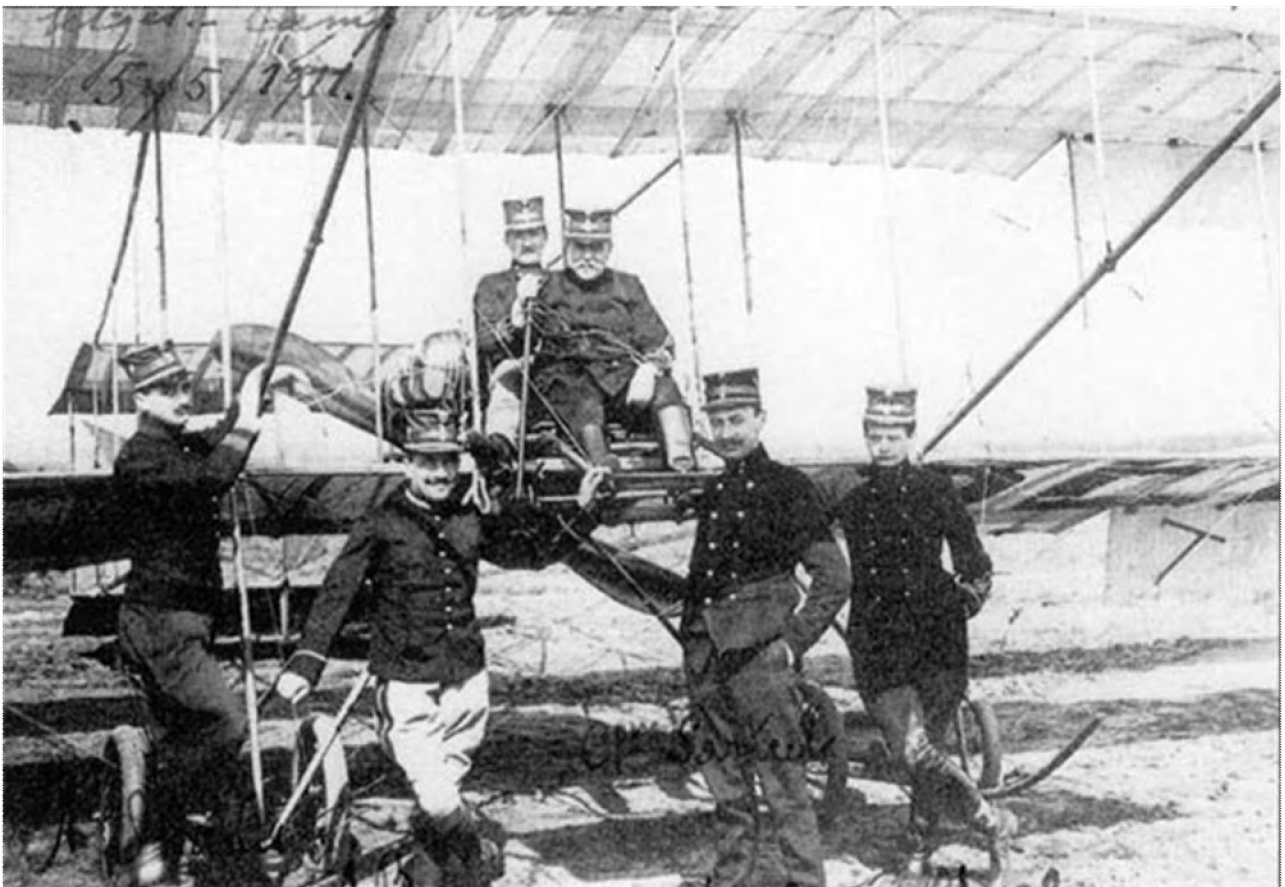
toestel Handley-Page W8. Op 25 april 1924 woont Georges Nélis de testvluchten bij met dit toestel. Hij is hierbij vergezeld van de professor Emile Allard, directeur van het Belgisch Aerotechnisch Laboratorium te Sint-Genesius-Rode. SABENA neemt

er vijftien in dienst waarvan er tien door SABCA zullen worden gebouwd (verbeterde versie van de W8F). In februari 1925 voert Edmond Thieffry, as van de wereldoorlog en vriend van Nélis, met een Handley-Page, de “Prinses Marie-José” gedoopt, de verbinding Brussel-Leopoldstad uit in 75 vluchten. Er dient echter nog 10 jaar te worden gewacht alvorens een regelmatige lijn tussen België en zijn Kolonie wordt ingesteld.

In de loop van het jaar 1924 aanvaardt Nélis, buiten zijn functies met uiterst grote verantwoordelijkheid in de schoot van SABCA en van SABENA, Afgevaardigd Beheerder te worden van een nieuwe luchtvaartmaatschappij, gespecialiseerd in het overvliegen van duiven : de SOCTA. Terzelfdertijd aanvaardt hij beheerder te worden van de “Belgische Luchtvaartcompagnie – BLC” welke zich specialiseert in de luchtfotografie.

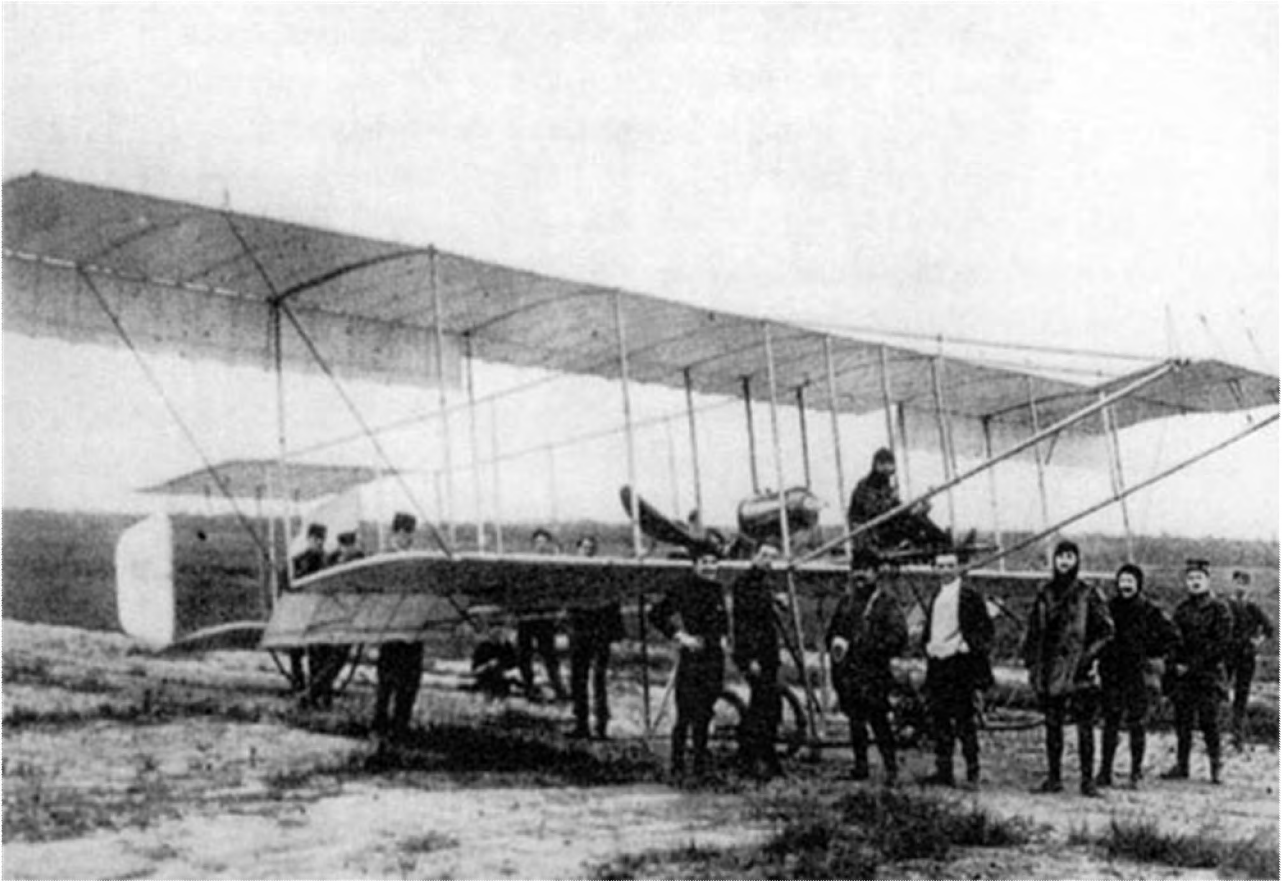
Men mag gerust stellen dat Nélis een helderziende was hetgeen de toekomst van de Belgische luchtvaart betrof en dat hij zich ten volle heeft ingezet opdat deze toekomst werkelijkheid zou worden.

IV. Fotoalbum



Inhuldiging van de Militaire Luchtvaartschool.

De Lamine heeft als leerlingen (van links naar rechts) : Dhanis, Nélis en Lebon. (Verzameling LVM)



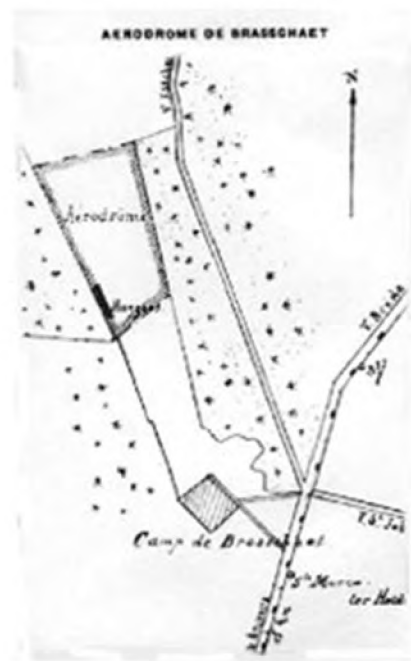
Nélis klaar om op te stijgen aan het stuur van een Farman IV



Nélis aan de besturing van een Farman Rapide, klaar om op te stijgen vanaf Kiewit. (Verzameling LVM)



Georges Nélis aan de stuurknuppel van een Farman HF20-11 te Brasschaet-Polygoon)





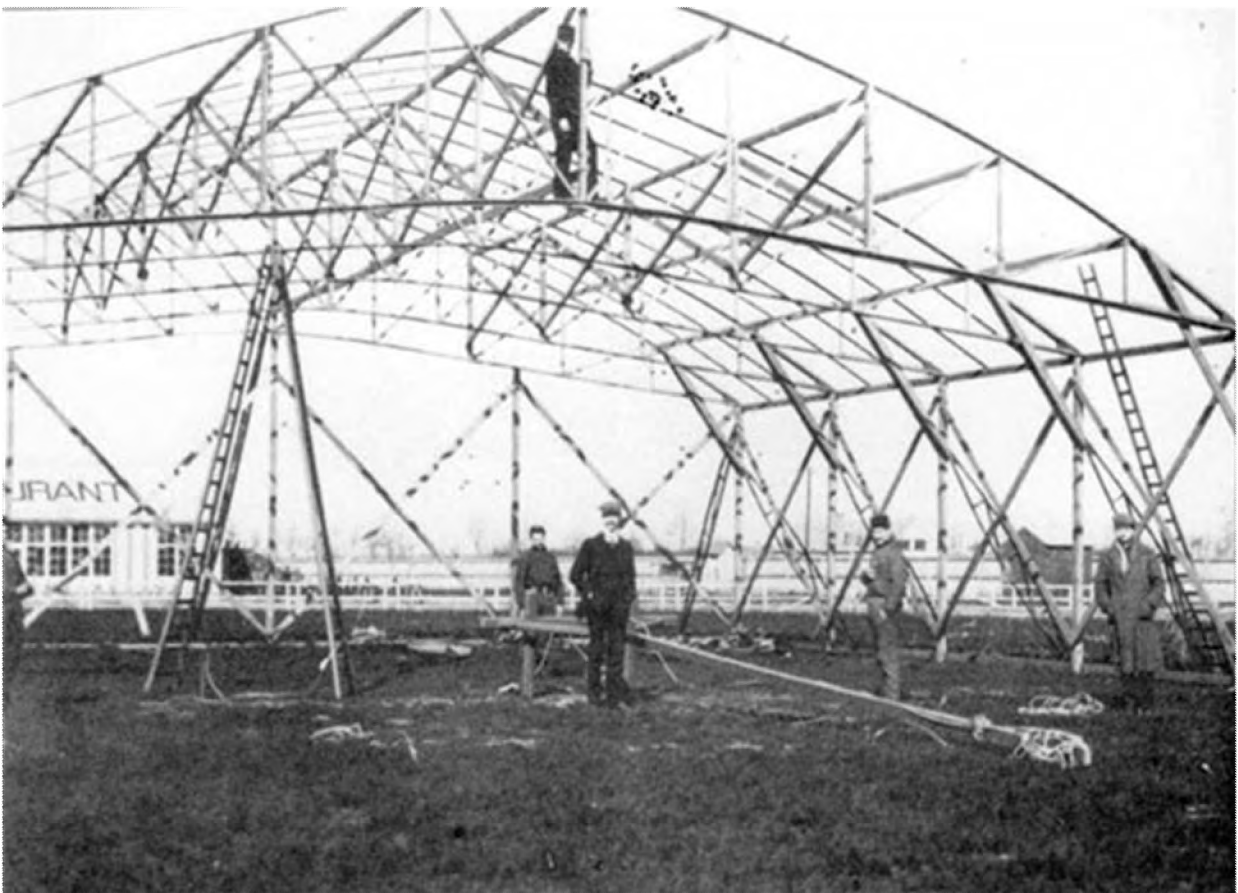
Vertrek voor een opdracht van Luitenant Nélis en Geo Farman met een HF20



Luitenant Nélis met een watervliegtuig te Calais



De Farmanloods op Kiewit



Montage van een loods van het type Bessoneau te Kiewit op 18 april 1911.
In het midden de Luitenant Nélis



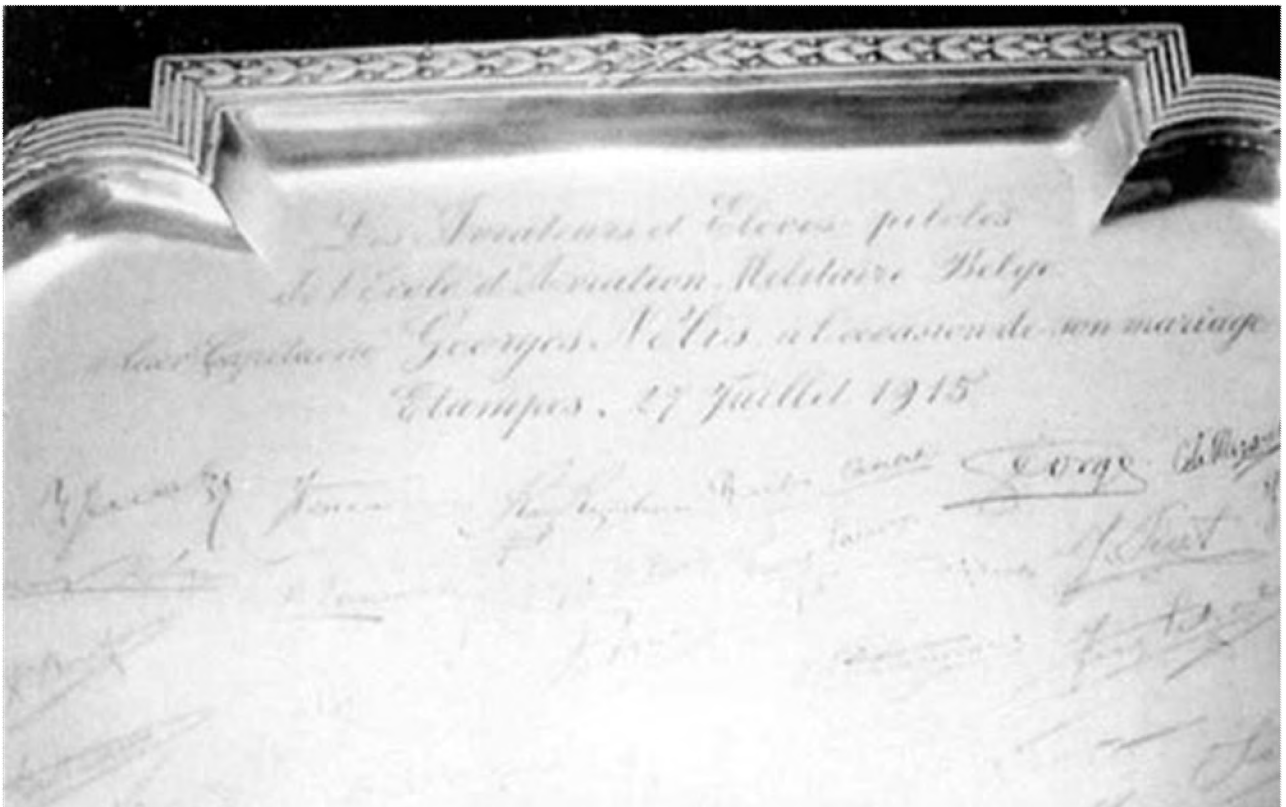
Georges Nélis ontvangt een Russische afvaardiging



Georges Nélis met Koningin Elisabeth



Georges Nélis leidt Koning Albert I rond in de installaties van de SNETA (rond 1920)



Zilveren schaal aangeboden aan George Nélis ter gelegenheid van zijn huwelijk. Onder de handtekeningen bemerkt men de namen van dezen die een belangrijke rol zullen spelen in het domein van de Belgische luchtvaart, met onder andere Edmond Thieffry die de eerste vlucht België-Kongo zal uitvoeren en Van Cotte die zijn volk leerde zweefvliegen.



Prins Leopold omringd door Demonty, Boin, Nélis, Thieffry en Roger





Georges Nélis,
 une « Vieille Tige » avant la lettre



Je dédie ce livre à la mémoire
 impérissable de tous les martyrs belges
 de l'air, qui ont eu les ailes françaises.

Je le place sous la protection
 de la grande ombre des aviateurs
 militaires très glorieusement devant
 l'ennemi, des promotions de l'âge
 héroïque, tombés pour le triomphe
 du Français.

Ils sont morts pour la grandeur
 de la Patrie!

G. Nélis

Dédicace de Georges Nélis à l'occasion
 de la publication de son livre
 « L'expansion belge par l'aviation »



Grafzerk van Georges Nélis op het kerkhof van Brussel te Evere – Rond punt van de Geallieerden

De gedenksteen van de beeldhouwer Pierre De Soete, is een gemoderniseerde allegorie van Icarus. In de achtergrond een kruis en een Mercuriusstaf, symbolen van Mercurius. Het belangrijkste motief wordt vertegenwoordigd door de slapende held, bedekt met zijn linker vleugel waardoor een schroef steekt. Deze liggende figuur houdt in zijn rechterhand een gegraveerd veder “België-Kongo” en zijn aangezicht heeft een snor !



Dit gedenkteken werd opgericht in 1930 dankzij een nationale intekening.

Elk jaar met Allerheiligen reinigen de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart het gedenkteken en leggen er bloemen neer.

Allocution prononcée par M. Demonty, directeur de la SABCA, le 20 décembre 1930, à l'occasion du 10^{ème} anniversaire de la création de la société et l'inauguration d'une plaque commémorative Georges Nélis.

Messieurs,

C'est à vous mes collaborateurs, employés et ouvriers de la SABCA, que je confie la garde de ce mémorial, en vous priant de conserver un pieux souvenir de celui qui fut le père de notre grande famille.

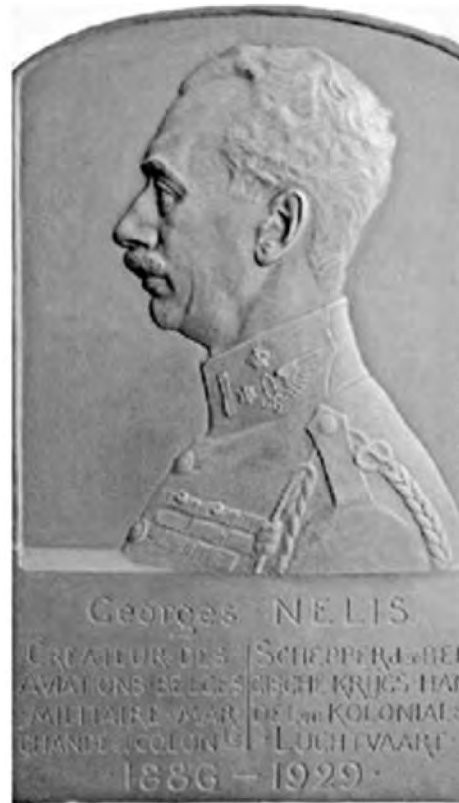
Vous savez tous que Georges Nélis, major du Génie, premier aviateur belge, notre administrateur délégué, que la mort a enlevé à notre affection au début de l'an dernier, fut l'âme et l'animateur des affaires d'aviation en Belgique. Il succomba à la lourde tâche qu'il avait résolu d'accomplir, terrassé par le labeur écrasant qu'il avait fourni.

Faut-il rappeler que c'est au génie créateur de ce chef éminent que le pays doit d'être doté de lignes aériennes parfaites, de vastes ateliers de construction, comme il en existe peu dans les autres pays d'Europe, et d'une aviation coloniale qui force l'admiration du monde entier.

C'est à la mémoire de Georges Nélis que je veux rendre aujourd'hui un solennel hommage, c'est à son œuvre grandiose que le temps ne fera qu'accuser davantage en la rendant immortelle, que cette plaque commémorative a été dédiée. Elle reproduit fidèlement les traits de notre chef aimé, du hardi pionnier de l'aviation belge, promoteur et créateur de nos usines.

Cette plaque nous rappellera ce que fut Georges Nélis ; elle nous fournira l'occasion de le citer comme un unique exemple de ce que peut réaliser un cerveau supérieurement doué et averti des choses de l'aviation. Il vous aimait bien. Honorez sa mémoire en marchant droit dans la voie qu'il vous a tracée.

(Rêves et Obésination de l'industrie aéronautique belge – SABCA 1920-1990)



Door Michel Mandl en Georges de Coninx

Vertaald door M.C. & P. Buyse