

Edmond Thieffry, doctor in de rechten, aas van de oorlog 1914-1918, pionier van de luchtlijn België – Kongo

Michel Mandl en Paul Jourez

vertaald door Jean-Paul Buyse



I. De persoon

- Geboren te Etterbeek op 28 september 1892.
- Rechtenstudies aan de universiteit van Leuven.
- Krijgsgevangene en ontsnapt tijdens de oorlog.
- Militair vliegenier met tien overwinningen.
- Verantwoordelijke voor de eerste raid Brussel-Leopoldstad in 1925.
- Verongelukt te Kibanga (Tanganyika meer), op 11 april 1929.

De luchtvaart loopbaan

- Augustus-september 1915: burger – en militair vliegeniers brevet
- 1 februari 1916 : overplaatsing naar het 3^{de} smal deel op tweezitter Voisin.
- 11 december 1916 : overgeplaatst naar het 5^{de} smaldeel, het smaldeel van de Komeet, (te Houthem, daarna op het vliegveld van de Moeren), Thieffry vliegt op Nieuport 11.
- 24 januari 1917: overvlucht van Brussel.
- 15 maart 1917: eerste officieel toegekende overwinning.
- Zomer 1917, het 5de smaldeel gaat over op Nieuport 23 en Thieffry behaalt de eerste dubbelslag

van de militaire luchtvaart: op 3 juli 1917 worden twee Albatros DIII neergehaald.

- Na zijn zesde overwinning gaat Thieffry over naar Spad VII. Hij behaalt zijn tiende overwinning op 16 oktober 1917. Op 23 februari 1918 vat zijn toestel vuur tijdens een luchtgevecht en Thieffry is verplicht om te landen in vijandelijk gebied. Hij beëindigt het conflict in gevangenschap.
- Raid Brussel-Leopoldstad van 12 februari tot 3 april 1925, met Léopold Roger en Jef Debruyker.
- Op 11 april 1929, tijdens een zending in Kongo op Avimeta, stort het vliegtuig gevlogen door Gaston Julien, met aan boord Edmond Thieffry en de werktuigkundige Gastuche, neer aan de oevers van het Tanganyika meer. Enkel Eugène Gastuche overleeft het.

II. Biografie

Edmond Thieffry is geboren te Etterbeek op 28 september 1892. Na het middelbaar onderwijs, dat hij te Turnhout in het Nederlands volgt, start Thieffry studies in de rechten aan de universiteit van Leuven. Als dienstplichtige bij het 14^{de} Linieregiment in 1912 dient hij deze te onderbreken tot februari 1914. Hij behaalt net zijn diploma van doctor in de rechten, wanneer hij op 29 juli 1914 naar het regiment wordt geroepen. Hij wordt bevolen om het fort van Loncin te vervoegen, waar hij wordt aangehecht aan de staf van generaal Leman.

Door de Duitsers gevangen genomen te Herstal, slaagt hij er in om te ontsnappen en bereikt

Nederland per motorfiets. Wanneer hij wordt aangehouden door de Nederlandse gendarmes kan hij een internering in Nederland vermijden, dank zij zijn perfecte kennis van het Nederlands en zijn juridische vorming,. Hij voert aan dat een gevangene die ontsnapt niet mag gelijkgesteld worden aan een gewapende strijder die de grens overschrijdt. Hij kan aldus Antwerpen bereiken en er het Belgisch leger vervoegen. Hij neemt deel aan de operaties van de 3^{de} Divisie bij de dienst der estafetten. Dan komt de terugplooiing op de IJzer en enkele maanden later de stabilisatie van het front. Verlangend naar actie, slaagt Thieffry in 1915 er in om over te gaan naar de militaire luchtvaart om vliegenier te worden. Op 15 juli 1915 komt hij aan in Etampes, ten zuiden van Parijs, waar zich de Belgische vliegschool bevindt. Na een probleemloze training slaagt hij op 21 augustus met succes in de proeven voor het burgerbrevet en behaalt hij het militair brevet op 21 september 1915.

Zijn eerste operationele toewijzing bracht hem vanaf 1 februari 1916 naar het 3de smaldeel te Koksijde op het veld van de boerderij Groote Boogaerde. De zendingen bestonden hoofdzakelijk uit bombardementvluchten, waarneming en sturing van artillerievuur. Thieffry voert zijn eerste gevechtzendingen uit op Voisin type IX. De "opmerkelijke feiten" verhalen gans deze periode die van Edmond Thieffry een legendarisch piloot zal maken.

Op 23 februari 1918, wanneer hij zijn 150^{ste} gevechtzending uitvoert, wordt zijn vliegtuig geraakt tijdens een gevecht en Thieffry is verplicht om te landen binnen de Duitse linies, waar hij gekwetst wordt gevangen genomen. Men brengt hem naar Duitsland, te Stettin, Karlsruhe en Ingolstadt in Beieren. Na verschillende ontsnappingen slaagt hij er uiteindelijk in om, via Zwitserland, Brussel te vervoegen op 6 december 1918. Tien dagen later legt Edmond Thieffry de eed van advocaat af bij het Hof van Beroep in Brussel. Op 6 februari 1919 huwt onze aas met zijn verloofde die gedurende vier jaar voor hem heeft gebeefd. Aangezien de reserve officieren in de gelegenheid zijn om een zeker aantal uren te vliegen, profiteert Thieffry hier ruimschoots van. Al wat aan de luchtvaart raakt, boeit hem. Hij is onder meer de stuwende kracht bij de oprichting van het standbeeld te Poelkapelle dat toegewijd is aan de Franse luchtaas Guynemer, verdwenen in "Flanders Fields" in 1917.

In 1924 krijgt Thieffry van de regering de toelating om met een Handley-Page een eerste luchtverbinding tussen België en Kongo uit te testen. Het verhaal van dit ander groot avontuur bevindt zich in de volgende paragraaf.

De eerste luchtverbinding Brussel-Kinshasa (8200 kilometer, afgelegd in 75 uren werkelijke vlucht) werd in eenenvijftig dagen uitgevoerd. Opdat de demonstratie overtuigend zou zijn, dient de duur van de reis te worden ingekort. Thieffry aarzelt niet; hij herneemt zijn voorbereidend werk van nieuwe routes naar Kongo, maar deze keer lacht het lot hem niet toe. Twee raids ondernomen in februari en in juni 1928 mislukken. Een derde poging ondergaat hetzelfde lot op 6 februari 1929. De Avimeta, een metalen eendekker die Thieffry voor rekening van Prins Eugène de Ligne naar Kongo moet brengen dient een noodlanding te maken kort na het opstijgen uit Deurne bij Antwerpen. De week daarop, enigszins ontgoocheld door deze tegenslag, scheept Thieffry, vergezeld door de jonge piloot Gaston Julien, te Antwerpen in aan boord van de S.S. Elisabethville die hen naar Boma brengt. Zij brengen de tweede Avimeta van Prins de Ligne mee, om deze naar het Tanganyika meer te brengen.



De vlucht van 400 km tussen Boma en Leopoldstad verloopt zonder problemen, ondanks de slechte meteorologische omstandigheden.. Op 28 maart 1929 verlaat de Avimeta Leopoldstad voor Kivu, zijn eindbestemming. Na verschillende tussenlandingen (Bandundu, Musese, Lusambo en Kabalo) landt de Avimeta te Albertville (nu Kalemie) waar Thieffry wilde komen om er zijn kloosterzuster te begroeten die in een hospitaal van de stad werkt. Er rest nog een etappe te gaan. Op 11 april stijgt de Avimeta bestuurd door Gaston Julien op met bestemming

Birava. De weersomstandigheden verslechteren en Julien poogt om het contact met de grond te bewaren. Ten prooi aan een wervelwind komt het vliegtuig in botsing met de hoge grassen aan de rand van het meer in de baai van Kabinga, ter hoogte van de plaats genaamd "Kabu". Voor Gaston Julien en Edmond Thieffry betekent dit het einde. Eugène Gastuche komt er van af met een breuk en verschillende kneuzingen. Edmond Thieffry was zevenendertig jaar oud.

In eerste instantie worden Thieffry en Julien begraven op een kleine hoogte op 200 meter van het Tanganyika meer. Later wordt een monument opgericht op hun graven, aangezien mevrouw Thieffry had geoordeeld dat de enige plaats, die waardig was om de resten van haar moedige echtgenoot te ontvangen, deze Afrikaanse grond was waarvan hij zoveel had gehouden.

Zoals Albert Morel het aangeeft in zijn werk dat hij in 1948 wijdde aan onze held: "diende het land de herinnering aan een dergelijk groot verlies te vereeuwigen door ter nagedachtenis, in zijn geboortedorp, een standbeeld op te richten dat de jongere generaties herinnerde aan wat Edmond Thieffry had gedaan voor de grootheid van zijn vaderland".

Deze gedenksteen, alsook een herinneringsplaat die de route beschrijft van de eerste luchtverbinding naar Congo, wordt op 10 juli 1932 ingehuldigd.

Bij het begin van de werken aan de metro te Brussel begin jaren zeventig, zal een van de stations, gelegen nabij de straat "Aviateur Thieffry", de naam dragen van onze held. De inhuldiging van het station heeft plaats op 20 september 1976.

In 1992, ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van zijn geboorte, heeft de gemeente Etterbeek op een waardige manier dit evenement gevierd en aldus eer betoond aan een aas van de eerste wereldoorlog met een uitzonderlijk vaderlandslievend parcours.



III. De opmerkelijke feiten

De aas met tien overwinningen

Tijdens de eerste oorlogsmaanden heeft Thieffry als estafette regelmatig de gelegenheid om zich per moto naar het vliegveld van Koksijde te begeven. Op een dag, wanneer hij door de vliegtuigloods slentert, is Edmond Thieffry verrast kapitein Demanet, bevelhebber van het 1^{ste} smaldeel, te ontmoeten. Demanet, die zijn interesse voor de luchtvaart voelt, stelt zonder meer dat indien hij naar de luchtvaart wil komen hij de moed bijeen moet rapen en zich rechtstreeks moet wenden tot de kolonel van het hoofdkwartier gelegerd in Houthem bij Veurne. Zoals zijn vriend R. Schermans, die hem in deze weinig protocollaire onderneming zal volgen, het stelt: "was het plan snel uitgewerkt". Inderdaad, enkele dagen later slaagt Thieffry er na menige list in om kolonel Maglinse te ontmoeten en om hem diezelfde dag te overtuigen om hem en zijn vriend in te schrijven in de Belgische vliegschool in Etampes.

We zijn januari 1915. Zijn eerste operationele toewijzing brengt hem naar het 3^{de} smaldeel te Koksijde, een bombardement- en verkenningseenheid. Tijdens deze periode heeft hij de gelegenheid om de geboorte bij te wonen van de luchtfotografie, dit op initiatief van twee andere glories van de Belgische militaire luchtvaart, Jules Jaumotte en Fernand Jacquet. Ziehier wat Edmond Thieffry hierover zegt in de interessante nota's die hij in deze periode maakte: "Het is enkel na de stabilisering van het front dat men dacht aan het vervangen van kaart en potlood van de observator door een fotoestel. Het was een enorme vooruitgang. Voortaan was het niet nodig om ons een tweede keer uit te sturen om meer inlichtingen te verzamelen. Het was niet meer nodig om een uur boven hetzelfde punt te vliegen om een detail waar te nemen of om een laatste informatie in te winnen. De eerste afdrukken waren geen meesterwerken. Moed, geduld en vaardigheid hebben deze tak van de luchtvaart tot een schitterend succes geleid".

Thieffry neemt eveneens deel aan de eerste bombardementzendingen van onze luchtvaart. Het is tijdens een van die zendingen dat hij verplicht wordt om de basis te vervoegen zonder zijn bommen te kunnen afwerpen wegens het slechte weer boven de doelzone. Tijdens de eindnadering raakt Thieffry de schijnwerper van het vliegveld en stort zwaar neer op het terrein. Bij geluk worden zijn bommen niet ontgrendeld. Dit incident en dat wat hij een paar dagen later veroorzaakt door tijdens een oefening een schootsheuvel te raken, herinneren zijn oversten eraan dat hij voorheen een aanvraag had ingediend om bij een jachteenheid te worden ingedeeld... Op 6 september 1916 verlaat Thieffry Sint-Idisbald om de jachtschool te Etampes te vervoegen !

Na een aantal uren vlucht in dubbele besturing aan boord van een Farman 40, gaat Thieffry over op Nieuport 11 en laat zich onmiddellijk opmerken. Hij heeft nauwelijks het vliegtuig in handen genomen of hij vat een reeks acrobatieën aan met talrijke loopings boven het veld van Villesauvage. Thieffry weet dat het commando, na twee dodelijke ongevallen met leerlingen, alle acrobatie met klem heeft verboden. Bij het uitstappen uit zijn vliegtuig krijgt hij acht dagen cachot. In de aanpalende cel heeft hij als metgezel een zekere Willy Coppens die zich zonder toelating liet verrassen in Parijs. Dit scheidt banden.

Op 11 december 1916 wordt Thieffry overgeplaatst naar het smaldeel van de Komeet, het 5^{de}, op het vliegveld van Houthem en vanaf 1917 op het vliegveld van de Moeren. Zoals Albert Morel het aangeeft: "Thieffry zou daar voortaan intense, heroïsche tijden beleven, zich met hart en ziel gevend aan het ideaal dat hij zich heeft vooropgesteld".

Ternauwernood aangekomen in zijn nieuwe eenheid, vat hij reeds het idee op om Brussel te overvliegen. Op 14 januari 1917 neemt hij,



aan boord van een nieuwe jacht eenzitter Nieuport met vergrote vliegautonomie, het risico om vier Belgische vlaggen te gaan uitwerpen. De eerste wordt gedropt bij de Sint Michiels en Sint Goedelekerk, de tweede voor de Jesuïten van het Sint Michielscollege en de twee overige voor ouders en verloofde in Etterbeek. Bij zijn terugkeer is zijn brandstoftank zo goed als leeg. Er blijft hem een liter brandstof over! Maar zijn onderneming was

De Nieuport met dewelke hij Brussel heeft overvlogen

zeker het risico waard... alsook de disciplinaire maatregelen die zonder twijfel niet op zich zouden laten wachten. Commandant Jacquet, die op dat ogenblik de jachtgroep leidt, beperkt er zich toe om hem een ernstige berisping te geven.

De eerste banier droeg het volgend opschrift op de gele strook:

**«Brusselaars, het Belgisch leger bewondert uw heroïsch verzet tegen de verduitsing.
Tot binnenkort. Leve België, leve de Koning. Edmond Thieffry»**

Wanneer Edmond Thieffry op 15 en 23 maart zijn twee eerste vliegtuigen neerhaalt, wordt de overvlucht van Brussel plots een bravoure stuk... Ook de formulering gebruikt als vermelding bij zijn twee overwinningen verdient aangehaald te worden.

Vermeld op het dagorder van het leger en op 7 mei 1917 gedecoreerd met het Oorlogskruis voor volgend motief: *“Jachtpiloot met een weinig geziene moed. Overvloog op 24 januari 1917 Brussel op geringe hoogte. Dwong op 15 en 23 maart twee vijandelijke vliegtuigen tot landen)”*

De dag na zijn tweede overwinning wordt Thieffry onderschept door twee Duitse jagers. De Nieuport wordt doorzeefd met kogels en de motor stopt. Thieffry slaagt er in om aan de vijand te ontkomen en om zijn vliegtuig boven bevriende linies te brengen. Bij de landing tussen de loopgraven breekt de Nieuport. Edmond Thieffry komt er heelhuids van af en is absoluut niet getraumatiseerd. Zodra mogelijk zal hij de vluchten hervatten.

Hij behaalt zijn derde succes op 12 mei en volgens de zendingsrapporten van de divisie stort zijn vierde slachtoffer neer op 14 juni. Tijdens dit laatste gevecht vatte zijn vliegtuig vuur. Hij slaagt er evenwel in om de Belgische voorposten te bereiken en om er een noodlanding te maken. Eens te meer wordt het een ruw contact met de grond en wordt het vliegtuig vernield. Thieffry komt er met enkele schrammen van af.

In het begin van de zomer van 1917 behaalt Thieffry twee nieuwe overwinningen. Zij vinden plaats op 3 juli 1917, een belangrijke datum aangezien Edmond Thieffry dan niet alleen de eerste dubbelslag uit de Belgische militaire luchtvaart behaalt door twee Albatros van de Duitse marine neer te schieten, maar ook omdat deze vijfde en zesde overwinning hem verheffen tot de rang van aas van onze luchtvaart (minimum vijf overwinningen). Door deze verwezenlijking wordt hij op 23 juli 1917 benoemd tot Ridder in de Orde van Leopold II met volgende vermelding: *“Uitzonderlijk jachtpiloot met weinig geziene moed. Heeft op 3 juli op twee minuten tussentijd zijn 5^{de} en 6^{de} vijandelijk vliegtuig neergehaald”*.

Op 27 juli 1917 wordt Edmond Thieffry als hulpofficier aangesteld in de graad van onder luitenant. In augustus 1917, na een verblijf in Londen, keert Edmond Thieffry terug naar het vliegveld van de Moeren. Klaarblijkelijk nam hij zijn eerste Spad VII in ontvangst, want het is aan boord van dit toestel dat hij op 16 augustus 1917 zijn zevende overwinning behaalt door een Albatros C neer te halen.

Het is eveneens aan boord van dit toestel dat onze aas de onaangename verrassing beleeft om door een jonge Brit te worden aangevallen die een patrouille vlucht maakte aan boord van een S.E.5 eenzitter. Edmond Thieffry slaagt er in om zich op een bevriend terrein neer te zetten, gevold door de Engelse piloot die eindelijk zijn vergissing inziet. Om zich te verontschuldigen zal de jonge Engelsman een prachtig paar laarzen en een kistje whisky aan onze held aanbieden.

Het is nog altijd met zijn Spad, versierd met de schitterende komeet, dat Edmond Thieffry op 22 en 26 augustus 1917 zijn 8^{ste} en 9^{de} overwinning behaalt. Op 31 augustus keren de kansen en deze keer is het Thieffry die geraakt wordt en een noodlanding moet maken nabij de Belgische linies. Thieffry is ongedeerd, maar de Spad S1 is totaal vernield.

Op 29 september 1917, ter gelegenheid van het bezoek van koning Victor Emanuel III van Italië, wordt Edmond Thieffry de Italiaanse zilveren medaille van Militaire Verdienste overhandigd. Enkele dagen na dit evenement wordt hij opnieuw vermeld op het dagorder van het leger en wordt hij benoemd tot Ridder in de Orde van Leopold. Al deze lofbetuigingen stijgen hem niet naar het hoofd en tijdens een van zijn volgende vluchten, op 16 oktober, haalt hij zijn tiende vijandelijk vliegtuig neer. In enkele maanden tijd is Thieffry van "brokkenpiloot" opgeklimmen tot de rang van grote luchtaas.

Op zijn beurt meent het Franse leger dat de verdiensten van een van onze beste piloten moeten erkend worden. Edmond Thieffry wordt gedecoreerd met het Oorlogskruis voor zijn uitzonderlijke verdiensten tijdens het offensief in Vlaanderen.

Op 23 februari 1918, tijdens een zending volgend op een "scramble" van het hoofdkwartier, uitgevoerd in gezelschap van André De Meulemeester en Georges Kervyn Lettenhove, wordt Thieffry geraakt door het vuur van de waarnemer van het vliegtuig dat hij achtervolgt. De brandstoftank vat vuur. Thieffry duikt, in een poging om zijn belager die hem met mitrailleurvuur op de hielen zit, kwijt te raken. Hij slaagt er in om op een heuvelrug te landen, maar het vliegtuig gaat over kop. Door de Duitsers gevangen genomen, wordt Thieffry naar een hospitaal in Kortrijk gebracht. Voor onze held is dit het einde van een merkwaardig epos. Hij beëindigt de oorlog in het Beiers kamp van Ingolstadt.



De pionier van de lijn België - Kongo

In 1924 ontwikkelt Sabena het project om een luchtnet in te stellen in de kolonie. Zes driemotorige Handley Page vliegtuigen zullen aan boord van stoomschepen van de Compagnie Maritime Belge worden verscheept. Voor Edmond Thieffry is dit "het ogenblik om nog een mooie sportieve gebeurtenis te beleven terwijl hij het land dient". Hij stelt de formele vraag aan Sabena om een van de zes toestellen ter zijner beschikking te stellen om het per lucht naar zijn Afrikaanse basis Kinshasa te brengen. Dit project krijgt de steun van koning Albert en van de verantwoordelijken van Sabena (Albert Marchal en Georges Nélis), alsook van generaal Van Crombrugge, Directeur van de Administratie van de Luchtvaart. Gezien de weigerachtigheid van de verzekeringsmaatschappijen is het de Belgische regering die, per beslissing van de Ministerraad van 12 januari 1925, zal borg staan voor het vliegtuig.

De opdracht omvat dus het vliegtuig naar Kinshasa te brengen en om onderweg alle nodige waarnemingen te maken betreffende de mogelijkheden tot een luchtverbinding volgens het gekozen traject. Edmond Thieffry heeft de leiding. Hij wordt vergezeld door twee bemanningsleden die door Sabena zijn aanbevolen. Het betreft de piloot Leopold Roger, die een contract van twee jaar heeft getekend met Sabena Congo, en Jef De Bruycker, de onvermoeibare en ervaren boordwerktuigkundige.

De vertrekdatum wordt vastgesteld omstreeks midden februari, teneinde de vaak voorkomende zandstormen tussen maart en november te vermijden. De toelating om de Franse kolonies te overvliegen werd bekomen dank zij de uitstekende relaties van Thieffry met de Franse autoriteiten. Daarenboven kreeg hij de volle medewerking van de militairen die op hetzelfde ogenblik een expeditie naar Tsjaad en Bangui voorbereidden. Dank zij de voorbereidingen van deze zending, wordt de route België-Kongo aldus afgebakend met vliegvelden en noodlandingsplaatsen. Deze inlichtingen en de toelating om onderweg te mogen beschikken over de bevoorrading in olie en brandstof, voorzien voor de Franse raid, openen plots onverhoopte perspectieven op slagen. Er is zelfs sprake om samen te navigeren tot in Kongo. Helaas ontvangt Thieffry, de vooravond voor het vertrek, een telegram uit Niamey met het bericht van een zwaar ongeval die “de vleugels van zijn moedige en ridderlijke vrienden heeft gebroken”. De “Prinses Marie-José” – de Vorst heeft ermee ingestemd dat zijn dochter het vliegtuig zou dopen – zal dus alleen zijn om de woestijn te doorkruisen op weg naar de kolonie.

Het vertrek uit Evere naar Ivoorkust op 12 februari vindt plaats in aanwezigheid van de hoogste autoriteiten van het land en van een grote menigte. Châtillon, Dijon, Lyon, Perpignan zijn de stopplaatsen van de eerste twee dagen. Dan volgt de overvlucht van de Spaanse kust met tussenlanding in Barcelona, Valencia en Alicante. Vooraleer in Oran aan te komen, schenkt het overvliegen van de Middellandse Zee hen “het schouwspel van een fonkelende spiegel tot de verre horizon”. De “Prinses Marie-José” overvliegt de bergketen van de Midden Atlas, bereikt het grote plateau en uiteindelijk de uitgestrekte vlakte van de Sahara. Na het voorbijvliegen van de Kaour toppen, uitlopers van de Grote Atlas met pieken van meer dan 2000 m, brengt de spoorweg hen naar de grote oase van Colomb-Béchar waar zij op 17 februari landen.

Vervolgens brengt een ketting van oases in de vallei van Saoura hen naar de krijtrotsen van de Tanez-Rouft woestijn en naar de duinen van de Grand Erg. De piste van de rupsvoertuigen moet hen naar een waterput leiden, hun volgend bevoorradingspunt. Maar deze piste vervaagt en met het vooruitzicht van een naderende zandstorm aan de horizon besluit Thieffry om te landen. Na een nacht in open lucht is onze bemanning dolgelukkig om opgemerkt te worden door een karavaan die hen de weg wijst naar de waterputten van Ouallen.

Na een tweede nacht in de woestijn, deze keer in gezelschap van hun zeer gediensgige gastheren, vertrekt het vliegtuig op 22 februari naar Gao in Frans Soedan (het actuele Mali). In de morgen van de 25^{ste} wordt Gao verlaten met bestemming Niamey... Ze landen echter op een vliegveld dat niet op hun kaart staat, op een honderdtal kilometer van hun bestemming, dit tot grote vreugde van zijn verantwoordelijke, de buitengewone wethouder voor civiele diensten. Deze laatste haast zich om hen de reden van hun vergissing uit te leggen: hij legde dit vliegveld op eigen initiatief aan. Na hen te hebben uitgenodigd voor het middagmaal zal hij hen naar het vliegveld van Niamey begeleiden.



We herinneren ons dat het in Niamey was dat de Franse bemanning jammerlijk crashte enkele dagen voor het vertrek van Thieffry. In de eindnadering voor de landing zijn de brokstukken van de “Jean Casale” nog duidelijk zichtbaar. Wanneer Thieffry de drie overlevenden van het ongeluk ontmoet laat de emotie hoog op. Zoals Thieffry het optekent in zijn werk dat hij zal

schrijven na het verwezenlijken van zijn prestatie: “Tot laat zal de openhartige Gallische vrolijkheid weerklinken in de statige nacht van de Niger”. Ondanks enkele problemen met de vloeibaarheid van de olie tijdens een verversing, zal het vliegtuig op 1 maart de lucht kiezen met bestemming Zinder. Na enkele uren vlucht wordt de navigatie steeds moeilijker. Alle merkpunten (pistes, telegraafpalen) zijn zo goed als verdwenen. Wanneer de rechter motor plots aan het trillen gaat, acht Thieffry het raadzaam om te landen. Eens te meer demonstreert Leopold Roger al zijn bekwaamheid en landt in een gierstveld nabij een dorp dat zij identificeren als zijnde Tessaoua. Jef De Bruycker ontdekt snel de oorzaak van het euvel. De houten schroeven worden aangedreven door middel van een stalen naaf. Welnu, de hitte ontwikkeld in deze twee materialen veroorzaakt tegengestelde effecten. Het vergt evenwel enkele uren om dit te verhelpen. Deze periode wordt door de inwoners benut om het gierstveld over een lengte van zowat 500 m vrij te maken, kwestie van het opstijgen te vergemakkelijken. Maar op deze breedtegraad valt de nacht snel en het vertrek wordt tot de volgende dag uitgesteld. De tussenstop in Zinder stelt onze bemanning in staat om een meer diepgaand onderhoud van de “Prinses Marie-José” uit te voeren. Het is een vurig vliegtuig dat op 5 maart opstijgt richting Fort Lamy ten zuiden van het Tsjaad meer. Ondanks het vroege uur is “gans Zinder” zonder uitzondering aanwezig. De bemanning is zich bewust van de moeilijkheid die hen te wachten staat. De kaarten worden inderdaad steeds minder nauwkeurig, het zijn in feite vage schetsen die eigenlijk niet toelaten om zich te oriënteren. Na meerdere uren op koers te hebben gevlogen in bijzonder slechte zichtbaarheid, ontdekt Thieffry een rivier waarvan hij denkt dat het de Chari is. Maar tot zijn grote verbazing is er geen Fort Lamy te zien. Met nog voor anderhalf uur resterende brandstof wordt eens te meer beslist om een noodlanding te maken. Roger slaagt er in om een zachte landing te maken op een “harde en hobbelige ondergrond” op een honderdtal meter van enkele hutten. Het is bloedheet. Thieffry kan, dank zij de inlichtingen van de inboorlingen, zijn positie bepalen. De “Prinses Marie-José is 250 km ten zuiden van Fort Lamy geland, langs de Logone, een zijrivier van de Chari die er evenwijdig aan loopt. Een kleine afwijking van het kompas over een duizendtal kilometer was genoeg om hen uit koers te brengen. Aangezien zij niet genoeg brandstof hebben om Fort Lamy te vervoegen, beslist Thieffry om dichterbij de Chari stroom te komen die zich op enkele honderden kilometer ten oosten bevindt. Roger slaagt er opnieuw in om een gierstveld te vinden en om het vliegtuig zonder de minste schade neer te zetten.

Dan start een epos dat ons te ver zou brengen om in detail te vertellen, te meer dat het zich verijdert van de luchtvaart aspecten van de zending (traject per prauw, te paard...). In feite kan het vliegtuig, dank zij de steun van de gouverneur van Fort Lamy, op 12 maart terug vertrekken in de richting van Fort Archambault. De gouverneur aarzelde niet om een stoomschip te charteren met aan boord de nodig brandstof om hun reis verder te zetten. Slechts een uur vlucht scheidt hen van Fort Archambault. Tijdens het nazicht dat voorafgaat aan de vlucht, die hen naar Bangui aan de grens met de Belgische kolonie moet brengen, ontdekt Jef dat de staat van de schroef dusdanig is “dat zij op elk moment kan barsten in vlucht”.

Helaas beschikken zij niet over een reserveschroef. Thieffry veronderstelt dat de overige Handley-Page en hun onderdelen goed in Kinshasa zijn aangekomen en neemt het risico om een laatste vlucht naar Bangui te maken. In feite hebben zij niet veel keuze aangezien de verbindingen tussen Kinshasa en Fort Archambault niet echt zijn georganiseerd, daar waar de post te Bangui direct per stroom uit Kinshasa kan bereikt worden. Na per telegraaf aan Sabena gevraagd te hebben om een schroef naar Bangui te sturen, vervolgen Thieffry en zijn gezelschap hun raid naar deze bestemming.

Tijdens deze verbinding, die de voorlaatste moet zijn voor Kinshasa, vliegt de « Prinses Marie-José » langs de Oubanghi, wat aan onze pioniers toelaat om een eerste stukje Belgisch gebied te ontdekken. De luchtverbinding tussen België en haar kolonie is werkelijkheid geworden. De ontvangst te Bangui kan niet uitbundiger zijn. Allen zijn zich bewust van de verwezenlijking van onze drie pioniers. Er rest hen te wachten op de schroef uit Kinshasa. Er zullen vijftien dagen nodig zijn voor de stoompost om de Kongostroom en vervolgens de Oubanghi op te varen. De nieuwe schroef wordt in 48 uur geïnstalleerd, met behulp van de schrijnwerker van Sabena die er aan heeft gehouden om het materieel voor de herstelling te

vergezellen. Deze laatste, met naam Mestdagh, heeft ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om de schade te herstellen veroorzaakt door de bijzonder slechte weersomstandigheden.

Het vertrek voor de laatste etappe is voorzien op 2 april. Gedurende de vijftien dagen immobiliteit van het vliegtuig werd de lengte van de startbaan van het veld verdubbeld en bedraagt nu ongeveer 1200 m. De Belgische administrateur is tijdens de nacht per prauw de stroom overgevaren om het evenement bij te wonen. De gouverneur en zijn bijzitters zijn eveneens aanwezig. Het vliegtuig rijdt lang op een door een recente bui doorweekte grond. "De greep van de lucht op de vleugels rukt onze wielen los uit aarde en wij passeren op het nippertje over de kruin van de bomen". Maar onze bemanning is nog niet aan het eind van haar beproeving. Het wispelturig weer, regen en laag wolkendek, alsook een sputterende centrale motor, noodzaken Thieffry om een laatste beslissing tot uitwijken te nemen naar het vliegveld van Irebu. Na enkele aarzelingen omtrent de navigatie duikt de post van Irebu op tussen het gebladerte van het woud. Opgeschrikt door het geluid van een vliegtuig laat de postverantwoordelijke twee houtvuren aanleggen. Roger bekomt aldus een indicatie van de wind en maakt een perfecte landing op de grond van de kolonie. Het probleem met de motor wordt snel opgelost (ontregeling van de carburator). Maar eens te meer dient de startbaan verlengd te worden, een voldoende voorwendsel voor majoor Mamet om zijn gasten te verplichten hun eerste nacht in de kolonie te Irebu door te brengen. 's Anderendaags is het de voltooiing van de 51 dagen avontuur. De "Prinses Marie-José" zet de wielen fier neer op het veld van Kinshasa-Leopoldstad. De eerste verbinding tussen België en haar kolonie is werkelijkheid geworden.

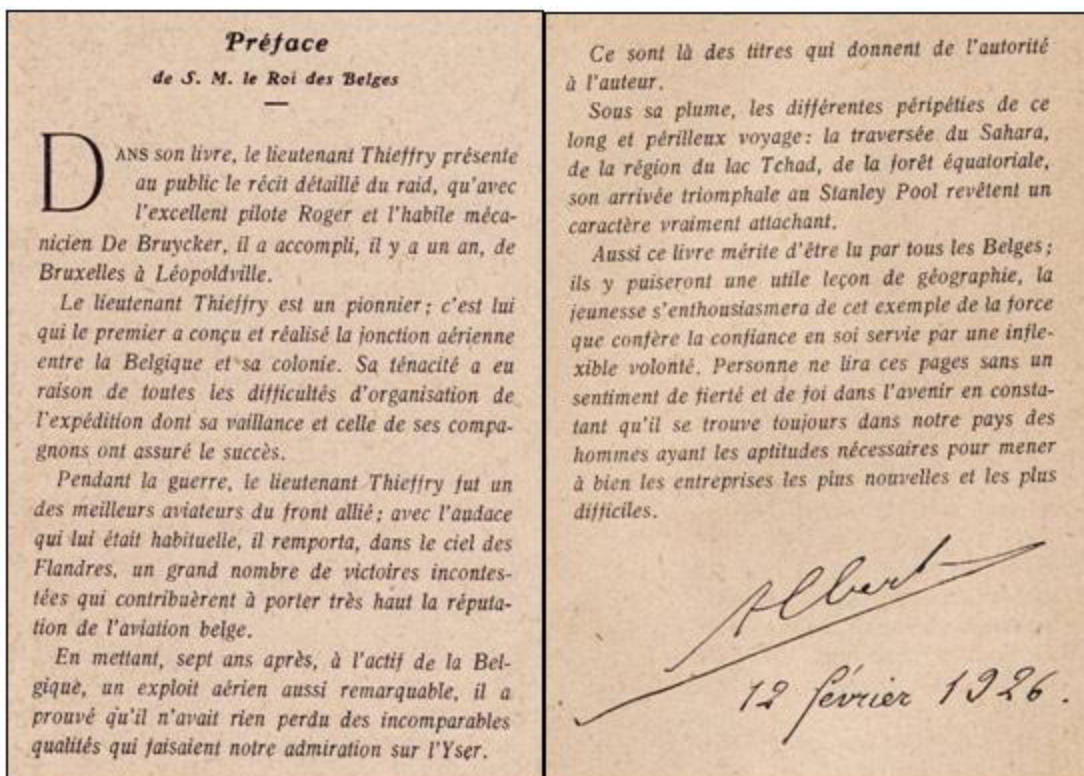


IV. Getuigenissen

Uit de vele getuigenissen die de kwaliteiten van onze held doen uitkomen, onthouden wij meer bepaald de passage in het boek van Albert Morel waar deze de innemende persoonlijkheid die Edmond Thieffry was, beschrijft: "Alhoewel hij de eer niet versmaadde, bleef Thieffry voor diegenen die hem kenden de simpele man die hij altijd is geweest. Bij hem waren gedrag- of spraakuitspattingen met dezelfde onverzettelijkheid verbannen als opschepperij. Als inne-

mend metgezel voor zijn kameraden, hield hij van oprechte en loyale vrienden en verafschuwde hij bedriegers en mooipraters”. Willy Coppens de Houthulst, die hem ten zeerste waardeerde, zegt over hem: “Nooit zag men hem “opscheppen”, hooghartig zijn of prat gaan op zijn overwinningen. Hij was oprecht en strijdvaardig, ernstig in de actie, afwisselend vurig en spiritueel in zijn antwoord, wat het geheim was van zijn innemendheid.”

Tot slot houden wij er aan, om het voorwoord opgesteld door Zijne Majesteit koning Albert I bij het verhaal dat Edmond Thieffry in 1926 heeft gepubliceerd, na het voltooiën van de eerste luchtverbinding België – Kongo, integraal weer te geven. Men kon geen grotere eer bewijzen aan deze held en pionier van onze luchtvaart.



V. Bibliografie

Militair dossier van het Centrum voor Historische Documentatie.

Vervlogen dagen : Willy Coppens, Uitgaven Latines, Parijs.

Per vliegtuig van Brussel naar Belgisch Congo : Edmond Thieffry, Uitgaven Renaissance, Brussel, 1926.

De legende van Edmond Thieffry : Albert Morel, Uitgaven Chagor, Luik, 1946.

Het tweede rendez-vous van E. Thieffry met de glorie, Michel Destexhe, AELR Tijdschrift Nr 93, 1997.

Above Flanders' fields, Walter Pieters, Uitgaven Grub Street, Londen, 1998.
Edmond Thieffry en zijn twee teamgenoten, artikel van Jacques Villaret (zonder referentie).
Thieffry Edmond, F. Dellicour,
Nationale biografie, 1950 en Belgische koloniale biografie, Victor Houart, 1951.
Documentatie van Georges Lecomte.
Documentatie ter beschikking gesteld door de familie.



«**TRAVERSE LE CIEL TEL L'ECLAIR**»

Kenteken van het 5de Jachtsmaldeel, eenheid van Edmond Thieffry, ontworpen door Maurice (Teddy) Franchomme in 1917.

VI. Bijlage: Het herinneringsalbum

De periode van het smaldeel en van de overwinningen.



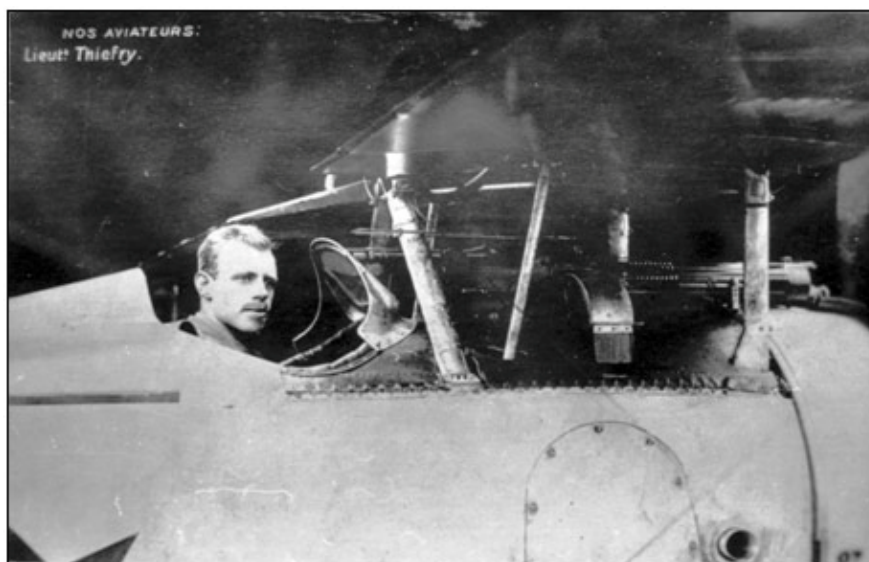
Edmond Thieffry aan het front in Vlaanderen in 1918 (wedsamenstelling)



Edmond Thieffry aan het front in Vlaanderen in 1918 (wedersamenstelling)



Edmond Thieffry, zijn Spad S VII E... en zijn honden



Overhandiging door Koning Albert I van een onderscheiding aan Edmond Thieffry en André De Meulemeester



Koning Albert I en de Koning van Italië begroeten Comd Jacquet en Edmond Thieffry



Edmond Thieffry en zijn Nieuport 17

Tijdens gevangenschap in Duitsland



In souvenir de bon et mauvais
 pour passer l'ensemble au Fort. Duff
 le 18/11/18
 18. R. Inf. Namur
 116 Boulevard de l'étranger
 J. Janssen 4^e cham. à char.
 P. Lalleu 127 av. Bmile Inas
 J. Thiel 83^e ligne
 de Chant. à pied



Tijdens de luchtraid België – Kongo



Doop van de Handley-Page « Prinses Marie-José in januari 1925, M. Forthomme, minister van oorlog, ZKH prinses Marie-José, M. Marchal, voorzitter van Sabena in aanwezigheid van Edmond Thieffry



Prinses Marie-José knipt samen met M. Georges Nélis het lint door



De laatste ogenblikken met zijn echtgenote



Het vertrek naar Afrikaanse oorden



De Marie-José na een landing in de wildernis

De terugkeer en het triomfantelijk onthaal



Van l. naar r. : Jef De Bruycker, zijn echtgenote, mevrouw Thieffry en Edmond Thieffry



Onthaal van Edmond Thieffry en van Jef De Bruycker



Onthaal van Edmond Thieffry en echtgenote te Bierset

De periode van een nieuwe poging tot verbinding naar Kivu



De Avimeta

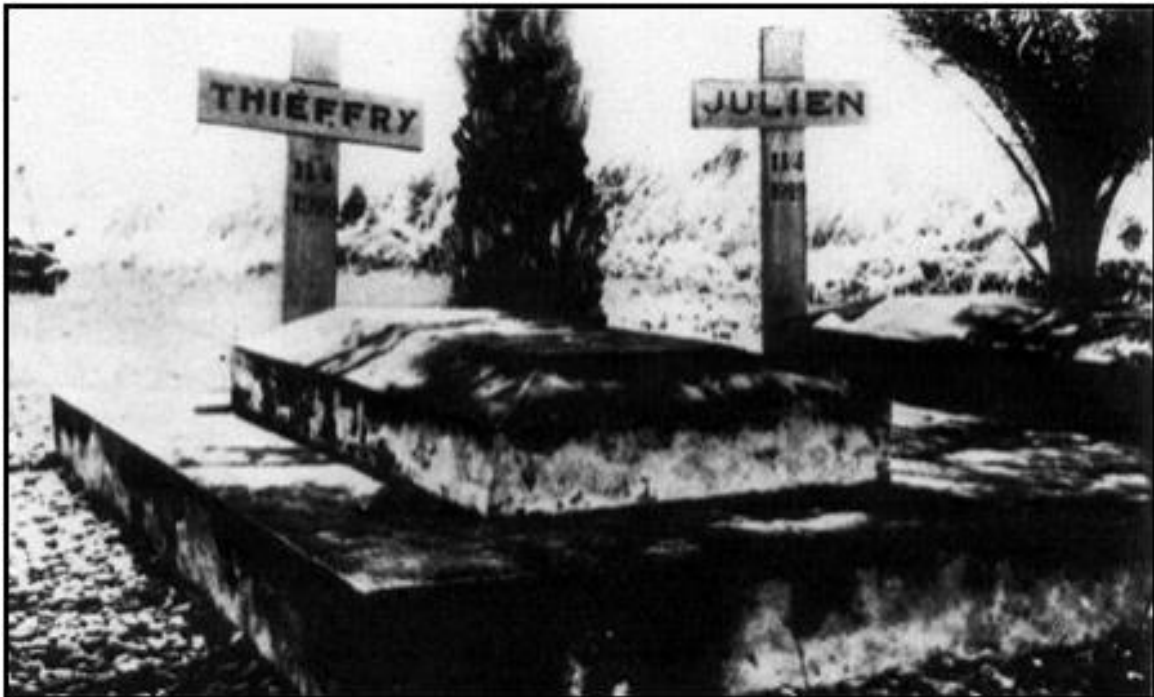


Edmond Thieffry maakt een tussenlanding in Kalemie (Albertstad) om zijn zuster, kloosterlinge, te bezoeken.




Het wrak van de Avimeta te Kibanga op de westelijke oever van het Tanganyika meer

De tijd van bezinning



Graftombe van Edmond Thieffry en Gaston Julien te Kibanga (Kabu)



SOUVENEZ-VOUS DANS VOS PRIÈRES
de Monsieur
EDMOND THIEFFRY
Époux de
Dame Madeleine DE LONEUX
*Avocat à la Cour d'Appel
Capitaine-Aide de camp
Membre du Conseil Communal d'Etterbeek
Officier de l'Ordre de Léopold
Chevalier de l'Ordre de l'Étoile Africaine
Chevalier de la Légion d'Honneur
Croix de guerre Belge et Française
Décoré de la Médaille d'Argent de la Valeur
Militaire Italienne, etc., etc.*
Né à Etterbeek le 28 septembre 1892 et décédé
accidentellement près de Kibanga (Congo Belge)
le 11 avril 1929.

T

Il n'y a rien de plus précieux que la mémoire des belles âmes. *(Lacordaire.)*

Sur la terre devant les hommes il n'a pas rougi du Christ ni de sa loi, au Ciel devant son Père le Christ ne rougira pas de lui. *(Luc 9. 26.)*

Entre les titres nombreux et considérables dont il pouvait se glorifier, le premier dans son estime c'était d'être chrétien. *(Saint-Grégoire de Naziance
Éloge de Césaire.)*

Vous qui de votre propre mouvement vous êtes offert au péril, vous qui spontanément avez exposé votre vie au danger, braves et brillants volontaires, mon Cœur vous aime dit le Seigneur. Des hauteurs du Ciel il combattait les ennemis. *(Judic V. 2. 9. 20.)*

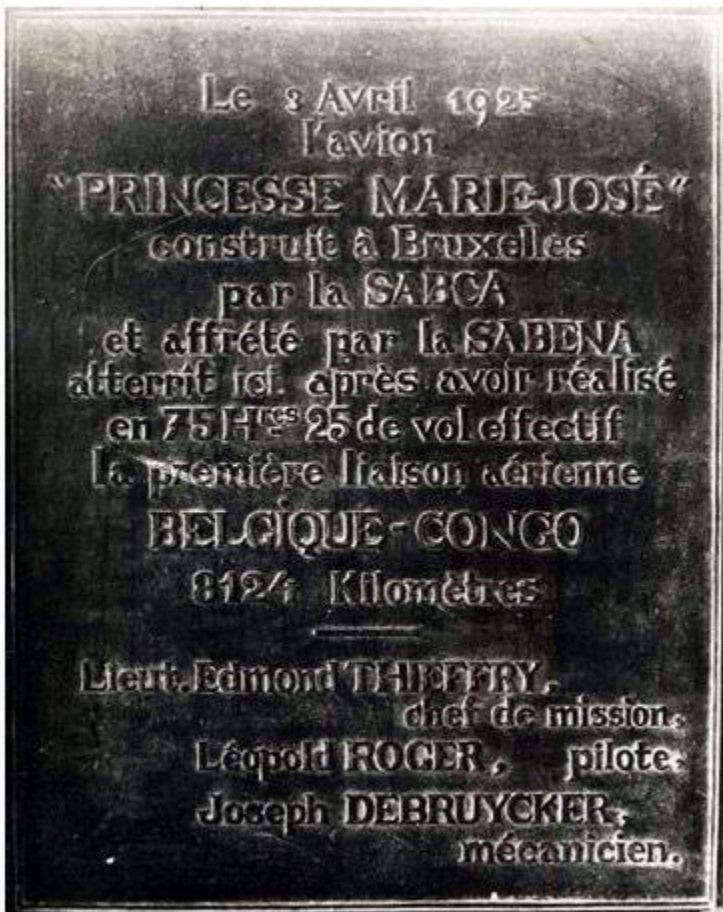
Épouse, enfants, parents, frère et sœurs éplorés, unissez-vous de cœur à celui que vous regrettez. Il vous voit, il vous aime, il est touché de vos besoins et prie pour vous. *(Fénelon-Lettres.)*

Jésus, Marie, Joseph. (7 ans 7 quar.)

De tijd van eerbetoon



Inhuldiging door ZKH Prins Leopold en Prinses Astrid van een plaat die het vertrek vanaf het vliegveld van Haren van de eerste luchtverbinding tussen Brussel en Leopoldstad herdenkt, dit in aanwezigheid van mevrouw Thieffry



Inhuldiging van een plaat op 16 maart 1950 op het vliegveld van N'Dolo-Leopoldstad, ter herdenking van de eerste vlucht vanuit de hoofdstad naar de kolonie, ter gelegenheid van de 1000ste luchtverbinding België - Kongo

Te Etterbeek, ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van zijn geboorte, op 26 september 1992



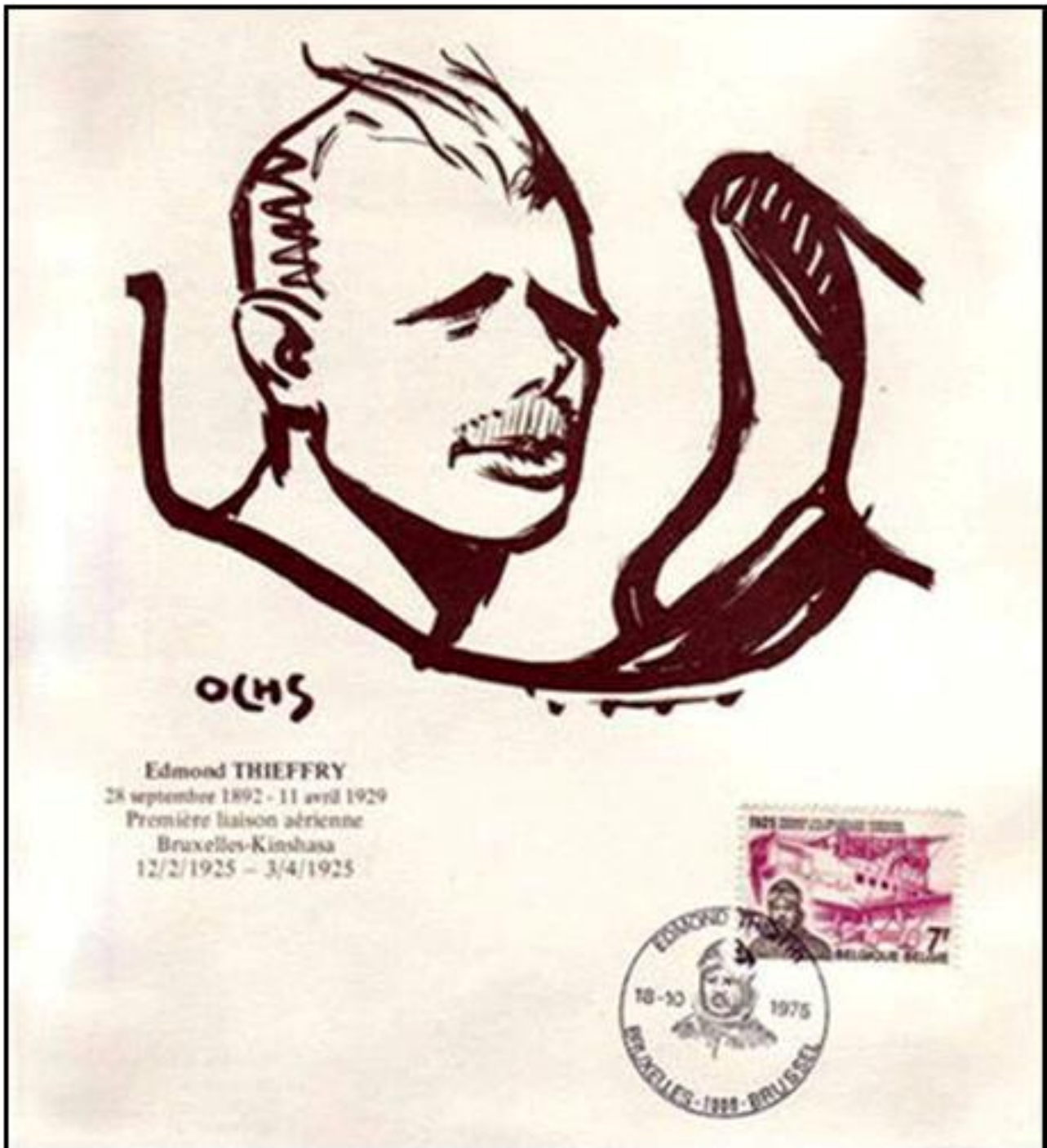
Door zijn vijf kinderen



En zijn klein- en achterkleinkinderen



Door de gemeente



Omslag van de Pourquoi-Pas door Jacques Ochs ter gelegenheid van de inhuldiging op 20 september 1976 van het station « Thieffry » op de metro lijn