

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



**Mémorial
de l'aviation belge**

Maurice Franchomme

Présenté et parrainé par
Michel Mandl
Président d'honneur
Gérard Van Caelenberge
Président
et
Jean-Pierre Decock
Administrateur



*Maurice « Teddy » Franchomme,
aviateur au cours de la Première Guerre mondiale*

Sommaire

Préface par le Général de Brigade Aviateur Giorgio Franchomme

I. Biographie

1. La famille Franchomme

2. Le plus jeune constructeur d'aéronefs

Serge Franchomme, son neveu, nous raconte

3. L'aviateur au cours de la Première Guerre mondiale

1912 et la Première Guerre mondiale

1914 : de Liège à l'Yser

1915 : formation comme pilote à Hendon

1916 : brevet militaire à Étampes

16 juin – 10 août 1916 : premières missions à la 5^e Escadrille sur Farman

10 août – 31 décembre 1916 : premières missions de chasse sur Nieuport

1^{er} janvier 1917 – 31 mars 1917 : évolution de la chasse

1^{er} avril – 16 juin 1917 : une victoire aérienne

Juillet – décembre 1917 : instructeur à Étampes

4. L'Entre-deux-guerres

Très actif dans la réserve

Une présence marquante dans l'aviation civile

Le raid postal rapide Belgique-Congo et retour

Les dernières années de paix

L'association des Vieilles Tiges Belges

5. La Deuxième Guerre mondiale

La Mobilisation et la campagne des Dix-Huit jours

Activités au sein de l'Armée Secrète

L'officier de liaison

6. L'après Deuxième Guerre mondiale

Différentes présidences

Le Challenge Étienne Dufossez

Les obsèques

Décorations

II. Divers

Interview

Témoignage de Paul-Henry Franchomme

Documents et album photos

Annexes

A. Généalogie et histoire de la Maison Franchomme

B. Histoire de la Comète

C. Madame Dufossez et la Pelouse d'Honneur

D. L'histoire des Compagnons du Cardinal Paf

Bibliographie

Préface

Par le Général de Brigade Aviateur Giorgio Franchomme



Amendola, Italie, une nuit d'avril 1999. Je vais faire ma première mission de guerre. Je suis les différents briefings de préparation, donne mon plan d'évasion, si nécessaire en cas d'éjection à la section renseignement, et je marche le cœur serré vers mon avion. Les six années d'entraînement qui précèdent et la dernière année qui m'a vu assurer la conversion de tous les pilotes présents à la nouvelle version du F-16 n'y font rien : j'ai la gorge serrée. Et si ça se passait ? Et si par une malchance inouïe, malgré la supériorité technique dont nous disposons, je me faisais abattre par un missile serbe ? Ce sentiment très fort de risque et de plongeon vers l'inconnu, je ne l'ai ressenti que quelques fois. Par après, il s'est estompé et la routine s'est installée.

Il y a plus d'un siècle, mon grand-père, Papy Teddy, n'a pas voulu passer la vie tranquille que sa situation familiale lui aurait permise. En 1910, inspiré par les exploits des frères Wright, il fait des essais de vol à voile au Coq (De Haan). À partir de 1912, il entreprend de construire et de piloter ses avions. Pendant la Première Guerre mondiale, il a demandé de passer son brevet de pilote pour pouvoir rejoindre la Chasse belge en 1916 et en 1934, il réalise la liaison Belgique-Congo la plus rapide de l'époque. Mais ce n'est pas tout : pendant la Deuxième Guerre mondiale, il s'occupe d'exfiltrer les pilotes alliés vers l'Angleterre avant de devoir fuir vers Londres car il avait été dénoncé.

Il a aussi établi et fait respecter les traditions régnautes au sein de la communauté des pilotes : premier pilote belge à avoir dessiné une comète sur le fuselage de son avion, grand-maître de la confrérie du Cardinal Paf, et j'en passe.

La confession la plus importante sur sa personnalité m'a été confiée sur le ton du secret par mon oncle Henri, qui l'a bien connu : « Tu sais, ton grand-père, il aimait la vie », m'a-t-il confié l'œil brillant de souvenirs de sorties aux différents mess et cafés qui existaient à Bruxelles à cette époque.

Les chiens ne font pas des chats et c'est avec fierté que je revendique l'héritage des caractéristiques les plus marquantes de mon grand-père : convivialité et aimer la vie...

Bonne lecture et un grand merci aux généraux e.r. Michel Mandl et Gérard Van Caelenberge ainsi qu'à Jean-Pierre Decock pour avoir fourni tant d'efforts à ressortir des oubliettes cette vie d'un aviateur atypique, qui n'a pas été si banale que ça.

Maurice Franchomme

Pionnier de l'aviation
Aviateur militaire, industriel, président VTB

27.12.1892 – 19.06.1976



Né à Bruxelles (Schaerbeek) le 27 décembre 1892.

1907 et 1908 : construction et essais d'un premier planeur.

De 1909 à 1913, construction de différents appareils monoplans.

Août 1912 : service militaire.

Rappelé en juillet 1914, il passe à l'aviation militaire. Breveté à Hendon le 4 juin 1915, il obtient son brevet belge le 11 novembre 1915.

1916 : Front de l'Yser, à la 5^e Escadrille.

1917 : moniteur à Étampes et à Juvisy.

1918 : poursuit ses études d'ingénieur commercial.

1934 : raid Bruxelles-Léopoldville et retour en De Havilland Comet.

Rappelé en 1940, il est membre de l'Armée secrète.

Président VTB en 1975.

Teddy Franchomme décède à Bruxelles, le 19 juin 1976.

Il entre dans l'histoire aéronautique comme étant le plus jeune constructeur belge d'aéroplanes.

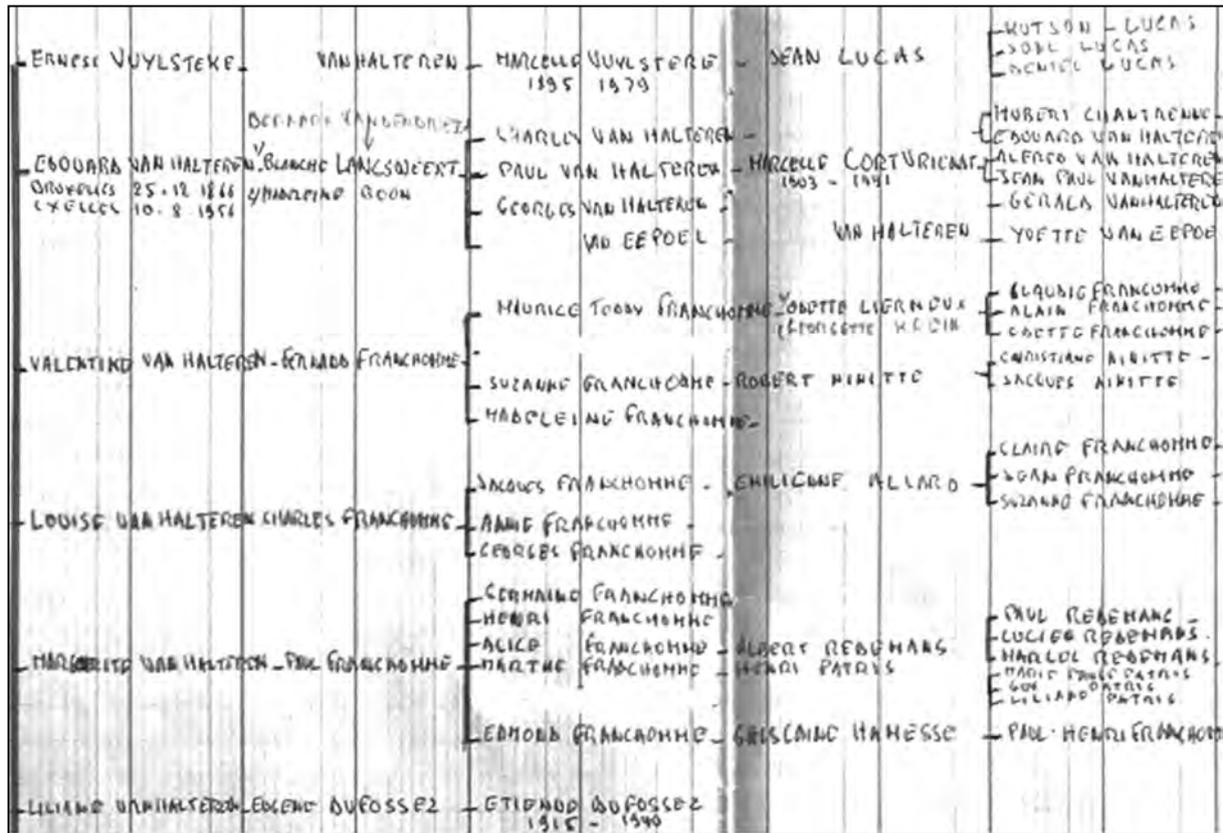
I. Biographie

1. La famille Franchomme

Maurice, Charles, Louis, Fernand **Franchomme**, dit « Teddy », voit le jour à Schaerbeek le 27 décembre 1892. Le père de Maurice, Fernand Franchomme, est un industriel. Il a repris la fabrique de tissus créée par le grand-père Louis en 1839, aux bords de la Senne dans le quartier de l'Allée Verte à Bruxelles.

La généalogie et l'histoire de la « Maison Franchomme », une très belle histoire qui prend fin en 1994, figurent en annexe A.

Particularité ? Fernand Franchomme et ses deux frères, Charles et Paul, ont épousé trois des quatre filles Van Halteren... Respectivement, Valentine, la mère de Maurice, Louise et Marguerite. La quatrième, Liliane, épouse Eugène Dufossez. Leur fils Étienne, pilote à l'Aviation belge, est la première victime aérienne le 10 mai 1940. Nous y reviendrons.



Maurice a deux sœurs : Suzanne (1894) et Madeleine (1891). Le 25 octobre 1904, à l'occasion du mariage de leur tante Liliane (Lili) Van Halteren avec Eugène Dufosse, un splendide album lui est offert par ses neveux et nièces avec notamment, la photo de famille ci-après...



Maurice, ses parents et ses deux sœurs.

On découvre également dans cet album plusieurs photos prises à la Côte belge, plus spécialement à Blankenberge..., lieu de villégiature privilégié de la famille Franchomme. Dans un avis nécrologique de la ville en 1896, on annonce le décès de Mr Fernand Franchomme, « *un des hôtes les plus fidèles de Blankenberge et surtout un des plus dévoués à la prospérité de notre cité balnéaire. C'est sous son influence autant d'ailleurs qu'à son initiative privée que la ville doit ses plus notables embellissements et la création de plusieurs quartiers nouveaux.* »

Il n'est donc pas étonnant de découvrir qu'une des rues de la ville porte le nom de ce grand mécène.



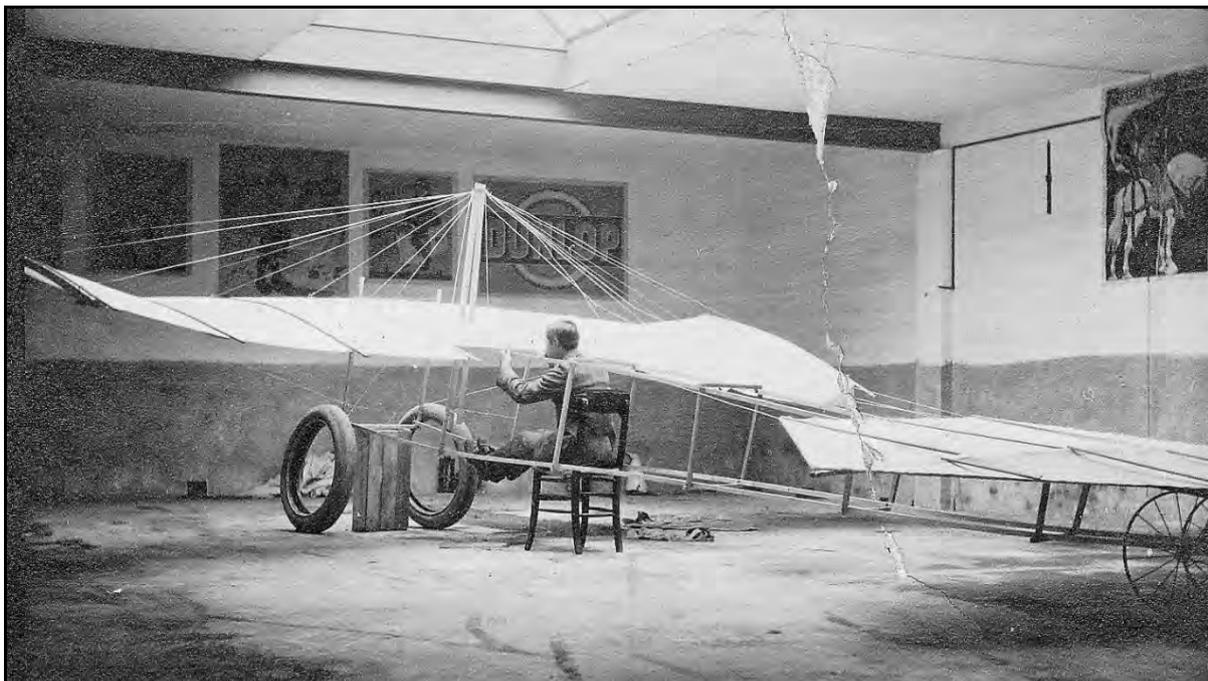
Maurice à droite avec ses sœurs et le cousin Jacques à gauche.

2. Le plus jeune constructeur d'aéronefs

En 1907, à quinze ans – on a peine à le croire – Maurice ébauche un premier planeur. Il est bon de se souvenir qu'à l'époque en Belgique, personne n'a encore volé. En effet, le Baron Pierre de Caters sera le premier Belge à s'élever dans les airs à Sint-Job-in-'t-Goor près d'Anvers, en décembre 1908.

Dans une note dactylographiée qu'il a rédigée personnellement, nous avons la confirmation de « *la construction et des essais effectués en 1907 et 1908 avec un planeur monoplan du haut des dunes, au bord de la mer du Nord.* »

Grâce aux deux photos ci-après, nous pouvons mieux nous rendre compte à quoi ressemble ce plus « lourd que l'air »...

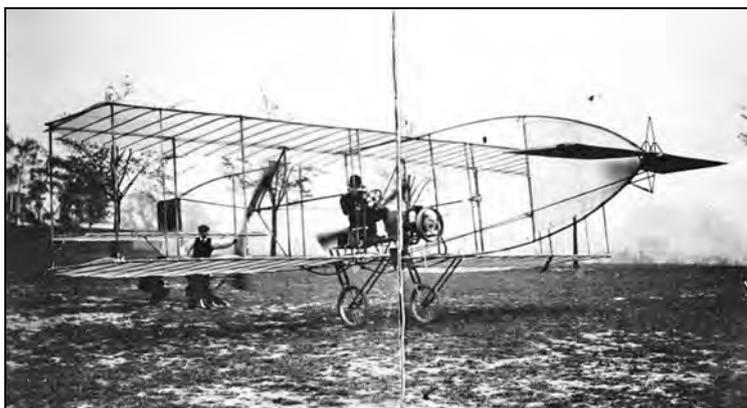


« 1908 : mon premier planeur à Blankenberghe »



Un empennage tout particulier...

Dans la note mentionnée ci-avant, nous découvrons que Franchomme participe au cours de cette même année 1908 aux essais du biplan des Frères Druet sur la plaine devant le Tir National à Bruxelles. Il pourrait s'agir de l'appareil ci-contre figurant dans son album photo de l'époque.



En 1909, comme on le voit sur l’affiche annonçant le premier meeting d’aviation à Spa (du 20 septembre au 5 octobre), les Frères Druet sont présents, mais leur appareil n’a apparemment pas pris l’air, tant les conditions météorologiques sont mauvaises.



Dans l’ouvrage « Cent ans de technique aéronautique en Belgique »¹, les prouesses de notre pionnier sont décrites de la façon suivante :

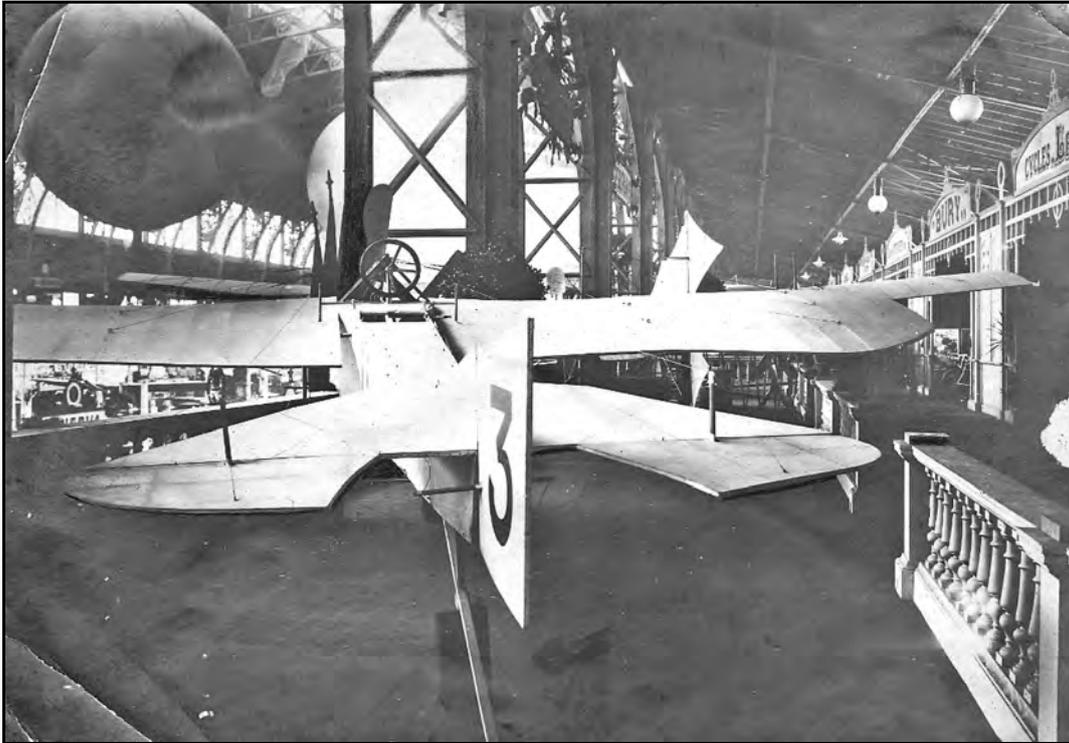
(...) Attiré par la mécanique, le jeune Franchomme s’intéresse très tôt à l’aviation. Au cours de l’été 1909, il dessine et fait réaliser un premier monoplan de 8 m de longueur et 8,50 m d’envergure.

L’aéroplane ne semble toutefois pas avoir donné satisfaction et Franchomme fait construire un second monoplan par les frères Druet. Il sera exposé au IX^e Salon de l’Automobile et de l’Aviation de Bruxelles en 1910. Il s’agit d’un appareil plus petit (deux mètres de moins en longueur et envergure), d’un poids total de 125 kg, doté d’un moteur trois cylindres de 24 cv et d’une hélice du motoriste belge Delfosse.



« Mon premier avion au Salon de l’Automobile et de l’Aviation en 1910 ».

¹ Réalisé par Michel Mandl et Alphonse Dumoulin, cet ouvrage est paru aux Éditions du Céfal en 2011.





Les essais d'envol ont lieu à Berchem-Sainte-Agathe. Malheureusement, lors d'une tempête au mois de septembre, l'avion est gravement endommagé.



Le « Franchomme » à aile haute, détruit lors des essais à Berchem-Sainte-Agathe.

Qu'à cela ne tienne, Franchomme qui n'a toujours pas vingt ans, se remet au travail et conçoit un nouvel appareil qu'il présente au X^e Salon de 1911.

Dans un article paru dans la revue « L'année aéronautique belge » en janvier 1911, Albert Bracke décrit l'appareil de la façon suivante : « *Le monoplan présente un fuselage recouvert de toile. Le train d'atterrissage à roues et patins offre des dispositions nouvelles. À l'arrière,*

un patin à amortisseurs remplace la roue qui a le défaut de se fausser facilement. La surface portante est de 18 m². Muni d'un moteur Delfosse de trois cylindres développant 20 cv, l'appareil pèse 225 kg avec de l'essence et de l'huile pour une heure et demie.

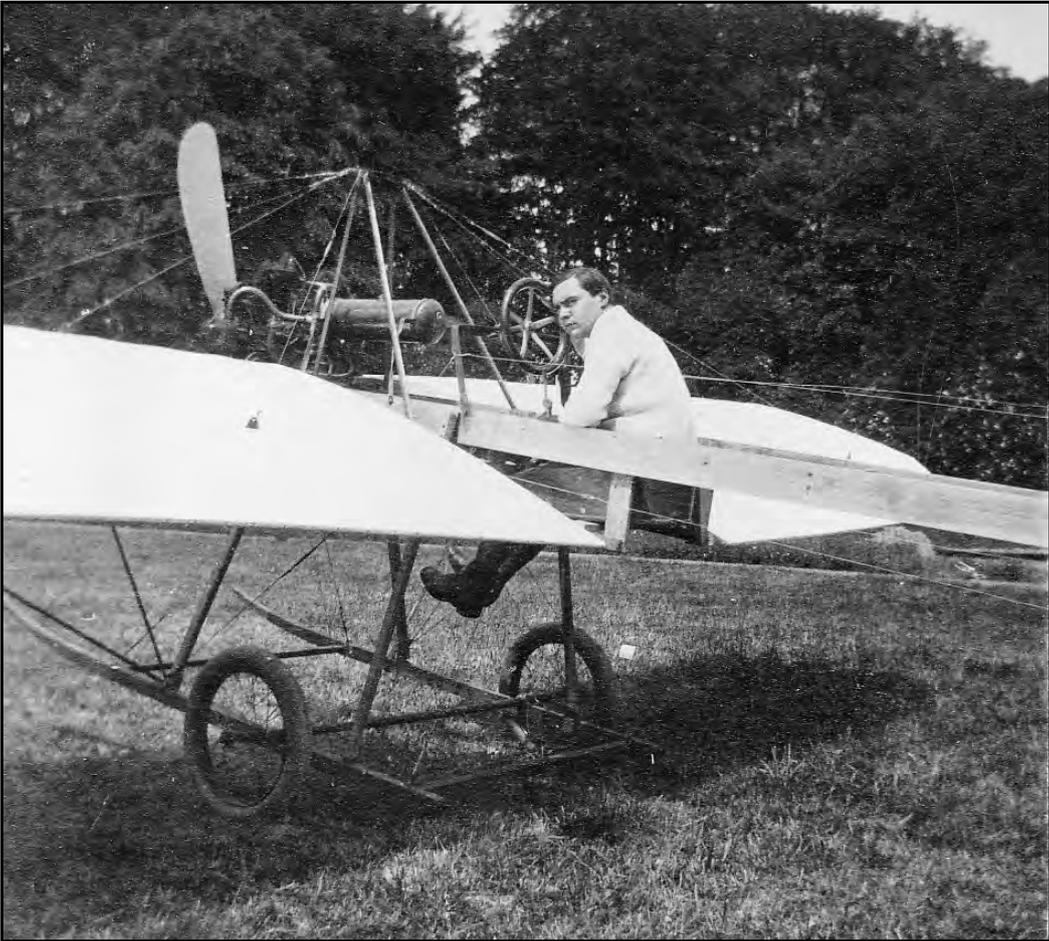
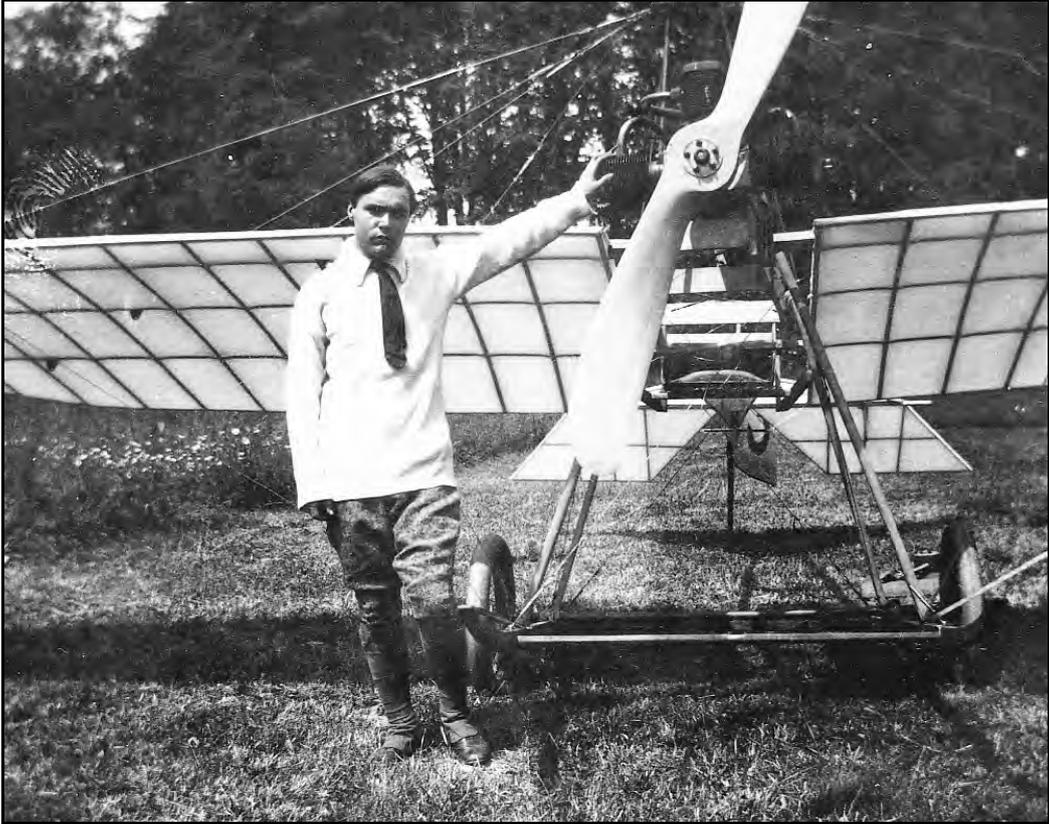
Son envergure est de 8m 90 et la longueur totale de 7m 60. À signaler la forme et la disposition de l'empennage arrière, de même que le mode d'attache des ailes et l'entoilage des surfaces portantes. Les mouvements des gouvernails et du gauchissement sont effectués au moyen d'un volant oscillant autour de deux axes. »

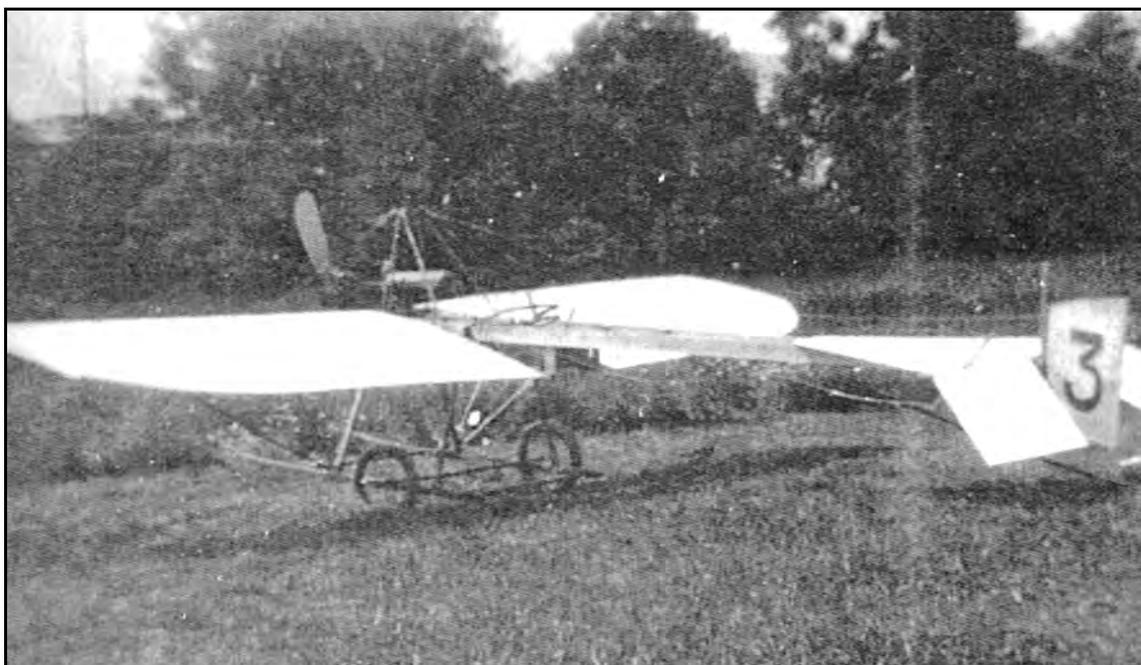
En 1911, nous notons : « *Construction et essais d'un monoplan à fuselage-poutre. Moteur 24 cv, 3 cylindres.* » De très belles photos illustrent les essais effectués une fois de plus à Berchem-Ste-Agathe. Au verso de la première, Franchomme précise qu'il est en compagnie de son « *fidèle Albert Gisseleire, tué en combat aérien au-dessus de la forêt d'Houthulst à l'offensive de 1918.* »

À noter que le numéro « 3 » figure toujours sur l'empennage. Ce n'est plus le cas des initiales « F.E. » utilisées sur ses premiers appareils en hommage à son oncle Franchomme Émile décédé en 1910.

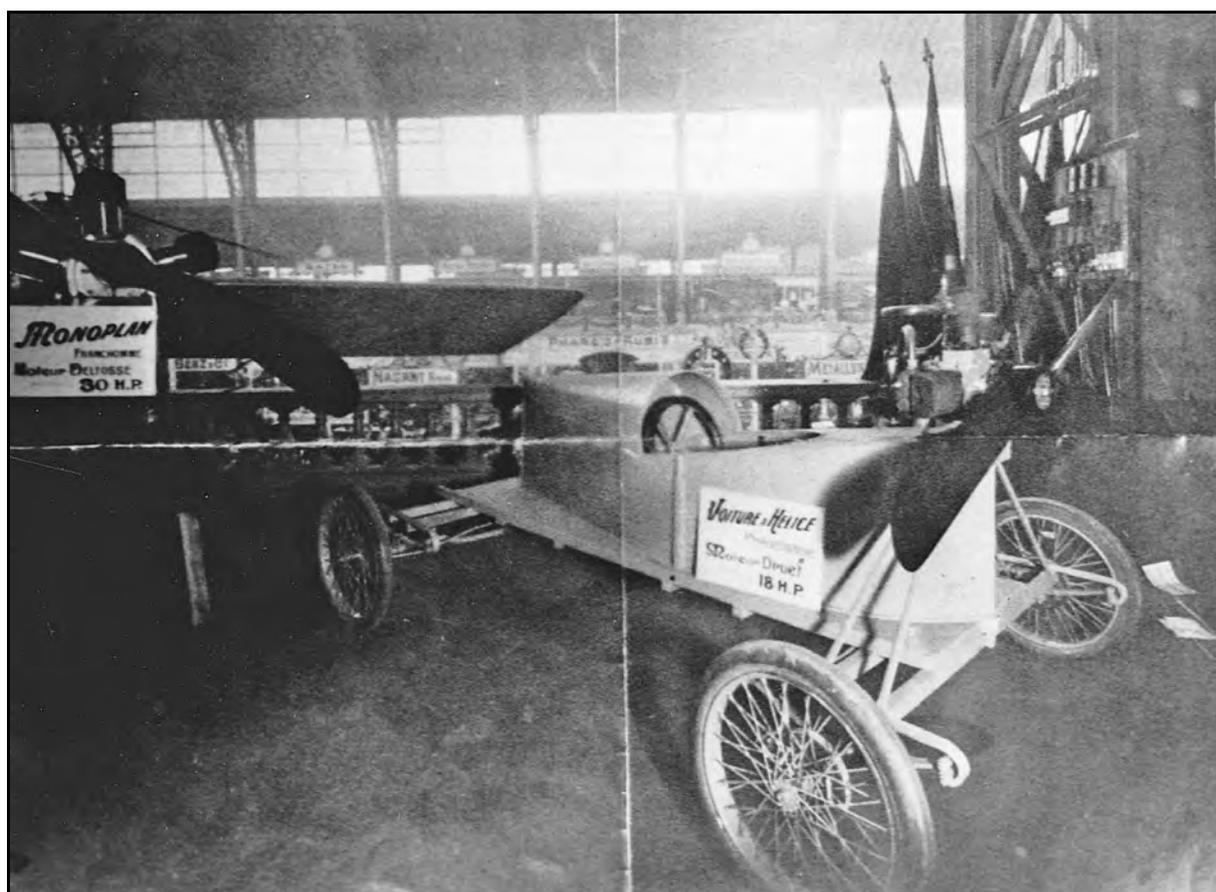


Le signal pour le démarrage du moteur est donné...



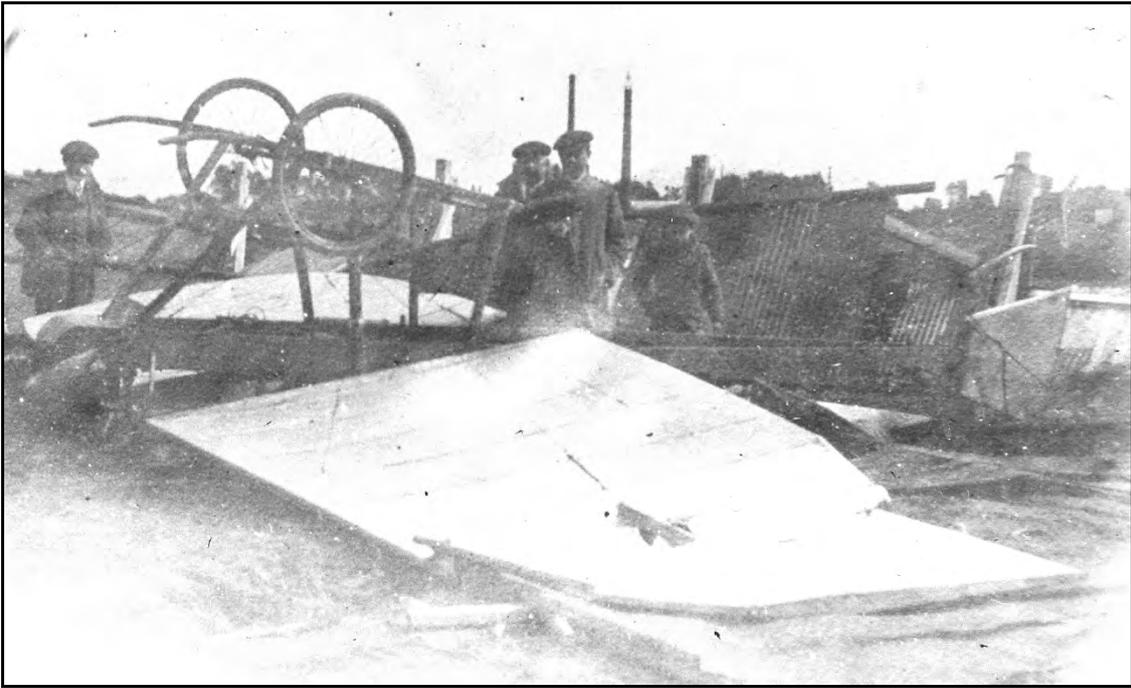


Nous découvrons ensuite que Franchomme construit en 1912, « un monoplan à aile haute, muni d'un moteur de 32 cv Delfosse 3 cylindres et d'une auto à propulsion par hélice aérienne. L'avion et l'auto furent exposés au Salon de l'Automobile et de l'Aviation dans le Hall du Cinquantenaire à Bruxelles. »

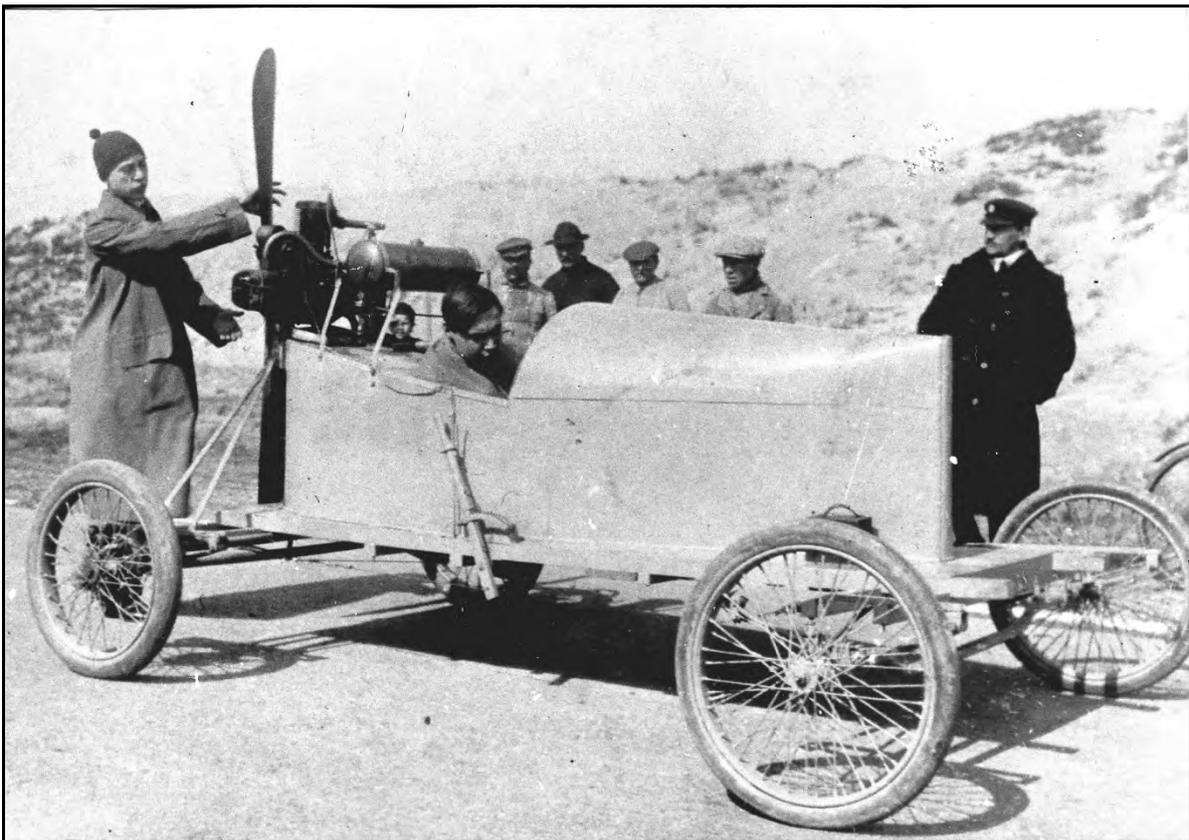


1912 : « Monoplan Franchomme – 30 HP » et « Voiture - Hélice Franchomme 18 HP ».

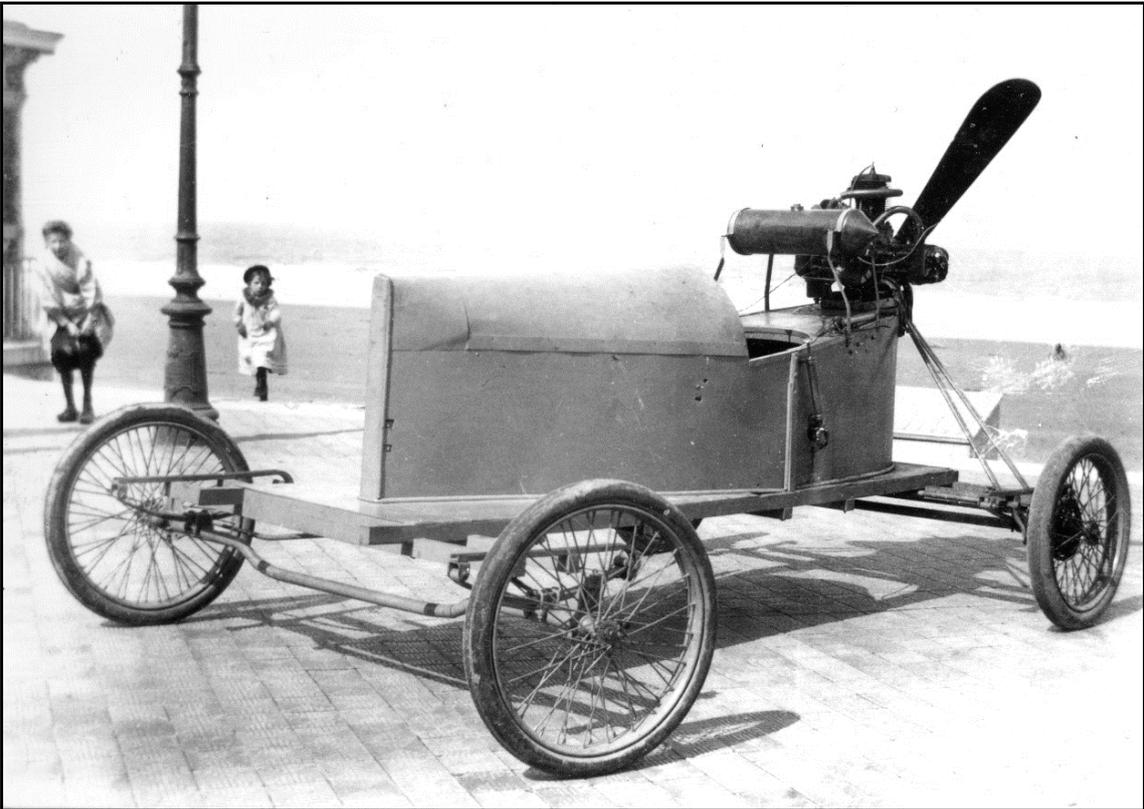
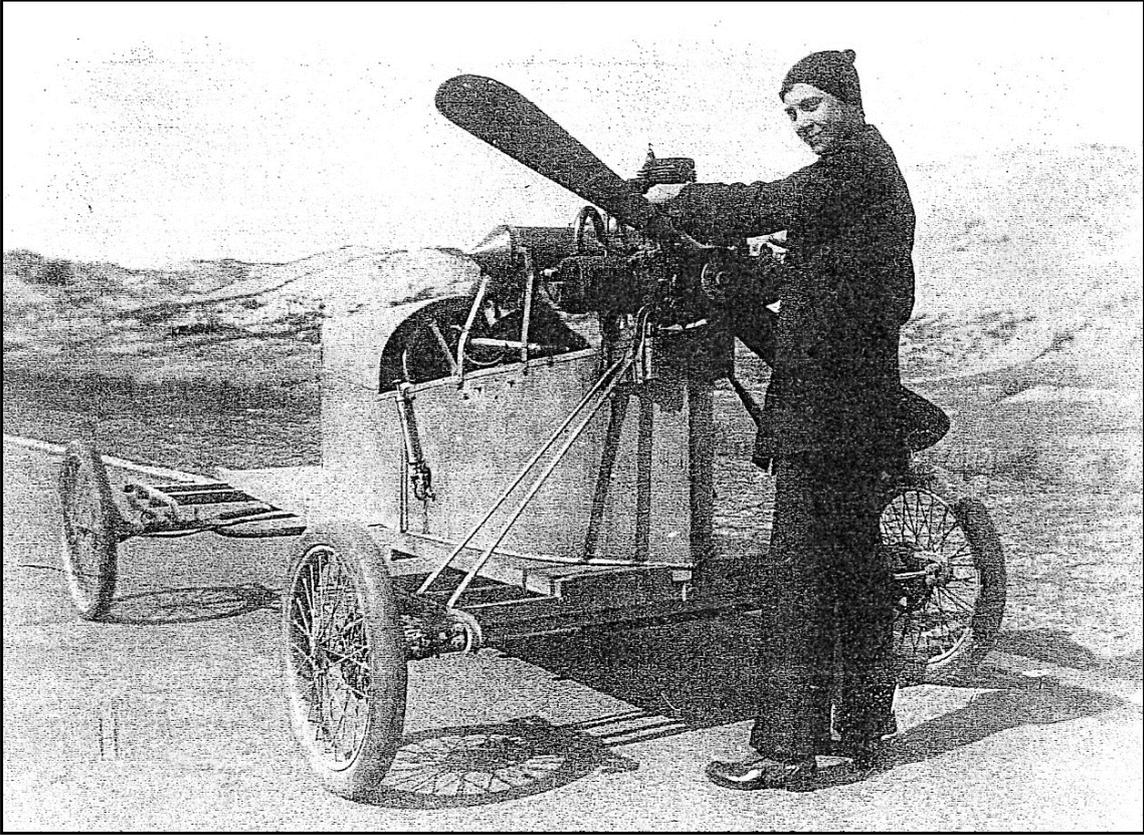
Franchomme précise que l'avion est détruit lors des essais à Berchem. La photo ci-après ne laisse aucun doute à ce sujet...



Quant à l'auto à hélice, « essayée sur la route Royale près d'Ostende, elle atteignit une vitesse de 82 km/h. »



Maurice Franchomme au volant de sa voiture à hélice.



En 1912-1913, Franchomme construit un dernier appareil... « un monoplan à fuselage entoilé, moteur 32 cv, 3 cylindres. L'appareil a une envergure de 7 m et autant de longueur. La surface portante atteint à peine 12 m² et le poids total ne dépasse pas 125 kg. »

Les photos ci-après sont prises à Berchem-Sainte-Agathe, devant le hangar des « Aéroplanes Lanser ».





Franchomme précise dans sa note que « l'avion a été détruit par les officiers du Génie belge dans les hangars de Lanser à Berchem, la veille de l'entrée des Allemands à Bruxelles au mois d'août 1914. Un Demoiselle Santos Dumont et un Deperdussin ont subi le même sort. »

Sur cette dernière photo, on aperçoit l'avion Franchomme (en avant-plan) avec le pilote belge Paul Hanciau aux commandes et le Deperdussin mentionné ci-avant.



Un Deperdussin à gauche et l'aéroplane Franchomme à l'avant-plan.

Serge Franchomme, son neveu, nous raconte

Grâce au superbe récit de Serge Franchomme, son neveu, nous pouvons quelque peu lever le voile sur la passion qui anime très tôt le jeune Maurice... Ci-après, nous reproduisons intégralement ce vécu tant il est captivant et illustratif du personnage qu'est Maurice Franchomme en ce début de l'aviation en Belgique.

« Pendant mon enfance, j'ai eu la chance d'habiter en face d'oncle Teddy et tante Gette dans l'avenue Winston Churchill où je les rencontrais le plus souvent dans le quartier de la Bascule, mais aussi au bureau quand j'accompagnais papa à la firme Franchomme ou chez mon grand-père Edmond qui était son cousin, sans compter les séjours à la mer.

Oncle Teddy ne parlait pas beaucoup de lui, mais s'intéressait avec beaucoup de patience à ma vie d'enfant. À ses côtés, j'avais l'impression d'être quelqu'un d'important ; il me gratifiait de cartes postales ou de timbres pour ma collection, m'interrogeait toujours sur le sujet représenté, puis me présentait son avis.

Pour autant que je m'en souviens, il m'a raconté qu'adolescent, il passait ses vacances estivales à Blankenberge avec toute la tribu familiale Franchomme-Van Halteren. En faisant du cerf-volant sur la plage, il avait eu l'idée d'en construire un à une échelle plus grande que ceux couramment utilisés. Avec ses amis, ils essayaient de se pendre en dessous et de le faire planer. Le résultat était décevant. Il fallait un vent très fort pour avoir de la portance, mais la toile se distendait comme un sac et cela ne planait pas. C'est ainsi qu'il décida de construire un planeur portable en toile tendue sur une structure plus rigide.

Un premier problème : la bande de dune du littoral à Blankenberge est orientée au nord-ouest face à la mer et le vent ne souffle pas toujours dans cette bonne direction, condition nécessaire au décollage vent de face. Un site intéressant de grandes dunes fut trouvé à une dizaine de kilomètres qui se situait au Coq (De Haan). Fait positif : le champ de dunes plus à l'intérieur des terres permettait de décoller face au vent dans n'importe quelle direction suivant la météo du jour et donc, de ne plus devoir attendre les conditions propices, avec des dénivelés d'une dizaine de mètre pour des pentes de 50 %. De plus le site n'était pas du tout fréquenté. Fait négatif : le vent n'était plus laminaire comme celui du bord de mer, mais sans le savoir, cela deviendra un excellent apprentissage de l'aérodynamique.

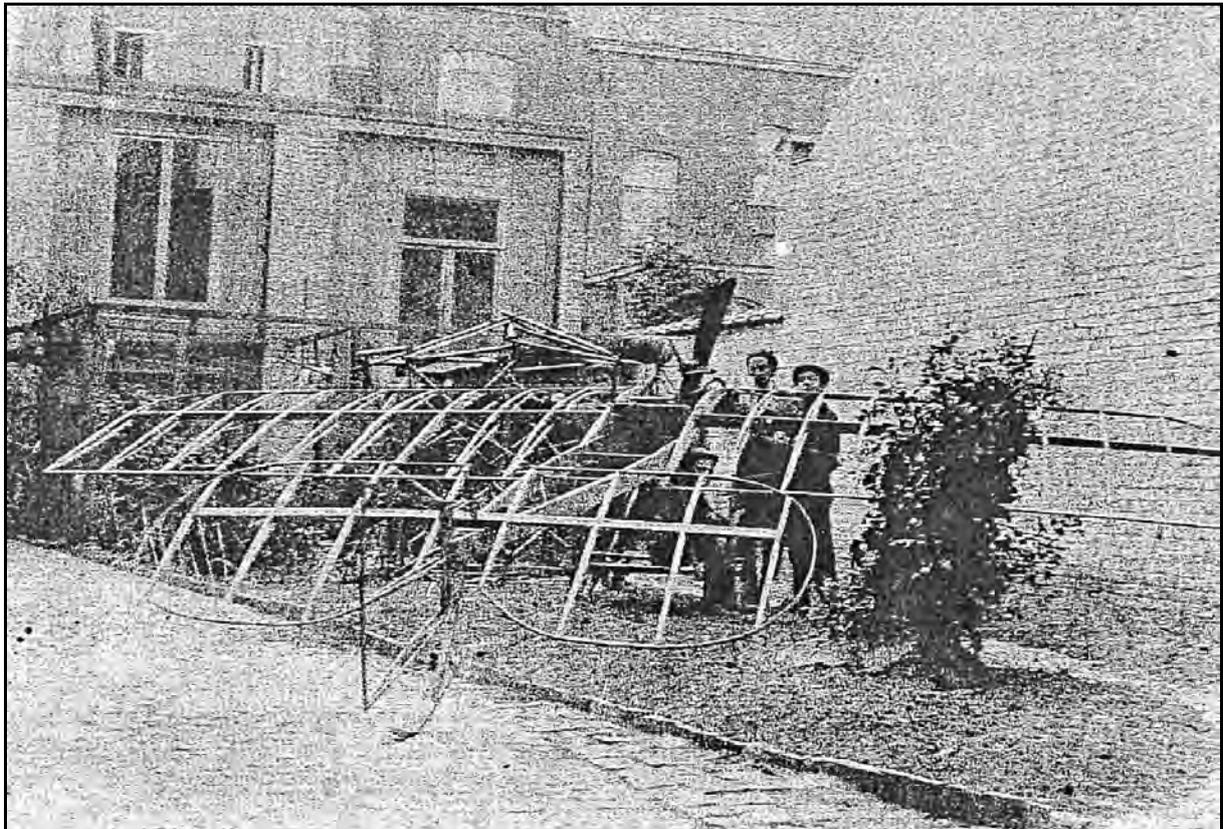
Second problème : il fallait emmener le planeur en tram de Blankenberge au Coq. Il devait donc être facilement démontable et transportable. La section principale de la carlingue était de forme trapézoïdale avec une grande base en bas, les deux flancs du trapèze supportaient les ailes avec un dièdre (formé par le trapèze) et la petite base du dessus était une membrure démontable qui raidissait en compression la structure. Cette simple pièce qui était ramenée à chaque fois servait aussi d'antivol. Des raidisseurs pivotaient sur les côtés pour rigidifier l'ensemble de la partie portante. Le système était particulièrement ingénieux, mais je n'arrive plus à me souvenir du croquis exact qu'oncle Teddy m'avait dessiné sur une feuille au bureau. L'engin devait avoir une envergure de 5-6 m sur 3-4 de long, pour un poids de 30 kg ou plus et il était donc très difficile de le manipuler seul.

Avec des longerons de plusieurs mètres, le transport en tram était particulièrement épique. Le wattman ne voulant pas les embarquer ; il fallut en fin de journée cacher tout in situ, seule la membrure principale et les pièces cassées étaient rapportées à Blankenberge pour réparation. Et de la casse, il y en avait ! Le jeu finissait quand plus rien ne tenait ensemble. Les réparations et le remontage de l'aile était d'ailleurs l'activité principale de l'équipe. Le secret du décollage était de décider du bon moment pour la meilleure saute de vent, l'aérodynamique locale n'avait plus de secret

pour oncle Teddy. Il parsemait la dune de petits fanions qui lui permettait de visualiser et d'anticiper le mouvement des masses d'air. Mais les sauts de puce étaient toujours aléatoires, la réception sur le sol beaucoup trop rude pour le pilote et le matériel et la remontée de la dune un calvaire. Que d'efforts, mais quelle rigolade, que de sensations et que de rêves.

La carcasse de l'aile fût abandonnée sur place à la fin de la saison et restera très longtemps cachée démembrée.

Concernant la construction de son premier avion, la ligne maîtresse de la conception était l'aérodynamisme, qui se traduira par un monoplan à aile basse osé pour l'époque, et un carénage pour envelopper moteur et pilote.



La structure de son premier avion...

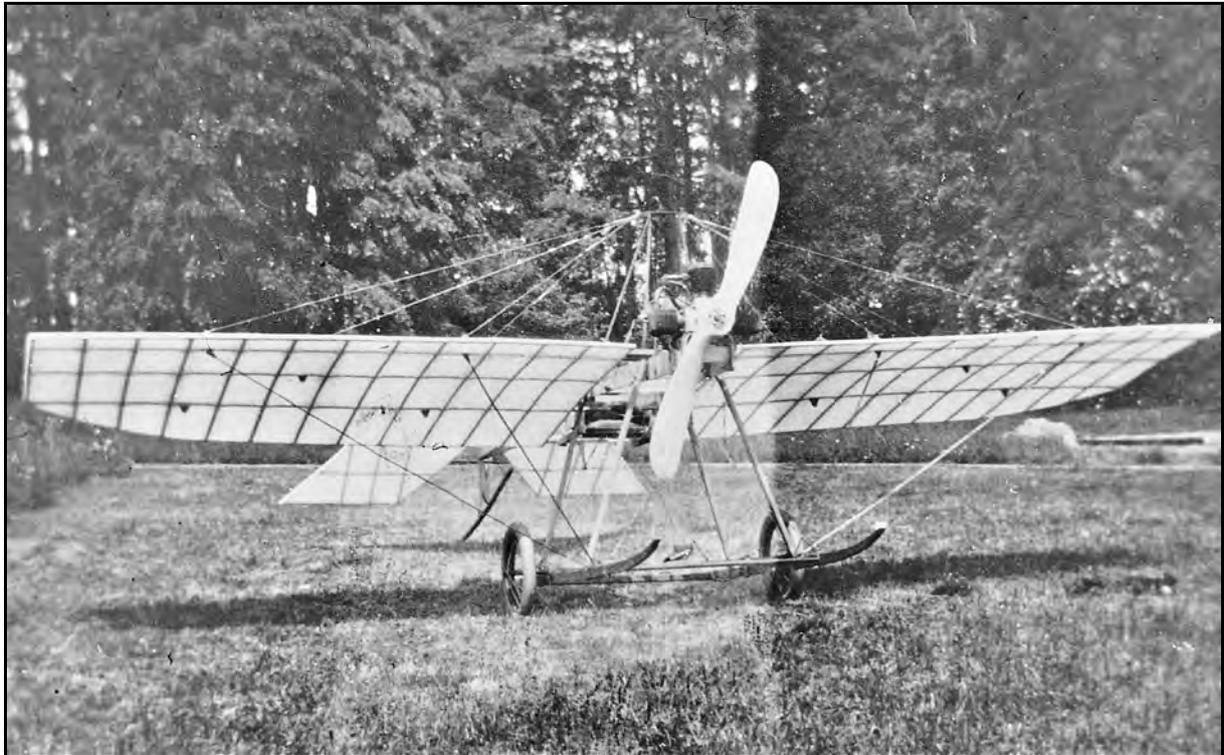
Le champ d'aviation de Berchem-Ste-Agathe fut choisi comme base logistique pour une question de coût et de place disponible dans le hangar atelier, et non pas pour la pelouse qui était pavée comme un pré à vache rempli de mottes de terre, de trous de taupe et de lapin.

La pièce maîtresse était le moteur, un bijou technologique qui avait coûté une fortune même pour une famille bien nantie, avec trois pistons tournant de pair avec l'hélice pour le refroidissement. J'ai eu longtemps difficile à croire ce que m'avait raconté oncle Teddy tellement ce concept mécanique me paraissait irréalisable. Ce moteur démarrait très péniblement et demandait un véritable savoir-faire spécifique, mais une fois lancé il n'y avait plus moyen de l'arrêter que par la panne sèche. À haute vitesse, il vibrait tellement qu'il fallut renforcer le bâti moteur, la seule allure qui lui convenait bien était le ralenti, pas vraiment utile pour un avion.

Je n'ai jamais vu de plan global de l'appareil, seulement des photos et un profil d'aile. Je sais que le point faible était le train d'atterrissage qui était constitué de petites roues qui se voilaient à

chaque séance de vol. Les patins qui devaient seulement protéger des embardées servirent finalement de simple ski pour le décollage et l'atterrissage. La structure portante manquait de rigidité et était peu réactive, mais innovante car auto stable par le profil de l'aile.

Oncle Teddy était peu bavard sur ses performances de vol. Il volait entre 100 et 300 pieds. Il me parlait plutôt de créativité, de belles lignes aérodynamiques, de technologie. Je sais que le moteur manquait cruellement de puissance pour grimper haut et qu'il était très attentif à ne pas se perdre en vol dans la campagne environnante.



Au verso de la photo, l'annotation suivante : « Aéroplane monoplan construit en 1911 par Maurice et Jacques Franchomme². Essayé à Berchem-Ste-Agathe en 1912. »

Concernant le second avion, qui était la synthèse et la correction du premier, de nombreuses pièces avaient été cannibalisées pour sa construction dont le moteur et son bâti. La nouvelle voilure ne fut jamais terminée car tout fut sabordé au début de la guerre. Seuls des essais de piste et d'équilibrage avaient été effectués.

Oncle Teddy apprit à voler de manière intuitive et autonome, en mettant au point seul l'équilibre dynamique de son appareil, inlassablement en allongeant la foulée à chaque essai pour s'affranchir finalement de l'effet de sol et faire son premier tour de terrain. S'ensuivait à chaque vol, ou tentative, de longues heures de réparation ou de modification. Cet exercice de constructeur, inventeur, pilote d'essai, replacé dans le contexte de l'époque, seul face à une nouvelle technique, sans modèle mathématique précis, sans technologie des matériaux performante, à la recherche permanente des limites, mérite le plus grand respect et la plus grande admiration.

J'aurais aimé être son cousin du même âge pour partager sa passion et son amitié.

² Il s'agit donc de son cousin déjà mentionné en début de mémorial.

Son décès, du haut de mes onze ans fut ma première confrontation douloureuse à la mort d'un proche.

Je salue le grand homme qu'il était, mais aussi sa femme tante Gette. Ils étaient toujours disponibles, attentifs, dynamiques, intéressants, amusants et généreux. »

Serge Franchomme.

En conclusion de ce paragraphe relatant les exploits du jeune avionneur Franchomme, on ne peut que s'émerveiller devant tant de réalisations innovantes en ce début de l'aviation en Belgique et ailleurs. On aurait tendance à oublier que cela se passe alors qu'il est encore aux études et qu'à la fin des six années d'humanités passées à l'Athénée Royal d'Ixelles, il effectue en 1912 son service militaire à la Compagnie universitaire du 9^e Régiment de Ligne.

Bien sûr, il n'a pu se lancer dans cette aventure qu'avec le soutien financier de la famille et l'aide technique de spécialistes tant pour la structure de ses appareils – Druet Frères – que pour la motorisation de ses engins (Delfosse). Cela n'enlève évidemment rien à son mérite de précurseur en la matière...

On comprend ainsi mieux comment tout au long de sa vie, il sera attaché et proche de l'aviation pour terminer en 1975, après pas mal de péripéties et d'autres exploits, comme président des Vieilles Tiges de Belgique, fonction qu'il occupe jusqu'à son décès en juin 1976.

3. L'aviateur au cours de la Première Guerre mondiale

1912

Comme nous l'avons déjà mentionné, Maurice « Teddy » Franchomme débute ses activités militaires comme milicien en 1912. À cette époque, le service militaire a une durée de 15 mois. Teddy fait partie de la « Compagnie universitaire » du 9^e Régiment de Ligne, caserné au « Petit Château » à Bruxelles.



Teddy, deuxième à gauche avec pipe...

La Première Guerre mondiale

Comme le précise le Général de brigade français Lucien Robineau dans la lettre de l'Académie de l'Air de janvier 2018 : « De 1914 à 1918, la Première Guerre mondiale mobilise plus de 68 millions d'hommes. La France subit la plus grande part des neuf millions de militaires tués avec une moyenne de 897 soldats tombés chaque jour de la guerre³. Ces chiffres n'étant pas publiables, il faut afficher des résultats qui sont des succès. On exalte donc les exploits et victoires des aviateurs. On y distingue une élite..., les aviateurs recevront le titre d'as à partir de leur cinquième avion abattu. »

Maurice Franchomme ne figure pas parmi les dix as belges. Néanmoins, les 150 heures effectuées au cours de l'année passée au front – de juin 1916 à juin 1917 – avec un avion allemand descendu, mais non homologué, témoignent de son grand courage et de sa bravoure. Voici le récit détaillé de son engagement au service de la nation au cours de la Grande Guerre.

1914 : de Liège à l'Yser

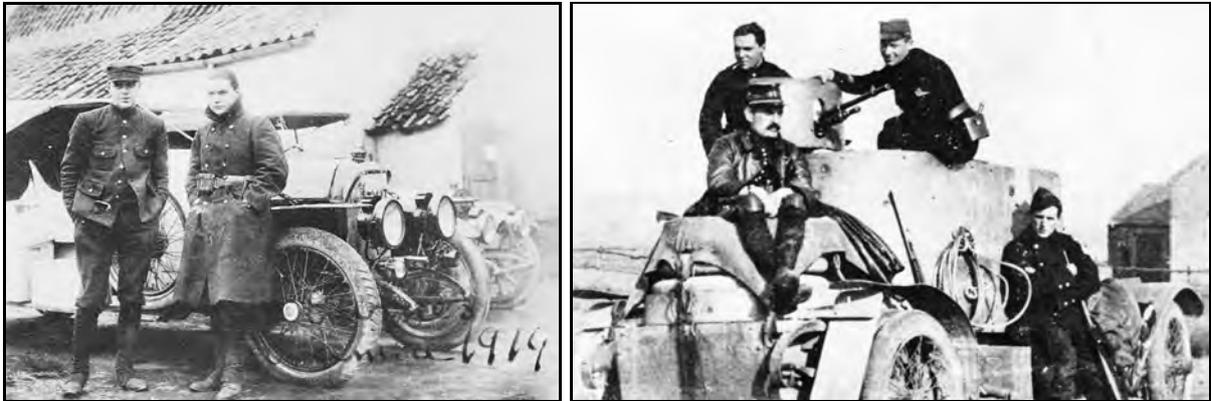
Pendant la Mobilisation générale, le 1^{er} août 1914, quelques jours avant la Première Guerre mondiale, Teddy est rappelé au 31^e Régiment de Ligne. Ce régiment de réserve est issu du 11^e Régiment de Ligne et fait partie des troupes de couverture qui doivent défendre la ceinture de forts autour de Liège.

³ La Belgique compte quelque 41.000 hommes tombés en service commandé.

Après les combats du mois d'août, l'armée en campagne se retire près de la Place fortifiée d'Anvers.

Pendant le mois de septembre, au départ d'Anvers, le flanc de l'Armée allemande est régulièrement attaqué par de courts « raids ».

Au cours de cette période, Teddy est mitrailleur d'un équipage d'une « auto-canon mitrailleuse » Minerva N° 7, sous le commandement du Lieutenant Aviateur Raoul de Cartier. Après la chute de la garnison d'Anvers, l'Armée belge s'est retirée en octobre vers la côte sous la protection des unités britanniques et françaises.



Franchomme au 31^e Regt de Li et sur l'auto-canon Minerva à gauche de la mitrailleuse, avec le Lt Raoul de Cartier à l'avant.

Au cours des combats sur l'Yser, Teddy devient « agent de liaison » auprès de deux commandants français, le Contre-amiral Pierre Ronarc'h, commandant de la Brigade de Fusiliers marins, et du Général de Division Paul Grossetti, commandant de la 42^e Division d'Infanterie.

Après qu'il ait été mis fin à l'avance des troupes allemandes sur l'Yser, Teddy passe au mois de novembre à la cavalerie, au 1^{er} Régiment des Guides.

1915 : formation comme pilote à Hendon

Comme Brigadier du 1^{er} Guides, Teddy profite d'un congé d'une dizaine de jours en Angleterre pour obtenir le 4 juin 1915, un brevet civil de pilote. Le numéro 1304 lui est attribué par le « Royal Aeroclub of the United Kingdom » après qu'il ait effectué son écolage sur Caudron Anzani 25 hp, à la «London and Provincial School» de Hendon.

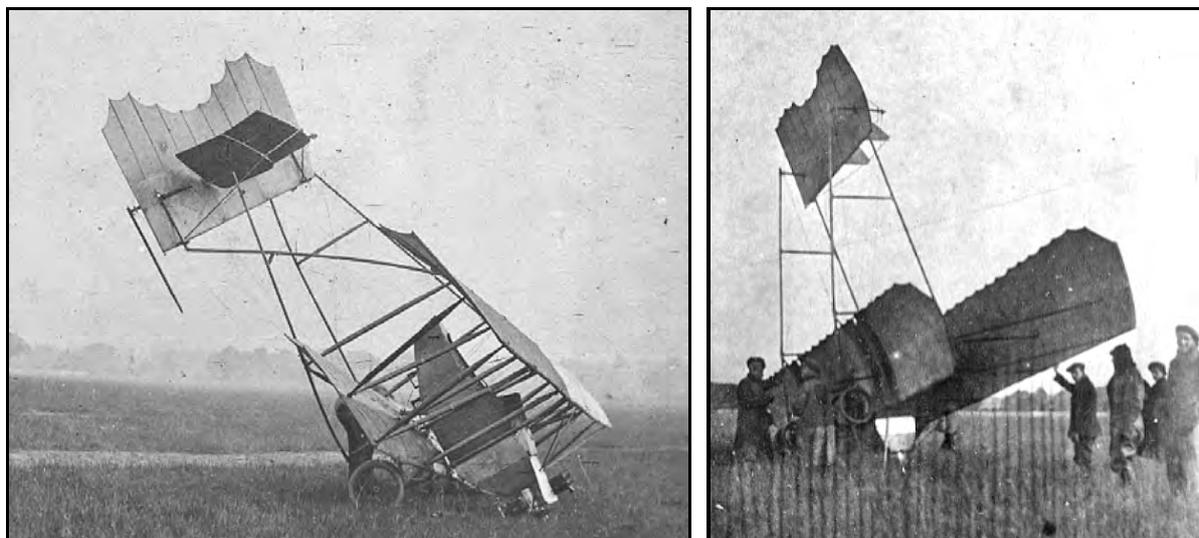
Mon brevet civil
F.A.I. 9^e de Bretagne
n° 1304
Hendon
7 juin 1915
Caudron
Anzani 24 c.v.
3 cylindres



7 juin ? Les documents officiels mentionnent la date du 4 juin 1916.

Caudron Anzani à Hendon.

Cette formation lui a coûté 100 UK£. Hendon est la seule école d'aviation qui n'utilise pas de biplace. Le brevet ou « the ticket » est obtenu après avoir réussi les épreuves en vol, notamment deux vols de 5 km en forme de huit autour de deux poteaux distant de 500 m ; un vol à une altitude minimum de 50 m et un atterrissage de précision.



Photos figurant dans son album. Hendon 1915.

1916 : brevet militaire à Étampes

Après avoir obtenu le brevet FAI, les jeunes pilotes sont envoyés à l'école militaire belge d'Étampes afin d'y obtenir le brevet militaire.

Cette école a vu le jour en 1910 comme centre de formation Louis Blériot et a été militarisée début 1915.

Elle est dirigée en 1915 et 1916 par le Lieutenant Aviateur Baron Pierre de Caters, notre premier aviateur belge.



L'école militaire belge d'Étampes au sud de Paris.

La formation a lieu sur avions de type Maurice Farman 11. Le syllabus comprend une soixantaine de vols et les élèves effectuent cinq à six vols par mois.

Le brevet militaire s'obtient après quelques tests comprenant notamment un vol en altitude d'une heure au-dessus de 2.000 m et deux vols en triangle (Étampes-Chartres-Châteaudun-Étampes et Étampes-Chartres-Vendôme-Étampes).

Teddy Franchomme obtient son brevet le 11 novembre 1915 avec comme consécration une aile dorée sur la manche, une prime de vol et quelques mois plus tard, une nomination au grade de sergent.



À Étampes sur Farman HF20.



Avec Clément Van der Straeten, photo signée en avril 1916.

Grâce à la photo ci-après prise en mars 1916, nous découvrons que Maurice Franchomme est en excellente compagnie. André De Meulemeester, Willy Coppens, Van Cotthem, Stampe, Medaets, de Chestret... (pour n'en citer que quelques-uns) font partie des élèves qui obtiennent leur brevet militaire d'aviateur à Étampes.





Le 13 juin, après un séjour de près de dix mois à l'école d'Étampes, Teddy est envoyé à Calais afin de devenir pilote de combat sur Nieuport. Son collègue Bob De Leener l'accompagne.

À partir de ce moment, il tient un journal de campagne qui permet de découvrir de façon détaillée la vie dans une escadrille de chasse belge en 1916 et 1917.

16 juin – 10 août 1916 : premières missions à la 5^e Escadrille sur Farman

Le 16 juin, Teddy et Bob De Leener sont nommés sergent aviateur. Ils sont mutés à la 5^e Escadrille de Houthem et y effectuent un court vol d'entraînement sur Nieuport.

Le 17 juin, Teddy effectue une visite à la 1^{re} Escadrille. Il y reçoit son « baptême de l'air au front » avec Albert Van Cotthem comme pilote. Le vol s'effectue à bord d'un biplace Nieuport 80 cv entre Nieuport et Ypres. L'appareil est pris pour cible par la défense antiaérienne allemande et une dizaine de « shrapnells » l'endommagent.

Le 20 juin, il effectue une mission comme passager sur Farman 40 avec John De Roest de la 4^e Escadrille. En soirée, il survole à très basse altitude les tranchées à Dixmude avec « Pit » Jenatzy.

Le 21 juin, comme mitrailleur de Sidi Ciselet, il survole le front de Dixmude à Steenstraat sur Nieuport. Ils sont ici aussi la cible de tirs de shrapnells. Ce vol est suivi d'une demi-heure d'entraînement sur Nieuport avec quelques atterrissages sur la petite et difficile plaine de Houthem.

Fin juin, début juillet, Teddy effectue encore deux vols avec Raymond Rondeau sur un Farman 130 cv. Comme il y a trop peu de Nieuport disponibles à l'escadrille, Teddy va participer à partir de juillet 1916 à des réglages de tir d'artillerie sur Farman. Il forme équipage avec le 1^{er} Lieutenant Richard Fanning comme observateur. Ils se connaissent d'avant la guerre à Bruxelles.



Avec son observateur, Richard Fanning. Photo signée par les deux aviateurs.

Il y fait ses premières expériences au combat avec des impacts de shrapnells de l'artillerie antiaérienne dans les ailes et le fuselage.

Des émotions également lors de problèmes moteur et un début de combat avec des Morane du Royal Flying Corps britannique, la cause en étant une mauvaise identification de la part des pilotes britanniques.

Ces missions sont de temps à autre entrecoupées d'un court vol d'entraînement sur Nieuport et d'essais de tir avec l'armement de bord.



La 5^e Escadrille au front : Desclée, L. de Chestret, Orban, P. de Chestret, Teddy, Petrovski, Braun, De Leener. Teddy est reconnaissable grâce aux roues à damier de son avion (le cinquième).

Le 10 août 1916, la 5^e Escadrille qui se trouve sous le commandement du Capitaine Aviateur Moulin, est transformée en unité de chasse avec Franchomme, Edmond Desclée, Max Orban, Louis de Chestret, Pierre de Chestret, Pierre Braun, Bob De Leener, Charles Ciselet et Jean Lambert comme pilotes. Les observateurs sont transférés à Hondschoote, à l'unité franco-belge de reconnaissance C.74.

À leur grande joie, de nouveaux appareils de type Bébé Nieuport 13 leur sont promis avant la fin du mois d'août.

10 août – 31 décembre 1916 : premières missions de chasse sur Nieuport

Après quelques sorties d'entraînement sur Nieuport au cours du mois d'août, les vols sont adaptés aux nouveaux avions et nouvelles missions de l'unité.

Il s'agit essentiellement de patrouilles de chasse exécutées pendant une à deux heures en formation de deux avions, à une altitude de 2.000 à plus de 4.000 m. Pendant les mois d'hiver, on comprend que les pilotes puissent souffrir du froid dans leurs cockpits ouverts.

Régulièrement, les Nieuport sont également mis en œuvre comme escorte de missions de réglage d'artillerie ou de missions de reconnaissance.



Vue aérienne du front sur l'Yser.

Au cours de ces sorties, Teddy a l'occasion d'ouvrir le feu sur des appareils allemands qui s'empressent généralement de rejoindre leurs propres lignes.

Le 19 août 1916, Teddy et Bob De Leener sont nommés 1^{er} sergent aviateur et le 27 octobre s'ensuit le grade de 1^{er} sergent-major aviateur.



Bébé Nieuport 80 cv Le Rhône.

Des rencontres et combats avec des appareils allemands sont plutôt rares à cette époque. Toutefois, le 17 novembre, lors d'une patrouille avec les frères de Chestret au-dessus de Dixmude, ils sont engagés par quatre Albatros allemands. Louis de Chestret en abat un et reçoit la Croix de Guerre pour cette victoire.

1^{er} janvier 1917 – 31 mars 1917 : évolution de la chasse

Au cours des premiers mois de 1917, le même type de missions se poursuit – patrouilles de chasse et escortes – mais les combats avec les avions allemands sont de plus en plus fréquents.

Le 24 janvier 1917, Teddy est touché par la défense antiaérienne lors d'une escorte et est obligé de se poser en catastrophe sur la plage de Nieuport encombrée de fils barbelés.



Vue aérienne de la Côte belge.

Le 30 janvier 1917, Teddy est nommé adjudant aviateur.

Le lendemain, le Capitaine Jules Dony devient le nouveau commandant d'escadrille.

Dorénavant, les patrouilles s'effectuent également en formations d'escadrille. À plusieurs reprises, des avions allemands sont pris à partie, mais ils parviennent à se dégager et à rejoindre leurs lignes.

Le 14 février 1917, Teddy fait partie d'une mission particulière. Elle consiste à accompagner des De Havilland du Royal Flying Corps au cours d'une patrouille offensive jusqu'à l'important aérodrome allemand de Gistel.

Le 18 mars 1917, Teddy reçoit un nouveau Nieuport doté d'un moteur de 120 cv. Comme sur ses avions précédents, il décore les roues de son nouvel appareil d'un damier rouge, blanc et bleu. Le fuselage arbore pour la première fois la Comète dont il est personnellement le dessinateur. Cette Comète sillonnera les cieux pendant 84 ans. Son histoire figure en annexe B.



Les roues avec damier et la Comète sur le fuselage.

1^{er} avril – 16 juin 1917 : une victoire aérienne

Après quelques jours de congé en début avril, Teddy reprend les opérations. Elles deviennent de plus en plus intensives dans le secteur belge.

Avec les nouveaux Nieuport, ce sont essentiellement des patrouilles de chasse qui sont effectuées, souvent à plus haute altitude, jusqu'à 5.000 m.

Au cours de ce mois d'avril, Teddy ouvre régulièrement le feu sur les opposants allemands.

Le 25 avril 1917, au cours d'une patrouille avec Edmond Thieffry, il participe à un violent combat aérien contre cinq Albatros. Teddy tire 400 obus et parvient à toucher un appareil allemand qui tombe à la verticale au-dessus du bois de Houthulst. Il poursuit l'avion jusqu'à une hauteur de 1.600 m. Bien qu'un poste d'observation ait confirmé le combat, la victoire ne sera pas homologuée.



Quelques jours plus tard, le 2 mai 1917, il est en patrouille avec Max Orban lorsqu'ils se font surprendre par deux Albatros. Sa mitrailleuse s'enraye et Teddy doit sa vie à l'intervention courageuse de Max Orban.



*Escadrille des Comètes
10^e de chasse*



« Sincèrement à mon gros Teddy. Max Orban. 13 juin 16. »

Le jour suivant, soit le 3 mai 1917, Teddy effectue une mission avec Nungesser, l'as français aux 35 victoires. Ils engagent et abattent un Rumpler C au-dessus de la plage à Nieuport. Teddy participe ainsi à la 26^e victoire homologuée du pilote français.



Nungesser.





Avec Nungesser, lors de l'homologation du Rumpler abattu à Nieuport-Westende.

Le 20 mai 1917, Teddy attaque et endommage un ballon d'observation au-dessus de Zarren. Au cours de cette période d'intenses activités qui se poursuit au mois de juin, pas mal de collègues belges vont perdre la vie lors de combats aériens ou à la suite de tirs de l'artillerie antiaérienne ennemie. Des problèmes moteurs sont aussi régulièrement la cause de fortes émotions.



Le 29 juin 1917, Teddy est désigné par le Major Jules Smeyers, le commandant de l'aéronautique, comme moniteur sur Nieuport à l'École d'aviation militaire d'Étampes.

Le vol de transit s'effectue à bord d'un Bébé Nieuport au départ de Calais. En cours de route, une panne moteur l'oblige à effectuer un atterrissage forcé à Esquennoy, avec une aile brisée comme conséquence. L'appareil parvient néanmoins à être réparé et Teddy repart pour Étampes où il a encore l'occasion d'effectuer un vol d'essai sur Nieuport et Farman...

Juillet – décembre 1917 : instructeur à Étampes

À partir du mois de juillet, Teddy débute ses vols d'instruction sur Farman par groupe de deux à quatre élèves. Un vol par élève est prévu chaque jour. Généralement, ils sont lâchés solo après une quinzaine de vols.

Leur formation se poursuit ensuite jusqu'à ce qu'ils puissent être lâchés solo sur Nieuport, généralement après deux vols en double commande.

Le lâchage sur les deux types d'appareils prend à peu près un mois. Ils obtiennent leur qualification de pilote militaire après une période de vols en solo sur différents types d'avions. Le syllabus comprend au total une soixantaine de vols.

Des problèmes techniques, des conditions météorologiques mauvaises, mais aussi des fautes de débutants de la part des élèves sont souvent la cause de fortes émotions.

Entre ces missions, Teddy effectue l'un ou l'autre vol solo en Bébé Nieuport. Lors de vols de convoyage, il a parfois l'occasion de se rendre au vieux mess à Houthem ou à l'école américaine de Brétigny.

Teddy clôture son logbook en énumérant la liste de ses 47 élèves pilotes. Pas mal d'entre eux joueront encore un rôle important dans nos escadrilles belges au cours de la dernière année du conflit.

De nombreux élèves lui témoignent leur sympathie à l'aide d'une photo dédiée.



« Hommage de sympathie au Lieutenant Franchomme. Freddy Pringiers. »



« À mon moniteur.
Paul de Liedekerke. »



Robert Cajot :
« Avec mon meilleur souvenir. À mon bon ami ».



Thieffry, Pierre de Chestret, Coomans et
Franchomme à Juvisy.

Le 7 novembre 1917, Teddy est commissionné sous-lieutenant aviateur et le 17 novembre, il est mentionné à l'Ordre du Jour et la Croix de Guerre lui est octroyée.

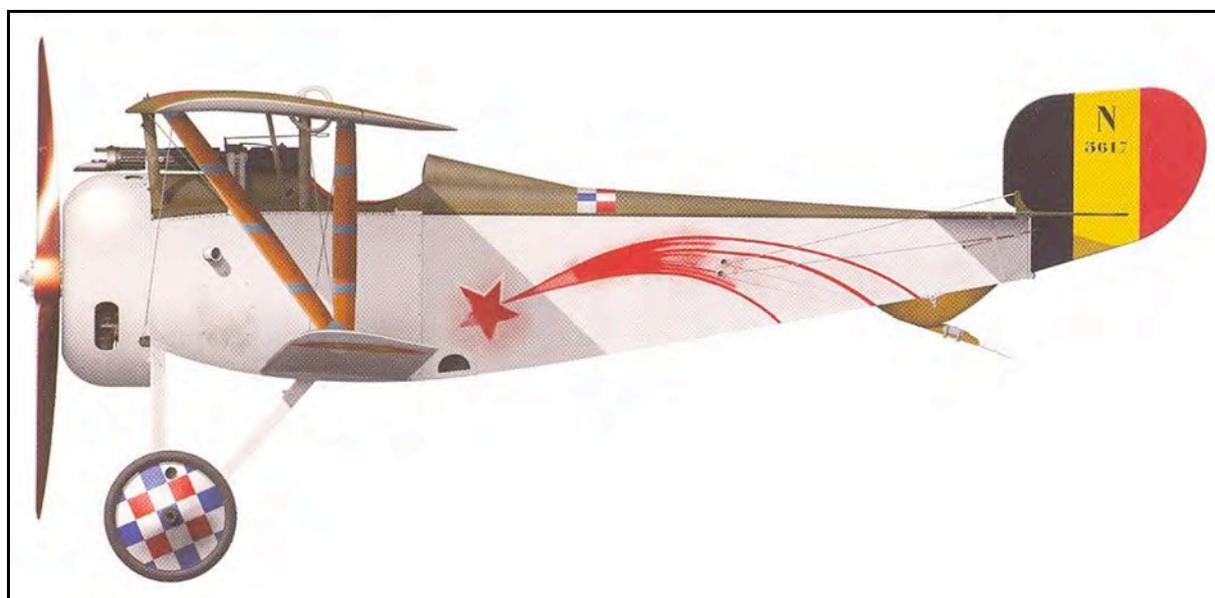
Ordre 598 du 17 novembre 1917

Est cité à l'Ordre du Jour de l'Armée et décoré de la Croix de Guerre : Franchomme, Maurice, Adjudant Aviateur.

« Pilote de chasse d'une bravoure et d'un dévouement exemplaires. Au cours de plus de 150 heures de vol au-dessus des lignes ennemies, a assuré de nombreuses missions de protection et livré plusieurs combats. »

À partir du mois de décembre, son logbook reprend quelques vols de convoyage d'Étampes à Juvisy.

Le 1^{er} janvier 1918, l'école d'aviation militaire belge déménage officiellement à Juvisy, l'Armée de l'Air reprenant l'ensemble des terrains d'Étampes.





*Devant l'Hanriot HD14 dont il était propriétaire, Maurice « Teddy » Franchomme (à gauche) et l'Adjudant Aviateur Caryn, son coéquipier lors du rallye du Château d'Ardenne le 31 août 1930. Son HD14 est baptisé Mickey Mouse et porte le même damier sur les flasques des roues que son Nieuport de chasse de 1917.
(La Conquête de l'Air)*

Son assiduité à piloter et à répondre à ses rappels annuels en tant que réserviste expliquent ses promotions successives et témoignent de sa grande présence au sein de la cinquième arme qui reconnaît ses mérites.

Sa nomination au grade de capitaine aviateur de réserve est dignement fêtée le 23 octobre 1931 par ses amis et relatée en termes chaleureux par un journaliste du journal « L'Indépendance Belge » :⁴

« Parmi les noms d'audacieux et trois fois audacieux pilotes d'avant-guerre, tout de suite après Nélis ou les Olieslagers, on trouve le nom de Maurice Franchomme.

En 1906, déjà, Franchomme était de cette pléiade d'intrépides inventeurs qui voulaient vivre le rêve d'Icare : il construisait le tout premier planeur. En 1910, avec ses amis le blondinet Pierre Braun, l'énergique Égide Robaert et le petit Albert Gisseleire – tous tués à l'ennemi – il se livre à de multiples essais sur le monoplan à moteur Druet de 30 cv.

Mais la guerre éclate. Franchomme s'engage. En 1915, après avoir conquis son brevet militaire, il va au front où il se distingue dans la fameuse escadrille des « Comètes ».

Bien que pratiquant l'aviation depuis près de vingt-cinq ans, Franchomme, aussi jeune de caractère que de physionomie, n'a pas voulu passer aux « Vieilles Tiges ». Il est resté sur la brèche. Lui qui a déjà tant servi, il veut pouvoir servir encore. C'est pour cela que, le 23 octobre dernier, ses amis du Cercle Royal Saint-Hubert ont fêté non point près d'un quart de siècle d'aviation, mais la nomination au grade de capitaine aviateur de réserve du toujours jeune Maurice Franchomme. »

C'est en 1932 que Maurice Franchomme offre le challenge Van Pee à l'Aéronautique Militaire. Ce challenge est destiné à récompenser les meilleurs tireurs parmi les équipages militaires sur base annuelle, tantôt les tirs de capot (effectués par les pilotes) et tantôt les tirs de tourelle (faits par les observateurs) à l'issue de leur période de tir à la côte belge.

⁴ Probablement Victor Boin, journaliste sportif et aviation ainsi qu'ancien aviateur de la guerre 14-18.



Le trophée du Challenge Van Pee créé en 1932 par Teddy Franchomme pour récompenser les meilleurs tireurs de l'aéronautique militaire (une année les tirs dits de capot et l'année suivante les tirs dits de tourelle). (La Conquête de l'Air)

Le Capitaine Aviateur de réserve Maurice Franchomme a instauré cette compétition en mémoire du Capitaine Aviateur Raoul Van Pee, son frère d'armes disparu le 18 mai 1932, et l'objet d'art qui matérialisait cet hommage était dû au statuaire Pierre de Soete, par ailleurs créateur du monument aux aviateurs.



Le Fairey Fox IIM tout au début de la mise en service du type en 1932; celui-ci est le O-27 survolant l'aérodrome de Haren. (Archives MT Franchomme)



Lors de son rappel de 1932, le Capitaine Aviateur de réserve Maurice Teddy Franchomme pose avec les effectifs du 1^{er} Groupe du 3^{ème} Régiment d'Aéronautique; il figure au centre de la photo et est le seul vêtu d'une combinaison de vol. (Archives MT Franchomme)

Toujours en 1932, les frères d'armes de Maurice Franchomme ont organisé un dîner pour ses vingt ans d'aviation et, pour l'occasion, lui ont offert un coquetier en argent gravé et dédié rappelant sa belle carrière. Tenant à l'honorer pour ces mêmes raisons, ses amis du Sporting Club de Belgique lui ont remis un diminutif du challenge Van Pee.

Le Cacatoès

En 1931, le Baron d'Huart offre son cacatoès « Coco » à l'École d'Aéronautique à Evere. L'oiseau devient bientôt célèbre à tel point qu'on en fait l'insigne de l'école. Tout comme ce fut le cas avec la Comète, c'est à Teddy Franchomme que l'on peut attribuer la paternité de l'insigne.



Le Cacatoès de l'École d'Aéronautique dessiné par Teddy Franchomme.

Franchomme est promu capitaine-commandant aviateur de réserve le 26 décembre 1934. Il est, plus que jamais, présent pour voler le week-end et lors des périodes annuelles de camp. Il satisfait ainsi aux exigences du cadre de réserve, à savoir effectuer sur base annuelle vingt prestations obligatoires isolées ainsi qu'un rappel de quatre jours à l'école de tir aérien. Il accomplit ses prestations de réserviste au 1^{er} Groupe du 3^e Régiment d'aéronautique à Evere et au 1^{er} Régiment basé à Gossoncourt près de Tirlemont. Il est élevé au grade de Major Aviateur de réserve le 26 décembre 1935.

Une présence marquante dans l'aviation civile

Maurice « Teddy » Franchomme fut très actif dans l'aviation générale et civile dès le début des années 30. C'est ainsi qu'il fit équipage avec Jean Stampe à bord du RSV 18-105 immatriculé OO-APC pour participer au rallye aérien d'Ostende le 28 juin 1930. Il remporta l'épreuve dite du golf aérien en larguant sa balle à 1,52 mètres de la cible. Il participa encore au rallye aérien international de Liège le 13 juillet 1930 en partenariat avec le pilote néerlandais Brugman sur Koolhoven 42 en prenant le départ à Rotterdam.

Devenu membre du Club d'Aviateurs de Bruxelles, il y effectua trois heures de vol en juillet 1930. Il acquit un Hanriot HD14, biplan biplace école, qu'il immatricula OO-ALA et surnomma Mickey Mouse. C'est avec cet appareil, aux flasques des roues ornées du damier rouge et blanc porté initialement par son Nieuport 23 en 1917, qu'il participa avec l'Adjudant Caryn comme co-équipier au rallye aérien du Château d'Ardenne les 30 et 31 août 1930. Rien qu'en août 1930, il comptabilisa 6 heures 10 minutes de vol auxquelles s'en ajoutent trois

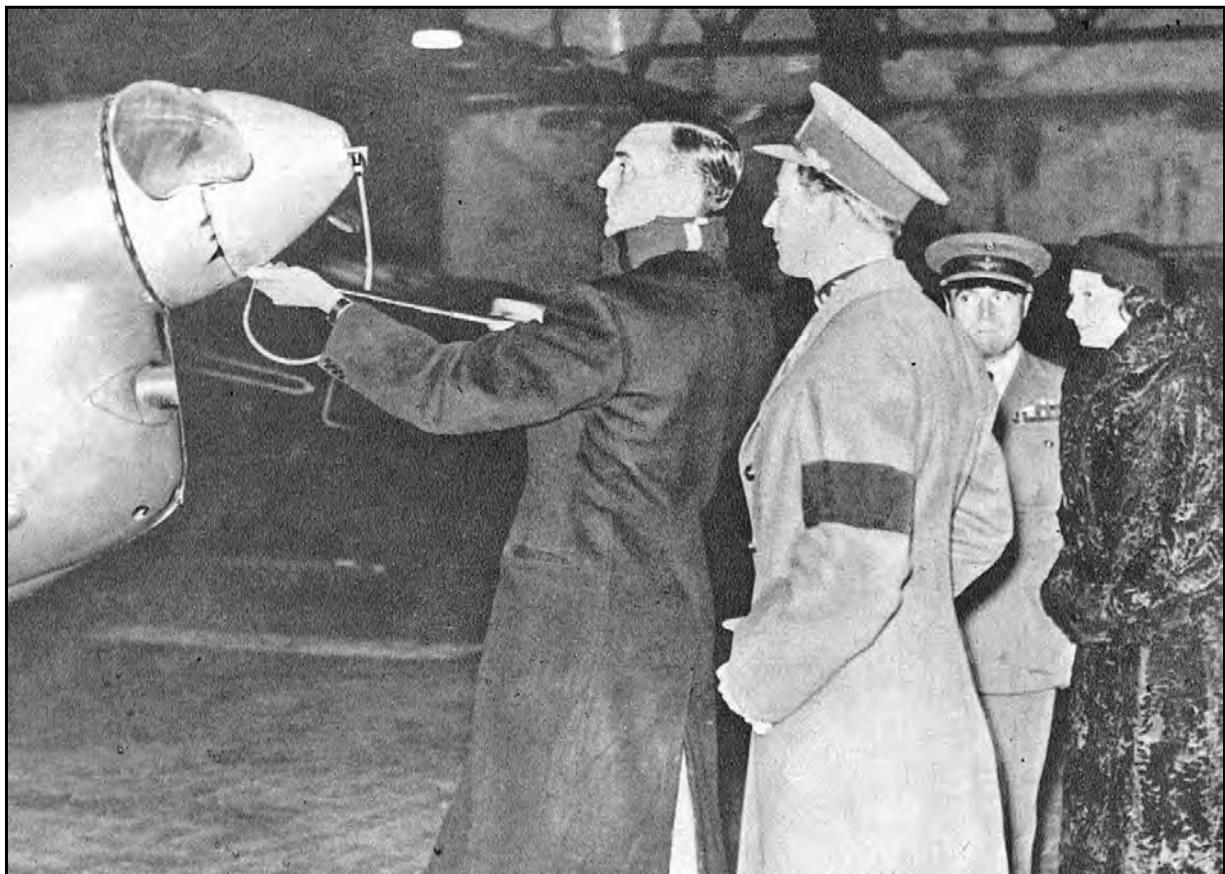
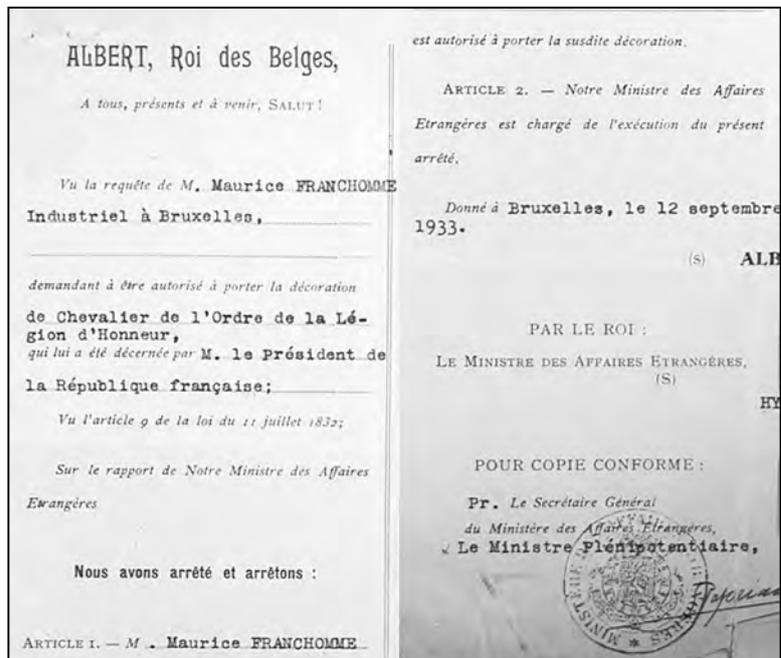
autres en septembre. Il mit son HD14 en vente en 1931 en précisant qu'il n'avait fait que neuf heures de vol au total; l'appareil fut radié des registres fin juillet 1935.

La Légion d'Honneur lui est décernée par le Président de la République française en 1933.

Le document ci-après l'autorise en date du 12 septembre 1933 à porter la « susdite décoration ».

Le raid postal rapide Belgique-Congo et retour

L'exploit aérien le plus éclatant conçu et réalisé par Maurice Franchomme fut indéniablement le vol postal rapide qu'il accomplit en compagnie du Britannique Ken Waller à bord du De Havilland DH 88 Comet, baptisé « Reine Astrid » et immatriculé G-ACSR, du 20 au 23 (vol aller) et du 26 au 28 (vol retour) décembre 1934.



Le Roi Léopold III et la Reine Astrid font une visite impromptue le 19 décembre 1934, la veille du départ du raid postal rapide. Ken Waller explique le fonctionnement du pas variable de l'hélice au souverain, tandis que Teddy Franchomme converse avec la Reine. (L'Aviation Belge)

Malgré des conditions météorologiques rédhibitoires, le Comet décolla de Haren à 10 h 42 le 20 décembre 1934 lesté de trois sacs postaux contenant le courrier de Noël à destination du Congo Belge.



Le matin du départ du raid postal rapide le 20 décembre, Ken Waller dépose les trois sacs postaux destinés à la Colonie dans la soute du De Havilland DH 88 Comet dont la Reine Astrid avait fort aimablement accepté d'être la marraine. (L'Aviation Belge)

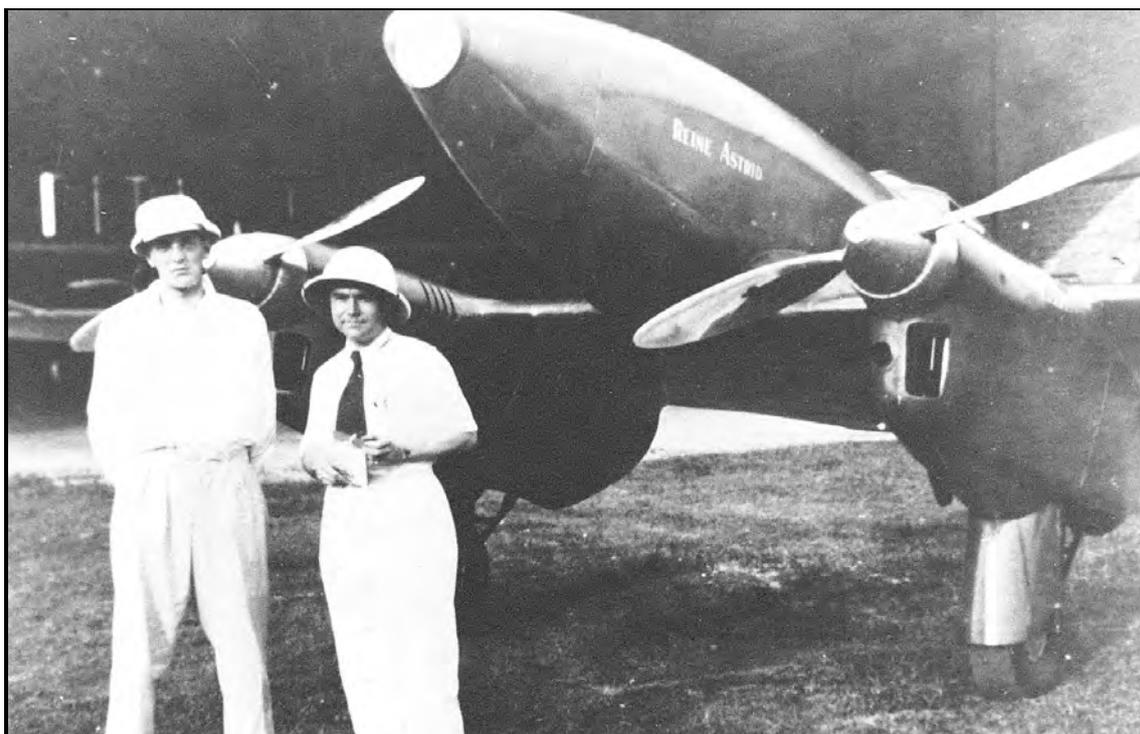


Le sort en est jeté : Ken Waller ferme l'habitacle, le raid postal rapide est lancé ! (L'Aviation Belge)



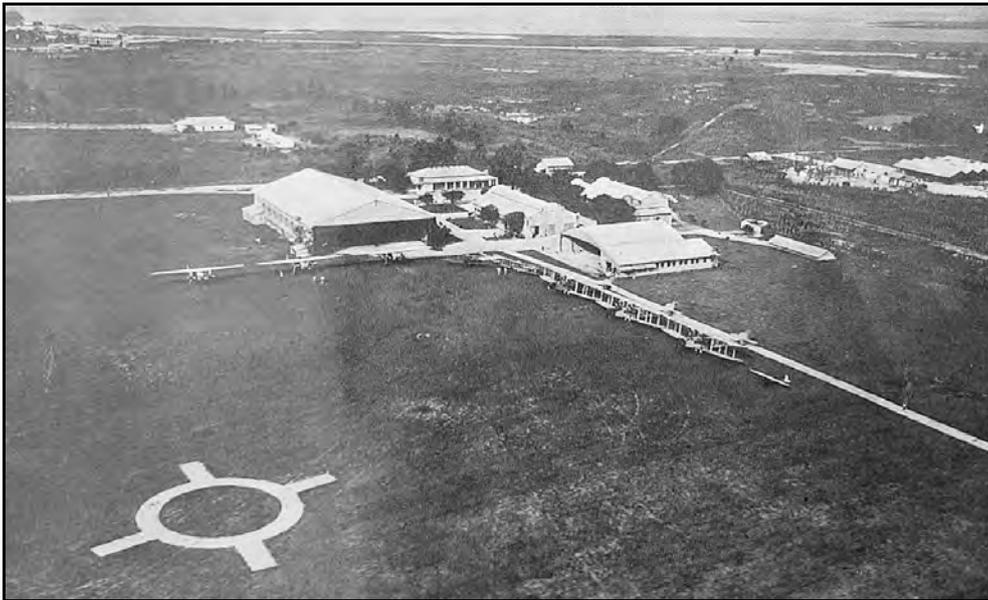
20 décembre 1934 : Oran-La-Sénia en Algérie, première étape de ravitaillement du vol lointain vers Léopoldville. (Archives MT Franchomme)

La première étape les amena à Oran en Algérie. Ils y atterrirent à 15 h 25 après avoir survolé les côtes orientales de l'Espagne. Le vendredi, ils quittèrent Oran à 7 h 20 du matin pour accomplir la deuxième étape du vol à destination de Niamey après avoir survolé le Sahara inhospitalier. La pompe Shell de cet aérodrome a été inaugurée par le Reine Astrid. Le Comet décolla le lendemain dans l'obscurité, à 3 h 20, pour entamer sa dernière étape. Celle-ci se déroula, pour l'essentiel, au-dessus de la forêt équatoriale et en luttant contre de nombreux nuages d'orage qui s'y formaient spontanément.



L'exploit est accompli, les intrépides aviateurs posent devant leur avion garé dans un hangar de la Sabena à l'aérodrome de N'Dolo. (L'Aviation Belge)

Une tornade leur barra la route et il leur fallut la traverser car le Reine Astrid était contraint de voler à basse altitude afin de ne pas perdre de vue les repères au sol. L'avion fut aspiré vers le haut puis rabattu par des ascendances ou des rabattants violents d'une amplitude de plus de trois cents mètres et sous une pluie battante s'insinuant dans l'habitacle. Ils en sortaient à peine pour retomber dans une seconde, mais une relative éclaircie leur permit d'en éviter une troisième. Le vol changeant et les détours causés par le temps violent ont amené une surconsommation de carburant et le Comet se vit dans l'obligation de faire un arrêt non prévu à Pointe Noire (au Congo Brazzaville) au lieu de gagner Léopoldville d'une traite. Une fois les pleins faits, l'avion repartit et effectua un détour pour éviter un orage barrant l'horizon sur la route directe vers la capitale de la colonie. À 14 h 30, le Reine Astrid survola Léopoldville en cerclant et se posa à N'Dolo à 14 h 40. L'équipage y fut accueilli par une foule débordant d'enthousiasme.



Installations de la Sabena à Léopoldville (N'Dolo).

Maurice Franchomme et Ken Waller étaient désireux d'entamer le vol retour dès le lendemain, mais le courrier de Nouvel An de l'intérieur, transporté par les avions de la Sabena n'arrivant que le lendemain, ils reportèrent le départ au mercredi 26 décembre. Décollant à 3 h 55 du matin, une tornade envahit l'horizon après le survol de l'estuaire du Gabon, mais le Comet la contourna par l'océan. L'itinéraire suivi devait les amener à Niamey, leur prochaine escale. Le brouillard généralisé obligea Teddy Franchomme et Ken Waller à effectuer cette branche de l'itinéraire en volant aux instruments et en navigant essentiellement au compas. Les 2.600 kilomètres furent couverts en 7 heures 45, soit une heure de moins que lors du trajet aller.

Au décollage de Niamey lancé à 12 h 50 survint une panne qui obligea Ken Waller à un atterrissage en catastrophe qu'il réussit avec brio, malgré un avion alourdi et bourré de plus de mille litres d'essence.

Cet incident finira par causer un retard de près de vingt heures dans leur feuille de marche. Ken Waller se révéla aussi bon mécanicien que pilote et remplaça un cylindre et un piston de l'un des deux moteurs. Les essais après réparation furent concluants et le Reine Astrid reprit son vol à 6 h 43 du matin, mettant le cap sur le Sahara. Un vent de sable et le temps exécrable les amenèrent à perdre de vue la piste saharienne, leur seul repère dans le désert. Ils se tirèrent de cette situation scabreuse en volant en cercles de plus en plus larges et retrouvèrent la piste après 14 minutes qui leur semblèrent terriblement longues...

Le Comet se posa à Colomb Béchar à 14 h 30 pour se ravitailler en carburant et repartit à 15 h 30 pour atteindre, après avoir survolé les montagnes de l'Atlas, l'aérodrome d'Oran à 17 h.

Le vendredi 28 décembre fut le jour de l'ultime étape du trajet retour. Le décollage d'Oran se fit à 7 h 25, malgré une couche de brouillard épais qui envahit soudain La Sénia et qui faillit faire renoncer les pilotes à prendre leur envol. Maintenant la cadence de vol au-dessus de l'Espagne et de la France, Ken Waller et Teddy Franchomme atterrirent à Haren à 12 h 14 où ils furent accueillis triomphalement.

Leur périple de quelques 6.800 kilomètres en 44 heures 15 de vol effectif, était littéralement un record en 1934 !



*Arrivée, le 28 décembre à midi, du Comet à Haren, de retour de son long vol depuis le Congo.
(Archives MT Franchomme)*

Ken Waller - Teddy Franchomme

De Havilland Comet

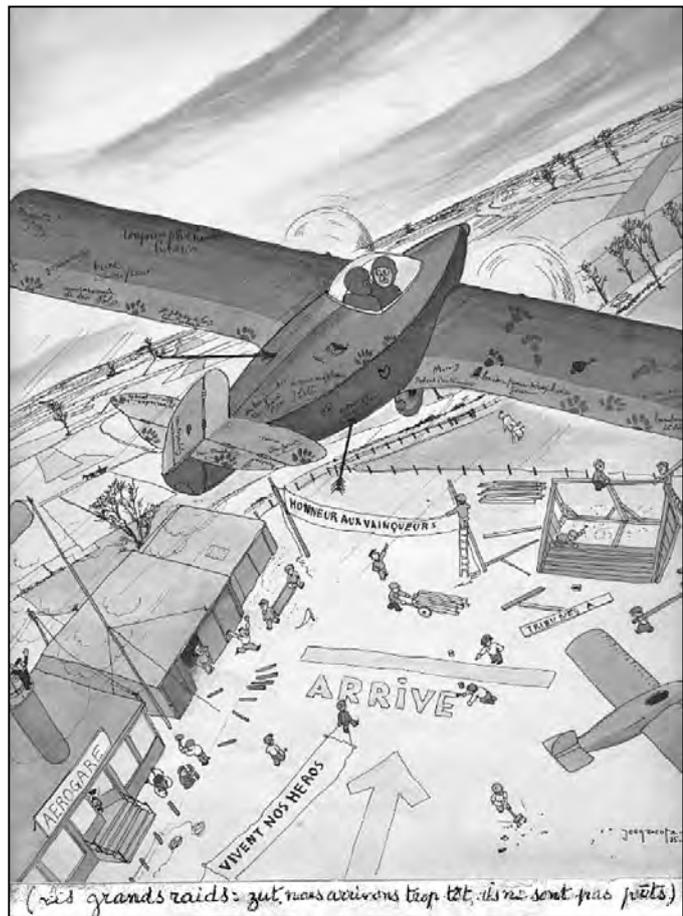
Brussels - Léopoldville 12/1934



Document commémoratif du raid postal rapide. (E. Dessouroux & V. Jacobs)



Les héros du jour sont portés en triomphe : à l'avant-plan Maurice « Teddy » Franchomme dont un des porteurs parmi les plus enthousiastes n'est autre que Prosper Cocquyt, chef-pilote de la Sabena, dont le visage est partiellement caché par la main de Teddy Franchomme.
(Archives MT Franchomme)



Clin d'œil évocateur du dessinateur humoristique et aérophile bien connu Jean Drotz qui est également l'auteur des dessins illustrant les murs du local de la Confrérie du Cardinal Paf et qui existent toujours dans ce qui est à présent le restaurant de la Maison des Ailes.
(Archives MT Franchomme)

Les dernières années de paix

Maurice « Teddy » Franchomme s'impliqua plus que jamais dans l'aviation belge, tant civile que militaire.

Il joua un rôle déterminant dans le rassemblement des anciens par un appel incitant les « vieilles tiges » à se faire connaître. Celui-ci parut, notamment, dans le magazine La Conquête de l'Air en février 1934. Ce recrutement eut lieu en prélude à la constitution de

l'association des Vieilles Tiges Belges créée effectivement en 1937 et dont Teddy Franchomme fut d'emblée l'un de ses administrateurs.



*Invité par Teddy Franchomme à la « Bienvenue aérienne 1935 », Ken Waller vient d'arriver avec son De Havilland DH 85 Leopard Moth immatriculé G-ACTJ et se prépare à couper le moteur.
(Archives MT Franchomme)*



La maman de Ken Waller est accueillie par le Capitaine Aviateur de réserve Maurice « Teddy » Franchomme à Haren à l'issue de son vol depuis l'Angleterre en mai 1935. (Archives MT Franchomme)

L'année 1935 était celle d'une exposition internationale à Bruxelles justifiant la mise sur pied d'une bienvenue aérienne pour les pilotes de tourisme et Teddy Franchomme s'empressa d'inviter son coéquipier du raid postal rapide. Ken Waller vint à Bruxelles aux commandes d'un De Havilland DH 85 Leopard Moth immatriculé G-ACTJ, dont la passagère n'était autre que sa maman.

Teddy Franchomme fut aussi, en compagnie de Mademoiselle C. Franchomme, de ceux qui assistèrent le 30 juin 1935 à Keerbergen au baptême et à la bénédiction du premier planeur Zögling destiné à la section italienne de vol à voile de Bruxelles ; ce planeur poutre avait été construit par Monsieur Abeele à Ostende.

Il fut l'un des aviateurs belges à convier une délégation d'officiers aviateurs français de réserve du Cercle aérien de la région de Lille en novembre 1935. L'une de ses actions menées avec le panache qui lui était coutumier fut de toute évidence le dîner du 10 octobre 1936 auquel il convia tous les pilotes ayant réalisé la liaison Belgique-Congo ainsi que de nombreuses personnalités de l'aviation belge civile autant que militaire. Il eut la délicatesse d'offrir à chacun d'eux l'un des insignes distinctifs numérotés selon la chronologie de départ des raids.

L'association des Vieilles Tiges Belges

L'association des Vieilles Tiges de Belgique voit donc le jour en 1937 à l'instar de ce qui s'est fait en France en 1920. Elle regroupe dans un premier temps les aviateurs ayant obtenu leur brevet avant 1914. Par la suite, après la guerre, les statuts seront modifiés et l'association s'ouvrira à tous les aviateurs ayant 30 années de brevet.

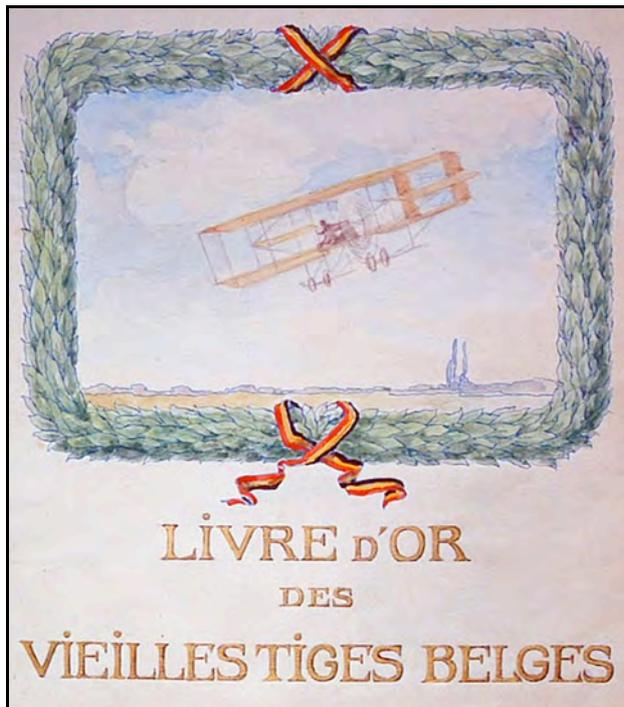
La photo ci-après a été prise lors de l'Assemblée Générale tenue le 12 mai 1937.



Maurice Franchomme se trouve au dernier rang, le troisième par la gauche... (flèche)

Parmi les membres fondateurs figurent quasiment tous les grands noms du début de notre aviation... Que l'on en juge : Baron Pierre de Caters, Général Iserentant, Jan et Max Olieslagers, Victor Boin, Colonel Daumerie, Général Desmet, Oscar Tips, Chevalier Jules de Laminne, Alfred Lanser, Colonel de Cartier, Colonel Hugon, Albert Van Cotthem, Colonel Tapproge, Fernand Lescart et Ernest Demuyter...

C'est à la maman de Maurice, Madame Valentine Franchomme, que l'on doit la première page du livre d'or de l'association. En bas de page, on peut y lire : « Peint par Valentine Franchomme, mère de Teddy. »



Le superbe insigne de l'association est également une de ses créations. Il figure également dans l'album et on peut dire qu'il a traversé les 80 années des VTB sans prendre une ride...

Ci-après, les insignes qui figurent sur le site VTB ainsi que depuis 2017, le logo du 80^e anniversaire de l'association décorant le magazine.



Maurice Franchomme ne se doute évidemment pas que près de dix ans plus tard, il deviendra vice-président et finalement en 1975 président de l'association...

L'éclectisme aéronautique de Maurice « Teddy » Franchomme se vérifia encore par le fait qu'il constitua un club de modèles réduits d'hydravions à Blankenberghe en 1939 ; son président était Monsieur Georges Kups, son vice-président était Monsieur Charles Van Cutsem tandis que Teddy Franchomme en était le trésorier.

Mais la guerre survint en septembre 1939 et le Major Aviateur de réserve Maurice « Teddy » Franchomme fut rappelé en service actif dès le 1^{er} septembre 1939.

5. La Deuxième Guerre mondiale

La Mobilisation et la Campagne des Dix-huit jours

Dans le dossier confidentiel-officier établi à la fin de la guerre (28 mai 1940), nous découvrons que le Major (commissionné) d'aéronautique de réserve Maurice Franchomme a, lors de la mobilisation (1^{er} septembre 1939) et ce jusqu'au 29 mai 1940, commandé le 1^{er} Groupe du Rgt TA. Aé (Escadrilles 1 à 6).

Pendant la Campagne des Dix-huit jours, les unités sous ses ordres ont assuré la défense des aérodromes à Bierset, Anvers (Deurne), Diest, St Denis-Westrem, Le Zoute, Lombardsijde, Ostende.

Pour son attitude courageuse pendant cette période, le Colonel Aviateur Raoul de Cartier, commandant le Rgt TA. Aé, a proposé la citation personnelle suivante : « *A organisé un bataillon de Mi. C. Avi dont il a obtenu le plus grand rendement. S'est distingué par son énergie et son mépris du danger et particulièrement à Nieuport les 26 et 27 mai, en encourageant par son attitude, ses unités soumises à un violent bombardement aérien, et au cours duquel un avion ennemi a été abattu...* »

Établi à Westende, le 27 mai 1940.

Activités au sein de l'Armée secrète

Le 29 mai 1940, Maurice Franchomme est fait prisonnier à Lootenhulle et envoyé à l'Hôpital Militaire de Gand. Le 6 juin 1940, il parvient à s'évader grâce à la complicité de Madame Gütt, l'épouse du Ministre des Finances. Il est dissimulé dans une ambulance de la Croix-Rouge et ramené ainsi à Bruxelles.

Concernant ses activités en Belgique sous l'occupation, Franchomme précise qu'il a continué à être « Administrateur Délégué des Établissements Franchomme et Cie » ainsi que juge consulaire au Tribunal de Commerce.

En 1942, il effectue une liaison clandestine en France non-occupée pour contrôler le fonctionnement d'une ligne d'évasion par un gué du Cher, à la ligne de démarcation à Brinay (Cher), sous fausse identité (Michel Fronthomme).

Le 6 juin 1942, il est arrêté par la « Feldgendarmérie » et interné à la forteresse de Huy. Deux jours plus tard, il est libéré avec les autres officiers âgés de plus de 45 ans.

Le 8 mai 1944, il est expulsé de son domicile par la Gestapo (avenue de l'Observatoire à Uccle) en représailles de son attitude lors du défilé des troupes de la Légion Wallonie à Bruxelles. Les Allemands y installent un bureau personnel de Léon Degrelle...

Pendant plusieurs mois, Maurice Franchomme va ravitailler en vivres et en vêtements les petits enfants juifs recueillis et cachés à l'orphelinat de la rue des Champs à Etterbeek ainsi que les ménages israélites se cachant de la Gestapo. Par ailleurs, il remet à plusieurs reprises de l'argent et des colis de vivres au Président des Invalides Prévoyants pour aider les résistants, réfractaires et les enfants des patriotes fusillés par l'ennemi.

Enfin, de 1940 au mois d'août 1944, il confectionne et fait parvenir à ses frais avec l'aide d'amis dévoués et de parents, près d'une cinquantaine de colis aux collègues prisonniers en Allemagne et ce tant à de jeunes officiers qu'aux généraux et autres officiers supérieurs (Duvivier, Hiernaux, Legros et autres Norbert Leboutte, Robert Fabry, Louis Robin, Papejans de Morchoven pour n'en citer que quelques-uns)

Toutes ces activités ne l'ont pas empêché de rejoindre le « Groupement clandestin des officiers de l'Armée belge », un mouvement national royaliste. Il a ainsi pu réunir des fonds pour favoriser le passage d'aviateurs belges vers l'Angleterre. Franchomme note par ailleurs

qu'il a aussi aidé des jeunes gens poursuivis par l'ennemi à se rendre en Angleterre en leur indiquant des filières de passage. Ayant été dénoncé, il doit à son tour fuir vers l'Angleterre et c'est ainsi qu'il entre au service des Forces britanniques et plus spécialement de la RAF.

L'officier de liaison

À partir du début de l'année 1945, le Major Franchomme devient l'officier de liaison personnel de l'Air Marshal Sir Arthur Coningham, Commander in Chief 2nd Tactical Air Force.



Montgomery en discussion avec l'Air Marshal Coningham et le Général Miles Dempsey, le premier commandant britannique à traverser le Rhin.

6. L'après Deuxième Guerre mondiale

Différentes présidences

Maurice « Teddy » Franchomme fut démobilisé pour de bon le 21 février 1946 et adoubé lieutenant-colonel aviateur honoraire le 26 septembre 1947 pour les services éminents rendus à la nation. Ces jalons importants de son existence n'étaient pas prétextes pour qu'il se croise les bras, car Teddy Franchomme besogna plus que jamais dans les organismes belges liés à l'aviation.

À commencer par les **Vieilles Tiges Belges** dont il devient le vice-président lors de l'assemblée générale du 16 juin 1948 sous la présidence du Général-major René Legros. Il continue à assumer cette fonction sous la présidence du Général-major Robert Desmet de 1971 à 1974. Lors du décès de ce dernier en 1975, Maurice Franchomme devient président VTB jusqu'à sa mort le 19 juin 1976.

Il assumait ses tâches avec sérieux, mais il pouvait être volontiers facétieux, notamment en tant que vice-coadjuvateur de la « **Confrérie du Cardinal Paf** » instituée avant la Deuxième Guerre mondiale et rassemblant à intervalles réguliers une bande de joyeux drilles de l'aviation...

L'annexe C retrace l'histoire de cette confrérie peu ordinaire.

Maurice « Teddy » Franchomme se dépensa sans compter pour l'aviation belge, principalement sportive, et ses mérites furent reconnus par l'attribution de la médaille d'or du Mérite Sportif fin 1955. L'Aéro-club Royal de Belgique lui confia le mandat d'Honorable Secrétaire Général lors de sa réunion plénière du 22 mai 1957. Le cumul des mandats de Teddy Franchomme témoigne de son engagement et de son dynamisme aéronautique : secrétaire général et secrétaire du comité directeur de l'Aéro-club Royal de Belgique, premier vice-président du Club national de parachutisme, secrétaire de la Fraternelle des Aviateurs Militaires 1914-1918 et membre du conseil d'administration du home des « Ailes brisées » de Belgique.

En plus de la présidence des Vieilles Tiges Belges, il deviendra également en 1975 président de l'Aéro-club Royal de Belgique.

Le Challenge Étienne Dufosse

En mémoire de son fils, le Lieutenant Aviateur Étienne Dufosse mort en combat aérien le 10 mai 1940, Madame Dufosse-Van Halteren a institué en 1954 le Challenge Étienne Dufosse récompensant chaque année le pilote meilleur tireur de la Force Aérienne.

Le premier lauréat récipiendaire de la montre-bracelet en or gravée à son nom en 1955 fut le Sergent Aviateur René Doumont. Malheureusement, Madame Dufosse décéda le 7 septembre 1956 et, en tant que proche parent, Teddy Franchomme prit spontanément le relais dans l'organisation du Challenge. Il en confia la responsabilité à Jean Franchomme en 1974.



L'Adjudant-chef Aviateur Leo Mommens est un des premiers récipiendaires du Challenge Étienne Dufosse : le Lieutenant général Aviateur Jean Ceuppens, chef d'état-major de la Force Aérienne, lui remet la montre en or gravée à son nom sous l'œil bienveillant du Lieutenant-colonel Aviateur Honoraire Maurice « Teddy » Franchomme. (Archives MT Franchomme)

Actuellement, ce prix est toujours attribué. Il récompense soit un membre du personnel navigant qui a fait une découverte intéressante, soit un pilote ou un équipage qui a accompli une performance remarquable...

C'est également à Madame Dufosse que l'on doit la création de la Pelouse d'Honneur au cimetière de Bruxelles pour y faire reposer tous les aviateurs militaires belges tombés pendant la guerre 1940-1945. L'annexe B reprend plus de détails à ce sujet.

Les obsèques

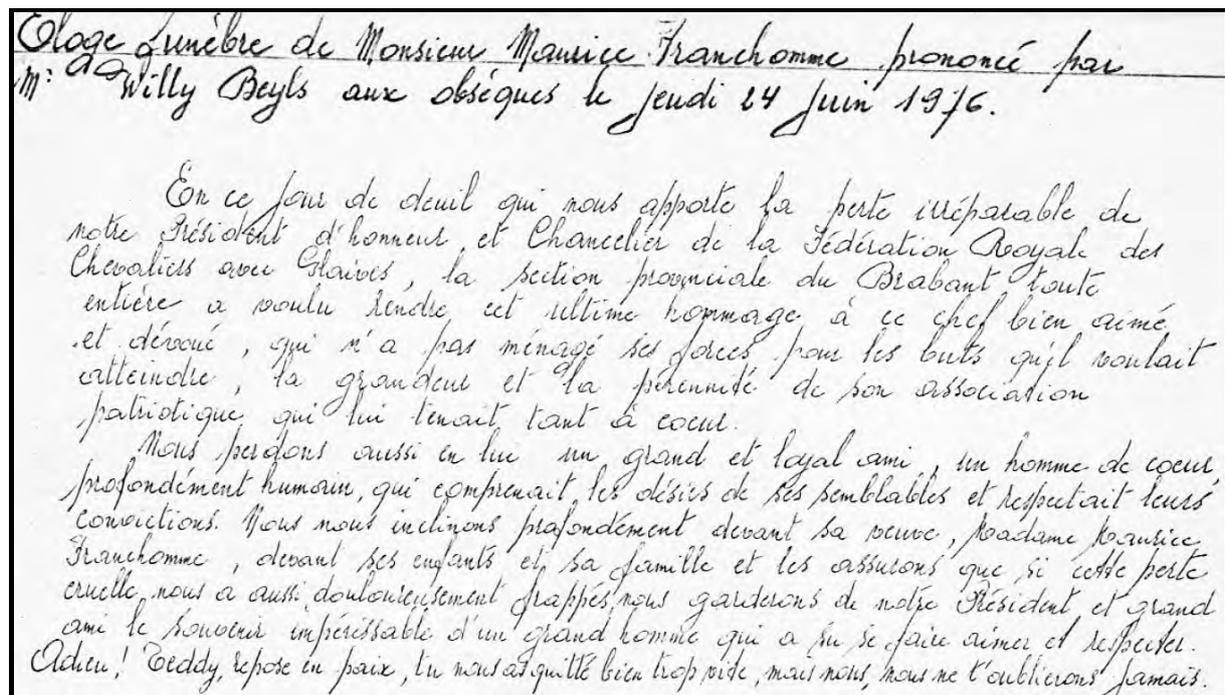
Comme on a pu le découvrir dans la lettre de félicitations qui lui a été adressée par la Société de l'Ordre de Léopold (voir p. 55), Maurice Franchomme est souffrant.

L'aviateur multiple qu'était Maurice « Teddy » Franchomme prit son dernier envol à Bruxelles, le 19 juin 1976 à l'âge de 84 ans, privant l'aviation belge de l'une de ses plus grandes et nobles figures.

Les obsèques ont lieu le jeudi 24 juin. L'éloge funèbre ci-après est prononcée par le président de la Fédération Royale des Chevaliers avec Glaives dont Maurice Franchomme est président d'Honneur et Chancelier.

« La section provinciale du Brabant toute entière a voulu rendre cet ultime hommage à ce chef bien aimé et dévoué, qui n'a pas ménagé ses forces pour les buts qu'il voulait atteindre, la grandeur et la pérennité de son association patriotique qui lui tenait tant à cœur. Nous perdons en lui un grand et loyal ami, un homme de cœur profondément humain qui comprenait les désirs de ses semblables et respectait leurs convictions. Nous nous inclinons profondément devant sa veuve, devant ses enfants et sa famille et les assurons que si cette perte cruelle nous a aussi douloureusement frappés, nous garderons de notre président et grand ami le souvenir impérissable d'un grand homme qui a su se faire aimer et respecter. Adieu ! Teddy. Repose en paix. Tu nous as quittés bien trop vite, mais nous, nous ne t'oublierons jamais. »

Maurice Teddy Franchomme repose au cimetière de Laeken.



Eloge funèbre de Monsieur Maurice Franchomme prononcé par M. Willy Beyls aux obsèques le jeudi 24 juin 1976.

En ce jour de deuil qui nous apporte la perte irréparable de notre Président d'honneur et Chancelier de la Fédération Royale des Chevaliers avec Glaives, la section provinciale du Brabant toute entière a voulu rendre cet ultime hommage à ce chef bien aimé et dévoué, qui n'a pas ménagé ses forces pour les buts qu'il voulait atteindre, la grandeur et la pérennité de son association patriotique qui lui tenait tant à cœur.

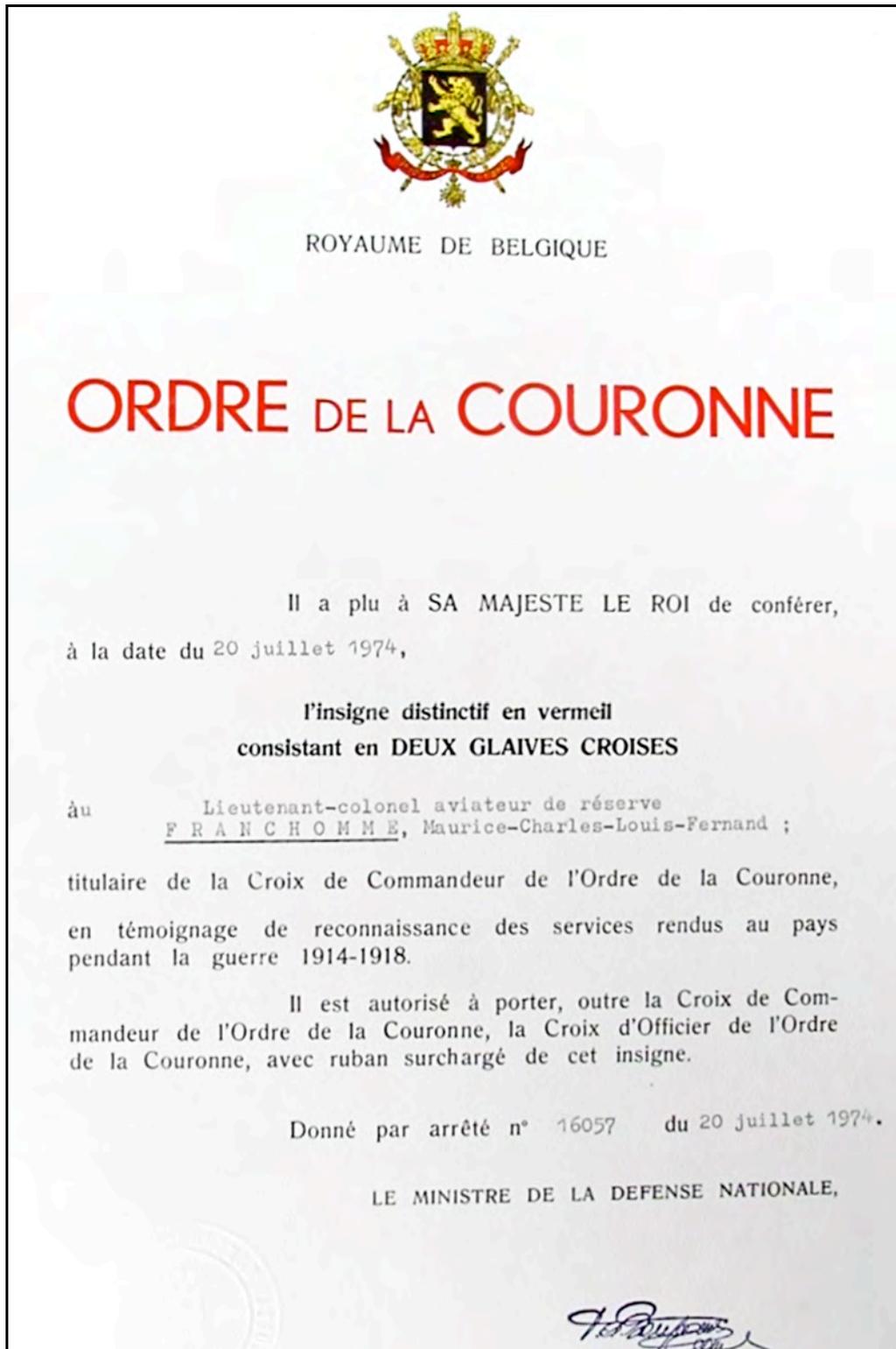
Nous perdons aussi en lui un grand et loyal ami, un homme de cœur profondément humain, qui comprenait les désirs de ses semblables et respectait leurs convictions. Nous nous inclinons profondément devant sa veuve, Madame Lucienne Franchomme, devant ses enfants et sa famille et les assurons que si cette perte cruelle nous a aussi douloureusement frappés, nous garderons de notre Président et grand ami le souvenir impérissable d'un grand homme qui a su se faire aimer et respecter. Adieu ! Teddy, repose en paix, tu nous as quitté bien trop vite, mais nous, nous ne t'oublierons jamais.



Tombe de Maurice Franchomme au cimetière de Laeken. (Ph. Paul Van Caesbroeck)

Décorations

Parmi les nombreuses décorations dont il sera gratifié, nous retenons plus spécialement la distinction de l'Ordre de la Couronne avec « Deux Glaives croisés », en « témoignage de reconnaissance des services rendus au pays pendant la guerre 1914-1918 » qui lui est remise le 20 juillet 1974.



20 juillet 1974 : Ordre de la Couronne avec Deux Glaives Croisés.

Le 11 décembre 1975, Maurice « Teddy » Franchomme est nommé « **Grand Officier de l'Ordre de Léopold** ». Cela lui vaut de nombreuses félicitations, notamment celle de la Société de l'Ordre de Léopold dont il est administrateur.



11 décembre 1975 : Maurice Franchomme est nommé Grand Officier de l'Ordre de Léopold.



SOCIÉTÉ DE L'ORDRE DE LÉOPOLD

Sté Gle de Banque
210-0083220-46
Banque Deproof
876-0001950-73
C. C. P.
000-0105089-38

A.S.B.L. D'ENTRAÏDE
SOUS LE HAUT PATRONAGE
DE S.M. LE ROI, GRAND MAÎTRE DE L'ORDRE
ET SOUS LA PRÉSIDENCE D'HONNEUR DE S.A.R. LE PRINCE DE LIÈGE

1050 BRUXELLES
Rue du Tabellion 9
—
☎ (02) 537 91 46

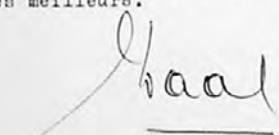
Bruxelles, le 11 décembre 1975.

Monsieur l'Administrateur,

A l'occasion de votre promotion au grade de Grand Officier, ce m'est un réel plaisir de me faire l'interprète de notre Président, le Prince Amaury de Merode et de vos collègues au Conseil d'Administration de la Société, pour vous adresser nos très vives et plus chaleureuses félicitations.

A ces dernières, permettez-moi d'ajouter, nos remerciements pour votre fidèle collaboration, tout comme nos souhaits de complet rétablissement.

Veuillez bien agréer, Monsieur l'Administrateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Colonel e.r. GRAAS,
Directeur.

Monsieur le Colonel Maurice FRANCHOMME.
avenue Winston Churchill, 214
1180 BRUXELLES.

II. Divers

Interview

Comme Président des Vieilles Tiges, Maurice Franchomme accorde une interview qui paraît dans la presse le 10 février 1976, donc quelques mois avant son décès.

Franchomme Maurice, dit « Teddy », troisième plus ancien pilote vivant⁵, lieutenant-colonel dans la réserve, breveté pilote en juin 1915, industriel, président des « Vieilles Tiges ».

Mon colonel, qu'est-ce que c'est les « Vieilles Tiges » ?

Tous ceux qui ont un brevet de pilote depuis au moins trente ans. C'est un fameux honneur d'être président de cette association, car elle compte pas mal de héros et de garçons bien sympathiques. Les survivants de la bataille d'Angleterre et les as de la dernière guerre ont rejoint maintenant leurs aînés dans notre groupement (environ 190 membres).

La vocation

Remontons dans le passé. Quand avez-vous ressenti les premières atteintes de ce virus de l'aviation qui devait par la suite, vous contaminer entièrement ?

J'ai toujours rêvé de voler et de construire des avions.

De 1900 à 1914, je n'ai fait que construire des avions et les essayer. En 1908, un planeur monoplane ; l'année suivante, un monoplane à moteur 3 cylindres 24 cv. En 1911 et en 1912, d'autres prototypes qui furent exposés au Salon de l'automobile et de l'aviation au palais du Cinquantenaire. En 1913, j'ai construit un monoplane à fuselage entoilé, moteur 32 cv, 3 cylindres, qui fut détruit par les officiers du Génie belge, dans les hangars de Lanser à Berchem, la veille de l'entrée des Allemands à Bruxelles en août 1914.

En 1914, je suis mobilisé au 31^e de Ligne et participe aux combats de Liège. En octobre de la même année, je suis agent de liaison de l'amiral Ronarc'h et du général Grossetti pendant la bataille de l'Yser. Je passe au 1^{er} Régiment de Guides en novembre 1914 et fin mai 1915, au cours d'une permission de dix jours en Angleterre, je passe mon brevet de pilote sur biplan Caudron.

Je suis monté ensuite à l'école d'aviation militaire belge d'Étampes et ai passé les épreuves de pilote militaire belge le 11 novembre 1915 sur biplan Maurice Farman.

Je pars au front de l'Yser et vole sur « Bébé Nieuport » à la 5^e Escadrille de chasse. Cette escadrille devient la 10^e et est équipée de « Spad Hispano ». La guerre s'achève et je suis versé, en 1918, dans le cadre de réserve.

Avez-vous connu Guynemer, ce héros de légende ?

Je l'ai rencontré, mais j'ai surtout bien connu Mermoz, Nungesser, surtout, avec qui j'ai patrouillé au front, chacun dans notre monoplace. Nungesser était un type extrêmement attachant : il devait, comme vous le savez, disparaître avec Coli, dans sa tentative de traversée de l'Atlantique avec son fameux avion, « L'Oiseau Blanc ».

⁵ Les deux plus anciens sont les généraux honoraires Desmet et Hugon.

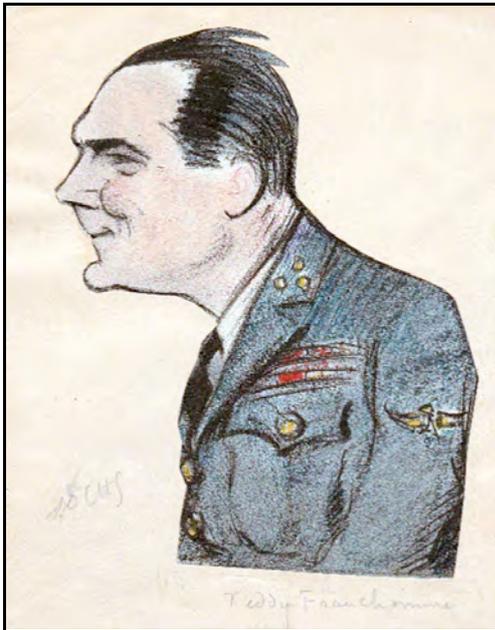


Charles Nungesser... « 60 boches abattus !⁶ »



De Meulemeester et Thieffry.

Oui, c'était l'époque des Fonck, Saint-Exupéry, Nungesser, Guynemer, de l'inoubliable Jan Olieslagers, d'Edmond Thieffry, De Meulemeester, Van Cotthem, Willy Coppens, Prosper Cocquyt et d'autres encore. Tous hors du commun, des chics types !



Franchomme avec le grade de capitaine. (Dessin de Jacques Ochs)

Evere – Léopoldville – Evere

Mon colonel, venons-en à votre fameuse liaison aérienne entre la Belgique et le Congo belge, dont on a tant parlé !

Dans le courant de 1934, j'avais imaginé, à titre privé et sans l'appui des pouvoirs publics, d'établir une liaison postale aérienne rapide entre notre pays et sa colonie.

⁶ Dont 43 victoires homologuées.

Un de mes grands amis australiens, Bernard Robin, m'a prêté un « Comet De Havilland » et adjoint un copilote qui n'était autre que l'as écossais Ken Waller. L'avion avait été baptisé « Reine Astrid » et la Reine en était la marraine.

Nous avons décollé d'Evere le 20 décembre 1934, pour atterrir cinq heures plus tard à Oran. Le lendemain, c'est l'étape Oran-Niamey avec survol du Sahara et le 22, l'arrivée à Léopoldville. Nous sommes repartis le 26 à l'aube, emportant le courrier de Nouvel An des Belges du Congo et les réponses au courrier amené le 22.

Une panne grave après le décollage à Niamey, nous a obligé à rebrousser chemin. Nous avons réussi à remplacer le piston éclaté et le 27 nous redécollions pour Colomb-Béchar.

Le 28 décembre, nous sommes accueillis avec enthousiasme à Evere et les lettres sont distribuées dès le lendemain... Pour l'époque, c'était assez sensationnel.

**TEDDY FRANCHOMME,
PRESIDENT DES VIEILLES TIGES**

*« Mes nobles compagnons, je garde votre culte. »
(V. Hugo).*

**I. LES
« VIEILLES TIGES »**

Rencontrer Teddy Franchomme, c'est un peu se trouver en face d'un revenant, d'un personnage sorti en droite ligne d'un roman d'André Malraux ou de Kessel, mais d'un personnage authentique, ayant réellement vécu ce qu'il raconte, tant il est vrai que, souvent, « la réalité dépasse la fiction ».



Suite en page II

● *Teddy Franchomme porté en triomphe à son arrivée à Evere le 28 décembre 1934.*

J'imagine que la reine Astrid a tenu à vous féliciter à votre retour ?

Naturellement, c'était vraiment une vraie marraine ! J'ai oublié de vous préciser qu'avant notre départ, la Reine est arrivée à l'improviste en compagnie du Roi Léopold pour nous souhaiter bonne route. Elle nous fit la surprise de nous remettre une petite comète en argent.

La fraternité des ailes

Mon colonel, vous avez évoqué quelques-unes de ces existences hors-série, de ces figures de proue de l'aviation civile et militaire. Vous avez été leur pair et leur ami. Vous avez été des leurs... Vous avez eu une vie magnifique ?

Oui, j'ai connu cette ivresse de voler à une époque où voler, c'était monter dans un zinc tout de même assez rudimentaire, même si à ce moment-là, c'était le fin du fin. Faire tourner le moteur, prendre de la hauteur et puis, ma foi, à la grâce de Dieu... Il fallait sentir son avion et piloter plus avec sa sensibilité, son instinct et ses nerfs qu'avec des instruments.

J'ai vécu des moments fantastiques. J'ai été l'ami d'hommes magnifiques presque toujours désintéressés et modestes. Et surtout, j'ai connu cette fraternité d'armes, cette camaraderie dans le sens le plus élevé qui existe entre pilotes ; c'est un sentiment pur et exaltant qui repose sur une estime réciproque et sur une sorte de faculté de ranger toute l'humanité dans une curieuse égalité pour ne respecter et n'admirer que les exploits vrais, les actes de courage et de bravoure réels et les gloires non usurpées.



1935 : S.M. le roi Léopold en conversation avec le Major Franchomme en présence des généraux Duvivier et Iserentant et du colonel Hugon.

Cet esprit existe-t-il toujours à notre époque ?

Mais bien sûr. Je vois beaucoup de jeunes et je trouve qu'ils sont très bien. Savez-vous que dans le quartier où nous sommes, dans le grand hall du Cinquantenaire, il existe un musée de l'air. Des jeunes gens et jeunes filles apportent au colonel Terlinden qui en est le promoteur et l'animateur une aide désintéressée et enthousiaste. Ces jeunes seront un jour dignes de leurs devanciers. Je leur fais confiance.

Adieu, mon colonel !

Le journaliste termine l'interview par les mots suivants :

« Vous avez eu votre place – une place de choix – dans ce joyeux coude à coude de la fraternité des ailes qui a rassemblé tant de nobles cœurs, depuis la naissance aventureuse, cascadeuse de l'aviation, depuis les premiers balbutiements du début du siècle jusqu'aux avions supersoniques de notre époque.

Adieu, « Teddy » Franchomme, homme d'élite, qu'une sorte de messianisme a toujours porté vers les cimes... »

*« Par quelque prodige pompeux
Fais-moi monter, si tu le peux,
Jusqu'à ces sommets où, sans règles,
Embrouillant les cheveux vermeils
Des planètes et des soleils,
Se croisent la foudre et les aigles. »*

Témoignage de Paul-Henry Franchomme, son cousin

Teddy a toujours été un précurseur. À la firme familiale FRANCHOMME & Cie qui était située dans un quartier de Bruxelles-Nord, détruit depuis par la construction des tours Belgacom, nous partagions avec Alain, son fils, et Edmond mon père, le même bureau au premier, la pièce était entièrement ceinturée de meubles en style Horta, Teddy avait pour espace de travail, un immense pupitre qui nécessitait d'y travailler essentiellement debout. C'était le seul de la famille à avoir adopté cette position singulière d'écriture qui le démarquait à l'époque mais qui revient à la mode actuellement.

En plus de nos liens professionnels et familiaux, j'ai eu la chance d'avoir été un proche de sa vie quotidienne. On se réunissait souvent chez mes parents qui avaient une grande amitié pour Teddy et son épouse tante Gette.

Lors de mon service militaire à la Force Aérienne, très fier de son attention à mon égard, j'ai fréquenté beaucoup de ses anciens et illustres camarades, notamment à l'Aéro-Club de Belgique et à la Maison des Ailes.

Ensuite, à mon mariage, lorsque je suis venu habiter avenue Churchill, presque en face de son appartement, nous fréquentions les mêmes endroits, ce qui nous a encore plus rapprochés.

À chaque rencontre, sa bonne humeur m'enthousiasmait, sa présence chaleureuse était appréciée par chacun dans toute l'échelle sociale. Son charme, sa sociabilité lui permettaient de converser sincèrement auprès des plus simples comme des têtes couronnées. Son amabilité et sa disponibilité lui ont ouvert les portes de la reconnaissance de tous ceux qui l'ont connu. Je me souviens qu'aux anciennes Brasseries Georges, dans notre quartier, une table lui avait même été réservée nominativement.

Tout cela m'a laissé de merveilleux souvenirs. Admiratif de sa sympathie, j'ai toujours essayé de suivre son exemple, par sa simplicité et sa grande gentillesse, à communiquer avec tout le monde.

Documents et album photos

Enfance heureuse au sein d'une famille aisée

Petit mot bien sympathique que Maurice adresse à sa tante Lily, lors de son départ à Paris à la suite de son mariage avec l'oncle Eugène... Il figure, comme déjà précisé, dans l'album offert par tous les neveux et nièces à la tante le 25 octobre 1904. Maurice aura huit ans en décembre.

Ma chère Tante Lily.

Nous allons tous si bien te dire ici notre grande affection pour toi, que quand tu ouvriras cet album il en sortira tout plein de tendresse qui te rendra heureuse.

Ma chère Tante Lily, je t'aime de tout mon cœur, de toutes mes forces, et j'ai le cœur bien gros en pensant à ton départ pour Paris, car tu vas bien nous manquer. Heureusement que c'est un si brave oncle Eugène qui t'emmène, car sinon, nous lui en aurions voulu!! Mais il est déjà devenu notre ami, lui aussi, et nous savons qu'il va te rendre si heureuse - Je suis sûr qu'il va te gâter presque autant ~~te gâter~~ que tu nous a gâtés, et je suis certain aussi qu'il sera si content quand nous irons vous voir à Paris. Quand je serai là bas près de toi, je serai si heureux, et je tâcherai de te faire autant de plaisir qu'il me sera possible car tu as toujours été si gentille avec moi. Quand je me rappelle tout ce que tu as fait pour nous, je me dis qu'il n'y a pas une seconde Tante Lily au

monde et que oncle Eugène a eu bien de la chance. Mais je crois que tu en as aussi de l'avoir rencontré car c'est un oncle Oscar "joliment rare". Je suis résolu à bien travailler en classe cette année pour faire plaisir à papa et à maman chéris, à Bonne mamam, et à tous ceux que j'aime, et à toi donc. Et si j'ai des succès, j'aurais tant de joie à te les annoncer.

Amuses toi bien en voyage de noces, ma chère tante Lily, et sois toujours heureuse toute ta vie car tu le mérites bien.

Je t'embrasse de tout mon cœur, ainsi que mon cher oncle Eugène.

Ton Maurice



Tante Gette (Georgette) avec les enfants Franchomme.



Maurice et ses sœurs Maddy et Suzanne.



Balade équestre avec papa Franchomme.



Le cousin Jacques.

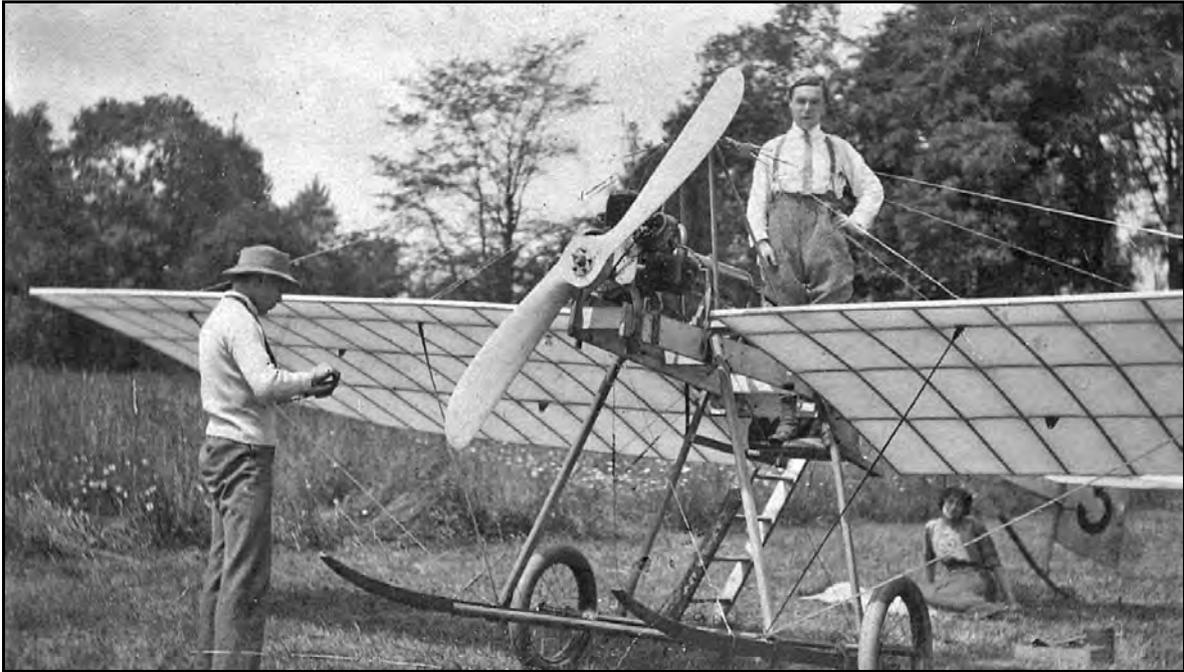


En route pour Blankenberge...



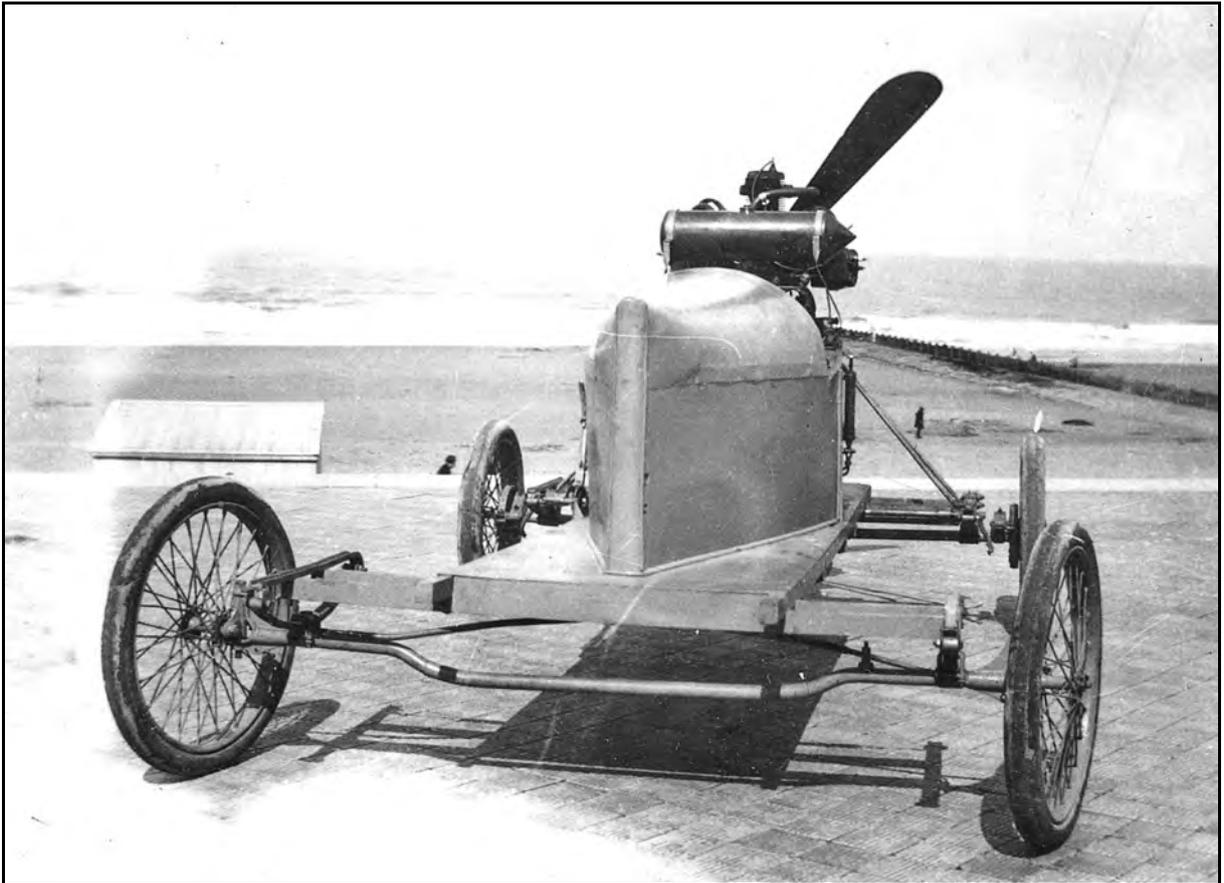
Maurice et ses deux sœurs.

Un précurseur précoce



Franchomme et son cousin Jacques.





La voiture à hélice.

La Première Guerre mondiale



Avec le Capitaine Michaux sur biplan Farman 130 cv. Au verso : « Michaux se tue en avion au Congo ».



Sur Nieuport 23.





À bord du biplan de chasse Ponnier Le Rhône 80 cv.



Devant un Caudron GIII



Roger d'Hendecourt et Raymond Rondeau. « À mon ami Teddy avec mon meilleur souvenir. »



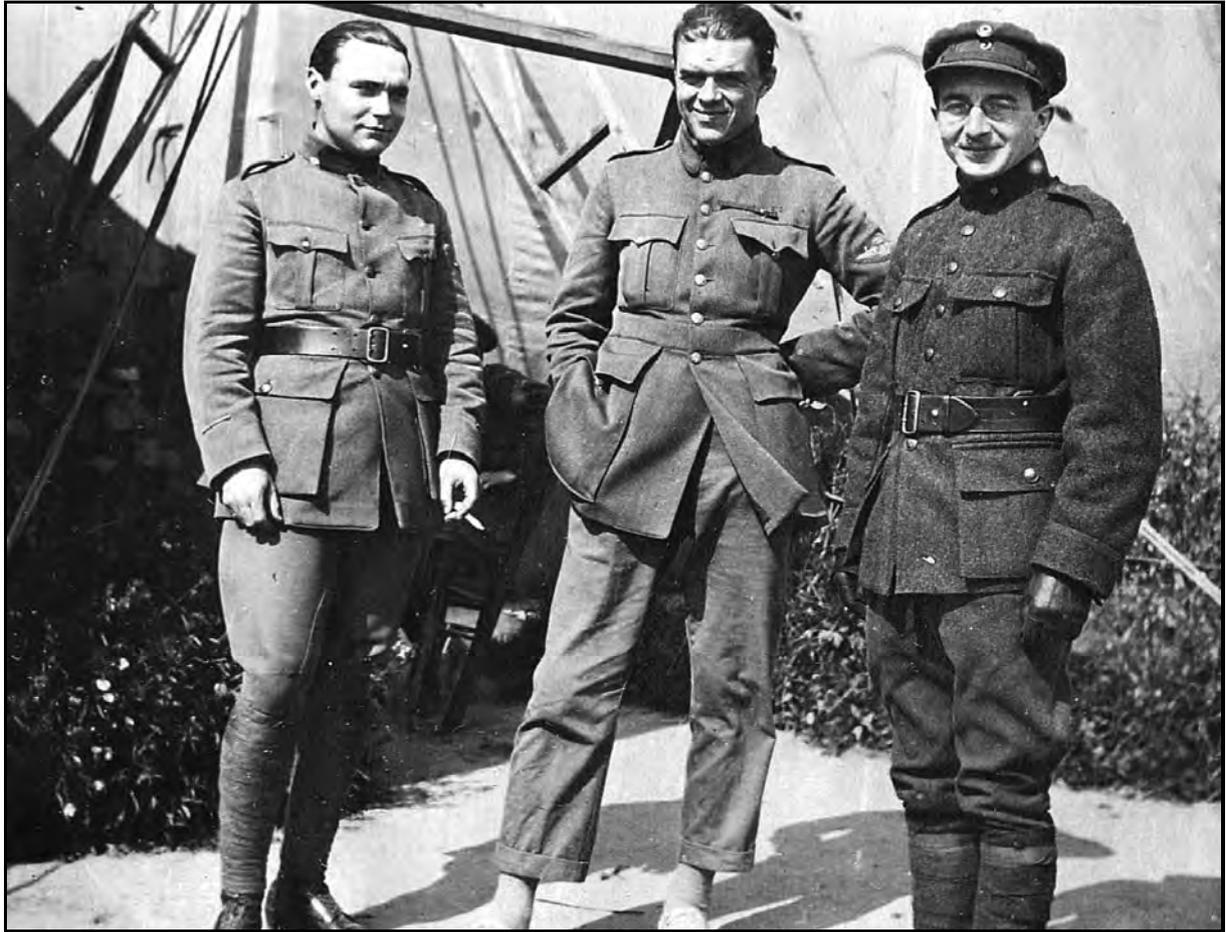
Les mêmes au mois d'octobre 1917.



*« 19 juin... À mon bien cher Teddy. En souvenir de notre bonne amitié. Ciselet. »
Charles Ciselet et Jean-Marie Lambert.*



Franchomme avec Albert Van Cotthem, Deplus et Fernand de Woot de Trixhe.



Avec Max Orban et le Lieutenant Emmanuel Coppens d'Eeckenbrugge⁷.



*Baron Jean de Zualart, Franchomme, Fernand Woot de Trixhe,
S/Lieutenant Nègre (onze victoires).*



« Fernand de Woot, tué au front. »

⁷ Lieutenant d'artillerie, détaché comme observateur à l'aviation militaire, Croix de guerre, médaille de l'Yser, médaille commémorative 1914-1918, médaille de la victoire. Son frère Gabriel, élève de Teddy, deviendra aviateur.



Max Orban après un survol d'Anvers en 1916.



Avec Adrien Richard et Kippe (le chien...).



Franchomme et Max Orban.



Jacques de Broqueville, Albert Sage (Fr), Franchomme, Clément Van der Straeten.



Ferreol Jenatzy.



Pit Jenatzy et Feneau.



René Vertongen... prisonnier, s'évade et décède en mer.



F.E. anglais abattu à Woesten.



Sopwith Scout.



Houthem, le 18 mars 1917. « À mon bien cher Teddy. En souvenir de notre villégiature à Houthem. Ch. Ciselet (5^e Esc) » (décède à Deurne en 1931.)



Avion allemand abattu.



Albert Van Cotthem.



Max Orban et son Spad (30 septembre 1917).



Lieutenant Rongé et son pilote français Bizet sur bimoteur Caudron (Escadrille franco-belge C.74).



*Francis Lacroix (pilote) et Louis de Burlet.
(Escadrille de bombardement de nuit)*



Robert Ciselet 10^e Esc.



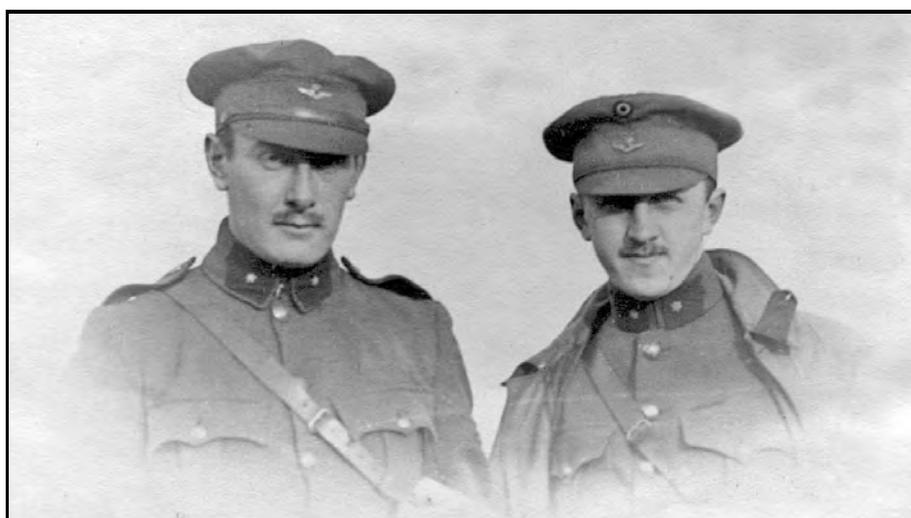
Henri Crombez à gauche.



Avion anglais Pup Sopwith abattu (pilote sauvé).



Le C.O. Dony avec Léon Meunier sur les genoux.



Karl Kervyn de Lettenhove et Jacques de Meeus tombés au mois d'août en combat aérien.

Juvisy

Les photos ci-après proviennent de l'album d'Amédée Lierneux, élève à Juvisy en 1918 et le frère d'Odette, la future épouse de Teddy Franchomme.



« Le mess de l'école à Juvisy, 1918. »



« La plaine de Caudron à Vieille Port. Teddy Franchomme et ses élèves. »



Photo dédiée à Amédée Lierneux.



« Labrique, Demeuse, Franchomme, Peron, Mélot, moi (Lierneux) à Vieille Port (1918) »



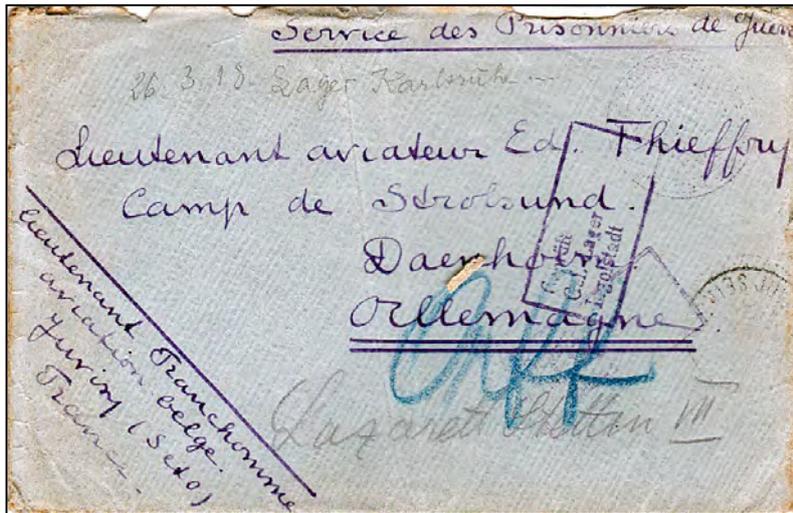
Cl marche professe Tchody
S Wouters
Juvins, février 1918



A.M. 1984 9 517-12001 12
Cane! Yser et Canal Handzame
A.C. Jaumotte O.L. Wouters

À gauche, photo dédiée à Franchomme par le Lieutenant Wouters, observateur. On y reconnaît le Capitaine Jules Jaumotte, le fameux spécialiste de la reconnaissance. À droite, une photo du confluent de l'Yser et du canal de Handzame prise le 9 mai 1917 par cet équipage.

Edmond Thieffry

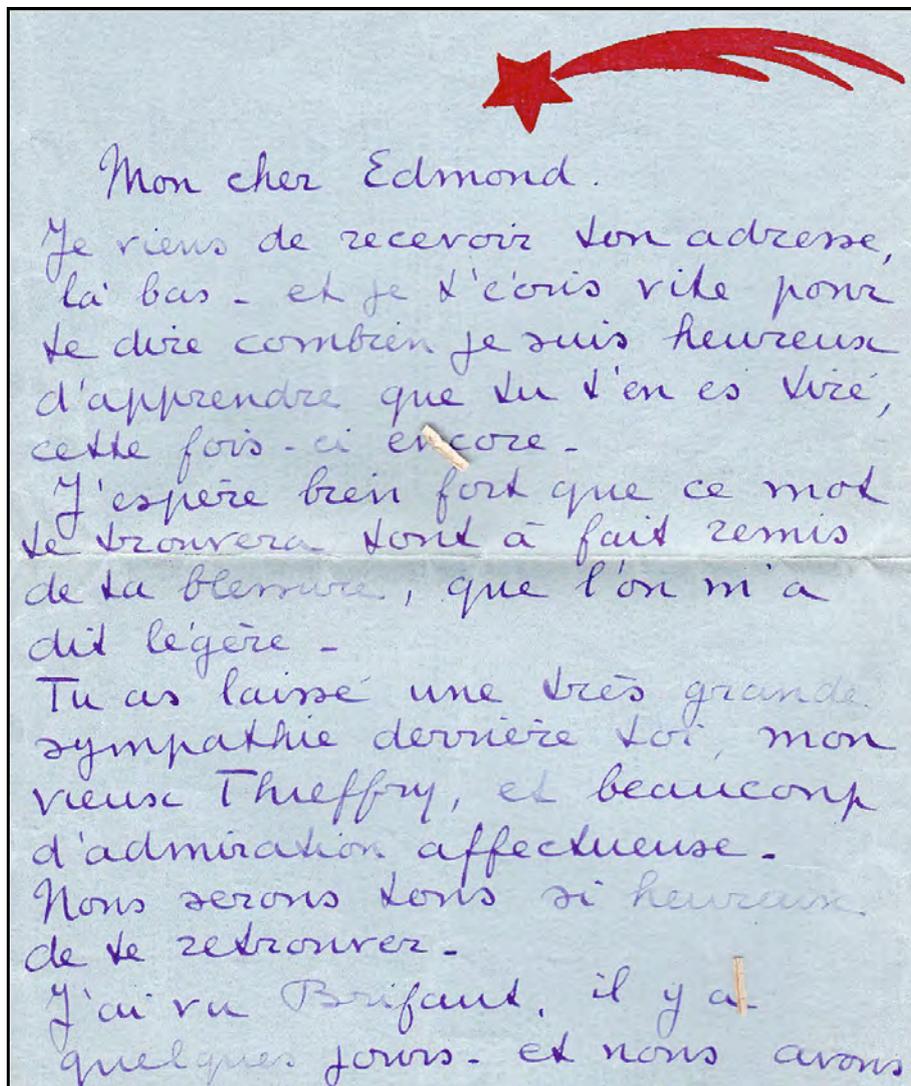


Teddy Franchomme est à Juvisy lorsqu'il apprend que son ami Edmond Thieffry a été descendu et est porté disparu. « Une fois de plus »... il s'en est sorti et se trouve dans un camp en Allemagne. Teddy s'est empressé de lui écrire.

Le 26 mars 1918, il lui adresse la lettre suivante que nous reproduisons dans son intégralité.

Elle est envoyée dans un camp dans le nord de l'Allemagne à Stralsund « Daenholm ». On a

fait suivre le courrier jusqu'au Lazareth VII (hôpital) de Stettin, à la frontière polonaise, où il est en convalescence à la suite des blessures encourues.



beaucoup parlé de toi -
Tout le monde a eu une
grosse émotion, en apprenant
ta disparition.
Ici au men, ta photo est
affichée au mur, à la place
d'honneur, et on a donné ton
nom au plus grand hangar.
Tous les jeunes se connaissent
ainsi - et espèrent d'imiter un
jour -

Si tu as une occasion de
m'écrire un mot, veux-tu
le faire ? J'en serais très
heureux -
Dis-moi bien si tu n'as
besoin de rien - je serais si
content de pouvoir te l'envoyer
bien vite, vêtements, provisions
ou livres -

Clément van der Straeten,
Aselet, Jenatzy et tous les
se joignent à moi pour
t'envoyer leur meilleur
souvenir -
Une très cordiale poignée
de mains de ton ami
Teddy Franchomme

La présente lettre a été remise à Giorgio Franchomme par son ami d'enfance du Collège Saint-Michel, Jean-Louis Thieffry, petit-fils d'Edmond Thieffry.

Le 19 mars 1971, Teddy Franchomme adresse la lettre ci-après aux enfants d'Edmond Thieffry, lors du décès de leur maman. Souffrant, il n'a pu se rendre aux funérailles.

T m Franchomme
1180 Brunelles
214 Avenue Churchill
19 Mars 1971.

Cher Monsieur et chère
Madame Thieffry -

Nous avons appris avec infiniment
de peine la très triste nouvelle du
décès de votre chère Maman.

J'ai moi-même perdu ma Maman
il y a déjà eu de ça - et je pense
affectueusement à vous - pendant
ces heures de deuil.

J'aurais voulu assister ce matin
à la messe à Sainte Gertrude - mais
je ne suis pas très bien portant. et
mon docteur - constatant que j'avais
pas de 38 de température - me demande
de ne pas sortir -

Je vous écris donc - ce que j'aurais
beaucoup voulu pouvoir vous dire
de vive-voix.

Je vous prie de croire à toute ma
sympathie et à la grande part
amicale que ma femme et moi
prenons à votre grand chagrin
et à celui de votre famille.

Teddy Franchomme mentionne également une photo que nous avons jointe à la lettre...

« J'ai dans mon carnet de souvenirs 1914-18, une jolie photo de votre papa et d'André De Meulemeester en permission à Londres en 1917... »

Ma pensée affectueuse est
auprès de vous. ce matin -
11 heures -
Je prierais de l'ont mon cœur
pour votre Maman - en évoquant
le clair et magnifique souvenir
de mon ami et compagnon
d'escadille - le grand Edmond
Thieffry.

J'ai dans mon carnet de
souvenirs 1914-18. une jolie
photo de votre Papa et d'André
De Meulemeester - en permission
à Londres en 1914 - je pense -
Je vais la faire reproduire et
vous l'envoierai - avec mon
fraternel et fidèle souvenir.

Ma femme se joint à moi pour
vous présenter nos condoléances
très sincères et très émue.

Nous vous exprimons toute
notre amitié - en ces heures de
deuil cruel.

Teddy M. Frauckommy



André De Meulemeester
et Edmond Thieffry.

L'Entre-deux guerres

L'officier de réserve



Nivelles : formation de Bréguet XIX.



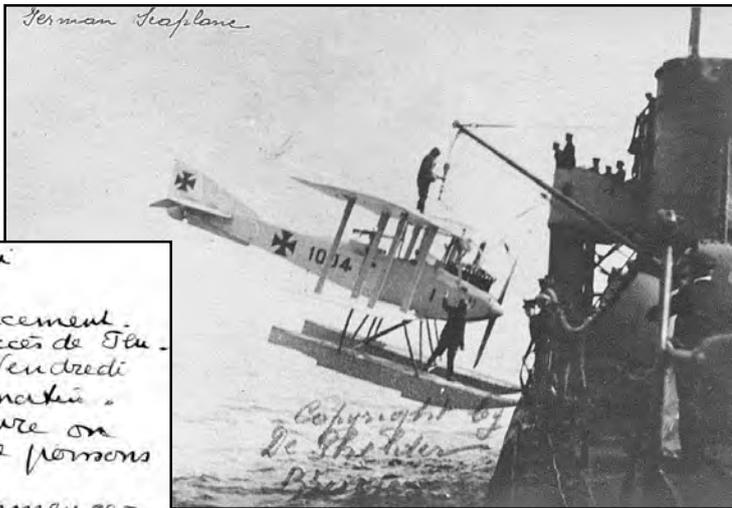
Teddy y effectue ses prestations aéronautiques.



Bréguet XIX.

Carte adressée à son père à la suite d'une petite maladie.

Mon vieux Dédé,
 Mercredi
 J'espère que tes te remets doucement sans imprudences. de ton accès de Flu. Nous revenons à Porurailles Vendredi et viendrons te voir Samedi matin. Nous d'inversons tout à l'heure on demeurera un petit panier de poissons de Blamkemborgue. Je suppose que te dois commencer à manger ?
 Bien affectueusement à ton
 Grosses kisses d'odette et Doro
 Teddy



Un fils bien attentionné...

Si tendrement à toi,
 Ma petite Mamy
 chérie
 Ton Teddy



Le raid Belgique – Congo

Le “Reine Astrid”, à l’aérodrome d’Evere

L’avion partira pour le Congo, aujourd’hui à 10 h. du matin

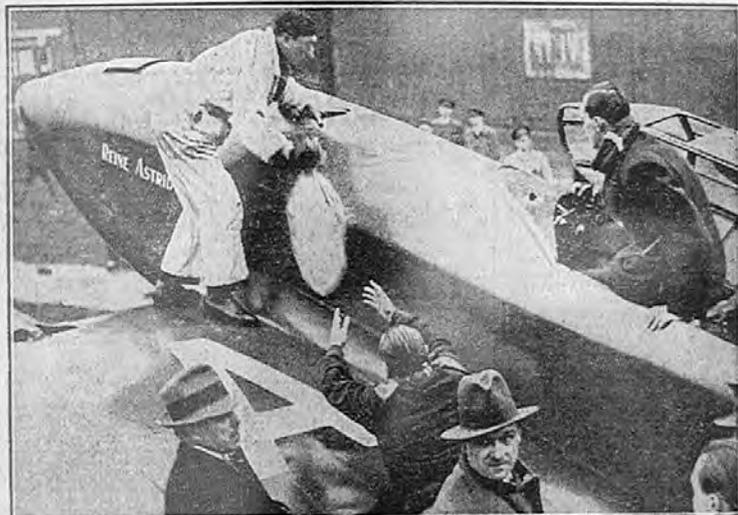


L’avion « Reine Astrid » est arrivé à l’aérodrome de Haren à 14 h. 52, venant de Lympe.
Lors de l’atterrissage l’aile droite de l’appareil a touché légèrement le terrain.
Le « Reine Astrid » partira jeudi matin à 10 heures pour le Congo.
Voici, de gauche à droite, l’aviateur Waller, le capitaine et Mme Francomme, l’ambassadeur d’Angleterre à Bruxelles.

A du 370 à l’heure !

Parti de Bruxelles à 10 h. 37 le “Reine Astrid” atteint Oran d’un seul coup d’aile

Si tout va bien, il sera à Léopoldville ce soir



Ken Waller et Maurice Francomme chargent les sacs du courrier

Le Courrier de Noël "Belgique-Congo"

Le "Reine-Astrid" met 5 heures de Bruxelles à Oran

Parti d'Evre à 10 h. 37, il atterrissait à 15 h. 30, couvrant 1,900 kilom. à 370 de moyenne



10 h. 37...! Le « Reine-Astrid » s'élance sur le terrain détrempé d'Evre et, après un décollage impeccable, pique vers Oran.

Le Courrier de Noël "Belgique-Congo"

Le "Reine-Astrid" atterrit à 14 h. 45 à Léopoldville

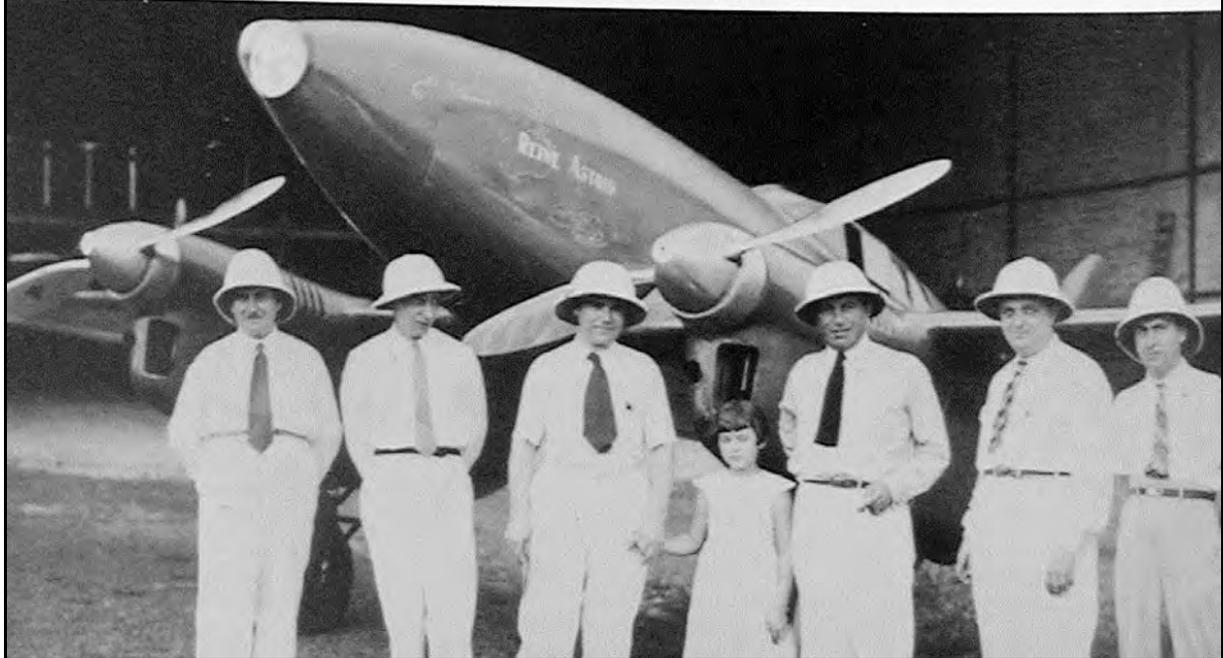
Une étape à travers les tornades

Partis à 3 h. 20 de Niamey, Waller et Franchomme ont ravitaillé à Pointe Noire, d'où ils sont repartis à 13 h. 10



l'équipe anglo-belge qui a relé, en moins de 25 heures de vol, la Belgique à sa colonie. A gauche, Kenneth Waller, à droite, Maurice Franchomme.

Franchomme, 3^e à partir de la gauche, avec le personnel de SABENA-Congo à Leopoldville.
 Franchomme, 3^{de} vanaf links, met het personeel van SABENA-Congo te Leopoldville.



Le retour

L'avion "Reine-Astrid" parti d'Oran à 7 h. 15 est arrivé à 12 h. 14 à Bruxelles

Waller et Franchomme ont fait ainsi
 une splendide démonstration de voyage
 aérien économique et extra-rapide

Bruxelles, 28 Décembre.
 L'avion « Reine Astrid », qui avait
 quitté Oran ce matin, à 7 h. 15, a at-
 terri à l'aérodrome de Haerem à
 midi 14.

Devant l'aérogare, on remarquait
 M. Charles, ministre des Colonies, l'am-
 bassadeur de Grande-Bretagne, le gé-
 néral Gilliaux, commandant l'aéronauti-
 que militaire, et M. de Wolmont, offi-
 cier d'ordonnance du roi.

Le « Reine Astrid » a accompli les
 2800 kilomètres du parcours en 5 h. 09,
 à 569 km. à l'heure de moyenne.



Après leur atterrissage, Ken Waller
 et Maurice Franchomme ont été reçus
 au nom des officiers aviateurs. De très
 nombreux officiers aviateurs de l'active
 et de la réserve, Mme Franchomme et
 les membres de la famille du pilote bel-
 ge assistaient à cette cordiale récep-
 tion.

Le lieutenant-général Gilliaux, aide de
 camp du roi et commandant de l'aéro-
 nautique militaire, a félicité chaleureu-
 sement l'équipage anglo-belge.

Franchomme en français, Waller en
 anglais, ont alors remercié, en disant
 très touchés de l'accueil fraternel que
 leur ont réservé les aviateurs belges.

Interviewés à l'issue de la réception,
 les aviateurs ont souligné que le voya-
 ge du « Reine-Astrid » démontre les
 possibilités d'organisation d'une liaison
 aérienne postale rapide et régulière Bel-
 gique-Congo.

— Les étapes Bruxelles-Oran et Oran-
 Niamey sont faciles, a-t-il déclaré.
 Sauf peut-être pour la seconde car, sou-
 vent, pour la traversée du Sahara, les
 conditions atmosphériques ne permet-
 tent pas toujours une visibilité très
 nette de la piste saharienne.

Le trajet suivi par le « Reine-Astrid »

L'avion "Reine Astrid", est rentré à Haren, vendredi à 12 h. 14

Il a réalisé la liaison aérienne Belgique-Congo :
A L'ALLER en 24 h. 32 minutes de vol
AU RETOUR en 23 h. 21 minutes

Il n'y avait, il y a huit jours, autour du « Reine Astrid », partant pour le Congo, que des gens souriants, venus assister, eût-on dit, à un simple départ d'excursion.

Vendredi, il n'y avait encore que des gens souriants, mais ils comprenaient mieux que cette excursion réussie était, en vérité, un très beau raid. C'est son aisance même qui lui donne toute sa signification et qui prouve l'utilité de la performance.

Le public aussi était beaucoup plus nombreux qu'il y a huit jours,

L'ALLER	
Jeudi 20 déc. :	Bruxelles 10-46
	Oran 15-44
Vendredi 21 déc. :	Oran 8-25
	Niamey 15-30
Samedi 22 déc. :	Niamey 3-20
	Leopoldville 14-45
LE RETOUR	
Mercre. 24 déc. :	Leopoldville 3-55
	Niamey 11-45
Jeudi 27 déc. :	Niamey 6-30
	Oran 17-00
Vendr. 28 déc. :	Oran 7-15
	Bruxelles 12-11

cabinet et Van Maileghem, secrétaire général, témoignait par sa présence de l'intérêt que représente pour la Colonie cette liaison rapide. Le vicomte du Bus de Warnaffe, ministre des P. T. T., accompagné de son chef de cabinet, M. Brusselmans, vint également remercier Waller et Franchomme qui ont battu tous les records postaux entre la Colonie et la métropole. Sir Edmond Ovey, ambassadeur d'Angleterre, était venu, accompagné du capitaine Bland, accueillir son com-

CONGO BELGE
 SERVICE DES TÉLÉGRAPHES

TELEGRAMME

Voie d'acheminement : *via Leo*

Indications spéciales : *Etat*

Adresse : *Waller Franchomme*
Leo

EXPPLICATIONS
 Des abréviations admises pour les indications de service.
 CV Différé en langage étal (français)
 CO Différé en langage étal (du pays d'origine)
 CD Différé en langage étal (du pays de destination)
 D Télégramme urgent.
 RP Réponse payée.
 OR Accusé de réception.
 XP Express payé.
 SP Courrier spécial payé.
 PP Poste payée.

L'Etat n'est tenu à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance privée par voie télégraphique. (Décret du 8 juillet 1895.)

Déposé à *Bruxelles* le *22* à *14 h. 58 m.* N° *339*, *11* mots

*La femme et moi nous remercions
 votre magnifique succès et vous
 en félicitons chaleureusement*

Leopold

À mon grand ami Rex Waller,
 un brillant pilote de Londres, Melbourne et ce jour
 le Brussels de opoldrille et ce jour -
 En grande sympathie - si heureux d'avoir fait
 ce beau voyage avec lui -
 Teddy M. Frenckomay. 28 décembre 1934
 "Arion Reine Arctique"



Après la Deuxième Guerre mondiale



Maurice Franchomme et son fils Alain, lieutenant à la Force Aérienne.



1955 : remise de la Médaille (d'or) du Mérite sportif. Derrière Franchomme, on reconnaît Roger Moens...

ROYAUME DE BELGIQUE	KONINKRIJK BELGIE
LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN
certifie que, par arrêté Royal du 8 Janvier 1951,	bevestigt dat, bij Koninklijk besluit van 8 Januari 1951,
Monsieur le lieutenant-colonel aviateur honoraire	aan de Heer ere-luitenant-kolonel vlieger
Maurice-Charles-Louis-Fernand FRANCHOMME,	
à Ixelles,	te Elsene,
a été autorisé à porter la décoration d'officier de l'Ordre de la Légion d'Honneur.	de toelating verleend werd om het ereteken van officier der Orde van het Erelegioen te dragen.
Bruxelles, le 19 Janvier 1951.	Brussel, de 19 Januari 1951.
POUR LE MINISTRE : Le Fonctionnaire Délégué au Ministère des Affaires Étrangères et du Commerce Extérieur,	VOOR DE MINISTER : De Afgevaardigde Ambtenaar bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel,
	

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE	RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Secrétariat d'État aux Forces Armées (GÉNIE)	
Cabinet du Ministre	
Bureau des Décorations	
	MÉDAILLE COMMÉMORATIVE FRANÇAISE DE LA GUERRE 1939-1945 (Décret du 21 Mai 1946)
	M ^{OR} Monsieur FRANCHOMME Maurice, Charles, Louis, Fernand
	Lieutenant-Colonel Aviateur de Réserve Honoraire de l'Armée Belge
	est autorisé à porter la Médaille Commémorative française de la Guerre 1939-1945 avec barrette " LIBÉRATION "
	A Paris, le 9 Décembre 1952.
	Pour le Secrétaire d'État à la Guerre et pour le Directeur du Cabinet Le Chef du Bureau des Décorations
	
	
	(1) Nom, prénom, grade et corps ou service avec lequel le titulaire a servi en France.

LE PRIX PAUL DU TOICT

L'adjudant-pilote Léo Lambermont de la 42^e escadrille de reconnaissance photographique vient de se voir décerner le prix Paul du Toict, pour la meilleure performance sportive réalisée au cours de l'année 1959.

Rappelons que, dans le courant de l'année 1959, peu de temps avant le meeting aérien international de Gosselies, l'adjudant Janssens, spécialiste de la voltige aérienne, fut victime d'un accident et fut remplacé, au pied levé, par l'adjudant Léo Lambermont. Malgré son manque de préparation, l'adjudant Lambermont reprit un vieil appareil d'école SV 4bis et contre toute attente, se classa deuxième de la compétition de voltige aérienne, derrière le célèbre aviateur français Biancotto, ex-champion du monde.

Après un tel début, l'adjudant Lambermont devint rapidement une vedette de la haute école et se distingua en prenant part à de nombreux meetings aériens à Gossoncourt, Zwartberg, Coxyde, Kleine-Broghel, Virton, Saint-Hubert et Florennes.

Devenu le spécialiste incontesté de la voltige aérienne, le jeune Malinois participera cette année encore à de nombreux meetings aériens internationaux et nationaux.

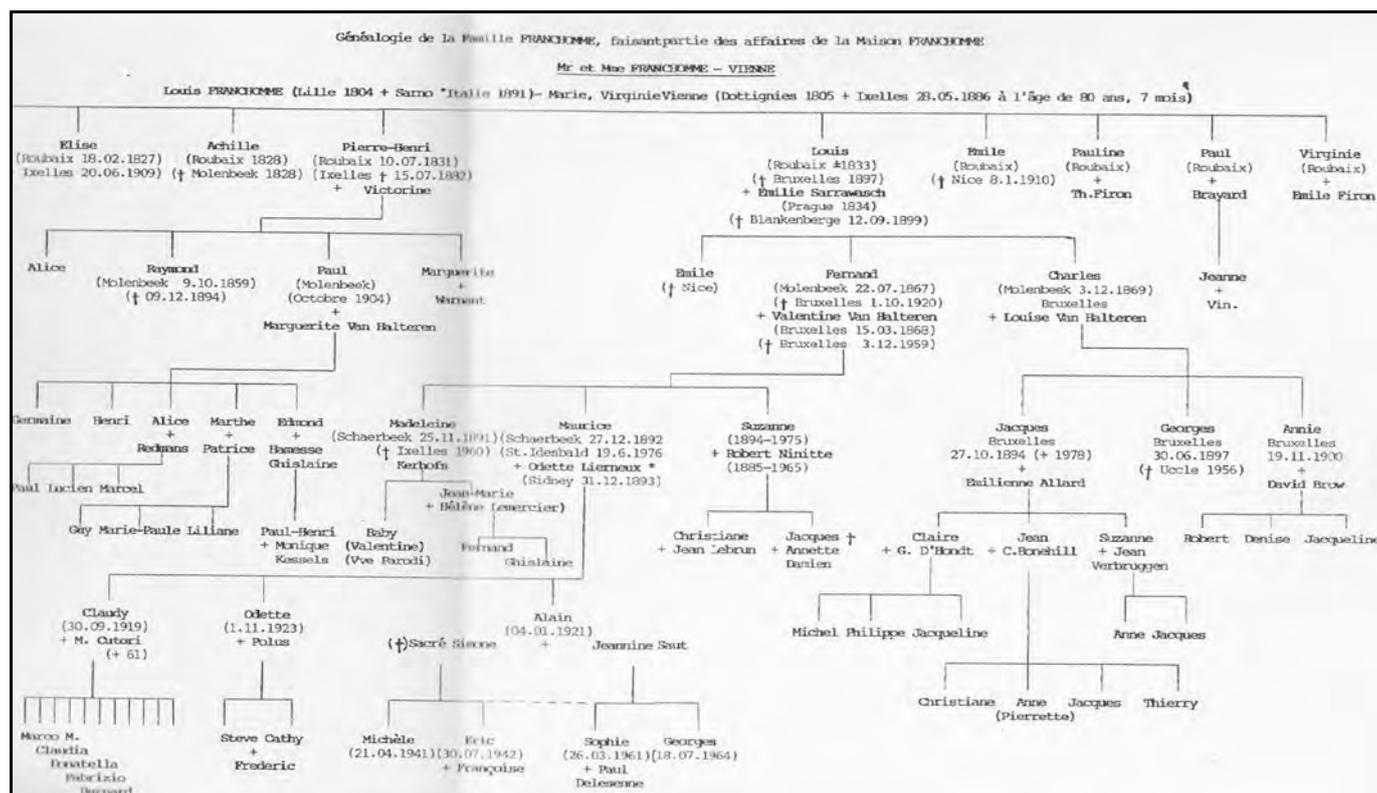
Le prix Paul du Toict a été remis à l'adjudant Lambermont, dans les salons de la Maison des Ailes.



L'adjudant aviateur L. Lambermont, de la 42^e escadrille de reconnaissance, recevant le prix Paul du Toict, de 10.000 F, des mains de madame du Toict, en présence du général médecin Sillevaerts et de monsieur Franchomme, secrétaire de l'Aéro Club Royal de Belgique.
(Le 23 mars 1960, dans les salons de l'Aéro Club).

Maurice Franchomme, secrétaire-général de l'Aéro Club Royal de Belgique.

Annexe A : généalogie et histoire de la « Maison Franchomme »



Maurice est donc le fils de Fernand Franchomme et Valentine Van Halteren. Comme déjà précisé, les deux sœurs de Valentine ont elles aussi épousé des Franchomme : Louise, le frère Charles et Marguerite, le cousin Paul... Maurice et Odette Lierneux auront trois enfants : Claudy, Odette et Alain. Le Général de Brigade Aviateur Giorgio Franchomme (17 août 1964) naît du second mariage d'Alain avec Jeannine Saut.

À noter aussi que le cousin Jacques mentionné lors de la construction des avions Franchomme est le fils de l'oncle Charles et de Louise Van Halteren.

Histoire de la « Maison Franchomme »

En 1839, Louis Franchomme et son épouse se lancent à Bruxelles, le long de la Senne, dans la fabrication de tissus dans un édifice qu'ils appellent « La Petite Fabrique ». La rivière a encore des eaux assez pures pour blanchir les tissus. Leurs métiers fonctionnent et continuent à prospérer. Des succursales s'ouvrent à Gand, Bruges, Anvers et Liège. En 1939, lors du centenaire, l'entreprise compte 600 employés et 22 voyageurs de commerce.

Mais, un jour, il a fallu quitter le quartier Nord et les Franchomme déménagent vers le quartier du Cinquantaire. La sixième génération se diversifie et se recycle dans l'immobilier.

La fin de la société a été décidée en 1991 et l'entreprise a définitivement fermé ses portes en 1995. L'article ci-après a été publié par Jean-Claude Vantroyen dans Le Soir du 22 février 1994.

Elle vendait des tissus depuis 1839

La fin de la maison Franchomme

Tout fout le camp. Même Franchomme (prononcez franque-homme)! Figurez-vous que cette société qui vend des tissus depuis 1839 a fermé ses portes. Fini fini. Sur les vitrines des magasins de la firme, au 138 de l'avenue de Tervueren, à Etterbeek, une simple affiche l'annonce discrètement.

Faillite, banqueroute? Mais non. La mort de Franchomme s'est faite en douceur, on allait dire : gentiment.

— Il y a quelque temps en effet que nous avons décidé de terminer nos affaires de commerce de tissus et de décoration, confirme Paul-Henri Franchomme qui, avec ses deux cousins, Franchomme aussi, gère la société familiale. L'affaire est aux mains de la famille depuis le début, mais la dernière génération ne veut plus poursuivre...

En 1839, Louis Franchomme et sa femme édifient ce qu'ils appelleront la « Petite Fabrique », le long de la Senne, dans le quartier de l'Allée Verte. La rivière a encore des eaux assez pures pour blanchir les tissus. Leurs métiers fonctionnent. Et continuent à fonctionner quand ce quartier s'urbanise.

Les maisons naissent dans le coin, les prairies à blanchir disparaissent, la Senne se pollue, mais Franchomme reste. Les clients ont pris l'habitude de venir au coin de la rue des Chanteurs et de la rue des Mécaniciens : ils continuent. D'autant que le magasin s'est fait chic, avec de l'acajou, et que la Senne s'est cachée sous une voûte.

Les succursales s'ouvrent, à Gand, Bruges, Anvers, Liège. En 1939, lors du centenaire, les employés étaient 600, sans compter les 22 voyageurs de commerce qui sillonnaient la Belgique. On ouvrait le dimanche, on consacrait toute une journée aux bons clients, en leur offrant parfois même le déjeuner sur le coup de midi, certains employés logeaient sur place.

LA DYNASTIE

La recette du succès? « Nous répondrons en invoquant les traditions familiales que l'établissement maintient avec vigilance. La maison Franchomme est vraiment une maison. Il y a une dynastie des Franchomme et les descendants honorent les ancêtres en s'inspirant de leur esprit et de leurs méthodes de travail », reprend Georges Renoy dans son livre sur les

	Quantité	Unité	Montant
CONFECTIONS pour DAMES			
Spécialités de tissus pour deuil			
Casins Cachemire			
lapis carrés			
Soieries noires à broderies			
Novautés de tissus			
Velours de soie et de coton			
Grands Rideaux			
Mousselines	4	yards	7.50
Toiles blanches et écrites	4	"	19.45
Rapport Soieries	2	"	10.50
Articles blancs	2	"	1.9
Mousseline			
Orléans, Alpaga			
Draperies pour robes et pour hommes			
Bonneterie anglaise et française			
Couvre-jour en laine et en coton			
Spécialité d'articles			
Total			110.00

Une facture du 18 novembre 1882. Extrait du livre de Georges Renoy « Les Grands Magasins », éditions Rossel.

« Grands Magasins ». Cela a été vrai jusqu'à la fin.

La première fin, c'est qu'il a bien fallu quitter un jour le quartier Nord. On y construisait abondamment et Franchomme fut exproprié. Et puis personnel et clients en avaient assez de traverser le quartier chaud de Saint-Josse.

En 1973, Franchomme déménage vers le quartier du Cinquante-naire. Et la sixième génération se diversifie : elle se recycle dans l'immobilier, au départ des nombreux immeubles qui faisaient partie de son patrimoine. La fin définitive a été décidée il y a trois ans. La direction avait décidé d'arrêter trois ans plus tard. C'est évidemment maintenant. Les magasins sont fermés depuis quelques jours.

— La société familiale continue, dans ses bureaux de la rue des Ménapiens, précise Paul-Henri Franchomme. En tout cas jusqu'en 1995. La société vient à expiration à cette époque. On

verra si elle poursuit ses activités.

Monsieur Paul-Henri, comme on dit dans la société (normal : trois Franchomme sont encore aux commandes, et la génération précédente, ils étaient cinq Franchomme : on a pris l'habitude de les appeler par leurs prénoms), Monsieur Paul-Henri, donc, est triste.

— Sentimentalement, ça fait quelque chose...

Mais il est aussi satisfait de la manière dont cette fermeture s'est faite.

— Nous n'avons jamais mis quelqu'un à la porte. Nous n'avons jamais souffert de conflits sociaux. Les six dernières personnes qui sont parties pleuraient. Le plus triste, pour nous, c'est de quitter son personnel. Il nous a même fait des cadeaux d'adieu, à mes deux cousins et à moi. Ça nous a beaucoup touchés.

JEAN-CLAUDE VANTROYEN

Annexe B : Histoire de la Comète

« Ut Fulgur Sulca Aethera – Comme l'éclair, sillonne les cieux »⁸

En juin 2017, l'association des pilotes de Mirage publie un ouvrage relatant la vie de cet appareil à la Force Aérienne belge. L'histoire de la Comète est contée dans le chapitre de la 2^e Escadrille tel que décrite ci-après.

La Comète






Quand j'arrive à la base de Florennes en 1970, c'est à la 2^{ème} Esc et ses fameux pilotes, première unité opérationnelle à être transformés sur Mirage, qu'on me confie. Apprécié par ces derniers, je leur offre des améliorations importantes par rapport au F-84F dans le domaine de la vitesse pure, de l'accélération et de la maniabilité.

Cette escadrille a comme emblème une belle comète rouge que je vois fièrement apposée sur ma dérive. Cette comète a une histoire, vieille de maintenant 100 ans.

Maurice « Teddy » Franchomme, un pilote de la 5^{ème} Esc de Chasse, fait peindre en mars 1917 la Comète sur son Nieuport XI. Le capitaine Dony qui commande la 10^{ème} Esc lui demande de céder l'insigne comme emblème de l'escadrille. Franchomme accepte et la Comète devient ainsi l'insigne des Spad VII de la 10^{ème} Esc au cours de l'été 1917. Les nombreuses organisations qui se sont succédé entre 1918 et 1940, ont entraîné des variations dans la numérotation des escadrilles ainsi que dans leur rattachement hiérarchique.

- 1919 : 10^{ème} Esc sur Fokker D-VII
- 1923 : la 10^{ème} Esc devient la 3^{ème} Esc et est la première à recevoir les Nieuport 29 CI
- 1926 : la 3^{ème} Esc devient la 1^{ère} Esc du 1^{er} Gp du 2^{ème} Régiment d'Aéronautique
- 1927 : Avia BH-21
- 1931 : Fairey Firefly
- 1937 : Gloster Gladiator Mk 1

Les 10 et 11 mai 1940, ces Gloster sont détruits : quatre appareils sont abattus lors de l'attaque des ponts sur le canal Albert, les autres sont détruits au sol par les bombardements allemands.

1947 voit la création du 161^{ème} Wing à Florennes avec deux escadrilles de Spitfire, la 351^{ème} et la 352^{ème} qui deviennent les 1^{ère} et 2^{ème} Esc. Cette dernière reprend alors les traditions et insigne de la Comète.

En 1951, la Comète vole sur les F-84E et G Thunderjet et en 1955, le F-84F Thunderstreak succède au G pendant une quinzaine d'années.

Quel bonheur de pouvoir porter bien haut pendant dix-neuf ans cette Comète entourée d'un ceinturon et de la devise : « Ut Fulgur Sulca Aethera – Comme l'éclair, sillonne les cieux ».

C'est en 1988 qu'atteint par la limite d'âge, je vois filer, avec un peu de tristesse, cette Comète vers les dérivés de mon successeur, le fameux F-16...
Mais ceci est une autre histoire...

Maurice « Teddy » Franchomme est pilote à la 5^e Esc de Chasse lorsqu'il fait peindre en mars 1917 la Comète sur son Nieuport XI. Le Capitaine Dony qui commande la 10^e Esc lui demande de céder l'insigne comme emblème de l'escadrille. Franchomme accepte et la Comète devient ainsi l'insigne des Spad VII de la 10^e Esc au cours de l'été 1917.

La 10^e Esc deviendra la 1^{re} Esc du 1^{er} Gp du 2^e Régiment d'Aéronautique en 1926. L'escadrille sera successivement équipée d'Avia BH-21, de Fairey Firefly et de Gloster Gladiator Mk.1.

1947 voit la création, à la base de Florennes, de deux escadrilles de Spitfire, la 351^e et la 352^e qui deviennent les 1^{re} et 2^e Esc. Cette dernière reprend alors les traditions et insigne de la Comète.

Elle ornera ensuite les Thunderjet et F-84F Thunderstreak pour figurer à partir de 1975, pendant 23 ans, sur le Mirage 5B.

En 1988, la Comète apparaîtra sur les dérives du F-16... jusqu'à la dissolution de la 2^e Esc en avril 2001.

La Comète a donc sillonné les cieux pendant 84 ans.

⁸ Devise qui figure sur le badge de la 2^e Escadrille.



Depuis sa dissolution, les anciens de la 2^e Escadrille – pilotes, mécaniciens et personnel de support – se réunissent chaque année pour se remémorer les bons moments passés ensemble au sein de l'escadrille.

En 2017, ces retrouvailles revêtaient un caractère tout particulier puisqu'il s'agissait de fêter le centenaire de la Comète. Ce fut l'occasion de se souvenir de ce grand personnage que fut son « père »... Maurice « Teddy » Franchomme.

Annexe C : Madame Dufossez et la Pelouse d'Honneur

La Pelouse d'honneur au cimetière de Bruxelles

Le 10 mai 1940, premier jour de la guerre, le Lieutenant aviateur Étienne Dufossez abat un avion allemand mais est malheureusement descendu à son tour.

Pendant la guerre, la mère de l'infortuné pilote, madame Dufossez-Van Halteren, va se dévouer en faveur des œuvres de l'aviation. Elle attache une sollicitude particulière aux veuves et orphelins d'aviateurs ainsi qu'aux épouses et enfants des aviateurs passés en Grande-Bretagne.



Dès après la guerre, elle a l'idée, en souvenir et en mémoire de son fils, de créer une pelouse d'honneur pour y faire reposer tous les aviateurs militaires belges tombés pendant la guerre 1940-1945.

Son idée rencontre beaucoup de sympathie, mais la réalisation de son vœu se heurte à maintes difficultés. Avec un louable entêtement, elle parvient néanmoins à obtenir un accord de principe des autorités concernées. Un comité d'honneur et un comité exécutif sont formés. Le comité d'honneur est placé sous le Haut Patronage de Sa Majesté la Reine Élisabeth et comprend les plus hautes personnalités du pays. Madame Dufossez préside le comité exécutif.

Il reste à trouver l'argent. Des galas sont organisés qui, grâce à l'appui de la Force Aérienne, rencontrent un grand succès et les bénéfices réalisés permettent l'achat d'une parcelle dans le cimetière de Bruxelles pour contenir 215 tombes.

Grâce aux démarches entreprises auprès de la ville de Bruxelles, la parcelle devient propriété du comité de la Pelouse d'honneur.

Monsieur Vandebosch, architecte, dresse les plans et monsieur Battaille, statuaire et ancien aviateur, fait la maquette du monument qui doit figurer comme emblème à la pelouse. La phrase célèbre prononcée par Churchill après la Bataille d'Angleterre y est gravée :

« Never in the history of mankind has so much been owed by so many to so few ».

Le rapatriement des corps inhumés en Allemagne et en Hollande a lieu en 1948, celui des 172 dépouilles inhumées au cimetière de la RAF à Blackbushe commence en 1949.

Les dépouilles inhumées en France reviennent peu avant l'inauguration officielle de la pelouse le 18 septembre 1950. 215 tombes, y compris celles symboliques des 31 disparus au combat s'y trouvent réunies.

Les protagonistes de l'œuvre font don de la Pelouse d'honneur à la Force Aérienne afin d'assurer la pérennité de ce haut lieu du souvenir et le 15 avril 1966, une convention est signée avec la Force Aérienne. Par la suite, les Vieilles Tiges de l'Aviation belge vont reprendre la succession du comité fondateur.



Annexe D : L'histoire des Compagnons du Cardinal Paf...

Notre homme n'est pas qu'un excellent pilote..., c'est aussi un joyeux luron qui a le sens de l'humour et de la dérision bien ancré... Comment comprendre autrement sa participation active dans la création d'une très noble Confrérie dont les origines remontent « à la nuit des temps... ».

L'article ci-après est paru après la guerre. On y découvre comment la confrérie a vu le jour à l'issue du grand meeting aéronautique de Zurich qui s'est tenu au mois d'août 1932. Victorieuse, l'équipe belge composée des capitaines Van der Linden, Servais et Norbert Leboutte, est intronisée aux rites du Cardinal Paf. De retour en Belgique, ils décident de créer en souvenir des glorieuses journées de Zurich, un ordre régulier de cette très noble confrérie ayant déjà des ramifications en Suisse, Italie et Grande-Bretagne...



Le cardinal Paf.

La très noble confrérie du Cardinal Paf est célèbre dans le monde entier. Elle est une originale invention des aviateurs et c'est dans les rangs de l'Aviation militaire et de l'Aviation sportive, principalement, que les Compagnons ont été, jusqu'à présent, recrutés.

La Confrérie a des ramifications jusque dans l'île d'Honolulu !

Durant la deuxième guerre mondiale, bien loin de se perdre, la pratique du rite s'est renforcée grâce souvent à des aviateurs belges, où qu'ils se soient trouvés : en Grande-Bretagne, au Canada, aux Etats-Unis, en Afrique du Sud, au Congo Belge, sur la Côte de la Méditerranée, aux Indes... C'est ainsi, par exemple, que notre ami, le colonel Steve Mac Giffert, des U. S. A., a réussi le « test » imposé alors qu'il se, trouvait, avec l'Armée Américaine, qui luttait contre le Japon... La chose nous fut révélée originalement, lorsque les hasards de la guerre amenèrent en Belgique cet éminent et très jovial officier d'outre-Atlantique.

C'EST A ZURICH, EN AOUT 1932...

« Et puisque vous êtes, Messieurs les aviateurs militaires belges, les grands vainqueurs du meeting aéronautique international de Zurich, vous nous ferez l'honneur et le plaisir d'être nos invités ce soir... » C'est par cette phrase élogieuse que le général, chef de la délégation aéronautique militaire italienne, qui participait aux épreuves de la « Coupe des Alpes » prit à diner, à l'Hôtel Baur au Lac, les héros de la course, les capitaines-aviateurs Omer Van der Linden et Servais, auxquels s'était joint le capitaine Norbert Leboutte. Ils étaient les trois représentants de notre Aviation militaire au meeting de Zurich.

Après les toasts d'usage, nos amis italiens invitèrent leurs hôtes d'honneur à boire « à la santé du Cardinal Paf »... Cardinal Paf ?... Qu'est-ce que c'est que celui-là ? On le leur expliqua. Et on leur dit en quel consistant

**L'histoire véridique de la très noble Confrérie
des Compagnons du
Cardinal Paf...**

racontée par le Grand Maître et Grand Coadjuteur
Frère Cotton,
"lequel se dist haschelié ès-lettres moult orgueilleusement"

le rite des épreuves pour être admis comme Compagnon dans la très noble Confrérie. Epreuve laborieuse, s'il en fut, et où les aviateurs belges échouèrent misérablement, il faut en convenir ! Ils s'entraînèrent toute la nuit, au cours d'une ultime soirée, en présence des pilotes étrangers invités par l'Aéro Club Suisse, nos compatriotes furent assez dignement sacrés « Compagnons ».

ordre régulier de cette très noble Confrérie, qui avait déjà des ramifications en Italie, en Suisse et en Grande-Bretagne.

LES GHIMOIRES PARLENT.

Le Belge est curieux, ainsi les majors-aviateurs de réserve Gaston Lambert et Teddy Franchomme décidèrent de procéder à des recherches permettant de retrouver, dans la nuit des temps, les origines du « rite » dont une tradition tenace avait, dans certains pays, maintenu le principe. Ils furent aidés dans leur tâche par le Baron Albert Dony, curieux et distingué philologue. En collaboration ils parvinrent à situer certains rétroactes au moyen de deux documents, très importants, établissant :

Le premier, « comment le Destin et les hauts dignitaires du chapitre envoyèrent un message par leurs Compagnons pour hailler à leurs secours et ayds ».

Le second, Cy parle du tenement de moult regretté Cardinal

AU XIV^e SIECLE.

Il ne fut pas possible d'établir où, ni comment vécut le regretté Cardinal, mais, du premier document on estima qu'un lien de solidarité entre ses disciples était fortement proposé, car :

« L'an de grâce mil trois cent trente et quatre, le douzième jour du mois de novembre, s'estoient assemblés, vostre doyen et voz hauls dignitaires ez chaplatre et commandements... »

« Lesquels avoient rendu hommage à très illustre et moult regretté compaignon ez princes et Cardinaux, nommé Paf... »

La réunion avait dû être quelque peu houleuse, car, sur la proposition du Grand Chan-celier :



... ses Armoiries.

LE RETOUR EN BELGIQUE.

Bien entendu, le retour des vainqueurs fut fêté en Belgique comme il convenait. L'on repartit de la très noble Confrérie et du Cardinal Paf. Les nouveaux Compagnons voulurent faire du prosélytisme, de nombreux essais d'initiation eurent lieu.

Il fut donc décidé alors de créer, en souvenir des glorieuses journées de Zurich, un



Un nouvel « impétrant » a réussi le rite sacré des épreuves pour être admis dans la très noble confrérie et est sacré « compaignon » par le grand Coadjuteur.
(D'après Bismuth.)



« Les Compagnons d'Helvétie en témoignage de fidèle allégeance à la très noble Confrérie. »

« Ams, je connais emproz la cité Brus-sele, ez pais de Laeke en Breban, unq hostel fort idoïne avecque salles enrichies de peinctures, pavements et moult cuitres cornemens. Et illecques est unq préhaul, sy sourd une fontaine de très limpide albastre, et la, vous bpirez moult liqueurs, vinasses, cervoises, ez gobelez d'or, d'argent, de crystallin ou de porcelayne... »

Le Grand Juge intervenait, semble-t-il, au nom de la morale :

« Père, dist-il, que voïc meschiantes et maloustrs parolles, que vous plaise tels comendements et dedans brief temps, vous aurez en vostre compaignie pecultraïlle, maus garsons et yvrongnes, et d'iceux devrai je estre espie, et pource, onques mais n'aurai ne esbatement ne tresve... »

ce qu'entendant, le Doyen, plus large d'idées abondant dans le sens de la proposition première :

« Beau filz on voit tout clèrement que vous souffrez en esperit, et en ai moult regaret... par ma foy, trincher en bonne compaignie onques ne fust pechier; pour qui atremplement boyt bonne braguarde liqueur baïlle joye et enchasse merancholie. Acerte, mieulx vault sayne jeunesse et franche gayte que faulce vertu et courarde presches... »

et terminèrent cependant bien d'accord, car :

« Deciderent de querir unq hostel et prendrent pour enseygne « A l'Escu du Lyon rampant » en memoyre de celui que conquist Phelippe, lors Comte de Flandre, a unq soul-dan d'oultré mer nommé cacquedent... »

Le second document, peut-être antérieur, traitait du « tenement » qu'on a estimé être le rite de l'intronisation. Nous y voyons :

« Aincyoys, sçavez lequel tenement du moult regreste cardinal, Païlx soyt luy donnee-ne feut octroyee mie pour trams, manans, caphars, pitans ou abscons, ains pour joyeux et doctes comperes, nobles bernaiges et aultres gentilzommes, et laquelle ja dictes hoïrles est, premier, le ryte de l'esbanoyant compaignonage d'iceluy... »

et reprenant (anticipativement) l'esprit du « bon Rabelais :

« Ors, pour que se resveïgïe la moult substantifique moels, guydons avecque luy que mieulx vault, sus ceste dolente terre, pleurez moins et boyre davantage... »

donne enfin la description méticuleuse du rite :

« Lors, premier, l'impetran prinist se voirre entre pouce et doy, servant dist index par d'aulcun, esleve le bras dextre et dist : « ja trinche a la sancté du cardinal Paf... » et verse ez entonnoier du bec, bonne gutee de braguarde liqueur. Tant d'unq colp entalente, pose se voirre sus table et item de l'index de la dextre, si que de la senestre, ambedeux, mignote ses levres et ferrit de la table les bords sus et soub, item hurte le sol, le pie dextre precedant le senestre, item salue... »

et se poursuit l'initiation au rite dont nous extrayons cette dernière phrase :

« Cy finist le ryte et premier tenement du moult inclyte cardinal. Plaise à vous de voir et de le diviser sans rien obmettre. »

LE RITE TEL QU'IL EST APPLIQUE AUJOURD'HUI.

Premier temps. — Saisir le verre entre le pouce et l'index, le lever en disant : « Je bois à la santé du Cardinal Paf... »

Boire une fois. — Déposer en frappant légèrement le verre sur la table, puis de l'index de chaque main, frotter une fois les moustaches à droite, puis à gauche. — De l'index, frapper une fois sur la table, à droite, puis à gauche. De l'index, frapper une fois sous la table, à droite, puis à gauche. Frapper du pied droit, puis gauche. Enfin, saluer une fois.

Second temps. — Saisir le verre entre le pouce, l'index et le médus, le lever en disant : « Je bois à la santé du Cardinal Paf, Paf... ». Boire deux fois. Déposer le verre en frappant légèrement deux fois sur la table, puis des deux doigts de chaque main (index et médus), frotter deux fois les moustaches à droite puis à gauche.

Des deux doigts de chaque main (index et médus), frapper deux fois sur la table à droite, puis à gauche. Des deux doigts de chaque main (index et médus), frapper deux fois sous la table à droite puis à gauche. Frapper deux fois du pied droit, puis gauche. Enfin, saluer deux fois.

Dernier temps. — Saisir le verre entre le pouce, l'index, le médus et l'annulaire, le lever en disant : « Je bois à la santé du Cardinal Paf, Paf, Paf... ». Boire trois fois, en vidant le verre à la troisième fois.

Déposer le verre en frappant légèrement trois

fois sur la table, puis des trois doigts de chaque main (index, médus et annulaire), frotter trois fois les moustaches à droite, puis à gauche. Des trois doigts de chaque main (index, médus et annulaire), frapper trois fois sur la table à droite, puis à gauche. Des trois doigts de chaque main (index, médus et annulaire), frapper trois fois sous la table à droite, puis à gauche. Frapper trois fois du pied droit, puis gauche. Enfin saluer trois fois.

Le rite doit s'effectuer dans le temps de une minute quinze secondes.

Si le candidat a réussi, les membres du jury (Président, Assesseurs et Chronométreur) donnent l'accolade, remettent l'insigne, puis donnent le signal de la danse du « Petit Ballet » en l'honneur du nouveau « Compagnon », que dansent tous les « Compagnons » présents, en tournant doucement en cadence, le pouce droit sur la tête, le pouce gauche au milieu du dos, les mains ouvertes.

Petit Ballet



Musique et paroles du « Petit Ballet ». (Tous droits de reproduction réservés pour les paroles.)

L'on a vu, par ce qui précède, que si le candidat a réussi les épreuves du rite, tous les Compagnons présents dansent en son honneur un petit ballet... Ce petit ballet prend parfois des formes et une importance ahurissantes! C'est ainsi que quelques années avant la seconde guerre mondiale, au cours du grand Bal de l'Aviation au Palais des Beaux-Arts, une assistance brillante, aux premiers rangs de laquelle se trouvaient les plus hauts représentants du Corps diplomatique en Belgique, eut la révélation du « petit ballet » dansé par une cinquantaine de Compagnons, officiers de l'active ou de la réserve, tous en grande tenue et parmi lesquels un général et plusieurs officiers supérieurs. Ce petit ballet fut quelque chose dans le genre d'une écurdissante apothéose du Cardinal Paf!

INSTALLATION DU CHAPITRE

Lors de la fondation, dix-sept membres fondateurs se réunirent à Bruxelles au « Sporting » et approuvèrent la désignation au titre de Grand Maître de la Très Noble Confrérie au major aviateur (récemment promu) Van der Linden, en même temps que la chancellerie accréditait, outre le Chapitre et le Sacré Collège, les différents ordres dont ci-dessous la désignation :

Chapitre — Sacré Collège — Ordre féodal — Cour de Justice — Chancellerie — Ordre Féminin — Ordre Militaire et enfin les



Fac-similé de l'un des menus de la très noble Confrérie.



Le regretté capitaine-aviateur
Omer Van Der Linden,
premier Grand Maître
de la très Noble Confrérie.

Dignitaires Honoraires de la Maison du Cardinal.

Soit quelque quatre cents Dignitaires ayant tous qualité pour « recevoir » les « impétrants » qui solliciteraient la faveur d'être initiés au Compagnonnage, compte tenu de l'observance du rite devant un jury présidé par un dignitaire aidé d'assesseurs compagnons.

Il ne nous fut pas possible de donner à ce sujet, faute de place, beaucoup de détails,

mais signalons toutefois qu'en ce qui concerne les hauts dignitaires :

M. le Cardinal Paf a été nommé à titre posthume et définitif;

le Grand Co-Adjuteur a rang d'évêque titulaire. Il est en principe perpétuel; s'il ne l'était pas, il s'arrangerait bien pour le devenir;

le Vice-co-adjuteur doit, en toutes circonstances, faire preuve d'une affabilité universelle, unilatérale et superficielle;

le Grand Connétable est un soldat de cour, plutôt que de métier : ses plaisanteries relèveront du Salon et non du corps de garde;

les paroles du Grand Aumônier seront suaves et ses manières onctueuses;

le Grand Chancelier est détenteur des plus hauts secrets : une grande réserve aux heures tardives lui est imposée;

le Grand Inquisiteur est, par définition, glacial, méthodique, mystérieux, méfiant, tâtilon et, si possible, incorruptible.

Passons sur la formation de la Cour de Justice, de la Chancellerie; rappelés pour mémoire que le nombre de dignitaires honoraires de l'Archevêché est considérable et que, au nombre des Ordres, il existe un Ordre féminin comprenant l'Abesse croisée, les abesses générales et ordinaires, des chanoinesses régulières, diaconesses et sous-diaconesses... Tous les postes que nous venons de citer ont leurs titulaires en Belgique et à l'étranger. Exemple : M. Albert Devèze, Ministre d'Etat, est le capitaine-



Le souriant Frère Cotton !...
Grand Coadjuteur en fonctions.

général mestre de camp, et le Général A. Becquet est mestre de Cie des Gardes Suisses.

Les dignitaires honoraires de la Maison du Cardinal comprennent, entre autres : le premier Gentilhomme de la Chambre, le Gouverneur des pages, le Grand Maître de la garde-robe, le Grand Ecuyer, le Grand Veneur, le Troubadour, etc.

Notre glorieux ami Van der Linden ayant trouvé la mort au cours d'un accident aux manœuvres aéronautiques de Corps d'Armée en 1933, les membres du Chapitre élirent, pour remplacer ce vaillant et regretté aviateur, le major aviateur de réserve Lambert, avec comme vice-coadjuteur, le major aviateur de réserve Franchomme.

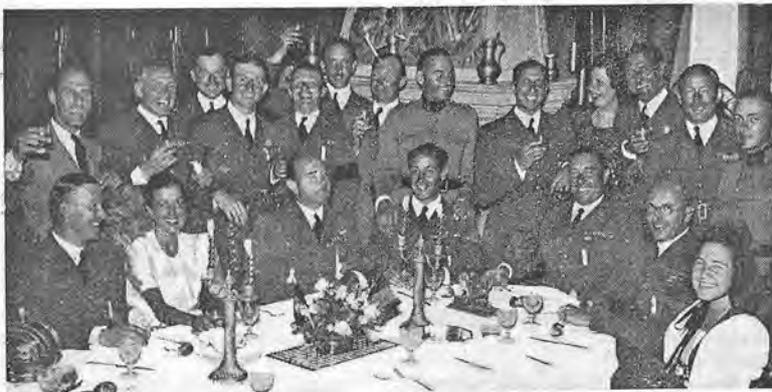
Le nombre des Compagnons et Compagnones croissant sans cesse, il fut décidé d'étendre au delà des frontières l'idée de solidarité maîtresse de la Confrérie.

Au cours des nombreux meetings ou rallies aéronautiques des Dignités de Grand Légat furent octroyées, en : Suisse, en France, en Grande-Bretagne, en Italie, aux Pays-Bas, en Yougoslavie, en Roumanie, en Hongrie, en Autriche, en Suède, en Pologne, en Espagne, en Tunisie, en Tchécoslovaquie, en Iran, en Norvège, aux Etats-Unis et au Danemark.

Et c'est ainsi qu'à l'occasion d'un rallye en Hollande, le Prince-Consort Bernard, pilote-aviateur déjà avant la guerre 1940-45, fut, à Eindhoven, initié au rite et sacré Compagnon au milieu de l'enthousiasme général.

En conclusion : la bonne humeur, la fantaisie, l'humour sont des sources vives de bonheur et une raison d'oubli des misères de ce monde troublé par tant d'événements graves.

FRÈRE COTTON.



Le banquet du cinquième Anniversaire, à Zurich.

Assis (de gauche à droite) : Major (actuellement général major) Norbert Leboutte; Madame Schleguel; Major (act. lieutenant-col. de rés.) Lamarche; Capitaine D'Hoore; Lieutenant général Duvivier; Colonel (act. général major de rés.) Desmet... et une dame suisse.
Debout : Gaston Roelandts; Major (act. colonel de rés. honoraire) G. Lambert; Capitaine Guy Warnez; Capitaine Jacques Philippart (tué lors de la bataille d'Angleterre 1940); Capitaine Jacques de Caters (mort accidentellement en 1940); Capitaine Ernest Van der Heyden; Capitaine Ralph. Danckers; Capitaine suisse (actuellement lieutenant-colonel, attaché à l'Air Suisse à Londres) Schleguel; Capitaine Rucquoy; Une dame suisse; Lieutenant vicomte Eric de Spoelbergh; Major (actuellement général) Lucien Leboutte; Lieutenant aviateur Suisse Popi, délégué auprès de l'équipe belge.

À la fin de l'article, on découvre que Franchomme est nommé Vice-coadjuteur, la fonction la plus importante après celle du Grand-Coadjuteur. Il doit à ce titre « faire preuve en toutes circonstances d'une affabilité universelle, unilatérale et superficielle... »

Comme on peut en juger sur la photo, lors du banquet du cinquième anniversaire à Zurich, la délégation belge forte de quelque quinze aviateurs (et non des moindres... notamment les frères Leboutte, le Général Duvivier, le Colonel Desmet, les capitaines Jacques Philippart et

de Caters, ainsi que le Lieutenant Eric de Spoelberch⁹) a dignement été reçue par les hôtes suisses.

Les traditions du Cardinal Paf resteront bien vivantes jusque dans les années 60. Quelques attributs nécessaires aux rituels sont conservés précieusement dans une armoire vitrée à la Maison des Ailes. Par ailleurs, la décoration murale du restaurant en sous-sol de cette vénérable « maison » est encore un hommage rendu aux anciens et à leur sens particulièrement aigu d'un certain humour... La fin de l'article ne laisse aucun doute à ce sujet : « *La bonne humeur, la fantaisie, l'humour sont des sources vives de bonheur et une raison d'oubli des misères de ce monde troublé par tant d'évènements graves.* »



Bibliographie

- Documentation Giorgio Franchomme
- Cent ans de technique aéronautique en Belgique par Michel mandl et Alphonse Dumoulin. (Céfal 2011)
- The Belgian Air Service in the First World War par Walter Pieters, Aeronaut Books, 2010
- Les magazines La Conquête de l'Air, L'Aviation Illustrée, l'Aviation Belge et Air Revue
- Les liaisons aériennes Belgique-Congo et le vol postal rapide de l'avion « Reine Astrid » par le Commandant Aviateur de Réserve T.M. Franchomme, Hélios S.A.R. 1935

⁹ Le Vicomte Éric de Spoelberch se tue à Nivelles le 17 janvier 1939 lors des essais du Renard R-36. Jacques de Caters décède accidentellement en 1940 et Jacques Philippart est tué lors de la bataille d'Angleterre.