

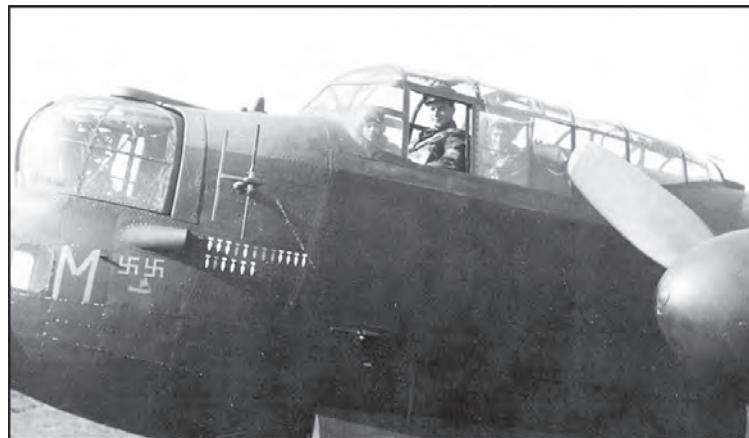
**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

Anselme Vernieuwe

Présenté et parrainé par
Jean-Pierre Decock
Administrateur
et
Alphonse Dumoulin
Ancien Administrateur



Le Flying Officer Vernieuwe (ou Pamplin son nom d'emprunt à la RAF) au retour d'un raid. D'après les marques peintes sous les antennes, il a déjà effectué 13 missions de bombardement, abattu deux chasseurs de nuit et sauvé sept aviateurs canadiens dérivant en mer du Nord sur un canot pneumatique.

Anselme « Selmo » Vernieuwe, DFC

**Résistant très actif et efficace en Belgique et en France
A effectué à la RAF 33 missions de bombardement
en 1944**

**A relancé et élargi à l'Amérique le réseau de la
Sabena dans l'immédiat après guerre
Fondateur et promoteur du réseau postal et pour
passagers par hélicoptère de la Sabena**

19.01.1916 – 17.06.1984

I. FAITS MARQUANTS



Le jeune pilote Anselme Vernieuwe scrute le ciel d'Evère en 1939.

Jeune sous-lieutenant aviateur en mai 1940, il devint un élément hyperactif dans un réseau de renseignement et d'évasion de pilotes belges et alliés vers la Grande-Bretagne via la France occupée et l'Espagne.

Brûlé dans la résistance, il a rejoint la Royal Air Force en mai 1943 et a effectué un tour d'opérations de 33 missions au Bomber Command.

Il a rejoint la Sabena en octobre 1945 et, par des recrutements soutenus de pilotes ayant combattu, il a non seulement réactivé le réseau Europe mais l'a élargi aux lignes transcontinentales vers l'Amérique du Nord et le Congo Belge.

En tant que chef du Service exploitation, il a convoyé en vol depuis la Californie le premier Douglas DC-4 opérant sur le vieux continent dès début février 1946.

Il était titulaire du brevet de pilote d'hélicoptère belge numéro 1 décroché en 1950. Entrepreneur et promoteur visionnaire, il a créé dès 1950 le premier réseau postal par hélicoptère et, en 1953, le premier réseau mondial de lignes régulières par hélicoptère pour passagers.

Il a initié le Roi Baudouin I^{er} au pilotage de bimoteurs Cessna 310. Il a, en outre, emmené à diverses reprises la Reine Elisabeth en hélicoptère.

Il fut directeur des exploitations et directeur principal à la Sabena de 1945 à 1964. Très actif dans les années 1960 et 1970 dans l'aviation d'affaires, il a lancé la société de taxis aériens Brussels Airways avant de rejoindre Abelag.

Il fut l'un de ceux qui ont porté le Centre National de Vol à Voile sur les fonds baptismaux au début des années 1950 et à la base de nombreux planeurs offerts par la Sabena.

Il a accumulé plus de 20.000 heures de vol en pilotant 67 types différents d'avions, d'hélicoptères ou de planeurs.

Leader né et entrepreneur audacieux doté d'une immense capacité de travail, il a œuvré toute sa vie en faveur de l'excellence de l'aviation belge.

II. BIOGRAPHIE

Premiers pas dans l'Aviation Militaire

Anselme Vernieuwe est né à Anvers le 19 janvier 1916 et accomplit ses études secondaires gréco-latines au Collège Saint Michel à Bruxelles. Il est appelé au service militaire le 24 septembre 1936 et demande à l'effectuer comme candidat officier de réserve à l'aviation militaire. Il est admis le 23 novembre 1936 au grade de caporal comme personnel navigant observateur. Il passe à la 7/V/1 Aé de Tirlemont en tant qu'observateur. Anselme Vernieuwe est breveté observateur-radio en mai 1937. Il est mis en congé illimité comme sergent observateur le 24 novembre 1937. L'aviation l'avait séduit au point qu'après son service militaire, il postula pour devenir pilote cette fois et, après son enrôlement le 31 août 1938, il fut remplacé caporal assimilé sergent.



Photo de groupe de la 7^{ème} Escadrille à Evère au début 1937; Anselme Vernieuwe est le 4^{ème} debout en partant de la gauche.

Anselme Selmo Vernieuwe a été versé comme élève pilote à Wevelgem et s'y initia aux rudiments du pilotage avant de poursuivre sa formation à l'Ecole d'aéronautique à Evère. Il fut intégré le 1^{er} novembre 1938 à la 78^e promotion où il côtoya quelques futurs pilotes qui combattront au sein de la RAF, notamment de Cannart d'Hamale, François de Spirlet, Georges Jaspis et Léopold Mouzon. Breveté le 25 septembre 1939, il a été versé à la 3^e Escadrille /1^{er} Groupe /3^e Régiment d'Aéronautique afin d'y effectuer sa conversion opérationnelle. Le rôle de son escadrille et de ses Fairey Fox IIIC à l'emblème du dragon d'argent était la reconnaissance de nuit.

Jeune sous-lieutenant pilote fraîchement affecté à la 3^e Escadrille à l'emblème du dragon d'argent qu'il arbore sur sa vareuse.



Il fut nommé sous-lieutenant de réserve en date du 4 janvier 1940.

La guerre se déclencha brutalement le 10 mai 1940 et l'aérodrome d'Evère où son escadrille était stationnée fut copieusement bombardée dès le lever du soleil au point que celle-ci fut retirée des opérations et que son personnel se replia, dès le 15 mai, sur l'aérodrome fran-



Le Fairey Fox III de la 3^e Escadrille/1^{er} Groupe/1^{er} Régiment d'Aéronautique à laquelle appartenait Selmo Vernieuwe arbore son emblème au dragon d'argent et un marquage temporaire d'une croix appliquée le temps de manœuvres à la fin des années 30.

çais de Tours en vue d'y être rééquipée aux fins de reprendre le combat. La capitulation de la Belgique le 18 mai et de la France le 24 juin balaya ces espoirs. Rentré en Belgique, Anselme Selmo Vernieuwe, à l'instar de nombreux camarades, ne se présenta pas suite à la sommation de l'occupant mais servit « aux secours d'hiver », institution abritant de nombreux officiers afin de leur éviter l'Oflag (Offizier-Lager ou camp d'officiers prisonniers de guerre).

Combat dans la clandestinité

Comme beaucoup d'autres officiers aviateurs belges, Anselme Vernieuwe fut employé par le Ministère des Finances et, plus particulièrement, son organisme dit « Secours d'hiver ». Il fut approché en avril 1941 par un ancien collègue de la 3^e Escadrille, à savoir le Lieutenant Jamar. Celui-ci lui proposa de collaborer avec le réseau Zéro du service de renseignement belge, ce qu'Anselme Vernieuwe accepta d'emblée pour se consacrer, sans tarder, au passage vers l'Angleterre d'aviateurs belges et d'agents brûlés.

En septembre 1942, avec l'aide de son grand ami Charles de Hepcée appartenant avant la guerre au 3^e Régiment d'Aéronautique et sous la supervision directe de Walter, pseudonyme de William Ugeux, grand résistant à l'envahisseur allemand, il a créé un service de renseignement particulier en Belgique et collaboré au bon fonctionnement d'un réseau d'évasion et de liaison rapide entre la Belgique et le gouvernement belge en exil à Londres.

Le passage de l'Iraty

Le fait saillant de sa trajectoire d'agent secret se situa en 1942/1943 lorsque, avec son ami Charles de Hepcée, il déploya une activité d'une audace et d'un courage rarement égalés sur les réseaux de résistance. Ils mirent en place et firent fonctionner activement une ligne de passage de la frontière espagnole à travers les Pyrénées. Ils travaillaient sous la direction de William Ugeux, un grand nom de la résistance belge; le gouvernement belge de Londres et l'État-major allié leur confieront la direction générale des services de renseignement et d'action pour les territoires occupés.

Le lieu mythique que ce trio investit dans une vallée des environs de Saint-Jean-Pied-de-Port et d'Oloron-Sainte-Marie était le petit bourg de Mendive. Une vieille scierie désaffectée fut remise en fonctionnement; celle-ci venait d'être achetée par l'ophtalmologue belge Charles Schepens (membre de la résistance) qui en devint le directeur sous le nom d'emprunt de

Jacques Pérot. Cette entreprise du Pays Basque disposait d'un providentiel câble sans fin qui, sur treize kilomètres par-dessus les pentes de la montagne, halait des bennes suspendues qui amenaient à la scierie les grumes coupées en altitude. Grâce au câble venu miraculeusement de Belgique, le fil de Mendive restauré par Monsieur Pérot a joué un rôle majeur dans les plans concoctés par Ugeux, de Hepcée et Vernieuwe (là-bas, on ne les connaissait que sous les pseudonymes de Berthier, Halloy et Villeneuve).

Des sommets de la célèbre forêt de l'Iraty, posée à cheval sur la France et l'Espagne (la plus grande hêtraie d'Europe, semble-t-il), le fil de Mendive descendait les troncs abattus là-haut, mais il fit aussi circuler dans les deux sens, au nez et à la barbe des Allemands et des collaborateurs du gouvernement de Vichy, des « colis spéciaux », des bagages, des fonds importants, des documents précieux confiés à la ligne qui reliait la Belgique à la Grande-Bretagne.

De Mendive vers les sommets de l'Iraty (qui culminaient en Espagne à plus de 1.100 mètres), camouflé dans les bennes sous des ballots de foin, de maïs, de vivres, des outils et du matériel dont ont besoin ceux qui vivent et bûcheronnaient dans la montagne, le précieux fret irrégulier franchissait impunément le cours du Rio Iraty : un torrent d'une dizaine de mètres de large qui sur quelques kilomètres d'accès difficile, traçait la frontière franco-espagnole, une limite surveillée bien plus attentivement ailleurs, tant au nord par les douaniers allemands qu'au sud par leurs confrères espagnols.

Par le fil de Mendive étaient aussi acheminés vers les sommets les *impedimenta* des « clients » qui gravissent l'épuisante et dangereuse piste d'évasion vers l'Angleterre. Ils étaient ainsi débarrassés de leur barda. Ce qui réduisait la fatigue et la souffrance de la montée pédestre, en particulier dans les inhumaines conditions hivernales des hautes altitudes ou dans les températures torrides de l'été.

La géniale supercherie frontalière fonctionna sans accrocs sérieux pendant dix-huit mois. Charles de Hepcée (Halloy) et Anselme Vernieuwe (Villeneuve), les têtes de ligne entre Bruxelles et Barcelone ou Saint-Sébastien « *contrôlent tous nos réseaux depuis la ligne de démarcation jusqu'au-delà des Pyrénées* » dira William Ugeux. Ils déployaient là, sur la ligne de l'Iraty et sur celle plus orientale de Figueras, une activité d'une rare audace : collecter et faire passer dans les deux sens les courriers, évacuer vers le sud des « clients de marque », des agents brûlés ou des parachutés, faire parvenir à bon port des fonds importants nécessaires au fonctionnement des réseaux.

Dans son livre « Le Passage de l'Iraty », William Ugeux met en exergue l'accomplissement magistral de Halloy (de Hepcée) et de Villeneuve (Vernieuwe), « *mes deux collaborateurs les plus proches* » écrit-il. Ces deux passeurs furent les rouages essentiels de cette ligne dont le secret n'a été partagé que par une dizaine de personnes.

Le bilan du résistant Anselme Vernieuwe est éloquent : 19 passages de la ligne de démarcation entre la France occupée et non occupée ainsi que 5 passages de la frontière espagnole.



Deux grands amis à l'Aéronautique Militaire en 1940 et dans la résistance de 1941 à 1943, Anselme « Selmo » Vernieuwe et Charley de Hepcée.

Royal Air Force / Volunteer Reserve

Les Allemands, ayant eu vent des activités des résistants de l'Iraty, talonnèrent Anselme Vernieuwe et Charley de Hepcée de près et ceux-ci n'eurent d'autre possibilité que de rejoindre l'Angleterre. Anselme Vernieuwe prit donc le chemin de Londres via l'Espagne, où il échappa à toute arrestation et surtout internement dans l'un des sinistres camps tels que celui de

Miranda del Ebro. Il atteignit le Portugal d'où il fut expédié vers la Grande-Bretagne où il débarqua le 18 mai 1943.



Selmo Vernieuwe et Charley de Hepcée improvisent en 1943 un numéro de comique troupier. Ce sera, hélas, l'une de leurs dernières rencontres, Charley de Hepcée retournant peu après sur le continent pour accomplir une mission secrète, mais il sera capturé par la Gestapo et exécuté dans le Sud-ouest de la France.

19 juin 1944 où il effectua sa conversion sur bombardiers lourds Handley-Page Halifax Mk.I et V. Cette fois encore, il réussit sa formation avec brio.

Les choses sérieuses pouvaient commencer alors qu'il était versé au Squadron 103 sur Avro Lancaster Mk.I et III le 21 juillet 1944. A sa grande joie, il y retrouva des visages familiers tels que ceux de Florent Van Rollegem et Louis Rémy.

A Odiham, base de l'école de pilotage belge en Angleterre, rencontre en 1943 des deux amis Selmo Vernieuwe et Charley de Hepcée encadrant Lucien « Miche » Jansen.

Après les contrôles et vérifications d'usage, il entama son entraînement de pilote à la RAF College SFTS (Service Flying Training School) le 12 juillet 43 sur Miles Master et Airspeed Oxford. Il quitta cette unité le 17 septembre 1943 et fit un bref passage sur Oxford à l'AFU 18 à Hixon du 29 décembre 1943 au 12 février 1944. Anselme Vernieuwe fut envoyé ensuite à la 30 OTU (Operational Training Unit) le 20 mars 1944 où il s'initia au pilotage, essentiellement de nuit, des bombardiers bimoteurs Vickers Wellington Mk.III et X. Il termina son OTU avec succès le 4 mai 1944 et passa à l'étape suivante : l'intégration dans une HCU (Heavy Conversion Unit) à Blyton le



Au Bomber Command

Alors qu'il était toujours en HCU sur Halifax, Anselme Vernieuwe avait eu un avant-goût du Lancaster à l'issue de son OTU sur Wellington, en l'occurrence le 26 mai 1944 à bord du PM-K du squadron 103 avec le Squadron Leader Florent Van Rollegem aux commandes. Ce vol de 3 heures 30 consistait en un entraînement poussé en vol sur la campagne et simulacres de bombardements.

Après un programme extensif de prise en main du Lancaster, du 21 juillet au 31 août 1944, notamment avec de nombreux exercices de « fighter affiliation », c'est-à-dire des manœuvres d'échappatoire aux attaques de chasseurs, des tirs air-air pour les mitrailleurs de bord et surtout du vol de nuit, les missions à venir étant essentiellement nocturnes, sauf exception. Son équipage, constitué en juin 1944 sur Halifax était affecté sur Lancaster et se composait du Sergeant Othen (navigateur), des Flying Officers Seaton (bombardeur) et Jones (radio), des Sergeants Quinlan (mitrailleur de queue), Relf (mitrailleur dorsal) et Wells (mécanicien de bord).

Bombardements offensifs en Lancaster



A Elsham Wolds en 1944, les mécaniciens au sol de l'Avro Lancaster PM-M/NF913 de Selmo Vernieuwe du Squadron 103 de la RAF.

après le décollage, le système électrique tomba en panne, privant l'avion de ses moyens de radionavigation. Le pilote décida de poursuivre sa route en naviguant à l'estime; le Lancaster se présenta seul sur l'objectif avec vingt minutes de retard sur la noria de trois cents bombardiers qui venaient d'y jeter leurs projectiles. La situation était périlleuse, car les chasseurs de nuit, tapis dans l'ombre, étaient prêts à bondir sur tout retardataire aisément repérable par sa silhouette se détachant sur fond d'incendies au sol. Le mitrailleur dorsal signala un Messerschmitt Me 410. Le Lancaster bascula sur la gauche pour éviter le tir de l'avion ennemi. Une

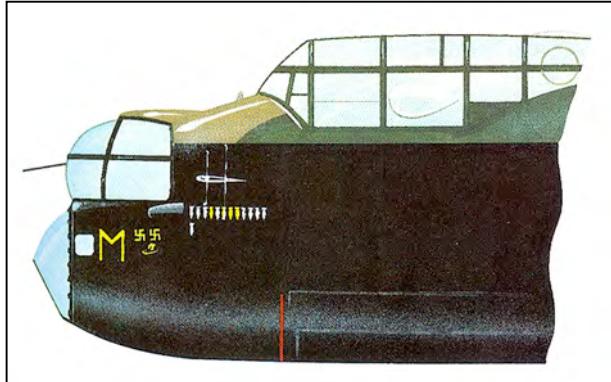


Arrivé récemment au 103 Squadron en août 1944, le jeune pilot officer Vernieuwe prend la pose sur une voiture de la RAF.

Versé au A Flight (escadrille) du Squadron 103 commandée par Florent Van Rollegem à Elsham Wolds en juillet 1944, Anselme Vernieuwe se vit confier le Lancaster immatriculé NF913/PM-M (lettre individuelle de l'appareil M for Mike et affectueusement M for Mother pour l'équipage). Sa deuxième mission fut l'une des plus remarquables. Elle eut lieu dans la nuit du 25 août 1944 et avait les usines Opel de Russelheim comme objectif. Peu

longue rafale tirée à deux cents mètres par le mitrailleur dorsal toucha le Me 410 de plein fouet et ce dernier alla percuter le sol. Le Lancaster passa alors à la verticale des usines Opel, largua ses 5.000 kg de bombes et le mitrailleur de queue repéra un Focke-Wulf Fw 190 à l'arrière droit. Au signal du mitrailleur, le pilote entama son « corkscrew » (tire-bouchonnage) pour échapper au tir de l'assaillant. Au cours de ces manœuvres, le mitrailleur arrière prit le Fw 190 dans le tir de ses quatre Browning et le descendit en flammes. Une autre escarmouche coûta un Me 410 supplémentaire à la Luftwaffe. L'équipage fut crédité de deux victoires confirmées et d'une probable après avoir livré neuf combats contre la chasse de nuit durant cette seule mission.

Relf, le mitrailleur dorsal d'Anselme Vernieuwe avait une vision nocturne hors du commun. Le 26 août 1944, il survolait la Manche à 150 mètres d'altitude, en queue d'une vague d'environ 200 appareils, en route pour bombarder Kiel. Relf signala par l'interphone qu'il apercevait quelque chose sur l'eau au large des côtes danoises. Selmo Vernieuwe se mit à orbiter et tout l'équipage scruta la mer mais Relf fut le premier à identifier un canot pneumatique avec sept aviateurs canadiens à son bord. Ceux-ci dérivaient depuis trois jours et avaient amerri après un raid sur Hambourg. L'opérateur-radio du Lancaster communiqua leur position et les naufragés furent repêchés deux jours plus tard, car la mer démontée avait nécessité 25 sorties de vedettes de sauvetage pour y parvenir.



Le nez du Lancaster PM-M/NF913 du Flight Lieutenant Vernieuwe où sont peintes les marques de 13 missions de bombardement (blanches pour les diurnes et jaunes pour les nocturnes) ainsi que deux victoires sur la chasse de nuit allemande et l'évocation du sauvetage des aviateurs canadiens dérivant en mer du Nord depuis deux jours.



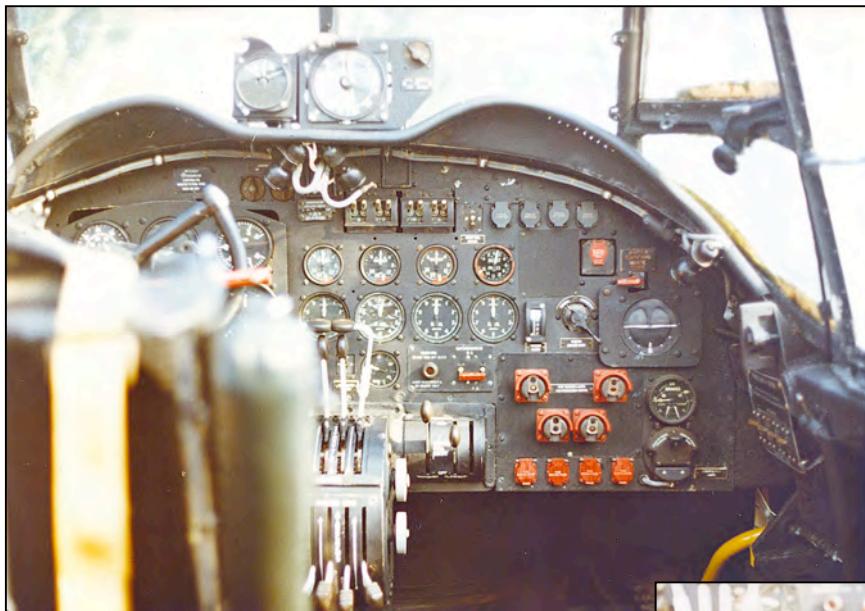
Ground et flying crews devant le Lancaster PM-M à Elsham Wolds en 1944; Anselme Vernieuwe est le 4^{ème} debout à partir de la gauche.



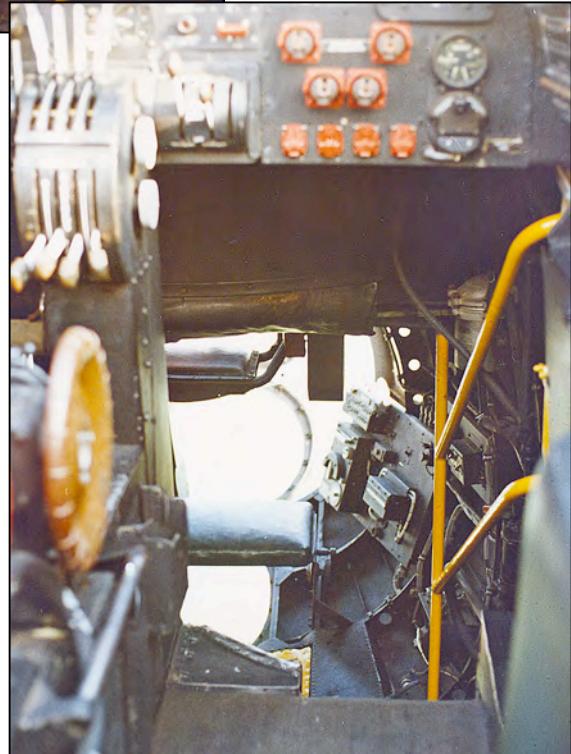
Selmo dans le cockpit de son Lancaster PM-M/NF913.



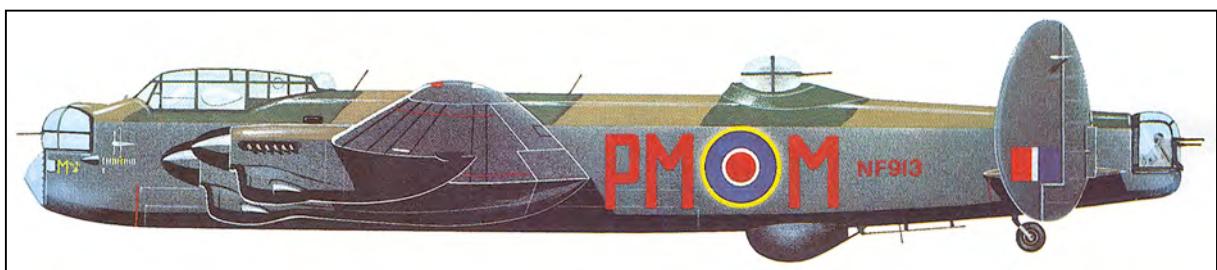
Le Group Captain Sheen, commandant la base d'Elsham Wolds, peint la « bar » de la DFC du Lancaster PM-M²/ED888 du Squadron 176 à l'issue de sa 131^e mission. Ce Lancaster B.III battit le record de longévité opérationnelle (147 missions), dont une des dernières le 9 novembre 1944 avec Anselme Vernieuwe aux commandes; son objectif était Eickel et il ramena sur trois moteurs l'avion sévèrement touché par la Flak.



Vue du poste de pilotage (un seul pilote) du Lancaster prise par Selmo Vernieuwe à Scampton lors d'une réunion de vétérans du Bomber Command en août 1979.



Vue de l'accès au poste du bombardier (bomb aimer) du Lancaster YF-C/NX611 placé ici à l'entrée de la base de Scampton en août 1979. Il faut se représenter l'escalier étroit et courbe à enjamber par le bombardier gagnant son poste de combat engoncé dans d'épais vêtements chauds et portant un parachute, le tout dans le stress de la bataille...



Profil du Lancaster B.III PM-M/NF913 du Squadron 103 sur lequel Anselme Vernieuwe et son équipage effectuèrent majoritairement leurs missions du 18 août jusqu'au 6 novembre 1944 lorsque, piloté par Louis Rémy lors d'un congé de Selmo, celui-ci fut fort endommagé par la Flak et se posa en catastrophe à Elsham Wolds.

La fin du PM-M

Louis Rémy, un grand ami de Selmo Vernieuwe, était également pilote au Squadron 103. Son Lancaster étant indisponible et Selmo étant absent, Louis Rémy a pris le PM-M pour participer au raid sur la Ruhr prévu le 6 novembre 1944. Au cours de la mission, l'avion fut littéralement trouvé comme une passoire par la Flak (DCA allemande), ce qui laissait présager d'un atterrissage des plus périlleux. A la verticale de la piste, le Lancaster fit un bond au cours de son arrondi pour se poser, mais rebondit à nouveau sur le sol, quitta la piste en perdant la tourelle arrière, accrocha quelques chariots à bombes puis passa à proximité de la tour de contrôle pour finir par s'immobiliser tout près d'un autre quadrimoteur, au terme d'un périple qui avait paru interminable à l'équipage. Il y eut en fait plus de peur que de mal, mais le Lancaster fut, dès le lendemain, envoyé à la ferraille.

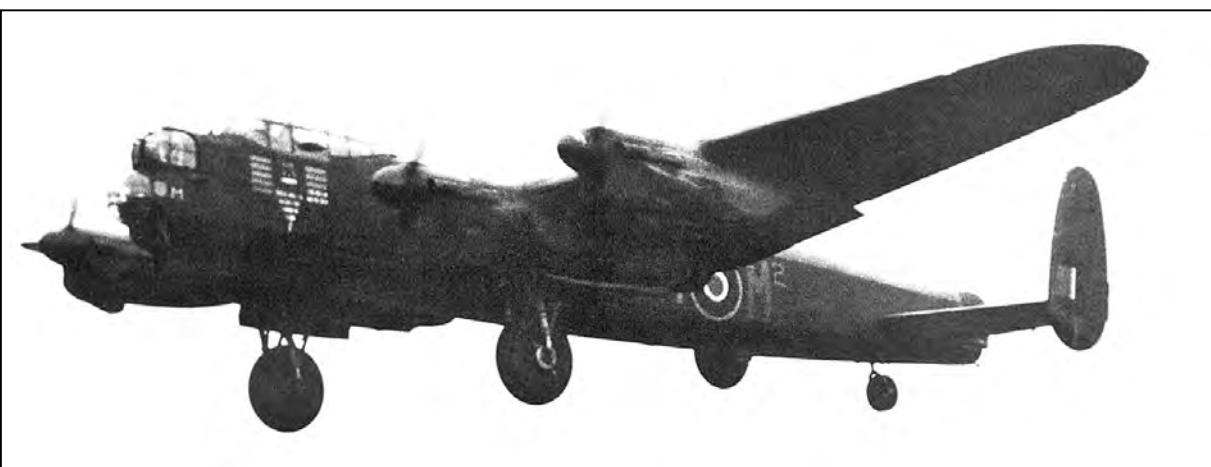


Le Flying Officer Louis Rémy rend visite à son camarade Selmo à bord du SV4 de l'évasion aérienne de Belgique en 1941 de Divoy et Donnet; celui-ci a été repris aux effectifs de la RAF comme MX485. C'était le 28 février 1944 à Hendon et Selmo est installé dans le siège avant et Louis Rémy à l'arrière pour une session d'acrobatie.

Anselme Selmo Vernieuwe a obtenu la DFC (Distinguished Flying Cross) et a terminé son tour d'opérations avec 33 missions totalisant 280 heures de vol à l'ennemi au cours desquelles il a largué 260 tonnes de bombes.

La maquette du PM-M

Anselme Vernieuwe possédait une splendide maquette à peu près à l'échelle 1/50 « faite main » de son Lancaster PM-M. Celle-ci était exécutée en bois peint, le métal étant matériau stratégique ne pouvant être utilisé à de telles fins. Selmo en était d'autant plus fier qu'elle avait été sculptée et peinte par ses mécanos au sol durant les nuits où « leur avion et équipage » étaient en mission de bombardement et qu'ils attendaient leur retour. Selmo Vernieuwe commentait malicieusement que rares – et donc très appréciés - étaient les pilotes honorés de la sorte par leurs mécanos.



Le Lancaster PM-M², « M for Mother » et « M² for mother of them all » comme l'appelaient affectueusement les équipages, en approche sur Elsham Wolds fin 1944.

Passage au Transport Command

Un second tour d'opérations n'était guère envisageable, vu que la guerre arrivait de toute évidence à son terme. Anselme Vernieuwe eut l'intelligence d'opter pour le transport car, d'une part cela comprenait d'éventuelles missions vers le théâtre d'opérations du Pacifique, toujours zone de guerre avec le Japon et, d'autre part, une reconversion rapide dans les lignes aériennes civiles. Cette expérience apparaissait comme évidente chez de nombreux pilotes de combat afin de leur assurer une conversion très rapide comme pilote dans le civil avec des lignes aériennes qui reprendraient allègrement après la fin des hostilités.

Anselme Vernieuwe fut muté à sa demande au Squadron 511 du Transport Command qui était basé à Lyneham et qu'il intégra le 25 janvier 1945. Cette escadrille était dotée de quadrimoteurs Avro York, un appareil dérivé de l'Avro Lancaster qu'il connaissait fort bien. Sa première mission de transport à longue distance en tant que copilote (le pilote étant le Flight Lieutenant Eaton-Clarke, DFC) débutait le premier février 1945 à destination de Yalta en Crimée où devait se tenir la conférence dite des « trois grands » : Staline, Winston Churchill et Franklin D. Roosevelt.

Plus spécifiquement, Anselme Vernieuwe était en charge de personnes de la suite de Churchill. La mission prit un caractère dramatique lorsque le York (immatriculé MW116) eut des problèmes de moteurs à hauteur de l'île de Lampedusa, entre l'île de Malte et la Tunisie. Grâce aux appels de Selmo Vernieuwe, les secours arrivèrent promptement à la rescousse, mais l'accident fit quinze victimes et cinq blessés (dont Selmo Vernieuwe) plus ou moins grièvement.

Anselme Vernieuwe sortit de convalescence début avril 1945 et effectua dès lors des vols de liaison, principalement entre Londres-Hendon et Bruxelles-Evere aux commandes de Dominie, Hurricane, Dakota DC-3 et Avro Anson. Cette situation dura jusqu'au 22 septembre 1945 avec, cependant, un intermède important dans ces missions de routine, à savoir la période du 24 juillet au 28 août 1945 durant laquelle il fut qualifié sur Consolidated Vultee Liberator.

Il est à noter qu'il effectua le 19 mai 1945 un vol Hendon-Lyneham-Northolt-Hendon en Angleterre en pilotant le Hawker Hurricane immatriculé LF345. Ce qui est surprenant, c'est que cet appareil fut utilisé par la Force Aérienne belge après la guerre et cédé au Musée de l'Air de Bruxelles où, après restauration complète en 1976, il a été exposé et l'est encore de nos jours dans le grand hall du musée.



Le Hawker Hurricane LF345 en 1976, après restauration complète.
Coll J. Schelfaut

Reconstruction et expansion de la Sabena

Anselme Vernieuwe était en contact, à la fin de la guerre, avec Gilbert Périer, Directeur du conseil d'administration de la Sabena. Celui-ci l'appela pour remettre sur pieds les réseaux de la compagnie nationale. Il entra dès lors à la compagnie belge en tant que chef et sous-directeur du service exploitation le 9 avril 1946.

Des DC-3/C-47 Dakota furent achetés pour ouvrir les lignes européennes mais il fallait également recruter des pilotes d'urgence, ce à quoi s'attela Anselme Vernieuwe avec la détermination qu'on lui connaissait. D'après ses contemporains, il allait recruter des pilotes de guerre directement dans leur squadron en Angleterre ! Lui-même n'hésitait pas à mettre la main à la pâte et pilota quasiment tous les types d'avions de la Sabena, et bien d'autres.

Visionnaire, Selmo Vernieuwe mit très tôt en projet l'établissement d'une ligne transatlantique Belgique-USA avec des quadrimoteurs Douglas DC-4 commandés dès 1945; la Belgique fut l'un des premiers – sinon le premier – pays à passer commande de cet avion de transport à longue distance. Le premier à sortir des usines de Santa Monica fut immatriculé OO-CBD et fut livré le 12 février 1946 à un équipage belge sous la direction d'Anselme Vernieuwe qui en était aussi le second pilote et Jo Van Ackere, chef pilote, le commandant de bord. L'appareil



Anselme Vernieuwe menait la délégation de la Sabena qui a réceptionné son premier Douglas DC-4 (OO-CBD) aux usines de Santa Monica : il a été baptisé « Ville de Bruxelles » par la vedette hollywoodienne de l'époque Barbara Stanwyck en février 1946; à sa gauche Jo Van Ackere, chef pilote de la Sabena.

fut baptisé « Ville de Bruxelles » au champagne par la star d'Hollywood des années 40 Barbara Stanwyck. Le DC-4 s'envola le 15 février vers Baltimore et entama son vol transatlantique avec arrêts intermédiaires pour ravitaillement du 16 au 18 février 1946 lorsqu'il fit une arrivée triomphale à Evère. Les 21 et 22 février 1946, il assurait déjà une liaison Bruxelles-Léopoldville au Congo avec retour le 26 février. Dans les mois et les années qui suivirent, il n'hésita pas à payer de sa personne et effectua de nombreux vols com-



En haut de la passerelle de l'OO-CBD, Selmo Vernieuwe en compagnie de Barbara Stanwyck prête à baptiser positivement le « Ville de Bruxelles » qui prendra ensuite son envol pour traverser les Etats-Unis d'Amérique et puis l'Atlantique avec Bruxelles comme destination en février 1946.

merciaux en tant que commandant de bord. Parallèlement, il formait des pilotes sur les appareils de la Sabena tels que les bimoteurs DC-3, De Havilland Dove et multimoteurs DC-4 et DC-6. C'était la grande reprise de la Sabena et les vols inauguraux s'enchaînaient de mois en mois, entre autres pour les lignes vers : Amsterdam le 11 avril, Lisbonne le 25 mars, Londres le 3 avril, Luxembourg le 4 avril et Paris le 29 avril toutes avec des DC-3 dont Anselme Vernieuwe était le commandant de bord.



L'un des premiers Douglas DC-6B de la Sabena, l'OO-AWC est en route pour la Belgique en octobre 1947 avec le Commandant Marc Hanson aux commandes.

Anselme Vernieuwe était de ceux qui ont prôné l'acquisition de bimoteurs Convair 240 court/moyen courriers les plus performants de l'époque. Il fit monter des réservoirs supplémentaires dans le CV240 immatriculé OO-AWO, le premier des sept acquis, et le convoya en vol avec Félix Ledent comme copilote depuis Las Vegas jusqu'à Bruxelles via Wichita, Dayton, New York, Goose Bay, B.W.1, Meeks, Prestwick et Bruxelles, soit un périple qui a duré 25 heures et 22 minutes.

Un entrepreneur visionnaire en matière d'hélicoptères

L'entreprise la plus audacieuse et spectaculaire de Selmo Vernieuwe fut incontestablement l'implantation du premier réseau de lignes régulières en hélicoptère au monde. Au commencement, Anselme Vernieuwe se rendit chez le constructeur d'hélicoptères Bell à Buffalo dans l'état de New York et, du 26 au 29 juin 1950, s'y fit qualifier pilote de voilure tournante en 5h30 sous l'égide du pilote d'usine Gallagher.



Anselme Vernieuwe passe son brevet américain de pilote d'hélicoptère chez Bell à Buffalo aux USA le 27 juin 1950. Rentré en Belgique, il deviendra titulaire du brevet de pilote d'hélicoptère belge numéro 1.

Il avait au total accompli 9h20 en double-commande et 1h45 en solo. Revenu en Belgique, il fit valider sa licence américaine et obtint ainsi le brevet de pilote d'hélicoptère belge numéro 1. Comme il n'était pas du tout du genre à s'endormir sur ses lauriers, Sabena plaça une commande de trois Bell 47D qui furent livrés en juillet 1950 afin de démarrer le réseau postal héliporté belge le 21 août 1950. Ce réseau fonctionna avec régularité jusqu'en août 1953 lorsque les Sikorsky S-55 prirent la relève. Il convient de souligner que les Bell 47 de la Sabena et leurs pilotes Gérard Trémérie et Armand Vervoort contribuèrent intensément aux sauvetages et portèrent inlassablement secours aux



Selmo donne le baptême de l'air en hélicoptère au bourgmestre de Rotterdam à l'occasion de la journée de la reconstruction à la fin de l'été 1953.

victimes des grandes inondations de 1953 aux Pays-Bas. Ces pilotes avaient été formés par Selmo Vernieuwe qui, durant les opérations de secours aux Pays-Bas, leur rendit fréquemment visite en SAAB Safir pour leur apporter l'aide logistique nécessaire.

Créateur audacieux du premier réseau hélicoptère pour passagers

Sabena créa le premier réseau hélicoptère pour passagers au monde lorsqu'elle reçut six Sikorsky S-55 qui furent livrés en caisses au port d'Anvers et montés sur place pour décoller et rejoindre leur destination. Le S-55 était capable d'emmener sept passagers mais était surtout le premier hélicoptère au monde certifié par la CAA américaine pour

le transport de passagers par ligne régulière. On comprendra donc à quel point la Sabena et Anselme Vernieuwe étaient d'authentiques novateurs et pionniers.

Au départ du tout nouvel héliport à l'Allée Verte inauguré le premier août 1953 et proche du centre de Bruxelles, les héliports d'une douzaine de villes étaient desservis et plusieurs records de vitesse de ville à ville furent réalisés.

commande de trois Bell 47D qui furent livrés en juillet 1950 afin de démarrer le réseau postal héliporté belge le 21 août 1950. Ce réseau fonctionna avec régularité jusqu'en août 1953 lorsque les Sikorsky S-55 prirent la relève. Il convient de souligner que les Bell 47 de la Sabena et leurs pilotes Gérard Trémérie et Armand Vervoort contribuèrent intensément aux sauvetages et portèrent inlassablement secours aux



Le premier Sikorsky S-55 commandé par la Sabena est arrivé en caisse à quai au port d'Anvers, une fois déchargé, l'appareil a été assemblé sur place et puis convoyé en vol par Selmo Vernieuwe jusque Bruxelles le 6 juillet 1953.



Inauguration officielle le 1^{er} août 1953 de l'héliport à l'Allée Verte; de droite à gauche : Anselme Vernieuwe (Directeur de l'exploitation à la Sabena), Simone Steens, Baron Joseph van de Meulebroeck (Bourgmestre de Bruxelles), Gilbert Périer (Directeur général de la Sabena), Willem Deswarthe (Président du conseil d'administration de la Sabena) et Igor Sikorsky (le constructeur des hélicoptères) invité à prendre part à cette première mondiale.

teurs de l'exposition se rendant à l'héliport implanté dans son enceinte même d'où décollaient également de nombreux visiteurs candidats au baptême de l'air.

Le prestige acquis par la Sabena en tant que pionnière du réseau de transport par hélicoptère justifiait que tous les constructeurs la contactaient pour lui présenter leurs nouvelles créations. C'est ainsi qu'à titre d'évaluation, menée par Anselme Vernieuwe, des machines telles que le Fairey Rotodyne prototype, le Vertol 107 birotor et le Sikorsky S-62 purent être évaluées, mais aucune ne fit l'objet d'une commande.

Décollage de l'Allée Verte du premier Sikorsky S-55 (OO-SHA) emmenant Igor Sikorsky à l'occasion de la première liaison avec Rotterdam en août 1953.

A l'issue de sa première année d'activité début septembre 1954, la flotte hélicoptère de la Sabena affichait des résultats encourageants : 3.500 vols réguliers, 18.000 passagers transportés et 900.000 kilomètres parcourus !

Le succès du réseau desservi par Sikorsky S-55 justifia la commande de dix S-58 embarquant le double de passagers. Ils furent mis en opérations à partir de 1958. Ils furent très sollicités, notamment pour accéder à l'Exposition universelle de 1958 pour les passagers transitant par Bruxelles National, mais aussi pour les visi-





Mini parade pour célébrer en septembre 1954 la première année d'opérations des hélicoptères de la Sabena : 18.000 passagers transportés, 3.500 vols réguliers et 900.000 km parcourus. Pour la circonstance, quatre des six Sikorsky S-55 ont été sortis et les mécanos et pilotes posent avec Selmo Vernieuwe (à l'avant-plan au centre) encadré par Gérard Trémérie (à sa droite) et Armand Vervoort, premiers pilotes d'hélicoptère de la Sabena.



Première liaison par hélicoptère à destination de l'héliport de Londres le 7 juillet 1954 avec Anselme Vernieuwe aux commandes.

Décollage de masse de l'Allée Verte par les Sikorsky S-58C fraîchement acquis par la Sabena lors de la première liaison à destination de Paris-Issy-les-Moulineaux. Selmo Vernieuwe était le chef du dispositif réalisé le 3 mars 1957 (il avait fait un test des flotteurs gonflables à bord de l'OO-SHM le 22 février).



Des passagers royaux

La Reine Elisabeth, férue d'aviation depuis ses tout débuts, sollicita un vol afin d'observer les travaux en cours relatifs à l'Exposition Universelle au plateau du Heysel où s'installait, en figure de proue, l'Atomium. La date fut fixée au 3 juillet 1957. Anselme Vernieuwe, directeur des exploitations prit les commandes du Sikorsky OO-SHH et vint se poser sur la pelouse du Stuyvenberg, la résidence de la Reine Elisabeth pour l'emmener, ainsi que sa fille, la Princesse Marie-José, examiner l'état du chantier de l'exposition et finalement les ramener au point de départ après un vol de 35 minutes. La Reine Elisabeth fit parvenir une photo dédicacée à Anselme Vernieuwe avec la mention « A Monsieur Vernieuwe, en souvenir de deux vols en hélicoptère à Lille le 10 avril 1954 et au-dessus des chantiers de l'Exposition le 3 juillet 1957 pour l'Exposition Universelle de 1958. »

Cette photo encadrée demeurait en permanence sur son bureau.



Anselme Vernieuwe est allé poser le Sikorsky OO-SHH au Château de Stuyvenberg pour emmener la Reine Elisabeth et sa fille, la Princesse Marie-José, pour un vol d'observation des constructions en cours le 3 juillet 1957 pour l'Exposition Universelle de 1958.



Le Roi Baudouin Ier est accueilli à l'héliport de l'Allée Verte par Anselme Vernieuwe le 29 juin 1958 pour un survol d'inspection de l'Exposition Universelle de Bruxelles à bord du Sikorsky S-58C OO-SHL.

Vernieuwe fit les frais fut une panne de moteur alors qu'il se rendait à la résidence royale de Ciergnon avec le Sikorsky S-58 OO-SHM le 20 mars 1959. En l'occurrence, le moteur de l'hélicoptère tomba en panne en vol, obligeant Selmo Vernieuwe à descendre en autorotation, lequel maîtrisa cette situation scabreuse avec beaucoup de doigté et de savoir-faire. Il est donc aisé de comprendre pourquoi une deuxième photographie encadrée trônait sur son bureau avec la dédicace « A Monsieur Vernieuwe, avec ma reconnaissance de m'avoir initié aux joies de l'aviation », signé Baudouin.

Le passager de marque d'Anselme Vernieuwe fut incontestablement le Roi Baudouin Ier dont la passion pour les choses de l'air et de l'espace était avérée. A sa requête, Anselme Vernieuwe devint son instructeur à bord des Cessna 310 immatriculés OO-SED et SEF de l'Ecole d'Aviation Civile. Le souverain effectua une quinzaine de vols entre le 24 mars et le 22 avril 1959, dont son premier vol en solo en date du 1^{er} avril 1959.

C'est également Anselme Vernieuwe qui fut le commandant de bord du Douglas DC-7C OO-SFK qui amena le Roi en visite officielle à Washington le 10 mai 1959.

Un autre vol palpitant dont Anselme



Groupe d'étude du Sikorsky S-58C de la Sabena; de gauche à droite : Dan le Roy du Vivier (Directeur général de la Sabena pour l'Amérique), Valentin Pacco (Vice-président des ventes), Robert Cummings Jr (Président de New York Airways) et Anselme Vernieuwe (Executive vice-président de la Sabena).



Souriant après avoir ramené le record de la liaison entre Bruxelles (Allée Verte) et Paris (Issy-les-Moulineaux) à 1 heure 16 minutes avec un hélicoptère Sikorsky S-58C, Anselme Vernieuwe reprend son appareil pour le vol retour.

Activités soutenues nationales autant qu'internationales

Il fut le 2^{ème} vice-président du comité technique de l'IATA (International Air Transport Association) en 1954 et en devint le président en 1956-1957. Convaincu que le vol à voile était la porte d'entrée des jeunes dans l'aviation, la Sabena prit l'initiative d'offrir des planeurs à certains clubs et au Centre National de Vol à Voile mis sur pieds au début des années 1950. Il s'impliqua lui-même dans la gestion de cet organisme et en devint administrateur et président

du conseil d'administration en 1959. Sa passion de l'aviation et d'homme d'action l'amènerent à s'adonner aussi au vol à voile de façon sporadique.



Selmo Vernieuwe dans son bureau de l'Air Terminal peu avant qu'il ne quitte la direction des exploitations de la Sabena en 1969.

Nommé directeur principal de la Sabena le 9 mars 1964, il continuait cependant à piloter assidûment, malgré ses importantes fonctions directoriales, la Caravelle ayant manifestement sa préférence depuis 1961 et pour la décennie à suivre, sans pour autant négliger des vols en DC-6B, DC-7C et autres liners ou avions légers et, bien entendu, hélicoptères. Etant donné ses compétences d'entrepreneur et de manager, il fut fréquemment sollicité, ce qui explique ses nombreux mandats d'administrateur dans diverses sociétés liées ou non à l'aviation.

Malheureusement, la Sabena mit un terme à l'aventure hélicoptère le 1^{er} novembre 1966 en raison de ses trop grands coûts d'exploitation et, partant, son manque de rentabilité. Comme on peut le supposer, ceci marqua profondément Anselme Vernieuwe. Il marqua son désaccord sur la politique de gestion et d'exploitation de la Sabena et signifia sa démission de la compagnie nationale le 1^{er} juillet 1969. Il effectua son dernier vol à la Sabena sur Caravelle VIN OO-SRC en revenant de Nice le 29 mars 1969.

Reconversion dans les vols VIP

Parmi ses mandats, figurait celui d'administrateur de sociétés appartenant à l'homme d'affaires bruxellois Charly Depauw (Consortium des Parkings, World Trade Center Bruxelles, entre autres). C'est donc tout logiquement que les deux compères montèrent une société de taxi aérien qu'ils baptisèrent « Brussels Airways ». Ils acquirent un Dassault Mystère XX (Fan Jet Falcon chez les Américains) et l'immatriculèrent OO-WTB. Selmo Vernieuwe se qualifia sur ce qui était alors « la Rolls du taxi aérien » le 22 mai 1969 et dès lors le pilota intensément pour conduire des passagers aux quatre coins de l'Europe.

Brussels Airways possédait également depuis 1968 un Bell Jet Ranger immatriculé OO-CDP utilisant, entre autres, la plate-forme héliport au sommet de la deuxième tour du World Trade Center de Bruxelles, mais Selmo Vernieuwe ne le pilota jamais.

Anselme Vernieuwe devint vice-président du World Trade Center et entra au conseil d'administration d'Abelag Aviation en 1973; il y pilota les Cessna 182 et 310. Ce n'est qu'à partir de 1979 qu'il y déploya ses ailes en même temps qu'il en devint Senior Vice-president.

Entre-temps, il vola intensivement de juillet 1976 à août 1979 sur Robin HR 200-100 et 100-200, HR 400 et HR 2160 importés de France par l'agent pour la Belgique Univair qui opérait

depuis l'aérodrome de Gosselies dans un premier temps et qui construisit ses propres infrastructures à l'aérodrome de Templeux au milieu des années 70. Le chef pilote de cette société était Johnny Schuppler, figure de l'aviation belge et pilote de chasse polonais vétéran de la 2^e guerre. Selmo Vernieuwe s'offrit, histoire de ne pas trop perdre la main, une petite escapade au Centre Ecole National de Vol à Voile de Saint-Hubert fin octobre 1979 où il se fit lâcher en solo par Jacques Brocart sur le Twin Astir OO-ZEG avec lequel il fit ensuite quatre vols successifs pour un total de 2h32 ; voilà donc un président qui s'impliquait.

Mais Selmo Vernieuwe ne manquait ni d'audace, ni d'esprit d'entreprise et s'attela à développer une société dédiée au transport de touristes à longue distance : Abelag Airways en fut le résultat concret.

L'aventure Abelag Airways et Air Belgium

Anselme Vernieuwe fut un partenaire actif dans la constitution d'Abelag Airways qui fut créée par l'alliance de trois actionnaires, le voyagiste Sunair, la société de handling Belgavia (future Aviapartner) et Abelag Aviation, cette compagnie visait le marché des charters long-courriers. C'était jusqu'alors le domaine réservé aux compagnies étrangères en raison de l'attitude de l'Administration de l'Aéronautique qui cherchait à protéger la Sabena, bien qu'officiellement celle-ci n'avait, à l'époque, un monopole légal que sur les services réguliers. Abelag Airways fit l'acquisition d'un premier avion, un Boeing 707-351C (OO-ABA) qui fut livré le 16 mai 1979. Les droits de trafic furent refusés... L'accident d'un DC-10 des Turkish



Le Boeing 707 (OO-ABA) d'Abelag Airways, dont Anselme Vernieuwe était l'un des protagonistes en 1979 et qui devint Air Belgium en mai 1980, cette société ayant racheté les parts d'Abelag Airways.

Airlines peu après son décollage de Paris, entraîna la mise au sol de tous les avions de ce type pendant plusieurs mois. C'est ce qui sauva Abelag Airways, car Anselme Vernieuwe négocia la sous-location du Boeing 707 en tant que remplacement temporaire de DC-10. Il fut remplacé en mars 1980 par un Boeing 737-2P6 immatriculé OO-ABB. Mais les actionnaires avaient des intérêts divergents et Sunair racheta les parts d'Abelag Aviation et rebaptisa la compagnie qui devint Air Belgium en mai 1980.

Jet Europe et les coïncidences improbables

Une alliance fut constituée en 1982 sous le nom de Jet Europe par neuf opérateurs européens. Tous mettaient en ligne un modèle d'avion identique, le Learjet 35A, et avaient pour philosophie d'appliquer un très haut niveau de sécurité et de service à la clientèle. N'acceptant qu'un membre par pays et s'obligeant à des critères de qualité communs.

Anselme Vernieuwe en tant que vice-président d'Abelag était l'une des chevilles ouvrières de cette association et Jet Europe inventa, bien avant les compagnies aériennes, le phénomène

des alliances qui apporta non seulement une collaboration commerciale, mais aussi des gains au niveau des achats auprès de divers fournisseurs.

L'expérience Jet Europe dura une dizaine d'années et fut à l'origine des liens privilégiés d'Abelag avec certains autres opérateurs européens, notamment Euralair à Paris, Aeroleasing à Genève et Aero-Dienst à Nurnberg.

Ce dernier opérateur était allemand et avait été créé et développé par M. Joklitschke, un ancien pilote de la Nachtjagd (chasse de nuit). Lors d'une réunion des membres de l'association Jet Europe à Paris en novembre 1982, Anselme Vernieuwe et M. Joklitschke sympathisèrent et en vinrent à évoquer leurs souvenirs de guerre. Par une incroyable coïncidence, il s'avéra presque certainement que, lors du fameux raid de Selmo Vernieuwe sur Russelheim le 25 août 1944, lorsque son équipage abattit un Me 410 et un Fw 190 et repoussa encore un autre Me 410 par un tir qui fit mouche, un quatrième assaillant rôdait dans la nuit, prêt à bondir sur le Lancaster solitaire. Ce quatrième attaquant renonça bien vite à prendre le bombardier à partie, lequel était piloté par Joklitschke. Cet épisode subjugua d'autant plus Selmo Vernieuwe que le pilote allemand lui révéla que des équipages de la chasse de nuit allemande avaient la conviction que le bombardier britannique faisait partie de l'un de ceux qui avaient la « baraka » et profitait donc d'une chance surnaturelle...

Evaluation chez SAAB à Linköping

Anselme Vernieuwe volait pour ainsi dire quotidiennement avec l'un des Cessna bimoteurs d'Abelag, ce qui ne l'avait pas empêché d'envisager, début 1984, de proposer à la Sabena une ligne Bruxelles-Luxembourg opérée pour son compte et sous ses couleurs par Abelag. Cette dernière avait opté pour le SAAB SF-340 pour exploiter cette ligne avec rentabilité.

Anselme Vernieuwe décida de se rendre aux usines de SAAB en Suède pour évaluer le SF-340 et entamer avec le constructeur un premier tour d'horizon. C'est à bord du Cessna 310 (OO-AUD) d'Europaviation (société sœur d'Abelag) qu'embarqua la délégation présidée par Selmo Vernieuwe pilote, Guy Visé et Paul Holubowicz copilote. Arrivé à proximité de Hambourg, le copilote dit dans l'interphone « Sir, do you know where we are ? » et Selmo Vernieuwe de répondre du tac au tac : « Yes, open the bomb bay ! ».

La Sabena bloqua le processus en jouant de son monopole, déclina l'offre d'Abelag et soustraîtra la ligne à la Cimber Air danoise avec un horaire et une capacité d'avion inadaptés.

Anselme Vernieuwe ignorait que son vol retour de Linköping allait être le dernier.

Il ignorait tout autant que la mort le guettait lors d'une balade à moto sur une route près de Huy lorsqu'un chien a sauté d'une voiture et bondi devant lui, c'est en voulant l'éviter que sa moto percuta le bord de la chaussée et entraîna sa mort.

C'était le 17 juin 1984, la Belgique perdait une des figures de son aviation parmi les plus remarquables.

III. EPILOGUE

Anselme Vernieuwe est une grande figure de l'aviation belge qu'il a dominée durant près de cinquante ans. Il a en effet combattu l'ennemi en devenant un résistant audacieux et efficace. Il a aussi combattu pour son pays en effectuant trente-trois missions nocturnes de bombardement, certaines marquées pas des incidents alarmants.

Anselme Vernieuwe était également un leader né; sous des dehors débonnaires, il aidait ceux nombreux qui faisaient appel à lui, mais il savait aussi se montrer inflexible dans des situations qu'il jugeait intolérables.

Entrepreneur audacieux et résolu, il fut dans le peloton de tête pour reconstruire et développer la Sabena. Aventureux, mais avec raison, il est détenteur du brevet numéro un de pilote d'hélicoptère belge et il fut le pionnier du premier réseau de lignes régulières par hélicoptère, ce qui lui valut, ainsi qu'à la Belgique, une estime et une renommée mondiales.

Créateur, entrepreneur, bâtisseur et gagneur, cet aviateur infatigable et ambitieux pour son pays a mérité sa place au Panthéon de l'aviation belge.

IV. TEMOIGNAGES DE CONTEMPORAINS

Hommage de William Ugeux

Anselme Vernieuwe, officier pilote militaire breveté en 1937, est affecté à la 3^e Escadrille de l'Aéronautique Militaire lors du déclenchement des hostilités le 10 mai 1940. S'engage activement dans des mouvements de résistance à l'occupant allemand, notamment comme agent du réseau de renseignement Zéro où il travaille avec William Ugeux et Charles de Hepcée. Avec eux, participe à l'organisation et au fonctionnement de la filière d'évasion vers l'Angleterre via Mendive, en Pays Basque français. Effectue 19 missions avec passages de la ligne de démarcation française et franchit les Pyrénées à cinq occasions. La Croix de Guerre 1940/1945 lui est attribuée. Passé en Angleterre, s'engage à la Royal Air Force et vole pour le Bomber Command sur Wellington, Halifax et Lancaster. En août 1944, aux commandes d'un Lancaster, conduit une difficile mission de bombardement de nuit sur l'Allemagne qui lui vaut l'attribution de la DFC et d'une palme supplémentaire à la Croix de Guerre. « Selmo » Vernieuwe assurera des missions de guerre jusqu'en janvier 1945. Après le conflit, passe comme pilote de ligne à la Sabena au sein de laquelle il exercera diverses fonctions de direction. Comme Directeur des exploitations de la compagnie, il lance le projet de circuit postal par hélicoptère qui deviendra ensuite le tout premier réseau international régulier par hélicoptère. Est détenteur du brevet n° 1 de pilote civil d'hélicoptère inscrit au registre belge. En 1953, lors de l'inauguration de l'héliport de Bruxelles-Allée Verte, aux commandes d'un Sikorsky S-55, assure l'ouverture de la ligne vers Rotterdam avec Igor Sikorsky lui-même comme passager de marque.

Hommage de Robert « Bobby » Laumans, ancien pilote de guerre sur Spitfire et Commandant de bord à la Sabena

J'étais jeune commandant de bord DC-3 à l'époque à la Sabena, mais faisais encore occasionnellement un vol sur DC-4 en tant que co-pilote. Qui n'a pas entendu parler de l'EXODUS, ce navire qui à plusieurs reprises transporta des passagers juifs qui espéraient s'installer en Palestine, encore à ce moment un protectorat britannique, et qui furent chaque fois refoulés. Il se fait qu'en 1947 un groupe de ces Israélites (l'état d'Israël n'existe pas encore) décident qu'il serait peut-être préférable de s'établir en Amérique du Sud plutôt qu'en Palestine. Une cinquantaine d'entre eux, après avoir essayé d'autres compagnies, dont AIR FRANCE, sonnent à la porte de la Sabena. Notre Directeur des Exploitations est Mr Anselme Vernieuwe, ancien pilote du « Bomber Command » de la R.A.F. durant la 2^{ème} Guerre Mondiale. C'est d'ailleurs lui qui a débauché pas mal de pilotes militaires (aussi de la R.A.F.) pour tenter une carrière à la Sabena.

Donc l'affaire intéresse la Sabena, car en 1947 nous n'avons pas d'exploitation en Amérique du Sud. Ce peut donc être une expérience fort intéressante pour la société.

Robert « Bobby » Laumans dans VTB Magazine 1/2008

V. ANNEXES

Annexe A

Distinctions honorifiques

Belgique

Croix de Guerre à titre civil
Croix de Guerre avec deux palmes (à titre militaire)
Chevalier de l'Ordre de Léopold avec palme
Chevalier de l'Ordre de la Couronne avec palme
Croix des Evadés
Médaille de la Résistance
Officier de l'Ordre de Léopold II

Grande-Bretagne

Distinguished Flying Cross
Defence Medal
1939-1945 Star
Air-Crew Europe Star

France

Croix de Guerre
Diplôme Tissandier

Grand Duché de Luxembourg

Croix de Guerre

Pays-Bas

Commandeur de l'Ordre d'Oranje-Nassau (1956)

Citations

Citation pour la palme à agrafer aux Croix de Guerre belges :

Brillant officier d'un patriotisme et d'un courage exceptionnels. Se consacre tout entier au sein d'un service de renseignements et d'action à une lutte opiniâtre contre l'envahisseur et remplit avec grand succès les missions qui lui furent confiées aussi périlleuses furent-elles.

Rejoignit sur ordre la Grande-Bretagne en mars 1943. A mérité les plus grands éloges pour son abnégation et sa volonté tenace de servir son Pays.

Citation pour l'attribution de la DFC (Distinguished Flying Cross) :

Flying Officer VERNIEUWE has displayed fine qualities of courage and airmanship during the course of many operations against major targets in Germany and enemy occupied territory. Many of these operations have called for a high degree of skills and accuracy and much of the success achieved by this crew can be attributed to Flying Officer VERNIEUWE's inspiring leadership and tactical ability. Flying Officer VERNIEUWE has set an invaluable example.

Tableau des missions de bombardement d'Anselme Vernieuwe

Rang	Date	Objectif	Indicatif avion	Avion immatriculé
1	1944 – 18 Aug	Rieme-Ertvelde, canal Gand-Terneuzen.	PM-M	NF913
2	25 Aug	Russelheim (usines Opel). Système de navigation "Gee" en panne. Mission poursuite. Abattu un Me 410 et un Fw 190, endommagé un Me 410 et refoulé un autre.	PM-M	NF913
3	26 Aug	Kiel; repéré un canot gonflable à la dérive avec équipage de 7 aviateurs canadiens qui seront secourus.	PM-M	NF913
4	29 Aug	Stettin, mouillage de mines.	PM-M	NF913
5	3 Sep	Eindhoven (aérodrome).	PM-M	NF913
6	5 Sep	Le Havre.	PM-M	NF913
7	6 Sep	Le Havre.	PM-M	NF913
8	8 Sep	Le Havre.	PM-M	NF913
9	10 Sep	Le Havre.	PM-M	NF913
10	20 Sep	Calais.	PM-M	NF913
11	23 Sep	Düsseldorf-Neuss.	PM-M	NF913
12	24 Sep	Calais. Touché par la Flak (47 trous dans la carlingue).	PM-M	NF913
13	27 Sep	Calais, raid avorté, panne système électrique.	PM-M	NF913
14	3 Oct	Digue de Westkapelle, île de Walcheren. Largué une bombe sismique "Tallboy" de 10 tonnes.	PM-M	NF913
15	5 Oct	Saarbrücken.	PM-M	NF913
16	7 Oct	Emmelrich.	PM-M	NF913
17	11 Oct	Fort Frederik-Henrik.	PM-M	NF913
18	12 Oct	Fort Frederik-Henrik.	PM-M	NF913
19	14 Oct	Duisburg.	PM-M	NF913
20	19 Oct	Stuttgart, raid avorté problèmes mécaniques.	PM-M	NF913
21	23 Oct	Essen.	PM-M	NF913
22	28 Oct	Cologne.	PM-U	
23	30 Oct	Cologne.	PM-M	NF913
24	9 Nov	Eickel, 140 ^e mission du PM-M ² : touché par la Flak, retour sur 3 moteurs. Record de longévité au 103 Squadron pour le PM-M : 147 raids entre avril 1943 et fin décembre 1944.	PM-M ²	ED888
25	27 Nov	Freiburg.	PM-J	NF909

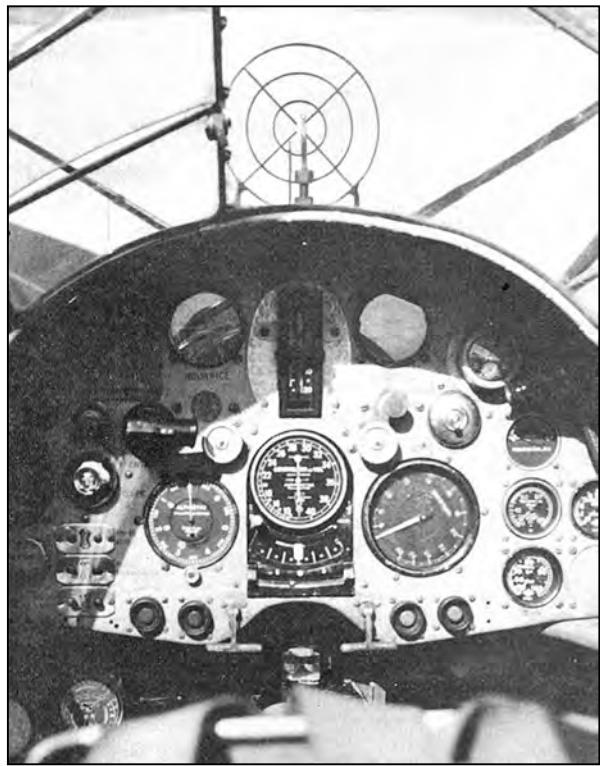
26	29 Nov	Dortmund.	PM-J	NF909
27	4 Dec	Karlsruhe.	PM-H	ND861
28	6 Dec	Leipzig, usine de production d'essence synthétique LEUNA.	PM-H	ND861
29	20 Dec	Mönchen-Gladbach.	PM-H	ND861
30	29 Dec	Shloven Buer.	PM-H	ND861
31	31 Dec	Osterfeld.	PM-L	PB637
32	1945 – 2 Jan	Nürenberg.	PM-H	ND861

Il convient d'y ajouter la mission probatoire du 26 mai 1944 sous la supervision du Squadron Leader Florent Van Rollegem avec le PM-K/ME799. Le total atteint ainsi 33.

VI. ALBUM PHOTOS



*Anselme Vernieuwe en tenue de vol
à l'école de pilotage de Wevelghem
en 1938.*



Cockpit du Fairey Fox III.



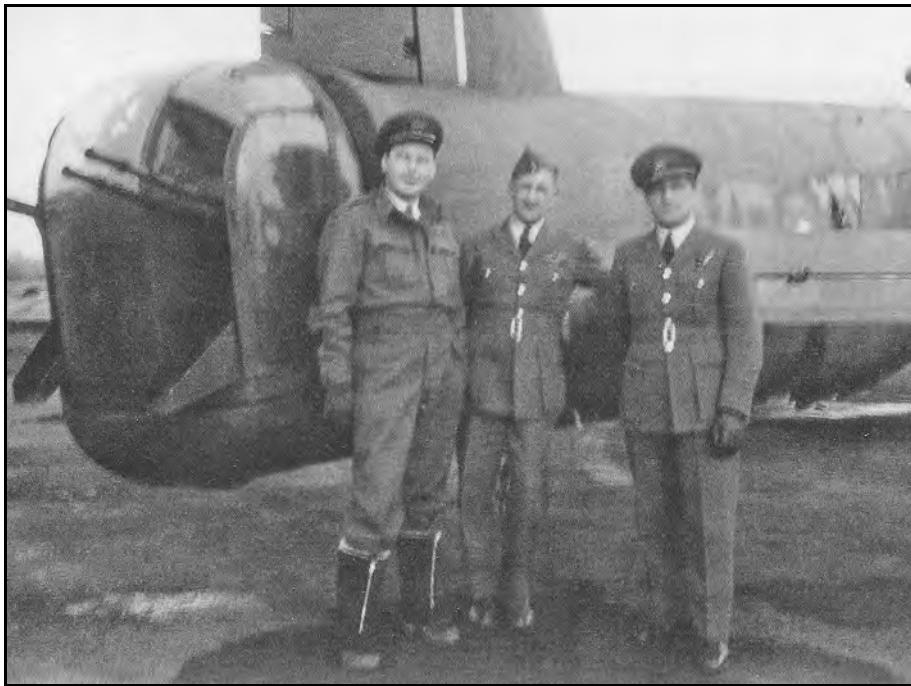
A l'Ecole d'Aéronautique à l'emblème du cacatoes, Anselme Vernieuwe (à droite) avec un copain élève en 1937.



Parés pour une bonne session d'acrobatie sur Morane-Saulnier MS236 à l'école de pilotage de Wevelghem en 1938.



Anselme Selmo Vernieuwe dans le cockpit de son Lancaster PM-M du Squadron 103 basé à Elsham Wolds.



Anselme Vernieuwe en compagnie des mitrailleurs Lucien « Miche » Jansen et Béchoux à l'OTU 30 sur Wellington. Miche Jansen, grand résistant, avait grandement contribué à l'évasion de Belgique par SV4 de Divoy et Donnet en 1941.



Un Avro York dérivé de l'Avro Lancaster tel que celui du squadron 511 piloté par Selmo Vernieuwe (copilote) lorsqu'il s'abîma en mer de nuit au large des côtes de l'île italienne de Lampedusa le 1^{er} février 1945. Il y eut cinq blessés, dont A. Vernieuwe, les passagers et le reste de l'équipage ayant péri dans l'accident.



Barbara Stanwyck, vedette hollywoodienne et marraine du premier Douglas DC-4 de la Sabena, se fait expliquer le tableau de bord de l'avion par le chef pilote Jo Van Ackere.



Le chef pilote de Bell Inc Gallagher à Buffalo à bord du Bell 47 sur lequel Selmo dérocha sa licence de pilote d'hélicoptère.



Les trois Bell 47 assurant le circuit postal sont intensivement intervenus lors des inondations catastrophiques de début 1953 en Hollande, raison pour laquelle ils ont été invités à Rotterdam pour la cérémonie de la reconstruction.



Anselme Vernieuwe aux commandes du SAAB Safir OO-SOR de l'Ecole d'Aviation Civile en route vers le rallye du Touquet en mars 1953 (cet appareil fut revendu à la force aérienne éthiopienne en juin 1957).



Le SAAB Safir (OO-SOL) en mai 1955 à l'occasion du rallye du Zoute; de gauche à droite : Victor Boin (Directeur de l'Aéro-club Royal de Belgique et rédacteur en chef de *La Conquête de l'Air*), Willem Deswarde (Président du conseil d'administration de la Sabena), le Baron Raoul Snoy (Président du Zoute Aviation Club) et Anselme Vernieuwe (Directeur des exploitations de la Sabena).



Selmo Vernieuwe, Directeur des exploitations de la Sabena dans son bureau à l'Air Terminal, près de la Gare Centrale de Bruxelles, au début des années 60.



A bord d'un Bristol 170 Sycamore qu'Anselme Vernieuwe s'apprête à essayer; de tels hélicoptères ne furent pas utilisés par la Sabena, mais la Force Aérienne belge en commanda trois exemplaires opérant depuis la base de Kamina au Congo.



Un Sikorsky S-58C venu folâtrer du côté de Lissewege.



Commentaires personnels.

- Une Série d'articles écrits par des personnalités marquantes de l'aviation internationale à propos de questions d'actualité.

A. VERNIEUWE

Directeur des Exploitations SABENA et l'une des autorités importantes en matière d'exploitation des hélicoptères civils.

Exploitation des Hélicoptères Commerciaux

Le choix de Bruxelles, en 1953, comme cœur du premier réseau international pour hélicoptères, ne fut pas un effet du hasard. Si on se penche sur une carte des régions de l'Europe occidentale, on constate que Bruxelles, et partant la Belgique, se trouvent situées au centre d'une région remarquablement industrialisée et possédant une très haute densité démographique (près de 200 habitants par Km²). Si, de plus, traçant autour de la capitale belge un cercle dont le rayon est plus au moins la distance utile que peuvent parcourir les hélicoptères modernes, c'est-à-dire environ 350 km, on s'aperçoit qu'on y inscrit la partie la plus vivante de l'Europe, avec des cités aussi importantes que Londres, Paris, Amsterdam, et toutes les grandes villes de la Ruhr. Ainsi se trouvent réalisées les conditions les plus favorables à l'exploitation rationnelle de l'hélicoptère: densité de la population, multiplicité des centres industriels et urbains, distances relativement courtes entre ceux-ci, relief géographique favorable.

Le développement de l'aviation commerciale se heurte, pour les liaisons à très courte distance, à des obstacles de plus en plus nombreux, nés du développement parallèle des cités et de l'utilisation accrue des moyens de surface, notamment des automobiles. Les parcours du centre des villes aux aérodromes, quand ils ne sont pas plus éloignés que jadis sont en tous cas beaucoup plus compliqués. La nécessité pour l'aviation moderne de disposer de pistes de décollage et d'atterrissage de plus en plus longues a contraint plusieurs administrations à créer de nouveaux aérodromes, plus éloignés que les précédents de la périphérie de la

ville voisine. Ainsi, le voyageur aérien perd, au départ et à l'arrivée, un nombre appréciable de précieuses minutes que le transport par air lui a fait d'autre part si largement gagner.

Enfin, les villes qui disposent d'un service hélicoptère voient se drainer vers elles des trafics qu'elles ignoraient précédemment. Ainsi l'hélicoptère agrandit l'hinterland des régions qu'il dessert et, du même coup, augmente considérablement l'hinterland des grands aéroports où il se pose et où il assure, avec les services d'avions à ailes fixes, des correspondances judicieusement étudiées et exploitées.

Quelle que soit la solution que l'aviation marchande adoptera demain pour ses transports sur courtes distances, l'hélicoptère aura répondu aux besoins qui se font présentement sentir et aura rendu service à la communauté en permettant à de grandes villes ne disposant pas d'aérodromes, d'avoir accès, elles aussi, aux transports aériens.



BP BELGIUM, Service Aviation
93, rue Royale, Bruxelles

*Société associée de la
British Petroleum Company Limited Londres*

La réputation internationale d'Anselme Vernieuwe était telle que des grandes marques comme BP n'hésitaient pas à le solliciter pour témoigner ou écrire un article comme celui-ci paru dans le magazine La Conquête de l'Air de janvier 1957.

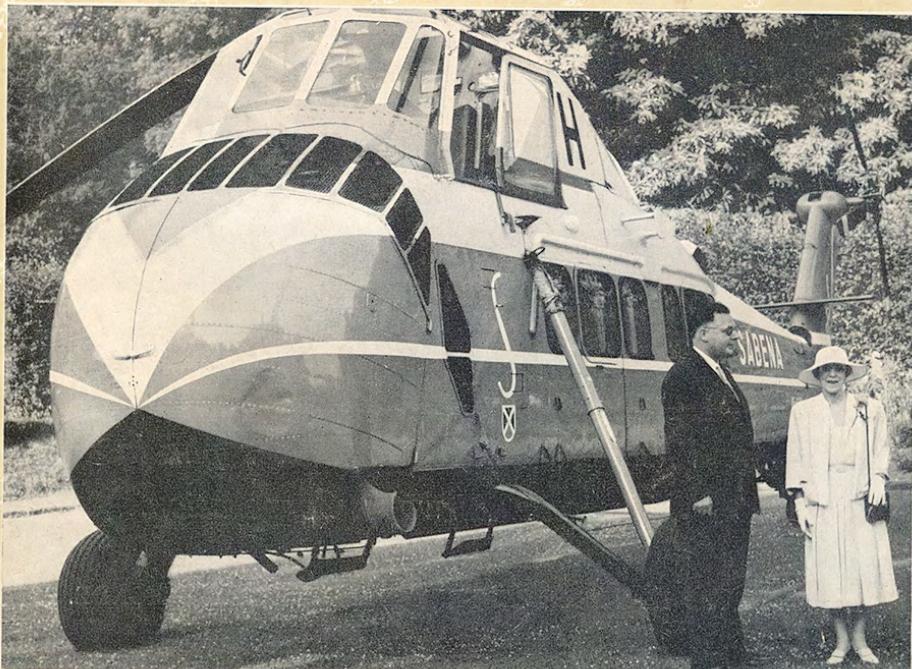
N° 8. — AOUT 1957
Prix : 15 francs

LA CONQUETE DE L'AIR

(Créée en 1904)

Fondateur : Adh. de la Hault

Comité de Rédaction : Victor BOIN (Président)
Charles SILLEVAERTS, Willy GRANDJEAN.



REVUE OFFICIELLE DE L'AÉRO-CLUB ROYAL DE BELGIQUE



REVUE MENSUELLE PARAISSANT SOUS LE PATRONAGE DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

A la « une » du magazine *La Conquête de l'Air* en compagnie de la Reine Elisabeth en août 1957.

Dans le cockpit du Vertol 107 avant un vol d'essai aux USA en septembre 1958.



Présentation à l'héliport de l'Allée Verte le 16 juin 1959 du révolutionnaire Fairey Rotodyne à bord duquel Anselme Vernieuwe se livra à un test en vol.



Le vol en groupe des S-58C vers Paris du 3 mars 1957 fit l'objet, depuis le départ de Bruxelles, d'une retransmission télévisée franco-belge en direct de l'événement, d'où le flanc droit de la cabine de l'hélicoptère TV hérissé d'antennes qui intriguent fort un policier français. On était encore loin du multimédia !



L'un des deux Vertol 44 « Banane volante » loués par la Sabena pour la durée de l'Exposition Universelle de 1958 et qui firent le bonheur d'une multitude de badauds candidats, souvent inopinés, au baptême de l'air.



Anselme Vernieuwe aux commandes du Boeing Dash 80, le prototype du quadriréacteur Boeing 707 à Seattle en 1958.



Au centre du groupe, Selmo visiblement ravi de son vol avec le prototype du Boeing 707 à Seattle.



Le Boeing 737 (OO-ABB) d'Abelag Airways en mars 1980 ; celui-ci fut revendu à Air Belgium en mai 1980.



Selmo Vernieuwe et une délégation d'Abelag en visite chez SAAB à Linköping pour évaluation du SAAB 340 le 14 mai 1984; de gauche à droite : X de SAAB, Paul Holubowicz, copilote du Cessna 310 OO-AUD, Guy Viselé, Directeur chez Abelag, X de SAAB et Selmo Vernieuwe; ce dernier ignorait qu'il décéderait dans un accident de la route le 17 juin 1984...

VII. BIBLIOGRAPHIE

Article rédigé par Anselme Vernieuwe

« Mission de nuit en Lancaster », Brussels Air Museum Magazine numéro 31/2^e trimestre 1981.

Sources bibliographiques

Archives et documents d'Anselme Vernieuwe transmis par son fils Bernard.

Interviews d'Anselme Vernieuwe par Jean-Pierre Decock à Ohain le 9 mars 1980 et dans le courant de 1981.

Témoignage circonstancié de Guy Viselé, ancien cadre d'Abelag, qui a bien connu Anselme Vernieuwe.

Charles de Hepcée, Mémorial de l'Aviation Belge par Alphonse Dumoulin et Michel Mandl, édité par l'ASBL Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge en 2014.

Le Passage de l'Iraty par William Ugeux, Editions Armand Henneuse, Lyon, 1962.

Abelag 1964-2014 par Sébastien Dequenne et Guy Viselé, édité par Abelag en 2014.

Avro Lancaster, Spécial Mach 1, par Jean-Pierre Decock et Mister Kit, Editions Atlas, Paris en 1980.

Lancaster – The story of a famous bomber par Bruce Robertson, Harleyford, Watford 1977.

103 Squadron, Royal Air Force Bomber Command squadron profiles, Chris Ward, self published, 1999.

Les magazines La Conquête de l'Air, Air Revue, Aéro, AELR et Carnets de Vol.

Remerciements

Nous tenons à exprimer notre gratitude à tous ceux qui ont contribué à documenter et à façonner le présent mémorial et, en particulier, les personnes et associations suivantes :

André Bar qui a mis sa vaste documentation sur la RAF à notre disposition.

Bob Rongé de l'Aviation Society of Antwerp.

Guy Viselé, journaliste aviation réputé et collaborateur d'A. Vernieuwe chez Abelag.

Charles de la Royère bibliothécaire de la section Air du War Heritage Institute.

Le Général Aviateur e.r. Gérard Van Caelenberge, Président des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Le Général-major Aviateur e.r. Wilfried De Brouwer, Vice-président et rédacteur en chef du magazine des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Le Major Aviateur e.r. Didier Waelkens, Secrétaire-général des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Les photographies illustrant ce mémorial émanent des archives d'Anselme Vernieuwe, de la Sabena, de Bell Helicopters, de la photothèque de la section Air du War Heritage Institute, de Bob Rongé, de Guy Viselé et des auteurs.

Le présent mémorial a été achevé et présenté à l'occasion du banquet annuel de l'association des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge le 9 octobre 2021.

© 2021 auteurs et asbl *Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge.*