

**THIEFFRY (Edmond)**, Officier, aviateur, avocat (Etterbeek, 28.9.1892, mort accidentellement le 11.4.1929, au Congo belge, sur la rive Ouest du lac Tanganika, à 150 km au Nord d'Albertville).

Jamais existence aussi courte ne fut aussi dignement remplie et — disons-le — aussi glorieuse.

Thieffry venait de conquérir son diplôme de docteur en droit lorsque éclata la première guerre mondiale. Il rejoignit à Liège son régiment, le 14<sup>e</sup> de ligne, mais, dès les premiers jours, il fut fait prisonnier. A la faveur du désarroi des débuts, il réussit à s'enfuir et gagna la Hollande à motocyclette. Les autorités prétendirent l'interner. Thieffry ne l'entendait pas ainsi. Se souvenant de ses études de droit, il fit valoir qu'un prisonnier qui s'évade ne peut être assimilé à un combattant en armes qui passe la frontière. Satisfaction lui est donnée. On lui rend sa liberté... et sa motocyclette. Il se dirigea aussitôt vers Anvers, où combattait encore l'armée belge.

Il fut attaché à l'état-major de la 3<sup>e</sup> division et y fit le service d'estafette. Puis vint la retraite sur l'Yser. Quelques mois après, le front se stabilise. Avidement, Thieffry demande à passer à l'aviation. Le 15 juillet 1915, il arrive à Étampes, où se trouve l'école d'aviation de l'armée. Après son entraînement, il est affecté à une escadrille de réglage et de bombardement. Il rêve bientôt d'un autre exercice : attaquer en plein ciel. Seul à bord d'un avion de chasse, il pourra à son gré foncer sur l'ennemi et n'exposer que sa propre personne. Il obtient de se remettre à l'entraînement et reparut au front le 3 décembre 1916 comme pilote de chasse. Désormais il va donner sa mesure.

Avant de se mettre en vedette, il réalise cependant un projet qui lui est cher : atteindre d'un coup d'aile Bruxelles en pleine occupation, montrer fièrement les couleurs belges et verser la joie au cœur des siens et des habitants enthousiastes.

Cet exploit, qualifié de téméraire, va lui valoir des sanctions disciplinaires mais il désarme toutes les sévérités en commençant la série de ses coups d'éclat. En moins de sept mois, il abat officiellement dix avions ennemis. Officieusement on lui en attribue seize ou dix-sept.

Hélas ! un samedi de février 1918, le brillant aviateur ne rentre pas. Attaqué par deux avions allemands, son appareil descend en feu dans les lignes ennemies. Blessé, Thieffry est fait prisonnier. On l'emmène en Allemagne. Son énergie s'affirme encore : quatre fois il tente de s'échapper; aussitôt repris, il recommence.

Cette existence mouvementée se termine. C'est la paix. Le 6 décembre 1918, il débarque chez lui. Le 16, il prête le serment d'avocat devant la Cour d'Appel de Bruxelles. Le 6 février 1919, autre date mémorable : il épouse la fiancée qui, pendant quatre ans, a tremblé pour lui. L'aigle a replié ses ailes.

Pas pour longtemps. Les officiers de réserve ont droit à un certain nombre d'heures de vol. Thieffry en profite largement. Tout ce qui concerne l'aviation continue à l'intéresser passionnément.

Bientôt, il n'y tient plus. Il y a un beau rôle à remplir pour un aviateur civil : conduire au Congo l'avion qui assurera la première liaison entre la Belgique et sa Colonie. Avec sa ténacité habituelle, Thieffry organise l'expédition, et le 12 février 1925 il prend son vol avec un équipage composé de Léopold Roger, pilote, et de Joseph De Bruycker, mécanicien. Après divers incidents qui retardèrent le voyage, il atterrit le 3 avril à Léopoldville, aux acclamations d'une foule enthousiaste.

On retourne en Belgique fut triomphal, mais Thieffry n'est pas satisfait. Pour que la démonstration soit concluante, il faut réduire la durée du voyage. Nul n'est mieux qualifié que lui pour tirer les conclusions pratiques de la précieuse expérience qu'il vient de faire.

Thieffry n'hésite pas; il recommence son travail d'organisation. Mais à partir de ce moment, il est le jouet de la malchance. Deux raids entrepris en février et en juin 1928 échouent. Un troisième subit le même sort en février 1929.

Un Thieffry ne se décourage pas. L'occasion s'offre à lui de faire au Congo même un voyage d'études. Il doit convoier un avion de Boma au lac Kivu en traversant des régions non encore survolées. Au début d'avril 1929, il arrive sans encombre à Albertville. Il ne reste plus qu'une étape à franchir. Il s'envole le 11 avril. Le ciel est calme. Dans son cadre de hautes montagnes, le lac Tanganika étincelle au soleil. Paysage admirable. Pourquoi faut-il qu'après 150 kilomètres de vol les nuages envahissent le lac ? La visibilité disparaît. La descente s'impose pour s'orienter. Tout d'un coup un immense nuage noir se démasque. C'est la tornade africaine dans toute sa furie. Brutalement l'avion est plaqué au sol dans les marais qui bordent le lac. Quand, plus tard, les sauveteurs atteignent l'appareil, ils ne trouvent plus qu'un homme vivant : le mécanicien Gastuche. Aviateur dans l'âme, Thieffry est mort au champ d'honneur.

Telle est, brièvement esquissée, la carrière exceptionnelle d'Edmond Thieffry. Il y a beaucoup à en retenir. Nous n'insisterons ici que sur son aspect colonial.

Reportons-nous au moment suprême, à cette matinée du 12 février 1925, où, sur l'aérodrome

de Haren, une foule contemple le *Marie-José* en partance pour le Congo. Tout ce qui compte dans l'aviation se trouve réuni là; le ministre des Colonies remet à Thieffry un message pour le Gouverneur général; M<sup>me</sup> Thieffry dissimule vaillamment son émotion. Le bel oiseau disparaît à l'horizon. Toute la Belgique va le suivre dans sa randonnée aventureuse.

Il y a quelques semaines, il gisait en pièces dans une caisse; avec cinq de ses pareils il devait rejoindre le Congo par mer. Thieffry lui a rendu ses ailes; il servira glorieusement à une expérience dont les conséquences seront incalculables pour la Colonie.

Déjà la preuve est faite que, dans un pays immense comme le Congo, l'aviation jouera un rôle capital. Déjà, avec les encouragements du roi Albert, la Sabena a établi un service régulier à l'intérieur. Il faudrait à tout prix le compléter par un service extérieur. Les Belges furent les premiers à instaurer un réseau local. Seront-ils les premiers à faire la jonction entre l'Europe et l'Afrique Centrale ?

Il convient de se hâter. D'un jour à l'autre les progrès de la technique permettront à la France et à l'Angleterre de relier la métropole à leurs territoires d'Afrique. En France, Vuillemin a fait Paris-Dakar par Tombouctou. En 1925, de Goys et Dagnaux préparent un raid vers Madagascar. Quant aux Anglais, ils sont privilégiés. Ils disposent sur le sol d'Afrique d'un territoire exclusivement soumis à l'influence britannique. Ils sont à la veille d'établir un service entre Londres et Le Cap.

Mais que de difficultés à vaincre par le promoteur de l'entreprise belge ! Convaincre les dirigeants de la Sabena, négocier avec le Gouvernement belge pour qu'il se constitue l'assureur de l'avion, aménager celui-ci, choisir un équipage, assurer les relais et le ravitaillement pour un voyage de 8.500 kilomètres, affronter le Sahara dans un appareil dont la vitesse de croisière ne dépasse pas 120 kilomètres à l'heure. Vraiment seul un homme de premier ordre avait chance de réussir.

Heureusement, pendant la guerre, Thieffry avait révélé une volonté indomptable, une puissance et une rapidité de décision remarquables. Il s'était acquis par ses exploits un prestige et une autorité devant lesquels chacun s'inclinait. Avantage appréciable, la guerre lui avait valu de précieuses amitiés dans l'aviation française. Avec joie, l'organisation préparée pour le raid de Goys-Dagnaux fut mise à sa disposition.

De l'avis de ceux qui l'avaient vu à l'œuvre, ce n'était pas le casse-cou que certains craignaient. Écoutons le commandant-aviateur Jac-

quet, bon juge en la matière : « Il faut avoir dépouillé sa correspondance, étudié ses manœuvres de combat et admiré la méticulosité avec laquelle il préparait ses raids pour se rendre compte que, dans sa vie, rien ne fut laissé au hasard ». Cette même méticulosité, il l'apporta à préparer son voyage au Congo.

Et maintenant pensons aux réalisations d'aujourd'hui : les grands avions qui, plusieurs fois par semaine, en quelques heures joignent la Belgique au Congo et vice versa, les familles de coloniaux dont la durée du congé en Belgique s'est accrue d'un tiers, les hommes d'affaires qui en quelques coups d'ailes sont rendus au centre de leurs occupations, les résidents qui en une semaine reçoivent la réponse à une lettre écrite en Europe. Tout cela était en germe dans le geste magnifique du 12 février 1925. Thieffry porte un beau nom dans l'histoire du Congo, un nom qui est cher aux coloniaux : il fut un pionnier, un pionnier de l'aviation congolaise.

La conclusion nous sera donnée par les dernières lignes de la préface qu'écrivit le roi Albert pour le livre de Thieffry : *En avion de Bruxelles au Congo belge* : « ... ce livre mérite d'être lu par tous les Belges; ils y puiseront une utile leçon de géographie; la jeunesse s'enthousiasmera de cet exemple que confère la confiance en soi servie par une inflexible volonté. Personne ne lira ces pages sans un sentiment de fierté et de foi dans l'avenir en constatant qu'il se trouve toujours dans notre pays des hommes ayant les aptitudes nécessaires pour mener à bien les entreprises les plus nouvelles et les plus difficiles ».

Décorations : Officier de l'Ordre de Léopold; Chevalier de l'Étoile Africaine; Chevalier de l'Ordre de Léopold II; Chevalier de la Légion d'Honneur; Croix de Guerre belge et française; Croix civique de 1<sup>re</sup> classe 1914-1918; Médaille d'argent de la Valeur Militaire italienne; Médaille de l'Yser; Médaille de la Victoire.

Publication : *En avion de Bruxelles au Congo belge*, La Renaissance du Livre, Bruxelles, 1926.

27 septembre 1950.  
F. Dellicour.

A. Morel, *La légende d'Edmond Thieffry*, éd. Chagor, Liège. — *La Conquête de l'Air*, 1<sup>er</sup> mai 1929 et mai 1950. — *Bull. Ass. Vét. col.*, août 1930. — *Tribune congolaise*, 15 mars 1925, 31 mars 1928, 15 février 1929, 30 avril 1929.