

**DE VIEILLES TIGES
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW**



**Gedenkboek
van de Belgische luchtvaart**

Anselme Vernieuwe

Voorgesteld en gepatroneerd door

Jean-Pierre Decock

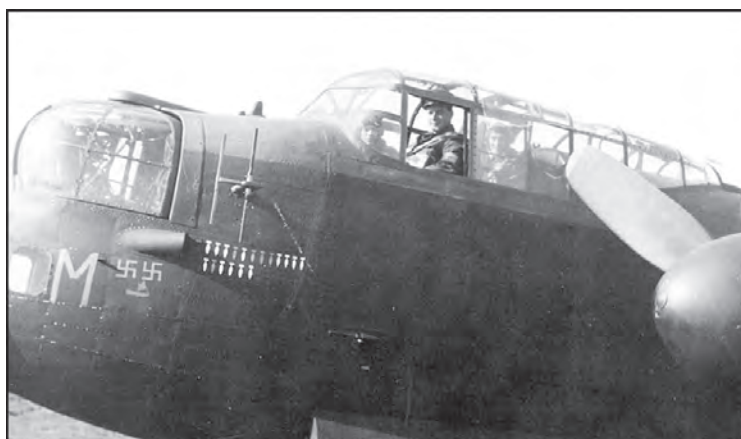
Bestuurslid

en

Alphonse Dumoulin

Gewezen bestuurslid

Vertaald door Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens



Flying Officer Vernieuwe (of Pamplin, zijn RAF alias) keert terug van een raid. Volgens de tekens die onder de antennes geschilderd zijn, had hij reeds 13 bombardementsmissies gevlogen, twee nachtjagers neergeschoten en zeven Canadese vliegeniers gered die op een opblaasbare rubberboot in de Noordzee dreven.

Anselme « Selmo » Vernieuwe, DFC
Succesvol weerstander in België en Frankrijk.
Voert in 1944 bij de RAF
33 bombardementszendingen uit.
Treedt onmiddellijk na de oorlog in dienst van
Sabena en helpt het netwerk uit te breiden
tot in Amerika.
Medestichter en promotor van het helikopter
post- en passagiersnetwerk van Sabena.
19.01.1916 – 17.06.1984

I. OPMERKELIJKE FEITEN



1939. De jonge piloot Anselme Vernieuwe met de blik naar de blauwe lucht boven Evere.

Als onderluitenant vlieger wordt hij in mei 1940 een hyperactief element in het netwerk dat inlichtingen, piloten en vluchtelingen overbrengt naar Groot Brittanië

“Verbrand” bij de weerstand, treedt hij in mei 1943 in dienst van de Royal Air Force om er een operationele tour van 33 zendingen uit te voeren bij Bomber Command.

In oktober 1945 vervoegt hij Sabena. Hij houdt zich bezig met de aanwerving van gewezen oorlogspiloten en helpt niet alleen het Europees netwerk op te starten, maar breidt het ook uit tot transcontinentale lijnen naar Noord Amerika en Belgisch Congo.

Als hoofd van de exploitatiedienst vliegt hij vanuit Californië de eerste Douglas DC-4 over die vanaf begin februari 1946 boven het oude continent opereert.

Hij is houder van het Belgische brevet van helikopterpiloot nummer 1, behaald in 1950. Als

ondernemer en visionair ontwikkelt hij vanaf 1950 het eerste postnetwerk per helikopter en, in 1953, het eerste netwerk in de wereld voor regelmatige lijnen voor passagiersvervoer per helikopter.

Hij leert Koning Boudewijn I de tweemotorige Cessna 310 besturen. Koningin Elisabeth vergezelt hem meerdere keren als passagier in zijn helikopter.

Hij wordt directeur exploitatie en algemeen directeur bij Sabena van 1945 tot 1964. Zeer actief in de commerciële vliegwereld in de periode 1960 en 1970, sticht hij de luchtvaartmaatschappij Brussels Airways, vooraleer over te gaan naar Abelag.

In het begin van de vijftigerjaren is hij één van de medeoprichters van het Nationaal Centrum voor Zweefvliegen. Door zijn toedoen schenkt Sabena meerdere vliegtuigen aan dat Centrum.

Hij totaliseert meer dan 20.000 vliegreuren op 67 verschillende vliegtuigtypes, helikopters en zweefvliegtuigen.

Als geboren leider en onvervaard ondernemer, begiftigd met een onmetelijke werkkraft, stelt hij gans zijn leven in dienst van de Belgische luchtvaart.

II. BIOGRAFIE

Eerste stappen in de militaire luchtvaart

Anselme Vernieuwe wordt geboren te Antwerpen op 19 januari 1916 en vervolledigt zijn middelbaar onderwijs aan het Sint Michiels college te Brussel. Op 24 september 1936 wordt hij opgeroepen voor de militaire dienstplicht en doet zijn aanvraag als kandidaat reserve-officier bij de militaire luchtvaart. Hij wordt op 23 november 1936 met de graad van korpo-



Groepsfoto van het 7^{de} smaldeel te Evere, begin 1937. Anselme Vernieuwe is staande de vierde van links.

raal aangesteld als waarnemer bij het varend personeel. Hij gaat over naar het 7/V/1 Lu te Tienen als waarnemer. Anselme Vernieuwe wordt gebrevetteerd als radiowaarnemer in mei 1937. Op 24 november 1937 wordt hij als sergeant waarnemer met onbepaald verlof gestuurd. De luchtvaart heeft hem evenwel zodanig bekoord dat hij verzoekt om piloot te worden na zijn dienstplicht. Hij neemt opnieuw dienst en op 31 augustus 1938 wordt hij opnieuw korporaal, gelijkgesteld als sergeant.

Anselme Selmo Vernieuwe wordt leerling piloot te Wevelgem, waar hij ingewijd wordt in de beginselen van de luchtvaart.

Onderluitenant-piloot, pas toegewezen aan het 3^e smaldeel, met het embleem van de draak op zijn jas.



Daarna vervolledigd hij zijn opleiding aan de vliegschool van Evere. Op 1 november 1938 wordt hij ingelijfd in de 78^{ste} promotie, waar hij kennis maakt met verschillende toekomstige piloten die zullen dienst nemen bij de RAF, namelijk de Cannart d'Hamale, François Spirlet, Georges Jaspis en Léopold Mouzon. Hij bekomt zijn vliegbrevet op 25 september 1939 en wordt toegewezen aan het 3^{de} Smaldeel/1^{ste} Groep/3^{de} Luchtvaartregiment, om er zijn operationele conversie te vervullen. Het is een nachtverkenning smaldeel. Het is uitgerust met Fair-ey Fox IIIC toestellen en heeft als embleem een zilveren draak.

Op 4 januari 1940 wordt hij benoemd tot reserve onderluitenant.

Op 10 mei breekt de oorlog brutaal uit en het vliegveld van Evere, waar zijn smaldeel gevestigd is, wordt bij het krieken van de dag zodanig grondig gebombardeerd, dat het totaal onbruikbaar wordt. Het personeel wordt vanaf 15 mei afgevoerd naar het Franse vliegveld van



De Fair-ey Fox III van het 3^e Smaldeel/1^{ste} Groep/1^{er} Régiment van de Luchtvaart tot hetwelk Vernieuwe behoorde met het embleem van de zilveren draak en een tijdelijk kenteken dat op het einde van de jaren 30 werd aangebracht.

Tours, om te worden heruitgerust, teneinde de strijd weer op te nemen. Na de capitulatie van België op 28 mei en van Frankrijk op 24 juni is daar uiteraard geen sprake meer van. Anselme 'Selmo' Vernieuwe keert terug naar België. Teneinde te vermijden om in een Offlag (Officier Lager of krijgsgevangenenkamp voor officieren) te belanden meldt hij zich aan als vrijwilliger bij Winterhulp.

Deelname aan het ondergronds verzet

Zoals vele andere Belgische officier-vliegers wordt Anselme Vernieuwe tewerkgesteld door het Ministerie van Financiën bij "Winterhulp". In april 1941 wordt hij benaderd door luitenant Jamar, een oud collega van het 3^{de} Smaldeel. Deze stelt hem voor om zich aan te sluiten bij het Zero net van de Belgische inlichtingendienst. Anselme Vernieuwe engageert zich zonder aarzelen om piloten en agenten, die op de loop zijn voor de bezetter, over te smokkelen naar Groot-Brittannië.

Met de hulp van zijn grote vriend Charles de Hepcée sticht hij in september 1942 een bijzondere inlichtingendienst in België. Charles maakte voor de oorlog deel uit van het 3^{de} Luchtvaartregiment. William Ugeux, schuilnaam Walter, een groot weerstander tegen de Duitse overweldiger leidt het netwerk. Selmo bouwt mee een netwerk uit om vluchtelingen over te brengen naar Groot-Brittannië en inlichtingen over te maken aan de Belgische regering in Londen.

De smokkelroute van Iraty

In 1942/1943 organiseert Anselme, samen met zijn vriend Charles de Hepcée en onder leiding van William Ugeux, een ontsnappingslijn naar Spanje. Er is veel lef en moed nodig om zoiets te organiseren. Zij doen het en het werkt! De Belgische regering in Londen en de staf van de

geallieerden vertrouwen hen het algemeen beleid toe van de acties en inlichtingendiensten in de bezette gebieden.

De mythische plaats die dit trio uitkiest is het klein dorpje Mendive, in een vallei in de omgeving van Saint-Jean-Pied-de-Port en Oloron-Sainte-Marie. Zij stellen er een afgedankte zagerij terug in werking, die de Belgische oogarts Charles Schepens (lid van de Belgische weerstand) kocht en die er de directeur van wordt onder de schuilnaam Jacques Pérot. Gelukkig beschikt deze onderneming uit het Baskenland over een nuttige kabelbaan, die over een afstand van dertien kilometer langs de flanken van de berg de laadbakken hijst, die de hogerop afgezaagde stronken naar de zagerij brengen. Dank zij de kabel, die op miraculeuze wijze uit België kwam, zal de “draad” van Mendive, hersteld door Mijnheer Pérot, een hoofdrol spelen in de plannen van Ugeux, de Hépécé en Vernieuwe die ter plaatse enkel zijn gekend als Berthier, Halloy en Villeneuve).

Wanneer de draad van Mendive, vanaf de toppen van het beroemd woud van Iraty, tussen Frankrijk en Spanje (naar het schijnt het grootste beukenbos van Europa), de daarboven gekapte stammen naar beneden haalt, zal hij ook in beide richtingen en onder de neus van de Duitsers en collaborateurs van het bewind van Vichy, « speciale pakketten », goederen, belangrijke fondsen en waardevolle documenten vervoeren, die via die lijn vanuit België naar Groot-Brittannië worden gebracht.

Verstopt onder balen hooi, maïs, levensmiddelen, gereedschap en materieel, dat nodig is voor diegenen die leven en hout kappen op de berg, steekt de kostbare clandestiene lading ongestraft vanuit Mendive, via de toppen van de Iraty (die in Spanje tot over 1.100 meter hoog zijn), de bedding van de rio Iraty over. De rio Iraty is een bergstroom van een tiental meter breed, die over enkele kilometers over moeilijk toegankelijk terrein Spanje van Frankrijk scheidt. Deze grens wordt zowel ten noorden door de Duitse douane, als ten zuiden door hun Spaanse confraters zeer aandachtig bewaakt.

De draad van Mendive brengt ook de zware bagage van de « klanten », die de gevaarlijke en uitputtende ontsnappingsroute naar Groot-Brittannië volgen, naar de toppen. Aldus worden zij ontlast van hun ballast. Zo wordt de klim die soms het uiterste van hun krachten vraagt, vooral tijdens de koude winter of in de verzengende zomerhitte, ietwat minder vermoeiend.

Deze ontsnappingsroute zal zonder noemenswaardige haperingen gedurende achttien maanden functioneren. Charles de Hépécé (Halloy) en Anselme Vernieuwe (Villeneuve), de kopstukken van de lijn tussen Brussel en Barcelona of San Sebastian « *controleren al onze netwerken vanaf de demarcatielijn tot voorbij de Pyreneeën* » zal William Ugeux zeggen. Met veel lef brengen zij berichten over, zij evacueren « belangrijke cliënten » naar het zuiden als ook « verbrande » en geparachuteerde agenten en zij brengen de fondsen ter bestemming die noodzakelijk zijn voor de goede werking van de netwerken.

In zijn boek « Het overschrijden van de Iraty » prijst William Ugeux het fantastische werk van Halloy (de Hépécé) en Villeneuve (Vernieuwe), hij noemt hen « *mijn twee naaste medewerkers* ». Deze twee overbrengers waren de essentiële raderwerken van deze lijn, waarvan het geheim slechts aan een tiental personen bekend was.



1940 : twee grote vrienden in de Militaire Luchtvaart die in de weerstand waren van 1941 à 1943, Anselme « Selmo » Vernieuwe en Charley de Hépécé.

Het bilan van de weerstander Anselme Vernieuwe is welsprekend: 19 passages via de demarcatielijn tussen bezet en onbezet Frankrijk alsook 5 passages over de Spaanse grens.

Royal Air Force / Volunteer Reserve

De Duitsers die lucht gekregen hebben van de activiteiten van de weerstanders van Iraty, zitten Anselme Vernieuwe en Charley de Hepcée van nabij op de hielen. Zij zien dan ook geen andere mogelijkheid dan naar Groot-Brittannië uit te wijken. Anselme Vernieuwe vlucht dus naar Londen, via Spanje, waar hij erin slaagt om niet geïnterneerd te worden in een van de



Selmo Vernieuwe en Charley de Hepcée die een komisch nummer opvoeren in 1943. Dit wordt helaas één van hun laatste samenkomsten. Tijdens een geheime opdracht op het vasteland wordt Charley de Hepcée opgepakt en afgemaakt door de Gestapo.

sinistere kampen, zoals dit van Miranda del Ebro. Hij bereikt Portugal van waar hij wordt overgebracht naar Groot Brittannië, waar hij op 18 mei 1943 voet aan wal zet.

Na de gebruikelijke onderzoeken en controles, vat hij op 12 juli 43 zijn wederopleiding als piloot aan bij het RAF College SFTS (Service Flying Training School) op Miles Master en Airspeed Oxford. Hij verlaat deze eenheid op 17 september 1943 en vliegt een korte tijd op Oxford in de AFU 18 te Hixon, van 29 december 1943 tot 12 februari 1944. Vervolgens wordt Anselme Vernieuwe op 20 maart 1944 naar de 30 OTU (Operational Training Unit) gestuurd, waar hij wordt ingewijd in het, hoofdzakelijk bij nacht, besturen van de tweemotorige bommenwerpers Vickers Wellington Mk.III en X. Hij beëindigt zijn OTU met

succes op 4 mei 1944 en vangt op 19 juni 1944 het volgende stadium aan: de integratie in een HCU (Heavy Conversion Unit) te Blyton, waar hij een conversie doet op de zware bommenwerpers Handley-Page Halifax Mk.I en V. Ook nu vervolledigt hij zijn vorming met brio.

Op 21 juli 1944 begint het ernstige werk. Hij wordt overgeplaatst naar het 103 Sqn op Avro Lancaster Mk.I en III. Tot zijn grote vreugde vindt hij er bekende gezichten terug zoals deze van Florent Van Rollegem en Louis Rémy.

Foto genomen in 1943 te Odiham, de Belgische vliegschool in Engeland. De twee vrienden Selmo Vernieuwe et Charley de Hepcée met Lucien 'Miche' Jansen in het midden.



Bij het Bomber Command

Terwijl hij nog steeds in het HCU op Halifax vliegt krijgt Anselme Vernieuwe een voorproefje van de Lancaster bij het beëindigen van zijn OTU op Wellington. Op 26 mei 1944 vliegt Florent Van Rollegem, Squadron leader van het 103 squadron samen met Vernieuwe gedurende 3u30 met de Lancaster PM-K. Zij simuleren gedurende de ganse tijd het uitvoeren van bombardementen.

Tussen 21 juli en 31 augustus 1944 volgt een doorgevoerde conversie op Lancaster. De bemanningen moeten de "fighter affiliation" oefeningen (manoeuvres om de interceptors te ontwijken) onder de knie krijgen.

Daarna volgt het lucht-lucht schieten met de boordmitrailleurs en vooral het nachtvliegen, aangezien de toekomstige zendingen, hoofdzakelijk bij nacht zullen plaats vinden. Zijn bemanning, die reeds in juni 1944 samengesteld werd op Halifax, blijft onveranderd op Lancaster en bestaat uit Sergeant Othen (navigator), de Flying Officers Seaton (bommenrichter) en Jones (radio), de Sergeanten Quinlan (staartschutter), Relf (rug mitrailleur) en Wells (boordwerktuigkundige).

Offensieve bombardementen met Lancaster



Te Elsham Wolds in 1944; de mecaniciens poseren op het vliegtuig van Selmo Vernieuwe, de Avro Lancaster PM-M/NF913 van het 103 Squadron RAF.

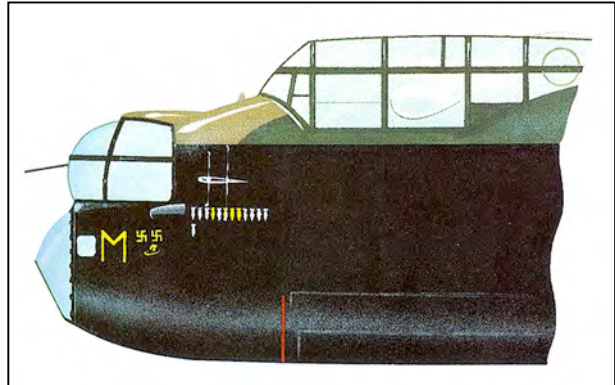
Rüsselheim. Kort na het opstijgen valt het elektrisch systeem uit zodat het vliegtuig niet langer beschikt over radionavigatie hulpmiddelen. De piloot beslist om zijn route op de gis te vervolgen. De Lancaster komt alleen aan boven het doel, met twintig minuten vertraging op de stroom van driehonderd bommenwerpers die er zojuist hun projectielen hebben afgeworpen. Dit is een gevaarlijke situatie. Een eenzame laatkomer is gemakkelijk waarneembaar tegen de achtergrond van de brandhaarden en vormt bijgevolg een gemakkelijke prooi voor de



Pas aangekomen in het 103 Squadron in augustus 1944, poseert pilot-officer Vernieuwe bij een wagen van de RAF.

Anselme Vernieuwe wordt in juli 1944 toegewezen aan de A Flight van het 103 Squadron te Elsham Wolds, dat bevolen wordt door Florent van Rollegem. Daar wordt hem de Lancaster met kenteken NF913 / PM-M toevertrouwd (M for Mike maar voor de bemanning M for Mother als individuele letter voor het toestel). Zijn tweede opdracht is uiterst opwindend. Tijdens de nacht van 25 augustus 1944 zijn zij onderweg naar de Opel fabrieken van

nachtjagers. De rug mitrailleur kondigt een Messerschmitt Me 410 aan. De Lancaster zwenkt naar links om het vuur van het vijandelijk vliegtuig te vermijden. Een lang salvo van de rug mitrailleur, afgevuurd op tweehonderd meter, treft de Me 410 volop waarop deze neerstort. De Lancaster vliegt dan boven de Opel fabrieken, gooit zijn 5.000 kg bommen af en op dat ogenblik rapporteert de staartschutter een Focke Wulf Fw 190 rechts achter. Op het sein van de mitrailleur voert de piloot zijn “corkscrew” (kurkentrekker) manoeuvre uit teneinde aan het geschut van de aanvaller te ontkomen. Tijdens dit manoeuvre neemt de staartschutter de Fw 190 onder vuur met zijn vier Browning mitrailleurs en schiet hem in vlammen neer. Een andere schermutseling kost de Luftwaffe een bijkomende Me 410. Aan de bemanning worden, na het leveren van negen gevechten tegen de nachtjacht tijdens deze enkele zending, twee bevestigde en een waarschijnlijke overwinningen toegevoegd.



Relf, de rug mitrailleur van Anselme Vernieuwe heeft een buitengewoon goed nachtzicht. Op 26 augustus 1944 overvliegt hij het kanaal op een hoogte van 150 meter. Hij is de laatste van een golf van ongeveer 200 bommenwerpers op weg om Kiel te bombarderen. Relf meldt via de boordradio dat

Op de neus van de Lancaster PM-M/NF913 van Flight Lieutenant Vernieuwe zijn de markeringen aangebracht van zijn dertien bombardementen (wit voor dag, geel voor nacht) alsook twee overwinningen op de Duitse nachtjacht en de herinnering aan de redding van de Canadese vliegers die sinds twee dagen op de Noordzee rondreven.

hij ter hoogte van de Deense kust iets op het water ziet. Selmo Vernieuwe begint te cirkelen en de ganse bemanning speurt de zee af, maar Relf is de eerste om een rubberboot te identificeren met aan boord zeven Canadese vliegeniers. Deze zwalpen reeds drie dagen rond na een noodlanding op het water bij hun terugkeer van een raid op Hamburg. De radio operator van

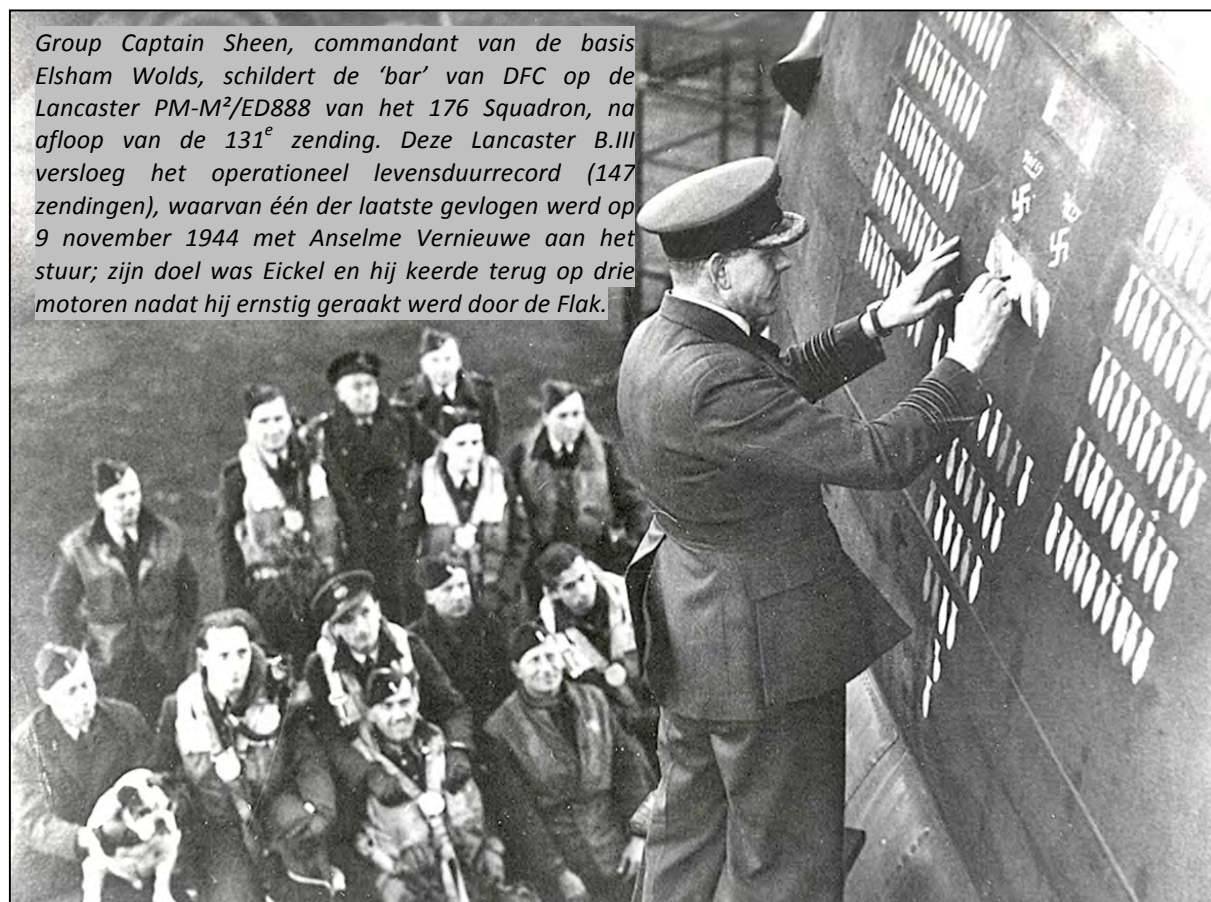


Grondpersoneel en bemanningen voor de Lancaster PM-M à Elsham Wolds in 1944; Anselme Vernieuwe is staande, 4^e van links.

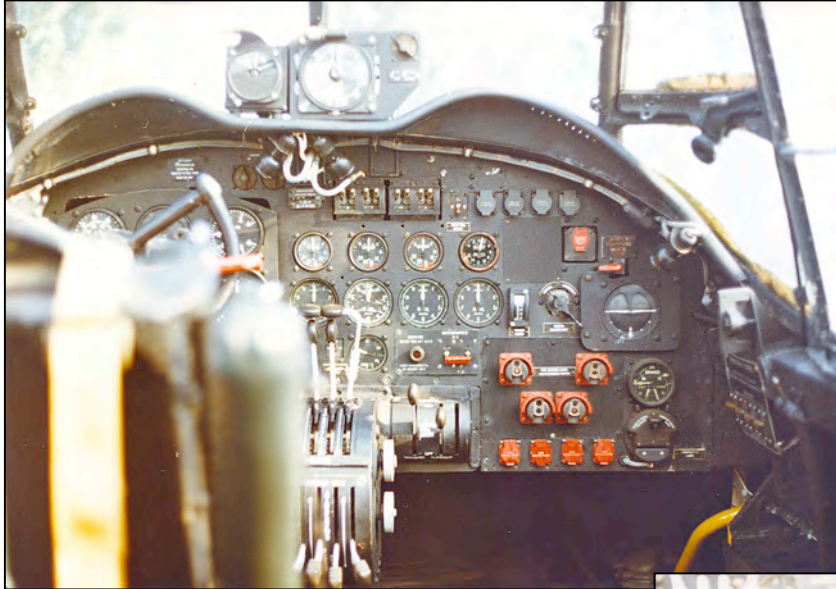
de Lancaster geeft hun positie door en de drenkelingen worden twee dagen later na 25 pogingen opgevist in een ontketende zee.



Selmo in de cockpit van zijn Lancaster PM-M/NF913.

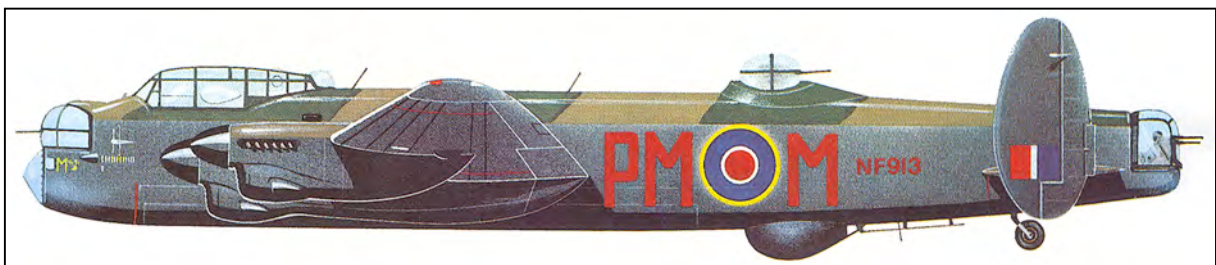
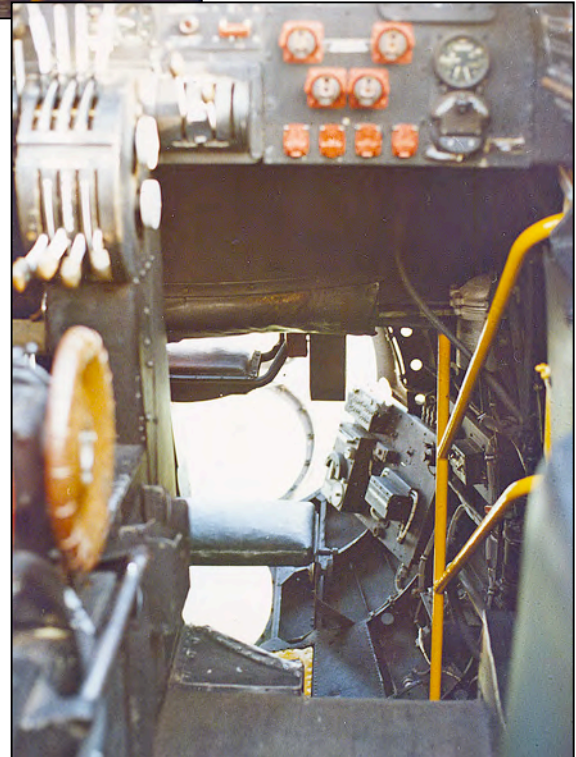


Group Captain Sheen, commandant van de basis Elsham Wolds, schildert de 'bar' van DFC op de Lancaster PM-M²/ED888 van het 176 Squadron, na afloop van de 131^e zending. Deze Lancaster B.III versloeg het operationeel levensduurrecord (147 zendingen), waarvan één der laatste gevlogen werd op 9 november 1944 met Anselme Vernieuwe aan het stuur; zijn doel was Eickel en hij keerde terug op drie motoren nadat hij ernstig geraakt werd door de Flak.



Zicht van de single pilot cockpit van een Lancaster genomen door Selmo Vernieuwe te Scampton tijdens een samenkomst van veteranen van Bomber Command in augustus 1979.

Zicht van de toegang tot de positie van de bombardier (bomb aimer) van de Lancaster YF-C/NX611 die in augustus 1979 opgesteld stond aan de ingang van de basis van Scampton. Men moet zich de smalle en bochtige doorgang voorstellen waardoor de bombardier met een parachute en ingepakt in dikke warme kleren zich moet wringen om tot in zijn positie te geraken.



Profiel van de Lancaster B.III PM-M/NF913 van het 103 Squadron, het vliegtuig waarmee Anselme Vernieuwe en zijn bemanning hun meeste zendingen uitvoerden van 18 augustus tot 6 november 1944. Op die dag werd het ernstig beschadigd door de Flak met Louis Rémy aan het stuur omdat Selmo in verlof was. Hij moest een noodlanding uitvoeren in Elsham Wolds.

Het einde van de PM-M

Louis Rémy, een goede vriend van Selmo Vernieuwe, is eveneens piloot in het 103 Squadron. Aangezien zijn Lancaster niet beschikbaar is en Selmo afwezig is neemt Louis Rémy de PM-M om deel te nemen aan de voorziene raid op de Ruhr op 6 november 1944. Tijdens de zending wordt het vliegtuig letterlijk doorzeefd door de Flak (Duitse DCA); geen ideale configuratie om te landen. Boven de landingsbaan maakt de Lancaster bij het afronden voor de landing een bons, raakt opnieuw de grond en verlaat de landingsbaan, waarbij de staartkoepel wordt afgerukt. Het vliegtuig raakt enkele bommenlorries, om dan rakelings langs de controletoren te scheren en eindelijk, na wat de bemanning een eindeloos traject lijkt, tot stilstand te komen naast een ander viermotorig toestel. Uiteindelijk komt iedereen er met de schrik van af, maar de Lancaster wordt de volgende dag naar de schroothoop verwezen.



Flying Officer Louis Rémy bezoekt zijn vriend Selmo aan boord van de SV-4 waarmee Divoy en Donnet uit België ontsnapt waren in 1941. Het vliegtuig werd in de RAF opnieuw in dienst genomen als MX 485. De foto werd genomen op 28 februari 1944 te Hendon. Selmo zit vooraan en Louis Rémy achteraan voor een sessie acrobatie.

Anselme 'Selmo' Vernieuwe krijgt het DFC (Distinguished Flying Cross) en beëindigt zijn operationele toer met 33 zendingen en 280 vliegreuren boven vijandelijk grondgebied, tijdens dewelke hij 260 ton bommen dropt.

Het schaalmodel van de PM-M

Anselme Vernieuwe was in het bezit van een schitterend handgemaakt schaalmodel van ongeveer 1/50 van zijn Lancaster PM-M. Aangezien metaal een strategische grondstof was, dat niet voor dergelijke doeleinden mocht aangewend worden, werd het uitgevoerd in geschilderd hout. Het feit dat de maquette gemaakt en geschilderd werd door de grondtechniekers tijdens de nachten waarop zij wachtten op de terugkeer van “hun vliegtuig en bemanning” dat op bombardementszending was, maakte hem zeer trots. Selmo Vernieuwe vermeldde terloops dat het uitzonderlijk was – en dus zeer gewaardeerd – dat piloten op dergelijke wijze werden geëerd door hun techniekers.



De Lancaster PM-M², « M for Mother » en « M² for mother of them all » zoals de toegenegen bemanningen hem noemden, tijdens de nadering in Elsham Wolds, einde 1944.

Overgang naar het Transport Command

Aangezien de oorlog duidelijk op zijn einde loopt, is er van een tweede operationele tour geen sprake. Anselme Vernieuwe is zo schrander om voor het transport te kiezen, want enerzijds is het mogelijk om zendingen uit te voeren naar het operatietoneel in de Stille Oceaan, waar de oorlog tegen Japan nog niet beëindigd is en anderzijds vergroot dit de kansen om later over te gaan naar de burgerluchtvaart. Dit lijkt vanzelfsprekend voor tal van gevechtspiloten, die een loopbaan in de burgerluchtvaart ambiëren na het beëindigen van de vijandelijkheden.

Op zijn aanvraag wordt Anselme Vernieuwe op 25 januari 1945 overgeplaatst naar het 511 Squadron van het Transport Command, gevestigd te Lyneham. Dit smaldeel is uitgerust met de viermotorige Avro York, een toestel afgeleid van de Avro Lancaster, waarmee hij zeer vertrouwd is. Zijn eerste lange zending als tweede piloot (de gezagvoerder was Flight Lieutenant Eaton-Clarke, DFC) vangt aan op 01 februari 1945, met als bestemming Yalta in de Krim, waar de conferentie zal plaats vinden tussen de zogenaamde “drie groten”: Stalin, Winston Churchill en Franklin D. Roosevelt.

Anselme Vernieuwe is verantwoordelijk voor het transport van de personen in het gevolg van Churchill. De zending neemt een dramatische wending wanneer de York (met kenteken MW116) motorproblemen krijgt ter hoogte van het eiland Lampedusa, gelegen tussen het eiland Malta en Tunesië. Dank zij de oproepen van Selmo Vernieuwe, komen de reddingsdiensten snel ter hulp, maar het ongeval eist vijftien slachtoffers en vijf min of meer zwaar gekwetsten (waaronder Selmo Vernieuwe).

Anselme Vernieuwe komt begin april 1945 uit herstelverlof en voert vanaf dan verbindingsvluchten uit tussen Londen-Hendon en Brussel-Evere, aan de sturen van een Dominie, Hurricane, Dakota DC-3 en Avro Anson. Hij voert deze job uit tot 22 september 1945, met evenwel een onderbreking tussen 24 juli tot 28 augustus 1945, wanneer hij gekwalificeerd wordt op de Consolidated Vultee Liberator.

Op 19 mei 1945 voert hij een vlucht uit van Hendon naar Lyneham, vervolgens naar Northolt om terug te keren naar Hendon, aan het stuur van de Hawker Hurricane met nummering LF345. Merkwaardig genoeg werd dit toestel na de oorlog gebruikt door de Belgische Luchtmacht en nadien afgestaan aan het Luchtvaartmuseum, waar het na volledige restauratie in 1976, tot op de dag van vandaag wordt tentoongesteld in de grote hall van het museum.



*De Hawker Hurricane LF345 in 1976, na volledige restauratie.
Coll. J. Schelfaut*

De hergeboorte en uitbreiding van Sabena

Anselme Vernieuwe stond op het einde van de oorlog in contact met Gilbert Périer, directeur van de beheerraad van Sabena. Deze vraagt hem om het netwerk van de nationale maatschappij terug op de been te brengen. Aldus treedt hij op 9 april 1946 in dienst van de Belgische maatschappij als hoofd en onderdirecteur van de dienst exploitatie.

Er worden Dakota DC-3/C-47 toestellen aangekocht om de Europese lijnen te openen, maar er moeten ook piloten aangeworven worden. Dat is een droomklus voor Anselme Vernieuwe. Volgens zijn tijdsgenoten ging hij rechtstreeks oorlogspiloten werven in hun smaldelen in Engeland! Zelf schrikt hij niet terug om de handen uit de mouwen te steken en vliegt met zowat alle types vliegtuigen van Sabena en vele andere.

Selmo Vernieuwe zette zeer snel een trans-Atlantische lijn in de startblokken tussen België en de USA. Hiertoe bestelt hij vanaf 1945 Douglas DC-4 toestellen. België is een van de eerste – zo niet het eerste – land om dit transportvliegtuig voor lange afstand te bestellen. Het eerste dat op 12 februari 1946 uit de fabrieken van Santa Monica rolt draagt het kenteken OO-CBD. Het wordt overgedragen aan een Belgische bemanning onder leiding van Anselme Vernieuwe, die er ook de tweede piloot van is, met Jo Van Ackere, chef piloot, als gezagvoerder. Het



4 februari 1946. Anselme Vernieuwe stond aan het hoofd van de Sabena delegatie die de eerste Douglas DC-4 (OO-CBD) in ontvangst nam in de fabriek te Santa Monica. Het vliegtuig werd door de toenmalige Hollywoodvedette Barbara Stanwyck 'Ville de Bruxelles' gedoopt. Links van hem, Jo Van Ackere, chef piloot van Sabena.



vliegtuig werd door de Hollywood ster van de jaren 40, Barbara Stanwyck, "Ville de Bruxelles" gedoopt met champagne. Op 15 februari stijgt het vliegtuig op naar Baltimore en vat zijn trans-Atlantische vlucht aan op 16 februari 1946, met verschillende tussenstops voor herbevoorrading. Op 18 februari wordt het triomfantelijk onthaald in Evere. Op 21 en 22 februari 1946 voert het reeds een verbindingsvlucht uit tussen Brussel en Leopoldstad in Congo, met terugkeer op 26 februari. In de daarop volgende maanden en

Bovenaan de roltrap van de OO-CBD, Selmo Vernieuwe in gezelschap van Barbara Stanwyck die klaar is om de 'Ville de Bruxelles' te dopen. Die zal onmiddellijk opstijgen om de Verenigde Staten en de Atlantische Oceaan te overvliegen en in Brussel aan te komen in februari 1946.

jaren aarzelt Selmo niet om zich persoonlijk volledig in te zetten en voert als boordcommandant talrijke commerciële vluchten uit. Tegelijkertijd vormt hij piloten op de toestellen van Sabena zoals de tweemotorige DC-3, De Havilland Dove en de meermotorige DC-4 en DC-6.



Oktober 1947. Een der eerste Douglas DC-6B van Sabena, de OO-AWC, is op weg naar België met Commandant Marc Hanson aan de sturen.

Sabena herleeft zoals nooit tevoren. Elke maand worden nieuwe lijnen ingevlogen. Amsterdam op 11 april, Lissabon op 25 maart, Londen op 3 april, Luxemburg op 4 april en Parijs op 29 april met DC-3 toestellen, waarop Anselme Vernieuwe boordcommandant is.

Anselme Vernieuwe pleit voor de aankoop van de tweemotorige Convair 240, het meest performante toestel in die periode voor korte en middellange afstanden. Hij laat bijkomende brandstoftanks aanbrengen op de CV240 met kenteken OO-AWO, het eerste van de zeven vliegtuigen die werden aangekocht en vliegt ermee met Félix Ledent als copiloot van Las Vegas naar Brussel, via Wichita, Dayton, New York, Goose Bay, B.W.1, Meeks, Prestwick en Brussel, hetzij een totale vluchttijd van 25 uur en 22 minuten.

Een vooruitziend ondernemer wat betreft helikopters

De meest gedurfde en spectaculaire onderneming van Selmo Vernieuwe is ontegensprekelijk de inplanting van het eerste helikopternetwerk ter wereld. Eerst gaat Anselme Vernieuwe naar Buffalo, in de staat New York, bij Bell, de constructeur van helikopters. Hij laat er zich van 26 tot 29 juni kwalificeren op wentelwiek in 5.30 u, onder begeleiding van de fabriekspiloot Gallagher.

Anselme Vernieuwe bekommt zijn Amerikaanse licentie van helikopterpiloot bij Bell in Buffalo (USA) op 27 juni 1950. Hij is de eerste Belgische piloot die het helikopterbrevet bekomt.



Hij vliegt er in totaal 9.20 u in dubbelbesturing en 1.45 u solo. Eens terug in België laat hij zijn Amerikaanse licentie valideren en bekomt aldus het Belgisch brevet voor helikopterpiloot nummer 1. Zijn enthousiasme werkt aanstekelijk en Sabena bestelt drie Bell 47D die in juli



Selmo geeft een luchtdoop met helikopter aan de burgemeester van Rotterdam ter gelegenheid van de Dag van de Wederopbouw op het einde van de zomer in 1953.

1950 worden geleverd, zodat op 21 augustus 1950 het eerste Belgisch post-netwerk per helikopter opgestart wordt. Dit net werkt onophoudelijk tot augustus 1953, wanneer de Sikorsky S-55 de Bell 47D vervangt. Er dient onderlijnd dat de Bell 47 van Sabena en hun piloten Gérard Trémerie en Armand Vervoort intens bijdroegen aan de redding van, en onvermoeibaar hulp boden aan de slachtoffers van de grote overstromingen van 1953 in Neder-

land. Deze piloten werden opgeleid door Selmo Vernieuwe, die tijdens de reddingsoperaties in Nederland, hen regelmatig bezoekt me de SAAB Safir om hen de nodige logistieke hulp te brengen.

Stoutmoedige ontwerper van het eerste helikopternetwerk voor passagiers

Sabena ontwierp het eerste helikopternetwerk voor passagiers ter wereld. Hiervoor koopt Sabena zes Sikorsky S-55. Ze worden in de haven van Antwerpen geleverd in kratten en ter plaatse geassembleerd en dan naar hun bestemming gevlogen. De S-55 kan zeven passagiers ver-



De eerste Sikorsky S-55 voor Sabena is in kisten aangekomen op de kaai van Antwerpen. Eens uitgepakt werd het toestel ter plaatse gemonteerd en door Selmo Vernieuwe naar Brussel overgevlogen op 6 juli 1953.

voeren en is de eerste helikopter ter wereld gecertificeerd door de Amerikaanse CAA voor transport van passagiers op regelmatige lijnen. Begrijpelijk dat Sabena en Anselme Vernieuwe echt als vernieuwers en pioniers beschouwd werden.

Op 1 augustus 1953 wordt de gloednieuwe helihaven aan de Groenlaan, nabij het centrum van Brussel feestelijk geopend. Van hieruit worden een twaalfstal steden aangedaan. Er worden meerdere snelheidsrecords gevestigd.



Officiële inhuldiging op 1 augustus 1953 van de helihaven aan de Groendreef. Van rechts naar links: Anselme Vernieuwe (Directeur Operaties van Sabena), Simone Steens, Baron Joseph van de Meulebroeck (Burgemeester van Brussel), Gilbert Périer (Algemeen directeur van Sabena), Willem Deswarte (Voorzitter van de bestuursraad van Sabena) en Igor Sikorsky (de helikopter bouwheer) die allen uitgenodigd waren op deze wereldpremière.

Sabena's helikopter-vloot mag op het einde van haar eerste werkjaar praten op mooie resultaten: 3.500 vluchten, 18.000 vervoerde passagiers en 900.000 afgelegde kilometers!

Het succes van het netwerk bediend door de vloot Sikorsky S-55 rechtvaardigt de aanschaf van tien S-58 die het dubbel aantal passagiers kunnen vervoeren. Ze worden operationeel vanaf 1958. Ze zijn een groot succes. Het is het jaar van de universele Expo 58 en zij vervoeren passagiers in transit vanuit Brussel Nationaal naar de Expo. Bezoekers van de Expo

kunnen eveneens vanuit de plaatselijke helihaven een luchtdoop boeken.

Als pionier van een helikopternetwerk geniet Sabena een zeker prestige. Alle constructeurs wensen hun nieuwe creaties te demonstreren. Zo evalueert Anselme Vernieuwe onder meer volgende toestellen: het Fairey Rotodyne prototype, de Vertol 107 birotor en de Sikorsky S-62. Hieruit volgen echter geen nieuwe bestellingen.

De eerste Sikorsky S-55 (OO-SHA) met aan boord Igor Sikorsky, vertrekt vanaf de Groendreef in augustus 1953, ter gelegenheid van de eerste verbindingsvlucht naar Rotterdam.





Mini parade om in september 1954 het eerste jaar van de Sabena helikopters operaties te vieren. Bilan: 18.000 vervoerde passagiers, 3.500 vluchten et 900.000 km afgelegd. Voor de gelegenheid werden vier van de zes helikopters uitgerold en de mecaniciens en piloten poseren met Selmo Vernieuwe (vooraan in het centrum) omringd door Gérard Trémérie (rechts van hem) en Armand Vervoort, de eerste helikopterpiloten van Sabena.



Eerste helikopterverbinding naar de helihaven van Londen op 7 juli 1954 met Anselme Vernieuwe aan het stuur.

3 maart 1957: gezamenlijke opstijging aan de Groendreef van de pas aangekochte Sikorskys S-58C van Sabena voor de eerste verbindingsvlucht naar Paris-Issy-les-Moulineaux. Selmo Vernieuwe was de leider van het team; hij had op 22 februari testvluchten uitgevoerd met de OO-SHM, uitgerust met opblaasbare vlotters.



Koninklijke passagiers

Op 3 juli 1957 vraagt Koningin Elisabeth, die sinds het ontstaan van de luchtvaart geïnteresseerd is in het vliegwezen, om vanuit de lucht de werkzaamheden rond de wereldtentoonstelling op de Heysel-vlakte te verkennen. Vooral het Atomium interesseert haar. Anselme Vernieuwe, directeur exploitatie, zit achter de stuurknuppel van de Sikorsky OO-SHH. Hij landt op het grasperk van Stuyvenberg, de residentie van Koningin Elisabeth, om haar en haar dochter, Prinses Marie-José, op te pikken. Gedurende 35 minuten overvliegen zij de werf. Koningin Elisabeth schenkt Anselme Vernieuwe een foto met volgende notitie: "Aan mijnheer Vernieuwe, als aandenken aan twee helikoptervluchten te Lille op 10 april 1954 en boven de werf van de tentoonstelling op 3 juli 1957". Deze ingekaderde foto prijkt sindsdien op zijn bureau.



03 juli 1957. Anselme Vernieuwe is met de Sikorsky OO-SHH aan het kasteel van Stuyvenberg geland om met Koningin Elisabeth en haar dochter, Prinses Marie-José, een observatievlucht uit te voeren boven de werken ter voorbereiding van de Wereldtentoonstelling in 1958.



29 juni 1958. Koning Boudewijn wordt op de helihaven van de Groendreef ontvangen door Anselme Vernieuwe voor een inspectievlucht boven de Wereldtentoonstelling aan boord van de Sikorsky S-58C OO-SHL.

een andere spannende vlucht. Wanneer hij op 20 maart 1959 met de Sikorsky S-58 OO-SHM naar de Koninklijke residentie Ciergnon vliegt, krijgt hij motorpech. De motor valt uit in volle vlucht en Selmo Vernieuwe moet in autorotatie dalen. Hij voert een volmaakte noodlanding uit. Een tweede ingelijste foto fleurt zijn bureau op met de vermelding: "Aan mijnheer Vernieuwe, als dank om mij ingewijd te hebben in de vreugden van de luchtvaart", getekend, Boudewijn.

De beroemdste passagier van Anselme Vernieuwe is zonder twijfel Koning Boudewijn wiens passie voor de lucht- en ruimtevaart alom bekend was. Hij vraagt Anselme Vernieuwe als instructeur op de Cessna's 310 van de burgerluchtvaartschool, geïmmatriculeerd OO-SED en SEF. De koning voert tussen 24 maart en 22 april 1959 een vijftiental vluchten uit waaronder zijn eerste solovlucht op 1 april 1959.

Anselme Vernieuwe is eveneens de boordcommandant van de Douglas DC-7 OO-SFK met aan boord de koning op officieel bezoek aan Washington op 10 mei 1959.

Anselme Vernieuwe beleeft nog



Studiegroep voor de aankoop van Sikorsky S-58C voor Sabena; van links naar rechts : Dan le Roy du Vivier (Sabena algemeen directeur voor Amerika), Valentin Pacco (Vicevoorzitter voor marketing), Robert Cummings Jr (President van New York Airways) en Anselme Vernieuwe (Sabena vicepresident).



Nadat hij het record van de verbinding Brussel Groendreef - Paris (Issy-les-Moulineaux) met een Sikorsky S-58C op 1 u en 16 min had gebracht, vertrekt een glimlachende Anselme Vernieuwe voor de terugvlucht.

Diverse activiteiten, zowel nationaal als internationaal

In 1954 wordt hij vicevoorzitter van het technisch comité van de IATA (International Air Transport Association) en in 1956-1957 voorzitter. Hij is ervan overtuigd dat zweefvliegen voor jongeren de toegang tot de luchtvaart is. Op zijn initiatief worden aan sommige clubs zwevers geschonken alsook aan het nationaal Centrum voor Zweefvliegen, dat begin de vijftigerjaren wordt opgericht. Hij is zelf betrokken bij het beleid van dit organisme en wordt er in



1969. Selmo Vernieuwe in zijn bureel in de Air Terminal, niet lang voor zijn vertrek als operations manager van Sabena.

1959 voorzitter van de raad van bestuur. Wanneer zijn drukke bezigheden in de luchtvaart het toelaten voert hij wel eens een vluchtje uit in een zweefvliegtuig.

Hoewel benoemd tot hoofddirecteur van Sabena op 9 maart 1964, blijft hij veel vliegen, ondanks zijn belangrijke bestuurstaken. Sinds 1961 en gedurende het volgende decennium, geniet de Caravelle duidelijk zijn voorkeur, zonder dat hij daardoor vluchten op DC-6B, DC-7C en andere lijnvlieg-tuigen of lichte toestellen en helikopters zal schrappen. Gezien zijn bekwaamheid als ondernemer en manager, wordt hij vaak verzocht om een mandaat op te nemen als bestuurder bij diverse maatschappijen, al dan niet verbonden met de luchtvaart.

Helaas maakt Sabena een einde aan het helikopter avontuur op 1 november 1966, wegens de te grote exploitatiekosten en het gebrek aan rendabiliteit. Zoals te verwachten laat dit diepe sporen na bij Anselme Vernieuwe. Hij kan niet langer akkoord

gaan met het beleid en de exploitatie bij Sabena en geeft op 1 juli 1969 zijn ontslag. Zijn laatste vlucht bij Sabena is een terugvlucht vanuit Nice op Caravelle VIN OO-SRC, op 29 maart 1969.

Reconversie naar VIP vluchten

Een van zijn vele mandaten is deze als bestuurder van de vennootschappen van de Brusselse zakenman Charly Depauw (Consortium van de parkings, World Trade Center en andere). Het is dus logisch dat de twee kompanen een luchttaxi vennootschap oprichten dat zij "Brussels Airways" dopen. Ze schaffen zich een Dassault Mystère XX aan (in de USA is dat een Fan Jet Falcon) met kenteken OO-WTB. Op 22 mei 1969 kwalificeert Selmo Vernieuwe zich op wat toen "de Rolls onder de luchttaxi's" is. Van dan af vliegt hij bijna dagelijks met passagiers naar de vier hoeken van Europa.

In 1968 verwerft Brussels Airways eveneens een Bell Jet Ranger met kenmerk OO-CDP die onder ander gebruik maakt van het heli-platform op de tweede Brusselse World Trade Center toren, maar Selmo Vernieuwe zal er nooit mee vliegen.

Anselme Vernieuwe wordt vicevoorzitter van het World Trade Center en treed in 1973 toe tot de raad van bestuur van Abelag Aviation. Hij vliegt er op Cessna 182 en 310. Het is slechts vanaf 1979 dat hij er zijn vleugels ontplooit, op het ogenblik dat hij er Senior Vicepresident van wordt.

Intussen vliegt hij van juli 1976 tot augustus 1979 intensief op Robin 200-100 en 100-200, HR 400 en HR 2160. Die toestellen worden uit Frankrijk ingevoerd door de vertegenwoordiger voor België van Univair, een firma die eerst opereert vanop het vliegveld van Gosselies en die nadien midden de jaren 70 zijn eigen infrastructuur uitbouwt op het vliegveld van Temploux. Johnny Schuppler, een bekend gezicht van de Belgische luchtvaart en Pools jachtpiloot, veteraan van de 2^{de} Wereldoorlog is chef piloot van deze firma. Om zijn ervaring op peil te houden, trakteert Selmo Vernieuwe zich eind oktober op een “uitstapje” naar het Nationaal Centrum voor Zweefvliegen te Saint Hubert waar hij zich door Jacques Brocart solo laat lossen op de Twin Astir OO-ZEG waarmee hij vier opeenvolgende vluchten maakt, voor een totaal van 2.32 u. Hij is vast en zeker een erg betrokken voorzitter.

Het ontbreekt Selmo Vernieuwe immers niet aan durf, noch aan ondernemerszin. Hij richt een vennootschap op voor het vervoer over grote afstanden van toeristen: Abelag Airways is hiervan het concreet resultaat.

Het Abelag Airways en Air Belgium avontuur

Anselme Vernieuwe wordt een actieve partner in de oprichting van Abelag Airways. Abelag Airways is het resultaat van een alliantie van drie aandeelhouders: touroperator Sunair, afhandelaar Belgavia (later Aviapartner) en Abelag Aviation. De firma mikt op de markt van de lange afstand charters. Voorheen was dit het exclusief domein van buitenlandse bedrijven. Dat kwam doordat het Bestuur der Luchtvaart er naar streefde Sabena te beschermen, hoewel dit laatste indertijd slechts een wettelijk monopolie had op de regelmatige lijnen. Abelag Air-



De Boeing 707 (OO-ABA) van Abelag Airways, waar Anselme Vernieuwe één der hoofdrolspelers was. Abelag wordt Air Belgium in mei 1980, nadat ze de aandelen van Abelag Airways hadden opgekocht.

ways schaft zich een eerste vliegtuig aan, een Boeing 707-351C (OO-ABA), geleverd op 16 mei 1979 maar krijgt er geen licentie voor. Abelag Airways zit in nauwe schoentjes, maar wordt gered wanneer een DC10 van Turkish Airlines kort na het opstijgen in Parijs verongelukt en alle vliegtuigen van dit type aan de grond moeten blijven. Anselme Vernieuwe onderhandelt de onderverhuur van de Boeing 707 als tijdelijke vervanger van de DC-10. Deze Boeing 707 wordt in maart 1980 vervangen door een Boeing 737-2P6 met kenmerk OO-ABB. Maar de aandeelhouders zijn niet langer geïnteresseerd en Sunair neemt het aandeel van Abelag Airways over en herdoopt in mei 1980 het bedrijf in Air Belgium.

Jet Europe en een onwaarschijnlijke samenloop van omstandigheden

In 1982 wordt onder de naam Jet Europe een bondgenootschap gesloten tussen negen Europese operatoren. Ze kiezen allemaal voor eenzelfde type vliegtuig, de Learjet 35A en dragen service en veiligheid hoog in het vaandel. Ze laten maar één lid per land toe en spreken gemeenschappelijke kwaliteitscriteria af.

Als vicevoorzitter van Abelag is Anselme Vernieuwe een van de sleutelfiguren van de vereniging. Hij bedenkt, lang vóór de luchtvaartmaatschappijen, het concept allianties. Dit bevordert niet alleen de commerciële samenwerking, maar levert ook voordelen op door gezamenlijke aankopen bij diverse leveranciers.

Het experiment met Jet Europe duurt een tiental jaar en ligt aan de basis van de bevoorrechte relaties van Abelag met sommige andere Europese operatoren zoals Euralair te Parijs, Aero-leasing te Genève en Aero-Dienst te Nürnberg.

M. Joklitschke, een voormalig Nachtjagd piloot, is een van de oprichters van Aero-Dienst Nürnberg. Ter gelegenheid van een bijeenkomst van de leden van Jet Europe te Parijs in 1982, verbroederen Anselme Vernieuwe en M. Joklitschke en halen ze herinneringen aan de oorlog op. Anselme Vernieuwe verneemt er dat gedurende de beruchte raid van 25 augustus 1944 op Russelheim, wanneer zijn bemanning een Me 410 en een Fw 190 neerhaalde en nog een andere Me 410 van zich afschudde na een raak salvo, er nog een vierde aanvaller rondsloep in de nacht, klaar om zich op de eenzame Lancaster te storten. Deze vierde aanvaller, bestuurd door M. Joklitschke brak echter de aanval al snel af. Dit verhaal fascineert Anselme Vernieuwe des te meer daar de Duitse piloot hem vertelt dat de bemanningen van de Duitse nachtsjacht ervan overtuigd waren dat de Britse bommenwerper deel uitmaakte van hen die de “Baraka” hadden en dus genoten van een bovennatuurlijk geluk.

Evaluatie bij SAAB te Linköping

Anselme Vernieuwe vliegt praktisch elke dag met een van de tweemotorige Cessna's van Abelag. Dat belet hem niet om, begin 1984 aan Sabena voor te stellen om voor rekening van Abelag een regelmatige verbinding op te starten tussen Brussel en Luxemburg. Teneinde deze verbinding rendabel te maken wordt de aanschaf van de SAAB SF-340 overwogen.

Anselme Vernieuwe besluit naar de fabriek van SAAB in Zweden te gaan om de SF-340 te evalueren en met de constructeur een eerste gespreksronde te hebben. De delegatie bestaat uit Selmo Vernieuwe, piloot en voorzitter, Guy Viselé en Paul Holubowicz, copiloot en vliegt ernaartoe aan boord van de Cessna 310 (OO-AUD) van Europaviation (zusterbedrijf van Abelag). Bij Hamburg gekomen vraagt de copiloot per intercom “Sir, do you know where we are ?” en Selmo Vernieuwe antwoordt prompt: “Yes, open the bomb bay”.

Maar Sabena blokt het project af door beroep te doen op zijn monopolie, verwerpt het voorstel van Abelag en verkiest de lijn aan het Deense Cimber Air te verpachten, met een onaanangepast toestel en uurrooster. Anselme Vernieuwe beseft niet dat zijn retourvlucht van Linköping de laatste zal zijn.

Hij weet evenmin dat de dood hem wacht tijdens een uitstap met de moto op een weg nabij Hoei. Een hond springt vóór hem uit een auto en bij zijn poging hem te vermijden, vliegt de moto tegen de bordsteen van de weg en hij maakt een dodelijke val.

Op deze ongelukkige 17 juni 1984 verliest België een van de markantste figuren uit zijn luchtvaartgeschiedenis.

III. EPILOOG

Anselme Vernieuwe is een grote naam van het Belgisch vliegwezen waar hij gedurende bijna vijftig jaar een hoofdrol speelde. Hij heeft als stoutmoedig en bekwaam weerstander tegen de vijand gevochten. Hij heeft ook voor zijn land gestreden door bij nacht drie en dertig bombardementsvluchten uit te voeren. Sommigen ervan kenden ernstige incidenten.

Anselme Vernieuwe was ook een geboren leider, maar met een zachtmoedig uiterlijk. Hij hielp al wie een beroep op hem deed, maar kon ook onbuigzaam zijn in situaties die hij onaanvaardbaar vond.

Als stoutmoedig en vastberaden ondernemer, hoorde hij bij het koppeloton dat de heropbouw en de ontwikkeling van Sabena aanvatte. Avontuurlijk, maar ook bezadigd, was hij houder van brevet nummer 1 van Belgisch helikopterpiloot en was hij de pionier van de eerste regelmatige lijnvluchten per helikopter. Dit bezorgde hem, maar ook België, internationale achting en faam.

Ontwerper, ondernemer, bouwer en winnaar, deze onvermoeibare vliegenier die zijn land vooruit wilde helpen, verdient een plaats in het Pantheon van de Belgische luchtvaart.

IV. GETUIGENISSEN VAN TIJDGENOTEN

Hulde van William Ugeux

Anselme Vernieuwe, officier-piloot gebrevetteerd in 1937, wordt bij het uitbreken van de vijandelijkheden op 10 mei 1940 toegewezen aan het 3^{de} Smaldeel van de Militaire Luchtvaart. Hij sluit zich aan bij de weerstand tegen de Duitse bezetter, onder meer als agent van het inlichtingennetwerk Zero, waar hij samenwerkt met William Ugeux en Charles de Hepcée. Samen met hen neemt hij deel aan de organisatie van de ontsnappingsroute naar Engeland via Mendive in Frans Baskenland. Hij overschrijdt 19 keer de Franse demarcatielijn en steekt vijf maal de Pyreneeën over. Hiervoor krijgt hij het Oorlogskruis 1940/1945. Hij wijkt uit naar Engeland waar hij dienst neemt bij de RAF en op Wellington, Halifax en Lancaster vliegt. In augustus 1944 voert hij in een Lancaster een moeilijke nachtelijke bombardementsvlucht uit boven Duitsland. Hiervoor wordt hem het DFC toegekend en een extra palm aan het Oorlogskruis. “Selmo” Vernieuwe zal oorlogsmissies uitvoeren tot januari 1945. Na het conflict start hij als lijnpiloot bij Sabena, waar hij ook diverse bestuursfuncties zal bekleden. Als directeur exploitatie sticht hij de postronde per helikopter die vervolgens het allereerste internationale reguliere netwerk per helikopter wordt. Hij is houder van het brevet nr 1 van burger helikopterpiloot ingeschreven in het Belgisch register. In 1953, bij de inhuldiging van de heli-haven Brussel-Groendreef, opent hij, aan het stuur van een Sikorsky S-55, de lijn naar Rotterdam, met aan boord als vooraanstaand passagier Igor Sikorsky.

Hulde van Robert “Bobby” Laumans, oud oorlogsvlieger op Spitfire en boordcommandant bij Sabena.

Indertijd was ik bij Sabena jong boordcommandant op DC-3, maar vloog ik af en toe nog op DC-4 als copiloot. Wie heeft er niet gehoord van de EXODUS, het schip dat meermaals joodse passagiers vervoerde die hoopten zich in Palestina te kunnen vestigen, toen nog een Brits protectoraat, en aan wie telkens de toegang geweigerd werd. Daardoor besluit een groep van deze Israëlieten (de staat Israël bestaat nog niet) dat het misschien beter is zich in Zuid-Amerika te vestigen eerder dan in Palestina. Een vijftigtal klopt aan bij Sabena, na bij andere maatschappijen zoals Air France geprobeerd te hebben. Onze directeur Exploitatie is Mr Anselme Vernieuwe, gedurende de 2^{de} Wereldoorlog oud piloot van “Bomber Command” van de RAF. Hij is het trouwens die die nogal wat militaire piloten (ook van de RAF) verleid heeft om een loopbaan bij Sabena te overwegen.

Sabena is geïnteresseerd want ze heeft geen commerciële belangen in Zuid-Amerika. Het kan dus een zeer interessant experiment worden voor het bedrijf.

Robert « Bobby » Laumans in VTB Magazine 1/2008

V. BIJLAGEN

Bijlage A

Eervolle onderscheidingen

België

Oorlogskruis (burger)
Oorlogskruis met twee palmen (militair)
Ridder in de orde van Leopold met palm
Ridder in de Kroonorde met palm
Kruis der ontsnapt
Medaille van de weerstand
Officier in de Orde van Leopold II

Groot Brittannië

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

Frankrijk

Croix de Guerre
Diplôme Tissandier

Groot Hertogdom Luxemburg

Croix de Guerre

Nederland

Commandeur in de Orde van Oranje-Nassau (1956)

Eervolle vermeldingen

Vermelding voor de palmen te hechten aan de Belgische oorlogskruisen

Briljant officier, uitzonderlijk patriottisch en moedig. Wijdt zich, in de schoot van een actie- en inlichtingendienst, volledig aan de taaie strijd tegen de bezetter. Volbrengt met groot succes de hem toevertrouwde opdrachten, hoe gevaarlijk ze ook zijn. Vervoegt op bevel in maart 1943 Groot Brittannië. Verdient de grootste lofbetuigingen voor zijn zelfopoffering en zijn onverzettelijke wilskracht om zijn land te dienen.

Vermelding voor de toekenning van de 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.

Tabel van de bombardementsvluchten van Anselme Vernieuwe

Nr	Datum	Doel	Markering vliegtuig	Immatr. nummer
1	1944 – 18 Aug	Rieme-Ertvelde, kanaal Gent-Terneuzen.	PM-M	NF913
2	25 Aug	Russelheim (Opel fabrieken). 'Gee' navigatiesysteem. Zending wordt voortgezet en haalt een Me 410 neer, beschadigt een Fw 190, en verjaagd een andere.	PM-M	NF913
3	26 Aug	Kiel; vindt een dinghy op drift met een bemanning van zeven Canadese vliegers die zullen gered worden.	PM-M	NF913
4	29 Aug	Stettin, verankering van mijnen.	PM-M	NF913
5	3 Sep	Eindhoven (vliegveld).	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. Geraakt door Flak (47 gaten in de romp).	PM-M	NF913
13	27 Sep	Calais, raid afgeblazen, defect elektrisch systeem.	PM-M	NF913
14	3 Okt	Dijk van Westkapelle, eiland Walcheren. Dropt een seismische bom (Tallboy) van 10 ton.	PM-M	NF913
15	5 Okt	Saarbrücken.	PM-M	NF913
16	7 Okt	Emmelrich.	PM-M	NF913
17	11 Okt	Fort Frederik-Henrik.	PM-M	NF913
18	12 Okt	Fort Frederik-Henrik.	PM-M	NF913
19	14 Okt	Duisburg.	PM-M	NF913
20	19 Okt	Stuttgart, raid afgeblazen wegens mechanische problemen.	PM-M	NF913
21	23 Okt	Essen.	PM-M	NF913
22	28 Okt	Keulen.	PM-U	
23	30 Okt	Keulen.	PM-M	NF913
24	9 Nov	Eickel, 140 ^e zending van PM-M ² : geraakt door Flak, terugvlucht op drie motoren. Duurzaamheidsrecord in 103 Squadron voor de PM-M : 147 raids tussen april 1943 en einde december 1944.	PM-M ²	ED888
25	27 Nov	Freiburg.	PM-J	NF909

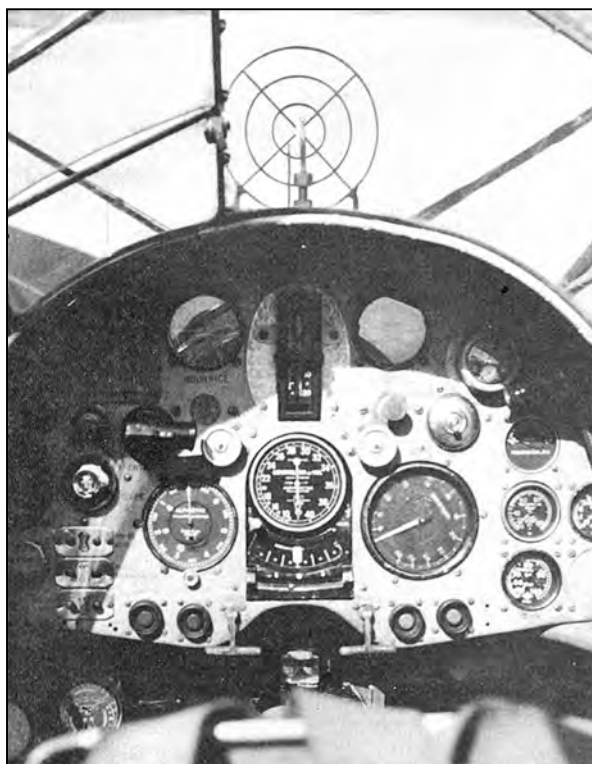
26	29 Nov	Dortmund.	PM-J	NF909
27	4 Dec	Karlsruhe.	PM-H	ND861
28	6 Dec	Leipzig, fabriek van synthetische brandstof LEUNA.	PM-H	ND861
29	20 Dec	München-Gladbach.	PM-H	ND861
30	29 Dec	Shloven Buer.	PM-H	ND861
31	31 Dec	Osterfeld.	PM-L	PB637
32	1945 – 2 Jan	Nürnberg.	PM-H	ND861

Hier dient de evaluatievlucht van 26 mei 1944 aan toegevoegd onder supervisie van Squadron Leader Florent Van Rolleghe met PM-K/ME799. Het totaal komt dus op 33.

VI. FOTO ALBUM



Anselme Vernieuwe in vliegkledij in de vliegschool van Wevelgem in 1938.



Cockpit van de Fairey Fox III.



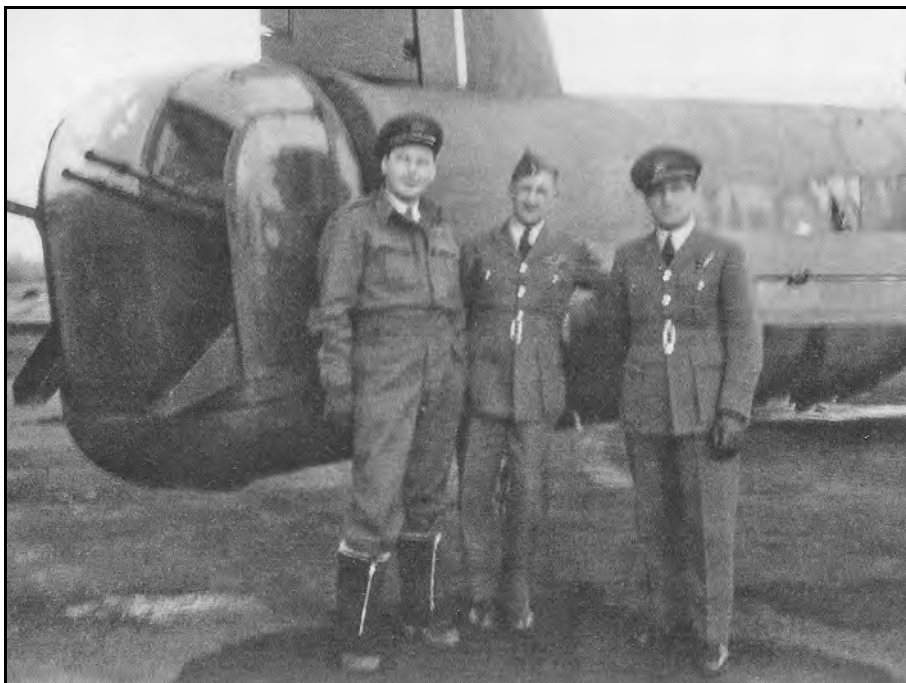
Anselme Vernieuwe (rechts) met een collega-leerling in 1937 in de vliegschool met het kaketoemblem.



Uitgerust voor een degelijke acrobatie-sessie op Morane-Saulnier MS236 in de vliegschool van Wevelgem in 1938.



Anselme 'Selmo' Vernieuwe in de cockpit van zijn Lancaster PM-M van het 103 Squadron in Elsham Wolds.



Anselme Vernieuwe in het gezelschap van zijn boordschutters Lucien « Miche » Jansen en Béchoux in de OTU 30 op Wellington. Miche Jansen, grote weerstander, had in 1941 een belangrijke rol gespeeld bij de ontsnapping van Divoy en Donnet uit België met een SV-4.



Een Avro York afgeleid van de Avro Lancaster zoals deze van het 511 Squadron, gevlogen door Selmo Vernieuwe als copiloot toen hij beschadigd werd bij een ditching langs de kust van het Italiaanse eiland Lampedusa op 1 februari 1945. Er waren vijf overlevenden waaronder A. Vernieuwe ; de rest van de bemanning en de andere passagiers kwamen om bij dit ongeval.



Barbara Stanwyck, Hollywood vedette en meter van de eerste Douglas DC-4 van SABENA, laat zich briefen door chef piloot Jo Van Ackere over de lay-out van het dashboard.



Gallagher, de chef piloot van Bell Inc in Buffalo, aan boord van de Bell 47 op dewelke Selmo zijn helikopterbrevet zal behalen.



De drie Bell 47's die de postdienst verzekeren zijn intensief tussengekomen bij de dramatische overstromingen in Nederland, begin 1953. Dit was de reden waarom ze in Nederland uitgenodigd werden voor de plechtigheid bij de wederopbouw.



Anselme Vernieuwe aan het stuur van de SAAB Safir OO-SOR van de burgervliegschool op weg naar de rally van Le Touquet in maart 1953. Dit toestel werd verkocht aan de Ethiopische luchtmacht in juni 1957.



De SAAB Safir (OO-SOL) in mei 1955 ter gelegenheid van de rally in het Zoute; van links naar rechts: Victor Boin (Directeur van de Koninklijke Aéro-club van België en hoofdredacteur van « La Conquête de l'Air », Willem Deswarte (Voorzitter van de bestuursraad van Sabena), Baron Raoul Snoy (Voorzitter van de Zoute Aviation Club) en Anselme Vernieuwe (Operations manager van Sabena).



Selmo Vernieuwe, Operations manager van Sabena, aan zijn bureau in de Air Terminal, vlak bij het Centraal station van Brussel, in het begin van de jaren '60.



Een Bristol 170 Sycamore die Anselme Vernieuwe gaat uittesten. Dit type helikopter werd nooit gebruikt door Sabena maar wel door de Belgische Luchtmacht die er drie heeft aangekocht voor operaties in Kamina (Congo).



Een Sikorsky S-58C aan het stoeien in de omgeving van 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 aéroports, 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 aéroports, 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'aéroports, 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

Dankzij zijn internationale bekendheid werd Anselme Vernieuwe aangezocht door firma's zoals BP om te getuigen en artikels te schrijven in magazines zoals dit in La Conquête de l'Air van januari 1957.

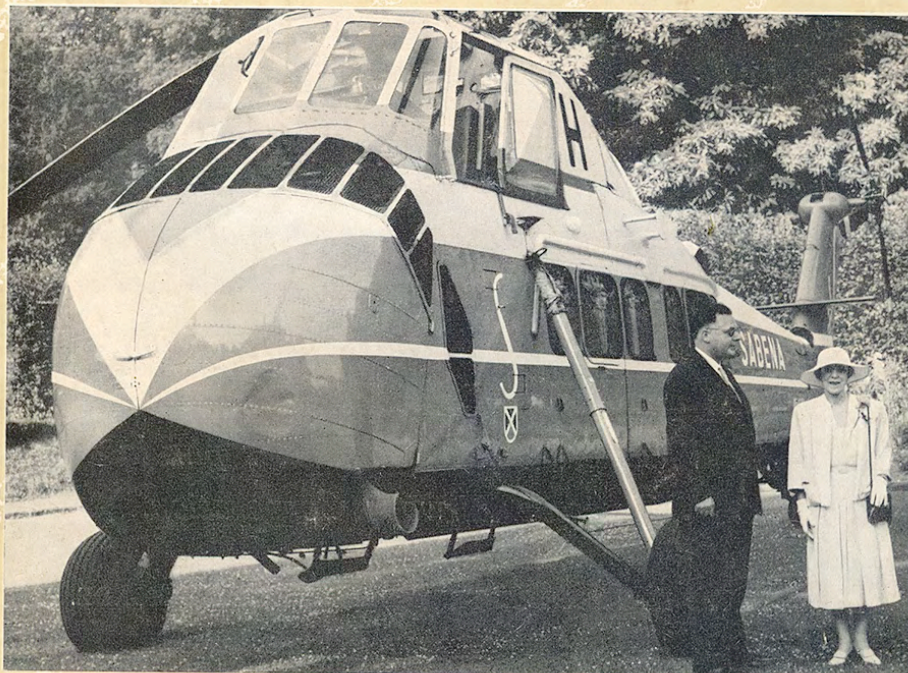
N° 8. — AOUT 1957
Prix : 15 francs

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

Augustus 1957. Anselme op de frontpagina van La Conquête de l'Air in gezelschap van Koningin Elisabeth.

In de cockpit van een Vertol 107 voor een proefvlucht in de VSA in september 1958.



Voorstelling op de helihaven van Groendreef op 16 juni 1959 van de revolutionaire Fairey Rotodyne met aan boord Anselme Vernieuwe die een proefvlucht zal uitvoeren.



De formatievlucht van de S-58C's naar Parijs op 3 maart 1957 was het onderwerp voor een rechtstreekse uitzending van de Franse en Belgische televisie. De rechterflank van de cabine was uitgerust met een stel antennes die de Franse politieman met verstomming sloegen. Het was nog niet de tijd van de multimedia.



Een van de twee Vertol 44 « Vliegende bananen » die door Sabena gehuurd werden voor de duur van de Wereldtentoonstelling in 1958. Zij maakten heel wat bezoekers gelukkig met soms onverwachte luchtdopen.



Seattle 1958. Anselme Vernieuwe aan het stuur van de Boeing Dash 80, het prototype van de viermotorige Boeing 707.



Selmo in het midden van de groep, duidelijk opgezet met zijn vlucht op het prototype van de Boeing 707 in Seattle.



De Boeing 737 (OO-ABB) van Abelag Airways in maart 1980; deze werd aan Air Belgium verkocht in mei 1980.



14 mei 1984: Selmo Vernieuwe en een delegatie van Abelag op bezoek bij SAAB in Linköping voor de evaluatie van de SAAB 340; van links naar rechts: X van SAAB, Paul Holubowicz, copiloot van de Cessna 310 OO-AUD, Guy Viselé, directeur bij Abelag, X van SAAB en Selmo Vernieuwe; deze laatste wist nog niet dat hij zou omkomen bij een verkeersongeval op 17 juni 1984...

VII. BIBLIOGRAFIE

Artikel geschreven door Anselme Vernieuwe

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

Bibliografische bronnen

Archieven en documenten van Anselme Vernieuwe overgemaakt door zijn zoon Bernard.

Interviews van Anselme Vernieuwe door Jean-Pierre Decock te Ohain op 9 maart 1980 en in de loop van 1981.

Omstandige getuigenis van Guy Viselé, ex-kaderlid van Abelag, die Anselme Vernieuwe zeer goed gekend heeft.

Charles de Hepcée, Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart door Alphonse Dumoulin en Michel Mandl, uitgegeven door de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart in 2014.

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

Abelag 1964-2014 door Sébastien Dequenne en Guy Viselé, uitgegeven door Abelag in 2014.

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

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

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

De magazines van La Conquête de l'Air, Air Revue, Aéro, AELR en Carnets de Vol.

Dankbetuigingen

Wij wensen onze erkentelijkheid te betuigen aan allen die bijdroegen aan het documenteren en het vormgeven van dit memoriaal en in het bijzonder de volgende personen en verenigingen:

André Bar die ons zijn uitgebreide documentatie over de RAF ter beschikking heeft gesteld.

Bob Rongé van Aviation Society of Antwerp.

Guy Viselé, bekend luchtvaartjournalist en medewerker van A. Vernieuwe bij Abelag.

Charles de la Royère, bibliothecaris van de afdeling luchtvaart van het War Heritage Institute.

Generaal Vlieger o.r. Gérard Van Caelenberge, Voorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

Generaal-majoor Vlieger o.r. Wilfried De Brouwer, Vicevoorzitter en hoofdredacteur van het magazine Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

Majoor Vlieger o.r. Didier Waelkens, Secretaris-Generaal van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

De foto's die dit memoriaal illustreren komen uit de archieven van Anselme Vernieuwe, van Sabena, van Bell Helicopters, van de fototheek van de afdeling Luchtvaart van het War Heritage Institute, van Bob Rongé, van Guy Viselé en van de auteurs.

Het onderhavig memoriaal werd voltooid en voorgesteld op het jaarlijks banket van de vereniging de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart op 9 oktober 2021.

© 2021 auteurs en VZW De Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart.