

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL  
MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B 13  
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable  
Jacques DOME  
Rue de la Station 80  
1200 Bruxelles

Déposé au bureau de poste  
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION  
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

QUINZIEME ANNEE

OCT NOV DEC 94

Bruxelles, le 15 novembre 1994

S O M M A I R E

Mot des Présidents

Le Trésorier et la Maison des Ailes

Nouvelles de l'Association

Annnonce de l'Assemblée Générale Annuelle 1995

Le fort d'Eben-Emael

Compte-rendu de notre journée au soleil de Temploux

Un nouveau monument à Bruxelles

Pour vos bons voeux ...."we remember them"

L'Aviette de R. Fabry

Le Capitaine Avi. B. de Hemptinne

De Kapitein Vl. B. de Hemptinne

Votre carte de membre de VTB 1995

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président: Branders Léon	02.734.63.77
Vices-présidents: Collignon Léopold	041.52.29.17
Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire: Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire-adjoint: Feuillen Robert	013.31.28.70
Trésorier: Jourez Paul	067.79.03.37
Membres:	
Bouzin Eric	02.242.57.74
De Coninck Georges	02.344.46.38
Dillien André	02.673.36.32
Hallet Pierre	02.344.07.05
Kamers Jean	02.731.17.88
Mojet Hubert	02.770.93.71
Niels Norbert	016.58.10.86
Peyrassol Charles	02.771.12.48
Roeland-Helman Jacques	02.537.79.24
Vermander Gérard	02.770.98.22

Tenir une liste de membres à jour n'est pas aussi simple que ça. Donnez un petit coup de main à nos secrétaires en nous communiquant une bonne adresse, un bon numéro de téléphone ou tout autre renseignement utile pour obtenir une liste bien à jour.

Merci d'avance.

# COMMEMORATION DE LA LIBERATION DE LA BELGIQUE

## LES AVIATEURS BELGES OUBLIES.

Chers amis,

Bien sûr, je comptais vous en parler, mais comment mieux vous le dire qu'en vous livrant tel quel le texte que notre Président d'Honneur, le Général Aviateur Albert HENRY a adressé au journal Le Soir pour la rubrique "Courrier des lecteurs", texte qui a été sérieusement réduit et modifié; voir le titre et le texte envoyés au journal LE SOIR, et ce qui a été publié dans LE SOIR.

### LIBERATION DE LA BELGIQUE "LES OUBLIES"

DANS "LE SOIR"  
DU 19/9/1994

L'anniversaire de la libération de la Belgique et de Bruxelles en particulier a donné lieu à de nombreuses festivités en l'honneur des troupes alliées et de la Brigade PIRON.

Une cérémonie particulière a eu lieu au monument PIRON à Molenbeek, en présence du Prince PHILIPPE, du Duc de KENT et des Autorités Communales. Tous les journaux ont relaté ces diverses cérémonies et ont écrit de très nombreux et longs articles sur les opérations menées par la Brigade Piron.

Sans vouloir diminuer, en aucune manière, les opérations menées par la Brigade Piron (qui n'a débarqué qu'en août 1944), je voudrais faire remarquer que, pratiquement rien, n'a été écrit sur la participation des aviateurs belges dans les opérations aériennes.

Je rappellerai que, dès juin 1940, vingt-neuf pilotes belges combattaient au sein des escadrilles de la RAF et remportaient de nombreuses victoires. A la fin de la bataille d'Angleterre, neuf pilotes avaient perdu la vie.

J'aurais voulu qu'on se souvint que six cents Belges ont combattu dans les escadrilles de la RAF, de jour et de nuit, pendant les cinq années de guerre, en Europe, à Malte, en Afrique du Nord et aux Indes.

La 349<sup>ème</sup> escadrille belge a été la première escadrille alliée à atterrir et opérer d'un terrain de campagne, en Normandie.

Des six cents aviateurs belges, deux cent quarante ont perdu la vie au cours des années de guerre.

Dans les cérémonies qui ont eu lieu à Bruxelles, en présence du Roi, aucune mention n'a été faite de la participation des aviateurs à la libération de la Belgique; aucune cérémonie n'a eu lieu, aucune fleur n'a été déposée au Monument des Aviateurs où sont

## **Commémoration de la libération : témoignages, anecdotes et commentaires.**

**ALBERT HENRY (1000 Bxl)**

### **Les aviateurs belges**

(...) Sans vouloir diminuer en aucune manière les opérations menées par la Brigade Piron (qui n'a débarqué sur le Continent qu'en août 1944), je voudrais faire remarquer que pratiquement rien n'a été écrit sur la participation des aviateurs belges dans les opérations aériennes

Je rappellerai que, dès juin 1940, vingt-neuf pilotes combattaient au sein des escadrilles de la RAF et remportaient de nombreuses victoires. A la fin de la bataille d'Angleterre, neuf pilotes avaient perdu la vie.

J'aurais voulu qu'on se souvint que six cents Belges ont combattu dans les escadrilles de la RAF, de jour et de nuit, pendant les quatre années de guerre, en Europe, à Malte, en Afrique du Nord et aux Indes.

La 349<sup>ème</sup> escadrille belge a été la première escadrille alliée à opérer d'un terrain de base propre en Normandie.

Des six cents aviateurs, deux cent quarante ont perdu la vie au cours des années de guerre.

Dans les cérémonies qui ont eu lieu à Bruxelles, en présence du Roi, aucune mention n'a été faite de la participation des aviateurs à la libération de la Belgique; aucune cérémonie n'a eu lieu, aucune fleur n'a été déposée au monument des aviateurs où sont inscrits les noms de ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie pour la défense de nos libertés. (...).

inscrits les noms de tous ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie pour la défense de nos libertés. Le Comité, chargé de l'organisation des diverses cérémonies, a oublié les aviateurs belges. Les vétérans aviateurs de 1940-1945, avec l'aide de la Force Aérienne, ont organisé une cérémonie à Beauvechain, le 10 juin, pour se souvenir de leurs amis disparus.

Quoiqu'étant profondément royaliste, je ne puis passer sous silence le fait qu'au cours des trois cérémonies à Bruxelles, le Roi a revêtu l'uniforme de Général de la Force Terrestre, celui d'Amiral de la Force Navale, mais pas celui de la Force Aérienne. Tous les vétérans aviateurs de 1940-1945 ont ressenti une profonde tristesse d'être ainsi les "Grands Oubliés".

---

La cérémonie qui s'est déroulée à Beauvechain, le 10 juin, en présence du Prince PHILIPPE en tenue de Colonel Aviateur, fut très digne. Les organisateurs doivent en être félicités. Les noms des deux cent quarante aviateurs qui ont donné leur vie pour notre liberté ont été rappelés de vive voix. C'était notre devoir, nous les portons en nous. Trop peu de gens s'en souviennent. Vingt quatre vétérans aviateurs de 1940-1945 ont défilé le 21 juillet et le 3 septembre, survolés par les avions du "Battle of Britain Flight", mais aussi par les F16 de la Force Aérienne marqués des bandes blanches et noires, signes distinctifs de la période du débarquement. Nos jeunes aviateurs nous ont compris; qu'ils en soient remerciés.

Cinquante ans ont passé, c'est peut-être loin, mais comme le disait très bien le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le Lieutenant Général Aviateur G. VANHECKE, comme introduction à son allocution du 10 juin: "Qui n'honore son passé n'est pas digne de son avenir". Rappelant les sacrifices des membres belges de la RAF, il a voulu également exprimer sa gratitude aux 340 pilotes de la Force Aérienne qui ont perdu leur vie en service commandé, et ce depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Même abnégation, même idéalisme, ils ne feront jamais l'objet d'une commémoration après cinquante ans. Gardons précieusement leur souvenir nous qui les avons connus, et ne manquons pas d'en parler souvent.

Longue vie à notre Force Aérienne et à notre association !

Le Col. Avi. Léon BRANDERS e.r.  
Président des Vieilles Tiges

## Maison des Ailes

Grâce à un acte généreux, la Maison des Ailes a été fondée le 15 janvier 1938. Elle a pour but, la stimulation des liens d'amitié entre ceux qui s'intéressent à l'aviation et à son développement, en leur facilitant les contacts et les échanges de vue, par la mise de locaux à leur disposition. Par son objet social, elle promouvoit aussi l'esprit d'entraide dans un sens large de solidarité et de coopération.

Depuis sa fondation et malgré les vicissitudes des temps, la Maison des Ailes a maintenu ses objectifs.

Comme vous le savez, la plupart de nos rencontres mensuelles sont organisées dans cette maison. C'est toujours un plaisir de pousser sa porte; c'est en plus un privilège de se compter parmi ses membres.

C'est pourquoi, nous nous permettons de lancer un appel pour que les "Vieilles Tiges" soient conscientes que sans un certain soutien, la Maison des Ailes aura de plus en plus de difficultés pour maintenir les objectifs pour lesquels elle a été créée. Notre solidarité des "Ailes" est absolument nécessaire pour que la Maison puisse conserver le cap qui lui a été donné à sa naissance.

Dans cet esprit, nous avons élaboré pour l'année prochaine, une cotisation combinée Vieilles Tiges/Maison des Ailes de 1000 Fr l'an (2 x 500 Fr).

Soutenez notre initiative. Notre trésorier sera heureux de transférer automatiquement votre participation. Nous serons fiers aussi d'afficher notre attachement massif à la Maison des Ailes.

Nous vous en remercions très cordialement d'avance.

-oOo-

Dankzij een edele daad, werd het "Maison des Ailes" gesticht op 15 januari 1938. Zij heeft tot doel, het aanzetten van vriendsschapsbanden tussen diegene die belang hechten aan het vliegwezen en zijn uitwisselingen, door de lokalen ter beschikking te stellen. Door haar sociaal objekt, zij de hulpgeest in een brede zin van solidariteit en cooperatie.

Sinds haar ontstaan en niettegenstaande de afwisseling der tijden, heeft het "Maison des Ailes" haar objektief behouden.

Zoals U weet, de meeste van onze maandelijksse ontmoetingen worden in dit huis georganiseerd. Het is steeds met plezier dat wij de deur openen; het is destemeer een uitsluitend voordeel zich bij de leden te mogen rekenen.

Dit is de reden dat wij een oproep doen, dat de "Vieilles Tiges" zelfbewust moeten zijn dat zonder een bepaalde steun het "Maison des Ailes" meer en meer moeilijkheden zal ondervinden om haar objektieven te behouden waarvoor zij gesticht werd. Onze solidariteit van "Vleugels" is uiterst noodzakelijk dat het huis de koers bewaren, die haar bij de geboorte werd gegeven.

In deze zin, hebben wij voor volgend jaar, een samengestelde-bijdrage voorzien van 1.000 Fr per jaar, Vieilles Tiges/Maison des Ailes (2 x 500 Fr).

Steun onze initiatief. Onze penningmeester zal blij zijn uw deelneming automatisch te overdragen. Van onze twege, zullen wij fier onze massaal gehechtheid te tonen aan het Maison des Ailes.

Wij danken U zeer vriendelijk op voorhand.

### Le mot du Trésorier

Chers amis, ne tirez pas sur le ... trésorier. Pourtant, voici revenu le moment de payer votre cotisation pour 1995 à votre association préférée.

Le montant demeure inchangé: 500 Fr pour les membres aviateurs et 200 Fr pour les veuves.

Cette année, il y a cependant une petite innovation; elle concerne la cotisation à LA MAISON DES AILES.

Vous trouverez ci-dessus un article explicatif.

#### COMMENT PAYER?

- N'attendez pas. En payant sans attendre, vous facilitez amicalement notre travail et vous ne courez pas le risque de vous retrouver sur la liste d'infamie ou pire, d'être rayé de l'association. (Une dizaine de personnes ont subi ce méchant sort en 1994).
- Utilisez UNIQUEMENT le bulletin de virement ci-annexé.
- Si vous ne payez que la cotisation VTB, barrez la mention MA à la rubrique "Communication" du virement.
- Si vous souhaitez payer en même temps la cotisation de la Maison des Ailes, il y a lieu de verser 1.000 Fr en tant que membre aviateur et 700 Fr en tant que veuve.

Dans tous les cas, veillez à ce que le nom du membre pour qui la cotisation est payée soit indiquée. (Cas de versement par une société ou une tierce personne).

Merci d'avance pour votre amicale coopération.

### Het woord van de penningmeester

Beste vrienden, schiet niet op de ... penningmeester. Toch, is het moment gekomen om Uw lidgeld voor 1995 te betalen aan uw voorkeur vereniging.

Het bedrag blijft ongewijzigd: 500 Fr voor de leden vliegeniers en 200 Fr voor de weduwen.

Dit jaar, is er echter een kleine innovatie; ze betreft het lidgeld van het "MAISON DES AILES".

Hierboven vindt U een explicatieve artikel.

#### HOE BETALEN?

- Wacht niet. Met een onmiddellijke betaling, vergemakkelijkt U ons werk en zo, loopt U geen risico zich op de schandelijke lijst te bevinden of 't slechtste, door gestreept te worden van de vereniging (een tiental personen zijn in 1994 geschrapt geweest).
- Gebruik alleen de stortings collectie als beveegd.
- Indien U alleen het VTB lidgeld betaald, schrapt de melding "MA" op de bulletin, in de vak "Mededeling".
- Indien U wenst het lidgeld VTB/Maison des Ailes samen te betalen, gelieve 1.000 Fr te storten voor de leden vliegeniers en 700 Fr voor de weduwen.

In ieder geval, gelieve duidelijk Uw naam te vermelden, als het lidgeld gestort is door een maatschappij of een derde persoon.

Op voorhand, dank voor Uw vriendelijk medewerking.

*~ Pour votre carte de membre 1995, voir "in fine" du présent bulletin.  
Voor uw lidkaart 1995, zie "in fine" van deze bulletin.*

## NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION

### BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

- Le 10.8.1994, André DARQUENNES, avenue du Sagittaire 17 à 1410 WATERLOO. Tél: 02/354 21 58. Breveté pilote d'avion le 9.8.1954 par l'Administration de l'Aéronautique.
- Le 10.8.1954, Valentine SILLEN, Van Bellingenga 54 à 1910KAMPENHOUT. Tél: 016/65 53 64. Membre sympathisant
- Le 14.9.1954, Guy BRUYNINCKX, rue de La Hulpe 310 à 1331 ROSIERES-RIXENSART. Tél: 02/653 95 01. Breveté pilote d'avion par USAF en 1952 (52C).
- Le 14.9.1994 Willy DEGROOTE, Hendrik I lei 23 à 1800 VILVOORDE. Tél: 02/251 01 07. Breveté pilote d'avion par CIVILAIR Zaire le 29.7.1963
- Le 14.9.1994 Guido VANHECKE, Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne Quartier Reine Elisabeth, rue d'Evere à 1140 BRUXELLES Admis membre sympathisant en attendant ses 30 ans de brevet.
- Le 12.10.1994 Jacques MARCHAND, Soenenspark 47 à 9051 St.DENIJS-WESTREM. Tél: 09/222 56 44. Breveté pilote de planeur en 1958 et d'avion en 1959 par l'Administration de l'Aéronautique
- Le 12.10.1994 Georges CASTERMANS, rue du Val Duc 8 à 1320 HAMMELMILLE. Tél: 010/86 66 14. Breveté pilote d'avion le 10.5.1952 PAR L'USAF (52C).
- Le 9.11.1994 Jacques COOMANS, avenue des Grands Prix 20 à 1950 KRAAINEM. Tél: 02/731 48 20. Breveté pilote d'avion en novembre 1962 PAR L'Administration de l'Aéronautique.

### ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES

- Début août Marcel BAUDOUX, breveté pilote d'avion en 1928
- Le 11.8.1994 Yvon DE DEURWAERDER qui fut Chef d'E.M. Force Aérienne. Breveté pilote d'avion en 1950.
- Le 11.8.1994 Servais HERELIXKA, breveté pilote d'avion en 1952.
- Le 7.10.1994 Le fils de "Gus" JANSSENS.

### ACTIVITES PASSEES

10 août TEMPLoux. Comme c'est devenu une habitude, notre réunion du deuxième mercredi du mois d'août c'est tenue à l'aérodrome de TEMPLoux. Nous étions 130 ! Ce succès grandissant a fait dire à un de nos Administrateurs qu'on devrait tenir nos réunions à TEMPLoux.

28 août Le TIGELot La cérémonie du souvenir au monument élevé par Monsieur ADAM à la mémoire d'un équipage qui trouva la mort au lieu dit "Le Tigelot"; cette cérémonie du dernier dimanche d'août est dédiée à tous les aviateurs belges et alliés tombés dans les Hautes Fagnes. Elle est rehaussée par la présence des attachés militaires du Canada, de Grande Bretagne et des Etats Unis.

6 novembre, Messe en l'Eglise Saint Jacques sur Coudenberg à la mémoire des défunts de la Force Aérienne.

1 novembre, à la Pelouse d'Honneur, cérémonie annuelle du souvenir présidée par le Président des Vieilles Tiges qui est aussi Président du Comité de la Pelouse d'Honneur.

9 novembre, deuxième mercredi du mois, nous avons prévu la visite du CRC GLONS et du Fort d'Eben Émaël. Le jeudi 3 novembre, nous avons été informés que la visite du CRC n'est guère possible à cause des travaux en cours. Pour remplacer cette visite, le Commandant du CRC a prévu une visite de la ville de Tongres, probablement la ville la plus ancienne de notre pays.

#### ACTIVITES à VENIR

Airbus Industrie. Faute d'obtenir l'accord de la Force Aérienne pour faire le voyage en avion jusqu'à TOULOUSE, nous avons renoncé à cette visite provisoirement. Provisoirement, car nous étudions une autre formule.

---

#### Temploux 94

La réunion annuelle à Temploux a connu un franc succès et est, dans un certain sens, victime de cet engouement. En effet, plusieurs participants durent trouver place à l'extérieur pour déguster l'excellent déjeuner-buffet qui avait été préparé. 130 participants, c'est beaucoup pour les dimensions de la salle du restaurant. Heureusement, la clémence des cieux arrangea bien les choses.

L'après-midi, le beau temps aidant, Guy Bruyninckx et Raymond Nicolaï offrirent de brillantes évolutions acrobatiques avec leurs avions respectifs.

L'un, un Robin R-2160, immatriculé OC-VL7 et l'autre, un bon vieux Boeing Stearman, permirent l'exécution de boucles, renversements, retournements, tonneau barriqué, lent et déclenché, immelmann et vrille, pour la plus grande joie des spectateurs.

Guy Bruyninckx, devenu membre de notre association entre-temps, a été breveté aux Etats-Unis en 1952 (520) et à pris sa retraite de la Sabena il y a quelques années.

Raymond Nicolaï est actuellement chef pilote des lignes DC-10 à la Sabena.

Merci à tous deux pour les belles démonstrations.

#### Un nouveau monument à Bruxelles

Si vous passez à l'angle du boulevard du Souverain et de l'avenue du Loux à Watermael-Boitsfort, recueillez-vous devant un monument qui vient d'être érigé à la mémoire d'un équipage d'un Liberator B-24 de la 6th Army Air Force, tombé à cet endroit le 23 juin 1944. Il n'y eut que deux survivants et l'un d'eux, Dave Mc Clenny, flight-instructor de l'appareil, assista à l'inauguration du monument.

Préambule

La défaite de Napoléon III en 1870 qui avait une politique belliqueuse, amena la création de l'Empire d'Allemagne. Le rapport des forces était dès lors modifié et le danger pour la Belgique se déplaça, il ne pouvait plus venir que de l'est. La défense de la Meuse s'imposa et des positions fortifiées constituées par des forts, furent construites autour de Liège et de Namur. Anvers, considéré comme réduit national et qui en 1859 avait été organisé en camp retranché en cas d'invasion française, reçut une seconde ceinture fortifiée en 1906. Ces forts qui avaient été conçus pour résister à des projectiles du calibre de 210mm, furent écrasés dans les premiers jours de 1914, par des obus de 305 et de 420mm.

Après la guerre de 1914-1918, André Maginot, ministre de la guerre en France, préconisa la création de fortifications étalées entre la frontière suisse et la frontière belge et conseilla au gouvernement belge de les prolonger jusqu'à Anvers. Le projet ne fut pas retenu car il aurait coûté quarante milliards et aurait nécessité une garnison permanente de 20.000 hommes. Le gouvernement se contenta de moyens plus modestes et décida en 1929, le réarmement des anciens forts de Liège, puis ceux de Namur l'année suivante. Par après, pour renforcer la Position Fortifiée de Liège, en aval de la Meuse, la construction d'un grand fort moderne fut entreprise à l'intérieur de la boucle du canal Albert, au sud de Maastricht, à Eben-Emael.

Le fort fut construit entre 1932 et 1935 et coûta 24 millions de francs. Il a la forme d'un triangle isocèle dont la base mesure 800m et la hauteur, 900m. Sa superficie est de 75 hectares dont 45 forment le plateau supérieur. Il est bordé au nord-est par le canal Albert qui coule dans une tranchée de 1300m de longueur et d'une profondeur de 65m. Au nord-ouest, ses limites sont la rivière Geer, canalisée le long du fort et un fossé artificiel alimenté par la rivière, qui se prolonge jusqu'au canal. Au sud, il est délimité par un fossé anti-char dont les murs en béton ont 6m de hauteur. Les casemates, les coupoles de tir et d'observation, sont dispersées sur le plateau.

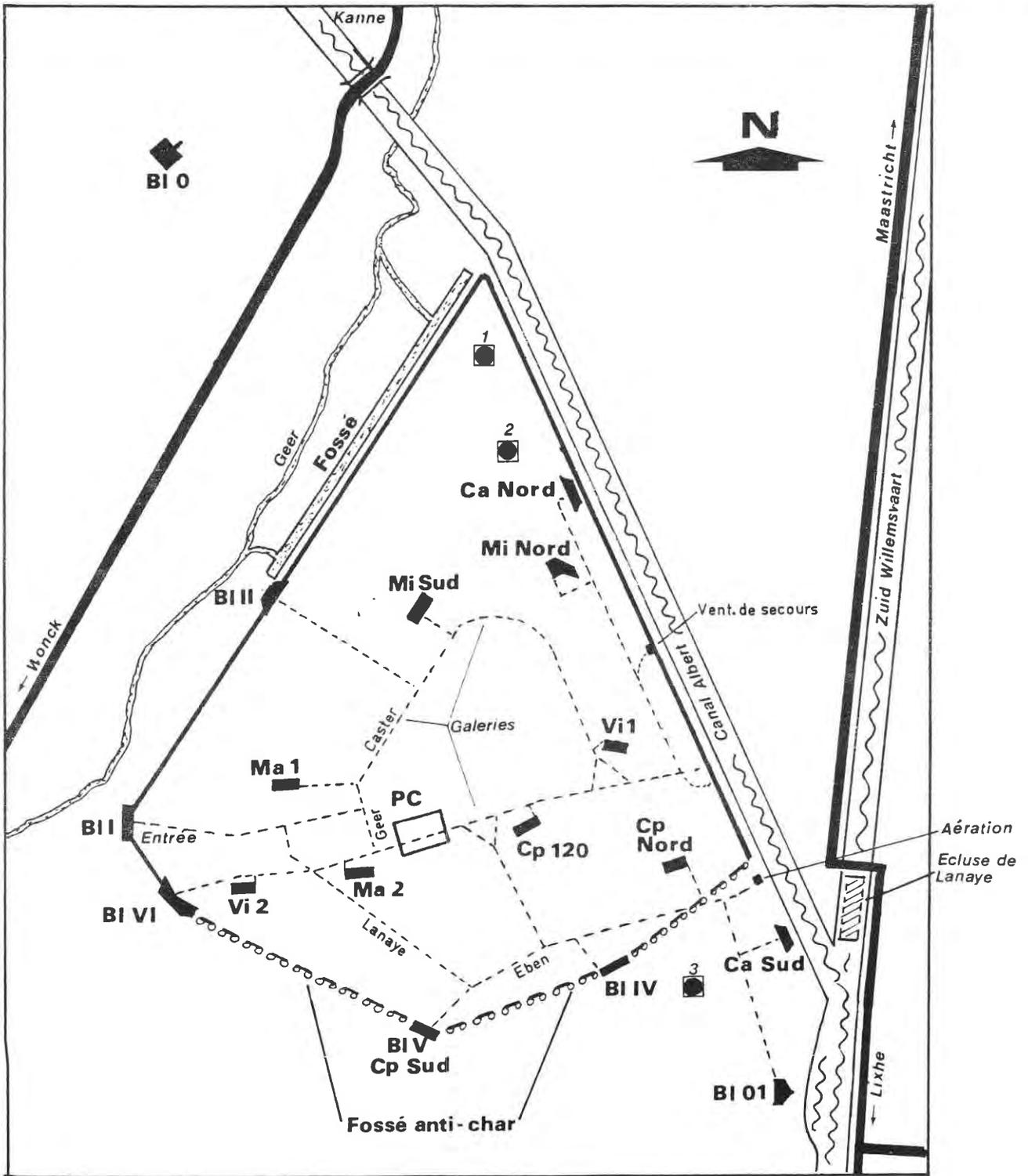
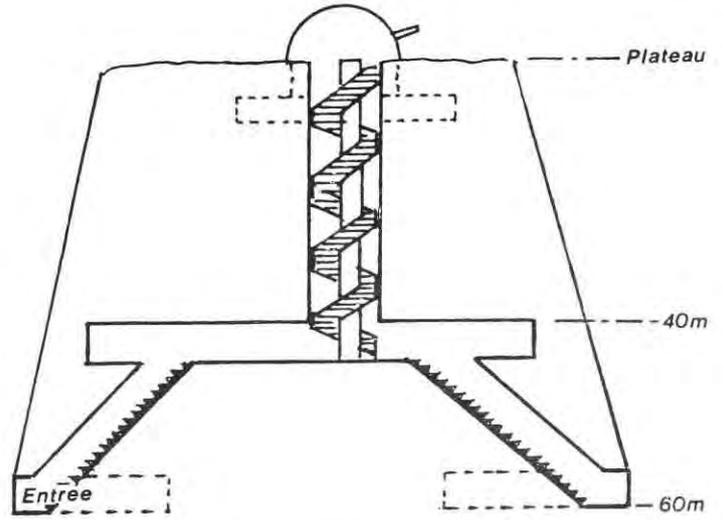
En coupe verticale, le fort comprend 4 étages:

- Au niveau de l'entrée, 60m sous le plateau, il y a l'hôpital, les locaux de désinfection et de réparation des armes, des sanitaires, les cachots, les cuisines et les locaux à provision, la centrale électrique et les réservoirs à carburant, les dortoirs et la centrale de ventilation.
- Au niveau intermédiaire, 40m sous le plateau, se trouve le réseau de galeries d'une longueur totale de 17 km. Elles relient les puits des casemates dont c'est le seul accès. Il y a aussi le poste de commandement, le centre de transmissions et le dépôt principal de munition.
- Des salles de repos, des sanitaires, le téléphone et des petits dépôts de munition, constituent le troisième étage, au niveau des soutes des casemates.
- Enfin, les coupoles de tir, celles d'observation et les casemates forment le plateau.

LEGENDE

- Bl: Blocs (I,II,IV,V et VI)
- Ca: Casemates "Canal"
- Cp: Coupoles
- Ma: Casemates "Maastricht"
- Mi: Casemates "Mitrailleuses"
- PC: Poste de commandement
- Vi: Casemates "Visé"
- : Fausses coupoles

Coupe transversale



## L'armement du fort

Les ouvrages dispersés sur le plateau se composaient:

- d'une grande coupole orientable, ayant deux canons de 120mm d'une portée de 17,5 km;
- de deux coupoles à éclipse et orientables (coupole nord et coupole sud) ayant chacune deux canons de 75mm d'une portée de 11 km;
- de deux casemates (Maastricht 1 et 2) ayant chacune trois canons de 75mm orientés au nord;
- de deux casemates (Visé 1 et 2) équipées de trois canons de 75mm orientés au sud:
- d'une casemate Bloc 01 au sud, au-dessus du début de la tranchée du canal, équipée d'un canon de 60mm et de mitrailleuses, pour la défense de Ternaaien (Lanaye);
- et deux casemates équipées de mitrailleuses (Mitrailleuse Nord et sud), pour la défense rapprochée du plateau.

Le dispositif était complété par:

- quatre mitrailleuses antiaériennes (sans protection et sans moyens de communication avec le poste de commandement);
- trois fausses coupoles, ajoutées au plan initial.

## Les événements de mai 1940

### Préparation de l'opération

Le Commando allemand "Granit" chargé de l'assaut est formé en octobre 1939 à Hildesheim. Il comprend 85 hommes dont deux officiers et est équipé de onze planeurs.

L'entraînement se fait dans le plus grand secret sur des forts de Tchécoslovaquie et de Pologne. Les hommes vivent durant six mois complètement isolés, sans contact avec leur famille ou avec d'autres unités allemandes. Ils ne connaissent pas le nom de leur objectif final.

### Le 10 mai

Le fort est commandé par le major Jottrand qui donne l'alerte à 00h30. C'est la dixième alerte depuis le début de la mobilisation et suite au rétablissement des permissions, la garnison est réduite à 1.000 hommes dont 2/3 dans le fort et le reste au cantonnement, à 5 km dans le village de Wonck sur le Geer. A 03h45, les onze planeurs décollent d'un aérodrome près de Cologne, remorqués par des JU52. Un câble de remorquage se rompt peu après le décollage et un autre planeur se décroche prématurément et doit se poser près de Düren. Pour les autres, les câbles sont largués au-dessus de Aken à 2.500m d'altitude et ils se posent à 04h25 sur le plateau, chacun à 20m de leur objectif. A la vue des atterrissages, le major Jottrand qui se trouve à l'extérieur, ordonne la destruction des ponts de Kanne, de Lanaye et de Petit Lanaye et commande le feu à volonté contre les assaillants. Deux mitrailleuses antiaériennes sont écrasées par l'atterrissage d'un planeur.

## Description des événements survenus à chaque ouvrage fortifié

### - Maastricht 1

Une première explosion détruit un canon à 04h25. Une seconde explosion à 04h35, détruit les deux autres canons et une brèche est ouverte dans la casemate dans laquelle les allemands s'introduisent et qui lancent une charge dans l'ascenseur. Les Belges se sont retirés à l'étage intermédiaire où ils construisent un obstacle.

Les Allemands utilisent la casemate comme abri pendant les attaques des Stukas et plus tard, pour se protéger des tirs de l'artillerie belge.

Le lendemain, à 09h30, l'obstacle construit par les Belges est détruit.

### - Maastricht 2

La coupole d'observation est détruite par une charge creuse à 04h25. Une seconde explosion à 04h45, réduit la casemate au silence mais emprisonne deux Belges qui ne seront délivrés que le lendemain par les Allemands.

### - Mitrailleuse Sud

La casemate est détruite à 04h25 et les Allemands occupent les ruines

### - Mitrailleuse Nord

Elle est transformée en PC par les Allemands immédiatement après sa neutralisation.

### - Visé 1

C'était l'objectif du planeur qui se décrocha prématurément. De ce fait, elle ne fut attaquée qu'à 05h00. Les occupants belges l'a réoccupé à 10h00 et tirent sur le plateau avec les deux canons.

La casemate est neutralisée à 17h30.

### - Visé 2

Cette casemate ne fut pas attaquée car elle ne représentait pas un danger pour les assaillants.

### - Coupole 120

Le mécanisme pour l'éclipse de la coupole fut détruit dès les premiers instants de l'attaque. Une charge creuse placée sur la coupole même, n'eut pas les résultats escomptés par les Allemands.

Un soldat belge tire au fusil à travers une fente de visée, sur un groupe d'Allemands qui vient de faire prisonnier les servants des mitrailleuses antiaériennes. Un des prisonnier est tué.

### - Coupole Nord

Elle est détruite à 04h25

### - Coupole Sud

La coupole résista jusqu'à la reddition du fort, le samedi matin, malgré les attaques des Stukas. Les Belges utilisent les deux canons pour arroser les Allemands retranchés à Ma2, Vil et Col20. En coordination avec la casemate Bloc 01 qui avait une bonne vue d'ensemble sur la vallée de la Meuse, elle tira aussi sur le village de Eysden en Hollande où elle causa beaucoup de dégâts dans le centre du village.

## Le 11 mai

A l'intérieur du fort, c'est l'enfer. Les Allemands qui ont pénétré dans les galeries, font usage de lance-flammes et de charges creuses. Les troupes belges sont au bord de la démolition complète.

Le major Jottrand prévient le commandant du IIIème Corps, par le câble du téléphone enterré, que la résistance touche à sa fin, puis il réunit le Conseil de Défense. Celui-ci se prononce pour la reddition.

Les ouvrages qui avaient résistés jusqu'alors se sabordent et le commandant du fort désigne le capitaine Vamecq comme parlementaire. Il se rend à 11h30 à la poterne accompagné d'un trompette et d'un porteur d'un drapeau blanc. Quand les tirs cessent, le capitaine Vamecq rencontre le délégué allemand, le capitaine Haubold du 151ème d'Infanterie. A ce moment, 200 hommes s'échappent du fort par la poterne restée ouverte et se rendent aussitôt aux Allemands.

## Points faibles du fort

Contrairement aux forts de Liège en 1914, la garnison d'Eben-Emael ne comportait pas de fantassins capables d'occuper et de défendre la superstructure du fort.

Les progrès de l'aviation étaient connus, mais aucun ouvrage permanent de défense antiaérienne n'a été prévu lors de la construction du fort.

Des réseaux de fil de fer barbelé devaient être construits au cours de la mobilisation, mais les rouleaux de fil ne furent pas livrés en temps voulu.

## Espionnage

Certains écrits parus après la guerre firent état de la participation de firmes allemandes à la construction du fort.

Les ouvrages ont fait l'objet d'une dizaine d'entreprises distinctes. Etaient seuls admis à soumissionner pour l'exécution des travaux, les entrepreneurs de nationalité belge, agréés par les autorités militaires, après enquête sévère, notamment du point de vue civisme. Les plans relatifs à chaque entreprise étaient gardés dans un coffre-fort dans le bureau du fort et devaient être consultés sur place par les entrepreneurs. Pour être engagés, les ouvriers devaient présenter au directeur des travaux, une carte d'identité belge et un certificat de bonne vie et moeurs.

Un auteur américain a écrit que la firme belge "Entreprises réunies" par manque de matériel spécialisé, a engagé deux sous-traitants allemands, une firme de Essen et une autre de Wiesbaden, pour l'exécution de travaux au fort.

En réalité, les firmes allemandes n'ont pas travaillé au fort, mais elles ont, avec leur appareillage spécial, creusé la profonde tranchée de Caster où coule le canal Albert.

Il faut cependant signaler que peu avant le déclenchement des hostilités, un officier belge, lieutenant de cavalerie, qui connaissait les coordonnées des coupoles et des casemates, a été arrêté pour espionnage. D'autre part, des avions allemands de reconnaissance, survolaient régulièrement le fort.

Deux fausses coupoles ont été construites au cours de la mobilisation. Ce fait mérite d'être signalé car elles ont été attaquées par les occupants des planeurs ce qui prouve que l'espionnage allemand n'a pas eu connaissance de leur existence et que le front qu'elles pouvaient battre, leur était utile.

## Conclusion

Eben-Emael a été le premier fort moderne dont la construction a été décidée après la guerre 14-18. Certains armements prévus initialement ont été remplacés par d'autres plus puissants en cours de construction, ce qui a causé de sérieux ennuis. On peut presque dire qu'Eben-Emael a servi de "cobaye" pour les autres forts. Il a été conçu pour résister à une attaque terrestre normale. On a écrit à l'époque qu'il était probablement le plus puissant d'Europe et imprenable. Aucun fort n'est imprenable. Il suffit d'y mettre le prix et d'appliquer minutieusement les éternels principes de l'art militaire:

- attaque par surprise au point faible de l'adversaire;
- supériorité des moyens d'attaque;
- secret absolu du lieu et du moment de l'attaque.

On peut dire que ces principes ont été remarquablement et parfaitement appliqués lors de l'attaque d'Eben-Emael:

- congés de détente rétablis le 9 mai;
- pas de déclaration de guerre;
- attaque par planeurs pour la première fois dans l'histoire avec notamment, des charges creuses encore inconnues à l'époque;
- entraînement intensif des troupes d'assaut dans le plus grand secret, sur un terrain reproduisant exactement les ouvrages de la superstructure du fort.

L'histoire offre de nombreux exemples de forteresses qui ont été prises, malgré la résistance des défenseurs. C'est que les fortifications permanentes nécessaires pour la défense sont toujours en retard sur les nouveaux moyens, gardés secrets, mis en oeuvre par l'adversaire.

Pensons simplement au Mur de l'Atlantique et à la forteresse "Europe" que l'on disait aussi imprenables. Pourtant leur attaque était autrement difficile que l'attaque d'un fort et cependant les événements ont montré que là aussi les principes de l'art militaire précités ont été parfaitement appliqués.

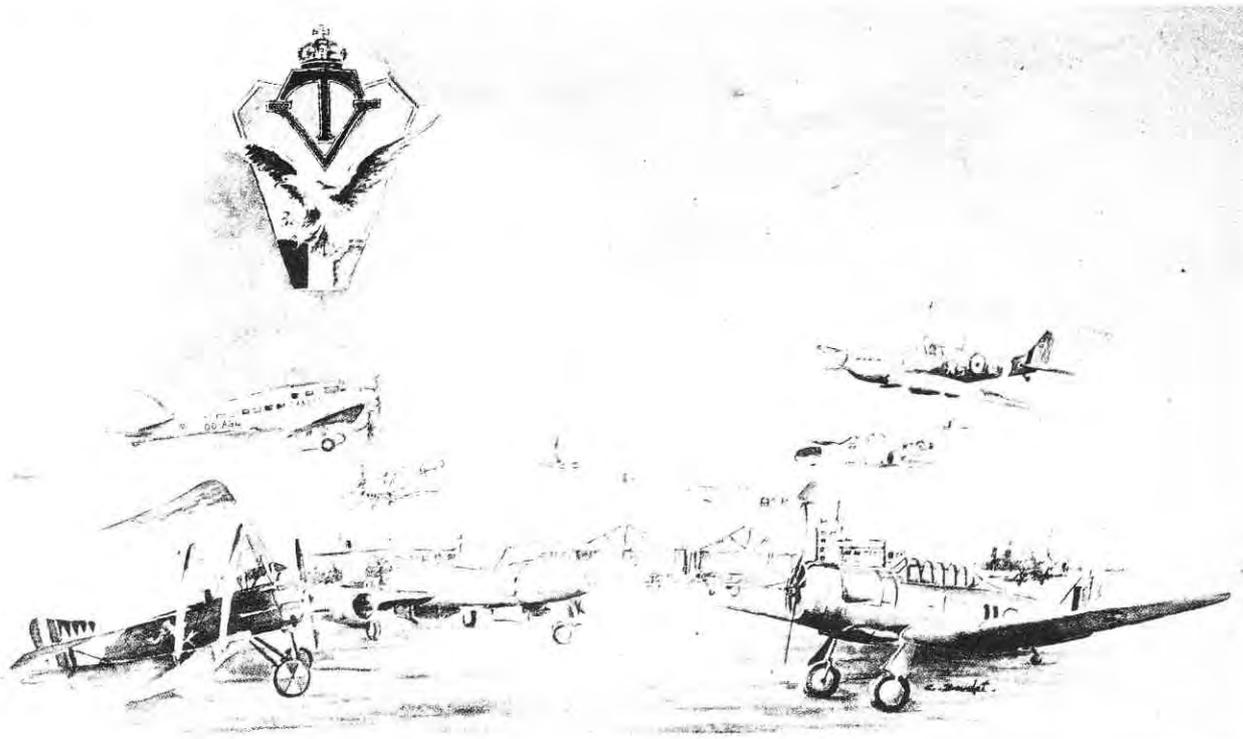
☆ Le fort d'Eben-Emael a été visité le 9 novembre dernier par une cinquantaine de participants (membres et épouses).

Il n'est pas trop TÔT  
pour prendre note de  
la date de notre  
Assemblée Générale  
Annuelle

le Samedi 25 Mars 1895  
Elle sera suivie de  
notre banquet d'après  
soirée au Club d'Ince Albert  
à bientôt.

Le prochain bulletin vous donnera  
le programme du jour.





WE REMEMBER  
THEM...  
*Camille BOUCHAT*

*Aquarelle de Camille BOUCHAT breveté Pilote à la R.A.F. en 1944 • Aquarel van Camille BOUCHAT gebrevetteerd Pilot R.A.F. in 1944*

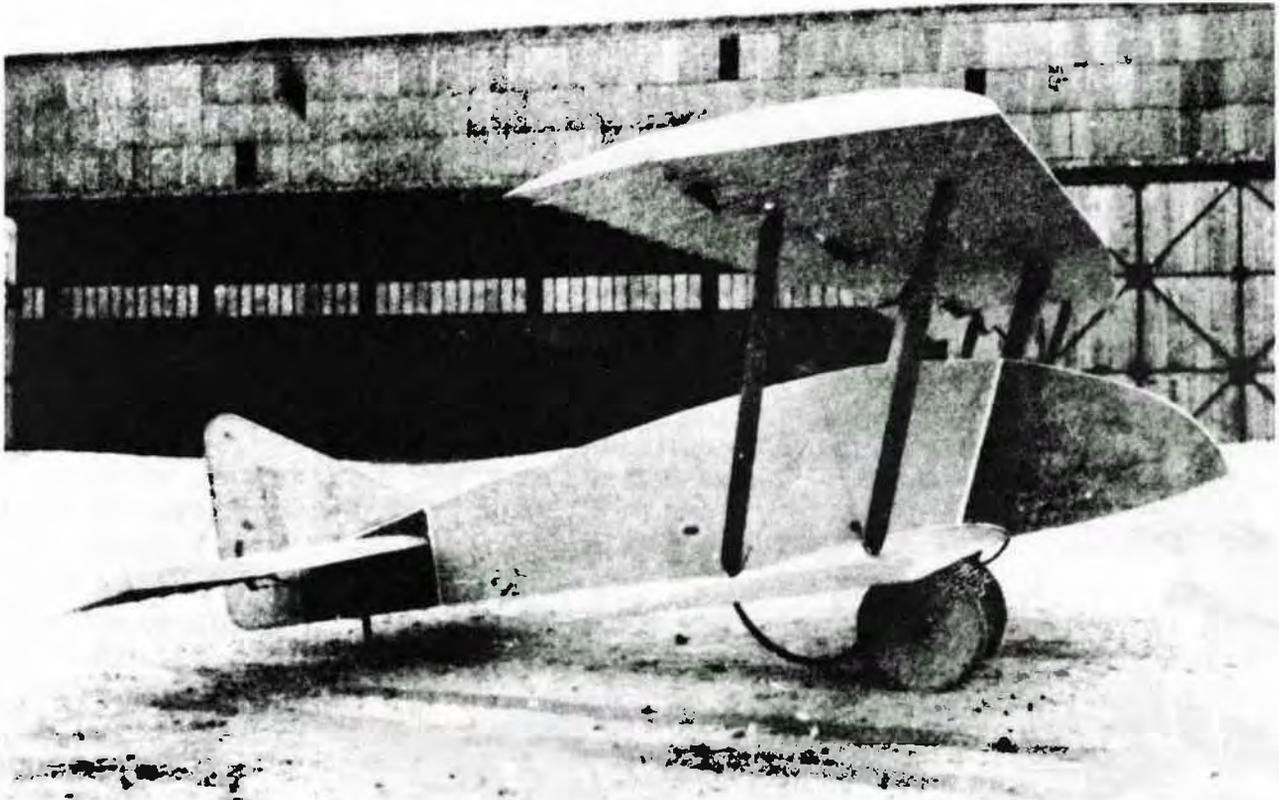
KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ  
V.Z.W. PIONIERS EN ANCIENS VAN DE LUCHTVAART  
ONDER DE HOGE BESCHERMING VAN Z.M. DE KONING



*Les Vieilles Triges de Belgique* ✈

SOCIÉTÉ ROYALE  
A.S.B.L. DES PIONIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION  
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

Printed in Belgium.  INDRUK, DOK NOORD 13, 9000 Gent.



---

## L'OISEAU RARE DU N° 42: L'AVIETTE EMA/FABRY/SHBP

---

Dans le numéro 42 du deuxième trimestre 1984 de la revue AELR, rubrique oiseau rare, paraissaient deux photos d'un petit biplan dont l'identification était proposée aux lecteurs.

Il semble bien qu'aucune réponse ne fut reçue et l'oiseau rare passa aux oubliettes.

Heureusement un de nos membres, R. Heymans, dans une correspondance publiée dans le n° 77 demanda si la compétition pour l'identification de cet avion restait ouverte. Ceci fut confirmé dans le n° 78 et pour élargir l'apport de réponses, l'oiseau rare fut identifié par la rédaction comme l'aviette Fabry, un jeu de photos 13/18 restant offert au lecteur qui apporterait le plus de détails sur l'histoire de cet avion au sujet duquel nous ne connaissons pas grand chose.

M. R. Heymans fut à nouveau le seul à se manifester en nous envoyant deux documents: un extrait de la

«Conquête de l'Air» de mars 1928 et une photocopie de l'OO-AKF. R. Heymans recevra donc le jeu de photos.

L'article de mars 1928 rédigé par Victor Boin était particulièrement intéressant car il liait l'aviette Fabry à une autre, datant de 1923 et dénommée aviette EMA.

Nous n'avions jamais fait un rapport entre les deux car les différences entre ces deux petites machines étaient plus importantes que leurs similitudes. Toutefois, partant du principe que Victor Boin, à l'époque, avait ses renseignements de toute première source, nous sommes obligés d'accepter une évolution EMA/Fabry.

---

### L'AVIETTE EMA

---

La place nous manque ici pour décrire les circonstances de l'éclosion de la série de planeurs et aviettes qui marquèrent les années 1920 et dont les promoteurs,

concepteurs et constructeurs furent les pionniers de notre industrie aéronautique d'entre les deux-guerres. Cette période, oubliée aujourd'hui, est riche en succès puisque nos planeurs et aviettes tenaient leur rang, parfois le premier d'ailleurs, dans les compétitions Internationales.

Ce fut d'abord les planeurs qui furent rapidement dotés de petits moteurs pour faciliter leurs déplacements et qui devinrent des aviettes, les ancêtres de notre aviation sportive et de tourisme.

A l'époque, il n'y avait que l'aviation militaire qui contrôlait aussi l'aviation civile et un embryon de service technique.

Les débuts du vol à voile en Allemagne, suivis d'un même mouvement en France, incitèrent un large enthousiasme auprès de nos pilotes, artisans et ingénieurs. Les civils étaient mêlés aux militaires et parmi ces derniers le commandant-aviateur

Daumerie, à l'époque commandant l'EMA (EMA: Ecole Militaire d'Aviation ou Ecole Militaire d'Asch) décida de construire un planeur répondant à la demande du moment. Il fut le seul à choisir la formule biplane, ses «concurrents» (nous parlons de compétition et non de commerce), Simonet, Poncelet, Jullien, de Glymes et autres, optant tous pour le monoplane.

Daumerie heureusement expliqua dans la «Conquête de l'Air» du 1<sup>er</sup> décembre 1923 les débuts de cette machine qui semble bien avoir survécu une décennie, d'avril 1923 à janvier 1933, subissant toutefois plusieurs modifications dont une radicale.

Le commandant Daumerie fit les plans et les calculs du planeur/aviette EMA sur base d'éléments de récupération. La construction, plutôt l'assemblage, fut réalisé par les artisans de l'EMA. La formule biplane fut retenue en vue d'un plus grand facteur de sécurité (solidité), malgré une traînée aérodynamique plus importante. Daumerie, visiblement, ne croyait guère au monoplane. Il ne cite pas l'origine des éléments de récupération, vraisemblablement provenant d'avions déclassés de la première guerre. Ce qui frappe immédiatement est le fuselage dont la forme épouse celle d'un grand profil

d'aile. Un examen plus approfondi fait penser à un fuselage, de Nieuport par exemple, retourné. Le bas du fuselage accuse une ligne droite tandis que l'arête supérieure montre clairement un arrondi très prononcé. Si Daumerie espérait ainsi obtenir une portance supplémentaire du fuselage, il ne le mentionne pas. La voilure pourrait-être d'origine allemande (Fokker DVII modifié?). Les bords d'attaque et de fuite sont rectilignes et les bouts carrés. Les quatre mâts de cabane reliant l'aile supérieure au fuselage sont fortement inclinés vers l'avant. Les empennages horizontaux ont une envergure généreuse tandis que le plan vertical et son gouvernail sont de forme triangulaire. Le planeur fut terminé en avril 1923 et pesait 170 kg. La surface portante était de 21 m<sup>2</sup>, l'envergure de l'aile supérieure: 8m64 et de l'aile inférieure: 6m40. Longueur totale: 4m23.

C'est le capitaine Lambert qui fit les essais et qui paraît être resté le pilote attiré de cette machine hybride pendant les premières années de son existence. Le planeur EMA fut d'abord essayé sur les pentes des petites dunes de Mechelen-sur-Meuse qui offraient une dénivellation de 25 mètres environ. Lambert y accomplit 4 vols d'une durée moyenne de 35 secondes. Ce fut

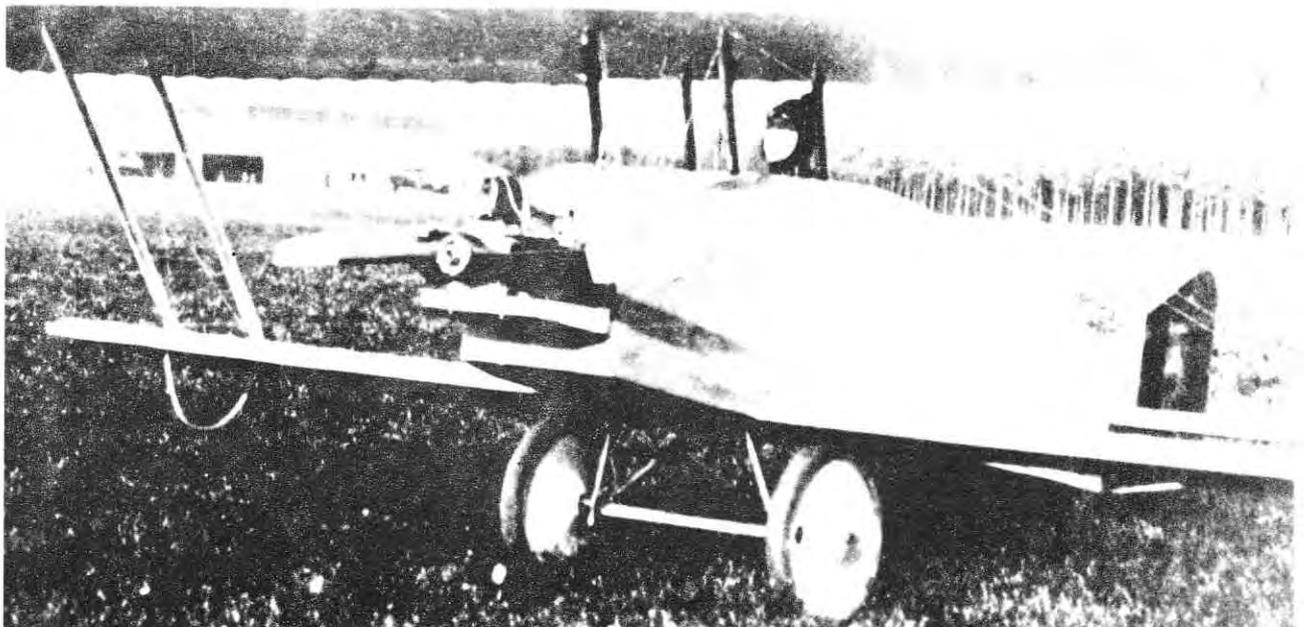
ensuite une série de vols le long de la falaise de Lixhe ou s'entraînait aussi Simonet sur le Poncelet «Castar». La plus belle envolée atteignit 75 secondes. Enfin, à Remouchamps, au cours de quatre vols, le planeur EMA réussit un vol de 2 minutes 54 secondes, à l'époque le record de durée (officieux) du vol à voile belge. Mais tous ces essais prirent du temps car les exigences du service de l'école, les difficiles et lentes mises en place par route vers les points de lancée et les mauvaises conditions atmosphériques empêchèrent une mise au point suivie et rapide. Le planeur EMA ne put donc participer au concours de Vauville.

Toutefois, sous le haut patronage du Roi Albert, un concours d'aviettes (planeurs motorisés) fut organisé à Bruxelles en novembre 1923. Daumerie et Lambert décidèrent de motoriser le planeur qui devint ainsi l'aviette EMA. Remarquons que cet appareil fut aussi dénommé à quelques occasions l'aviette Lambert, du nom de son pilote, où l'aviette Daumerie, du nom de son concepteur, ou simplement l'aviette militaire. Le moteur Anzani à 2

◀ Page 11 : Planeur Daumerie.

Aviette Fabry. ▶

▼ Aviette EMA.





cylindres de 1000cc, bien que commandé dès juillet, ne fut livré que quelques jours avant le meeting et la mise au point ne put être terminée à temps. En version aviette, le poids passa à 240 kg (70 kg de plus pour moteur et réservoirs d'essence et huile).

Le premier jour du meeting de Bruxelles fut gênant pour l'aviette EMA, Lambert parvenant à peine à décoller sans pouvoir prendre de l'altitude. Le coupable de cette pauvre démonstration était l'hélice, construite à l'EMA, d'un rendement insuffisant. On suppose qu'une autre hélice fut montée car, dès le lendemain, Lambert montait à 300 mètres d'altitude.

A remarquer que des témoins de cette performance ont souligné que l'aviette volait queue basse, alors que le centre de gravité, en l'absence de modification de l'emplacement de l'aile ou du pilote, devait avoir évolué vers l'avant (nez lourd) avec les 70 kg du moteur. Lambert a-t-il trop compensé au manche, donnant ainsi l'impression aux témoins que le C.G. était trop à l'arrière?

Rentré à Asch, Lambert poursuivit la mise au point et grimpa à 1.200 mètres, espérant d'ailleurs bien encore améliorer cette performance ultérieurement.

Daumerie, toujours en décembre 1923, écrivit que le service technique s'était livré à des essais statiques sur l'aviette EMA ne trouvant aucune

déformation de la cellule sous charge 4. L'expérience ne fut pas poursuivie au-delà mais un calcul d'extrapolation établit que l'aviette possédait un coefficient de sécurité au moins égal à 6,5.

Et puis, on ne parla plus guère de l'aviette EMA. Elle suivit l'EMA et Daumerie à Wevelghem en 1924, ce transfert étant dû à la fermeture de l'aérodrome d'Asch. Peut-être continua-t-elle à voler pour le plaisir de Lambert ou d'autres pilotes de l'EMA. Peut-être fut-elle remise au fond d'un hangar dans l'attente d'un jour meilleur?

Quoi qu'il en soit, il semble qu'elle fut profondément modifiée comme nous l'évoquerons plus loin.

#### **L'AVIETTE FABRY**

R. Fabry est une des plus belles figures de l'aviation militaire belge d'entre les 2 guerres. Citons en 1924 un saut en parachute de 1.000 mètres et en 1925 un vol d'endurance de 15 heures.

En 1927, il parcourt en solitaire 15.000 km à moto en Afrique noire, dont le Congo. En 1928, avec 3 coéquipiers et deux voitures, il relie Liège au Cap via le Sahara et le Congo. C'est un exploit sportif doublé d'une mission de reconnaissance en vue de trouver les escales potentielles d'une future liaison aérienne Belgique-Congo.

En décembre 1930, avec le capitaine Vanderlinden, le capitaine Fabry

réalise le 3<sup>e</sup> vol réussi Belgique-Congo, le second via le Sahara. A bord d'un Bréguet 19 (OO-AKP pour l'occasion) Vanderlinden et Fabry mettent la colonie à 8 jours, 9 heures et 25 minutes de Bruxelles. Le retour, hélas, va connaître une panne près du lac Tchad qui va les y retarder durant de longues semaines. Néanmoins, enfin dépannés, les deux aviateurs couvrirent la distance Tchad/Bruxelles en moins de 6 jours.

Mais revenons en 1928, alors que Fabry, encore lieutenant, est en service à l'EMA de Wevelghem. Toujours à la recherche d'aventures, il découvre dans un hangar l'aviette de Daumerie, privée de moteur. Selon l'article de Victor Boin, il y adapte un moteur de motocyclette Gillet de 500cc. Des remarques s'imposent: l'aviette Fabry ne ressemble plus beaucoup à celle de l'EMA. Le fuselage est différent et est redevenu «classique», a-t-il été raboté, retourné ou s'agit-il d'un nouveau fuselage? La voilure semble être la même sauf qu'il y a un échancrure au-dessus du poste de pilotage. Les montants de la cabane sont verticaux au lieu d'être inclinés vers l'avant (modification du centrage). La dérive est arrondie et en forme de virgule, vraisemblablement récupérée sur un avion déclassé d'origine allemande. La géométrie distinctive du bâti-moteur, le train d'atterrissage et les empennages horizontaux rattachent visuellement les deux aviettes. Si l'on accepte la

filiation, suite à l'article de Boin en 1928, et que, selon la même source, Fabry n'aurait qu'adapté un Gillet à la cellule existante, il reste à déterminer quand la modification radicale de l'aviette est intervenue et qui en fut l'initiateur. Il existe plusieurs photos identifiées aviette Fabry mais au moins une, selon de meilleurs chercheurs que nous, aurait été prise devant les hangars d'Asch, avec un moteur non identifié. Alors quel fut le rôle de Fabry? Celui d'un pilote ou d'un transformateur? Néanmoins, toujours selon Victor Boin, Fabry exécuta de très beaux vols, même par mauvais temps, montant sans difficulté jusqu'à l'altitude de 200 mètres (à comparer avec les 1.200 mètres de Lambert avec le moteur Anzani qui avait une cylindrée double de celle du Gillet). Fabry aurait déclaré sa satisfaction totale avec le maniement et la tenue en l'air de l'aviette.

---

#### L'AVIETTE SHBP OO-AKF

---

Mais une troisième existence va bientôt s'offrir à l'aviette EMA/Daumerie/Fabry, tout en ouvrant un autre mystère.

En juillet 1930, l'immatriculation OO-AKF est accordée à une aviette SHBP (n° 208 de séquence du registre des immatriculations belges). Le nom de Simonet est associé à cet avion bien que Victor Simonet soit décédé depuis 1925 dans l'accident du Poncelet «Castar» lors du meeting de Vauville.

Il ne fait guère de doute que l'OO-AKF (évidence photographique uniquement) est bien la même machine que celle qui nous préoccupe aujourd'hui. Nous ne pouvons que supposer que l'aviette appartenait depuis toujours à

Daumerie et que, lorsque après la remise en état de vol par Fabry, le propriétaire la céda à SHBP. Auparavant, de 1923 à 1930, l'aviette ne fut pas immatriculée. La séparation des autorités aéronautiques civiles et militaires, intervenue entretemps, ne pouvait peut-être plus tolérer l'existence d'un avion anonyme qui avait pourtant été soumis dès 1923 au service technique? Daumerie fut peut-être forcé de s'en séparer?

Quand à SHBP, nous avons beaucoup plus de questions que de réponses. Il semble que ces initiales représentent initialement une association, un syndicat, de quatre enthousiastes: Simonet, Haus, Bulté et Poncelet (ou Pelletier, selon une brochure SABCA parue en 1970). Ces initiales apparaissent pour la première fois en 1925 lorsque Victor Simonet fait construire une aviette qui devint le O-BAFQ. Simonet avait demandé à l'ingénieur Haus, du service technique, de calculer la possibilité de créer une aviette monoplane à partir de l'aile supérieure d'un Fokker D.VII. Bulté en aurait conçu le fuselage et le tout aurait été construit par Poncelet. Ce dernier point est loin d'être établi car le P., selon la brochure SABCA, signifierait Pelletier au sujet duquel nous ne connaissons absolument rien. D'autre part, Bulté était aussi constructeur et pourrait très bien avoir construit cette aviette pour le compte de Simonet. Le professeur Haus nous a confirmé qu'il avait bien calculé le O-BAFQ mais ne se rappelle pas d'un syndicat SHBP. De toute façon, lorsqu'après la mort de V. Simonet, cet avion devint le O-BAJO avec un moteur plus puissant, il refusa d'y être associé. L'évolution de cet avion

O-BAFQ/BAJO ne nous intéresse pas directement ici et n'a rien à voir avec l'aviette EMA/Fabry. Sauf que SHBP apparaît en juillet 1930 comme le nouveau propriétaire de l'OO-AFK. Victor Simonet est mort en 1925, son frère hérita de ses divers avions mais il était orfèvre et nous ignorons s'il s'intéressa à l'aviation au-delà de la donation de coupes sportives à la mémoire de son frère. L'intervention de Haus a été strictement limitée au O-BAFQ. Il n'a certainement plus rien à voir avec SHBP en 1930. Bulté, entretemps, a établi sa propre firme de constructions aéronautiques et nous doutons qu'il s'intéresse encore à l'acquisition d'une aviette alors qu'il a bien du mal à placer ses propres avions. Quant à P., Poncelet ou Pelletier, nous n'avons rien à ajouter. Il est vrai que d'autres noms gravitent autour des avions successifs de SHBP: les pilotes Hage (qui aurait volé sur le O-BAFQ?) et Bauthier (le pilote du O-BAJO) dont les initiales auraient peut-être remplacé celles des titulaires initiaux? Mais, ici, on nage en pleine supputation et, une fois de plus, nous ne pouvons qu'implorer le lecteur qui pourrait élucider ce mystère de nous contacter.

Reste que l'aviette SHBP OO-AKF que l'évidence photographique prouve être l'aviette Fabry que Victor Boin assure être l'aviette EMA subsista à la matricule officielle jusqu'au 25 janvier 1933, date de sa radiation. Nous ignorons s'il y a un lien mais l'autre avion dont la SHBP restait propriétaire, le OO-AJO, ex O-BAJO, ex O-BAFQ, fut rayé de la matricule le 2 février 1933.

Après le début 1933, la SHBP disparut.

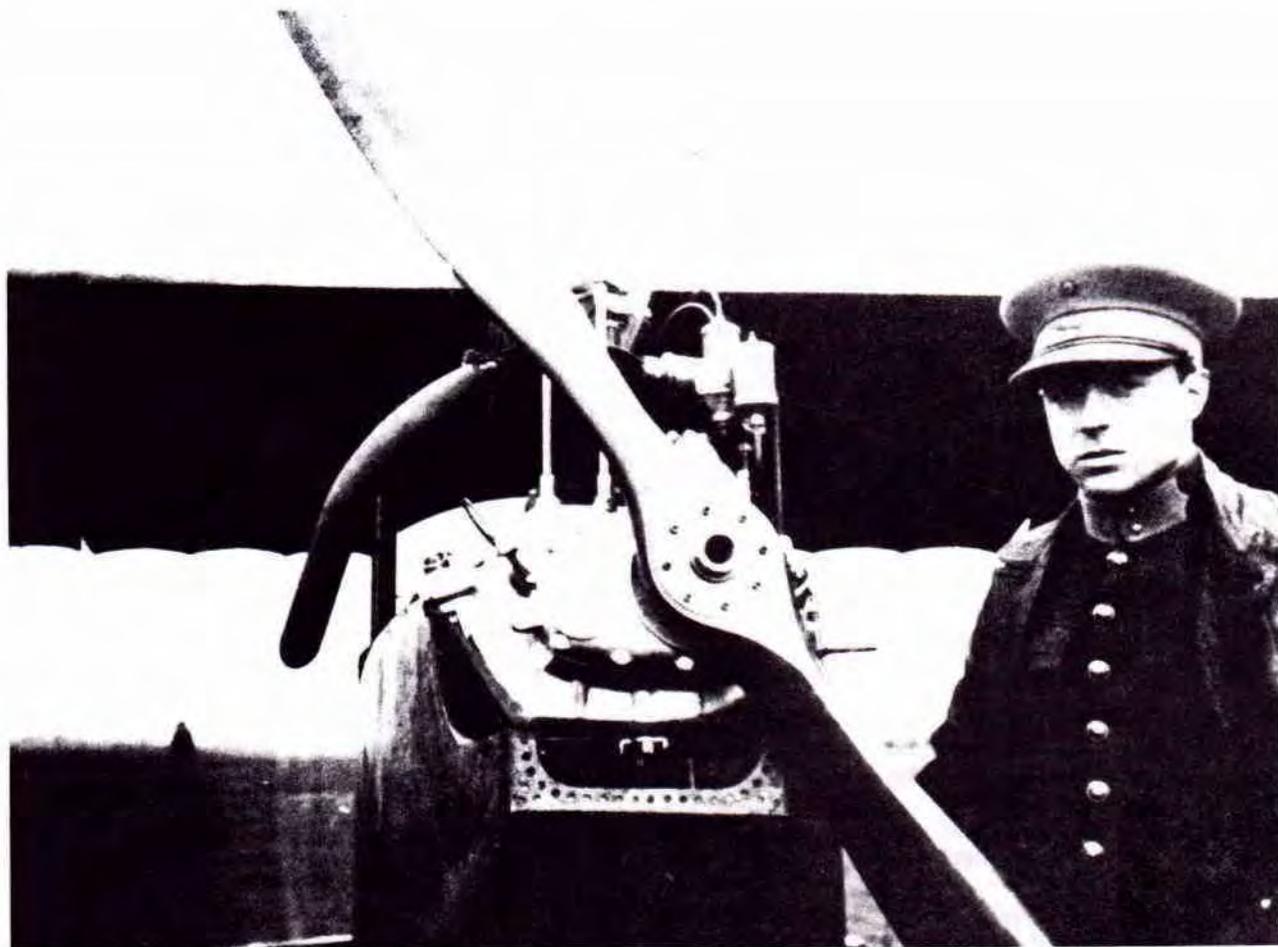
Guy ROBERTY

---

# DE RARE VOGEL VAN HET NR. 42: DE AVIETTE\* EMA/FABRY/SHBP

---

\* (= GEMOTORISEERD ZWEEFVLIEGTUIG)



In het nummer 42 van het tweede trimester 1984 van het AELR-tijdschrift, rubriek «rare vogel», verschenen twee foto's van een kleine tweedekker. Aan de lezers werd toen gevraagd dit toestel te identificeren. Er werd geen enkel antwoord ingezonden en de «rare vogel» geraakte in de vergeethoek.

Gelukkig vroeg één van onze leden, R. Heymans, in een brief verschenen in het nr. 77, of de competitie nog steeds geopend bleef. Dit werd bevestigd in het nr. 78 en de «rare vogel» werd toen door de redactie geïdentificeerd als de aviette Fabry, dit om de antwoorden aan te trekken. Een reeks foto's 13/18 werd als beloning uitgelooft aan de lezer die het grootst aantal details zou

aanbrengen over de geschiedenis van dit vliegtuig waarover we bijna niets weten.

De heer R. Heymans was opnieuw de enige die een antwoord inzond met twee documenten: een uittreksel van de «Conquête de l'Air» van maart 1928 en een fotokopie van de OO-AKF. De heer R. Heymans zal dus de reeks foto's ontvangen.

Het artikel van maart 1928 was van de hand van Victor Boin. Het was bijzonder interessant, want het legde het verband tussen de «aviette Fabry» en een ander toestel daterend van 1923 en «aviette EMA» genoemd.

We legden nooit het verband tussen de twee, want de verschillen tussen die twee kleine toestellen waren

▲ Lt. Fabry.

belangrijker dan de gelijkenissen. Vertrekkend van het principe dat Victor Boin toen inlichtingen had van eerste hand, zijn we verplicht een evolutie van de EMA/Fabry te aanvaarden.

---

## DE AVIETTE EMA

---

We missen hier de plaats om de omstandigheden te beschrijven van het ontstaan van de reeks zweefvliegers en «aviettes» die de jaren 1920 karakteriseerden en waarvan de promotoren, de ontwerpers en constructeurs de pioniers waren van onze luchtvaartindustrie tijdens het interbellum. Deze nu vergeten

periode, was succesrijk, want onze zweefvliegtuigen en «aviettes» behaalden heel wat ereplaatsen tijdens de internationale wedstrijden (zelfs eerste plaatsen).

Eerst werden de zweefvliegers uitgerust met kleine motoren (voor het gemak van verplaatsing) en werden op die manier «aviettes». Ze werden de voorlopers van onze sport- en toureluchtvaart. Op dat ogenblik was het de militaire luchtvaart die de controle had op de burgerlijke luchtvaart en op een embryo van technische dienst. Het begin van de zweefvliegerij in Duitsland, onmiddellijk gevolgd door Frankrijk, wekte heel wat enthousiasme bij onze piloten, ambachtslui en ingenieurs. De burgers waren vermengd met de militairen en onder hen besloot kommandant-vlieger Daumerie (toen bevelhebber van de EMA (= école militaire d'aviation ou école militaire d'Asch, t.t.z. militaire luchtvaartschool of militaire school van Asch) een zweefvliegtuig te bouwen dat beantwoordde aan de eisen van het ogenblik. Hij was de enige die opteerde voor de formule «tweedekker», terwijl zijn «konkurrenten» (we hebben het hier over competitie en niet over handel) de ééndekker verkozen. Met die «konkurrenten» bedoelen we Simonet, Poncelet, Jullien, de Glymes en vele anderen.

Daumerie legde uit in de «Conquête de l'Air» van 1 december 1923, hoe het beginstadium van dat toestel verliep. Die machine schijnt

gedurende een tiental jaren overleefd te hebben: van april 1923 tot januari 1933. Gedurende die periode onderging ze heel wat verbouwingen, waaronder één radikale.

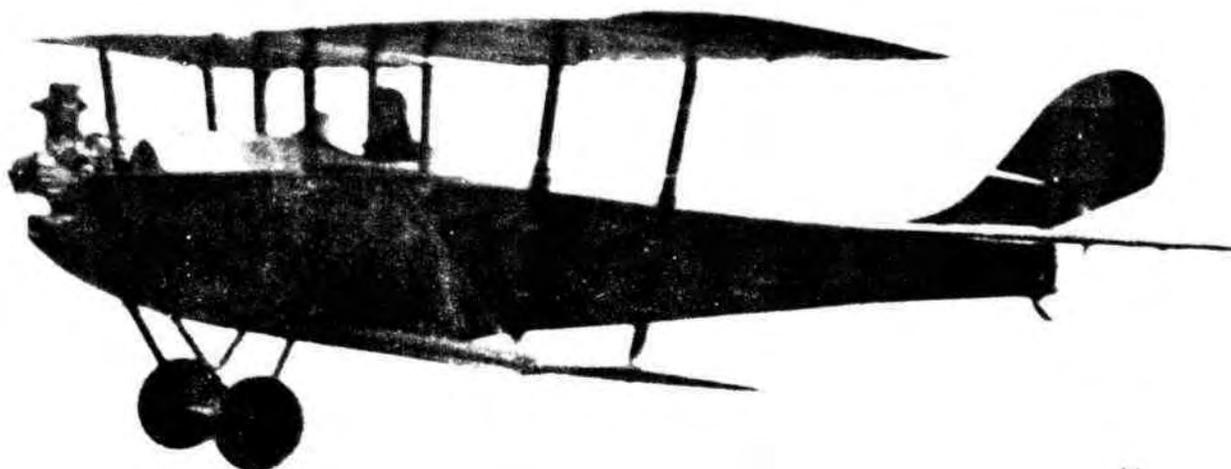
Kommandant Daumerie maakte de plans en de berekeningen van de zwever/aviette EMA op basis van recuperatie-elementen. De bouw, of beter gezegd, de assemblage werd verwezenlijkt door ambachtslui van de EMA. De tweedekker-formule werd weerhouden met het oog op een grotere zekerheidsfaktor (sterkte), ondanks een grotere aerodynamische weerstand. Daumerie geloofde niet in de ééndekker. Hij vermeldt de oorsprong van de recuperatie-elementen niet, maar ze zijn waarschijnlijk afkomstig van afgekeurde vliegtuigen van de Eerste Wereldoorlog. Hetgeen onmiddellijk opvalt is de romp, waarvan de vorm gelijk op een groot vleugelprofiel. Een verder doorgedreven onderzoek doet denken aan een omgekeerde romp van een Nieuport. Het onderste gedeelte van de romp is rechtlijnig, terwijl de bovenste kant duidelijk een uitgesproken welving vertoont. Indien Daumerie op die manier een bijkomende draagkracht hoopte te bekomen voor de romp, vermeldt hij dit niet. Het vleugelgeheel zou van Duitse oorsprong kunnen zijn (omgebouwde Fokker DVII?). De aanvals- en vluchtboord zijn rechtlijnig en de vleugel heeft vierkante uiteinden. De vier masten die de bovenzweefvleugel verbinden met de romp, hellen fors naar voren. De horizontale staartroeren hebben een

grote spanwijdte, terwijl het vertikaal en het richtingsroer een driehoekige vorm hebben. De zweefvlieger was voltooid in april 1923 en woog 170 kg... De draagbare oppervlakte bedroeg 21 m<sup>2</sup>, de spanwijdte van de bovenste vleugel: 8,64 m en de onderste vleugel: 6,40 m. Totale lengte: 4 m 23.

Het is kapitein Lambert die de eerste proefvluchten deed en de aangestelde piloot bleek te zijn van deze tweeslachtige machine gedurende de eerste bestaansjaren. Het zweefvliegtuig EMA werd eerst getest vanop de hellingen van de kleine duinen te Mechelen-aan-Maas die een hoogteverschil hadden van ongeveer 25 m...

Lambert maakte er vier vluchten van een gemiddelde duur van 35 seconden.

Dan volgde een reeks vluchten langs de steile hellingen van Lixhe, waar ook Simonet oefende met de Poncelet «Castar». De langste vlucht duurde 75 seconden. Tenslotte lukte de zweefvlieger EMA in de lucht te blijven gedurende 2 minuten 54 tijdens een reeks van vier vluchten. In die periode was dat het (officieus) rekord voor zweefvliegen. Maar al deze testen namen heel wat tijd in beslag, want de dienstvereisten van de school, de moeilijke en langzame verplaatsingen langs de baan naar de lanceringspunten en de slechte weersomstandigheden beletten een snelle op puntstelling. Het EMA-zweefvliegtuig kon dus niet deelnemen aan de wedstrijd te Vauville.





Onder het voogdijerschap van Koning Albert werd een wedstrijd voor aviettes (gemotoriseerde zweefvliegtuigen) ingericht te Brussel in november 1923.

Daumerie en Lambert besloten het zweefvliegtuig uit te rusten met een motor en het werd aldus de «aviette» EMA. Dit toestel kreeg soms ook de naam «aviette Lambert», naar de naam van de piloot, of «aviette Daumerie», naar de naam van de ontwerper, of nog eenvoudigweg «militaire aviette». De 2 cylinder Anzani-motor van 1.000 cc werd slechts enkele dagen vóór de wedstrijd geleverd, alhoewel hij reeds in juli besteld was. Het regelen van de motor kon dus niet tijdig gebeuren. In de «aviette»-versie kwam het gewicht op 240 kg (70 kg extra gewicht voor motor en benzine- en olietank).

De eerste dag van de meeting te Brussel was eerder teleurstellend voor de EMA-aviette. Lambert slaagde er amper in op te stijgen en kon geen hoogte halen. De schuldige voor deze povere demonstratie was de propeller, gebouwd in de EMA. Die had een onvoldoend vermogen. Men mag veronderstellen dat een andere propeller gemonteerd werd, want 's anderendaags kon Lambert een hoogte van 300 m bereiken.

Er moet opgemerkt worden dat getuigen van deze prestatie er de nadruk op legden dat de «aviette» vloog met neerwaarts gericht

▲ Aviette SHBP.

◀ Aviette Fabry.

staartgedeelte, alhoewel het zwaartepunt naar voren verplaatst was (zware neus) door de 70 kg van de motor en dat er geen verbouwingen waren aangebracht aan de vleugelinplanting en de plaats van de piloot. Heeft Lambert teveel gecompenseerd met de stuurknuppel en aldus de indruk gegeven dat het zwaartepunt te veel naar achteren lag?

Teruggekeerd naar Asch, werden de proeven verder gezet en steeg Lambert nu tot op 1.200 m. Hij had trouwens veel hoop het nog beter te doen.

In december 1923 schreef Daumerie dat de technische diensten statische proeven hadden uitgevoerd op de EMA-aviette. Ze vonden geen enkele misvorming van de romp onder last 4. Het onderzoek werd niet verder gezet, maar een extrapolatie-berekening stelde vast dat de aviette een veiligheidscoëfficiënt bezat van ten minste 6,5.

Verder werd er niet meer gesproken over de aviette EMA. Het toestel volgde de school en Daumerie naar Wevelgem in 1924. Deze overplaatsing was te wijten aan de sluiting van het vliegveld te Asch. Misschien vloog het toestelletje nog voor het genoegen van Lambert of van andere piloten van de EMA. Misschien werd het opgeborgen in een loods in de hoop op betere dagen.

Wat er ook van zij, schijnt het duidelijk te zijn dat het toestel grondig omgebouwd werd zoals we het verder zullen zien.

## DE «AVIETTE» FABRY

R. Fabry is één van de belangrijke figuren van de Belgische militaire luchtvaart tijdens het interbellum. In 1924 sprong hij vanop 1.000 m per parachute en volbracht een uithoudingsvlucht van 15 uur in 1925. In 1927, doorloopt hij in zijn eentje 15.000 km per motorrijwiel in Zwart Afrika, waaronder Kongo. In 1928, met drie ploegmaats, verbindt hij per auto Luik met De Kaap, via de Sahara en Kongo. Het is een sportieve daad die samengaat met een verkenningsoopdracht, want men is op zoek, naar potentiële landingsplaatsen voor een toekomstige luchtverbinding België-Kongo.

In december 1930, met kapitein Vanderlinden, volbrengt kapitein Fabry de derde geslaagde vlucht België-Kongo (d.i. de tweede vlucht langs de Sahara). Aan boord van een Breguet 19 (OO-AKP voor de gelegenheid) doen Vanderlinden en Fabry er 8 dagen, 9 uur en 25 minuten over om Brussel met de kolonie te verbinden.

Tijdens de terugvlucht hebben ze helaas een defekt nabij het Tsjaadmeer dat hen ophoudt voor lange weken. Ondanks dat, volbrengen ze het traject Tsjaad-Brussel in 6 dagen ééns ze technisch geholpen werden.

Maar laat ons terugkeren naar 1928, wanneer Fabry nog luitenant is en in dienst bij de EMA te Wevelgem. Steeds op zoek naar avonturen, ontdekt hij de aviette van Daumerie (zonder motor) in een loods. Volgens

het artikel van Victor Boin plaats hij er een motor op van een Gillet-motorfiets van 500 cc. Enkele opmerkingen dringen zich op: de aviette Fabry gelijkt niet erg veel meer op de EMA. De romp is verschillend en is opnieuw «klassiek» geworden: werd hij bijgeschaafd, werd hij omgedraaid of gaat het om een nieuwe romp? Het vleugelgeheel schijnt hetzelfde te zijn, alleen is er een uitgesneden deel boven de cockpit. De vleugelmasten zijn nu vertikaal in plaats van naar voren te hellen (verplaatsing van het zwaartepunt). De staart is afgerond en kommvormig en was waarschijnlijk gerekuperd op een gedeklasseerd vliegtuig van Duitse makelij.

De bijzondere vorm van de motorophanging, het landingsgestel en het horizontaal staartroer herinneren op visuele wijze aan de twee aviettes. Indien men de verwantschap aanvaardt, steunend op het artikel van Victor Boin in 1928, en dat volgens dezelfde bron Fabry slechts een Gillet zou aangebracht hebben op de bestaande romp, blijft nog te bepalen wanneer die radicale verbouwing plaatsgreep en wie er de ontwerper van was. Er bestaan meerdere foto's die geïdentificeerd worden als «aviette Fabry». Eén ervan zou vóór de loodsen te Asch genomen zijn, volgens betere specialisten dan wij. Het toestel heeft een niet geïdentificeerde motor. Welke is dan de ware rol van Fabry?: deze van piloot of van verbouwer? Niettemin zou Fabry, volgens Victor Boin, verscheidene, zeer mooie vluchten uitgevoerd hebben, zelfs onder slechte weersomstandigheden, zonder moeite stijgend tot op 200 meter (te vergelijken met de 1.200 meter van Lambert met de Anzani-motor die een dubbele cilindrinhoud had van de Gillet). Fabry zou zijn totale tevredenheid uitgedrukt hebben wat betreft de handelbaarheid van de aviette.

#### **DE AVIETTE SHBP OO-AKF**

Maar weldra zou een derde leven beschoren zijn aan de aviette EMA/Daumerie/Lambert/Fabry, terwijl een nieuw geheim opdook.

In juli 1930, wordt de registratie OO-AKF toegekend aan een aviette SHBP

(onder het volgnummer 208 van het Belgisch luchtvaartregister). De naam van Simonet is met dat vliegtuig verbonden, alhoewel Victor Simonet omgekomen was in 1925 tijdens de meeting te Vauville aan boord van het zweefvliegtuig Poncelet «Castar».

Er bestaat geen twijfel over het feit dat de OO-AKF (alleen fotografische klaarbaarheid) wel hetzelfde toestel is als datgene dat het voorwerp is van onze opzoekingen. We kunnen slechts veronderstellen dat de aviette altijd het eigendom was geweest van Daumerie. Nadat Fabry het toestel opnieuw vliegwaardig had gemaakt, zou de eigenaar het eigendomsrecht overgedragen hebben aan de SHBP. Daarvóór, van 1923 tot 1930, zou de aviette niet geregistreerd geweest zijn. Ook in de militaire registers is dat toestel onvindbaar. De scheiding tussen militaire en burgerlijke luchtvaartoverheid, die ondertussen een feit was geworden, kon misschien niet langer het bestaan dulden van een naamloos vliegtuig dat nochtans reeds in 1923 aan de controle van de technische dienst onderworpen was geweest?

Daumerie werd misschien verplicht het toestel af te staan?

Wat SHBP betreft, hebben we meer vragen dan antwoorden. Waarschijnlijk stelden die initialen een vennootschap voor, een syndicaat van vier enthousiasten: Simonet, Haus, Bulté en Poncelet (of Pelletier, volgens een brochure van SABCA, verschenen in 1970). Deze initialen duiken voor het eerst op in 1925, wanneer Simonet een aviette doet bouwen die later de registratie O-BAFQ krijgt. Simonet had aan ingenieur Haus, van de technische dienst, gevraagd een ééndekker-aviette te ontwerpen vertrekkend van de bovenvleugel van een Fokker D. VII. Bulté zou de romp ontworpen hebben en het geheel zou door Poncelet vervaardigd geweest zijn. Dit laatste punt staat absoluut niet vast, want de P zou Pelletier betekenen (volgens de SABCA-brochure) waarover we niets weten. Bulté was echter ook constructeur en zou die aviette kunnen gebouwd hebben voor rekening van Simonet. Professor Haus heeft ons bevestigd dat hij de berekeningen gemaakt heeft voor de O-BAFQ, maar

herinnert zich niets wat betreft een SHBP-syndicaat. Wat er ook van zij, na de dood van Simonet werd dit vliegtuig omgedoopt tot O-BAJO met een krachtiger motor, maar Haus weigerde er iets mee te zien te hebben.

De evolutie van dat vliegtuig O-BAFQ/BAJO is niet van direct belang voor ons en heeft niets te maken met de aviette EMA/Fabry.

Maar SHBP wordt in juli 1930 de nieuwe eigenaar van de OO-AKF. Victor Simonet is gestorven in 1925 en zijn broer erfde zijn diverse vliegtuigen. Die broer was echter goudsmid en we weten niet of hij interesse had voor de luchtvaart (buiten het schenken van sportbekers ter nagedachtenis van zijn broer). De tussenkomst van Haus was strikt beperkt tot de O-BAFQ. Hij heeft zeker niets meer te zien met SHBP in 1930.

Bullé had ondertussen zijn eigen luchtvaartconstructiebedrijf opgericht en we betwijfelen het of hij nog interesse had voor de aankoop van een aviette, want hij had reeds veel moeite om zijn eigen vliegtuigen te verkopen. Wat P., Poncelet of Pelletier betreft, hebben we er niets meer aan toe te voegen. Het is een feit dat andere namen opduiken in verband met de vliegtuigen van SHBP: de piloten Hage (die met de O-BAFQ zou gevlogen hebben?). Hun initialen kunnen die van de oorspronkelijke titularissen vervangen hebben? Maar dit zijn slechts veronderstellingen van onze zijde. We vragen dan ook aan onze lezers die een oplossing hebben voor die mysteries, contact met ons op te nemen.

Fotografische evidentie bewijst, dat de aviette SHBP OO-AKF, de aviette-Fabry is. Victor Boin verzekert dat dit toestel de aviette EMA is. Dit toestel bleef officieel geregistreerd tot 25 januari 1933, die de schrappingsdatum is. We weten niet of er een verband bestaat, maar het ander vliegtuig waarvan de SHBP eigenaar was, nl. de OO-AJO, ex O-BAJO, ex O-BAFQ werd geschrapt in het luchtvaartregister op 2 februari 1933. De SHBP verdwijnt na het begin 1933.

**G. Roberty**

(Vertaling A. Vanthemsche)

CURRICULUM VITAE DU CAPITAINE AVIATEUR BAUDOUIN de HEMPTINNE



Le Capitaine Aviateur Baudouin de HEMPTINNE est né à GAND le 9 novembre 1909.

A l'âge de 20 ans, il s'engage à l'Aéronautique militaire en qualité d'élève-pilote et entame sa formation à WEVELGEM pour passer ensuite, en mai 1931, au 1er Régiment d'Aéronautique de GOSSONCOURT.

En 1935, Baudouin de HEMPTINNE suit les cours de sous-lieutenant d'active à l'Ecole d'Aéronautique d'EVERE et, en 1937, les cours de perfectionnement à l'Ecole de Pilotage.

Destiné à devenir moniteur, il suit pendant trois mois la formation requise et, en décembre 1938, il est désigné pour l'Ecole de Pilotage à NIVELLES d'abord et ensuite, en février 1940, à SINT-DENIJS-WESTREM.

La campagne de 1940 le trouve instructeur à l'Ecole de Pilotage, unité qu'il suit dans sa retraite à travers la France jusqu'à OUJDA au Maroc.

Après la capitulation, la situation devient confuse et les ordres contradictoires. Le 3 juillet 1940, en compagnie des instructeurs et des élèves-pilotes, il quitte CASABLANCA sur un paquebot qui l'emmène en Angleterre où il débarque le 17 juillet.

De LIVERPOOL, il est transféré dans un OTU où il se familiarise avec le HURRICANE, simule des attaques, s'entraîne au tir et s'habitue aux formations tactiques et au système de transmissions en vigueur à la RAF.

Le 17 août 1940, il est désigné pour le 145e Squadron où, en compagnie de JOTTARD et d'OFFENBERG, il participe à la Bataille d'Angleterre. C'est durant cette bataille qu'il obtient, le 7 octobre 1940, sa première victoire en abattant un Heinkel 115.

En janvier 1941, l'aérodrome de TANGMERE est en pleine effervescence car la bataille aérienne va entrer dans une nouvelle phase : des missions vont être entreprises au-dessus du continent. Prétendant que c'est trop dangereux pour eux et leur famille s'ils viennent à tomber aux mains de l'ennemi, les pilotes belges sont exclus de ces missions.

OFFENBERG et de HEMPTINNE, mécontents de cette décision, se rendent à LONDRES auprès du capitaine DE SOOMER afin de plaider leur cause. Le 21 janvier 1941, l'interdiction est levée et les pilotes belges peuvent participer à l'offensive au-dessus du continent.

Peu de temps après, le 145e Squadron passe aux ordres de BADER, le fameux pilote sans jambes et tous les pilotes belges sauf OFFENBERG et de HEMPTINNE sont mutés. Déçus, ils doivent rester au 145e Squadron jusqu'en juin 1941, date à laquelle ils rejoignent le 609e Squadron où un flight belge a été formé et équipé de SPITFIRES. C'est le 21 juillet 1941 qu'un officier britannique et des pilotes belges dont Baudouin de HEMPTINNE recevront la croix de guerre des mains du Ministre de la Défense Nationale, Monsieur GUTT.



Le 16 août 1941, il est engagé dans la région de CALAIS par une formation de Me 109. OFFENBERG et un Squadron leader anglais qui volaient à proximité, confirment la victoire remportée par de HEMPTINNE : ils ont pu observer l'appareil ennemi, désarmé, s'écraser au sol.

C'est sa seconde victoire. Quelques jours plus tard, le 19 août, il endommagera également un Me 109.

Après un bref passage au 64e Squadron, il est affecté le 15 septembre 1941 au 122e Squadron.

C'est dans ce Squadron et au cours d'une mission effectuée le 5 mai 1942, que Baudouin de HEMPTINNE tombe sous les coups de l'ennemi. Vers 15.40 Hr, son escadrille est engagée dans la région de LILLE par une large formation de FOCKE WULFS 190. De ce combat, lui et un autre pilote ne rentrent pas à la base. Nul ne les a vus, nul ne sait ce qui leur est arrivé.

C'était un excellent officier pilote de chasse, remarquable par sa bravoure, la ténacité et l'allant dont il a fait preuve au cours des combats auxquels il a pris part au-dessus des côtes anglaises et des pays occupés. La RAF a perdu en lui un pilote très capable et expérimenté qui a su pousser le sens du devoir, le don de soi jusqu'au sacrifice suprême.



CURRICULUM VITAE VAN KAPITEIN VLIAGER BAUDOUIN de HEMPTINNE



*Kapitein Vlieger Baudouin de HEMPTINNE werd geboren te GENT op 9 november 1909.*

*Op 20 jarige leeftijd neemt hij dienst bij het militair vliegwezen als leerling-piloot en begint hij zijn vorming te WEVELGEM om daarna, in mei 1931, over te gaan naar het 1ste Regiment van het Vliegwezen te GOETSENHOVEN.*

*In 1935 volgt Baudouin de HEMPTINNE de cursus voor Onderluitenant van het actief kader in de School van het vliegwezen te EVERE en in 1937 volgt hij de vervolmakingscursussen in de vliegschool.*

*Met het doel monitor te worden, volgt hij gedurende drie maanden de vereiste vorming en, in december 1938, wordt hij aangeduid voor de Vliegschool te NIJVEL en daarna, in februari 1940, voor SINT-DENIJS-WESTREM.*

*Bij de veldtocht van 1940 bevindt hij zich als onderrichter bij de Vliegschool, welke eenheid hij volgt bij haar terugtocht door Frankrijk naar OUJDA in Marokko.*

Na de overgave wordt de toestand verward en er worden tegenstrijdige bevelen ontvangen. Op 3 juli 1940 verlaat hij CASABLANCA, in gezelschap van onderrichters en leerling-piloten, op een pakketboot die hem naar Engeland brengt, waar hij ontscheept op 17 juli.

Vanuit LIVERPOOL wordt hij overgeplaatst naar een OTU, waar hij zich vertrouwd maakt met de HURRICANE, aanvallen simuleert, zich oefent in het schieten. Hij maakt zich tevens vertrouwd met de tactische formaties en de transmissiesystemen die geldig zijn bij de RAF.

Op 17 augustus 1940 wordt hij aangeduid voor het 145° Squadron waar hij, in gezelschap van JOTTARD en OFFENBERG, deelneemt aan de Slag om Engeland. Het is gedurende dit gevecht dat hij op 7 oktober 1940 zijn eerste overwinning behaalt met het neerschieten van een Heinkel 115.

In januari 1941 staat het vliegveld van TANGMERE in rep en roer daar het luchtgevecht in een nieuwe fase treedt : er zullen opdrachten uitgevoerd worden boven het vasteland. Onder voorwendsel dat het te gevaarlijk is voor hen zelf en hun familie mogen de Belgische piloten niet deelnemen aan deze opdrachten.

OFFENBERG en de HEMPTINNE, ontevreden over deze beslissing, begeven zich naar LONDEN bij Kapitein DE SOOMER om hun geval te bepleiten. Op 21 januari 1941 wordt het verbod opgeheven en mogen de Belgische piloten meedoen aan het offensief boven het vasteland.

Later gaat het 145° Squadron onder de bevelvoering staan van BADER, de befaamde piloot zonder benen. Alle Belgische piloten, behalve OFFENBERG en de HEMPTINNE, worden overgeplaatst. Ontgoocheld, moeten zij bij het 145° Squadron blijven tot in juni 1941. Op deze datum vervoegen zij het 609° Squadron alwaar een Belgische Flight opgericht wordt die zal uitgerust worden met SPITFIRES. Op 21 juli 1941 ontvangen een Brits officier en Belgische piloten, waaronder Baudouin de HEMPTINNE, het oorlogskruis uit de handen van de Minister van Landsverdediging, de Heer Gutt.



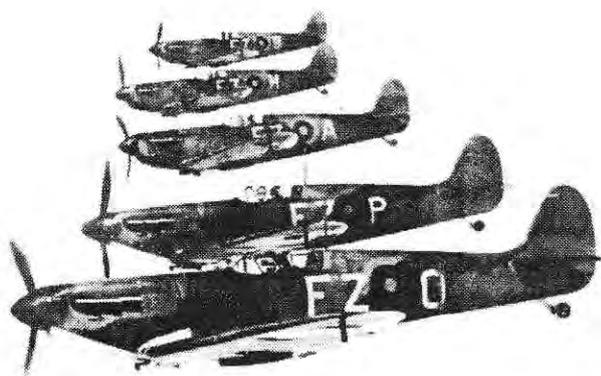
Op 16 augustus 1941 wordt hij in de omgeving van CALAIS aangevallen door een formatie Me 109. OFFENBERG en een Engelse Squadron Leader, die in de nabijheid vlogen, bevestigden de overwinning die behaald werd door de HEMPTINNE : zij konden waarnemen hoe het beschadigd toestel te pletter stortte op de aarde.

Het is de tweede overwinning. Enkele dagen later, op 19 augustus beschadigt hij eveneens een Me 109.

Na een kort verblijf bij het 64° Squadron wordt hij op 15 september geaffecteerd bij het 122° Squadron.

Het is bij dit Squadron en gedurende een zending die hij uitvoerde op 5 mei 1942 dat Baudouin de HEMPTINNE valt onder de vijandelijke aanvallen. Omstreeks 15.40 Hr is zijn smaldeel in de omstreken van RIJSEL in gevecht met een grote formatie FOCKE WULFS 190. Van dit gevecht keert hij en een andere piloot niet meer terug naar de Basis. Niemand heeft hem gezien, niemand weet wat hen overgekomen is.

Hij was een uitstekend officier jachtpiloot, opmerkelijk door zijn durf, moed en gedrag waarvan hij het bewijs leverde gedurende de gevechten waaraan hij deelnam boven de Engelse kusten en de bezette landen. De RAF verloor in hem een zeer bekwaam en ervaren piloot die het plichtsbewustzijn wist door te drijven, samen met de gave om zichzelf te geven tot het uiterste offer.



Quand vous aurez effectué le versement de cotisation 95, complétez et découpez cette "carte" de membre 1995



SOCIÉTÉ ROYALE  
A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION  
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI  
Rue Montoyer 1 Montoyerstraat  
Bruxelles 1040 Brussel

1995  
CARTE DE MEMBRE  
NOM ET SIGNATURE DU TITULAIRE :

1995  
LIDKAART  
NAAM EN HANDTEKENING  
VAN DE TITULARIS :