

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



**Gedenkboek  
van de Belgische luchtvaart**

**Maurice Franchomme**

Voorgesteld en gepatroneerd door

**Michel Mandl**

*Erevoorzitter*

**Gerard Van Caelenberge**

*Voorzitter*

en

**Jean-Pierre Decock**

*Bestuurslid*

Vertaald door Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens



*Maurice « Teddy » Franchomme,  
vliegenier tijdens de Eerste Wereldoorlog*

# Inhoud

Voorwoord door Brigadegeneraal Vlieger Giorgio Franchomme

## I. Biografie

### 1. De familie Franchomme

### 2. De jongste vliegtuigbouwer

Serge Franchomme, zijn neef, vertelt

### 3. De vliegenier tijdens de Eerste Wereldoorlog

1912 en de Eerste Wereldoorlog

1914: van Luik tot de IJzer

1915: opleiding tot piloot te Hendon

1916: militair brevet in Étampes

16 juni – 10 augustus 1916: eerste zendingen in het 5<sup>e</sup> Smaldeel op Farman

10 augustus – 31 december 1916: eerste zendingen op het jachtvliegtuig Nieuport

01 januari – 31 maart 1917: evolutie van de jacht

01 april – 16 juni 1917: een luchtoverwinning

Juli – december 1917: onderrichter in Étampes

### 4. Tussen de twee oorlogen

Zeer actief in de reserve

Een opmerkelijke aanwezigheid in de burgerluchtvaart

Een snelle koerier vlucht naar Belgisch Kongo en terug

De laatste jaren van vrede

De vereniging van de *Vieilles Tigres Belges*

### 5. De Tweede Wereldoorlog

De mobilisatie en de 18-daagse veldtocht

Activiteiten in de schoot van het “Geheim Leger”

Verbindingsofficier

### 6. Na de Tweede Wereldoorlog

Diverse voorzitterschappen

De prijs Etienne Dufossez

De uitvaart

Onderscheidingen

## II. Diversen

Interview

Getuigenis van Paul-Henry Franchomme, zijn neef

Documenten en fotoalbums

### Bijlagen

A. Genealogie en geschiedenis van het Huis Franchomme

B. Geschiedenis van de Komeet

C. Madame Dufossez en het Ereperk

D. De geschiedenis van de *Compagnons du Cardinal Paf*

### Bibliografie



# Voorwoord

Door Brigadegeneraal Vlieger Giorgio Franchomme



Amendola, Italië, een nacht in april 1999. Ik ga mijn eerste oorlogszending uitvoeren. Ik volg de verschillende voorbereidende briefings en geef mijn ontsnapingsplan, dat nodig is in geval van bail-out, aan de sectie inlichtingen. Met benepen hart stap ik naar mijn vliegtuig. De zes voorafgaande trainingsjaren, met inbegrip van het laatste jaar waarop alle aanwezige piloten hun conversie op de nieuwe versie F-16 hebben gedaan, kunnen het niet verhelpen; ik heb een krop in de keel. Wat, indien het zou gebeuren? Wat, indien ik, ondanks onze technische overmacht, accidenteel zou neergehaald worden door een Servische raket? Dit sterk angstgevoel bij deze sprong in het onbekende voel ik slechts bij de eerste vluchten.

Nadien zwakt dit af, het wordt routine.

Meer dan een eeuw geleden heeft mijn grootvader Papy Teddy niet gekozen voor het rustig leven dat de familiale toestand hem kon aanbieden. Geïnspireerd door de gebroeders Wright, doet hij reeds in 1910 testen met een zweefvliegtuig in De Haan. Vanaf 1912 beslist hij om vliegtuigen te bouwen en ook te besturen. In 1916, tijdens de Eerste Wereldoorlog, dringt hij aan om zijn vliegbrevet te bekomen om de Belgische jachteenheden te kunnen verwoegen en in 1934 verwezenlijkt hij de destijds snelste verbinding België-Kongo. Maar dit is niet alles: tijdens de Tweede Wereldoorlog houdt hij zich bezig met het repatriëren van geallieerde piloten naar Engeland, vooraleer zelf naar Londen te moeten vluchten omdat hij aangegeven was.

Hij heeft ook bepaalde tradities ingevoerd in de pilotenwereld: hij is de eerste piloot die een komeet op zijn vliegtuig schildert, is grootmeester in het broederschap van kardinaal Paf, ... en nog veel meer. De belangrijkste vertrouwelijke bekentenis is afkomstig van mijn nonkel Henri die hem goed kende: "Weet je, uw grootvader hield van het leven". Zijn ogen schitteren als hij vertelt over hun uitstapjes in de verschillende messes en cafés van het toenmalige Brussel. Honden verwekken geen katten, en het is met fierheid dat ik de meest markante karakteristieke gelijkenissen met mijn grootvader opeis, vriendschap en levensvreugde...

Veel leesgenot en oprechte dank aan de heren generaals o.r. Michel Mandl en Gerard Van Caelenberge en ook aan Jean-Pierre Decock, die zoveel inspanningen deden om een aantal aspecten te belichten uit het leven van een atypische vliegenier, dat verre van banaal was.



# Maurice Franchomme

**Pionier van de luchtvaart  
Militaire vlieger, industrieel, voorzitter VTB**

**27.12.1892 – 19.06.1976**



Geboren in Brussel (Schaarbeek) op 27 december 1892.

1907 en 1908: bouwen en testen van een eerste zweefvliegtuig.

Van 1909 tot 1913, bouw van verschillende eendekkers.

Augustus 1912: legerdienst.

Opgeroepen in juli 1914, gaat over naar het militair vliegwezen. Brevet in Hendon op 4 juni 1915; bekommt het Belgisch brevet op 11 november.

1916: Front aan de IJzer, in het 5de Smaldeel.

1917: Onderrichter in Étampes en in Juvisy.

1918: Vervolgt zijn studies als handelsingenieur.

1934: Raid Brussel-Léopoldstad en terug in een De Havilland Comet.

Opgeroepen in 1940: Wordt lid van het "Geheim Leger".

Voorzitter VTB in 1975.

Teddy Franchomme overlijdt in Brussel op 19 juni 1976.

Hij schrijft luchtvaartgeschiedenis als jongste Belgische vliegtuigbouwer.

## I. Biografie

### 1. De familie Franchomme

**Maurice**, Charles, Louis, Fernand **Franchomme**, genoemd "Teddy", ziet het daglicht te Schaarbeek op 27 december 1892. De vader van Maurice, Fernand Franchomme, is industrieel. Hij heeft de weverij overgenomen die door zijn grootvader Louis in 1839 was opgericht aan de oever van de Zenne, in het Groendreefkwartier in Brussel.

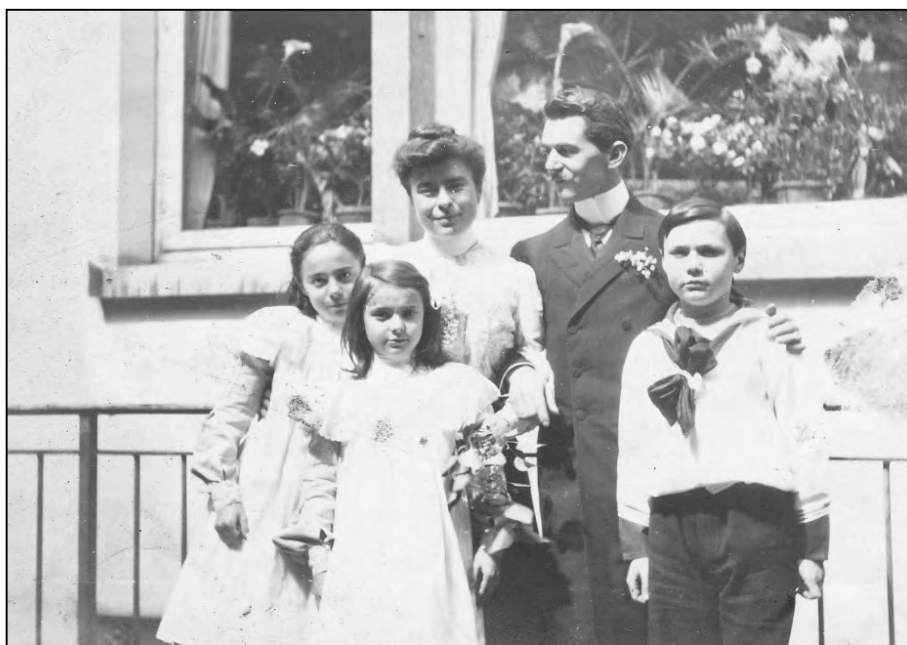
De genealogie van het "Huis Franchomme" en haar zeer mooie geschiedenis tot 1994, komt voor in Bijlage A.

Toeval? Fernand Franchomme en zijn twee broers Charles en Paul, zijn gehuwd met drie van de vier dochters Van Halteren... Respectievelijk Valentine, de moeder van Maurice, Louise en Marguerite. Liliane, de vierde dochter, huwt met Eugène Dufossez. Hun zoon Etienne,

piloot in het Belgische Vliegwezen, is het eerste Belgische luchtvaartslachtoffer op 10 mei 1940. Hier komen we nog op terug.



Maurice heeft twee zusters: Suzanne (1894) en Madeleine (1891). Op 25 oktober 1904, bij gelegenheid van het huwelijk van hun tante Liliane (Lili) Van Halteren met Eugène Dufossez, bieden ze haar een prachtige album aan, waarin onderstaande familiefoto...



Maurice, zijn ouders en zijn twee zusters.



In dit album vindt men ook meerdere foto's die genomen zijn aan de Belgische kust, meer bepaald in Blankenberge..., uitverkozen toevluchtsoord van de familie Franchomme. In een overlijdensbericht van de stad in 1896 waarin het heengaan van Fernand Franchomme wordt aangekondigd, vindt men: *“Eén van de meest getrouwe gasten van Blankenberge, en vooral een van de meest gehechte aan het welzijn van onze badstad. Dankzij zijn invloed en zijn persoonlijke ondernemingsgeest werd de stad op heel wat plaatsen verfraaid en werden meerdere nieuwe wijken opgericht”*.

Het is dus niet verwonderlijk dat een van de straten in deze stad de naam draagt van deze grote weldoener.



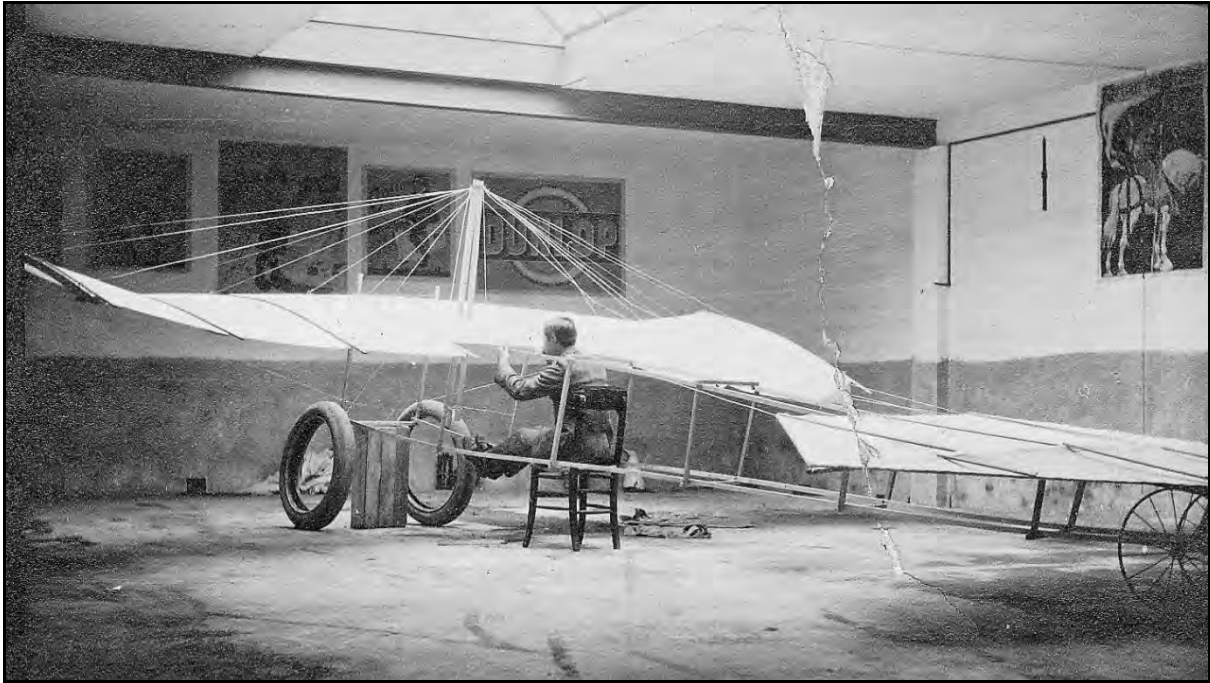
*Maurice rechts, met zijn zusters en zijn neef Jacques links.*

## **2. De jongste vliegtuigbouwer**

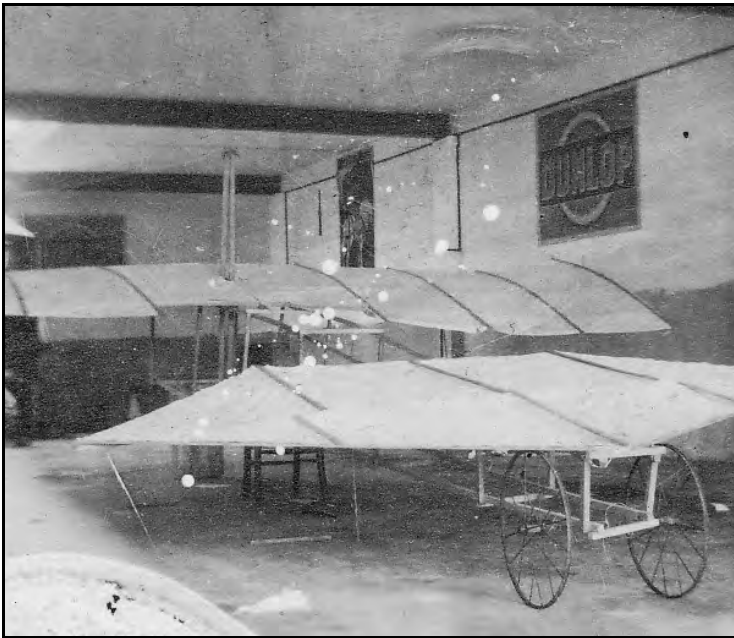
In 1907, als vijftienjarige – moeilijk te geloven – ontwerpt Maurice zijn eerste zweefvliegtuig. Ter herinnering, er had toen nog geen enkele Belg gevlogen. Inderdaad, het is pas in 1908 dat baron Pierre de Caters als eerste Belg in de lucht gaat. Dit gebeurt in Sint-Job-in-'t-Goor bij Antwerpen in december 1908.

In een getikte nota door hemzelf geschreven vinden we de bevestiging: *“de bouw in 1907 en 1908 van een eendekker zweefvliegtuig en het testen ervan vanaf de top van de duinen langs de Noordzeekust”*.

Dankzij de twee foto's hieronder kunnen we ons een beter beeld vormen hoe een “zwaarder dan lucht” toestel er toen uit zag.

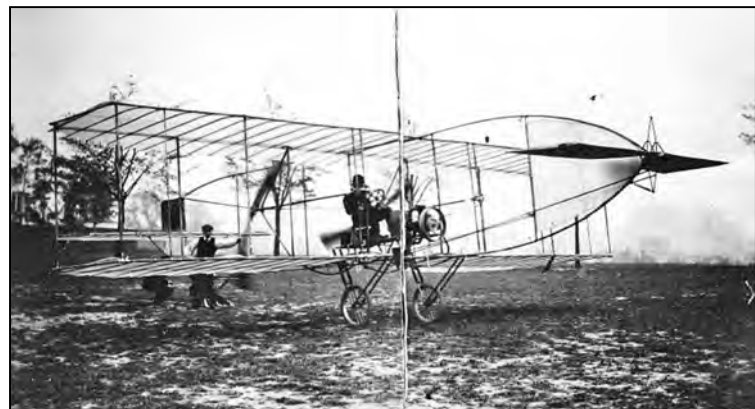


*"1908: mijn eerste zweefvliegtuig in Blankenberge".*



*Een zeer bijzonder horizontaal startvlak.*

In de hierboven vermelde nota ontdekken we dat Franchomme in datzelfde jaar 1908 deelneemt aan cursussen en aan de dubbeldekker testen van de gebroeders Druet op het terrein voor de Nationale Schietstand van Brussel. Het zou kunnen dat het gaat over het toestel hiernaast dat voorkomt in zijn toenmalig fotoboek.



Zoals men ziet op de plakbrief die de eerste luchtvaartmeeting in Spa aankondigt (van 20 september tot 05 oktober 1909), zijn de broeders Druet aanwezig. Echter, wegens het slechte weer kunnen ze niet vliegen.



In het werk “Cent ans de technique aéronautique en Belgique”<sup>1</sup>, wordt de inzet van onze pionier als volgt beschreven:

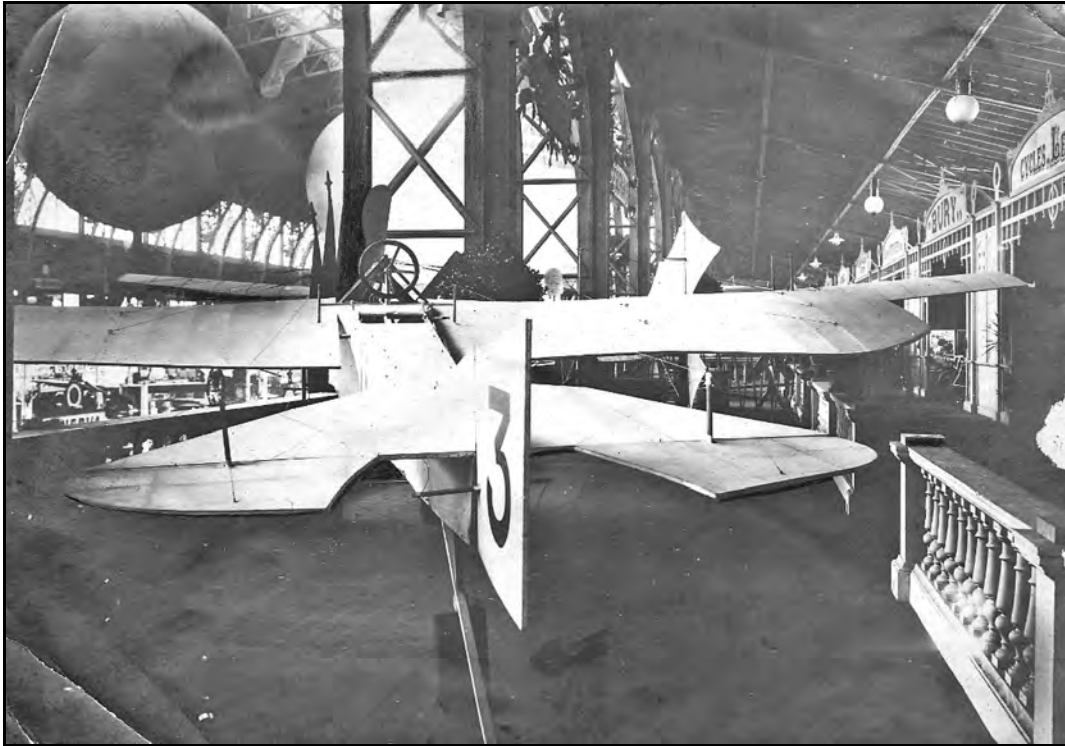
*(...) Aangetrokken door de mechaniek interesseert de jonge Franchomme zich zeer vroeg aan de luchtvaart. Tijdens de zomer van 1909 ontwerpt en bouwt hij een eerste eendekker van 8 m lengte en 8,50 m vleugelspan.*

*Het tuig geeft hem echter geen volledige voldoening en Franchomme laat een tweede eendekker bouwen door de gebroeders Druet. Deze wordt tentoongesteld op het “IX<sup>de</sup> Automobielen- en Luchtvaartsalon” van Brussel in 1910. Het betreft een kleiner toestel (twee meter kleiner in lengte en vleugelspan) dat 125 kg weegt en uitgerust is met een schroef en een drie-cilinder motor van 24 pk van de Belgische motorrijder Delfosse.*



*“Mijn eerste vliegtuig op het Automobielen- en Luchtvaartsalon in 1910”.*

<sup>1</sup> Dit werk werd geschreven door Michel Mandl en Alphonse Dumoulin. Het werd uitgegeven door Éditions du Céfal in 2011.





De vliegtesten vinden plaats in Sint-Agatha-Berchem. Helaas, in de maand september wordt het vliegtuig ernstig beschadigd door een storm.



*De "Franchomme" met hoge vleugel, vernietigd tijdens de testen in Sint-Agatha-Berchem.*

Geen nood echter. Franchomme die nog steeds geen twintig is, gaat terug aan het werk en ontwerpt een nieuw toestel dat hij voorstelt op het X<sup>de</sup> salon in 1911.

In een bijdrage, verschenen in het tijdschrift "Het Belgisch luchtvaartjaar", in januari 1911, beschrijft Albert Bracke het toestel als volgt: "De eendekker heeft een romp bekleed met

canvas. Het onderstel bestaat uit wielen en schaatsen, wat nieuwe mogelijkheden biedt. Achteraan vervangt een schaats met schokdemper het wiel dat het nadeel heeft zich snel te ontwrichten. De dragende oppervlakte bedraagt 18 m<sup>2</sup>. Uitgerust met een drie-cilinder Delfosse motor van 20 pk weegt het toestel 225 kg, inbegrepen benzine en olie voor anderhalf uur vlucht.”

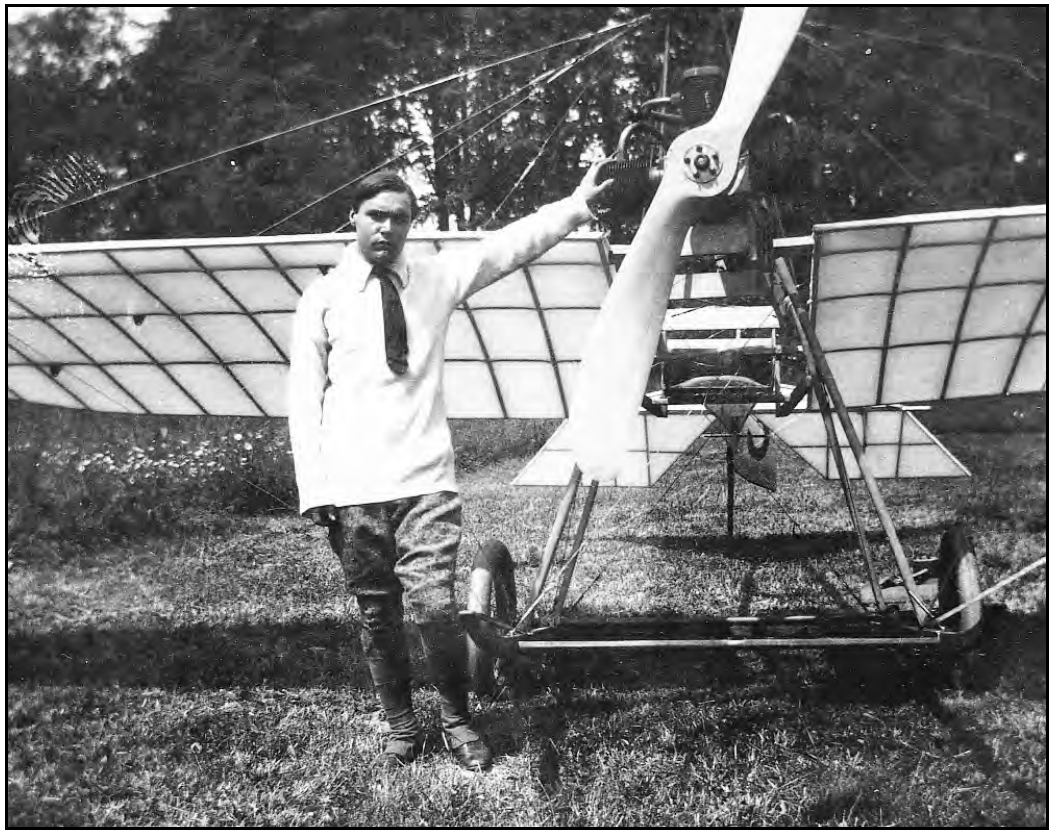
Zijn spanwijdte bedraagt 8,90 m en de totale lengte is 7,60 m. Vermeldenswaardig is de vorm en de stand van het staartvlak achteraan. Het bewegen van het staartvlak en de rolroeren geschiedt door middel van een stuurwiel dat rond twee assen oscilleert.”

In 1911 noteren we: “Bouw en testen van een eendekker met een balk als romp, 24 pk motor, 3 cilinders”. Heel mooie foto's illustreren de proefvluchten die eens te meer uitgevoerd worden te Sint-Agatha-Berchem. Op de achterkant van de eerste vermeldt Franchomme dat hij vergezeld is van zijn “trouwe Albert Gisseleire, omgekomen in een luchtgevecht boven het bos van Houthulst bij het offensief van 1918”.

We kunnen nog vermelden dat het nummer “3” nog altijd op het staartvlak staat. Dat is niet meer het geval voor de initialen “F.E.” aangebracht op zijn eerste toestellen, ter ere van zijn oom Franchomme Emile, overleden in 1910.

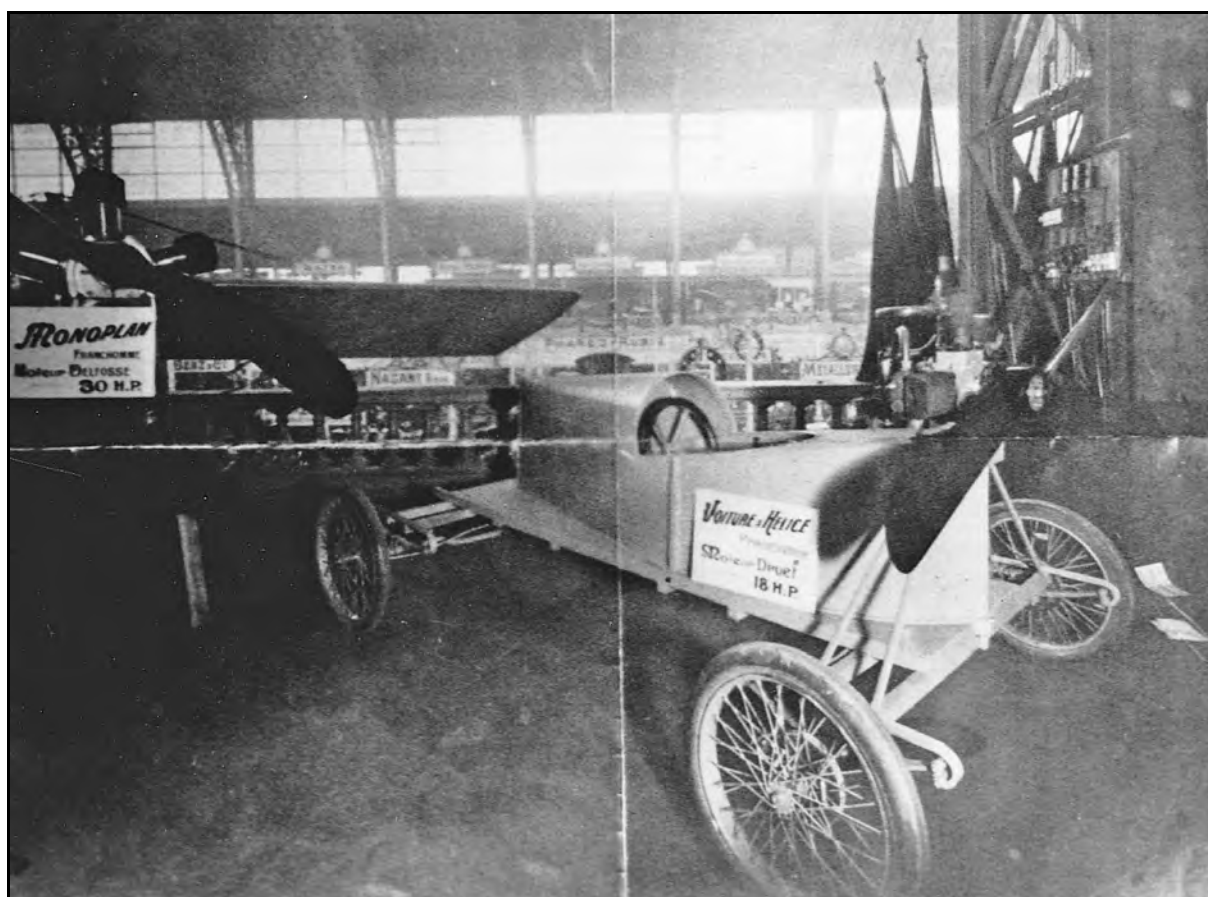


Handen in de lucht; het sein om de motor te starten...





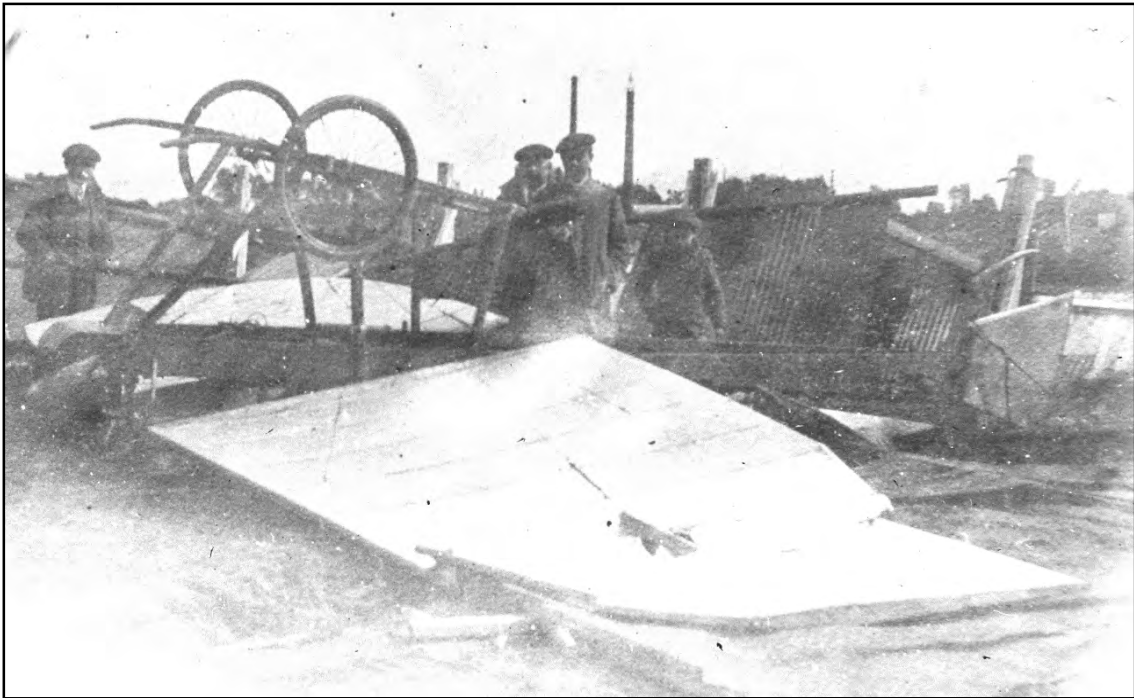
Vervolgens noteren we dat Franchomme in 1912 een eendekker bouwt, “met hoge vleugel-  
 inplanting, uitgerust met een 32 pk Delfosse drie-cilinder motor, en een auto die voortgestuwd  
 wordt door een vlietschroef. Het vliegtuig en de auto worden tentoongesteld op het Auto- en  
 Luchtvaartsalon, in de hal van het Jubelpark te Brussel.”



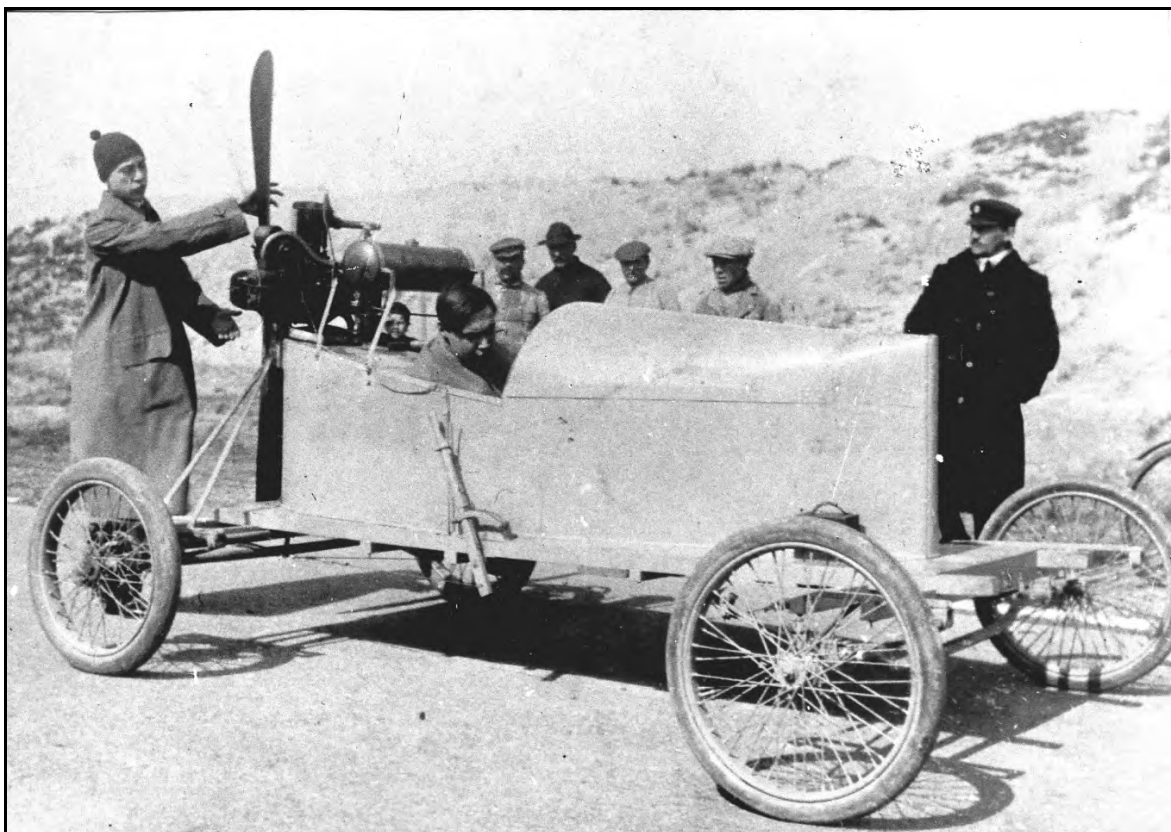
1912: "Eendekker Franchomme – 30 pk" en "Schroefwagen Franchomme 18 pk".



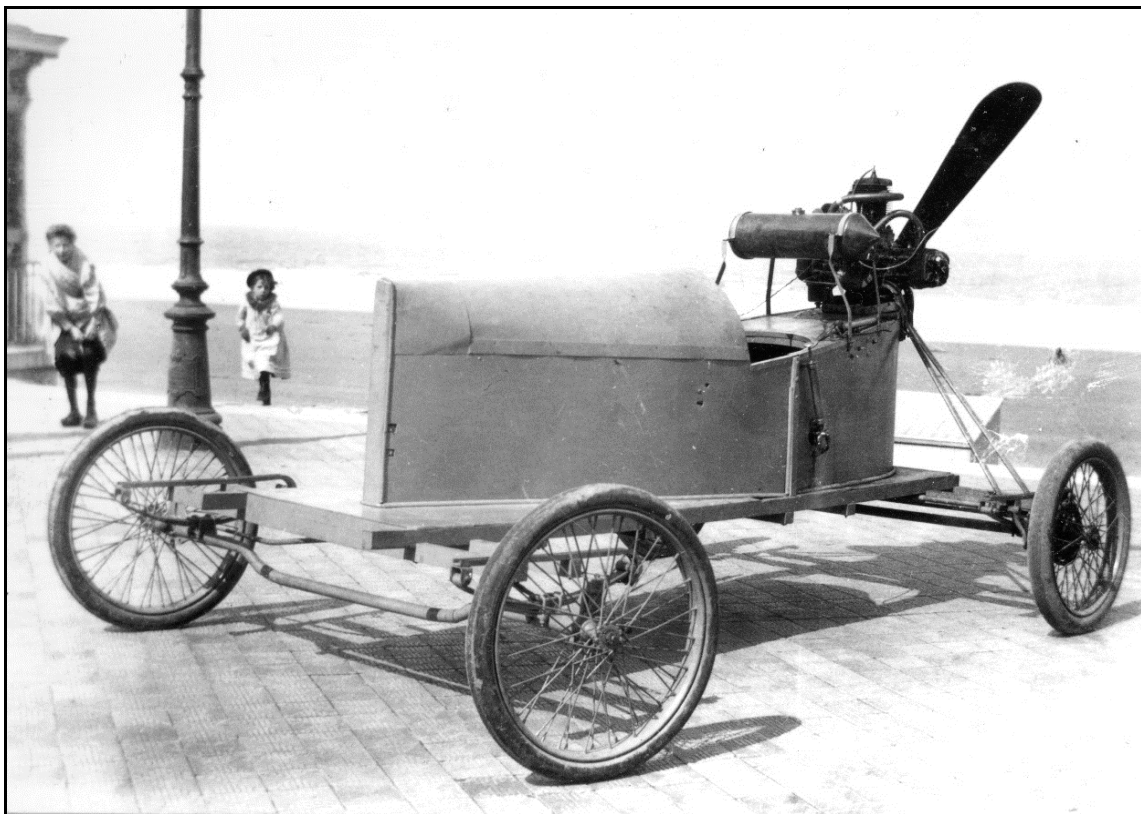
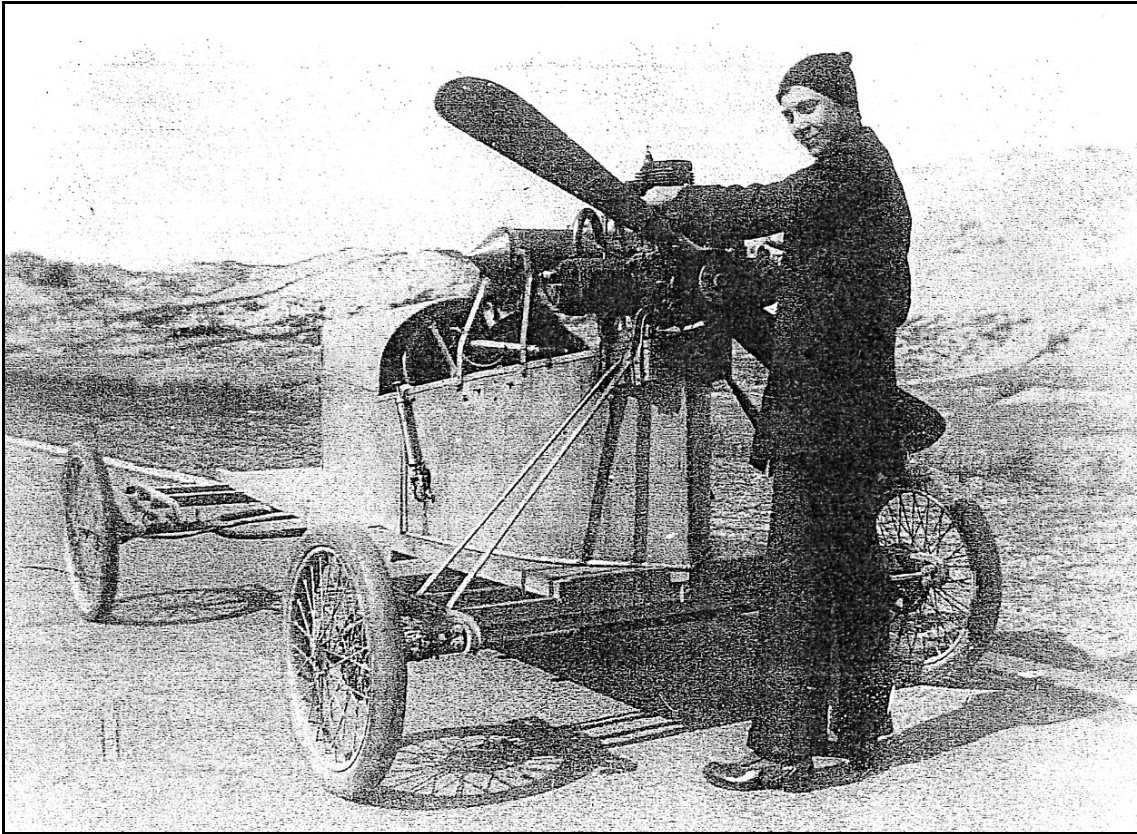
Franchomme verduidelijkt dat het vliegtuig vernietigd werd tijdens de testen. De foto hieronder laat hierover geen twijfel bestaan.



Wat de schroefauto betreft *“uitgetest op de Koningsbaan bij Oostende, bereikt hij een snelheid van 82 km/u”*.



*Maurice Franchomme aan het stuur van zijn schroefwagen.*



In 1912-1913, bouwt Franchomme een laatste vliegtuig... *“een eendekker met de romp uit canvas, motor 32 pk, drie cilinders. Het toestel heeft een vleugelspan van 7 m en eenzelfde lengte. Het draagoppervlak bereikt nauwelijks 12 m<sup>2</sup> en het gewicht is niet meer dan 125 kg.”*

De foto's hieronder zijn genomen in Sint-Agatha-Berchem, voor de hangar van “Aéroplanes Lanser”.





Franchomme verduidelijkt in zijn nota dat “het vliegtuig vernietigd werd door officieren van de Belgische genie in de hangar van Lanser te Berchem, op de vooravond van de intrede der Duitsers in Brussel in augustus 1914. Een Demoiselle Santos Dumont en een Deperdussin hebben hetzelfde lot ondergaan”.

Op deze laatste foto merkt men het vliegtuig van Franchomme (op het voorplan) met de Belgische piloot Paul Hanciau aan het stuur en de reeds vermelde Deperdussin.



Een Deperdussin links en het vliegtuig van Franchomme op het voorplan.

## **Serge Franchomme, zijn neef, vertelt**

Dankzij het prachtige relaas van Serge Franchomme, zijn neef, kunnen we enigszins de gedrevenheid begrijpen die de jonge Maurice al heel vroeg bezielt... Hieronder geven we het verhaal integraal weer omdat het zo fascinerend is en zo goed de persoon Maurice Franchomme belicht in deze beginjaren van de luchtvaart in België.

*“Gedurende mijn kinderjaren heb ik het geluk gehad rechtover mijn oom Teddy en mijn tante Gette te wonen in de Winston Churchillaan. Ik trof hen meestal aan in de Bascule wijk maar ook op kantoor als ik papa vergezelde naar de firma Franchomme of bij mijn grootvader Edmond, zijn neef, of nog gedurende de vakanties aan zee.*

*Oom Teddy sprak niet veel over zichzelf. Maar hij interesseerde zich wel met veel geduld aan mijn leven als kind. Aan zijn zijde had ik de indruk een belangrijk iemand te zijn. Hij schonk mij postkaarten of postzegels voor mijn verzameling. Hij ondervroeg mij over een bepaald onderwerp en gaf er vervolgens zijn mening over.*

*Voor zover ik het mij herinner, vertelde hij mij dat hij als tiener zijn zomervakanties te Blankenberge doorbracht met de hele familieclan Franchomme-Van Halteren. Al spelend met een vlieger op het strand, kwam hij op het idee er een op grotere schaal dan gebruikelijk te bouwen. Hij en zijn vrienden trachtten er onderaan te gaan hangen en zich te laten zweven. Het resultaat was teleurstellend. Om lift te hebben moest er een heel stevige wind zijn. Maar het doek rekte zich uit als een zak en wou niet zweven. Zo kwam hij er toe een draagbare zweefvlieger te bouwen met het doek opgespannen op een meer rigide structuur.*

*Eerste probleem: de duinstrook aan de kust van Blankenberge ligt naar het Noordwesten en de wind waait niet altijd uit de gewenste richting, een noodzakelijke voorwaarde om op te stijgen tegen de wind in. In De Haan, een tiental kilometer verder werd wel een geschikte plek met uitgestrekte duinen gevonden. Ander positief aspect, dit meer landinwaartse duinenveld met hoogteverschillen van een tiental meter en hellingen tot 50%, liet toe tegen de wind in op te stijgen vanuit elke richting, in functie van de meteo van de dag. Men hoefde dus niet langer te wachten op gunstige omstandigheden. Bovendien liep er haast niemand rond. Negatief feit, de luchtstroom was er minder laminair dan aan de kust, maar zonder het te weten zou dat een uitstekende leerschool in aérologie worden.*

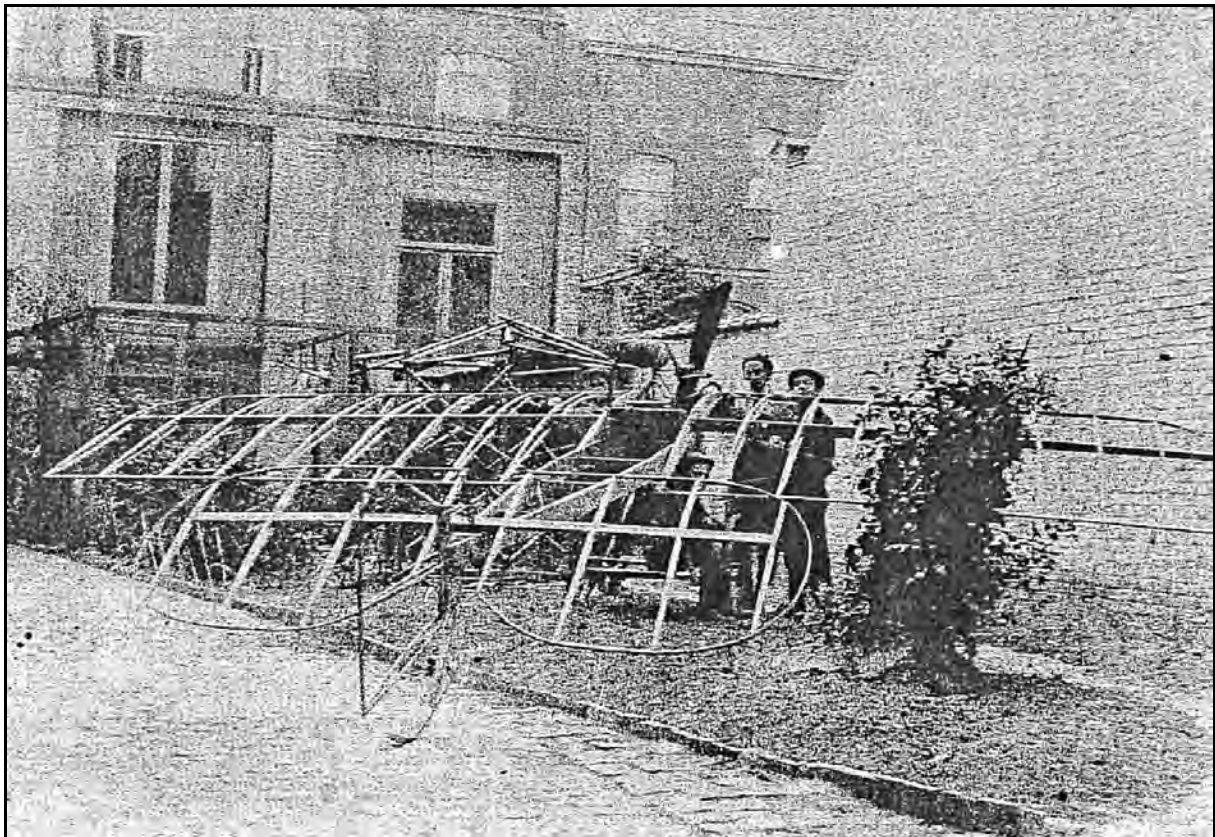
*Tweede probleem: de zwever moest per tram van Blankenberge naar De Haan gebracht worden. Hij moest dus uiteenneembaar en vervoerbaar zijn. Het voornaamste onderdeel van de romp had de vorm van een trapeze met de grote basis onderaan. De twee zijden van de trapeze ondersteunden de vleugels met een diëder (gevormd door de trapeze) en de kleine basis bovenaan was een uiteenneembaar raamwerk dat, opgespannen, stevigheid gaf aan de structuur. Draadspanners wonden zich om de zijanten om het geheel van draagvlakken stijver te maken. Het was een bijzonder ingenieus systeem. Helaas kan ik mij de exacte schets niet meer herinneren die oom Teddy mij getekend heeft op een vel papier in zijn kantoor. Het tuig moest een omvang hebben van 5-6 m op 3-4 m. Het woog 30 kg of meer en het was dus heel moeilijk om het alleen te hanteren.*

*Met draagbalken van verscheidene meters lengte, was het transport per tram bijzonder episch. De wattman weigerde ze aan boord te nemen. We moesten 's avonds alles in situ verbergen. Alleen het belangrijkste raamwerk en de gebroken onderdelen werden naar Blankenberge teruggebracht voor herstelling. En brokken werden er gemaakt! Het spel eindigde slechts als niets meer nog samenhiel. De voornaamste bezigheid van de ploeg was trouwens het herstellen en terug ineensteken van de vleugels. Het geheim van het opstijgen bestond erin het geschikte ogenblik te kiezen waarop de wind meezat. De lokale aerologie had geen geheimen meer voor*

oom Teddy. Hij bezaaide het duin met kleine wimpels die hem toelieten de beweging van de luchtmassa te visualiseren en te anticiperen. Maar de dwergsprongetjes waren altijd wisselvallig, het neerkomen veel te ruw voor piloot en materiaal en het herbeklimmen van het duin een calvarie. Wat een inspanningen, maar wat een plezier, wat een gewaarwording; het was als een droom.

Het karkas van de vleugel werd aan het einde van het seizoen ontmanteld ter plaatse achtergelaten. Het zou er nog lang, verborgen en verscheurd, blijven liggen.

Aerodynamica zal de leidraad vormen voor het ontwerp en de bouw van zijn eerste vliegtuig. Het wordt een eendekker met lage vleugel, een gedurfd ontwerp voor die tijd, met een kuip om motor en piloot onder te brengen.



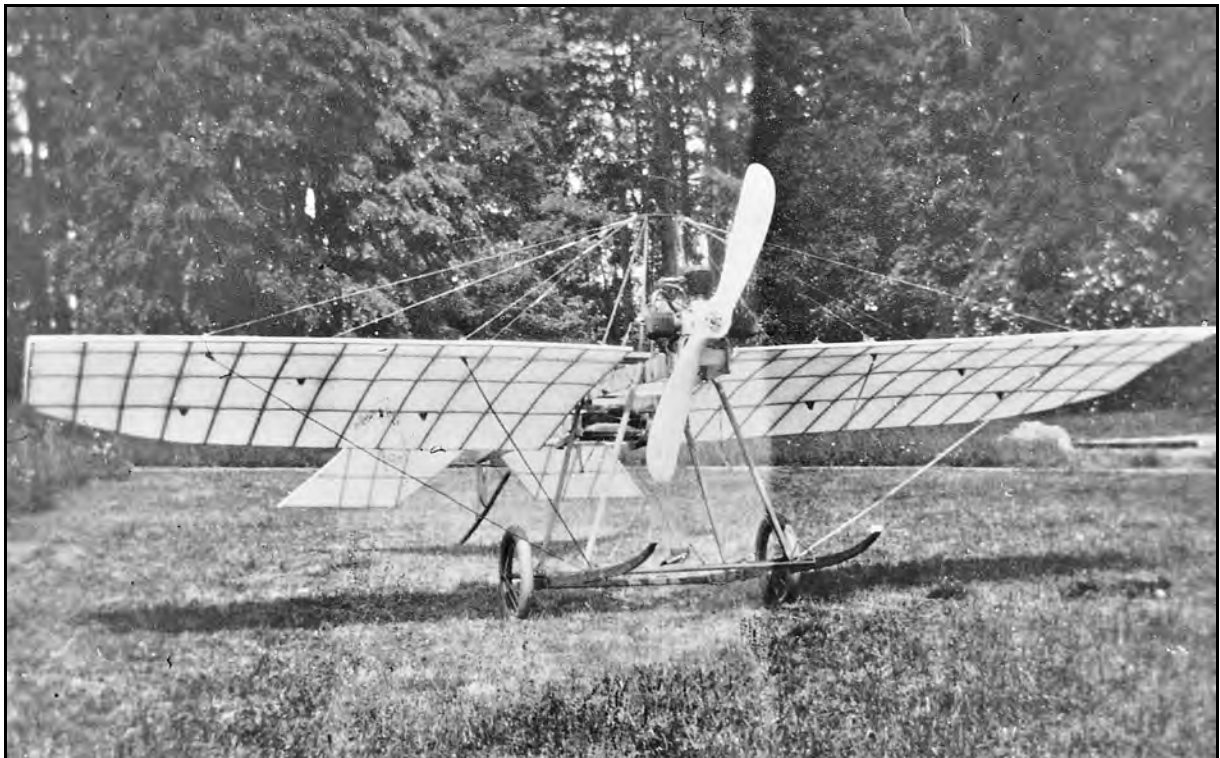
*De structuur van zijn eerste vliegtuig...*

Het vliegveld van St-Agatha-Berchem werd als logistieke basis gekozen wegens de kosten en de plaats beschikbaar in de loods-werkplaats en niet voor het grasveld dat er bij lag als een koeienweide, vol kluiten aarde, molshopen en konijnenpijpen.

De motor vormde het voornaamste onderdeel. Het was een technologisch juweeltje dat een fortuin had gekost, zelfs voor een welstellende familie, met drie zuigers die voor de koeling met de schroef meedraaiden. Lange tijd had ik moeite te geloven wat oom Teddy mij verteld had, zozeer leek mij dat mechanisch concept onuitvoerbaar. De motor startte heel moeizaam en vergde een specifieke kennis. Maar eens gestart, was er geen middel om hem weer stil te leggen tenzij hij zonder brandstof viel. Bij hoge snelheid trilde hij zo hard dat het motorframe moest verstevigd worden. Het enige tempo dat hem goed afging, was de traagloop, niet echt nuttig voor een vliegtuig.

*Ik heb nooit een volledig plan van het vliegtuig gezien, alleen foto's en een vleugelprofiel. Ik weet dat het landingsgestel het zwak punt was. Het bestond uit kleine wieltjes die zich bij elke vlucht verbogen. De schaatsen die alleen moesten beschermen tegen het slingeren, dienden ten slotte als simpele ski's voor opstijgen en landen. De dragende structuur miste rigiditeit, maar was innovatief want auto-stabiel door het profiel van de vleugel.*

*Oom Teddy was weinig mededeelzaam over zijn vluchtprestaties. Hij vloog tussen de 100 en 300 voet. Hij sprak mij eerder over creativiteit, over mooie aerodynamische lijnen, over technologie. Ik weet nog dat de motor schromelijk vermogen miste om hoog te klimmen en dat hij goed oppaste om niet verloren te vliegen in het omliggende platteland.*



*Op de achterkant van de foto staat volgende vermelding : "Eendekker gebouwd in 1911 door Maurice en Jacques Franchomme<sup>2</sup>. Uitgetest in Sint-Agatha-Berchem in 1912".*

*Het tweede vliegtuig was een synthese en een verbetering van het eerste. Voor de bouw ervan werden talrijke stukken gekannibaliseerd, waaronder de motor en zijn frame. De nieuwe vleugels geraakten nooit af want alles werd vernietigd bij het begin van de oorlog. Enkel stabilisatie en startbaanproeven hebben plaatsgevonden.*

*Oom Teddy leerde autonoom en intuïtief vliegen. Hij sleutelde alleen aan het dynamisch evenwicht van zijn toestel door bij elke proefvlucht telkens wat verder te springen tot hij tenslotte loskwam van het grondeffect en zijn eerste ronde van het vliegveld kon maken. Na elke vlucht of poging ertoe, volgden lange uren gewijd aan herstellingen of modificaties. Hij was zowel constructeur, uitvinder als testpiloot. In de context van die tijd, alleen tegenover een nieuwe techniek, zonder precies mathematisch model, zonder de technologische kennis van hoogwaardige materialen, permanent op zoek naar zijn limieten, verdient dit het grootste respect en de grootste bewondering.*

---

<sup>2</sup> Het betreft zijn neef vermeld in het begin van dit gedenkboek.

*Ik was graag zijn neef van dezelfde leeftijd geweest om zijn passie en vriendschap te delen.*

*Zijn overlijden, toen ik elf was, was mijn eerste pijnlijke confrontatie met de dood van een dierbare.*

*Ik breng hulde aan de grote man die hij was, maar ook aan zijn echtgenote tante Gette. Zij waren steeds aanspreekbaar, voorkomend, doortastend, grappig en grootmoedig”.*

*Serge Franchomme.*

**Als besluit** van deze paragraaf over de verwezenlijkingen van de jonge vliegenier Franchomme, kan men alleen bewondering voelen voor zo veel innoverende initiatieven in dit beginstadium van de luchtvaart in België en elders. Men is geneigd te vergeten dat dit plaats vindt terwijl hij nog studeert en dat hij aan het einde van de zes jaar doorgebracht in het Koninklijk Atheneum van Elsene, in 1912 zijn legerdienst volbrengt in de universitaire compagnie van het 9<sup>de</sup> Linieregiment.

Natuurlijk kon hij zich slechts in dit avontuur storten met de financiële steun van familie en technische hulp van specialisten, zowel voor de structuur van zijn toestel - Gebroeders Druet - als voor de motoren (Delfosse). Dit doet niets af van zijn baanbrekende werk in dit domein.

Begrijpelijk dus dat hij zijn leven lang gehecht zal blijven aan de luchtvaart en dat hij, na veel wederwaardigheden en andere verwezenlijkingen, in 1975 zal eindigen als voorzitter van de Vieilles Tiges van België, functie die hij zal bekleden tot zijn dood in juni 1976.



### 3. De vliegenier tijdens de Eerste Wereldoorlog

#### 1912 en de Eerste Wereldoorlog

Zoals wij het reeds vermeld hebben, begint Maurice “Teddy” Franchomme zijn militaire activiteiten als dienstplichtige in 1912. Toen duurde de dienstplicht 15 maanden. Teddy maakt deel uit van de “universitaire Compagnie” van het 9<sup>de</sup> Linie Regiment, gelegerd in het “Klein Kasteeltje” te Brussel.



*Teddy, tweede van links met pijp...*

In de brief van de Luchtvaartacademie van 12 januari 2018 stelt de Franse Brigadegeneraal Lucien Robineau het volgende: “Tussen 1914 en 1918 mobiliseert de Eerste Wereldoorlog meer dan 68 miljoen manschappen. Frankrijk draagt het grootste deel van de negen miljoen gesneuvelde militairen, met een gemiddelde van 897 gedode soldaten per oorlogsdag<sup>3</sup>. Aangezien we deze cijfers niet mogen publiceren, moeten succesvolle resultaten aangekondigd worden. Men vereert dus de heldendaden en overwinningen van de vliegeniers. Er wordt een elite onderscheiden..., vanaf hun vijfde overwinning krijgen de vliegeniers de titel van luchtaas”.

Maurice Franchomme maakt geen deel uit van de tien Belgische luchtazen. Niettemin getuigen de 150 vliegers tijdens het jaar aan het front – van juni 1916 tot juni 1917 – met een neergehaald Duits vliegtuig, dat niet officieel werd erkend, van zijn grote moed en dapperheid. Zie hier het gedetailleerd verslag van zijn engagement ten dienste van de natie tijdens de Grote Oorlog.

#### 1914: van Luik tot de IJzer

Tijdens de algemene mobilisatie, op 1 augustus 1914, enkele dagen voor de Eerste Wereldoorlog, wordt Teddy opgeroepen bij het 31<sup>ste</sup> Linieregiment. Dit reserveregiment is ontstaan uit het 11<sup>de</sup> Linieregiment en maakt deel uit van de dekkingstroepen die de fortengordel rond Luik moeten verdedigen.

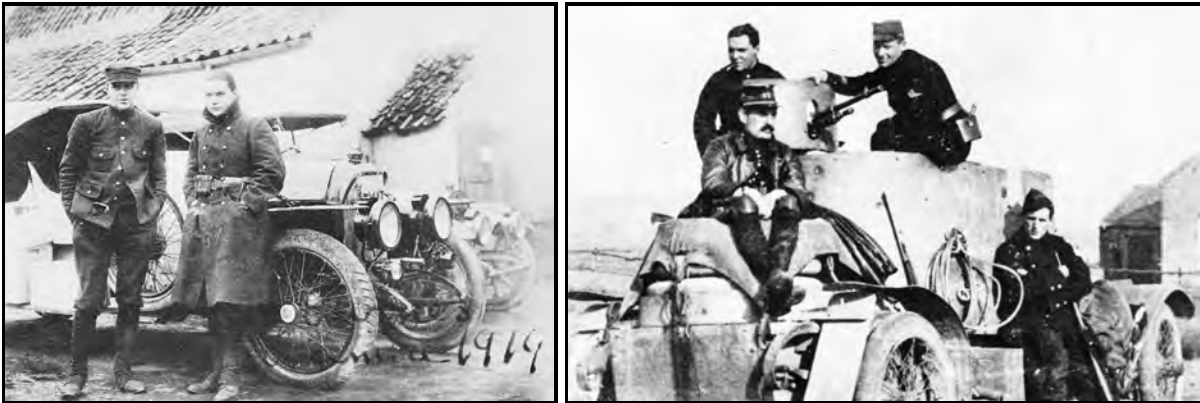
---

<sup>3</sup> Er zijn ongeveer 41.000 Belgen omgekomen in bevolen dienst.

Na de gevechten van augustus trekt het veldleger zich terug nabij de versterkte plaats Antwerpen.

Gedurende de maand september wordt de flank van het Duitse leger regelmatig door korte “raids” vanuit Antwerpen aangevallen.

Tijdens deze periode is Teddy mitrailleursschutter van een bemanning van een Minerva Nr 7 “auto-kanon mitrailleur”, onder bevel van Luitenant Vlieger Raoul de Cartier. Na de val van het garnizoen van Antwerpen trekt het Belgisch leger zich onder bescherming van Britse en Franse eenheden terug naar de kust.



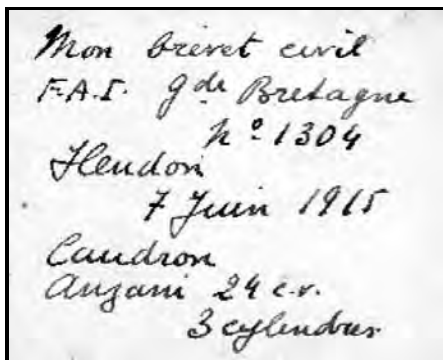
Franchomme in het 31<sup>ste</sup> Regt de Li op het ‘auto-kanon Minerva’, links van de mitrailleur, met Lt Raoul de Cartier vooraan.

Tijdens de gevechten aan de IJzer wordt Teddy “verbindingsagent” voor twee Franse bevelhebbers, Commodore Pierre Ronarc’h, commandant van de brigade marinefuseliers, en van Divisie Generaal Paul Grossetti, commandant van de 42<sup>ste</sup> Divisie Infanterie.

Nadat een einde werd gemaakt aan de opmars van de Duitse troepen aan de IJzer, gaat Teddy in november over naar de cavalerie, bij het 1<sup>ste</sup> Regiment Gidsen.

### 1915: opleiding tot piloot te Hendon

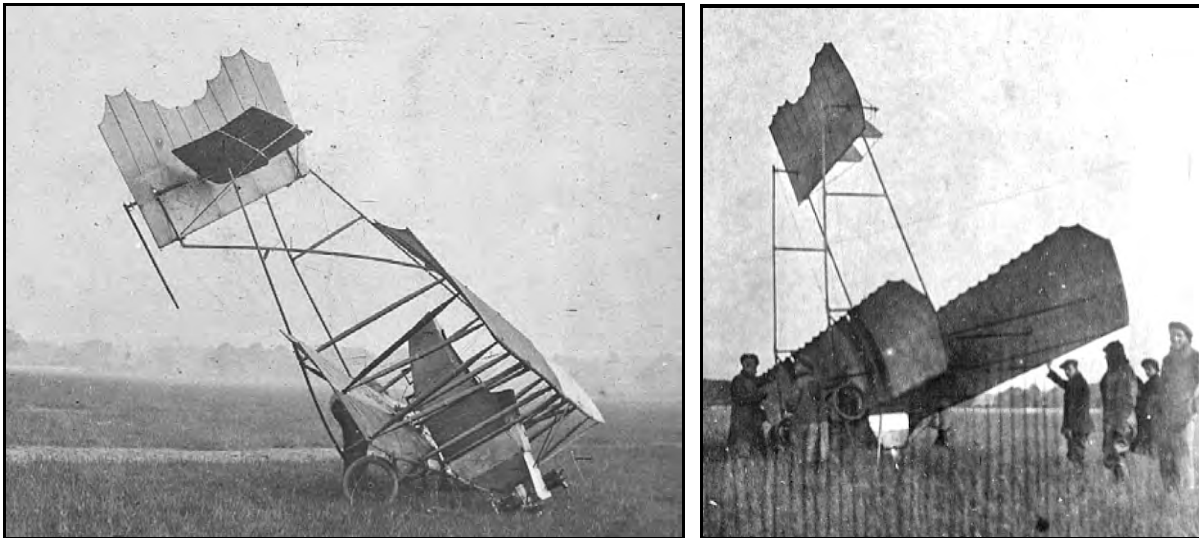
Als brigadier bij het 1<sup>ste</sup> Gidsen, geniet Teddy van een tiental dagen verlof in Engeland om op 4 juni 1915 het burgerbrevet van piloot te halen. De “Royal Aeroclub of the United Kingdom” kent hem het brevetnummer 1304 toe nadat hij zijn scholing op Caudron Anzani 25 pk bij de “London and Provincial School” te Hendon heeft voltooid.



7 juni ? De officiële documenten vermelden 4 juni 1916.

Caudron Anzani te Hendon.

Deze vorming heeft hem 100 £ gekost. Hendon is de enige vliedschool die geen tweezitter gebruikt. Het brevet of "the ticket" wordt behaald na het slagen van testen in vlucht, meer bepaald twee vluchten van 5 km in achtvorm, rond twee palen met een onderlinge afstand van 500 m ; een vlucht op een hoogte van minimum 50 m en een precisielanding.



*Foto's uit zijn album. Hendon 1915.*

### **1916: militair brevet in Étampes**

Na het behalen van het FAI brevet worden de jonge piloten naar de Belgische militaire vliedschool van Étampes gestuurd om er het militair brevet te behalen.

Deze school werd opgericht in 1910 als centrum Louis Blériot en werd begin 1915 gemilitariseerd.

In 1915 en 1916 wordt de school geleid door Luitenant Vlieger Baron Pierre de Caters, onze eerste Belgische vliegenier.



*De Belgische militaire school van Étampes, ten Zuiden van Parijs.*

De vorming wordt gegeven op vliegtuigen van het type Maurice Farman 11. De syllabus omvat een zestigtal vluchten en de leerlingen voeren vijf à zes vluchten per maand uit.

Het militair brevet wordt verkregen na enkele proeven, onder meer een vlucht op hoogte van een uur boven 2.000 m en twee vluchten in driehoek (Étampes-Chartres-Châteaudun-Étampes en Étampes-Chartres-Vendôme-Étampes).

Op 11 november 1915 behaalt Teddy Franchomme zijn brevet, met als bekrachtiging een vergulde vleugel op de mouw, een vliegpremie en enkele maanden later een benoeming tot de graad van sergeant.



Te Étampes op Farman HF20.



Met Clément Van der Straeten, foto getekend in april 1916.

Dankzij de foto hierna, genomen in maart 1916, ontdekken wij Maurice Franchomme in een uitstekend gezelschap. André De Meulemeester, Willy Coppens, Van Cotthem, Stampe, Medaets, de Chestret... (om er maar enkelen op te noemen) maken deel uit van de leerlingen die te Étampes hun militair vliegbrevet behalen.





Na een verblijf van bijna tien maanden in de school van Étampes wordt Teddy op 13 juni naar Calais gestuurd om er gevechtspiloot te worden op Nieuport. Zijn collega Bob De Leener vergezelt hem.

Vanaf dit ogenblik houdt hij een velddagboek bij dat toelaat om in detail het leven in een Belgisch jachtstaldeel in 1916 en 1917 te ontdekken.

### **16 juni – 10 augustus 1916: eerste zendingen in het 5<sup>de</sup> Smaldeel op Farman**

Op 16 juni worden Teddy en Bob De Leener benoemd tot sergeant vlieger. Zij worden overgeplaatst naar het 5<sup>de</sup> Smaldeel te Houthem en voeren er een korte oefenvlucht op Nieuport uit.

Op 17 juni brengt Teddy een bezoek aan het 1<sup>ste</sup> Smaldeel. Hij krijgt er zijn "luchtdoop aan het front" met Albert Van Cotthem als piloot. De vlucht heeft plaats in een tweezitter Nieuport 80 pk tussen Nieuwpoort en Ieper. Het vliegtuig wordt onder vuur genomen door de Duitse luchtafweer en wordt beschadigd door een tiental "shrapnels".

Op 20 juni voert hij als passagier op Farman 40 met John De Roest van het 4<sup>de</sup> Smaldeel een zending uit. In de avond overvliegt hij met "Pit" Jenatzy op zeer lage hoogte de loopgraven in Diksmuide. Op 21 juni overvliegt hij op Nieuport het front te Diksmuide, nabij Steenstraat, als boordschutter van Sidi Ciselet. Hier ook zijn zij het doelwit van vuur met shrapnels. Deze vlucht wordt vervolgd door een half uur training op Nieuport met enkele landingen op het kleine en moeilijke veld van Houthem.

Eind juni, begin juli voert Teddy nog twee vluchten uit met Raymond Rondeau op Farman 130 pk. Aangezien er te weinig Nieuports beschikbaar zijn in het smaldeel zal Teddy vanaf juli 1916 deelnemen aan vluchten voor het bijsturen van artillerievuur op Farman. Hij vormt een bemanning met Richard Fanning als observator. Zij kennen elkaar van voor de oorlog in Brussel.



*Met zijn waarnemer, Richard Fanning. Foto getekend door de twee vliegers.*

Hij maakt er zijn eerste ervaringen in het gevecht met inslagen van shrapnels van luchtdoelartillerie in de vleugels en in de romp.

Hij maakt ook emoties door bij motorproblemen en bij een begin van luchtgevecht met Britse Morane vliegtuigen van het Royal Flying Corps, met als oorzaak een slechte identificatie door de Britse piloten.

Deze zendingen worden van tijd tot tijd afgewisseld met een korte oefenvlucht op Nieuport en schietoefeningen met de boordbepanning.



*Het 5<sup>de</sup> Smaldeel aan het front: Desclée, L. de Chestret, Orban, P. de Chestret, Teddy, Petrovski, Braun, De Leener. Teddy is herkenbaar dankzij het dambordpatroon op zijn wielen (het vijfde vliegtuig).*

Op 10 augustus 1916 wordt het 5<sup>de</sup> Smaldeel onder bevel van Kapitein Vlieger Moulin, omgevormd tot jachteenheid met Franchomme, Edmond Desclée, Max Orban, Louis de Chestret, Pierre de Chestret, Pierre Braun, Bob De Leener, Charles Ciselet en Jean Lambert als piloten. De waarnemers worden overgeplaatst naar Hondshoote, bij de Belgisch Franse verkenningseenheid C.74.

Tot hun grote voldoening worden hen voor het eind van de maand augustus nieuwe toestellen van het type Bébé Nieuport 13 beloofd.

### **10 augustus – 31 december 1916: eerste zendingen op het jachtvliegtuig Nieuport**

Na enkele oefenzendingen op Nieuport in augustus worden de vluchten aangepast aan de nieuwe vliegtuigen en aan de nieuwe opdrachten van de eenheid.

Het gaat hoofdzakelijk om jachtpatrouilles uitgevoerd in formatie met twee vliegtuigen gedurende een à twee uur, op een hoogte van 2.000 m tot meer dan 4.000 m. Men begrijpt dat gedurende de wintermaanden de piloten het koud hadden in hun open cockpits.

De Nieuports worden ook regelmatig ingezet als escorte voor zendingen om het artillerievuur bij te sturen of voor verkenningsvluchten.



*Luchtfoto van het IJzerfront.*

Tijdens deze zendingen krijgt Teddy de gelegenheid om het vuur te openen op Duitse toestellen die gewoonlijk gehaast hun eigen linies vervoegen.

Op 19 augustus 1916 worden Teddy en Bob De Leener benoemd tot 1<sup>ste</sup> Sergeant vlieger en op 27 oktober volgt de graad van 1<sup>ste</sup> Sergeant-Majoor vlieger.



*Bébé Nieuport 80 pk Le Rhône.*

In deze periode zijn ontmoetingen en gevechten met Duitse toestellen eerder zeldzaam. Op 17 oktober, tijdens een patrouille met de broers Chestret boven Diksmuide, worden zij niettemin aangevallen door vier Duitse Albatros. Louis de Chestret haalt er een neer en krijgt voor deze overwinning het Oorlogskruis.

### **1 januari 1917 – 31 maart 1917: evolutie van de jacht**

Tijdens de eerste maanden van 1917 volgt hetzelfde type zendingen zich op – patrouilles jacht en escortes – maar er ontstaan steeds meer gevechten met Duitse vliegtuigen.

Op 24 januari 1917 wordt Teddy tijdens een escorte vlucht geraakt door luchtafweer en is verplicht om een noodlanding uit te voeren op het strand van Nieuwpoort dat met prikkeldraad bezaaid is.



*Luchtfoto van de Belgische kust.*



Op 30 januari 1917 wordt Teddy benoemd tot Adjudant vlieger.  
De volgende dag wordt Kapitein Jules Dony de nieuwe Smaldeelbevelhebber.

Vanaf nu worden de patrouilles ook uitgevoerd in smaldeelformaties. Meerdere keren worden Duitse vliegtuigen aangevallen, maar deze slagen erin om te ontsnappen en hun linies te verwoeden.

Op 14 februari 1917 maakt Teddy deel uit van een bijzondere opdracht. Deze bestaat in het vergezellen van De Havilland vliegtuigen van het Royal Flying Corps tijdens een offensieve patrouille naar het belangrijk Duits vliegveld te Gistel.

Op 18 maart 1917 ontvangt Teddy een nieuwe Nieuport, uitgerust met een motor van 120 pk. Zoals op zijn voorgaande vliegtuigen versiert hij de wielen van zijn nieuw toestel met een rood, wit en blauw dambord. De romp draagt voor het eerst de Komeet, die hij zelf ontworpen heeft. Deze Komeet zal de hemel gedurende 84 jaar doorkruisen. Haar geschiedenis bevindt zich in bijlage B.



*De dambordwielen met de komeet op de romp.*



### **1 april – 16 juni 1917: een luchtoverwinning**

Na enkele dagen verlof begin april, hervat Teddy de operaties. Deze worden in de Belgische sector steeds intensiever.

Het zijn voornamelijk jachtpatrouilles met de nieuwe Nieuport. Ze worden soms tot op een hoogte van 5.000 m gevlogen.

In de loop van deze maand opent Teddy regelmatig het vuur op Duitse tegenstanders. Tijdens een patrouille met Edmond Thieffry op 25 april 1917 neemt hij deel aan een hevig luchtgevecht tegen vijf Albatros. Teddy vuurt 400 granaten af en slaagt erin een Duits toestel te raken. Het stort verticaal neer boven het bos van Houthulst. Hij achtervolgt het vliegtuig tot op een hoogte van 1.600 m maar hoewel een observatiepost het gevecht bevestigt, zal deze overwinning nooit gehomologeerd worden.

Enige dagen later, op 2 mei 1917, op patrouille met Max Orban, worden ze verast door twee Albatros. Zijn mitrailleur blokkeert en Teddy dankt zijn leven slechts aan de moedige tussenkomst van Max Orban.



Escadrille des Comètes  
10<sup>e</sup> de chasse

Noteer de komeet boven de linkse zak.



« Oprecht aan mijn grote Teddy. Max Orban. 13 juni 16. »

De volgende dag, 3 mei 1917, patrouilleert hij met Nungesser, de Franse aas met 35 overwinningen. Ze vallen aan en halen een Rumpler C neer boven het strand van Nieuwpoort. Zo draagt Teddy bij tot de 26<sup>ste</sup> gehomologeerde overwinning van de Franse piloot.



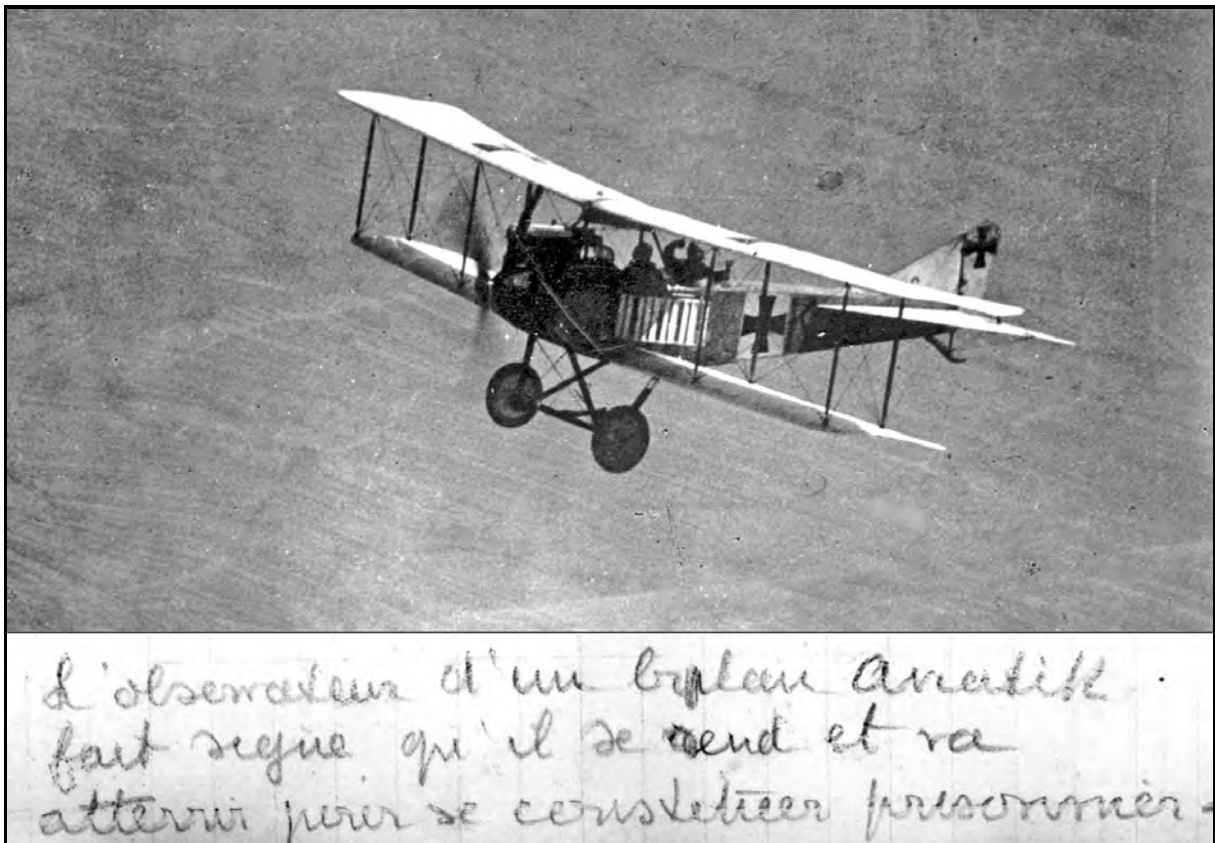
Nungesser.





*Met Nungesser, tijdens de homologatie van de Rumpler, neergehaald in Nieuwpoort-Westende.*

Op 20 mei 1917 valt Teddy een observatieballon aan boven Zarren en beschadigt hem. Tijdens deze periode van intense activiteiten, die duurt tot in juni, zullen heel wat Belgische collega's het leven laten in luchtgevechten of door luchtdoelartillerie. Ook motorproblemen liggen vaak aan de basis van sterke emoties.



Op 29 juni 1917 wordt Teddy door majoor Jules Smeyers, hoofd van het vliegwezen, aangeduid als onderrichter op Nieuport bij de School voor het militair vliegwezen te Étampes.

De transitvlucht geschiedt met een Bébé Nieuport vanuit Calais. Onderweg verplicht motorpech hem een noodlanding te maken in Esquennoy, met een gebroken vleugel als gevolg. Het toestel kan echter hersteld worden en Teddy vliegt verder naar Étampes waar hij nog de gelegenheid heeft een testvlucht te maken op Nieuport en Farman.

### **Juli – december 1917: onderrichter in Étampes**

In juni begint Teddy de instructievluchten op Farman met groepen van twee tot vier leerlingen. Elke dag is er een vlucht per leerling voorzien. Gewoonlijk worden ze solo gelost na een vijftiental vluchten.

Hun vorming wordt vervolgens voortgezet tot ze solo kunnen gaan op Nieuport, gewoonlijk na twee vluchten in dubbele besturing.

Het lossen op de twee types vliegtuigen neemt ongeveer een maand in beslag. Ze behalen hun kwalificatie als militair piloot na een aantal solo vluchten op verschillende types vliegtuigen. De syllabus omvat in totaal een zestigtal vluchten.

Tussen deze vluchten door maakt Teddy een of andere vlucht met Bébé Nieuport. Tijdens begeleidingsvluchten ziet hij soms kans de oude mess van Houthem te bezoeken of de Amerikaanse school te Brétigny.

Teddy sluit zijn logboek af met de lijst van zijn 47 leerling-piloten. Velen zullen tijdens het laatste oorlogsjaar nog een belangrijke rol spelen in de schoot van de Belgische smaldelen. Talrijke leerlingen betuigen hem hun sympathie met een foto en een dankwoordje.



*"Sympathiebetuiging aan Luitenant Franchomme. Freddy Pringiers."*



*"Aan mijn onderrichter.  
Paul de Liedekerke."*



Robert Cajot :

*“Met de beste herinneringen. Aan mijn goede vriend”.*



Thieffry, Pierre de Chestret, Coomans en Franchomme te Juvisy.

Op 7 november 1917 wordt Teddy aangesteld tot onderluitenant vlieger. Op 17 november wordt hij vermeld op de Dagorder en bekomt hij het Oorlogskruis.

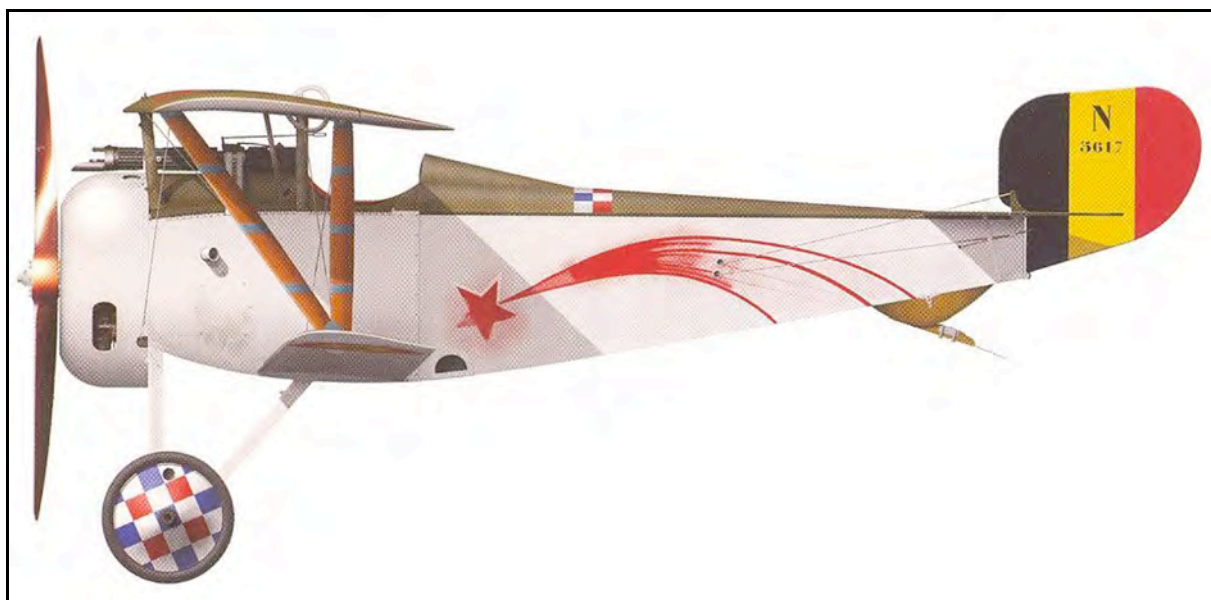
#### **Order 598 van 17 november 1917**

Wordt vermeld op de Dagorder van het Leger en onderscheiden met het Oorlogskruis: Franchome, Maurice, Adjudant Vlieger.

*“Jachtpiloot van uitzonderlijke dapperheid en toewijding. Heeft gedurende meer dan 150 uren vlucht boven vijandelijk gebied talrijke beschermingsopdrachten uitgevoerd en talrijke luchtgevechten geleverd”.*

Vanaf de maand december staan in zijn logboek enkele begeleidingsvluchten van Étampes naar Juvisy.

Op 1 januari 1918 verhuist de Belgische militaire luchtvaartschool naar Juvisy. De Franse Luchtmacht neemt Étampes volledig over.



### 3. Tussen de twee oorlogen

#### Het huwelijk

Maurice Franchomme treedt in het huwelijk met Odette Lierneux op 22 oktober 1918. Maurice is 26 jaar oud. Zijn echtgenote is de zuster van Amédée Lierneux die hij als leerling had te Juvisy. Het huwelijk vindt plaats in Veneux-les-Sablons, een klein dorpje nabij Fontainebleau ten zuiden van Parijs. Zij zullen drie kinderen krijgen: Claudie, Alain en Odette.

Voor Odette is het haar tweede huwelijk, na het overlijden van haar eerste echtgenoot, Baron Sweder van Wijnsbergen op 15 april 1914. Uit deze verbintenis wordt op 10 oktober 1912 een dochter geboren, Dorothee.

Het uittreksel van de huwelijksakte opgesteld in 1958 vermeldt 22 oktober 1910 als datum voor deze verbintenis. Het gaat duidelijk om een fout in het overschrijven.

Extrait de l'Acte de MARIAGE N°

Le vingt deux Octobre mil neuf cent dix huit devant Nous ont comparu publiquement en la maison commune

ÉPOUX  
Nom et Prénoms Maurice Charles Louis Franchomme  
Né à Bruxelles (Belgique)  
Le vingt sept décembre mil huit cent quatre vingt douze  
Fils de (1) Franchomme  
Ferdinand Julien  
et de (1) Van Halbeek  
Valentine Delphine

ÉPOUSE  
Nom et Prénoms Odette Madeleine Amédée Lierneux  
Née à Juvisy (Aisne)  
Le huit cent quatre vingt trois  
Fille de (1) Lierneux  
Adolphe Olivier Alexandre  
et de (1) Fontaine  
Eugène Philippe

Les futurs conjoints ont déclaré (4) qu'il n'a pas été fait de contrat de mariage

Les futurs conjoints ont déclaré l'un après l'autre vouloir se prendre pour époux et nous avons prononcé au nom de la loi qu'ils sont unis par le mariage.

NOTES (1) Noms et prénoms du père et de la mère, en indiquant le décès s'il y a lieu.  
(2) Consentement au mariage s'il y a lieu.  
(3) Nom et prénoms du précédent conjoint s'il y a lieu, en indiquant : veuf ou divorcé.  
(4) Compléter ainsi la formule : « qu'il n'a pas été fait de contrat de mariage » ou « qu'un contrat de mariage a été reçu le ..... (date) par ..... (nom et résidence du

Mentions MARGINALES (6)

Déclaré conforme au registre, le vingt deux Octobre mil neuf cent dix huit L'Officier de l'Etat civil.

Uittreksel van de huwelijksakte, opgesteld in 1958.

#### Zeer actief in de reserve

Na de wapenstilstand wordt Maurice "Teddy" Franchomme overgeplaatst naar het 6<sup>de</sup> Smaldeel van het Militaire Vliegwezen te Evere. Hij wordt gedemobiliseerd, in verlof zonder soldij geplaatst en overgeheveld naar de reserve.

Op 22 januari 1919 voert hij een première uit met Commandant Michaux... een postverbinding vanuit de Belgische militaire vlieschool van Juvisy-s/Orge tot Brussel met een Nieuport tweedekker.

Hij zet zijn studies voort als handelsingenieur, die werden onderbroken door zijn dienstplicht en uiteraard door de oorlog, wat hem zal toelaten om met succes het beheer van het familiebedrijf uit te oefenen.

Hij klimt vlot op tot de graad van reserve-Luitenant, en wordt benoemd op 25 maart 1920. Zoals in de actieve dienst is de kadans om van graad te verhogen vrij lang. Teddy Franchomme ontsnapt niet aan deze regel en verkrijgt de graad van Kapitein vlieger op 26 december 1929.



Voor zijn eigen Hanriot HD14. Teddy Franchomme (links) en Adjudant Vlieger Caryn, zijn teamgenoot, tijdens de rally van Château d'Ardenne op 31 augustus 1930. Zijn HD14 is omgedoopt tot Mickey Mouse en draagt hetzelfde dambord op de wielschijven als op de 'jacht' Nieuport van 1917. (Conquête de l'Air)

Zijn ijver om te vliegen en om gehoor te geven aan de jaarlijkse wederoproeping en getuigen van zijn grote aanwezigheid bij het vijfde wapen dat zijn verdiensten erkent.

Zijn promotie tot Kapitein vlieger bij de reserve wordt door zijn vrienden waardig gevierd op 23 oktober 1931 en een verslaggever van de krant "L'Indépendance Belge" wijdt er een vurig artikel aan:<sup>4</sup>

*"Onder de namen van de dappere en de drie maal dappere vooroorlogse piloten, onmiddellijk volgend op Nélis of Olieslagers, vindt men de naam Maurice Franchomme.*

*Reeds in 1906 maakte Franchomme deel uit van de zeldzame onverschrokken uitvinders die de droom van Icarus wensten te beleven: hij bouwde het allereerste zweeftoestel. Met zijn vrienden, de blonde Pierre Braun, de energieke Egide Robaert en de kleine Albert Gisseleire – allen gedood door de vijand – onderneemt hij in 1910 meerdere testen met de eendekker uitgerust met een Druet motor van 30 pk.*

*Maar de oorlog breekt uit. Franchomme neemt dienst. Na het behalen van zijn militair brevet in 1915, vervoegt hij het front waar hij zich in het beruchte smaldeel van de "Komeet" onderscheidt.*

*Alhoewel hij reeds bijna vijfentwintig jaar werkzaam is in de luchtvaart, heeft Franchomme, even jong van karakter als van uitzicht, geweigerd om over te gaan naar de "Vieilles Tiges". Hij is in de bres gebleven. Hij die reeds zoveel heeft gediend wil nog meer kunnen dienen. Het is hiervoor dat op 23 oktober laatstleden zijn vrienden van de Koninklijke Kring Sint Hubertus, niet de bijna kwart eeuw luchtvaart gevierd hebben, maar de benoeming tot de graad van Kapitein vlieger in de reserve van de altijd jonge Maurice Franchomme."*

Het is in 1932 dat Maurice Franchomme de wisselbeker Van Pee schenkt aan het Militair Vliegwezen. Deze wisselbeker is bestemd om jaarlijks de beste schutters bij de militaire bemanningen te belonen na hun schietperiode aan de Belgische kust; nu eens het schieten vanaf de motorkap (uitgevoerd door de piloten), dan weer het schieten vanuit de koepel (uitgevoerd door de waarnemers).

<sup>4</sup> Waarschijnlijk Victor Boin, sport-en luchtvaartjournalist en ook vliegenier tijdens de oorlog 14-18.



*De trofee van de Challenge Van Pee die door Teddy Franchomme werd opgericht in 1932 om de beste militaire luchtvaartschutters te belonen (één jaar vurend vanaf de motorkap, het volgend jaar vanaf het torentje). (Conquête de l'Air)*

Reserve kapitein vlieger Maurice Franchomme heeft deze competitie ingesteld ter nagedachtenis van kapitein vlieger Raoul Van Pee, zijn wapenbroeder die op 18 mei 1932 verdween. Het kunstwerk verbonden aan dit eerbetoon is te danken aan de beeldhouwer Pierre de Soete, onder meer ontwerper van het monument van de vliegeniers.



*De Fairey Fox IIM juist na de in dienst stelling van dit type in 1932; op de foto de O-27 boven het vliegveld van Haren. (Archieven MT Franchomme)*



*Tijdens zijn rappel in 1932 poseert reserve kapitein vlieger Maurice Teddy Franchomme met de leden van de 1ste Groep van het 3<sup>de</sup> Regiment van het Vliegwezen; hij staat in het midden van de foto en is de enige met vliegoveral. (Archieven MT Franchomme)*



In 1932 hebben de wapenbroeders van Maurice Franchomme ook nog een diner georganiseerd om zijn twintig jaar luchtvaart te vieren. Voor deze gelegenheid hebben zij hem een gegraveerde zilveren eierdop geschonken ter herinnering aan zijn mooie loopbaan. Zijn vrienden van de Sporting Club van België, die hem voor dezelfde reden wilden vieren schonken hem een verkleind model van de wisselbeker Van Pee.

### **De Kaketoe**

In 1931 schenkt Baron d'Huart zijn kaketoe "Coco" aan de School voor het Militair Vliegwezen in Evere. De vogel wordt al vlug beroemd, zozeer dat hij het kenteken van de school wordt. Zoals met de Komeet, komt het vaderschap ervan aan Teddy Franchomme toe.



*De kaketoe van de Vliegschool, ontworpen door Teddy Franchomme.*

Franchomme wordt op 26 september 1934 bevorderd tot reserve kapitein-commandant vlieger. Meer dan ooit staat hij te popelen om in het weekend of gedurende de jaarlijkse kamperiodes te vliegen. Hij voldoet ook aan alle voorwaarden voor het reservekader: jaarlijks twintig verplichte solo prestaties alsook een wederoproeping van vier dagen bij de school voor lucht-lucht schieten. Hij vervult deze prestaties voor de reserve bij de 1<sup>ste</sup> Groep, 3<sup>de</sup> Regiment van het vliegwezen te Evere en bij het 1<sup>ste</sup> Regiment te Goetsenhoven bij Tienen. Hij wordt bevorderd tot reserve majoor vlieger op 26 december 1935.

### **Een opmerkelijke aanwezigheid bij de burgerluchtvaart**

Maurice "Teddy" Franchomme was sinds begin de jaren 30 zeer actief in de burgerluchtvaart. Zo nam hij, samen met Jean Stampe, op 28 juni 1930 deel aan de lucht rally van Oostende aan boord van de RSV 18-105, geïmmatriculeerd 00-APC. Hij won één proef, luchtgolf genoemd, door zijn bal op 1,52 meter van het doel te plaatsen. Hij nam ook deel aan de internationale lucht rally van Luik op 13 juli 1930, samen met de Nederlander Brugman, op Koolhoven 42, met Rotterdam als startplaats.

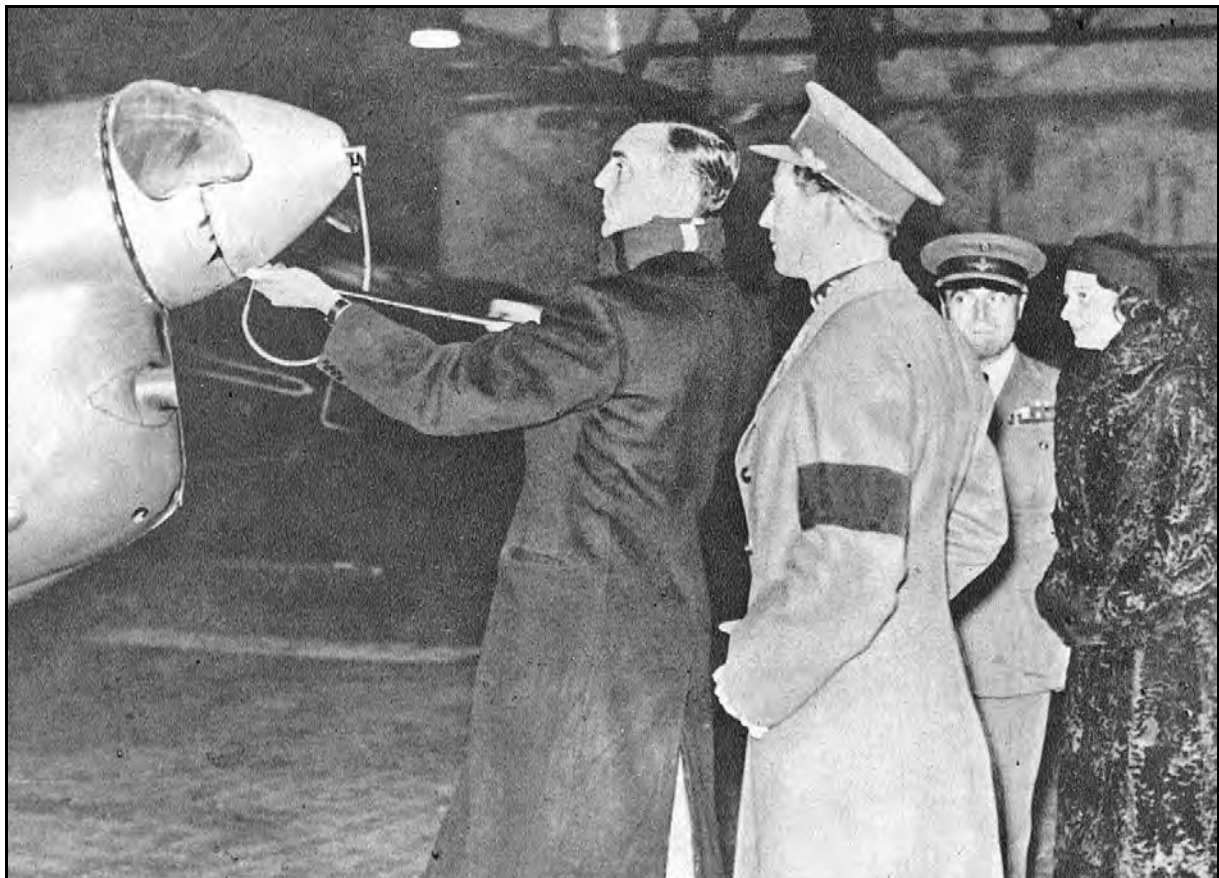
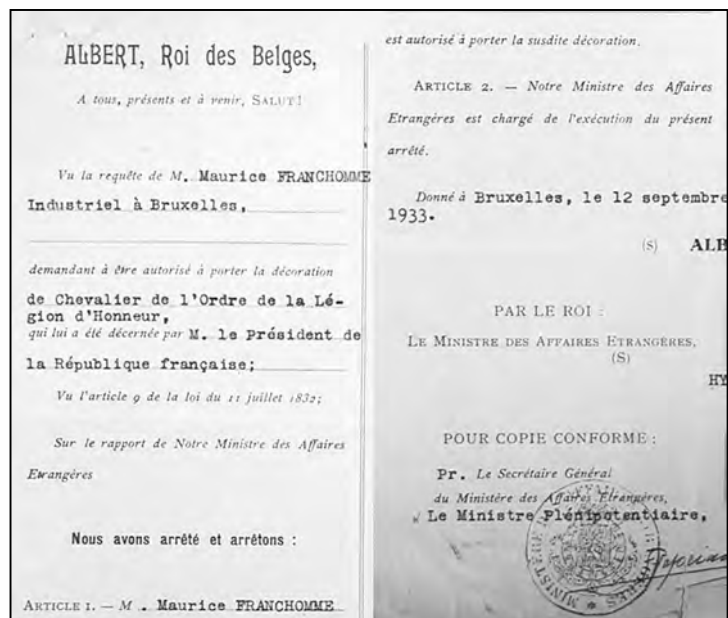
Lid geworden van de Club van de Vliegeniers van Brussel, voerde hij drie vluchten uit in juli 1930. Hij schafte zich een Hanriot HD14 aan, een tweedekker tweezitter schoolvliegtuig dat hij OO-ALA immatriculeerde en gaf het de bijnaam Mickey Mouse. In dit vliegtuig, met op de wioldoppen het wit-rood dambordmotief waarmee in 1917 zijn Nieuport 23 getooid was, neemt hij deel samen met Adjudant Caryn aan de luchtrally van Château d'Ardenne op 30 en 31 augustus 1930. Alleen al in augustus zal hij zes uren en tien minuten inschrijven.

Daar kwamen er nog drie bij in september. In 1931 stelde hij zijn HD14 te koop en vermeldde dat het slechts negen vliegers telde. Het toestel werd uit de registers geschrapt eind juli 1935.

*De président van Frankrijk kent hem « La Légion d'Honneur » toe in 1933. Het document hiernaast geeft hem op 12 september 1933 de toelating deze onderscheiding te dragen.*

### De snelle postraid België – Congo en terug

De opzienbarende krachttoer bedacht en uitgevoerd door Maurice Franchomme, was ongetwijfeld de snelle postvlucht die hij ondernam van 20 tot 23 (heenvlucht) en van 26 tot 28 (terugvlucht) december 1934, samen met de Brit Ken Waller, aan boord van een De Havilland DH 88 Comet, gedoopt “koningin Astrid” en geïmmatriculeerd G-ACSR.



*Koning Leopold III en koningin Astrid komen onverwacht op bezoek op 19 december, daags voor het vertrek van de 'snelle postvlucht'. Waller legt de werking van de veranderlijke schroefpas uit, terwijl Franchomme praat met de koningin. (L'Aviation Belge)*

Ondanks de barslechte meteorologische omstandigheden, steeg de Comet op te Haren op 20 december om 10u42, geladen met drie zakken met de Kerstpost voor Belgisch Congo.



Op 20 december, 's morgens voor het vertrek van de 'snelle postvlucht', laadt Ken Waller de drie postzakken met bestemming Congo in de laadruimte van de De Havilland DH 88 Comet. Koningin Astrid was zo vriendelijk het meterschap te aanvaarden van dit vliegtuig. (L'Aviation Belge)

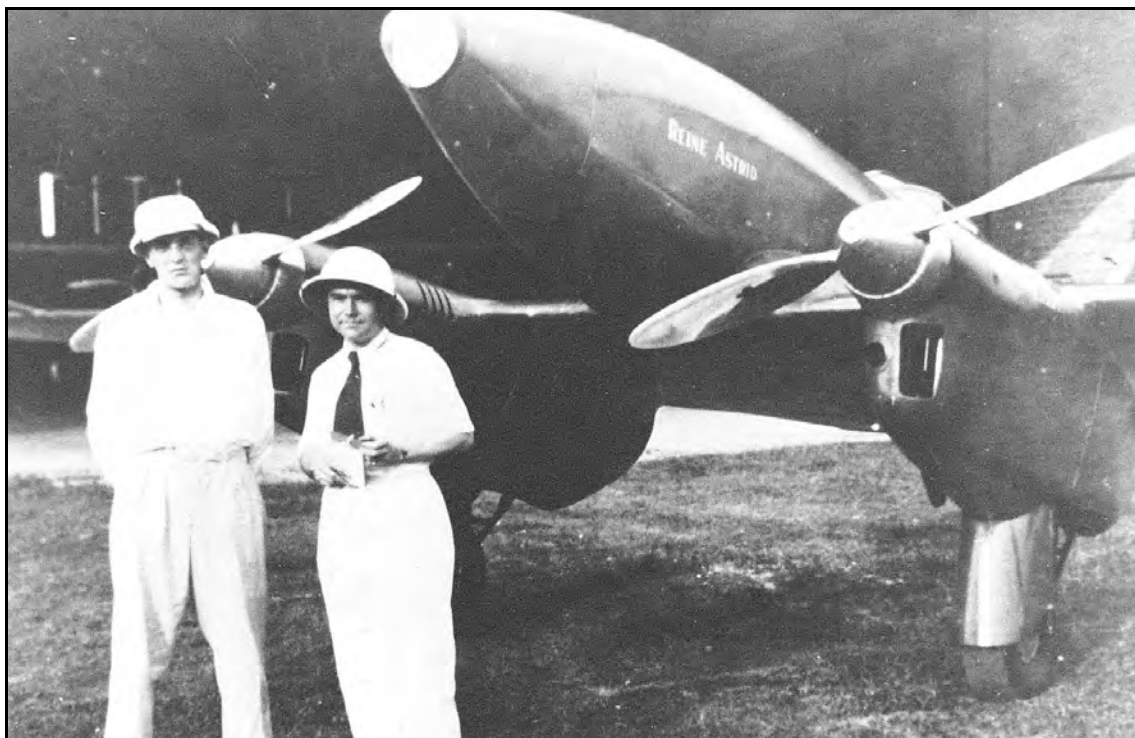


De teerling is geworpen: Ken Waller sluit de canopy, de snelle postvlucht is vertrokken! (L'Aviation Belge)



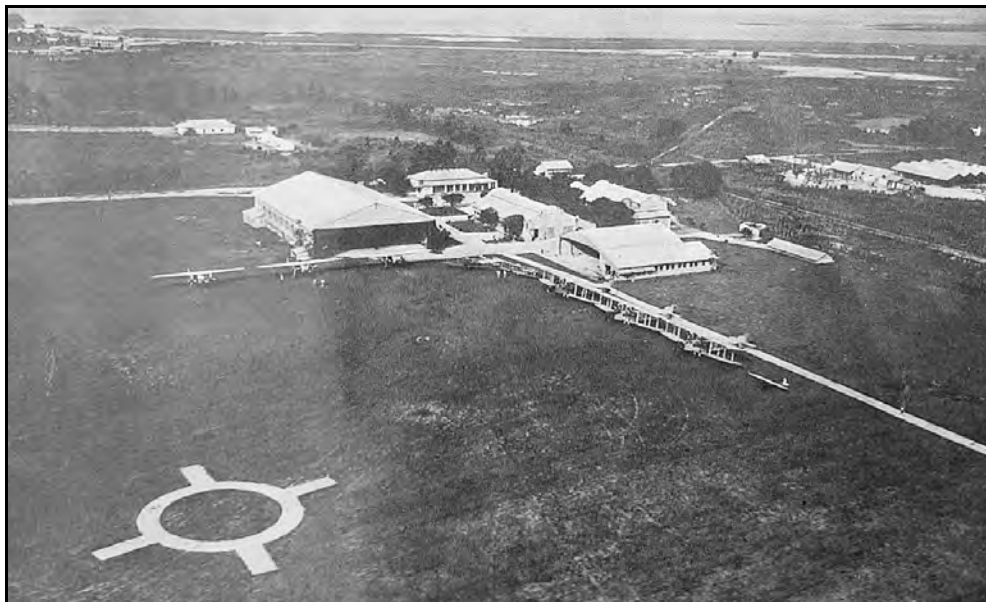
20 december 1934: Oran-La-Sénia in Algerije, eerste bevoorradingsstop van de lange-afstandsvlucht naar Leopoldstad. (Archieven MT Franchomme)

Het eerste traject bracht hen naar Oran in Algerije. Ze landden er om 15u25 na de oostkust van Spanje gevolgd te hebben. 's Vrijdags vertrokken ze uit Oran om 7u20 's morgens voor een vlucht over de onherbergzame Sahara en met Niamey als bestemming. De Shell pomp van het vliegveld werd eerder ingehuldigd door de Koningin Astrid. De volgende morgen, om 3u20, steeg de Comet op in volle duisternis voor het laatste traject. Deze vlucht vond voornamelijk plaats boven het evenaarswoud en moest optornen tegen de talrijke onweerswolken die zich spontaan ontwikkelden.



Het exploit is voltrokken, de stoutmoedige vliegers poseren voor hun vliegtuig dat opgesteld is voor de hangar van Sabena op het vliegveld van N'Dolo. (L'Aviation Belge)

Een orkaan op hun route moest op lage hoogte doorgevlogen worden want ze wilden hun referentiepunten op de grond niet uit het oog verliezen. Hun vliegtuig werd de hoogte ingezogen en vervolgens terug naar beneden gedrukt door hevige stijg- en dalwinden met een amplitude van meer dan driehonderd meter, gepaard met slagregens die de cockpit binnendrongen. Nauwelijks waren ze eruit, of ze botsen op een volgend exemplaar, maar een lichte opklaring liet hen toe een derde te vermijden. De wisselende vluchtrichting en de omwegen wegens het onstuimig weer, veroorzaakte een te hoog brandstofverbruik. Hierdoor was de Comet genoodzaakt een niet-voorzien tussenstop te maken te Pointe Noire (Congo Brazzaville) in plaats van Leopoldstad rechtstreeks te kunnen vervoegen. Eens volgetankt, vertrok het vliegtuig terug maar zag zich genoodzaakt een omweg te maken wegens een onweer dat de rechtstreekse route naar de hoofdstad van de kolonie versperde. Om 14u30 cirkelde de Koningin Astrid boven Leopoldstad en landde om 14u40 op N'Dolo. De bemanning werd er ontvangen door een enthousiaste menigte.



*Sabena Installaties in Leopoldstad (N'Dolo).*

Maurice Franchomme en Ken Waller wensten de terugvlucht al de volgende dag aan te vatten. Maar de Nieuwjaarpst uit het binnenland, aangevoerd door vliegtuigen van Sabena, zou maar de dag erna aankomen. Daarom werd het vertrek verschoven naar woensdag 26 december. Ze stegen op om 3u55 's morgens. Na het overvliegen van de monding van de Gabon versperde een orkaan de horizon. Doch deze konden ze ontwijken door over de oceaan te vliegen. De uitgestippelde route moest hen naar Niamey, hun volgende bestemming, brengen. Veralgemeende mist verplichtte Teddy Franchomme en Ken Waller het traject op instrumenten te vliegen en voornamelijk op kompas te navigeren. De 2.600 kilometer werden afgelegd in 7u45, een uur minder dan bij de heenvlucht.

Bij het opstijgen in Niamey kregen ze plotseling defect waardoor Ken Waller verplicht was in allerijl een noodlanding te maken. Die volbracht hij op briljante wijze, hoewel het toestel erg geladen was en volgestouwd met meer dan duizend liter benzine.

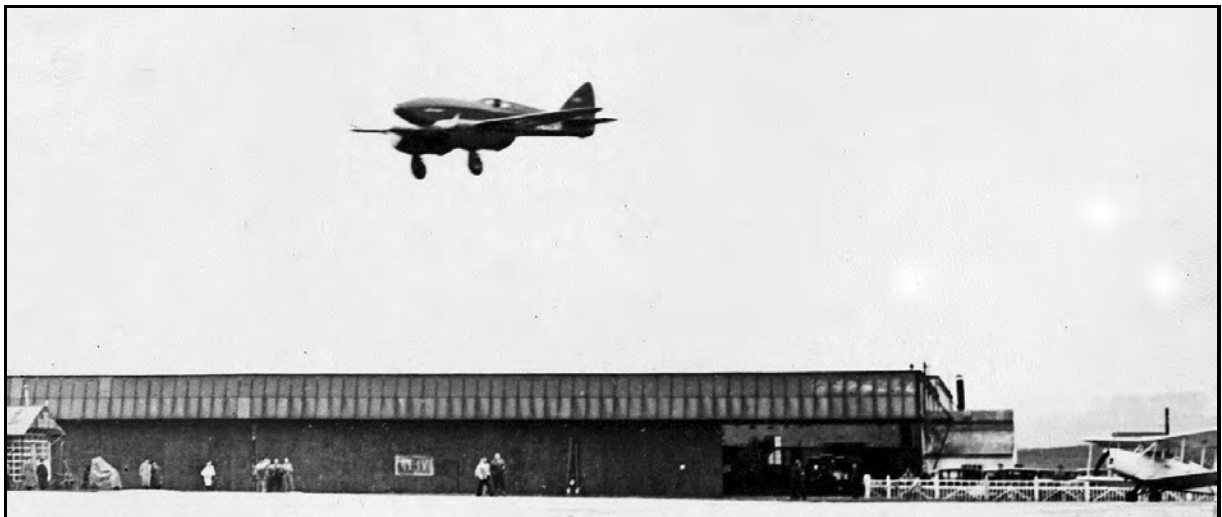
Dit incident betekende een vertraging van ongeveer twintig uur op het reisschema. Ken Waller bleek een even goede mekaniker als piloot te zijn en verving een cilinder en een zuiger van een van de twee motoren. Testen na de herstelling gaven voldoening en de Koningin Astrid hernam zijn vlucht om 6u43 's morgens, richting Sahara. Door een zandstorm en verschrikkelijk slecht weer verloren ze de piste door de Sahara uit het oog, hun enig herkenningspunt in de woestijn. Ze konden zich uit deze netelige situatie redden door in

steeds grotere cirkels rond te vliegen. Zo konden ze de piste terugvinden na 14 voor hen verschrikkelijk lange minuten.

Om 14u30 streek de Comet neer te Colomb Béchar om brandstof te tanken en vertrok weer om 15u30 om, na het overvliegen van het Atlas gebergte, Oran om 17u te bereiken.

Vrijdag 28 december was de dag voor de laatste etappe van de terugreis. Het opstijgen in Oran vond plaats om 7u25, ondanks een dikke laag mist die plotseling La Sénia overdekte en die de piloten bijna deed afzien van hun vlucht. Met een regelmatig vluchttempo overbrugden Ken Waller en Teddy Franchomme Spanje en Frankrijk en bereikten ze Haren om 12u14, waar ze in triomf werden onthaald.

Hun rondreis van ongeveer 6.800 kilometer en 44u15 werkelijke vliegreuren was letterlijk een record in 1934!



*De Comet bij zijn terugkomst in Haren op 28 décembre 's middags, na zijn lange vlucht naar Congo.  
(Archieven MT Franchomme)*

## **Ken Waller - Teddy Franchomme**

**De Havilland Comet**

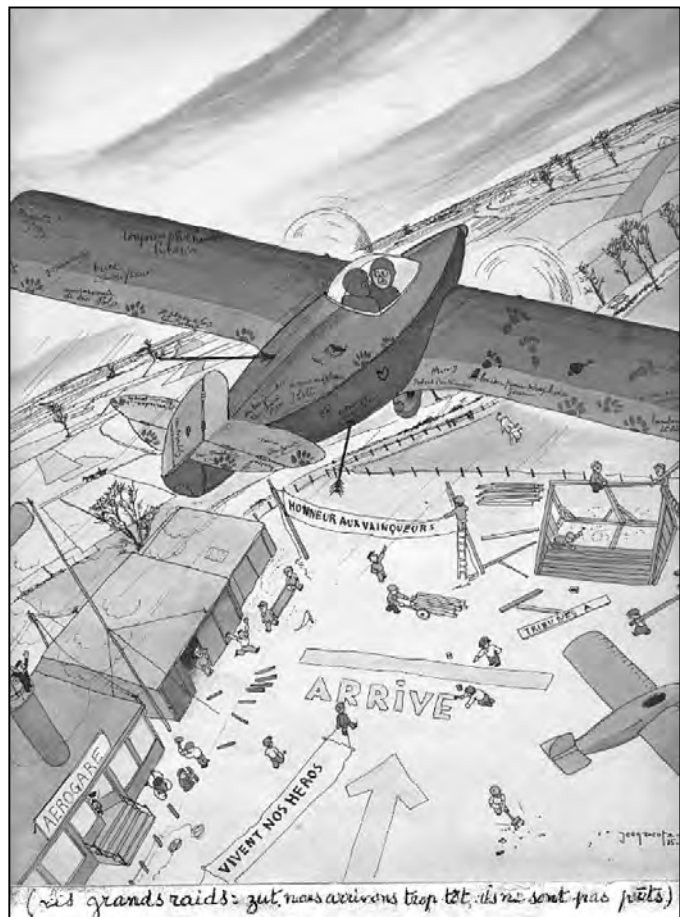
**Brussels - Léopoldville 12/1934**



*Document dat herinnert aan de 'snelle postvlucht'. (E. Dessouroux & V. Jacobs)*



De helden worden triomfantelijk gevierd: op de voorgrond Maurice "Teddy" Franchomme. Eén van zijn meest enthousiaste dragers is niemand minder dan Prosper Cocquyt, chef-piloot van Sabena; zijn gelaat is gedeeltelijk verborgen achter de hand van Teddy Franchomme.  
(Archieven MT Franchomme)



Suggestieve uitbeelding van de welbekende komische tekenaar en luchtvaart enthousiast Jean Drotz, die ook de auteur is van de Kardi-naal Paf tekeningen op de muren van het lokaal van het Broederschap en die nog steeds voorkomen op de muren van het restaurant in het Huis der Vleugels.  
(Archieven MT Franchomme)

## De laatste jaren van vrede

Maurice "Teddy" Franchomme was van langs om meer begaan met de Belgische luchtvaart, zowel militair als burger.

Hij speelde een beduidende rol in het verzamelen van de oudgedienden door een oproep naar de "Vieilles Tiges" om zich kenbaar te maken. Deze verscheen onder meer in het tijdschrift "La Conquête de l'Air" in februari 1934. Deze aanwerving vond plaats aan de vooravond van

de stichting van de vereniging van de “Vieilles Tiges”, daadwerkelijk opgericht in 1937 en waarvan Teddy Franchomme meteen een van de bestuursleden werd.



*Als gast van Teddy Franchomme op de "Bienvenue aérienne 1935", komt Ken Waller aan met zijn De Havilland DH 85 Leopard Moth geregistreerd G-ACTJ.  
(Archieven MT Franchomme)*



*De moeder van Ken Waller wordt in 1935 verwelkomd na haar vlucht vanuit Engeland, door reserve-kapitein vlieger Maurice "Teddy" Franchomme te Haren.  
(archieven MT Franchomme)*

Het jaar 1935 was dit van een internationale tentoonstelling in Brussel. Dit rechtvaardigde een “fly in” verwelkoming voor toerisme piloten. Teddy Franchomme aarzelde niet om zijn metgezel van de snelle postverbinding uit te nodigen. Ken Waller kwam naar Brussel aan de sturen van een De Havilland DH 85 Leopard Moth met als kenteken G-ACTJ met als passagier niemand minder dan zijn moeder.



Teddy Franchomme was ook, in het gezelschap van juffrouw C. Franchomme, bij diegenen die op 30 juni 1935 te Keerbergen de doop en zegening bijwoonden van het eerste Zögling zweefvliegtuig bestemd voor de Italiaanse sectie zweefvliegen uit Brussel. Dit zweefvliegtuig, met een balk als romp, was gebouwd door de Heer Abeele te Oostende.

Hij was een van de Belgische vliegeniers die in november 1935 een delegatie Franse reserve officier piloten van de luchtvaartkring uit de streek van Lille uitnodigde. Een van de acties die hij ondernam met de zwier die hem eigen was, is zonder meer het diner van 10 oktober 1936 waarop hij alle piloten uitnodigde die de verbinding België - Congo hadden waar gemaakt, alsook talrijke hoogwaardigheidsbekleders van de Belgische luchtvaart, zowel militair als burger. Hij had de fijngevoeligheid om aan elk van hen een onderscheiden kenteken uit te reiken met het nummer overeenstemmend met de chronologie van het vertrek van de vluchten.

### **De vereniging van de “Vieilles Tiges Belges”**

In navolging van wat in Frankrijk plaats vond in 1920, wordt in 1937 de vereniging van de “Vieilles Tiges” van België opgericht. In een eerste fase verenigt de beweging de vliegeniers die hun brevet kregen voor 1914. Naderhand worden, na de oorlog, de statuten aangepast en kunnen alle piloten die 30 jaar in het bezit zijn van een brevet toetreden.

De foto hierna werd genomen tijdens de Algemene Vergadering van 12 mei 1937.



*Maurice Franchomme bevindt zich op de laatste rij, derde van links (pijl).*

Onder de stichtende leden herkent men alle grote namen uit de beginjaren van onze luchtvaart... Oordeel maar: Baron Pierre de Caters, Generaal Iserentant, Jan et Max Olieslagers, Victor Boin, Kolonel Daumerie, Generaal Desmet, Oscar Tips, Ridder Jules de Laminne, Alfred Lanser, Kolonel de Cartier, Kolonel Hugon, Albert Van Cotthem, Kolonel Tapproye, Fernand Lescart et Ernest Demuyter...

De eerste pagina van het ‘Gouden Boek’ hebben we te danken aan de moeder van Maurice, Madame Valentine Franchomme. Onderaan de pagina lezen we : “Peint par Valentine Franchomme, mère de Teddy”.



Het prachtig kenteken van de vereniging is eveneens een van zijn creaties. Het komt ook voor in het album en men kan stellen dat het 80 jaar VTB heeft meegemaakt zonder te verouderen.

Hierna, de kentekens die op de site van de VTB voorkomen, alsook, sinds 2017, het logo van de 80<sup>ste</sup> verjaardag van de vereniging dat het tijdschrift opluisterde.



Maurice Franchomme is er zich niet van bewust dat hij nagenoeg tien jaar later vice-voorzitter zal worden, en uiteindelijk in 1975 voorzitter van de vereniging...

De begeestering voor de luchtvaart van Maurice “Teddy” Franchomme komt nog meer tot uiting doordat hij in 1939 een club voor modelbouw van watervliegtuigen heeft opgericht te Blankenberge. De voorzitter ervan was de Heer Georges Kups, de ondervoorzitter de Heer Charles Van Cutsem, terwijl Teddy Franchomme er de penningmeester van was.

Maar in september 1939 komt onverwacht de oorlog en Majoor Vlieger van de reserve Maurice “Teddy” Franchomme wordt in actieve dienst opgeroepen vanaf 1 september 1939.

## 5. De Tweede Wereldoorlog

### De mobilisatie en de 18-daagse Veldtocht

In het dossier “vertrouwelijk officier”, opgesteld op het einde van de veldtocht (28 mei 1940), leest men dat reserve Majoor van het vliegwezen (aangesteld) Maurice Franchomme vanaf de mobilisatie (1 september 1939) tot 29 mei 1940, aan het hoofd stond van de 1<sup>ste</sup> Groep van het Regt TA Lu (Smaldelen 1 tot 6).

Tijdens de Achttiendaagse Veldtocht hebben de eenheden onder zijn bevel de vliegvelden Bierset, Antwerpen (Deurne), Diest, St Denijs Westrem, Het Zoete, Lombardzijde en Oostende verdedigd.

Voor zijn moedig gedrag gedurende deze periode, stelde Kolonel Vlieger Raoul de Cartier, bevelhebber van het Regt TA Lu de volgende eervolle vermelding voor: *“Heeft een bataljon Mi. C. Lu samengesteld waarmee hij hoogst efficiënt opereerde. Heeft zich onderscheiden door zijn energie en zijn minachting voor het gevaar, vooral te Nieuwpoort op 26 en 27 mei, waar hij door zijn moedig gedrag zijn eenheden, onderworpen aan een hevig luchtbombardement aanvuurde. Tijdens dit bombardement werd een vijandig vliegtuig neergeschoten”*.

Opgesteld te Westende, 27 mei 1940.

### Activiteiten in de schoot van het Geheim Leger

Op 29 mei 1940 wordt Maurice Franchomme te Lootenhulle gevangen genomen en naar het Militair Hospitaal van Gent gestuurd. Op 6 juni 1940 slaagt hij erin te ontsnappen dankzij de medeplichtigheid van Mevrouw Gütt, echtgenote van de minister van financiën. Hij wordt, verborgen in een ziekenwagen van het Rode Kruis, naar Brussel teruggebracht.

Wat betreft zijn activiteiten in België onder de bezetting, verklaart Franchomme dat hij “Gedelegeerd Bestuurder van de Firma Franchomme en Cie.” is gebleven, alsook consulaire rechter bij de Handelsrechtbank.

In 1942 voert hij een clandestiene verbindingsoopdracht uit in niet-bezet Frankrijk. Onder een valse identiteit (Michel Fronthomme), controleert hij de werking van een ontsnappingsroute die loopt via een doorwaadbare plaats in de Cher, op de demarcatielijn te Brinay (Cher).

Op 06 juni 1942 wordt hij aangehouden door de “Feldgendarmarie” en geïnterneerd in het fort van Hoei. Twee dagen later wordt hij vrijgelaten met de andere officieren ouder dan 45 jaar.

Op 08 mei 1944 wordt hij door de Gestapo uit zijn domicilie gezet (Observatoriumlaan te Ukkel) als vergeldingsmaatregel voor zijn houding tijdens een optocht van de troepen van het Waals Legioen in Brussel. De Duitsers vestigen er het persoonlijk bureau van Leon Degrelle.

Gedurende ettelijke maanden gaat Maurice Franchomme de kleine Joodse kinderen, opgevangen en verborgen in het weeshuis van de Veldstraat in Etterbeek, bevoorraden met voedsel en kleren. Dat doet hij ook voor Israëliische families die zich verborgen houden voor de Gestapo. Bovendien overhandigt hij meermaals geld en voedselpakketten aan de Voorzitter van de Vooruitziende Invaliden om weerstanders, dienstweigeraars en kinderen van door de vijand gefusilleerde patriotten te helpen.

Verder stelt hij van 1940 tot augustus 1944, op zijn kosten en met de hulp van toegewijde vrienden en familieleden, ongeveer een vijftigtal pakketten samen en stuurt deze naar collega’s gevangen in Duitsland. Niet alleen aan jonge officieren, maar ook aan generaals en andere hoge officieren (Duvivier, Hiernaux, Legros, Norbert Leboutte, Robert Fabry, Louis Robin, Papejans de Morchhoven, om maar enkele te vernoemen).

Al deze activiteiten beletten hem niet bij de “Ondergrondse Groepering van de officieren van het Belgisch leger”, een nationale royalistische beweging, aan te sluiten. Zo kon hij fondsen

verzamelen om Belgische piloten naar Engeland te smokkelen. Verder heeft Franchomme ook nog jonge mensen die door de vijand gezocht werden, naar Engeland geholpen door hen met ontsnappingsroutes in contact te brengen. Hij werd verraden en moet eveneens naar Engeland vluchten. Daar neemt hij dienst bij de Britse Strijdkrachten, meer in het bijzonder bij de RAF.

### **Verbindingsofficier**

Begin 1945 wordt Majoor Franchomme de persoonlijke liaisonofficier van Air Marshall Sir Arthur Coningham, Opperbevelhebber van de 2<sup>nd</sup> Tactical Air Force.



*Montgomery in discussie met Air Marshal Coningham en Generaal Miles Dempsey, de eerste Britse commandant die de Rijn overstak.*

## 6. Na de tweede Wereldoorlog

### Diverse voorzitterschappen

Op 21 februari 1946 wordt Maurice “Teddy” Franchomme voorgoed gedemobiliseerd en benoemd tot ere Luitenant Kolonel Vlieger op 26 september 1947 voor de voortreffelijke diensten bewezen aan de natie. Deze belangrijke mijlpalen in zijn bestaan waren geen voorwendsel om de armen te kruisen, want Teddy Franchomme ijverde meer dan ooit voor de Belgische luchtvaartorganisaties.

Te beginnen met de **Vieilles Tiges belges**, waarvan hij tijdens de algemene vergadering van 16 juni 1948 ondervoorzitter werd, onder het voorzitterschap van Generaal-Majoor René Legros. Hij blijft deze functie uitvoeren onder het voorzitterschap van Generaal-Majoor Robert Desmet van 1971 tot 1974. Bij het overlijden van deze laatste in 1975, wordt Maurice Franchomme voorzitter van de VTB tot zijn dood op 19 juni 1976.

Hij voerde zijn taken met ernst uit, maar kon ook grappig uit de hoek komen, onder meer als onder-coadjutor van het **“Broederschap van Kardinaal Paf”**, opgericht voor de Tweede Wereldoorlog en dat op regelmatige tijdstippen een bende vrolijke grappenmakers bijeenbracht... Het verhaal van dit ongewoon broederschap bevindt zich in bijlage C.

Maurice “Teddy” Franchomme sloofde zich belangeloos uit voor voornamelijk de Belgische sportieve luchtvaart en zijn verdiensten werden beloond door de toekenning van het gouden kenteken van Sportverdienste op het eind van 1955. Op 22 mei 1957, ter gelegenheid van de plenaire vergadering van de Belgische Koninklijke Aero Club, werd hem het mandaat van ere Secretaris Generaal toegekend. De opeenstapeling van mandaten van Teddy Franchomme getuigt van zijn inzet en dynamisme voor de luchtvaart: secretaris generaal en secretaris van de bestuursraad van de Koninklijke Belgische Aero Club, eerste ondervoorzitter van de nationale club voor parachutisten, secretaris van het Broederschap van de Militaire Vliegeniers 1914-1918 en lid van beheerraad van het home “Ailes brisées” van België.

Bovenop het voorzitterschap van de Vieilles Tiges van België wordt hij in 1975 nog voorzitter van de Belgische Koninklijke Aero Club.

### De wisselbeker Etienne Dufosse

Ter nagedachtenis van haar zoon, Luitenant Vlieger Etienne Dufosse, gesneuveld in een luchtgevecht op 10 mei 1940, stelde Mevrouw Dufosse-Van Halteren in 1954 de wisselbeker Etienne Dufosse in, om jaarlijks de beste schutter van de Luchtmacht te belonen.

De eerste laureaat om de met zijn naam gegraveerde gouden polshorloge in 1955 in ontvangst te nemen, was Sergeant vlieger René Doumont. Helaas overleed Mevrouw Dufosse op 7 september 1956 en als nabije familie nam Teddy Franchomme spontaan de fakkel over om de wisselbeker te organiseren. Hij droeg deze verantwoordelijkheid in 1974 over aan Jean Franchomme.



*Adjutant-chef Vlieger Leo Mommens is één van de eerste winnaars van de Challenge Dufosse. Onder het goedkeurend oog van Ere Luitenant-Kolonel Vlieger Maurice « Teddy » Franchomme overhandigt Luitenant Generaal Vlieger Jean Ceuppens, stafchef van de Belgische Luchtmacht, hem het gouden uurwerk met zijn naam op de achterkant gegraveerd. (Archieven MT Franchomme)*

Momenteel wordt deze prijs nog altijd toegekend. Hij beloont hetzij een lid van het varend personeel die een interessante ontdekking deed, hetzij een piloot of bemanningslid die een opmerkelijke prestatie volbracht.

Het is eveneens aan Mevrouw Dufosse dat we het Ereperk te danken hebben op het kerkhof van Brussel om er alle Belgische vliegeniers, gevallen in de oorlog van 1940–1945 te laten rusten. Hieromtrent geeft bijlage B meer details.

### De uitvaart

Zoals we konden vaststellen in de felicitatiebrief van de Vereniging van de Orde van Leopold, die aan hem was gericht (zie blz 55), was Maurice Franchomme verzwakt.

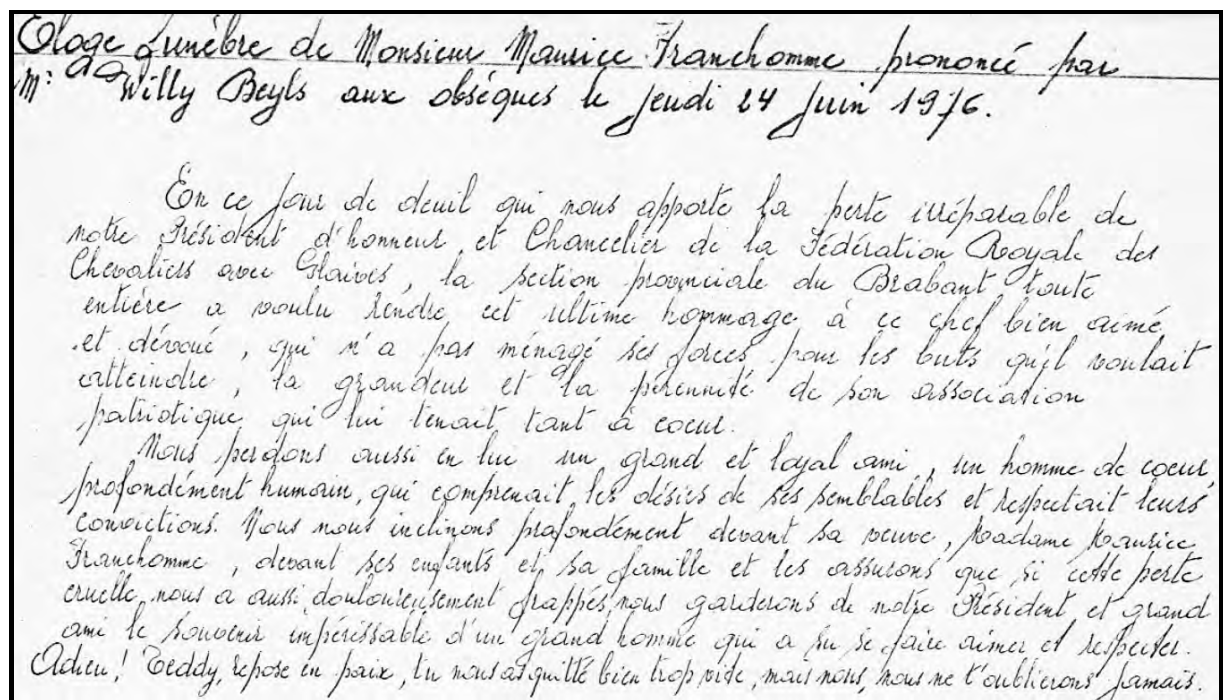
De veelzijdige vliegenier Maurice “Teddy” Franchomme, steeg voor de laatste keer op te Brussel op 19 juni 1976, op 84-jarige leeftijd. Aldus verloor de Belgische luchtvaart een van zijn grootste en meest nobele figuren.

De uitvaartplechtigheid heeft plaats op donderdag 24 juni. De lijkrede hieronder wordt uitgesproken door de voorzitter van de Koninklijke Bond van de Ridders met Zwaard, waarvan Maurice Franchomme erevoorzitter en Kanselier is.

*“De volledige provinciale sectie van Brabant wil deze ultieme eer bewijzen aan deze zeer geliefde en toegewijde chef, die zijn krachten niet heeft gespaard voor de doelstellingen die hij wilde bereiken, de grootsheid en het voortbestaan van zijn vaderlandse vereniging die hem zo nauw aan het hart lag. Met hem verliezen we een grote en loyale vriend, een man met een uitgesproken menselijk hart, die de verzuchtingen van zijn gelijken begreep en respect had voor hun overtuigingen. Wij buigen diep het hoofd voor zijn weduwe, voor zijn kinderen en zijn familie en verzekeren hen dat indien dit pijnlijk verlies ons ook diep heeft getroffen, wij van onze voorzitter en grote vriend een onuitwisbare herinnering zullen behouden van een groot man die zich wist te laten liefhebben en respecteren.*

*Vaarwel ! Teddy. Rust in vrede. Jij verliet ons veel te vroeg, maar we zullen je nooit vergeten.”*

Maurice Teddy Franchomme rust op het kerkhof van Laken.

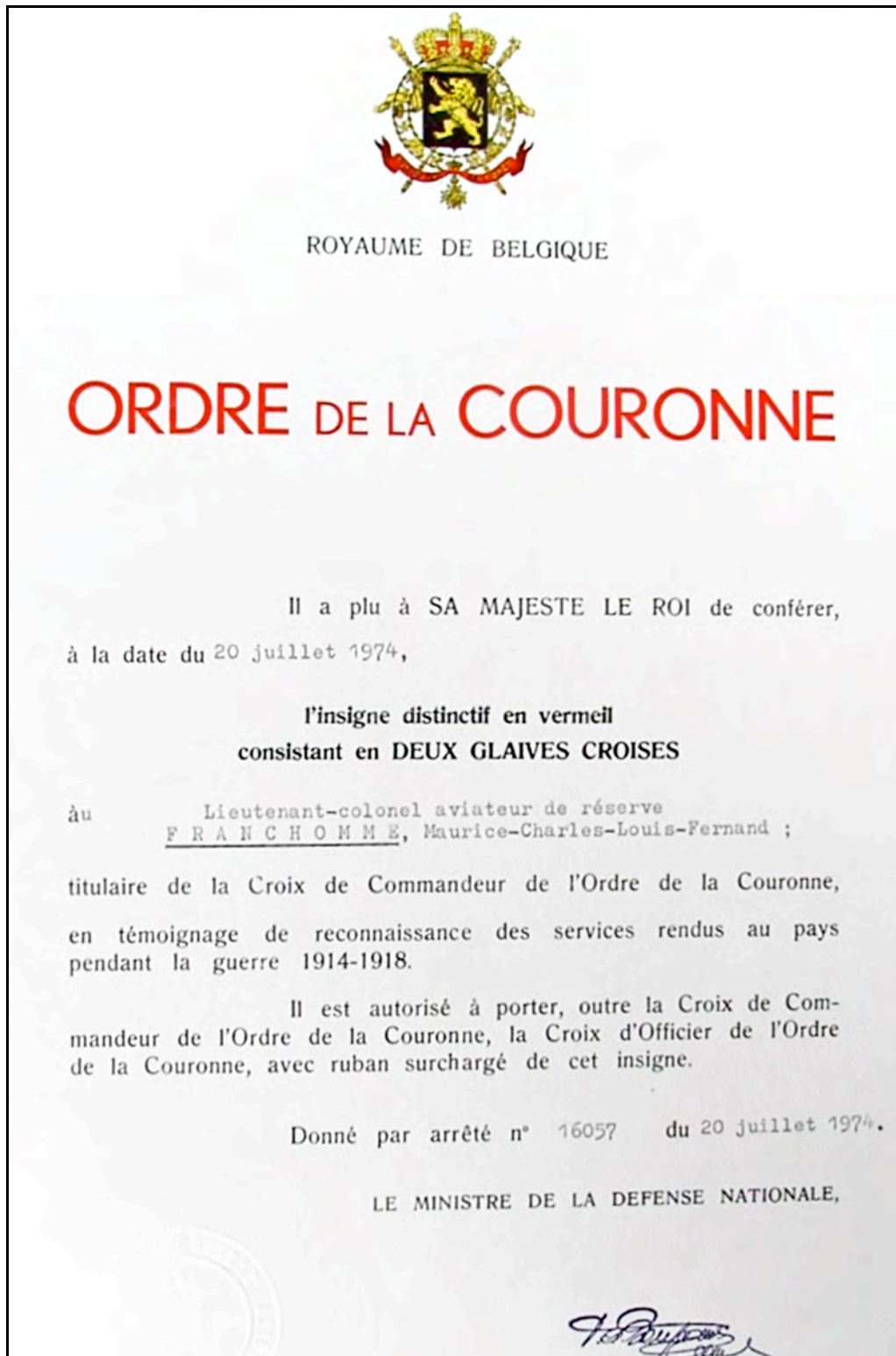




*Graf van Maurice Franchomme op het kerkhof van Laken. (Paul Van Caesbroeck)*

## Onderscheidingen

Tussen de talrijke onderscheidingen die hem te beurt vielen merken we vooral de **Kroonorde met "Twee gekruiste Zwaarden"** als getuigenis van de bewezen diensten aan het land gedurende de oorlog 1914-1918. Deze onderscheiding werd hem toegekend op 20 juli 1974.




20 juli 1974: Kroonorde met gekruiste zwaarden.



Op 11 december 1975, wordt Maurice "Teddy" Franchomme "**Grootofficier in de Leopoldsorde**". Hiervoor kreeg hij heel wat gelukwensen, onder meer deze van de "Vereniging van de Leopoldsorde", waarvan hij bestuurslid was.



11 december 1975: Maurice Franchomme wordt Grootofficier in de Leopoldsorde.

  
**SOCIÉTÉ DE L'ORDRE DE LÉOPOLD**

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

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

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

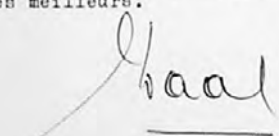
Bruxelles, le II décembre 1975.

Monsieur l'Administrateur,

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

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

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

  
Colonel e.r. GRAAS,  
Directeur.

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

## II. Diversen

### Interview

Als Voorzitter van de Vieilles Tiges heeft Maurice Franchomme een interview gegeven dat, enkele maanden voor zijn overlijden, in de pers van 10 februari 1976 verscheen.

Franchomme Maurice, “Teddy” genoemd, derde oudste nog levende piloot<sup>5</sup>, reserve luitenant-kolonel, gebrevetteerd piloot in juni 1915, industrieel, voorzitter van de Vieilles Tiges”.

*Kolonel, wat zijn dat, de “Vieilles Tiges”?*

Iedereen die een brevet van piloot heeft sinds minstens dertig jaar. Het is een ware eer de voorzitter van deze vereniging te zijn, want ze telt heel wat helden en erg sympathieke kerels onder haar leden. De overlevenden van de Slag om Engeland en de azen van de laatste oorlog hebben zich nu bij hun voorgangers in de vereniging aangesloten (ongeveer 190 leden).

### De roeping

*Laten we naar het verleden terugkeren. Wanneer hebt u de eerste symptomen van het luchtvaartvirus opgemerkt, virus dat u later volledig besmet heeft?*

Van 1900 tot 1914 heb ik alleen vliegtuigen gebouwd en uitgetest. In 1908 een eendekker zweefvliegtuig. Een jaar later een eendekker met een 3 cilinder motor van 24 pk. In 1911 en 1912 andere prototypes die tentoongesteld werden op het “Salon van de automobielen en de luchtvaart” in het paleis van het Jubelpark. In 1913 bouwde ik een eendekker met een romp met linnen bespannen en een 3 cilinder motor van 32 pk. Deze werd in de loodsen van Lanser te Berchem door Belgische genieofficieren vernietigd aan de vooravond van de intrede van de Duitsers in Brussel in augustus 1914.

In 1914 werd ik gemobiliseerd bij het 31<sup>ste</sup> Linie bataljon en nam ik deel aan de slag om Luik. In oktober van hetzelfde jaar, gedurende de slag aan de IJzer, was ik liaisonofficier van admiraal Ronarc'h en generaal Grossetti. In november 1914 vervoegde ik het 1<sup>ste</sup> Regiment Gidsen en eind mei, tijdens een verlof van tien dagen in Engeland, behaalde ik mijn brevet van piloot op tweedekker Caudron.

Ik werd vervolgens naar de Belgische militaire vliegschool te Étampes gestuurd en heb daar op 11 november 1915 de proeven voor Belgisch militair piloot afgelegd op tweedekker Maurice Farman.

Ik ging naar het front aan de IJzer en vloog er op “Bébé Nieuport” in de schoot van het 5<sup>de</sup> Jachtmaaldeel. Dit maaldeel werd later het 10<sup>de</sup>, uitgerust met de “Spad Hispano”. Na het einde van de oorlog ben ik in 1918 naar het reservekader overgegaan.

*Hebt u Guynemer gekend, de legendarische held?*

Ik heb hem ontmoet. Ik heb vooral Mermoz gekend, maar ook Nungesser, met wie ik aan het front gepatrouilleerd heb, elk in zijn eenzitter. Nungesser was een uitermate aantrekkelijk type. Zoals jullie weten, zou hij verdwijnen, samen met Coli, bij zijn poging om de Atlantische oceaan over te steken in zijn beroemde “L'Oiseau Blanc”.

---

<sup>5</sup> De twee oudsten waren de ere generaals Desmet en Hugon.



Charles Nungesser... «60 moffen neergehaald<sup>6</sup>»



De Meulemeester en Thieffry.

Ja, het was de periode van Fonck, Saint-Exupéry, Nungesser, Guynemer, de onvergetelijke Jan Olieslagers, Edmond Thieffry, De Meulemeester, Van Cotthem, Willy Coppens, Prosper Cocquyt en vele anderen nog. Allemaal buitengewone, fijne kerels!



Franchomme met de graad van kapitein. (Schets van Jacques Ochs)

### **Evere-Leopoldstad-Evere**

*Kolonel, laten we het hebben over uw befaamde luchtverbinding tussen België en Belgisch Congo waarover zoveel gesproken werd.*

In de loop van 1934 kwam ik op het idee, niet officieel en zonder steun van de overheid, een snelle postverbinding tussen ons land en de kolonie te verwezenlijken.

<sup>6</sup> Waarvan 43 gehomologeerde overwinningen.

Een goede vriend, de Australiër Bernard Robin, leende mij een "Comet De Havilland" en bezorgde mij een copiloot, niemand minder dan de grote Schotse aas Ken Waller. Het vliegtuig werd "Koningin Astrid" gedoopt en de koningin was er meter van. We zijn vanop Evere opgestegen op 20 december 1934 en landden vijf uur later in Oran. De dag erna vlogen we van Oran over de Sahara naar Niamey en de 22<sup>ste</sup> kwamen we in Leopoldstad aan. We hebben de 26<sup>ste</sup> bij dageraad de terugreis aangevat, met de Nieuwjaarspost van de Belgen in Congo en de antwoorden op de post die we op de heenvlucht meegenomen hadden. Een ernstig defect na het opstijgen in Niamey verplichtte ons rechtsomkeer te maken. We slaagden er in een gebarsten zuiger te vervangen en de 27<sup>ste</sup> stegen we weer op richting Colomb Béchar. De 28<sup>ste</sup> december werden we enthousiast verwelkomd te Evere en de meegebrachte post werd de volgende dag al verstuurd. Sensationeel voor die tijd.

*Ik kan mij inbeelden dat koningin Astrid jullie wenste te gelukwensen bij uw terugkeer?*

Natuurlijk, zij was echt onze meter! Ik vergat te vermelden dat vóór ons vertrek de koningin onverwachts opgedaagde, in gezelschap van koning Leopold om ons een behouden reis toe te wensen. Ze schonk ons een verrassing: een kleine zilveren komeet.

**TEDDY FRANCHOMME,  
PRESIDENT DES VIEILLES TIGES**

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

**I. LES  
« VIEILLES TIGES »**

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



**Suite en page II**

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

### Het broederschap der vleugels

*Kolonel, u schetste enkele van die buitengewone levenslopen, van die boegbeelden van de burger- en militaire luchtvaart. U was één van hen en u was hun vriend... U hebt een prachtig leven gehad?*

Ja, ik heb de extase gekend van het vliegen in een periode dat vliegen bestond uit aan boord gaan van een toch redelijk rudimentaire kist, zelfs als deze toen het neusje van de zalm was. De motor laten draaien, hoogte nemen en dan, mijn god, op hoop van zege... Men moest zijn vliegtuig meer op aanvoelen, op instinct, met zijn zenuwen besturen, eerder dan op instrumenten.

Ik heb fantastische momenten beleefd. Ik ben bevriend geweest met prachtige, meestal onbaatzuchtige en bescheiden mensen. En vooral heb ik die wapenbroederschap gekend, die kameraadschap tussen piloten in zijn meest sublieme vorm. Een zuiver en meeslepend gevoel dat berust op wederzijdse waardering, een vermogen om de hele mensheid op een zelfde leest te schoeien en alleen echte wapenfeiten te eren en te bewonderen, daden die getuigen van moed en dapperheid en rechtmatig verworven roem.

*Bestaat deze sfeer ook nog in onze tijd?*

Natuurlijk. Ik ontmoet veel jongeren. Ik vind dat ze het heel goed doen. Weet u dat op de plaats waar we nu zijn, in de grote hal van het jubelpaleis, er een luchtvaartmuseum is? Jongens en meisjes helpen hier een belangloze en enthousiaste kolonel Terlinden die er de promotor en de animator van is. Hij heeft mijn volste vertrouwen.



1935: Z.M. koning Leopold in gesprek met Majoor Franchomme in bijzijn van de generaals Duvivier en Iserentant et van kolonel Hugon.

### **Vaarwel, kolonel!**

De journalist beëindigt het interview met de volgende woorden:

“U hebt uw plaats gehad – een eersteklasplaats – in deze vrolijke schouder aan schouder broederschap der vleugels. Broederschap die zovele nobele harten samenbracht, van bij de avontuurlijke geboorte van de luchtvaart, van bij de eerste aarzelende stappen aan het begin van de eeuw, tot de supersonische vliegtuigen in onze tijd.

Vaarwel, “Teddy” Franchomme, uitzonderlijk man die, gedreven door een soort messianisme, altijd naar het allerhoogste streefde...

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

## **Getuigenis van Paul-Henri Franchomme, zijn neef**

Teddy was altijd een voorloper. Bij de familie firma FRANCHOMME & Co, gelegen in een kwartier van Brussel Noord, afgebroken voor de bouw van de Belgacom torens, deelden wij met Alain, zijn zoon en Edmond, mijn vader, hetzelfde bureel op het eerste verdiep. Het vertrek was volledig in Horta stijl bemeubeld, Teddy had als werkruimte een immense lessenaar waaraan hij hoofdzakelijk staand moest werken. Het was de enige van de familie die zich deze bijzondere manier van schrijven had eigen gemaakt en die destijds uitzonderlijk was, maar actueel terug in de mode komt.

Bovenop onze professionele en familiale banden had ik het geluk kort bij zijn dagelijks leven te staan. Wij kwamen vaak samen bij mijn ouders die een grote vriendschap hadden voor Teddy en zijn echtgenote, tante Gette.

Tijdens mijn legerdienst bij de Luchtmacht - ik was zeer fier met de aandacht die hij aan mij besteedde - heb ik veel van zijn vroegere beroemde kameraden ontmoet, meer bepaald in de Belgische Aero Club en in het Huis der Vleugels.

Naderhand, na mijn huwelijk, toen ik in de Churchilllaan ben gaan wonen, nagenoeg recht tegenover zijn appartement, bezochten wij dezelfde gelegenheden, wat ons nog dichterbij bracht.

Zijn goed humeur bezielde mij bij elke ontmoeting, zijn warm gezelschap werd door ieder van de sociale ladder op prijs gesteld. Zijn charme en gezelligheid lieten hem toe om eerlijk te converseren met zowel de man in de straat als met de gekroonde hoofden. Door zijn beminnelijkheid en beschikbaarheid kreeg hij erkentelijkheid bij allen die hem gekend hebben. Ik herinner mij dat bij de oude Brasseries Georges, in onze wijk, er zelfs een tafel op naam voor hem was voorbehouden.

Dit alles heeft mij mooie herinneringen nagelaten. Met bewondering voor zijn sympathie heb ik altijd gepoogd zijn voorbeeld te volgen, om door zijn eenvoud en grote liefde, te communiceren met alle mensen.

## Documenten en fotoalbums

### Gelukkige jeugd in een comfortabele familie

Sympathiek woordje dat Maurice aan zijn tante Lily stuurt bij zijn vertrek naar Parijs, na haar huwelijk met zijn nonkel Eugène... Het komt voor, zoals reeds gezegd, in het album dat door alle neven en nichten aan hun tante geschonken werd op 25 oktober 1904. Maurice zal in december 18 jaar worden.

Ma chère Tante Lily.

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

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

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

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

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

Ton Maurice



*Tante Gette (Georgette) met de kinderen Franchomme.*



*Maurice en zijn zusters Maddy en Suzanne.*



*Uitstapje met het paard met papa Franchomme.*



*Neef Jacques.*



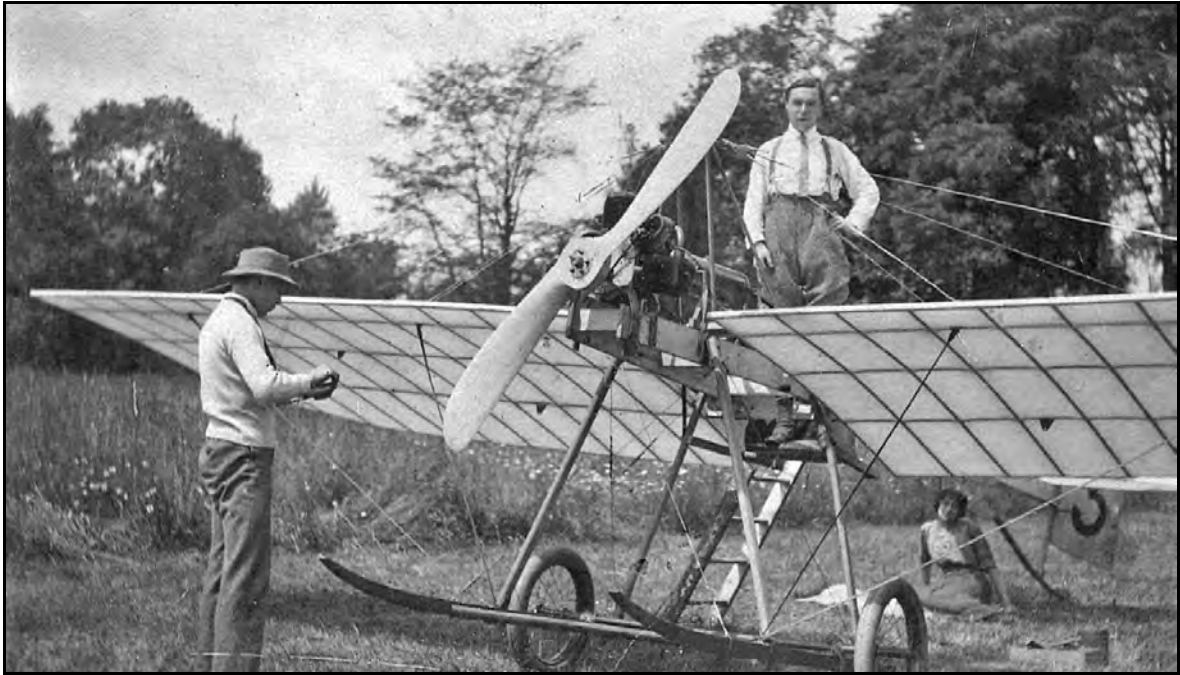
*Op weg naar Blankenberge...*



*Maurice en zijn twee zusters.*

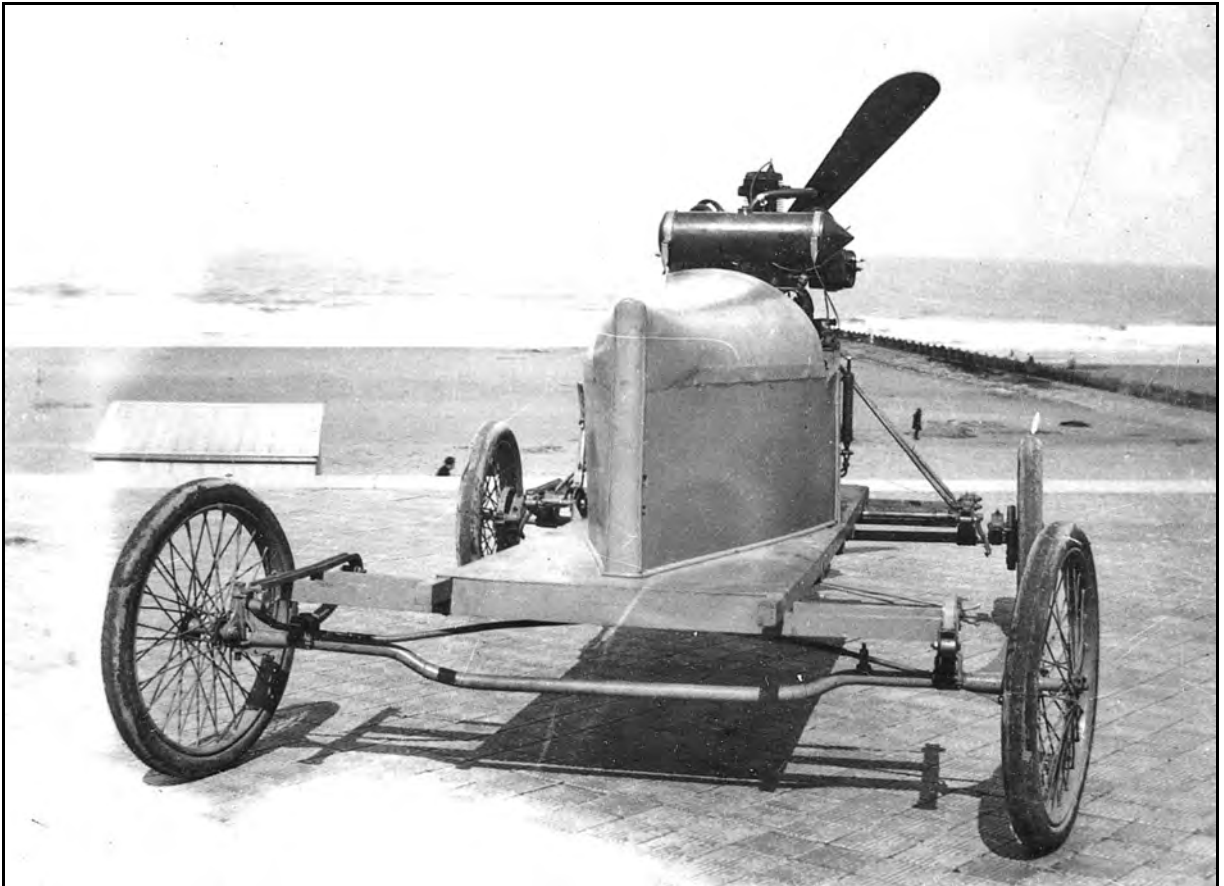


Een vroegrijpe voorloper



*Francombe en zijn neef Jacques.*





*Het schroefvoertuig.*

## De Eerste Wereldoorlog



Met Kapt Michaux op de tweedekker Farman 130 pk.  
Op de achterkant van de foto: "Michaux se tue en avion au Congo".



*Op Nieuport 23.*





*Aan boord van het tweedekker jachtvliegtuig Ponnier Le Rhône 80 pk.*



*Voor een Caudron GIII.*



Roger d'Hendecourt en Raymond Rondeau. "Aan mijn vriend Teddy met mijn beste herinnering."



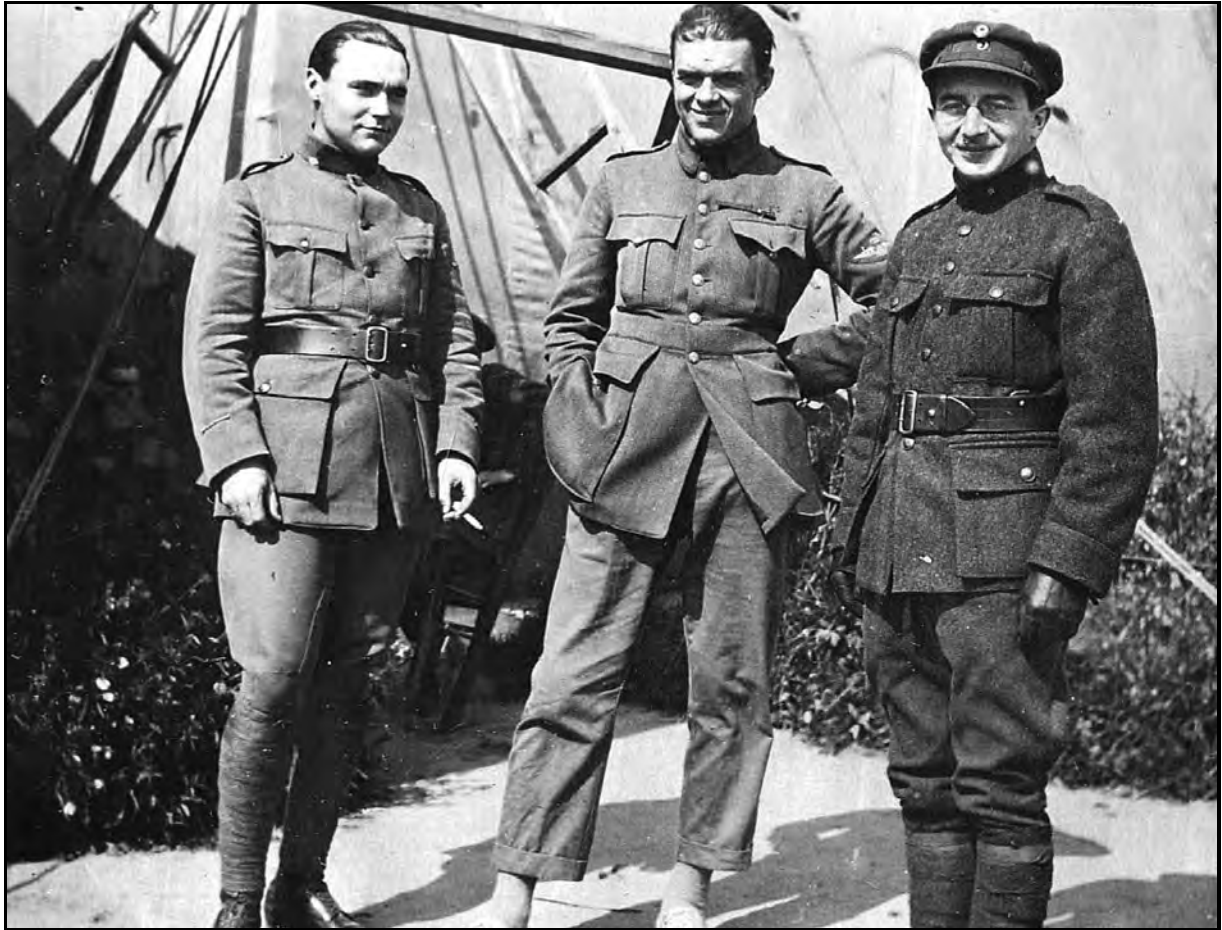
Dezelfden in oktober 1917.



"19 juni... Aan mijn beste vriend Teddy. Ter herinnering aan onze goede vriendschap. Ciselet."  
Charles Ciselet en Jean-Marie Lambert.



Franchomme met Albert Van Cotthem, Deplus en Fernand de Woot de Trixhe.



*Met Max Orban en Luitenant Emmanuel Coppens d'Eeckenbrugge <sup>7</sup>.*



*Baron Jean de Zualart, Franchomme, Fernand Woot de Trixhe, o/Luitenant Nègre (elf overwinningen).*



*"Fernand de Woot, gedood aan het front."*

<sup>7</sup> Luitenant van de Artillerie, als waarnemer afgedeeld bij het militair vliegwezen, Oorlogskruis, Medaille van de IJzer, herinneringsmedaille 1914-1918, overwinningsmedaille. Zijn broer Gabriel, leerling van Teddy, zal vliegenier worden.





*Max Orban na een overvlucht van Antwerpen in 1916.*



*Met Adrien Richard en Kippe (de hond...).*



*Franchomme en Max Orban.*



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



Ferreol Jenatzky.



*Pit Jenatzy en Feneau.*



*René Vertongen... gevangen, ontsnapt en omgekomen op zee.*



*Engelse F.E. neergehaald in Woesten.*



*Sopwith Scout.*



Houthem, 18 maart 1917. "Aan mijn beste Teddy. Ter herinnering aan ons toevluchtsoord in Houtem. Ch. Ciselet (5<sup>de</sup> Smd)" (overleden in Deurne in 1931.)



Neergehaald Duits vliegtuig.



*Albert Van Cotthem.*



*Max Orban en zijn Spad (30 september 1917).*



*Luitenant Rongé en zijn Franse piloot Bizet bij de tweemotorige Caudron (Frans-Belgisch smaldeel C.74).*



*Francis Lacroix (piloot) en Louis de Burlet.  
(Smaldeel voor nachtbombardementen)*



*Robert Ciselet 10<sup>de</sup> Smaldeel.*



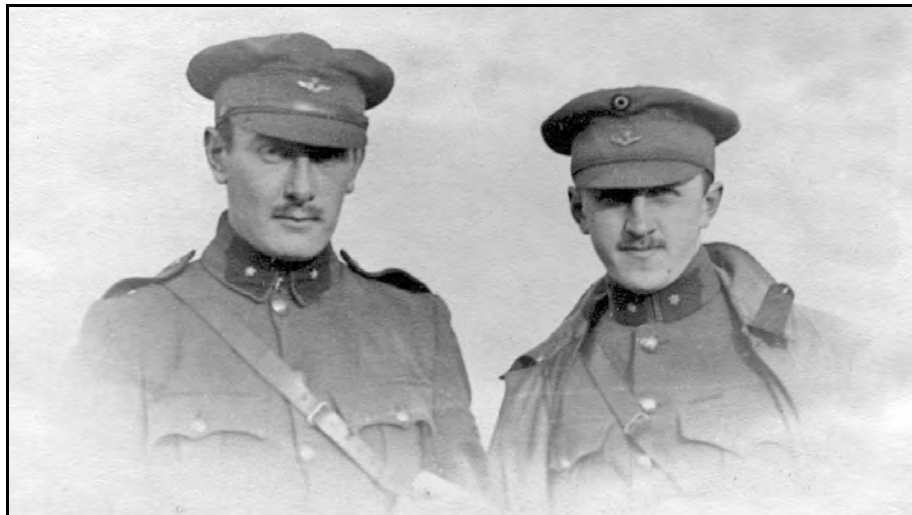
*Henri Crombez links.*



*Een neergehaalde Engelse Sopwith Pup (piloot gered).*



*C.O. Dony met Léon Meunier op de knieën.*



*Karl Kervyn de Lettenhove en Jacques de Meeus, gevallen tijdens een luchtgevecht in augustus.*

## Juvisy

Onderstaande foto's komen uit het album van Amédée Lierneux, in 1918 leerling in Juvisy en broer van Odette, toekomstige echtgenote van Teddy Franchomme.



"De mess in de school van Juvisy in 1918."



"Het Caudron veld te Vieille Port. Teddy Franchomme met zijn leerlingen" Foto opgedragen aan Amédée Lierneux.



"Labrique, Demeuse, Franchomme, Peron, Mélot, Lierneux te Vieille Port (1918)"



Links, foto opgedragen aan Franchomme door Luitenant Wouters, waarnemer. Men herkent Kapitein Jules Jaumotte, de fameuze specialist in luchtverkenning. Rechts een foto van de samenvloeiing van de IJzer en het kanaal van Handzame, genomen door dit duo op 9 mei 1917.




## Edmond Thieffry



Teddy Franchomme is in Juvisy wanneer hij verneemt dat zijn vriend Edmond Thieffry werd neergehaald en als vermist is opgegeven. Echter, hij is er opnieuw levend van afgekomen en opgenomen in een kamp in Duitsland. Spontaan schrijft Teddy hem op 26 maart 1918 een brief die we hierna integraal weergeven. De brief komt aan in een kamp in het Noorden van Duitsland, in Stralsund "Daenholm". Men stuurt hem door naar het

Lazareth VII (hospitaal) van Stettin, aan de Poolse grens waar Edmond Thieffry herstelt van de opgelopen verwondingen.



Mon cher Edmond.  
Je viens de recevoir ton adresse,  
là bas - et je t'écris vite pour  
te dire combien je suis heureux  
d'apprendre que tu t'en es tiré,  
cette fois-ci encore.  
J'espère bien fort que ce mot  
te trouvera tout à fait remis  
de ta blessure, que l'on m'a  
dit légère -  
Tu as laissé une très grande  
sympathie derrière toi, mon  
vieux Thieffry, et beaucoup  
d'admiration affectueuse.  
Nous serons tous si heureux  
de te retrouver.  
J'ai vu Brifaut, il y a  
quelques jours - et nous avons

beaucoup parlé de toi.  
Tout le monde a eu une  
grosse émotion, en apprenant  
ta disparition.  
Ici au men, ta photo est  
affichée au mur, à la place  
d'honneur, et on a donné ton  
nom au plus grand hangar.  
Tous les jeunes se connaissent  
ainsi - et espèrent t'imiter un  
jour.

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

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

Deze brief werd aan Giorgio Franchomme overgemaakt door Jean-Louis Thieffry, jeugd-  
vriend en medestudent aan het College Saint-Michel en kleinzoon van Edmond Thieffry.

Bij het overlijden van hun mama richt Teddy Franchomme op 19 maart 1971 onderstaande brief aan de kinderen van Edmond Thieffry. Wegens zijn zwakke gezondheid kon hij de uitvaart niet bijwonen.

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

Cher Monsieur et chère  
Madame Thieffry -

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

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

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

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

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

Teddy Franchomme vermeldt ook een foto die we bijgevoegd hebben bij de brief...

"Ik heb in mijn agenda 1914-1918 een mooie foto van uw vader en André De Meulemeester met vergunning in Londen in 1917..."

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

J'ai dans mon carnet de  
souvenirs 1914-18. une jolie  
photo de votre Papa et d'André  
De Meulemeester - en permission  
à Londres en 1917 - je pense -  
Je vais la faire reproduire et  
vous l'envoierai - avec mon  
fraternel et fidèle souvenir -

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

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

Teddy M. Frauckommy



André De Meulemeester  
en Edmond Thieffry.

## Tussen de twee oorlogen

### De reserveofficier



Nijvel, een formatie van Bréguet XIX.



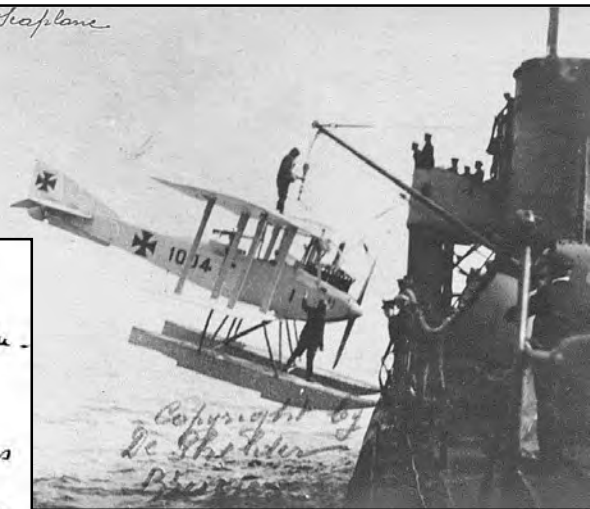
Teddy voert er zijn vliegprestaties uit.



Bréguet XIX.

Kaartje gestuurd aan zijn vader na een lichte ziekte.

*Serman Kaplan*



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

Mercredi

Een attente zoon...

Si tendrement à toi,  
 Ma petite Mamy  
 chérie  
 Ton Teddy



## De raid België – Congo

### Le “Reine Astrid”, à l'aérodrome d'Evere

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

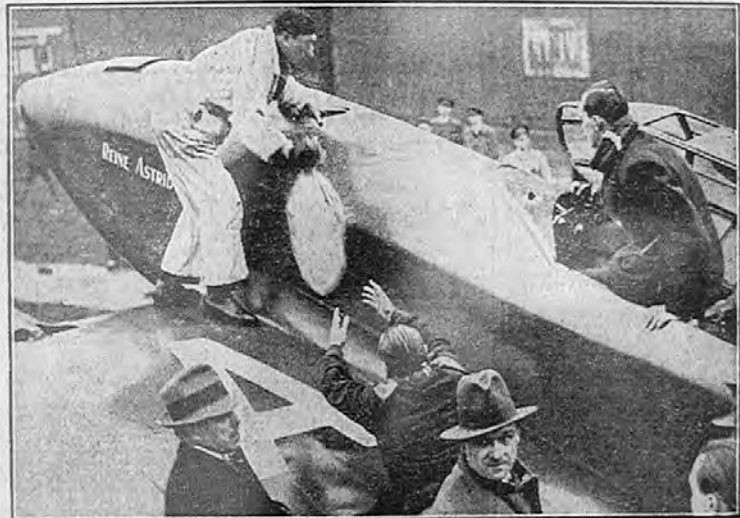


L'avion « Reine Astrid » est arrivé à l'aérodrome de Haren à 14 h. 52, venant de Lympe.  
Lors de l'atterrissage l'aile droite de l'appareil a touché légèrement le terrain.  
Le « Reine Astrid » partira jeudi matin à 10 heures pour le Congo.  
Voici, de gauche à droite, l'aviateur Waller, le capitaine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

A du 370 à l'heure !

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

Si tout va bien, il sera à Léopoldville ce soir



Ken Waller et Maurice Franchomme chargent les sacs du courrier

Le Courrier de Noël "Belgique-Congo"

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

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



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

Le Courrier de Noël "Belgique-Congo"

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

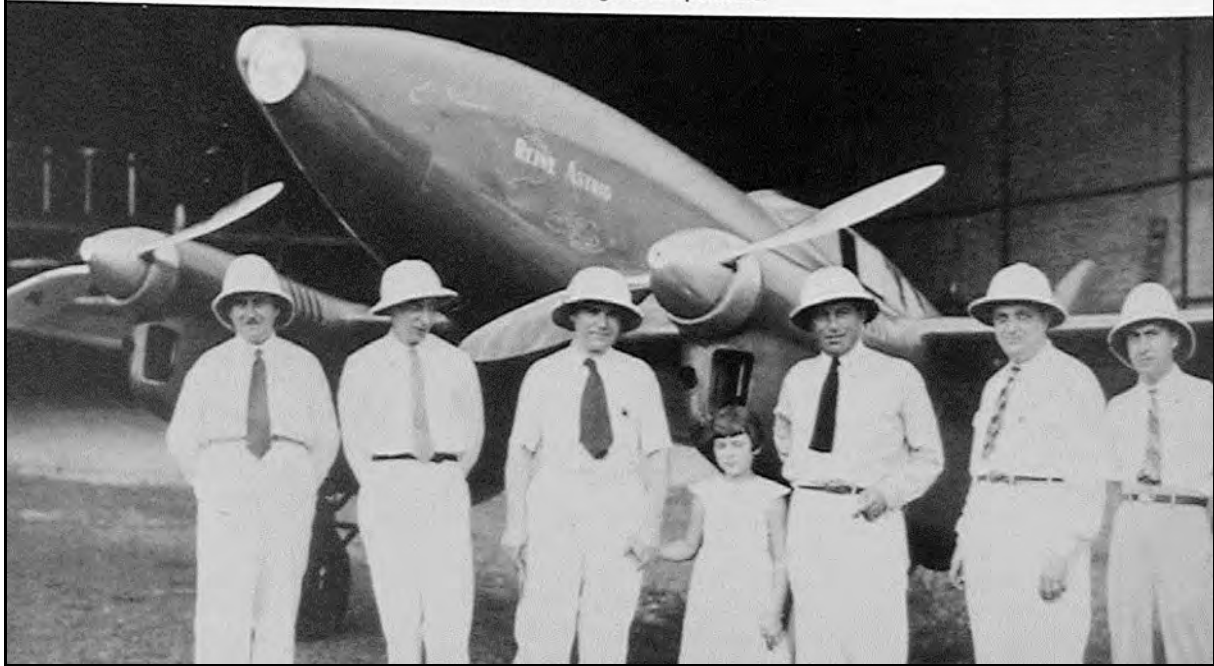
**Une étape à travers les tornades**

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



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

Franchomme, 3<sup>e</sup> à partir de la gauche, avec le personnel de SABENA-Congo à Leopoldville.  
 Franchomme, 3<sup>de</sup> vanaf links, met het personeel van SABENA-Congo te Leopoldville.



## De terugkeer

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

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

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

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

Le « Reine Astrid » a accompli les  
 2.500 kilomètres du parcours en 4 h. 59,  
 à 590 km. à l'heure de moyenne.

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

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

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

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

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



Le trajet suivi par le « Reine



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

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

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


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

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

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

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

CONGO BELGE  
SERVICE DES TÉLÉGRAPHES



16 X 40

## TELEGRAMME

EXPLICATIONS  
des abréviations admises pour les indications de service.

CP Différé en langage clair (français)  
CO Différé en langage clair (du pays d'origine)  
CD Différé en langage clair du pays de destination  
D Télégramme urgent.  
RP Réponse payée.  
OR Accusé de réception.  
XP Express payé.  
SP Courrier spécial payé.  
PP Poste payée.

---

Voie d'acheminement : *via Leo*

Indications spéciales : *état*

Adresse : *Waller Franchomme*

*Leo*

---

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

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

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

*Leopold*

À mon grand ami Ken Waller,  
 un brillant pilote de Londres, Melbourne et celui  
 de Bruxelles de l'expédition et celui -  
 En grande sympathie - si heureux d'avoir fait  
 ce beau voyage avec lui -  
 Teddy M. Fouchonny. 28 décembre 1934  
 "Avec Reine Arrière"



## Na de Tweede Wereldoorlog



Maurice Franchomme en zijn zoon Alain, 1955 : overhandiging van de gouden medaille van Sportverdienste Luitenant in de Luchtmacht. Achter Franchomme herkent men Roger Moens...

N° 10.

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

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE      RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Secrétariat d'État  
aux Forces Armées  
(GUEBES)

Cabinet du Ministre  
Bureau des Décorations

**MÉDAILLE COMMÉMORATIVE FRANÇAISE  
DE LA GUERRE 1939-1945**  
(Décret du 21 Mai 1946)

M<sup>(1)</sup> Monsieur FRANCHOMME Maurice, Charles, Louis, Fernand  
Lieutenant-Colonel Aviateur de Réserve Honoraire  
de l'Armée Belge est autorisé  
à porter la Médaille Commémorative Française de la Guerre 1939-1945  
avec barrette "LIBERATION".

A Paris, le 9 Décembre 1952.

Pour le Secrétaire d'État  
à la Guerre  
et pour le Directeur du Cabinet  
Le Chef du Bureau des Décorations

(1) Nom, prénom, grade et corps ou service avec lequel il militait en France.

## LE PRIX PAUL DU TOICT

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

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

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

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

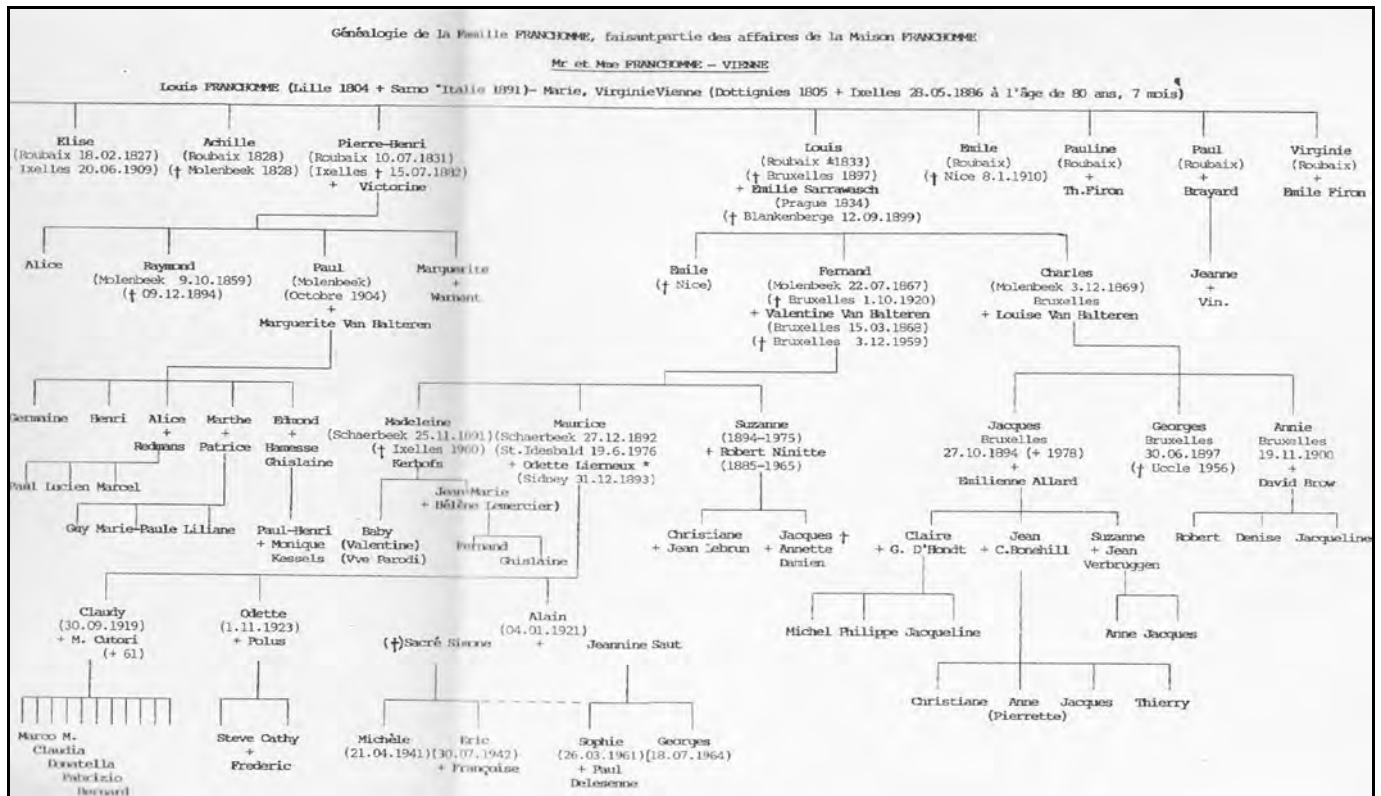
Le prix Paul du Toict a été remis à l'adjudant Lambermont, dans les salons de la Maison des Ailes.



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

*Maurice Franchomme, Secretaris-Generaal van de Koninklijke Belgische Aéro Club.*

## Bijlage A: genealogie en historiek van het “Huis Franchomme”



Maurice is dus de zoon van Fernand Franchomme en Valentine Van Halteren. Zoals reeds gemeld huwden de twee zussen van Valentine ook met een Franchomme: Louise met de broer Charles en Marguerite, met de neef Paul... Maurice en Odette Lierneux krijgen drie kinderen: Claudy, Odette en Alain. Brigade Generaal Vlieger Giorgio Franchomme (17 augustus 1964) is geboren uit het tweede huwelijk van Alain met Jeannine Saut.

Er valt ook te noteren dat de neef Jacques, vermeld bij de constructie van de vliegtuigen Franchomme, de zoon is van oom Charles en Louise Van Halteren.

### Geschiedenis van het "Huis Franchomme"

In 1839 richtten Louis Franchomme en zijn echtgenote te Brussel, langs de Zenne, een weverij op, in een gebouw dat zij “De Kleine Fabriek” noemen. Het water van de rivier is nog voldoende zuiver om het linnen te bleken. Hun werk slaat aan en breidt zich uit. Er worden bijkantoren geopend te Gent, Brugge, Antwerpen en Luik. Bij het honderdjarig bestaan in 1939, telt de onderneming 600 werknemers en 22 rondreizende verkopers. Maar op een dag moest het Noord kwartier verlaten worden en de familie Franchomme verhuist naar het kwartier van het Jubelpark. De zesde generatie diversifieert zich en legt zich toe op onroerend goed.

In 1991 werd beslist de onderneming te stoppen en in 1995 werden de deuren van de fabriek definitief gesloten. Het hiernavolgend artikel van Jean-Claude Vantroyen verscheen in Le Soir van 22 februari 1994.

Elle vendait des tissus depuis 1839

## La fin de la maison Franchomme

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

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

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

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

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

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

### LA DYNASTIE

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

N°	Description	Quantité	Prix	Total
	CONFECTIONS pour DAMES			
	Spécialités de tissus pour d'au.			
	Cachemires			
	Soieries carrés			
	Soieries soies			
	Kerseys			
	Vêtements de soie et de coton			
	Grands Rideaux			
	Mousselines			
	Toiles blanches et écru.			
	Rappe-Serviettes			
	Articles blous			
	Nouveautés			
	Orléans, Alpaga			
	Draperies pour dames et pour hommes			
	Bonneterie anglaise et française			
	Coutures en soie et en coton			
	Spécialité d'écru			
	Total			10.00

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

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

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

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

verra si elle poursuit ses activités.

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

— Sentimentalement, ça fait quelque chose...

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

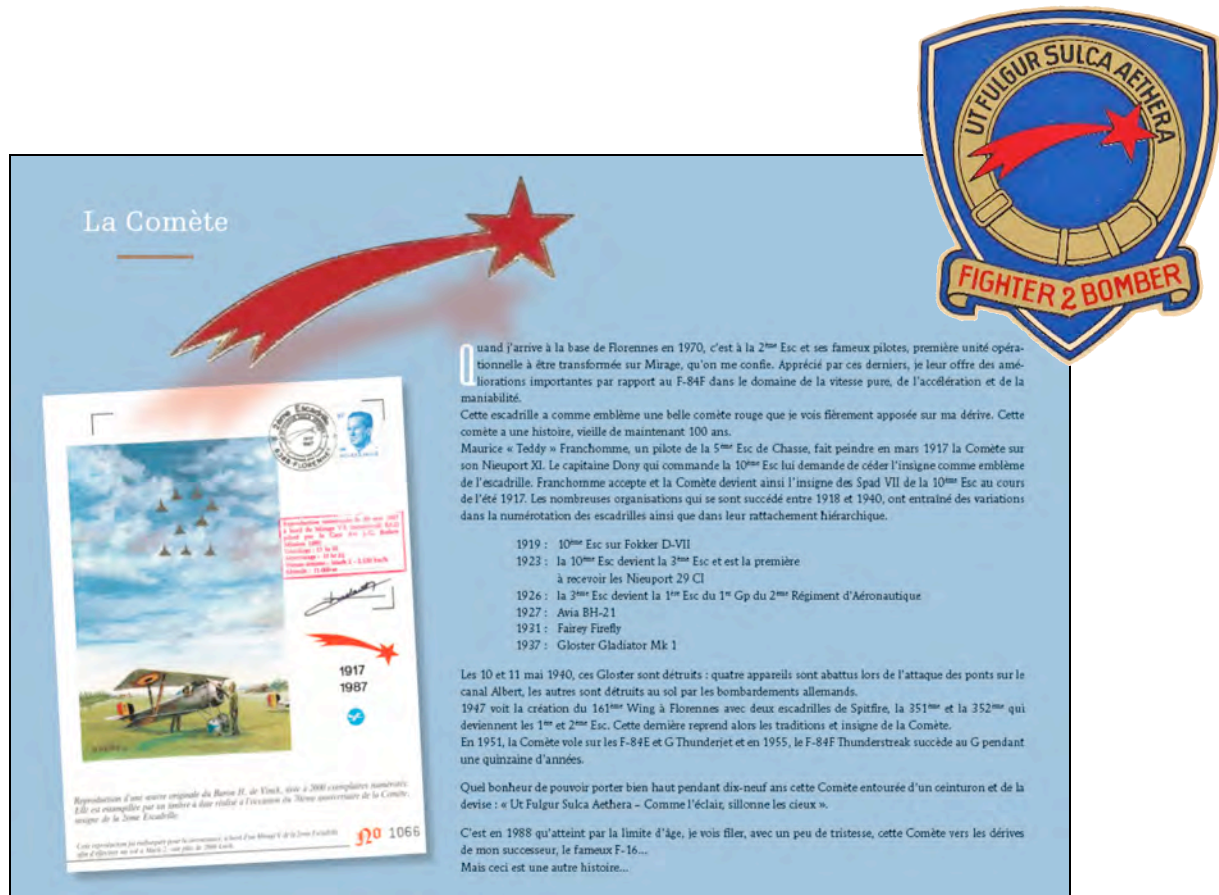
— Nous n'avons jamais mis quelqu'un à la porte. Nous n'avons jamais souffert de conflits sociaux. Les six dernières personnes qui sont parties pleuraient. Le plus triste, pour nous, c'est de quitter son personnel. Il nous a même fait des cadeaux d'adieu, à mes deux cousins et à moi. Ça nous a beaucoup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

JEAN-CLAUDE VANTROYEN

## Bijlage B: Historiek van de Komeet

“Ut Fulgur Sulca Aethera – Zoals de bliksem door de hemel klieft”<sup>8</sup>

In juni 2017 geeft de vereniging van de Mirage piloten een werk uit dat het leven van dit embleem binnen de Belgische Luchtmacht schetst. De historiek van de Komeet wordt beschreven, zoals hierna weergegeven, in het hoofdstuk dat handelt over het 2<sup>de</sup> Smaldeel.



Maurice "Teddy" Franchomme is piloot in het 5<sup>de</sup> Jachtsmaldeel wanneer hij in maart 1917 de Komeet op zijn Nieuport XI laat schilderen. Kapitein Dony, bevelhebber van het 10<sup>de</sup> Smd, vraagt hem om het insigne af te staan als embleem voor het smaldeel. Franchomme neemt het voorstel aan en aldus wordt de Komeet, tijdens de zomer van 1917, het insigne van de Spad VII van het 10<sup>de</sup> Smd. In 1926 wordt het 10<sup>de</sup> Smd het 1<sup>ste</sup> Smd van de 1<sup>ste</sup> Gp van het 2<sup>de</sup> Regiment van het Vliegwezen. Opeenvolgend wordt het smaldeel uitgerust met Avia BH-21, Fairey Firefly en Gloster Gladiator Mk.1.

In 1947 worden op de basis van Florennes twee Spitfire smaldelen opgericht, het 351<sup>ste</sup> en het 352<sup>ste</sup>, die omgedoopt worden tot het 1<sup>ste</sup> en het 2<sup>de</sup> Smd. Dit laatste neemt dan de tradities en het insigne over van de Komeet.

Deze zal vervolgens de Thunderjet en de F-84F Thunderstreak versieren, om vanaf 1975 gedurende 23 jaar op de Mirage 5B te prijken.

In 1988 verschijnt de Komeet op de staartvlakken van de F-16... tot de ontbinding van het 2 Smd in april 2001.

De Komeet doorkruiste ons luchtruim dus gedurende 84 jaar.

<sup>8</sup> Devies op het kenteken van het 2<sup>e</sup> Smaldeel.



Sinds zijn ontbinding komen elk jaar de oudgedienden van het 2<sup>de</sup> Smaldeel – piloten, werktuigkundigen en steunpersoneel – samen om de mooie momenten te herdenken die zij samen doorbrachten in de schoot van het smaldeel.

In 2017 kreeg dit weerzien een zeer bijzonder karakter aangezien het ging om het honderdjarig bestaan te vieren van de Komeet. Het was de gelegenheid om zich dit groot personage te herinneren die de “vader” was van de Komeet... Maurice “Teddy” Franchomme.



## Bijlage C: Mevrouw Dufosse en het Ereperk

### Het Ereperk op het kerkhof van Brussel

Op 10 mei 1940, de eerste oorlogsdag, haalt Luitenant vlieger Etienne Dufosse een Duits vliegtuig neer, maar wordt dan helaas zelf neergeschoten.

Mevrouw Dufosse-Van Halteren, de moeder van de onfortuinlijke piloot, zal zich tijdens de oorlog wijden aan goede werken ten voordele van het vliegwezen. Haar buitengewone toewijding gaat vooral naar de weduwen en de wezen van piloten alsook naar de echtgenotes en kinderen van piloten die naar Engeland uitgeweken zijn. Onmiddellijk na de oorlog rijpt bij haar het plan om, ter nagedachtenis van haar zoon, een ereperk op te richten als laatste rustplaats voor alle militaire vliegeniers gesneuveld tijdens de oorlog 1940-1945.



Haar idee oogst veel sympathie, maar de verwezenlijking ervan stoot op talrijke hindernissen. Met een lovenswaardige koppigheid slaagt ze er toch in een principe akkoord te bereiken met de bevoegde overheden. Er worden een erecomité en een uitvoerend comité opgericht. Het erecomité komt onder de Hoge Bescherming van Zijne Koninklijke Hoogheid Koningin Elisabeth en telt heel wat prominente figuren van het land. Mevrouw Dufosse zit het uitvoerend comité voor.

Blijft nog het geld vinden. Gala's worden georganiseerd die, dankzij de steun van de Luchtmacht, een groot succes kennen. Met de opbrengst kan op de begraafplaats van Brussel een perceel aangekocht worden voor 215 graven.

Dankzij stappen ondernomen bij de Stad Brussel wordt het perceel eigendom van het ereperk comité.

Mijnheer Vandenbosch, architect, tekent de plannen en mijnheer Battaille, beeldhouwer en oud piloot, ontwerpt het schaalmodel van het monument dat het embleem van het perk moet worden. De beroemde zin uitgesproken door Churchill na de slag om Engeland wordt erop gegraveerd: **“Never in the history of mankind has so much been owed by so many to so few”**.

De repatriëring van de lichamen begraven in Duitsland en Holland vindt plaats in 1948, deze van de 172 stoffelijke resten begraven op het RAF kerkhof te Blackbushe begint in 1949.

De stoffelijke resten begraven in Frankrijk komen terug op 18 september 1950, kort voor de officiële inhuldiging van het perk. 215 graven, inbegrepen de symbolische graven voor de 31 die in actie zijn verdwenen, zijn er verenigd.

De voorvechters van de onderneming schenken het Ereperk aan de Luchtmacht om het voortbestaan te verzekeren van deze gedenkplaats.

Op 15 april 1966 wordt de overeenkomst met de Luchtmacht getekend. Nadien zullen de “Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart” de taken van het stichtend comité overnemen.



## Bijlage D: De geschiedenis van het Broederschap Kardinaal Paf...

Onze man is niet alleen een uitstekend piloot..., hij is ook een vrolijke kerel, bij wie humor en guitigheid diep zijn ingeworteld... Hoe valt anders zijn deelname uit te leggen aan de oprichting van een zeer nobel Broederschap, waarvan de oorsprong teruggaat naar "de nacht van toen..."

Het hiernavolgend artikel verscheen na de oorlog. Men ontdekt er hoe het broederschap tot stand is gekomen na de grote luchtvaart meeting van Zurich in augustus 1932. Het zegevierend Belgische team, samengesteld uit de Kapiteins Van der Linden, Servais en Norbert Leboutte, wordt ingewijd in de rituelen van Kardinaal Paf. Bij hun terugkeer in België beslissen zij om, ter herinnering aan de roemrijke dagen in Zurich, met regelmaat dit nobel broederschap, dat al vertakkingen kent in Zwitserland, Italië en Groot-Brittannië, bijeen te brengen.



*Le cardinal Paf.*

L'histoire véridique de la très noble Confrérie  
des Compagnons du  
**Cardinal Paf...**  
racontée par le Grand Maître et Grand Coadjuteur  
Frère Cotton,  
"lequel se dist haschelié ès-lettres moult orgueilleusement"

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

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

**LES GRIMOIRES PARLENT.**

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

Le premier, « comment le Destin et les hauts dignitaires du chapitre envoyèrent un message par devers leur Compagnon pour bailler à ceux secours et aide » :

Le second. Cy parle du tenement de moult regretté Cardinal

**AU XIV<sup>e</sup> SIECLE.**

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

« L'an de grâce mil trois cent trente et quatre, le douzième jour du mois de novembre, s'estoient assemblés, votre doyen et vos hauts dignitaires ex chapistres et commendements... »

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

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



... ses Armoiries.

**LE RETOUR EN BELGIQUE.**

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

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

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

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

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



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

- 96 -



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

« Ams, je connais emprez la cité Brus-sele, ez pais de Laeke en Breban, unq hostel fort idoïne avecqes salles enrichies de peinctures, pavements et moult cultres ornements. Et illecques est unq préhaul, sy sourd une fontaine de très limpide albatre, et la, vous hëirez moult liqueurs, vinasses, cervoises, ez gobelez d'or, d'argent, de cristallin ou de porcelayne... »

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

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

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

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

et terminèrent cependant bien d'accord, car :

« Deciderent de querir unq hostel et prindrent pour enseygne « A l'Escu du Lyon rampant » en memoire de celui que conquist Phelippe, lors Comte de Flandre, a unq soudan d'oultre mer nomme cacquedent... »

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

« Aincyoys, scavez lequel tenement du moult regreste cardinal, Païlx soyt luy donnee-ne feut octroyee mie pour truans, manans, caphars, pitaus ou abscons, aïns pour joyeux et docles comperes, nobles bernaiges et aultres gentilsommes, et laquelle ja dictes hoïrtes est, premier, le rite de l'esbanoyant compaignonage d'iceluy... »

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

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

donne enfin la description méticuleuse du rite :

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

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

« Cy finist le rite et premier tenement du moult inclyte cardinal. Plaise à vous de l'oir et de le diviser sans rien obmettre. »

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

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

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

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

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

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

Déposer le verre en frappant légèrement trois

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

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

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

#### Petit Ballet



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

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

#### INSTALLATION DU CHAPITRE

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

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



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



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

Dignitaires Honoraires de la Maison du Cardinal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

**FRÈRE COTTON.**



*Le banquet du cinquième Anniversaire, à Zurich.*

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

Aan het einde van dit artikel ontdekt men dat Franchomme onder coadjutor wordt benoemd, na de hoofd coadjutor de meest belangrijke functie. *Hij dient hiervoor, in alle omstandigheden "een universele, unilaterale en oppervlakkige minzaamheid aan de dag te leggen".*

Zoals men uit de foto, genomen tijdens het banket voor de vijfde verjaardag in Zurich kan opmaken, werd de Belgische delegatie, een vijftiental vliegeniers sterk (en waaronder niet de minsten... onder meer de gebroeders Leboutte, Generaal Duvivier, Kolonel Desmet, de

Kapiteins Jacques Philippart en de Caters, alsook Luitenant Eric de Spoelberch<sup>9</sup>) waardig ontvangen door hun Zwitserse gastheren.

Tot in de jaren 60 blijven de tradities van Kardinaal Paf zeer levendig. Enkele toebehoren, nodig voor het ritueel, worden zorgvuldig bewaard in een vitrine kast in het Huis der Vleugels. Daarenboven is de muurschildering van het restaurant in de kelder van dit eerbiedwaardig "huis", nog een eerbetoon aan de oudgedienden en aan hun scherpzinnig gevoel voor humor... Op dit vlak laat het einde van het artikel geen enkele plaats voor twijfel: *"Het goede humeur, de vindingrijkheid en de humor zijn de levendige bronnen van geluk en een reden tot vergeten van de miserie in deze wereld, die zo zwaar door de gebeurtenissen werd geplaagd"*.



## **Bibliografie**

- Documentatie Giorgio Franchomme
- "Cent ans de technique aéronautique en Belgique" door Michel Mandl en Alphonse Dumoulin. (Céfal 2011)
- "The Belgian Air Service in the First World War" door Walter Pieters, Aeronaut Books, 2010
- De magazines La Conquête de l'Air, L'Aviation Illustrée, l'Aviation Belge en Air Revue
- "Les liaisons aériennes Belgique-Congo et le vol postal rapide de l'avion Reine Astrid" door Reserve Commandant Vlieger T.M. Franchomme, Hélio S.A.R. 1935

---

<sup>9</sup> Burggraaf Eric de Spoelbergh vindt de dood op 17 januari 1939 in Nijvel tijdens de proefvluchten van de Renard R-36. Jacques de Caters overlijdt in een ongeluk in 1940 en Jacques Philippart wordt gedood tijdens de Slag om Engeland.