

Robert Fabry, vliegenier en pionier van het luchtvaartavontuur naar Afrika.

Georges Castermans en Paul Jourez

vertaald door Jean-Paul Buysse

I. De persoon

Geboren te Luik op 9 juli 1899
Overleden te Luik op 1 juni 1987
Luitenant Kolonel Vlieger o.r.
Lid van de Vieilles Tiges van de Belgische
luchtvaart sinds 1962, beheerder en vicepresident.



Zijn luchtvaartloopbaan

Vervoegt het 3^{de} Artillerieregiment op 25 november 1918.

Leerling in het opleidingscentrum voor onderluitenanten van het actief kader, verzoekt om zijn overgang naar de militaire luchtvaart. Wordt onderluitenant benoemd op 26 juni 1922 tijdens zijn observatiestage.

Reeds houder van het brevet van piloot op toerismevliegtuigen in december 1923, behaalt hij het militair brevet op 21 maart 1924.

Van 1924 tot 1929, is hij onderrichter in de vliegschool.

In 1924 vestigt hij, na het aanpassen van een DH-9 met bijkomende brandstoftanks, het militair duurrecord : acht uren vlucht.

In 1925 doet hij dit opnieuw en deze keer vanuit Wevelgem ; hij blijft 15 uur en 30 minuten in de lucht, zonder bij te tanken.

Vanaf 1924 bedenkt hij een postverbinding tussen België en Kongo. Wegens zijn gebrek aan kennis en ervaring in Afrika weigeren de militaire autoriteiten.

Om zijn Afrika kennis te verbeteren onderneemt hij van december 1926 tot september 1927 een solo motorrit Luik - Kongo - Luik, gevolgd door een autorit Luik - Kaapstad in 1928.

Op 7 december 1930 vertrekt luitenant-vlieger Robert Fabry, in het gezelschap van kapitein vlieger Omer Vanderlinden, met een Breguet XIX, uitgerust met bijkomende brandstoftanks, doch zonder navigatielichten, voor een verbindingsvlucht Brussel - Leopoldstad.

In 1929 vervoegt hij de Groep Bommenwerpers in Bierset. Hij wordt in 1930 bevorderd tot kapitein. In 1940 wordt hij krijgsgevangen genomen en gedurende vijf jaar in gevangenschap naar Duitsland gestuurd.

In 1946 verlaat hij het militaire leven dat hij in 1918 begon.

II. Biografie

Robert Fabry wordt op 9 juli 1899 te Luik geboren (in de eeuw van de geboorte van de luchtvaart zoals hij graag beklemtoonde). Zeer snel openbaart zich de zin voor experimenten, ontdekkingen en uitvindingen. Vanaf de leeftijd van acht jaar laat hij kleine vliegtuigjes vliegen die hij uit hout heeft gesneden. Zijn schoolschriften worden verfraaid met tekeningen en plannen van vliegtuigen en schepen, waaronder een trimaran en een catamaran uitgerust met pedalen.

Wanneer de eerste oorlog uitbreekt, is Robert Fabry te jong om aan de gevechten deel te nemen, maar hij mengt zich op zijn manier in het conflict.

“Ik nam foto’s van de Duitse vliegtuigen op het oefenveld. Deze ontwikkelde ik zelf met behulp van rudimentaire middelen en liet ze via Holland aan de geallieerden toekomen”.

Maar zijn passie voor de luchtvaart is intact gebleven. Hij vervoegt het leger in het begin van 1918. Doch de omstandigheden en de raad van een bevriend officier van de familie laten hem een kleine omweg maken via de artillerie te paard. Zodra benoemd tot de rang van officier, vraagt hij zijn overplaatsing aan naar de militaire luchtvaart en zal hij toegewezen worden als vliegonderrichter te Wevelgem, tot zijn huwelijk in 1929. Daarna wordt hij toegewezen aan Bierset waar hij tot 1939 zal blijven. Deze periode van zijn leven zal rijk zijn aan avonturen en diverse uitvindingen. Als lid van het stuntteam neemt hij deel aan talrijke vliegshows. Hij vraagt een dag verlof aan om een parachutesprong te kunnen uitvoeren.



Tijdens zijn verblijf te Wevelgem in 1926-1927 voorziet hij een zweefvliegtuig van een Gillet motor van 500 cc en ontwerpt aldus een licht vliegtuig: de Aviette, een voorloper van de ULM. Samen met een vriend maakt hij verschillende rondvluchten van Europa.

In 1931 koopt hij een eerste schip «De Nautilus». In 1938 bouwt hij met behulp van een vriend zijn eigen schip. In 1939 neemt hij samen met zijn vrouw deel aan de internationale cruise tocht “Pavillon d’or” georganiseerd ter gelegenheid van de internationale tentoonstelling over water in Luik. Zijn bemanning zal de enige zijn die Oostende kan vervoegen binnen de gestelde termijn. In 1962 laat hij een schip bouwen dat hij “Tchad” doopt en aan boord van hetwelk hij samen met zijn vrouw nog zal deelnemen aan de “Pavillon d’or” en binnencruises zal uitvoeren, onder meer Luik - St Tropez - Luik.



Le Tchad

Maar zijn grote droom blijft bestaan : een directe postverbinding via de lucht maken tussen België en Belgisch Kongo.

Bij het uitbreken van de oorlog in 1940 bevindt hij zich in Antwerpen. Hij wordt er gevangen genomen en in gevangenschap gestuurd naar Prenzlau.

Bij zijn terugkeer uit gevangenschap in juli 1945 wordt hij belast met de demilitarisatie van de Duitse vliegvelden in België.

Hij verlaat het actief militair leven in 1946 en vervoegt het kader van de reserve

officieren.

Teruggekeerd naar het burgerleven wil Robert Fabry niet inactief blijven. Vanaf 1946 richt hij een atelier op voor het maken van wetenschappelijk speelgoed, schaalmodellen van vliegtuigen. Deze modellen zullen over gans de wereld worden verkocht nadat het patent wordt overgenomen door de Franse firma JEP.

Lid van de Royal Motor Union sinds het eind van de oorlog, blijft hij een actief beheerder tot op het eind van zijn leven.

Samen met ridder Jules de Laminne en Nicolas Lempereur, richt hij de sectie « Luchtvaart » op van de RMU.

Vanaf 1975 organiseert hij de binnencruise van de “Cité Ardente” en in 1980 telt de cruise ter gelegenheid van het millennium 250 schepen.

Op 26 juli 1983 nodigt hij als Vicepresident van de Vieilles Tiges de beheerraad uit aan boord van de Tsjaad voor een cruise op de Maas.

In 1984 wordt hem door de stad Luik de trofee toebedeeld voor Sportieve Verdienste. Hij wordt ereburger gemaakt van de Republiek « Outre-Meuse ».

Als oudgediende van Bierset, vindt hij trouw zijn vrienden en vroegere collega's terug in de mess van de officieren van de 3de Tactische Wing van de Luchtmacht.

III. De verwezenlijkingen

De Afrikaanse raids

Na de eerste Wereldoorlog kent België een grote drang naar het in plaats stellen van luchtverbindingen tussen de hoofdstad en Belgisch Kongo.

In **1925** wordt door de Handley Page dubbeldekker « Princes Marie José » met als bemanning Edmond Thieffry, Léopold Roger en « Jef » De Bruycker, de eerste commerciële verbinding tussen Evere en Leopoldstad/N'Dolo ingewijd, voorbode van de latere Sabena verbindingen.

In **1926** voeren de luitenanten Georges Medaets, Jean Verhaegen en adjudant Jean Joseph Coppens een snelle verbinding heen en terug uit tussen Brussel en Leopoldstad/N'Dolo aan boord van een militaire Breguet XIX.

In **1927 en 1928** vinden nieuwe pogingen plaats, dank zij het doorzettingsvermogen en de moed van de luitenanten Georges Medaets en Jean Verhaegen, daarna door de bemanning Edmond Thieffry, Joseph Lang en Philippe Quersin. Deze pogingen eindigen in een mislukking.

In **1931** voerde een driemotorig vliegtuig van Sabena met aan boord de bemanning Cocquyt, Timper en Devismaison een verkenning- en studievlucht uit met het oog op een permanente commerciële verbinding die slechts drie jaar later zal gerealiseerd worden.

In dit kader mag men de pogingen niet vergeten uitgevoerd door private luchtvaartbestuurders zoals Gillieaux en adjudant Dubois, Jamar in solo en nogmaals Gillieaux en zijn echtgenote, alsook Aerden en Vandevelde. Deze experimenten kenden wisselende uitkomsten van succes en mislukking.

Het is tijdens deze drukke periode, rijk aan verwezenlijkingen, dat Robert Fabry in 1924 het idee ontwikkelde om een luchtpost verbinding op te richten België - Kongo, door de bestaande postlijn Parijs - Dakar te verlengen.

Tot dit doel overweegt hij gebruik te maken van een DH9, uitgerust met bijkomende brandstoftanks, aan boord van dewelke hij een vlucht van 16 uur uitvoert.

Zijn begeesting is niet voldoende om de militaire autoriteiten te overtuigen die zich voorzichtig verschuilen achter het argument van zijn miskennis van Afrika.

Wat dan nog. Indien Afrika beter dient gekend te worden, bereidt de luitenant een solo raid voor per motor, die hij uitvoert van **december 1926 tot september 1927**. Hij dient hiervoor verlof zonder wedde aan te vragen.

De motor raid

Doel:

Afrika verkennen met het zicht op een luchtverbinding Dakar – Belgisch Kongo.

Materieel: Motor Gillet 350 cc met zijspan, 2 versnellingen

Gewicht met lading 350 kg

Verbruik 10 liter per 100 km

Het verloop: Luitenant Fabry verlaat Luik op 26 december 1926 met volgend traject als vooruitzicht:

Luik - Marseille

Marseille – Algiers (per schip)

Algiers - Casablanca

Casablanca - Dakar (per schip)

Dakar – Bamako – Ouagadougou – Niamey – Kano – het Tsjaad meer - Fort Lamy - Fort Archambaut - Fort Sibut – Stanleystad – Buta – Niangara – Remoken - rivier Bar el



Lt Fabry bij zijn vertrek te Luik op 26 december 1926

Gazhal – Nairobi - Kabako via Rutchuru door de bergen over te steken met behulp van dragers – Tanganika meer – Kabalo – Luebo - Elisabethstad.

De heenreis zal 7 maanden in beslag nemen tijdens dewelke hij 25.000 km zal afleggen, waarvan 20.000 in Afrika. Men kan zich de moeilijkheden van een dusdanige onderneming

inbeelden. Robert Fabry diende zijn motor dertig keer uit elkaar te halen, hetzij om hem te herstellen, hetzij om hem te laten vervoeren, meer bepaald in de vulkanische streek van Rutshuru, op paden die zich op 3.000 meter hoogte bevinden, waar 40 inheemse dragers in 5 dagen een afstand van 100 km afleggen.

De terugreis zal iets sneller verlopen. Na enkele dagen rust herneemt hij zijn weg:

Elisabethstad - Luebo

Luebo - Leopoldstad per Sabena vliegtuig

Leopoldstad - Matadi

Matadi – Teneriffe - Casablanca per schip

Casablanca - Oran

Oran - Marseille per schip

Marseille - Parijs (In Parijs wordt zijn motor kortstondig ten toon gesteld op het salon van 1927)

Parijs – Luik, met aankomst op 17 oktober 1927.

(De motor van de raid wordt bewaard in het museum van « la Vie Wallonne » te Luik)

Vanaf zijn terugkeer herneemt hij zijn functie als instructeur bij de militaire vliegschool. Maar in 1928 stelt de Fabrique Nationale (FN), die de kennis van Robert Fabry over de Afrikaanse reiswegen waardeert, hem voor om een nieuwe raid te ondernemen met twee voertuigen van de fabriek van Herstal om Kaapstad te vervoegen. Daar gaan we weer.

De raid per auto

Doel:

België met Zuid Afrika (Kaapstad) verbinden door gebruik te maken van nieuwe voertuigen gemaakt door FN. Het gaat om voertuigen met 4 wielen, in tegenstelling tot de voertuigen aangewend door de Franse expedities die 6 wielen telden, waarvan er vier van rupsen voorzien waren.

Materieel:

2 FN voertuigen van 1400 cc – Standaard binnenuitrusting
300 liter benzine en wisselstukken aan boord.

Bemanning:

Voertuig 1 :

Onderluitenanten
Lamarche en Carton
de Wiart.

Voertuig 2 :

Onderluitenant Fabry
en R. Crouquet.

Verloop:

De bemanningen
verlaten Luik op 13
mei 1928 en met
volgende reisweg:

Luik - Luxemburg

Luxemburg – Genève – Lyon - Marseille

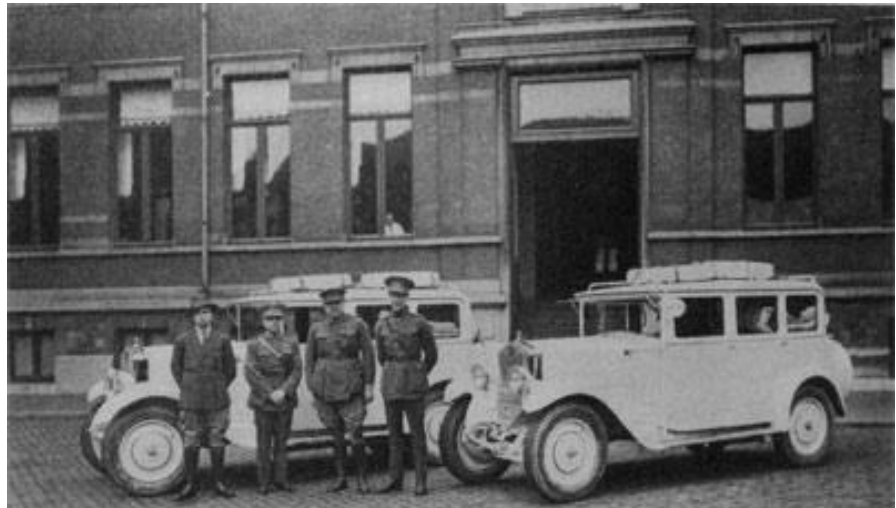
Marseille -Algiers (per schip)

Algiers - Laghouat (500 km via Blida)

Laghouat – Ghardaia - El Golea – Timmimoum - Reggan (tijdens deze etappe bereikt de temperatuur 55° C)

Vertrek uit Reggan op 1 juni, maar de expeditie dient terug te keren na de weg te zijn kwijtgeraakt.

Nieuw vertrek uit Reggan naar Bourem, hetzij 4 dagen met inbegrip van de oversteek van de Tanezrouf.



De bemanningen van de wagens bij hun vertrek van FN Herstal op 13 mei 1928

Gao – Niamey - Katsena (Nigeria) – Kano - Fort Lamy - Fort Archambault - Fort Sibut - Buta (Belgisch Kongo) - Arua (Oeganda).

Van Buta tot Butiaga worden de voertuigen op schepen geladen die de Nijl opvaren tot Packwach, dan op een ander schip voor de navigatie op het Albert meer tot Butiaga.

Kampala (Oeganda) op weg naar Nairobi (Kenia). In het woud van Kamega rijdt een voertuig zich vast. Er zijn twee dagen nodig bij een Ierse kolonist om de koppelingen te herstellen.

Nairobi – Longido - Arusha

Tussen Longido en Arusha, volop in de bergen, begeeft de achtertrein van een voertuig. Het stuk wordt in Nairobi hersteld. Vervolgens wordt het voertuig door 16 ossen tot Arusha getrokken.

Arusha (27 juli) – Kigoma - Dar Es Salam.

Dodoma – Iringa -Malangali. Reisweg door de bergen, maar op goede wegen. Jammer genoeg vat het voertuig 2 van Fabry en Crouquet vuur ten gevolge van bosbranden en geholpen door de 300 liter meegevoerde benzine. Alles brand op !

Op 30 juli herneemt de expeditie haar weg. Lamarche en Fabry aan boord van het overblijvend voertuig. Carton de Wiart en Crouquet vervolgen hun weg aan boord van een auto gehuurd van een Zuid Afrikaanse kolonist.

Abercom – Kasama -Fort Rose Bery – Elisabethstad waar een officiële receptie wordt georganiseerd.

Vanaf 5 augustus vervolgt de expeditie haar weg per etappes:

Elisabethstad – Brokenhill – Livingstone – Bulawayo –Johanesburg –Kimberley - Kaapstad.

Aankomst in Kaapstad op 25 augustus.

De terugreis start in Kaapstad op 31 augustus. De bemanningen schepen in aan boord van de “Saxon” met bestemming Londen en tussenstop in Funchal. Zij vervoegen België via Dover.

De heenreis werd in 105 dagen afgelegd met een gemiddelde van 220 kilometer per dag. Dit vertegenwoordigt een opmerkelijke verwezenlijking rekening houdend met de oversteek van de Tanezrouf in volle maand juli en een parcours door Tsjaad in het regenseizoen.

Dus twee formidabele raids. Maar Robert Fabry is zijn droom van een luchtpost verbinding tussen België en Belgisch Kongo niet verloren. We zijn in 1929. Fabry maakt deel uit van een ministeriële commissie die de mogelijkheid onderzoekt om een directe luchtverbinding tussen België en haar kolonie tot stand te brengen.

De luchtraid

Doel:

Ter herinnering, twee luchtverbindingen werden reeds gerealiseerd:

In 1925 door Edmond Thieffry in 52 dagen en 75 uur en 25 minuten vlucht met Handley Page;

In 1926 door Georges Medaets en Jean Verhaegen op Breguet XIX in 16 dagen en 47 uur vlucht.

Het project van Robert Fabry is om een zo snel mogelijke verbinding tot stand te brengen door de Sahara te doorkruisen. Het project wordt uitgevoerd voor rekening van het Bestuur van de Burgerluchtvaart.

Materieel:

Breguet XIX – Hispano-Suiza motor van 550 pk, uitgerust met supplementaire brandstoftanks, maar zonder radio noch navigatielichten. Standaard gevechtsvliegtuig.

Bemanning:

Vanderlinden – Kapitein vlieger – Pilot

Fabry – Kapitein vlieger – Copiloot en navigator

Verloop:

Vertrek bij nacht op 7 december uit Brussel met bestemming Oran.



Kapitein Verlinden zegt vaarwel aan zijn echtgenote te Evere op 7 december 1930

Noodlanding te Alicante wegens brandstofgebrek door tegenwind.

Aankomst te Oran op 8 december

Oran - Colomb Béchar

Colomb Béchar - Reggan. Landing nabij Ouallen in de woestijn Tanesrouf. De bemanning brengt de nacht door in de woestijn.

Ouallen – Gao - Niamey

Niamey - Fort Lamy

Fort Lamy - Bangui

Bangui - Leopoldstad (N'Dolo)

Aankomst in Leopoldstad op 15 december 1930 om 13.45 uur, na 8 dagen en 98 uur en 25 minuten vlucht.

Vanaf 17 december vat de bemanning de terugreis aan:

Lopoldstad - Bangui

Bangui - Fort Lamy

Fort Lamy - Niamey. Op 19 december moet de bemanning rechtsomkeer maken naar Fort Lamy doordat de motor abnormaal heet wordt. Zij zullen 3 maanden in Fort Lamy moeten wachten om de per schip en via de weg een vervangingsmotor te krijgen !

Op 26 maart 1931 kan de terugvlucht heraanvatten.

Vertrek uit Fort Lamy met een postzak. Landing te Gao.

Gao - Reggan

Reggan - Colomb Bechar

Colomb Bechar - Perpignan

Perpignan - Brussel.

Bij het overvliegen van Le Bourget werpt de bemanning de postzak uit Tsjaad uit.

De luchtraid heeft aangetoond dat het best mogelijk was om een rechtstreekse snelle verbinding te verwezenlijken tussen België en Belgisch Kongo, zonder onnodige omweg via Dakar. Inderdaad, indien geen rekening wordt gehouden met de verplichte wachttijd op de motor in Fort Lamy (3 maanden), kon de verbinding tot stand worden gebracht in iets meer dan vijftien effectieve vliegdagen. Kapitein Vanderlinden komt in 1933 om het leven bij een botsing in vlucht.

Het vervangen van de motor in Fort Lamy werd uitgevoerd door de specialist adjudant Tristant, bijgenaamd "de man met de pijp" die de bemanning na een homerische reis kon vervoegen.

Wanneer Robert Fabry in 1924 zijn project voor een snelle luchtverbinding tussen België en Kongo uiteenzet zijn de militaire autoriteiten niet laaiend enthousiast en getuigen zij niet van veel verbeelding. Men zal 6 jaar moeten wachten vooraleer op te stijgen.

Het is juist om te beweren dat bepaalde burgerautoriteiten niet veel respect noch hulpvaardigheid hebben vertoond voor de verwezenlijking van Vanderlinden en Fabry. Wanneer ze met pech op de terugweg in Fort Lamy zijn, schrijft Pierre Ryckmans, gouverneur generaal van Kongo, in een brief aan zijn vrouw :

« Ze zijn gestrand in Fort Lamy en de post zal waarschijnlijk zijn weg vervolgen per kameel. Orta heeft me gezegd dat ze getelegrafeerd hebben om een vervangingsvliegtuig te krijgen. Orta heeft geweigerd. In elk geval zitten ze vast voor meerdere weken. Door hen een vliegtuig te sturen kunnen we vijf dagen winnen op de glijboot die de mecaniciens met de onderdelen naar Bangui brengt en de auto die van daaruit zal vervolgen tot Fort Lamy. Vijf dagen minder zullen het succes van de raid niet beïnvloeden, dit is toch om zeep ; en Orta wil noch zijn piloten noch zijn vliegtuigen in gevaar brengen op een parcours waar de landingsplaatsen ten minste 150 km uit elkaar liggen. Een ongeval zou al zijn diensten in de war sturen en zou schade berokkenen aan de vlekkeloze reputatie van zijn organisatie. Ik denk dat hij gelijk heeft en heb hem dat gezegd. Hij doet hier aan commerciële luchtvaart, niet aan raids. Leo – Fort Lamy is, in de gegeven omstandigheden, een raid. Sabena onderhoudt een geregelde dienst en dient zich hieraan te houden. Wanneer men een raid uitvoert dient men deze te organiseren: Vanderlinden en Fabry dienen zich zo goed als mogelijk zelf uit de slag te trekken ».

IV. Bibliografie

Motor – Revue du Royal Motor Union – Liège. N° 7/8 juli - augustus 1984

Pourquoi Pas ? – N° 871 – 10 april 1931

Les liaisons aériennes Belgique-Congo - Commandant vlieger van de reserve T.M. Franchomme

La Croisière Blanche – Roger Crouquet

Ten toon gestelde herinneringen

Motor Gillet – Raid 1926-1927 - Museum de la Vie Walonne – Luik

Diversen – Luchtvaart en Ruimte museum – Jubelpark te Brussel, vitrines van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart.

V. Annex

De kaart van de raids



(1) De raid per motor (1926-1927)



Overweg die er geen is



Het oversteken van een rivier met een prauw



Inlanders die een handje toesteken om de motor uit de modder te halen



Robert Fabry diende zijn motor meer dan 30 keer uit elkaar te halen voor herstelling of voor vervoer, onder meer in de vulkanische streek van Rutshuru, waar hij een karavaan organiseerde van 40 Congolese dragers. In 5 dagen legt de karavaan een afstand af van 100 km over paden en een bergtop van 3000 m.



Ontvangst van de autoriteiten bij de aankomst te Elisabethstad op 27 juli 1927



(2) De raid met de wagen Luik - Kaapstad (1928)





Les bœufs dépanneurs entre Long do et Arusha au Tanganyika



Passage d'une rivière sur un pont de fortune



Conséquence d'un feu de brousse entre Iringa et Msta (au Tanganyika (actuel))



C'est maintenant le cas de l'embrayage !



La voiture néo-capite qui pourra à la fois servir au Cap et à l'intérieur en Belgique

(3) De luchtraid Brussel – Leopoldstad in 1930.



Vanderlinden en Fabry kiezen voor de Bréguet XIX "Koningin Elisabeth" die gebruikt werd door Georges Mellaerts en Jean Verhaegen in 1926





Le planeur Aviette



Robert Fabry équipe d'un moteur Gillette de 550 cc.



L'Aviette en vol



Robert Fabry se libère un jour de charge pour effectuer un saut en parachute



Robert Fabry reçoit une délégation de la Vieilles Tiges au bord de la Tchad



De anciens vertellen hun herinneringen: In het midden Robert Fabry (brevet 1923), links Lucien Leboutte (brevet 1926) en rechts Lucien Hariga (brevet 1925)



Robert Fabry, administrateur actif du Royal Motor Union de Liège. Fondateur de la section "Aviation" avec le chevalier Jules de Larime.

1908. 1 ^{er} voyage en avion à 2 places, départ de Liège, arrivée à Paris le 15/10/08	1910. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1911. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1912. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1913. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1914. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1915. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1916. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1917. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1918. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1919. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1920. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1921. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1922. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1923. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1924. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1925. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1926. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1927. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1928. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1929. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1930. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1931. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1932. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1933. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1934. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1935. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1936. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1937. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1938. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1939. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1940. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1941. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1942. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1943. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1944. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1945. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1946. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1947. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1948. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1949. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1950. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1951. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1952. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1953. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1954. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1955. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1956. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1957. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1958. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1959. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1960. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1961. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1962. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1963. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1964. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1965. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1966. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1967. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1968. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1969. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1970. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1971. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1972. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1973. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1974. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1975. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1976. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1977. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1978. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1979. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1980. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1981. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1982. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1983. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1984. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1985. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1986. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1987. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1988. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1989. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1990. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1991. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1992. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1993. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1994. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1995. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1996. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1997. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	1998. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft
1999. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft	2000. 1 ^{er} vol de deux vol 2000 ft

Copie d'une feuille du carnet de vol de Robert Fabry. Constatant de ses vols de longue durée, de ses vols en moto et en auto, de son tour d'Europe en avion de tourisme (Aviette), de la liaison aérienne Belgique-Congo et d'une campagne de très anciens à la côte belge.