

DE VIEILLES TIGES
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW



Gedenkboek
van de Belgische luchtvaart

Fernand JACQUET

Voorgesteld en gepatroneerd door erekolonel vlieger

Alphonse DUMOULIN

bestuurslid

en door

M. Georges LECOMTE

lid VTB

Vertaald door

Marie-Christine en Paul BUYSE

leden VTB



Kapitein Fernand Jacquet

Geschilderd door Andrée Marissal-Calberg
(1903-1986)

Huis der Vleugels - Brussel

Fernand JACQUET

1888-1947

Officier-Vliegenier – DFC

Eerste Belgische “as” van de Grote Oorlog

Baanbreker van de Luchtvaartindustrie in de Streek van Charleroi

Geassocieerd-stichtend lid van de “Belgische Vieilles Tiges”

Lid en beheerder van het Huis der Vleugels

I. De persoonlijkheid



- Fernand Jacquet wordt op 2 november 1888 geboren te Petite-Chapelle, in de provincie Namen.
- Hij is vanaf oktober 1907 leerling aan de Militaire School en wordt in juni 1910 onderluitenant bij de Infanterie.
- Hij behaalt het brevet van militair piloot in 1913 en wordt ingedeeld bij de Compagnie van de Vliegeniers.
- Van bij het begin van de oorlog in augustus 1914 neemt hij deel aan de luchtoperaties en behaalt op 17 april 1915 de eerste overwinning voor de Belgische militaire vleugels. Voor zijn moed wordt hij verschillende malen vermeld op het dagorder van het leger.
- Hij voert achtereenvolgens het bevel over verschillende escadrilles en neemt vervolgens de leiding over van de Jachtgroep, opgericht op het slagveld.
- Tijdens het conflict worden hem zeven luchtoverwinningen toegekend en verschillende

vermoedelijke overwinningen toegeschreven

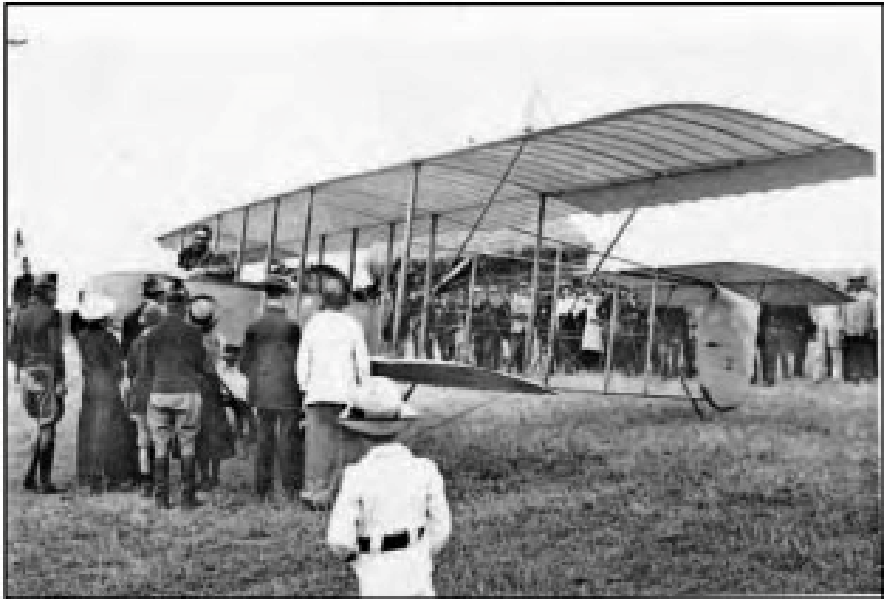
- Hij wordt vereerd met meerdere hoge Belgische en buitenlandse eretekens.
- Hij verlaat de krijgsmacht op het einde van het conflict. In 1920 is Fernand Jacquet één van de stichters van de Vennootschap van Algemene Luchtvaartondernemingen (Société d'Entreprises Générales d'Aéronautique (SEGA) en leidt de vlietschool voor burgers en militairen die wordt opgericht op het Plateau van Gosselies ten noorden van Charleroi.
- Tijdens het tweede wereldconflict maakt hij deel uit van de weerstand. Hij richt een inlichtingendienst op en maakt deel uit van het ontsnappingsnet voor de boven ons grondgebied neergeschoten geallieerde vliegeniers.
- Door ziekte ondermijnd sterft hij in oktober 1947 en wordt begraven te Leval-Chaudeville, in zijn geboortestreek waar hij zich sedert verschillende jaren had teruggetrokken.
- Gebrevetteerd als piloot in 1913, is Fernand Jacquet, rechtshalve, geassocieerd-stichtend lid van de vereniging “De Belgische Vieilles Tiges” (heden Koninklijke Vereniging “De Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart”). Hij was tevens lid en beheerder van het Huis der Vleugels te Brussel.

Zijn loopbaan in de luchtvaart

a. Bij de militaire luchtvaart

- Fernand Jacquet bekomt het burgerbrevet van vliegtuigpilot in februari 1913, en vervolgens het militair brevet in augustus van datzelfde jaar.
- Hij wordt ingedeeld bij de Compagnie voor Vliegeniers en gaat vervolgens over naar het 2^{de} Escadrille, gestationeerd in het Naamse.
- Onmiddellijk na de oorlogsverklaring op 4 augustus 1914, neemt luitenant Jacquet vanuit Namen deel aan de luchtverkenningsoperaties.

- Na heruitrusting in Frankrijk, vervoegt zijn escadrille de versterking van Antwerpen en vervolgens het front te Ieper waar Fernand Jacquet, gedurende vier jaar, een groot deel van zijn gewaagde opdrachten zal vervullen. Reeds in 1914, op 26 jarige leeftijd, kent de koning hem het Ridderkruis in de Orde van Leopold toe.



- Kapitein Jacquet opereert vanaf verschillende terreinen die dicht bij het front zijn gelegen: Oostende, Sint-Idesbald, Koksijde, Sint-Paul-aan-Zee, de Moeren. In april 1915 behaalt hij zijn eerste overwinning in een luchtgevecht; het is tevens de eerste luchtoverwinning van onze militaire luchtvaart.
- In 1917 voert hij samen met Koning Albert I als waarnemer, een luchtverkenning uit van de frontlijn.
- In februari 1918 wordt commandant Jacquet aangeduid om het bevel te voeren over de pas opgerichte Jachtgroep. Hij zal er aan het hoofd van blijven tot in 1920.
- Bij het einde van het conflict, in november 1918, heeft Jacquet 126 luchtgevechten aangegaan. Verschillende malen werd hij om zijn dapperheid geciteerd in het dagorder van het leger en hij is titularis van verschillende Belgische en buitenlandse eervolle onderscheidingen, waaronder het Distinguished Flying Cross (DFC). Hij wordt gecrediteerd met zeven gehomologeerde en met verschillende vermoedelijke overwinningen. De vijfde overwinning, behaald in 1917, zal leiden tot het toekennen van de benaming “aas” (Bijlage B).
- In 1921 verlaat commandant Fernand Jacquet de actieve dienst.

Gebrevetteerd waarnemer, gaat Jacquet vervolgens over als vliegtuigpilot naar het 2^{de} Escadrille waar hij vliegt met het toestel van de gebroeders Bolleken HF-20 N°2 – licentie Henri Farman.

b. In de schoot van de burgerluchtvaart

- Als enthousiast vliegenier met een belangrijke technische en operationele ervaring, verworven bij de militaire luchtvaart, wenst Fernand Jacquet actief deel te nemen aan de ontwikkeling van de burgerluchtvaart, die nog in haar kinderschoenen staat.
- In 1920 neemt hij deel aan de oprichting van de Vennootschap voor Algemene Luchtvaartondernemingen (Société d'Entreprises Générales d'Aéronautique –SEGA) welke wordt ge-

ïnstalleerd op het grasplateau van Gosselies om de bestaande luchtmiddelen in werking te stellen. In deze optiek opent de vennootschap een vliegschool die burgerpiloten zal opleiden doch ook militaire vliegeniers, en dit via een contract tussen de SEGA en het ministerie van landsverdediging.

- In 1931 maakt Jacquet deel uit van de kaders van de vennootschap Vliegtuigen Fairey N.V. die zelf ook gevestigd wordt te Gosselies. Zij ligt aan de basis van de ontwikkeling van de luchtvaartindustrie die heden nog steeds actief is in de regio.Charleroi.
- De reputatie en de deskundigheid van Fernand Jacquet worden eveneens gewaardeerd in Brussel en in Vlaanderen. Hij wordt inderdaad aangesproken voor het oprichten en opstarten van een vennootschap onder de benaming Atelier de Construction Aéronautique de Zeebrugge (ACAZ) “Luchtvaart Constructieatelier van Zeebrugge”. Het doel hiervan is het bouwen van metalen vliegtuigen, hetgeen in die tijd het technisch summum was in de luchtvaart. Er worden achtereenvolgens drie prototypes geconstrueerd doch deze zullen niet tot serieproductie leiden.



De leerling piloot Henri Van Reempst van de 15^{de} promotie begint zijn loopbaan op de Caudron G-III O-BOMA van de SEGA (Verzameling Georges Lecomte via Louis Gyselinx).

II. Curriculum Vitae

a. De familiale wortels.

- Fernand, Maximilien, Léon Jacquet is de zoon van Maximilien Jacquet en van Julie Perlot, landbouwers en grondbezitters te Petite-Chapelle, in de provincie Namen op enkele passen van de Franse grens. Hij brengt er een gelukkige kindertijd door in deze landelijke streek, frequenteert er de dorpschool en vervolgens de scholen van Couvin en van Chimay.

- Een familielid is officier in het Belgisch leger. Met de graad van luitenant-generaal is deze nonkel langs vaders zijde bevelhebber van de 3^{de} Legerdivisie die de verdediging zal verzekeren van de Luikse versterkingen. Men denkt dat deze nauwe familiale band de loopbaan van Fernand heeft beïnvloed. Deze loopbaan begint in 1907 aan de Militaire School welke zich in die tijd bevond in de respectabele gebouwen van de



De leerling Fernand Jacquet (zonder kepie en met fiets) samen met enkele medestudenten van de Militaire School (Verzameling Georges Lecomte)

- Onderluitenant Jacquet opteert voor de pas opgerichte militaire luchtvaart waarbij hij vanaf 1913 een opvallende loopbaan als piloot zal verwezenlijken.
- Zijn huwelijk wordt ingeschreven in de registers van de burgerlijke stand van de stad Veurne in West-Vlaanderen. Op 10 mei 1916 huwt kapitein Fernand Jacquet, gedomicilieerd te Namen en in dienst aan het front aan de IJzer, Eugénie Wiliquet, dochter van François Wiliquet en van Thérèse Poot, geboren te Sint-Jans-Molenbeek op 26 mei 1889, woonachtig te Sint-Gillis-bij-Brussel en verblijvend te Veurne. Het koppel zal kinderloos blijven.

b. Bij de militaire luchtvaart

- Als officier bij de infanterie met het stamnummer 15000, deel uitmakend van de 58^{ste} Infanterie-Cavalerie promotie, dient Fernand Jacquet in het 4^{de} Linieregiment te Brugge. In 1912 treedt hij toe tot de luchtvaartschool te Sint-Job-in-'t-Goor en verwerft het burgerbrevet nr 68 op 25 februari 1913; daarna wordt hij op 2 mei 1913 afgedeeld naar de Militaire Luchtvaartschool te Brasschaat. Op 30 augustus van ditzelfde jaar wordt hij gebrevetteerd als "militair vliegenier". Zijn bijnaam "Banjo" die hij op de Militaire School heeft gekregen, zal hem gedurende zijn ganse loopbaan bijblijven.
- Hij neemt deel als waarnemer aan het eerste groot Belgisch luchtmanoeuvre dat doorging in augustus 1913, met twee escadrilles, in de driehoek Thuin-Marche-Namen.
- Op 15 oktober 1913 wordt luitenant Jacquet ingedeeld bij de Vliegenierscompagnie en gaat

vervolgens over naar het 2^{de} Escadrille, gelegen te Boninne bij Namen, dat is uitgerust met vliegtuigen Henry Farman/Jero HF20 met roterende motor Gnome van 80 PK.

- Met de mobilisatie van het leger tijdens de zomer van 1914 verlaat het 2^{de} Escadrille haar standplaats van Boninne, wegens een te hevige blootstelling aan vijandelijk vuur, en installeert zich in Belgrade, in de versterkte vestiging van Namen.
- Bij het uitbreken van de vijandelijkheden vanaf 4 augustus 1914 nemen onderluitenant Jacquet en zijn collega vliegeniers en waarnemers deel aan de oorlogsoperaties van uit Namen en voeren ondermeer luchtverkenningen uit in de richting van Luik, om zodoende belangrij-



Het 2^{de} escadrille in Frankrijk waar Boschman (?), Fernand Jacquet, Paul Hiernaux en Félix Isserentant wat rust nemen bij een Franse Farman HF 20 (Nr 146-275).

ke inlichtingen aangaande de Duitse opmars aan de staf te bezorgen.

- Daar de vijand Namen nadert, voert het 2^{de} Escadrille op 25 augustus vanaf het terrein van Sint-Gerard, een terugtrekkingsmanoeuvre uit naar Frankrijk, alwaar zij hoopt hun vliegtuigen HF 20, waarvan de motoren Gnome weinig betrouwbaar zijn, te vervangen door Frans materiaal dat van een betere kwaliteit is. De eenheid is eerst gelegerd nabij de grens te Petite-Chapelle (geboorteplaats van Jacquet!), gaat vervolgens naar Amiens en Buc, in de omgeving van Parijs, waar zij op 28 augustus aankomt.
- Na te zijn uitgerust met vliegtuigen HF met motor Rhône, begeeft de 2^{de} Escadrille zich op 10 september 1914 naar België in de omgeving van Antwerpen. Samen met zijn collega Jules Jaumotte¹ draagt Fernand Jacquet er toe bij de zware mortieren van 420 mm te lokaliseren die de versterkingen van Antwerpen beschieten.

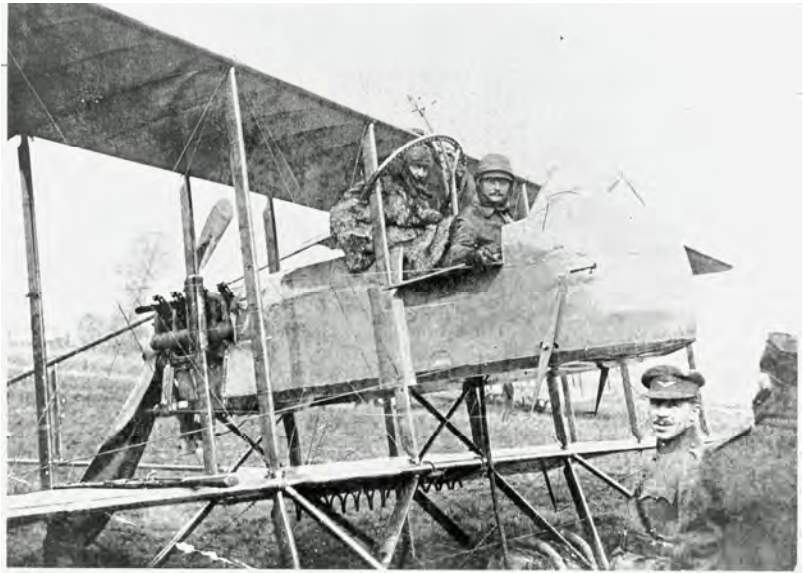
1. Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart – 2010 – Zie de rubriek “Geraadpleegde Bronnen”.

- De eenheid verplaatst zich vervolgens naar de sector van Vlaanderen. Luitenant Jacquet toont zich onvermoeibaar actief en efficiënt: door zijn stoutmoedige vluchten verzamelt hij in een mum van tijd talrijke inlichtingen over de bewegingen en de posities van de vijand en ook over de ontwikkeling van de overstromingen die moeten dienen om de vooruitgang van de aanvallers te hinderen. Tijdens de maand oktober 1914 voert de bemanning bestaande uit uitenant Fernand Jacquet en uitenant Fernand Petit bijna dagelijks belangrijke verkenningsoopdrachten uit boven het Duits offensief aan het front van de IJzer; zij lokaliseren voornamelijk troepenconcentraties en eenheden die aan het werk zijn in de gevaarlijke voorste zone van het front.
- Op 27 november 1914 kent Koning Albert I het Ridderkruis in de Leopoldsorde toe aan de jonge 26-jarige vliegenier voor zijn waardevolle bijdrage.
- Tot eind november 1914 onderneemt dezelfde bemanning Jacquet/Petit verschillende dagelijkse vluchten die belangrijke inlichtingen verstrekken over de evolutie van de overstromingen in de zone, de infanteriecolonnes, de artillerie en de posities van de zware artillerie die onze stellingen beschieten.
- De luchtactiviteiten van het 2^{de} Escadrille worden vervolgens geleid vanaf het terrein van St-Pol-aan-Zee nabij Duinkerken. Dan vervoegt de tweede in bevel kapitein Jacquet het 1^{ste} Escadrille dat zich in 1915 vestigt te Sint-Idesbald, een vliegveld dat dicht bij het front is gelegen. De eenheid is uitgerust met vliegtuigen Maurice Farman voorzien van een meer betrouwbare motor Renault van 80 PK. Jacquet monteert een machinegeweer Lewis op zijn MF-13.
- Op 17 april 1915 behaalt de bemanning bestaande uit luitenant Fernand Jacquet en luitenant Henri Vindevoghel de eerste luchtoverwinning in de Belgische militaire luchtvaart.
- Op 1 januari 1916 wordt het verkenningsecadrille welke opereert vanaf Koksijde, een jachtescadrille en wordt daarbij uitgerust met Nieuport X en Nieuport XI. Kapitein Jacquet maakt er deel van uit en vliegt met Luitenant Louis Robin als mitrailleursschutter. In december van hetzelfde jaar zal hij het bevel overnemen van deze jachteenheid.
- Op 18 maart 1917 wordt kapitein Jacquet aangeduid om Koning Albert I aan boord van zijn vliegtuig te nemen. De Koning wenst een verkenningsvlucht te maken over het front dat door zijn troepen wordt verdedigd. De vlucht gebeurt met een Farman F-40 waarvan de bescherming wordt verzekerd door een dekking van jachtvliegtuigen Nieuport. De Koning is ongetwijfeld het eerste staatshoofd en opperbevelhebber van het Leger die tijdens de Grote Oorlog het gevechtsfront heeft overvlogen.
- Tot het einde van de vijandelikheden in november 1918 voert kapitein en later kapitein-



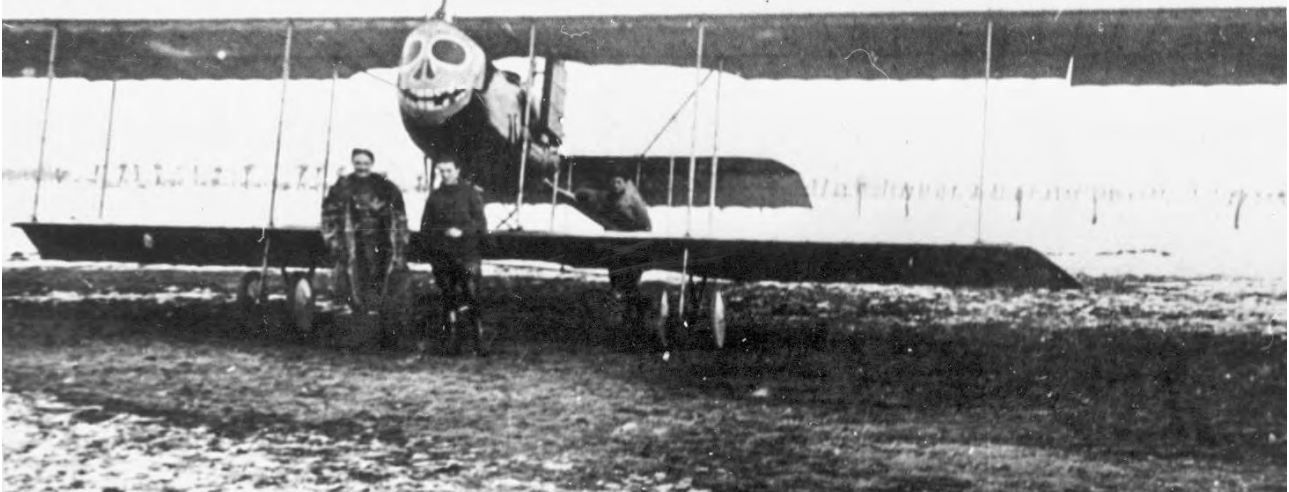
Luitenant Jacquet draagt een geitenlederen mantel die hem in zijn vliegtuig met open cockpit moet beschermen tegen de intense koude op grote hoogte.

commandant Jacquet met verschillende waarnemers/boordschutters waaronder Petit, Isserentant, Robin en de Crombrughe de Looringhe, talrijke dag- en nachtopdrachten uit over het ganse IJzerfront met veel durf en doeltreffendheid. Zij verschaffen aan de Belgische en geallieerde legerleidingen kostbare inlichtingen betreffende de activiteiten van de tegenstander: troepenconcentraties; bewegingen van de infanterie en artilleriecolonnes; posities van de kanon- en mortierbatterijen; werken van eenheden die bruggen en overgangen over de rivieren aanleggen. Hij observeert tevens de ebbe- en vloedwerking van de overstromingen in de gevechtszone; hij leidt de schootshoek van Belgische en Franse artillerie. Bij gelegenheid werpt hij zelfs bommen af op gebouwen en op spoorwagens die hij met veel durf op lage hoogte overvliegt.



Sint-Idesbald 21 oktober 1915 – Fernand Jacquet met zijn boordschutter Henri Vindevoghel maken zich klaar om een met hun Farman MF11 een opdracht uit te voeren. De vliegenier rechts is Max Olieslagers, piloot van het 2^{de} escadrille en broer van Jan (Verzameling Georges Lecomte via Juffrouw Olieslagers).

Jacquet en Robin voor hun "La Sale Gueule" (De Vuile Muil) : zo noemden zij hun Farman F-40, beschilderd met een doodshoofd.



- Jacquet was goed gekend in de militaire kringen die in deze sector werden ingezet. Deze bekendheid werd spectaculair wanneer hij op 17 april 1915 als eerste Belgische piloot een vijandelijk vliegtuig neerschiet. De palmares van Jacquet telt nog zes andere luchtoverwinningen.

gen : drie in 1916; één in 1917 en twee in 1918. Met zijn vijfde overwinning op de 1^{ste} februari 1917 wordt hem de zeer begeerde titel van “aas in luchtgevecht” toegekend (Bijlage B).

- Dit belet niet dat Jacquet ook tegenslagen kent ! Op 13 oktober 1915 werd zijn vliegtuig getroffen door 120 treffers en hij brengt zijn machine met heel veel moeite terug naar de basis waar het vliegtuig bij de landing in elkaar zakt en moet worden afgeschreven. Op 8 september 1916 wordt zijn toestel, een Farman/Nélis GN-2, opnieuw ernstig getroffen door de luchtafweer en stort neer te Krombeke waarbij hij ernstig wordt gewond en er levenslang een invaliditeit zal aan overhouden. Bij een opdracht op 3 oktober 1918 wordt hij gekwetst en snel verzorgd in het militair hospitaal De Oceaan te De Panne; 's anderendaags 4 oktober wordt hij aangevallen door een Duits vliegtuig doch door een zeer behendig manoeuvre neemt hij het initiatief in handen en plaats zijn Spad in een ideale positie om zijn boordschutter de Crombrugge toe te laten de Rumpler neer te halen in de omgeving van Gits.
- Het oprichten in februari 1918 van de Jachtgroep bestaande uit drie escadrilles betekent een markant feit in de geschiedenis van de Belgische militaire luchtvaart tijdens de Grote Oorlog. De jachteskaders worden gehergroepeerd onder een eenheidsbevel, zo bieden



Jacquet en Robin voor hun vliegtuig Georges Nélis GN-2. Het is met Robin dat Jacquet vier van zijn zes gehomologeerde overwinningen behaalt (Verzameling Georges Lecomte).

zij enerzijds een meer doeltreffende bescherming aan de legereenheden, de observatievliegtuigen en de toestellen voor fotoverkenning; anderzijds realiseren zij een meer doeltreffende storing van vijandelijke verkenningsvluchten boven de frontlijn. Het bevel van deze nieuwe jachtgroep wordt toevertrouwd aan kapitein-commandant Jacquet, bijgestaan in zijn drie eenheden door zeer ervaren piloten zoals Thieffry, Olieslagers, Coppens en Demeulemeester.

- Bij het einde van het conflict op 11 november 1918 werd Fernand Jacquet, gedurende de vier oorlogsjaren, betrokken in 126 luchtgevechten gespreid over 344 opdrachten, die werden uitgevoerd



Op 6 juli 1917 gaat Koning Albert I het front overvliegen aan boord van een Sopwith 1-1/2 Strutter Nr S3 gepiloteerd door onderluitenant Jacques de Meeûs. Commandant Jacquet ver-schaft uitleg aan de Soeverein.

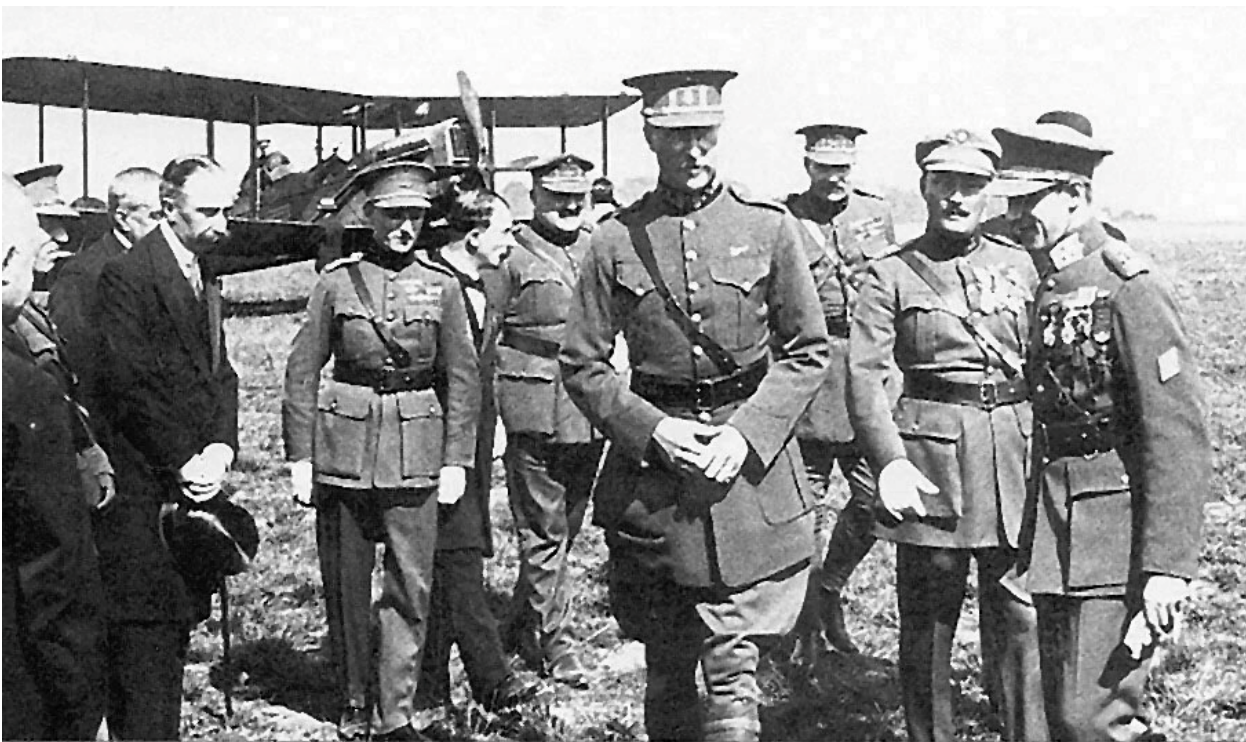
met verschillende types vliegtuigen, waaronder de toestellen Maurice Farman, Henry Farman, Sopwith 1-1/2 Strutter, GN-2.

- De palmares van de Jachtgroep vermeldt 119 overwinningen, waaronder 75 vliegtuigen en 44 verkenningballons.
- In 1920 wordt de Jachtgroep, nog steeds onder zijn bevel, overgeplaatst naar het vliegveld van Schaffen.
- In 1921 verlaat Fernand Jacquet de actieve dienst en in 1923 wordt zijn pensioen toegekend. Hij zal van 1928 tot 1930 deel uitmaken van het reservekader van de militaire luchtvaart

c. In de schoot van de burgerluchtvaart

1. In Gosselies

- De “Mont du Berger” (Herdersberg) te Gosselies is 186 meter en is de hoogste top ten noorden van de Luikse regio. Hier is het vertrekpunt is van de geschiedenis van de luchtvaartactiviteiten. In mei 1920 laat de Société d’Aviation du bassin de Charleroi”, de “Luchtvaartvennootschap in het Bekken van Charleroi” er drie toestellen vliegen van Duitse oorsprong. Deze werden gerecupereerd na de wapenstilstand en dienden als vergoeding voor de geleden oorlogsschade. In juni van datzelfde jaar wordt de “ Société anonyme Entreprises Générales d’Aéronautique (SEGA)”, de“Naamloze Vennootschap Algemene Luchtvaartondernemingen” opgericht. Het doel hiervan is het opstarten van luchtactiviteiten te



28 augustus 1921 – Inhuldiging van de Vliedschool te Gosselies. De Koning is gekomen aan boord van een De Havilland DH-4 van het Koninklijk Escadrille gestationeerd in Evere. Op de achtergrond bemerkt men het toestel. Op deze foto bevindt commandant Jacquet zich aan de rechterkant van de Koning (Verzameling Georges Lecomte via Guy Destrebecq).

Gosselies vanaf een grasterrein van zestien hectaren met een zone van ongeveer 300 m lang voor het opstijgen en het landen .

- Fernand Jacquet maakt deel uit van deze vennootschap waar hij zijn kostbare ervaring als piloot en zijn methodes van nauwgezette en vindingrijke organisatiesystemen inbrengt. Op

28 augustus 1920 vindt men hem terug tussen de burgerlijke en militaire autoriteiten die koning Albert I verwelkomen wanneer hij de nog rudimentaire installaties van het vliegveld komt inhuldigen. SEGA zal geleidelijk de oppervlakte naar 26 hectaren opvoeren door opeenvolgende aankopen van aanpalende percelen.

- De luchtactiviteiten, en de onderhouds- en herstellingswerkzaamheden aan de vliegtuigen ontwikkelen zich gestadig. In 1927 noteert men een eerste militair contract voor de bouw onder licentie van de SEGA, van vijf van de vierenveertig vliegtuigen Avia BH-21 die door de militaire luchtvaartsectie bij de Tsjechische firma werden besteld. De SEGA zal later investeren in het commercialiseren en de montage van het beroemde ultralichte vliegtuigje "Pou du Ciel" HM-14, ontworpen door de Fransman Henri Mignet.
- De vennootschap SEGA richt eveneens een vliegschool op waarvan Fernand Jacquet in 1921 de leiding neemt. Het betreft een burgerlijke school, doch onder impuls van zijn eigenaar stelt zij voor om eveneens de opleiding van militaire kandidaat piloten te verzekeren. Het ministerie van landsverdediging tekent in juli 1921 een contract, waarbij zij ieder jaar aan de SEGA de opdracht geeft tot het vormen van 25 militaire leerling-piloten. Deze opleiding omvat 25 vliegreizen met ten minste 40 sololandingen en laat toe het burgerbrevet toe te kennen alvorens over te schakelen naar de militaire vliegschool. Tussen de eerste onderrichters (voor het merendeel zijn dat oud-oorlogspiloten) vindt men Fernand Jacquet terug, samen met Louis Robin, zijn "verkenner/boordschutter" tijdens de oorlog 1914-1918². Van 1921 tot 1932 zal de SEGA school zestig promoties van toekomstige militaire vliegeniers vormen, hetzij meer dan 300 kandidaten. Aan deze overeenkomst komt een einde wanneer in 1932 het centrum voor militaire opleiding op het vliegveld van Wevelgem wordt geopend.
- Vanaf het begin van de jaren 20 beperken zich de activiteiten op het vliegveld van Gosselies tot scholing en tot toerismevluchten. Vanaf 1926 beginnen de onderhoudsactiviteiten en de herstelling aan verschillende types vliegtuigen die plaatselijk werden ingezet. Echter, op 12

De O-BOTK was één van de RSV 26-180 toestellen, door de SEGA gebruikt voor de elementaire opleiding van de toekomstige militaire piloten.



2. De door SEGA gebruikte vliegtuigen voor deze scholing zijn Caudron G-III, CAC Centaur 4A en vanaf 1927, Renard-Stampe-Vertongen RSV 26/180

september 1931 worden in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad de statuten gepubliceerd van een nieuwe onderneming die stapsgewijze het aanschijn van de luchtvaartindustrie op het plateau van Gosselies zal wijzigen. De Engelse industrieel Richard Faire vertrouwt er de leiding van de nieuwe inplantingen toe aan zijn Belgische vriend Ernest-Oscar Tips³. Tussen de aandeelhouders, naast het moederhuis Fairey Aviation Company en Ernest-Oscar Tips zelf, vindt men de vennootschap SEGA. Deze werkt nog op de terreinen en in de lokalen waarin de jonge sociëteit zich aanvankelijk vestigde in afwachting van de constructie van haar eigen bedrijf. Fernand Jacquet wordt commercieel directeur benoemd van deze privé-onderneming die de start zal betekenen van de uitbreiding van de luchtvaartindustrie in de regio van Charleroi.

- Na het inrichten van de N.V. Vliegtuigen Fairey doven de activiteiten van de SEGA stilaan uit, doch de vennootschap wordt niet ontbonden. Ze is namelijk eigenares van talrijke percelen grond op het vliegveld van de “Herdersberg”⁴.

2. In Zeebrugge

- Ingenieur Emile Allard, Directeur van het Belgisch Aerotechnisch Laboratorium te Sint-Genesius-Rode, had beslist de plannen voor het bouwen van een volledig metalen eendekker te overhandigen aan de industrieel Jules Frateur. Hij had die ontworpen in samenwerking met ingenieur Alfred Renard⁵ Fernand Jacquet zal zich vanaf 1922 bezig houden met een andere luchtvaartonderneming van het eerste uur; doch ditmaal is het vanuit Vlaanderen dat men beroep doet op zijn kennis om samen met Frateur de Société Atelier de Construction



3. *Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart – 2006 – Zie de rubriek “Geraadpleegde Bronnen”.*

4. *“Gosselies à tire d’aile” door Bernard Cuchet: De laatste percelen zullen slechts in de loop van de jaren 60 aan de Regie der Luchtwegen worden verkocht.*

5. *Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart – Zie de rubriek “Geraadpleegde Bronnen”.*

Aéronautique de Zeebrugge (afgekort ACAZ)⁶ (Luchtvaartconstructiewerkhuizen van Zeebrugge) op te richten en op te starten. Deze vennootschap zal worden belast met de ontwikkeling en de constructie van dit verkenningsvliegtuig. De nieuwe onderneming maakt gebruik van al het materieel dat reeds voorhanden is in het werkhuis, gelegen in de nabijheid van het havenhoofd van Zeebrugge, dat Jules Frateur heeft opgericht in 1922. De bedoeling was er een zweefvliegtuig te bouwen.

- Het is onder de leiding van de ingenieurpiloot Alfred Herrmann en onder de supervisie van Fernand Jacquet dat er opeenvolgend verschillende prototypes zullen worden geconstrueerd.
- De ACAZ T1 (eenzitter, eenmotorige hoogdekker met gesloten cockpit) maakt op 4 juni 1924 zijn eerste vlucht met oud-oorlogspiloot, luitenant Etienne Hage, aan de stuurknuppel; doch het toestel wordt door slecht weer twintig dagen later vernietigd op het einde van een vlucht van Oostende naar Brussel.
- Het prototype T2 met een meer krachtige motor (70 PK) Anzani wordt volgens hetzelfde principe gebouwd : de volledig metalen constructie is een topprocédé in de luchtvaarttechnieken van die tijd. Om de plaatsruimte bij het stallen in de loods en om het vervoer langs de weg te vergemakkelijken, konden de vleugels langs de romp worden ingeklapt. In december 1924 wordt het luchtwaardigheidscertificaat toegekend. Het toestel kent geen commerciële afzet en wordt in 1929 ondergebracht in de vloot van de vliegtuigen van SEGA.
- Een zeer verschillend derde prototype, ontworpen door Herrmann op aanraden van Jacquet, wordt ACAZ C2 genoemd : dit maal betreft het een eenmotorige tweedekker met twee plaat-

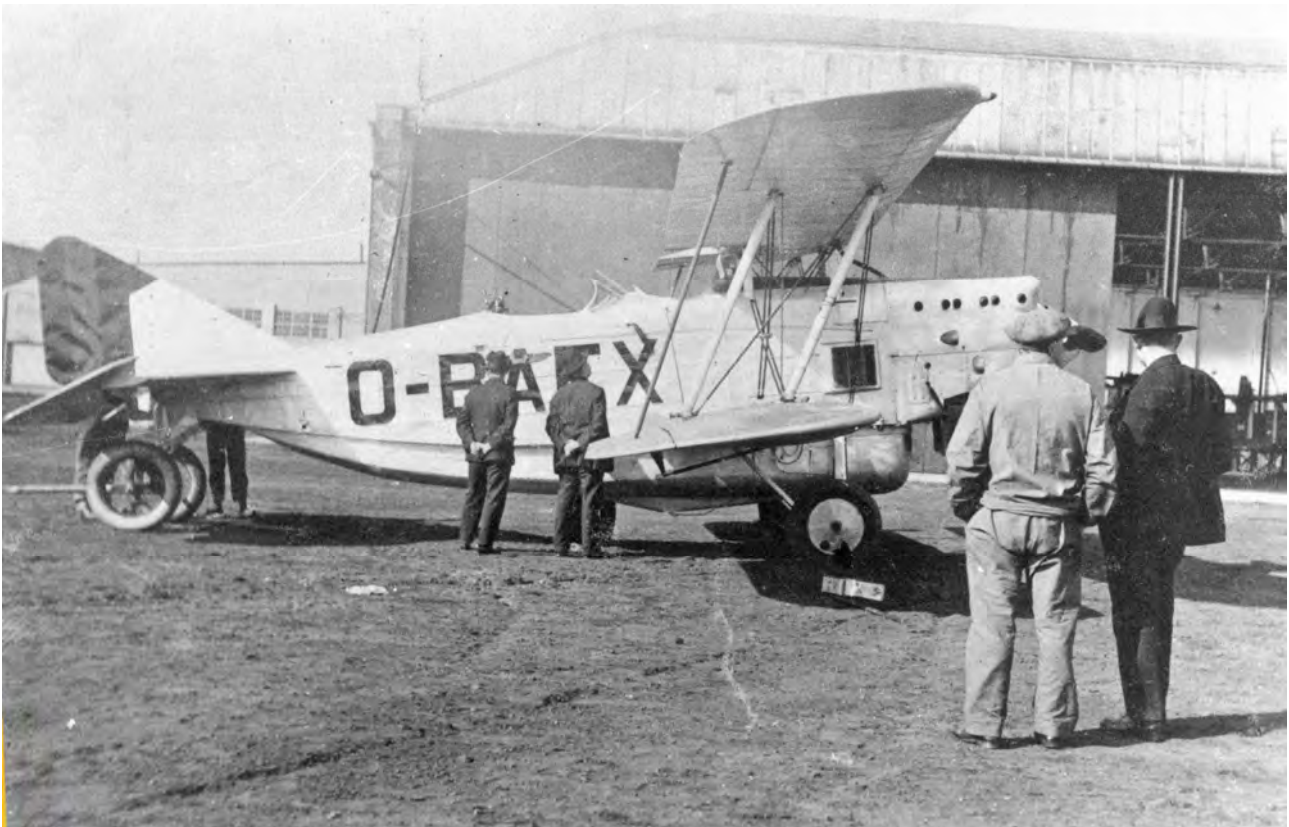


De originele versie van de AZAC C2, gepiloteerd door Adjudant Lang.

6. *Brussels Air Magazine* nr. 134 (2007) : De statuten van ACAZ worden in het Belgisch Staatsblad van 2 februari 1924 gepubliceerd. De vennootschap heeft bij de oprichting Haachtse Steenweg 122 te Brussel als maatschappelijke zetel. De mede-eigenaars zijn : Jules Frateur; zijn broer Leopold (professor aan de Leuvense Universiteit); Fernand Jacquet (toen gedomicilieerd te Jette) en de Baron Jean Kervyn de Lettenhove.

sen, open cockpit en met een motor Hispano-Suiza van 450 PK die tegemoet moest komen aan de militaire vereisten, m.a.w. verkenning en jacht, een formule waarin Jacquet een grote ervaring had! Op 28 juli 1926 ontvangt het zijn luchtwaardigheidscertificaat; het vliegen wordt toevertrouwd aan adjudant Joseph Lang, militair piloot, die de eerste vlucht zal uitvoeren vanaf het strand van Knokke-Zoute. De C2 wordt als gevolg van een test- en selectie-campagne voor en door landsverdediging afgewezen.

- Het toestel zal grondig worden gewijzigd om het klaar te maken voor een privévlucht België-Kongo die wordt voorbereid door drie collega's van commandant Jacquet : reserveluitenant Edmond Thieffry, navigator en chef van de zending; adjudant Joseph Lang, piloot en Reserveluitenant Philippe Quersin, waarnemer en fotograaf. Ondertussen werd de benaming van de vennootschap gewijzigd : het nieuw vliegtuig is nu een ZACCO C2 (Zeebrugge Aeronautical Construction Company). Het wordt uitgerust met een krachtiger motor Hispano-Suiza met 12 cilindres in V (600 PK) een brandstoftank met een inhoud van 1600 liter en een speciaal ontworpen schroef; hierdoor wordt de actieradius opgevoerd tot 3000 kilometer. Het toestel wordt met champagne gedoopt door prinses Astrid op 31 januari 1928 te Evere en zal in de toekomst haar naam dragen. Het vliegtuig stijgt op vanaf Evere op 9 maart 1928 doch moet wegens de mist een noodlanding maken juist voor de Franse grens. Het project voor een Afrikaans avontuur van de ZACCO C2 prinses Astrid komt hierdoor aan zijn einde.



De ZACCO (ex ACAZ) C2 draagt de immatriculatie O-BAFX. Het oorspronkelijk toestel werd grondig gewijzigd in het vooruitzicht van de vlucht België-Congo. (Verzameling Georges Lecomte via Kolonel Mike Terlinden)

III. Markante Feiten

Het leven van Fernand Jacquet bestaat uit twee belangrijke fasen, die verschillend zijn, maar een gemeenschappelijke deler hebben: de passie voor de luchtvaart. Enerzijds is er de roeping tot militair vliegenier die een uitzonderlijk oorlogspiloot zal onthullen : koelbloedigheid, intelligente vliegvaardigheid en dapperheid maken van hem een aas van de Grote Oorlog. Anderzijds onthouden wij na het einde van de vijandelijkheden vooral de doeltreffende betrokkenheid in Gosselies en dit met name bij het opstarten en uitbouwen van een industriële luchtvaartpool die negentig jaar later nog steeds actief is in de regio van Charleroi.

Het historisch kader

Fernand Jacquet is 15 jaar oud wanneer in de Verenigde Staten de gebroeders Wright in 1903 er na heel wat tegenslagen in slagen een gemotoriseerd toestel, zwaarder dan lucht, te laten vliegen. Heel snel werpen enkele Europese stoutmoedigen zich op de toepassing en het ontwerpen van een nieuwe gemotoriseerde sport die de geboorte van de luchtvaart inluidt.

1908 is een markant jaar voor België. De Fransman Henri Farman is de eerste vliegenier die in ons koninkrijk met een vliegtuig zal vliegen, in de omgeving van Gent. Een andere historische première doet zich voor in november wanneer baron Pierre de Caters er in slaagt als eerste Belgische burger, met een toestel te vliegen boven het nationaal territorium, ditmaal in de regio van Antwerpen. Dan is het de Doornikse Hélène Dutrieu die vervolgens de eerste vrouwelijke vliegenierster zal zijn door een “Demoiselle” te besturen, een lichte eendekker ontworpen door Santos-Dumont en waarmede zij in de Parijse regio zonder de minste voorafgaandelijke opleiding zal vliegen.

Al deze “vliegende waaghalzen in hun eigenaardige machines” bewegen zich in de azuurblauwe lucht zonder over enig officieel document qua geschiktheid en bekwaamheid te beschikken! Bij ons is het in 1909 dat de pas opgerichte Belgische Aeroclub, die reeds brevetten aflevert aan ballonvaarders, een brevet van vliegtuigbestuurder instelt: ze kent het brevet nr. 1 toe op 3 december 1909 aan baron Pierre de Caters⁷; het nr. 27 op 23 november 1910 aan Hélène Dutrieu⁸, die zodoende de eerste Belgische pilote wordt en het nr. 28 op 21 december 1910 aan Georges Nélis⁹, onze eerste gebrevetteerde militaire vliegenier. Het is in deze geestdriftige wereld van het groot luchtvaartavontuur, dat Fernand Jacquet in 1912 beslist zijn eerste lessen te nemen in de Burgerlijke Vliedschool (die ook toegankelijk is voor militairen) in Sint-Job-in-’t-Goor.

Onze militaire luchtvaart wordt officieel in 1910 opgericht; vooreerst door ze onder te brengen in de “Compagnie van Personeel en Luchtschepen” van de Genie en vervolgens in 1913 onder de benaming van “Compagnie van de Vliegeniers”. Het wordt vanaf dan een eenheid die onafhankelijk is van deze van de luchtschepen: de datum van 13 april 1913 is dan ook historisch voor de Belgische militaire vleugels.

Zeer snel ondervinden de nieuwe escadrilles die gestationeerd zijn in de nabijheid van versterkte vestingen zoals deze van Antwerpen, Luik en Namen, de stijgende druk van het oorlogszuchtig Duitsland die de politieke en militaire spanning opvoert. Op 1 augustus 1914 vaardigt België de mobilisatie uit voor het land en haar leger; Nederland doet hetzelfde; Duitsland verklaart Rusland de oorlog. Op 2 augustus noteert men een schending van de grens met het Groot hertogdom Luxemburg; Frankrijk kondigt de mobilisatie af; en bij ons stelt Jan Olieslagers¹⁰ zich met zijn vliegtuig en zijn wagen ter beschikking van de Koning, van de natie en haar leger. ’s Nachts wordt

7, 8, 9 en 10: *Gedenkboeken van de Belgische Luchtvaart; zie de rubriek “Geraadpleegde Bronnen”.*

een Duitse kabelballon gelokaliseerd die de grens in de streek van Eupen bewaakt. Op 3 augustus worden door de beide kampen aan beide zijden luchtactiviteiten uitgevoerd langs de grens tussen Duitsland en Nederland. Op 4 augustus 1914 lanceert Duitsland zijn aanval en overschrijdt onze grenzen; luchtoperaties worden langs beide kanten uitgevoerd. Parijs vraagt aan België de toelating om zijn grondgebied te mogen overvliegen met Franse vliegtuigen.

Het betekent voor ons leger te velde en voor haar jonge vliegeenheden het begin van een strijd die vier jaar meedogenloos zal aanhouden en waaraan Fernand Jacquet zonder aarzelen zal deelnemen.

Eervolle vermeldingen

Bij het lezen van de curriculum vitae in hoofdstuk II bemerkt men het buitengewoon aantal activiteiten waaraan Fernand Jacquet tijdens deze vier jaar durende Grote Oorlog deelnam. De markante feiten zijn legio en verdienen alle in het daglicht te worden geplaatst. Er loopt een rode draad door al zijn activiteiten; onder alle omstandigheden geeft hij het voorbeeld, hij straalt een ijzeren wil uit en ontpopt zich als een buitengewone leider.

Het groot aantal inlichtingen die hij na elke vlucht meebrengt, het tactisch en strategisch belang van de waarnemingen die hij aflevert aan de staf, leveren hem van bij het begin het grootste vertrouwen van zijn oversten op. Hiervan getuigen de zeer lovende citaten die hem niet alleen door onze Krijgsmacht maar ook door de Geallieerden worden toegeschreven (Bijlage A). Op 5 augustus 1916 wordt op de dagorde van het Franse eger, dat in de streek actief is, commandant Jacquet als volgt omschreven : *“Belgisch officier-vliegenier van grote waarde, die sedert achttien maand in nauwe samenwerking met de Franse escadrilles in de versterkte regio rond Duinkerken presteert; hij is er door zijn volhardendheid in geslaagd met niet voor de jacht bestemde vliegtuigen, een onbetwistbare superioriteit over de vijand te verwezenlijken. Hij heeft talrijke gevechten geleverd en hij heeft onlangs drie Duitse toestellen neergehaald”*.

Eerste bevelhebber van de Jachtgroep

Fernand Jacquet is onbetwistbaar één van onze beste “jachtpiloten” en Koning Albert I drukt de wens uit dat hem het bevel wordt gegeven over de jachtgroep die begin 1918 werd opgericht. Sprekend over de bemanningen van deze elite-eenheid, die door de strijders aan de IJzer spontaan “Groep Jacquet” wordt genoemd, brengt ereluitenant-kolonel Louis Robin op 12 januari 1948 hulde als volgt : *“Deze mooie vurige en vreugdevolle jeugd werd geleid en geadviseerd door Jacquet, die door zijn levendig voorbeeld, zijn dynamisme en zijn gouden hart, een autoriteit uitstraalde waaraan elkeen zich met enthousiasme onderwierp”*. Hij vervolgt: *Zoals Victor Boin¹¹ het zegde : Door gebruik te maken van de kwaliteiten van de enen en de gebreken van anderen slaagde hij erin om het karakter van de jongeren, die onder zijn bevel stonden, in de gunstige zin te doen evolueren. Zo bewam hij snel een maximum rendement wat een andere chef nooit had durven verhopen”*.

Ereluitenant-kolonel Louis Robin was lange tijd waarnemer/boordschutter van de beroemde “Farman met het doodshoofd” (alias “ La sale gueule” - “De vuile muil”) welke door het ganse front werd herkend.

De eerste luchtoverwinning van de Belgische vleugels

Onder de moedige daden, gekenmerkt door een verbazingwekkende tegenwoordigheid van geest en door een grote vliegtechnische kennis, wordt hierna beknopt het gevecht van 17 april 1915 weer

11. Gedenkboeken van de Belgische Luchtvaart – Zie de rubriek “Geraadpleegde Bronnen”

gegeven. Er moet worden aangestipt dat Jacquet verkoos om alleen te opereren, “op de wijze van de kapers”, want alhoewel hij een bril droeg, herkende hij het vijandelijk vliegtuig van op grote afstand en kon zich aldus gunstig positioneren om hem te verrassen.

Aan boord van zijn Maurice Farman met motor Renault van 80 PK, had hij als waarnemer luitenant van de artillerie Henry Vindevoghel die gans vooraan in het vliegtuig had plaatsgenomen en die in zijn geschutstoren beschikte over een machinegeweer van het type Lewis. Vertrokken vanaf het vliegveld van Sint-Idesbald bemerkte Jacquet reeds van op verre afstand een toestel van het type Aviatik en manoeuvreert hij zijn Farman een weinig hoger achter zijn tegenstander. Hij stelt vast dat de boordschutter over een mitrailleur beschikt dat slechts een beperkte vuurcapaciteit heeft. Jacquet nadert tot op 75 meter van de Aviatik en verwondert zich over het feit dat zijn boordschutter zeer kalm blijft om zijn wapen te richten. Hij berispt hem hevig. Op zijn beurt schreeuwt Vindevoghel naar zijn piloot dat hij naar de tegenstander moet duiken. Jacquet geeft volgas, nadert tot op een dertigtal meter van de Duitser en pas dan opent Vindevoghel het vuur : één korte stoot en de Aviatik stort verticaal te pletter nabij Beerst . Het is een grote dag in de Belgische annalen : het is de eerste overwinning op de palmares van onze militaire luchtvaart. Het is evenzeer ook de eerste van de zeven gehomologeerde luchtoverwinningen van Fernand Jacquet.

Waardevolle eretekens

De heldedaden van Fernand Jacquet werden beloond met talrijke Belgische en buitenlandse eretekens waarvan de lijst in Bijlage A wordt weergegeven. Bovenaan staat de toekenning van het Distinguished Flying Cross (DFC) ingesteld op 3 juni 1918 door het Verenigd Koninkrijk, dat wordt toegekend voor daden van dapperheid, moed of de inzet betoond tijdens een opdracht tegen de vijand. In het begin was deze slechts voorbehouden voor het personeel van de Royal Air Force en van de luchtmachten van het Commonwealth. De toekenning van het DFC werd naderhand uitgebreid naar de bemanningen van de geallieerde naties welke zich tijdens de Eerste Wereldoorlog hadden onderscheiden.

Het DFC werd aan Fernand Jacquet toegekend op 5 maart 1919 en hij is de eerste Belgische militair die drager is van deze prestigieuze onderscheiding.

Toewijding aan het belang van de burgerluchtvaart

Nadat hij de strijdkrachten had verlaten, zet Fernand Jacquet zich actief in om de belangstelling bij de jeugd voor alles wat met luchtvaart te maken heeft, te vermeerderen. Hij vertelt onvermoeibaar : “Een land is helemaal niet klein op voorwaarde dat het gelooft in de onmetelijkheid van de oceanen en, à fortiori, in de oneindigheid van het luchtruim”.

Op vraag van een buitenlandse vliegtuigbouwer gaat hij in 1920 naar Oostenrijk, Hongarije en Polen om er de vooruitzichten te bestuderen voor het oprichten van luchtlijnen en vliegscholen. Deze stappen worden gezet met de toestemming van de regeringen van de betrokken landen.



Het juweel en het lint van het DFC (Distinguished Flying Cross) van het Verenigd Koninkrijk. Bij de instelling van deze onderscheiding in 1918, waren de strepen in het lint horizontaal (tot 1919).

In 1921 richt hij te Gosselies een vliegschool op die hij zelf beheert. Ze zal een groot aantal jongeren opleiden die geschikt zijn voor deze nieuwe motorsport, die later de luchtvaart zal worden. Landsverdediging, waar Jacquet welbekend is, vertrouwt hem de elementaire vorming toe van toekomstige legerpiloten: velen zullen er hun eerste vluchten maken.

Hij zorgt ervoor dat de privé luchtvaartactiviteiten op het plateau van Charleroi aangroeien door het oprichten van SEGA, waarvan hij de afgevaardigde beheerder wordt. Nadien is hij een van de oprichters van het luchtvaartbedrijf dat de Brit Richard Fairey installeert aan de rand van het grasvliegveld van Gosselies. De hoop van Jacquet om er een nationale luchtvaartconstructie te ontwikkelen komt tot vervulling

Hij ligt tevens aan de basis van de oprichting van de Werkhuizen voor Luchtvaartconstructie van Zeebrugge - Ateliers de Construction Aéronautique de Zeebruges (ACAZ). Deze hebben een nieuw project waarin hij sterk gelooft: de constructie van gans metalen luchtvaartuigen die de ingenieurs Allard en Renard hebben bestudeerd en getekend in het Belgisch Aerotechnisch Laboratorium te Sint-Genesius-Rode. Hij zal de inspanningen van Herrmann, de chef-ingenieur bij ACAZ, steunen en aanmoedigen. Deze tekent en ontwerpt een nieuw prototype, als voortzetting van de constructie van de eendekkers van Allard en Renard, maar ditmaal betreft het een tweedekker.

Weerstand en ontsnappingsnet voor vliegeniers

Tijdens de tweede wereldoorlog leeft Fernand Jacquet teruggetrokken in zijn landelijke streek waar hij geboren is. Bij de bezetting van België in 1940 wordt hij lid van de weerstand . Hij richt een doeltreffende inlichtingendienst op die in contact staat met de diensten van de geallieerden; daarbij werkt hij samen met een net voor opvang en ontsnapping van vliegeniers die boven België neergeschoten werden met inbegrip van diegenen die hier in transit verblijven om Groot-Brittannië te vervoegen. Het net heeft ongeveer 160 vliegeniers geholpen. Maar hij wordt in het oog gehouden door de bezetter en in 1942 gearresteerd door de Gestapo waarna hij gedurende twee maanden opgesloten wordt in de citadel van Hoei. Hij is fysisch ten zeerste verzwakt wanneer hij de gevangenis verlaat. Ten postume titel wordt hij als politieke gevangene erkend op 13 april 1951.

Een bescheiden, eenvoudig en nederig mens

Koning Albert I die met hem bevriend is en een grote waardering betoont, vraagt hem na de oorlog om ordonnansofficier te worden van prinses Marie-José. Jacquet is zeer vereerd doch zijn grote terughoudendheid en zijn bescheidenheid beletten hem dergelijke taak te aanvaarden.

Dit is een markante en verbazingwekkende persoonlijkheidstrek van Fernand Jacquet! Niettegenstaande hij een man van actie is, een onverschrokken vliegenier, ridderlijk en dapper als het moet, vereerd leider, legendarische “luchtridder”, bevelhebber van de Belgische jachtgroep en aas met zeven overwinningen, blijft hij steeds een hoffelijk en terughoudend man met een nederige persoonlijkheid. Dat hij dit gebleven is tot aan zijn dood bewijst het volgende: in zijn laatste wilsbeschikking heeft de onbetwistbare “luchtheld” gevraagd om in strikte intimiteit ter aarde te worden besteld. En hij wenst niet ver van zijn woonplaats op het discreet kerkhof van Leval-Chaudeville begraven te worden. Hij noteert hiervoor : *“Mijn graf moet onbeheerd worden gelaten, tenzij de Belgische luchtvaart het voor haar geschiedenis gepast vindt om mij te blijven herinneren”*.

De Belgische Luchtvaart heeft van deze ultieme wens kennis genomen en heeft die ook begrepen. Op 30 april 1950 huldigt zij een herdenkingsmonument in dat op het graf van haar betreurde wapenbroeder wordt opgericht. In tegenwoordigheid van Mevrouw Jacquet, luitenant-generaal Baron



Wahis, voorzitter van de Verbroedering van de Militaire Luchtvaart 14-18 en van een talrijke vertegenwoordiging van de verenigingen : de Vieilles Tiges, de Vieilles Racines, de Koninklijke Belgische Aeroclub en de Luchtmacht wordt hem officieel een ultiem een eerbetoon gebracht. Dit gebeurt aan zijn grafzerk met een beeldhouwwerk, ontworpen door César Battaille, een ancien van 14-18 en persoonlijke vriend van Fernand Jacquet¹². Het gedenkteken bestaat uit twee vleugels die naar de hemel wijzen. Het onderhoud van het monument werd toevertrouwd aan de goede zorgen van de heer Paul Valdeneer, toentertijd burgemeester van Leval-Chaudeville. In naam van de Gemeenteraad van de bevolking, verzekerde de Heer Jean Leroy dat het monument heel goed verzorgd zal worden. Hij voegt hieraan toe : “Wij drukken de wens uit dat dit graf een pelgrimsoord zal worden en een hart onder de riem zal steken van onze jonge vliegeniers die zodoende de naam van deze aas, commandant Jacquet, onvergankelijk zullen maken”.

*Het is op het klein kerkhof van Leval-Chaudeville, achter de ruines van de geklasseerde, doch door een brand verwoeste kerk, dat Fernand Jacquet voor eeuwig rust. Het monument is het werk van César Battaille. Het gevleugeld vliegeniersinsigne van Koning Albert I dat men ziet onderaan het gedenkteken is heden ongelukkig verdwenen
(Foto Verzameling Charles Clocherieux van Clermont).*

12. César Battaille is eveneens de beeldhouwer van het monument dat opgericht is op het kerkhof van Brussel, rechtover het Ereperk van de Bemanningen gevallen tijdens de oorlog 1940-1945.

Geraadpleegde bronnen

- Ministerie van Landsverdediging – *Personeelsdossier van Fernand Jacquet*
- De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart – Gedenkboek van de Belgische Luchtvaart
 - * *César Bataille, burgerlijk mijningenieur, vliegtuigbouwer, voorgesteld door M. Mandl en P. Cryns*
 - * *Victor Boin, vliegenier, atleet, journalist, voorgesteld door M. Mandl en A. Dumoulin*
 - * *Pierre de Caters, eerste Belgische vliegenier en piloot, voorgesteld door M. Mandl en G. Wuyts*
 - * *Hélène Dutrieu, eerste Belgische vliegenierster, voorgesteld door A. Dumoulin en R. Feuillen*
 - * *Jules Jaumotte, vliegenier, pionnier van de luchtfotografie, voorgesteld door A. Dumoulin en G. Lecomte*
 - * *Georges Nélis, stichter van de luchtvaartindustrie en van de Belgische burgerluchtvaart, voorgesteld door M. Mandl en G. de Coninck*
 - * *Jan Olieslagers, “den Antwerpschen duvel”, voorgesteld door G. Wuyts en J. Ghoois*
 - * *Alfred Renard, pionnier van de Belgische luchtvaartindustrie, voorgesteld door A. Dumoulin en A. Hauet*
 - * *Edmond Thieffry, oorlogsas 14-18, pionier van de lijn België-Congo, voorgesteld door M. Mandl en P. Jourez*
 - * *Ernest-Oscar Tips, boegbeeld van de Belgische vliegtuigconstructie, voorgesteld door G. de Coninck.*
- Nota EAA/Identificatiecentrum voor vliegtuigen en raketten – Brussel – Niet gedateerd
- Biografie van commandantvlieger o.r. Fernand Jacquet
- Persoonlijke archieven van Georges Lecomte
- Persoonlijke archieven van Charles Clocherieux
- Archieven van het Toeristisch Bureau van Beaumont
- Picturaal patrimonium van het Huis der Vleugels te Brussel
- Bernard Cuchet – *Gosselies op vleugelslag* – 1999 – Modelclub Gosselies
- De Verovering van het Luchtruim – 1947 – *Een onvergankelijke figuur van onze Militaire Luchtvaart* door Victor Boin
- De Verovering van het Luchtruim nr. 2 van 01.02.1948 – *Eerbetuiging aan commandant Fernand Jacquet door de Aeroclub*
- De Verovering van het Luchtruim nr. 6 – juni 1950 – *Inhuldiging van het monument ter nagedachtenis van commandant vlieger Fernand Jacquet*
- Brussels Air Museum Magazine nr 131 – 2007 – *Het bouwen van vliegtuigen in Zeebrugge* door Jacques Willems
- Brussels Air Museum Magazine nr. 43/44 – *Uittreksels van de oorlogsdagboeken van Luitenant Vliegenier F. Jacquet*
- Walter M. Pieters – *Above Flanders Fields* – Grub Street, London – 1998
- Walter Pieters – *The Belgian Air Service in the First World War* – Aeronaut Books, USA – 2010
- Het vliegtuig ACAZ C2 : <http://rmichau.pagesperso-orange.fr/AcazC2/AcazC2.htm>

Eretekens en Eervolle Vermeldingen

Belgische Onderscheidingen

Burgerlijk ereteken derde Klasse (daad van moed en verknochtheid)	18 juli 1912
Ridderkruis in de Orde Van Leopold	27 november 1914
Oorlogskruis	15 september 1916
Ereteken van de IJzer	13 april 1919
Ridderkruis met Palm in de Kroonorde	12 januari 1920
Officierenkruis in de Kroonorde	18 augustus 1921
Officierenkruis in de Orde van Leopold II met zwaarden	15 november 1929
Vuurkruis	15 november 1935
Officierenkruis in de Leopoldsorde met zwaarden	8 april 1940
Kruis van Politiek Gevangene	
Acht Frontstrepen	

Buitenlandse Onderscheidingen

Ereteken derde Klasse in de Orde van Sint-Anna (Rusland)	20 april 1915
Oorlogskruis (Frankrijk)	6 augustus 1916
Ridderkruis in het Erelegioen (Frankrijk)	22 augustus 1916
Distinguished Flying Cross (DFC – Groot-Brittannië)	5 maart 1919



Hij is de eerste Belgische vliegenier die drager is van het DFC

Eervolle Vermeldingen

Tussen de 17 eervolle vermeldingen die hem werden toegeschreven :

Vermelding verbonden aan het Ridderkruis in de Leopoldsorde van 27 november 1914 voor :

“De koelbloedigheid, het initiatief en de moed die hij heeft betoond tijdens de talrijke moeilijke en gevaarlijke verkenningen boven de vijandelijke linies, verantwoorden ten volle de lofbetuigingen .”

Vermelding op de dagorde van de 3e Divisie op 5 oktober 1915 voor:

“ Bewijst dagelijks zijn durf en energie door actief mee te werken aan de regeling van het geschut van de divisie, ondanks zeer ongunstige weersomstandigheden en het vijandelijk geschut dat op hem gericht is.”

Vermelding op de dagorde van het Leger op 28 oktober 1915 voor:

“Vlieger met uitzonderlijke verdiensten die zich van anderen onderscheidt door zijn talrijke verkenningsvluchten en zijn dapperheid tijdens de zendingen en luchtgevechten Hij brengt zijn toestel vaak doorboord terug, meer bepaald op 13 oktober 1915 wanneer zijn vliegtuig werd neergehaald door vijandelijk mitrailleurvuur.”

Vermelding op de dagorde van het Leger op 27 juni 1916 voor:

“Officier piloot met uitzonderlijke verdiensten, onderscheidt zich sinds het begin van de veldtocht zonder onderbreking door het aantal gevaarlijke verkenningsvluchten en door zijn niet aflatende bravoure. Alhoewel hij niet over een specifiek jachtvliegtuig beschikt, aarzelt hij niet om vijandelijke vliegtuigen op te sporen en aan te vallen. Op 20 mei heeft hij alle toestellen van een formatie van vijf Duitse vliegtuigen achtereenvolgens aangevallen. Dank zij zijn uitstekende vaardigheden als piloot liet dit de waarnemer toe om één van die toestellen neer te halen.”

Vermelding op de dagorde van het Korps op 13 oktober 1918 voor:

“Zeer gedreven en bekwaam officier die, tijdens een commandozending op 4 oktober 1918 boven de vijandelijke linies, danig kalm en koelbloedig manoeuvreerde zodat zijn waarnemer een vijandelijk vliegtuig kon neerhalen (6e overwinning)”

Gehomologeerde luchtoverwinningen van Fernand Jacquet

Eenheid	Datum	Waarnemer	Vliegtuig	Tegenstander	Plaats
1e Smd	17/04/1915	Vindevoghel	M Farman	Aviatik	Roeselare/Beerst
1e Smd	20/05/1916	Robin	M Farman	Hydr C	Nieuwpoort
1e Smd	23/06/1916	Robin	M Farman	Fokker	Koekelare
1e Smd	30/07/1916	Robin	M Farman	LVGC	Houthulst
1e Smd	01/02/1917	Robin	M Farman	Rumpler C	Lombardsijde
Jachtgroep	14/10/1918	de Crombrugghe	Spad S XI	Rumpler C	Gits
Jachtgroep	06/11/1918	de Crombrugghe	Spad S XI	Rumpler C	ten oosten van Gent

De overwinning behaald op 17 april 1915 is de eerste overwinning der Belgische vleugels.

Met zeven overwinningen komt Jacquet op de vierde plaats van de grote Belgische azen van de oorlog 1914-1918, na Willy Coppens (37), André De Meulemeester (11) en Edmond Thieffry (10)

Fotogalerie



Fernand Jacket, leerling aan de Koninklijke Militaire School. Hij is in het midden van de foto, staande en blootshoofds. (Verzameling Georges Lecomte en Kolonel Mike Terlinden)



Op de vooravond van hun terugkeer naar België, op 9 September 1914: de piloten en waarnemers van het 2e escadrille te Crotoy, bij Abbeville. Staande van links naar rechts: Robert Desmet, Fernand Jacquet, Félix Isserentant, Ernest Demuyter et Paul Hiernaux. Zittend: Fernand Petit, Léopold Bussy, Jules Jaumotte, Marcel Brabant (die later piloot zal worden) en Ciriades (?). (Collection G.Lecomte via Robert Desmet et Christian Louis).



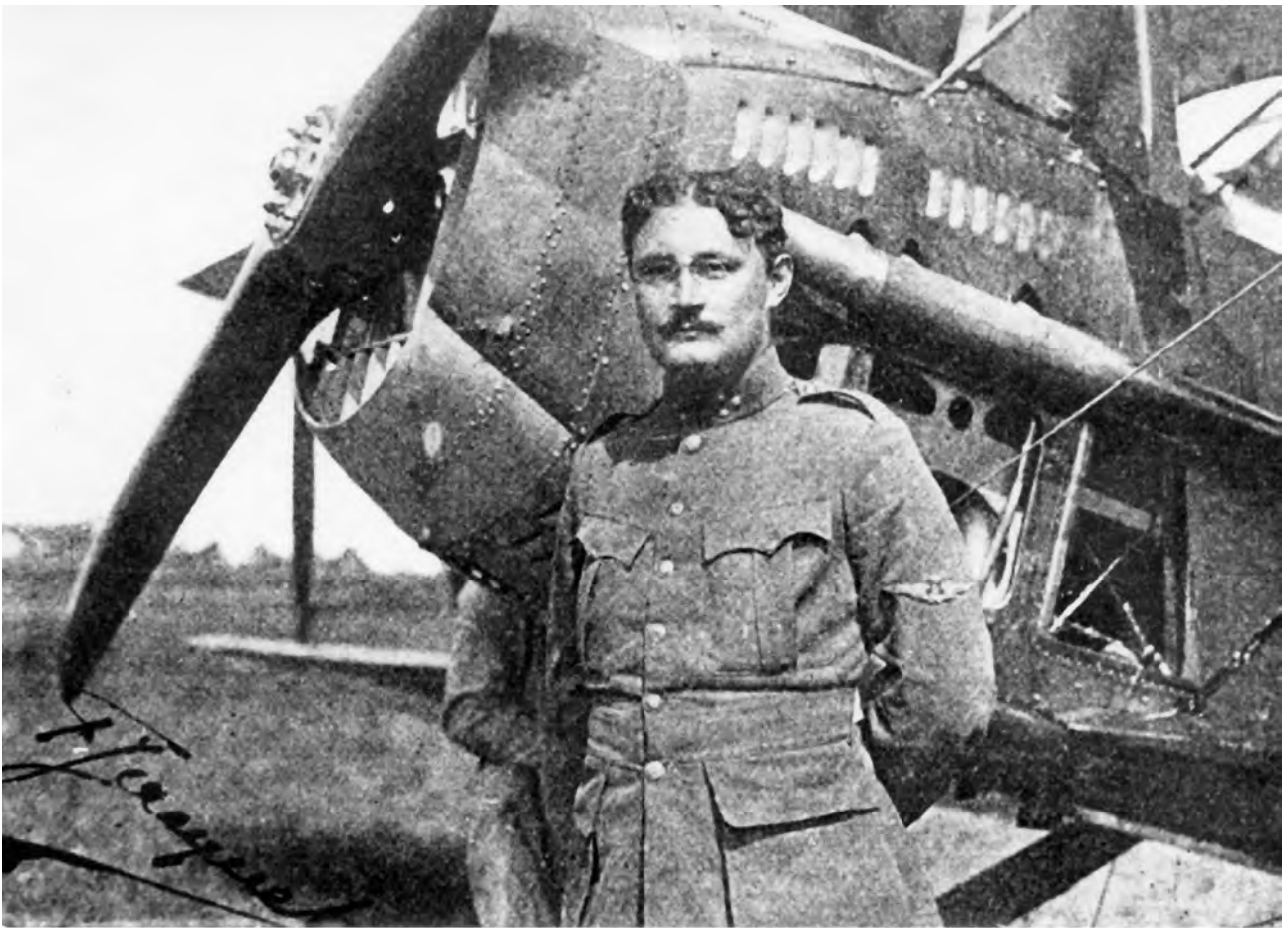
Op 26 juni 1915, adjudant José Orta en onderluitenant Louis de Burlet vliegen hun Voisin V 341 te pletter op een hangar bij de landing in De Panne Men herkent van links naar rechts: Paul Hiernaux, Fernand Jacquet, Henri Vindevoghel, Roméo Verhaegen, Aimé Behaeghe et Georges Delattre die de schade kwamen opmeten. (Verzameling Georges Lecomte).



*Het 1^e escadrille in De Panne. Staande van links naar rechts: Fernand Jacquet, Louis Wouters, Omer Debary, Arsène Demanet, Aimé Behaeghe, Léon Colignon, André Delelienne en Henri Vindevoghel ;
Zittend: Fernand Petit, Jules Jaumotte, Paul Hiernaux en Roméo Verhaegen. Het vliegtuig is een Nieuport X.*



*Ontspanningsmomenten op het vliegveld van de Moeren.
Van links naar rechts : Willy Coppens ; André De Meulemeester ; Fernand Jacquet ; Gusto de Mevius (?), gebruikelijke wingman van De Meulemeester.*



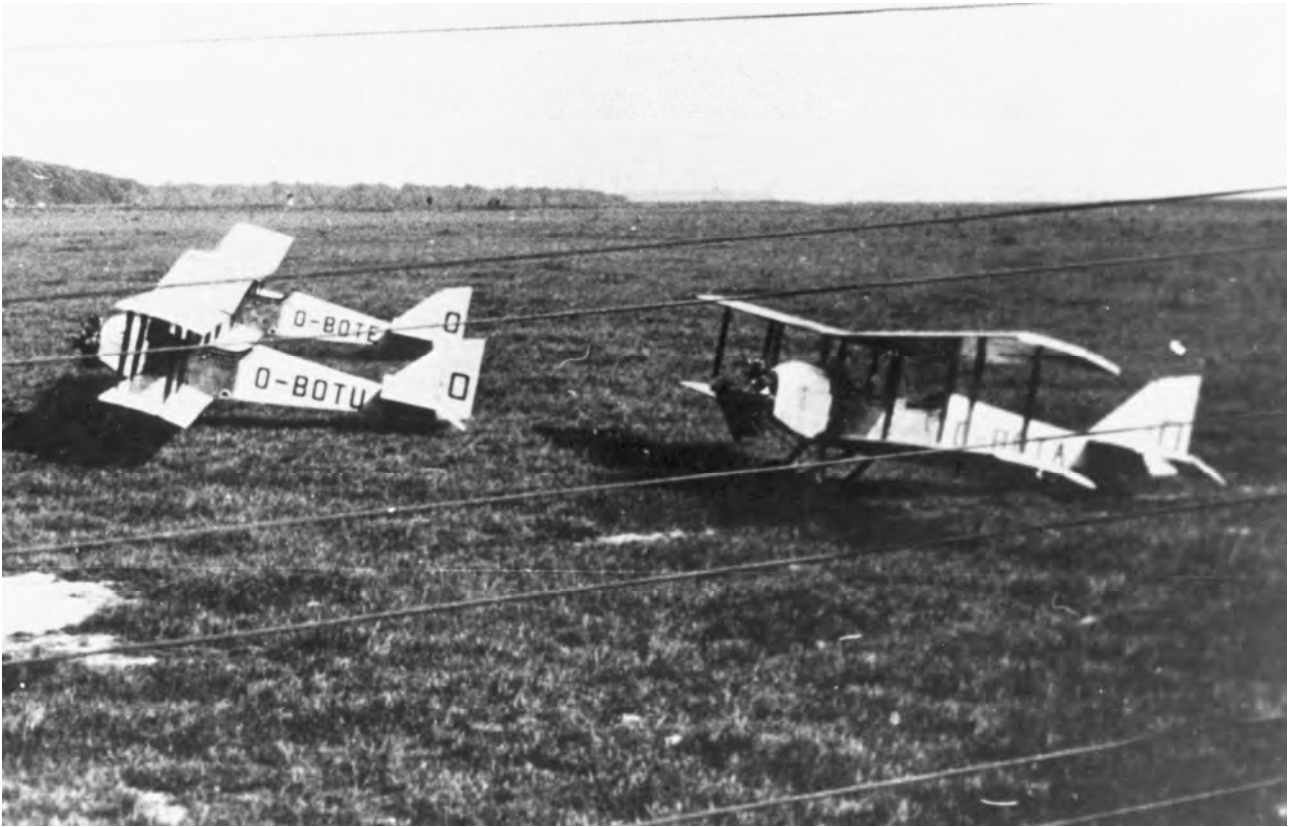
*Jacquet voor een Spad S 11, het type vliegtuig waarover hij niet kon beschikken voor zijn jachtopdrachten.
(Verzameling Georges Lecomte)*



*Commandant Jacquet voor een Sopwith Camel van de Flight Olieslagers van het 1e jachtmaaldeel .
(Verzameling Georges Lecomte)*



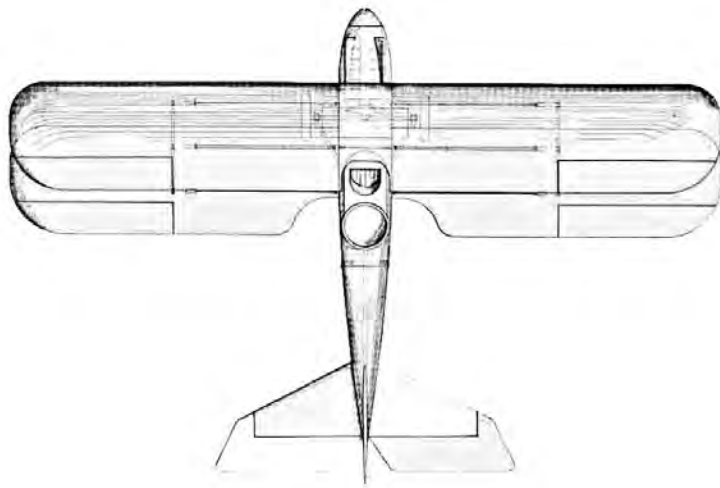
Gosselies, September 1921. De leden van de 8e promotie, Marcel Hanson, Warreyn, Léopold Roger, Georges Salmon et Alphonse Bos, zijn de eerste militaire leerlingen van de burgerschool die gesticht werd door Jacquet. In het midden van de foto, de onderrichter Albert Van Cotthem . (Verzameling Georges Lecomte via Mr. Van Damme).



Central Aircraft Company Centaur IV O-BOTU, O-BOTE et O-BOTA van SEGA. Alhoewel alle militaire leerling-piloten die opgeleid worden tussen 1921 en 1932 in Gosselies op Centaur voor het bekomen van het brevet FAI, zullen deze toestellen nooit aangeschaft worden door de Belgische militaire luchtvaart.. (Verzameling Georges Lecomte via Guy Destrebecq).



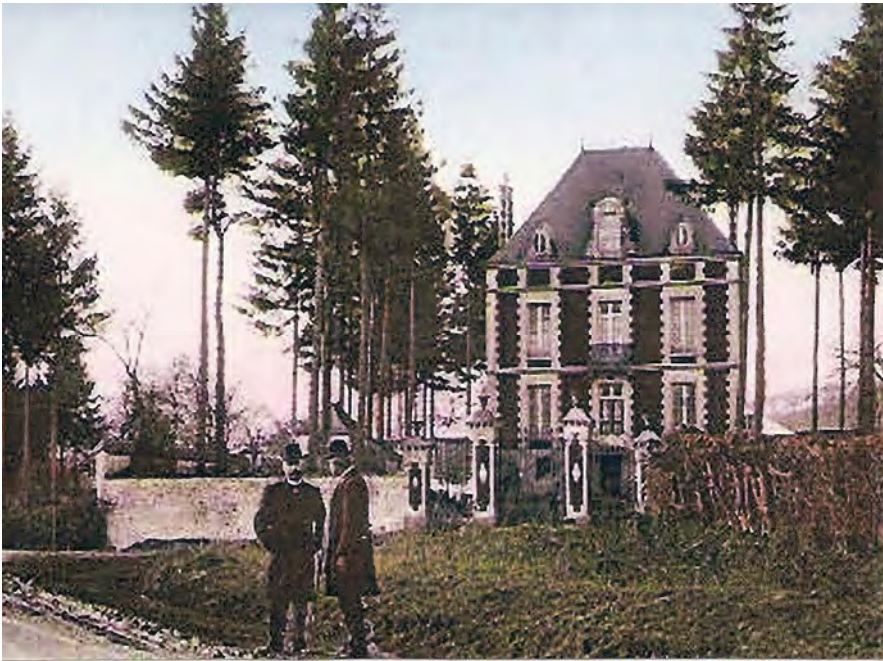
De vier Centaur van SEGA (Verzameling Georges Lecomte)



Plantekening van de eerste versie van de ACAZ C2.



Op 31 januari 1928, doopt de hertogin van Brabant op het vliegveld van Evere de ZACCOO C2 , die voortaan de naam "Prinses Astrid" zal dragen.



Een mooi zicht van het kasteel van de heer Lejeune te Leval-Chaudeville bij het begin van de 20^e eeuw. Fernand Jacquet zal zich hier terugtrekken op het einde van zijn dagen.

Document Alphonse Dumoulin, via

<<http://users.skynet.be/fa102829/leval.html>>



*Het kasteel van Leval-Chaudeville –
toestand op 12 september 2006.
(Foto Georges Lecomte)*