

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

André DE MEULEMEESTER

Présenté et parrainé par
Lieutenant-Général Aviateur e.r.

Michel MANDL
Président d'honneur

et par
Walter PIETERS
Historien

André De Meulemeester

**Officier aviateur
As de la guerre 1914-1918
Industriel et mécène
1894 – 1973**

I. La personnalité



Né à Bruges le 28 décembre 1894.

Aviateur militaire aux onze victoires confirmées.

Industriel.

Artiste-peintre.

Fondateur du Festival des Flandres.

Décédé à Bruges, le 7 mars 1973.

II. La carrière aéronautique

- Le 8 octobre 1915, André De Meulemeester obtient le brevet civil N°1869 du « Royal Aero Club » de Grande-Bretagne.
- Le 30 mars 1916, il obtient son brevet d'aviateur militaire.
- Le 8 octobre 1916, De Meulemeester passe à l'Aviation Militaire « au front » avec le grade de sergent. Il est affecté à la 1^{ère} Escadrille à Coxyde et effectue ses premières missions de combat sur biplace de chasse, le Nieuport X.
- Le 30 avril, le 1^{er} Sergent-major De Meulemeester abat son premier avion. Sa nomination au grade d'adjudant intervient le 17 juin 1917.
- Le 12 juin 1917, il a descendu un deuxième appareil et le 10 juillet, il obtient une troisième victoire homologuée à bord de son Nieuport 23.

- Le 20 juillet, De Meulemeester abat son quatrième appareil et le 21 août, il entre dans la catégorie des as avec sa cinquième victoire. Blessé au cours de cet engagement, De Meulemeester reprendra néanmoins rapidement du service.
- Le 4 novembre, il ajoute une sixième victoire à son palmarès. C'est son dernier combat sur Nieuport 23.
- Le 21 février 1918 et le 17 mars, De Meulemeester est crédité de deux nouvelles victoires à bord du chasseur français, le Hanriot Dupont HD.1.
- Les 3 et 17 mai, le total des avions abattus s'élève à dix appareils. Le nombre des avions descendus non confirmés dépasse la quinzaine. Le 21 mai 1918, De Meulemeester est commissionné au grade de sous-lieutenant auxiliaire du génie.
- Le 2 octobre, il abat son dernier appareil non confirmé, un Halberstadt.
- Enfin, le 5 octobre, De Meulemeester s'attaque à un ballon Drachen qu'il abat. Ce qui porte son nombre de victoires à onze.
- Le 26 mars 1920, De Meulemeester est nommé lieutenant de réserve d'infanterie et le 1 septembre 1920, il s'engage pour une durée de trois ans à servir à l'Aéronautique Militaire en qualité de pilote de réserve.
- En 1939, lors du « renforcement de l'Armée », le Lieutenant De Meulemeester rentre à nouveau sous les armes du 26 août 1939 au 15 novembre 1939. Au total, il effectuera 96 jours de rappel.
- Le 10 mai 1940, le Lieutenant De Meulemeester est attaché pour l'aviation militaire auprès de l'Attaché militaire, le Général Tapproge, à l'Ambassade de Belgique à Paris.
- Début août 1940, il est démobilisé par le Ministre de la Guerre à Royat près de Clermont-Ferrand et rentre en Belgique.

III. Biographie

D'étudiant à la Compagnie des Aviateurs

André est le fils de Victor De Meulemeester et de Marie Watremez. Il grandit à Bruges, au sein d'une famille aisée... ou comme le diront certains de ses supérieurs militaires dans leurs notes d'appréciation : « Il appartient à une famille des plus honorables de cette ville ». Le père, sénateur socialiste, est propriétaire d'une des grandes brasseries de Bruges, l'Aigle-Belgica... Un nom prédestiné puisqu'André De Meulemeester deviendra « l'Aigle des Flandres » ou l'un des plus remarquables si pas le plus doué des aviateurs de notre Aviation Militaire.

Après des humanités classiques à l'Athénée Royal du Verversdijk à Bruges, André De Meulemeester quitte la Belgique pour se rendre en Angleterre. Il vient d'avoir 20 ans lorsqu'il se présente le 26 janvier 1915 au Bureau militaire belge à Londres. Il s'engage à l'Armée belge, plus spécialement à la « Compagnie des Aviateurs », comme volontaire « pour la durée de la guerre », selon la formule consacrée.

Après quelques semaines de formation militaire, le Caporal André De Meulemeester va suivre une des filières pour devenir aviateur militaire, son souhait le plus cher. Il suit à ses frais les cours de

pilotage à la Graham-White Civilian School à Hendon. Il y apprend les premiers rudiments du vol sur un appareil des plus élémentaires, dépourvu de véritable cockpit, le Graham-White « Boxkite ». Le 8 octobre 1915, il obtient le brevet civil N°1869 du « Royal Aero Club » de Grande-Bretagne, après une trentaine de vols en double commande d'une moyenne de dix à quinze minutes.

Une quarantaine d'élèves belges vont suivre cette même filière. Parmi eux, des figures emblématiques qu'André De Meulemeester va retrouver en escadrille comme compagnon d'arme, notamment Willy Coppens, Jean Stampe, Maurice et Georges Médaets. Égide Roobaert, Carlo Verbessem, Lucien Hallet sont sans doute moins connus, mais tout aussi méritants. Ils perdront malheureusement la vie au cours du conflit.

Le 1^{er} décembre 1915, De Meulemeester entre officiellement dans le cadre du personnel navigant de l'Aviation Militaire, nouvelle appellation de la « Compagnie des Aviateurs » depuis le 20 mars 1915.

Le 20 décembre, il est transféré à l'École d'Aviation belge d'Étampes, au sud de Paris. L'école est commandée par le Lieutenant Pierre de Caters, le premier aviateur belge. De Meulemeester a notamment comme instructeur un autre pionnier de l'aviation belge, Charles Van den Born.



À Étampes, dans le cockpit avec Honoré Deplus, son instructeur français.

Le 30 mars 1916, André De Meulemeester obtient son brevet d'aviateur militaire. Le 1^{er} juillet 1916, au cours d'une mission d'entraînement, son appareil heurte violemment le sol. Victime d'une forte commotion à la colonne vertébrale, il est mis au repos pendant plusieurs semaines.

Il reprend du service et a l'occasion de rencontrer à Étampes, un autre grand de notre aviation, Edmond Thieffry. Ce dernier a été envoyé à l'École de Chasse en vue de sa mutation dans une unité de chasse, la 5^e Escadrille. Ils auront l'occasion d'effectuer ensemble plusieurs missions de combat et comme nous pourrons le voir ultérieurement, de rivaliser au nombre des avions ennemis abattus...

Une première année en escadrille

Le 8 octobre 1916, De Meulemeester passe finalement à l'Aviation Militaire « au front » avec le grade de sergent. Il est affecté à la 1^{ère} Escadrille basée sur le terrain de Coxyde et effectue ses premières missions de combat sur biplace de chasse, le Nieuport X.

La 1^{ère} Escadrille a vu le jour à l'aérodrome de Brasschaat à la suite d'un arrêté royal du 16 avril 1913, créant officiellement la Compagnie des Aviateurs. Au moment où l'Armée belge entre en guerre, le 4 août 1914, l'aviation est constituée de quatre escadrilles d'une vingtaine d'appareils Henri Farman HF-20 dont la seule mission dite d'observation consiste en la récolte et la

transmission des informations aux autorités concernées. La 1^{ère} Escadrille est déployée à Ans et est mise en œuvre au profit de la position fortifiée de Liège.

Placée sous les ordres du Lieutenant Demanet, l'escadrille est obligée, vu l'avance ennemie, de se replier sur Anvers, à la plaine de Wilrijk pour finalement s'installer sur le terrain des Moères près de Furnes, après être passée par Ostende et Coxyde Saint-Idesbald.

Cette période va aussi voir naître d'autres missions : les premiers réglages d'artillerie et les premières missions de photographies des positions ennemies.

Après l'évacuation d'Anvers et le retrait derrière l'Yser, et plus spécialement après le bombardement allemand du port de Dunkerque, le 23 décembre 1914, le commandement militaire décide de réorganiser l'aviation et d'adopter une structure basée sur les différentes missions à exécuter, à savoir une escadrille de chasse, une escadrille de bombardement et une escadrille de reconnaissance photographique. Cette réorganisation est mise en place le 20 mars 1915, date de la création de l'Aviation Militaire belge, comme déjà mentionné précédemment.

La 1^{ère} Escadrille est équipée d'avions Maurice Farman MF-11 qui ont été fournis par le Gouvernement français afin de remplacer les avions détruits. C'est sur cet appareil que le 17 avril 1915, l'équipage composé du Lieutenant Fernand Jacquet et du Lieutenant Henri Vindevoghel remporte la première victoire aérienne de l'Aviation Militaire belge en abattant un Aviatik au-dessus des lignes ennemies.



De Meulemeester a également volé un certain temps sur Ponnier.

Le 1^{er} janvier 1916, la 1^{ère} Escadrille se voit officiellement attribuer la mission de chasse. Elle est donc équipée de Nieuport X lorsqu'André De Meulemeester arrive en octobre 1916 à l'escadrille. Quelques semaines après son arrivée, le Capitaine Jacquet reprend le commandement de l'unité.

Un des premiers à accueillir De Meulemeester n'est autre que le déjà célèbre Jean Olieslagers. Le « démon anversoïse », comme il était appelé à l'époque de ses succès à moto, s'est créé une fameuse réputation comme aviateur civil. Lorsque la guerre éclate, il se met à la disposition de la nation avec son Blériot. Il a rejoint la 1^{ère} Escadrille en février 1916 et a déjà réussi à descendre deux appareils au cours des nombreux combats aériens qu'il n'hésite pas à engager sur son Nieuport transformé en monoplace. Il se crée ainsi une réputation de chasseur digne de son remarquable palmarès civil. Il est entre autres l'instigateur des modifications apportées au système de tir à travers l'hélice imaginées par le Français Roland Garros. De Meulemeester est donc en bonne compagnie. Il ne tardera pas à suivre l'exemple de ses anciens et à démontrer tout son talent et son courage face aux appareils ennemis.

Quelques jours après son arrivée, le 20 octobre, alors qu'il est à peine familiarisé avec sa nouvelle monture, André De Meulemeester que ses compagnons d'escadrille appellent « Mystère » – surnom hérité de son passage à Étampes – n'hésite pas à engager au-dessus de Middelkerke une formation ennemie de trois appareils. Il s'en prend plus spécialement à un appareil Fokker démontrant au Lieutenant Louis Robin, assis dans le siège de l'observateur et l'habituel équipier du Capitaine Jacquet, qu'il possède le potentiel pour devenir un excellent pilote de chasse.



“Mystère” présente la nouvelle tenue de sortie, version 1916.



En vol sur son “Bébé” Nieuport.

Pour la 1^{ère} Escadrille, l'année 1916 se termine malheureusement par un accident mortel. Égide Roobaert, un des premiers à avoir utilisé la filière « Hendon » pour l'obtention du brevet civil en Angleterre, se tue le 19 décembre, lors d'un vol d'essai avec son « Bébé » Nieuport à la suite d'une panne moteur. Il avait été crédité d'une victoire qu'il partageait avec Fernand Jacquet.



Les Moères, automne 1916. De Meulemeester devant son Nieuport N498 de la 1^e Escadrille.

Le 1^{er} février 1917, De Meulemeester participe comme numéro deux du Capitaine Jacquet et de son équipier Robin, à une patrouille offensive à l'est des lignes amies. Vers les 3.800 m, ils aperçoivent deux appareils allemands, des Rumpler biplaces de reconnaissance. Sans hésiter, ils engagent le combat. Jacquet manœuvre admirablement et amène son Farman F-40 en position de tir. La rafale de Robin est fatale pour le « Leutnant Patheiger ». L'avion est touché et s'écrase.

Rentré à la plaine des Moères, Jacquet apprendra que la chute de l'appareil allemand a été confirmée par les troupes au sol, condition indispensable pour son homologation. Il s'agit de la cinquième victoire du commandant d'escadrille ce qui lui confère officiellement le titre « d'As en

combat aérien ». Après avoir été le premier chasseur à abattre un avion ennemi, Jacquet devient le premier aviateur belge à porter ce titre fort envié.



Mystère devant son Nieuport 11, début 1917.

À bord de son « Bébé » Nieuport XI, De Meulemeester quant à lui, ne s'est pas mal débrouillé non plus. Poursuivant l'autre Rumpler jusqu'au ras du sol, il force ce dernier à se poser dans ses lignes près de Gistel. L'avion n'ayant pas été détruit, cette victoire ne sera pas homologuée. Elle ne saurait toutefois tarder.

Le 18 mars 1917, le Capitaine Jacquet est désigné pour survoler le front avec le Roi Albert I^{er}. Le souverain souhaite faire une reconnaissance des troupes alliées. La sécurité du tout nouveau Farman F40 de Jacquet est assurée par une couverture de quatre chasseurs « Bébé » Nieuport XI de la 1^{ère} Escadrille. De Meulemeester fait partie de ce vol mémorable, le Roi Albert devenant le premier chef d'État et Commandant de l'Armée à avoir pendant la Grande Guerre survolé le front. Comme le précise Freddy Capron dans son ouvrage « L'aviation belge et nos souverains », dès que le Roi a mis pied à terre, radieux et enchanté de l'expérience, il déclare : « Les vols de ce genre sont d'une grande utilité pour les officiers d'état-major, car ils donnent une nette idée d'ensemble du champ de bataille et facilitent la direction des opérations ». Par la suite, le Souverain prendra encore à plusieurs reprises place dans un appareil pour survoler le champ de bataille. Le « roi-aviateur » comme il est appelé dans la *vox populi*, se verra même décerner la Distinguished Flying Cross (DFC) après un vol effectué le 11 novembre 1917 à bord d'un Bristol Fighter du Royal Flying Corps.

Le 24 mars 1917, au cours d'une mission effectuée en compagnie de son collègue Albert Van Cotthem, une autre grande figure de notre aviation, ils sont engagés par quatre avions allemands au-dessus du château de Wijnendael (Torhout). Mystère parvient à se faufiler derrière l'appareil qui menace son collègue. L'identité du pilote allemand a pu être déterminée. Il s'agit de Gustav Stenzel, Staffelführer de la Jasta 8. De Meulemeester ne peut toutefois éviter que les autres appareils ne prennent Van Cotthem comme cible. Ce dernier a besoin de tout son talent d'acrobate pour esquiver les nombreux tirs de mitrailleuses de ses opposants. C'est criblé de balles et touché à la tête qu'il parvient malgré tout à rejoindre les lignes amies et à se poser près de Lampernisse. À l'atterrissage, l'avion touche des fils téléphoniques et capote. Van Cotthem s'en sort avec diverses contusions.

La période couvrant ses combats du mois d'avril 1917 à la fin du conflit est reprise dans le chapitre des « Faits marquants ».

L'officier de réserve

De Meulemeester est parfaitement rétabli lorsqu'il est mis fin aux hostilités. Pour les volontaires de guerre dont il fait partie, se pose la question de leur avenir. Rester à l'Armée ? Tourner la page ?

Les états de service de Mystère pourraient lui faire entrevoir un avenir prometteur au sein de l'Aviation Militaire. N'est-il pas tout simplement le meilleur aviateur de sa génération ? S'il est vrai que Willy Coppens peut se vanter d'avoir un nombre de victoires supérieur, celles-ci ont été obtenues dans un créneau différent des combats aériens classiques. Les onze victoires homologuées et les dix-sept succès non confirmés ont été obtenus en 24 mois au cours de 571 sorties et 185 combats aériens. Cet impressionnant palmarès fait incontestablement du Brugeois, l'aviateur le plus efficace et le plus brillant de l'Aviation Militaire.

De Meulemeester estime néanmoins que les chances de promotion, basées exclusivement sur l'ancienneté, sont peu concrètes et décide de passer dans le cadre de la réserve. Edmond Thieffry et Jan Olieslagers suivront son exemple.

Diverses décorations lui sont encore octroyées : la Médaille de la Victoire, le 31 août 1919 et la Médaille commémorative de la guerre 1914-1918, le 19 septembre 1919.

Elles consacreront un vaillant combattant et au travers de ce pilote exceptionnel, c'est toute l'aviation militaire qui est mise à l'honneur. Grâce à une poignée d'aviateurs et au personnel de soutien que nous aurions tort d'oublier, l'arme aérienne a contribué d'une façon non négligeable à la victoire alliée sur le front de l'Yser.

Le 26 mars 1920, De Meulemeester est nommé lieutenant de réserve d'infanterie et le 1^{er} septembre 1920, il s'engage pour une durée de trois ans à servir à l'Aéronautique Militaire en qualité de pilote de réserve. Ses activités professionnelles ne lui permettront toutefois pas de revoler.

Pour lui, une autre vie a déjà commencé. Dorénavant, il va se consacrer exclusivement à la gestion de la brasserie familiale.

Au mois d'août 1922, De Meulemeester se voit conférer la « Médaille pour la Valeur Militaire en argent » par Sa Majesté Victor Emmanuel III, roi d'Italie.

Le 8 avril 1928, le Ministre de la Défense Nationale, Charles de Broqueville informe De Meulemeester qu'il a été nommé Chevalier de l'ordre de la Couronne.

À sa demande, le Lieutenant André De Meulemeester passe de façon définitive dans le cadre de réserve de l'Aéronautique (personnel navigant), à la date du 10 août 1931.

En 1939, lors du « renforcement de l'Armée », le Lieutenant De Meulemeester rentre à nouveau sous les armes du 26 août 1939 au 15 novembre 1939. Au total, il effectuera 96 jours de rappel.

Au mois de mars 1940, il est proposé par sa hiérarchie au grade de Capitaine de réserve. Le Général Tappage, son supérieur direct aux Écoles d'Aviation militaire, donne l'avis suivant : « Très favorable. Aviateur de chasse au passé légendaire ayant conservé son feu et sa foi, et que seul un état de santé précaire empêche de réemployer dans sa spécialité. Caractère unanimement respecté dans l'arme. Rend de grands services en donnant un cycle de causeries sur ses expériences de guerre, l'histoire de l'aviation pendant la guerre 1914-1918. Données avec l'autorité morale que confère un grand passé et une grande modestie, ces causeries sont très utiles pour la préparation à sa tâche, tant au point de vue morale que tactique, de notre jeune personnel navigant.

Le Général-major Hiernaux, commandant de l'Aéronautique Militaire, et le Lieutenant-général Duvivier, commandant de la Défense Aérienne du Territoire, abondent dans le même sens : « Officier aviateur de chasse au glorieux passé de guerre ; exemple pour la génération actuelle qu'il initie à ses missions par ses conférences et ses causeries. Son état de santé l'oblige à rester dans le personnel à terre ».

Manifestement, De Meulemeester est fort apprécié par ces supérieurs, d'anciens collègues qu'il a encore fréquentés à l'escadrille...



Portrait officiel d'André De Meulemeester.

Au moment du déclenchement des hostilités, le 10 mai 1940, le Lieutenant De Meulemeester est attaché pour l'aviation militaire auprès de l'Attaché militaire, le Général Tappoge, à l'Ambassade de Belgique à Paris. Le Général Legros est son nouveau patron à partir du 28 mai. Il sera démobilisé par le Ministre de la Guerre à Royat près de Clermont-Ferrand et rentrera par ses propres moyens en Belgique, début août 1940.

Au mois d'août 1946, André De Meulemeester reçoit un courrier lui notifiant que Sa Majesté le Prince Régent l'a nommé au grade de capitaine Aviateur de Réserve... Une nomination bien tardive et inutile, De Meulemeester ayant déjà signifié par une lettre du 29 juin 1946 qu'il souhaitait quitter le cadre de la Réserve, « vu qu'il ne pouvait plus avoir de rôle utile à l'armée ».

Outre ses activités professionnelles, De Meulemeester se fera également remarquer dans le monde artistique et musical. On lui doit notamment la mise sur pied réputé Festival de Flandres. Dans le monde sportif, on se souviendra également de lui comme un des sympathiques dirigeants et président d'Honneur du football Club de Bruges.

Le 7 mai 1973, André De Meulemeester s'éteint néanmoins sans que l'on se souvienne qu'elle grand homme il fut dans sa jeunesse. On ne peut que se réjouir du fait qu'à l'occasion des activités organisées dans le cadre de la Première Guerre mondiale, on ait sorti ce grand aviateur belge de l'oubli.

IV. Les faits marquants

L'as aux onze victoires

Nommé 1^{er} sergent major le 8 avril 1917, De Meulemeester poursuit inlassablement ses vols à la recherche d'une première victoire officielle. Le 30 avril, sa persévérance est récompensée. Le rapport rédigé par l'État-major de l'Aviation Militaire à l'intention du Chef d'État-major Général de l'Armée relate les faits de la façon suivante :

« Le 30 avril vers 11 heures, le 1^{er} Sergent-major De Meulemeester patrouillait sur avion de chasse au-dessus du secteur de la 2^e Division d'Armée. Il aperçut un biplan ennemi et dans les environs un Sopwith anglais ; De Meulemeester piqua droit sur l'appareil allemand et lui tira à bout portant, environ 20 m, un chargeur complet de mitrailleuses. L'avion ennemi tomba entre Keyem et Leke. Les faits ci-dessus sont confirmés par les rapports des guetteurs d'artillerie et d'aviation et par les observateurs d'infanterie.

Un de nos avions survola cette région quelques instants après le combat et aperçut à l'endroit désigné les débris de l'avion ennemi.

J'ai l'honneur de vous proposer le 1^{er} Sergent-major De Meulemeester pour une distinction honorifique avec le motif suivant : « Pilote de chasse plein d'entrain, d'audace et de courage, n'hésite jamais à rechercher le combat ; a attaqué à courte distance un appareil ennemi qui a été abattu à environ deux kilomètres de nos tranchées dans les lignes allemandes, le 30 avril 1917 ».

Cette première victoire lui vaudra d'être décoré de la Croix de Guerre, le 13 mai 1917.

La formulation de la citation est on ne peut plus adéquate. « Entrain, audace et courage » seront les caractéristiques de tous ses engagements futurs. L'auteur de la proposition de citation ne se doutait évidemment pas à quel point il avait vu juste et que cette première victoire allait être suivie par une trentaine d'autres, onze d'entre elles étant reconnues officiellement.

Le 12 juin 1917, De Meulemeester part en mission avec le Sergent Georges « Jojo » Kervyn de Lettenhove. Avec ses vingt ans, ce dernier est le cadet de l'escadrille. Au retour d'une patrouille au-dessus des lignes ennemies, vers les 2.000 m, ils repèrent un biplace d'observation « régleur d'artillerie » se dirigeant vers l'est. De Meulemeester est le premier à se positionner derrière l'Allemand et à lui envoyer une rafale. Kervyn a suivi la manœuvre et à son tour, il engage le combat. Atteint, l'appareil ennemi heurte violemment le sol à Vladsloo près de Beerst. Le *Leutnant* Walter Köhler sortira vivant des décombres de l'appareil. Le Quartier Général de la 2^e Division d'Armée confirmant l'avion abattu, la victoire sera attribuée conjointement aux deux pilotes.

De Meulemeester est cité à l'ordre du jour de l'armée (OJA du 23 juin 1917) pour le motif suivant : « Pilote de chasse exceptionnel, très allant, très brave, très discipliné. A abattu son second avion ennemi ».



Le 1^{er} Sergent-Major De Meulemeester prend la pose après sa première victoire.

Sa nomination au grade d'adjudant intervient le 17 juin 1917.

Au cours de l'été 1917, la 1^{ère} Escadrille va être équipée des dernières versions du Nieuport, le type 23. De Meulemeester ne va pas tarder à s'illustrer sur sa nouvelle monture N 3025 qu'il a fait peindre dans un jaune on ne peut plus criard.

Dans la soirée du 10 juillet, en solitaire, il abat vers Ramscapelle son troisième appareil, une victoire homologuée car confirmée par les troupes au sol.



Les Moères en été 1917. À l'avant-plan, deux Nieuport 23 de la 1^{ère} Escadrille.

Le 20 juillet, d'une courte rafale, il expédie un biplace allemand dans les inondations du no man's land. Sa victime avait pris l'habitude de venir à l'aube, mitrailler et lancer des bombes en rase-mottes sur les tranchées belges devant Dixmude. Le rapport adressé au Chef d'État-major par le commandant de l'Aviation Militaire est formulé comme suit : « Ce pilote remplissait la mission suivante résultant d'un ordre écrit que j'avais reçu de la 1^{ère} Section du G.Q.G. : 'Chasser un avion ennemi venant tous les jours vers 6 h faire une reconnaissance à basse altitude dans la 6 D.A. et mitrailler nos tranchées'. L'Adjudant De Meulemeester a guetté trois jours consécutifs son adversaire et a fini par le voir et l'abattre au moment où il prenait de la hauteur. Le combat s'est livré à 6.15 h. à une altitude de 600 m au N.O. de Rille à 750 m de nos tranchées dans l'inondation ».

Cette quatrième victoire lui vaudra une Décoration militaire de 2^e Classe pour le motif suivant : « Pilote de chasse de premier ordre, brave, calme et adroit, a abattu son quatrième avion ennemi ».

Comme le précise Christophe Cony en 1999 dans un article de la revue « Avions magazine » qu'il consacre à « L'Aigle des Flandres » :

« Il ne manque donc plus qu'une victoire à Mystère pour entrer dans le cercle très fermé des As, cette « aristocratie » dont tout chasseur rêve de faire partie un jour. Il s'est affirmé en peu de temps comme le meilleur combattant de la 1^{ère} Escadrille, et son nom commence à devenir célèbre.

Après la guerre, son commandant d'escadrille, le Commandant Jacquet dira de lui : « *C'est encore presque un enfant quand il arrive parmi nous. Quelques semaines plus tard, nous le vénérions et lui demandons des conseils (...). La plupart du temps, il est en l'air, volant jusqu'à huit heures par jour à des hauteurs prodigieuses* ».

Mais au sol aussi, Mystère se fait remarquer par ses talents de boute-en-train. Ses réparties sont redoutables de finesse et d'impertinence. Pianiste de talent, esprit fantaisiste et plein d'humour, il anime régulièrement les soirées du mess. Mais derrière cette façade de charmant dilettante se cache un vrai patriote, un homme d'un grand courage et surtout un formidable pilote... un « chasseur-né » comme dira de lui Willy Coppens.

En 1973, dans la revue des Amis du Musée de l'Air (AELR), un ancien camarade de combat, l'observateur-photographe Roger d'Hendecourt, le décrit d'une façon on ne peut plus élogieuse : « *Haut comme trois pommes, gros comme le doigt, une toison rebelle auréole sa figure intelligente (...). Tout en Mystère n'est que gaité, entrain et enthousiasme ; là où il passe, plus de mélancolie possible. Sa voix moqueuse, ses plaisanteries inépuisables, ses taquineries incessantes ont tôt fait de réveiller les rêveurs et d'égayer les tristes.*

Sous ses doigts agiles, les vieux pianos se réveillent, les mélodies chantent, les opéras tonitruent, les derniers fox-trott égrenent leurs rythmes endiablés. Mystère est un grand musicien ! Mais il est aussi un lutteur terrible. Il va au combat comme on va à la danse : de toute son ardeur irrésistible. Il manie son arme et son avion comme il manie le piano : en virtuose. Aucune finesse ne lui échappe, aucune acrobatie n'est trop difficile pour son incroyable adresse, aucune attaque n'est trop audacieuse ».

Le 21 août 1917, l'Adjudant De Meulemeester détruit un biplace Albatros au-dessus du front de l'Yser. Le rapport de la mission établi par le Major Roland Van Crombrugge, est libellé comme suit : « *Dans la journée du 21 courant, l'Adjudant De Meulemeester a abattu un avion ennemi dans les environs de Slype. C'est le cinquième appareil que descend ce pilote.*

Circonstances du combat : Volant à hauteur de nos lignes vers 3.500 m, il aperçut un grand biplan allemand qui venait de la direction Adinkerke et se trouvait à grande altitude (plus de 5.000 m). Il parvint à le rattraper vers Nieupoort et l'abattit après un court combat, au cours duquel De Meulemeester fut blessé et atteint d'une balle à l'épaule et d'une autre qui lui érafla le menton. Quoiqu'ayant la figure couverte de sang, il parvint à atterrir normalement au champ d'aviation.

Témoignages : Le fait s'étant passé dans le secteur anglais, il n'y a pas de témoin belge. Des aviateurs britanniques qui se trouvaient à proximité confirmèrent la chute de l'avion par téléphone. L'Adjudant De Meulemeester, volontaire de guerre, a 26 mois de présence au front dont plus de dix mois comme pilote. Il est décoré de la Médaille Militaire de 2^e Classe et de la Croix de Guerre. J'ai l'honneur de vous proposer l'intéressé pour une distinction honorifique ».

Cette note est appuyée de façon manuscrite par le « Colonel », commandant de l'Aviation Militaire : « *J'appuie très favorablement cette demande. De Meulemeester est l'un de nos meilleurs et de nos plus courageux pilotes de chasse* ».

Pour ce fait de guerre, De Meulemeester sera nommé « Chevalier de l'Ordre de Léopold II » en date du 28 août 1917 et « Chevalier de l'Ordre de Léopold » le 10 octobre 1917.

Le Brugeois entre ainsi dans le cercle très fermé des As. A cette date, en Belgique, seuls le Capitaine Fernand Jacquet, son commandant d'escadrille, et le Lieutenant Edmond Thieffry de la 5^e Escadrille en font partie.

Transféré à l'hôpital de La Panne, De Meulemeester va y rester une quinzaine de jours. Le lendemain de son hospitalisation, il apprendra que deux aviateurs de l'escadrille ont eu moins de chance. Lucien Hallet (2^e Escadrille) qui était comme lui un ancien de Hendon, s'est tué avec son

observateur, le 1^{er} Sergent Léon de Maelcamp d'Opstaele (1^{ère} Escadrille), après une mise en vrille de leur Farman F-40.

Le 4 septembre, De Meulemeester est mis en congé de convalescence et dès le 27, il reprend du service. Tout autre que lui aurait été quelque peu refroidi. C'est évidemment mal connaître notre héros que de s'imaginer qu'il allait perdre son allant au combat.

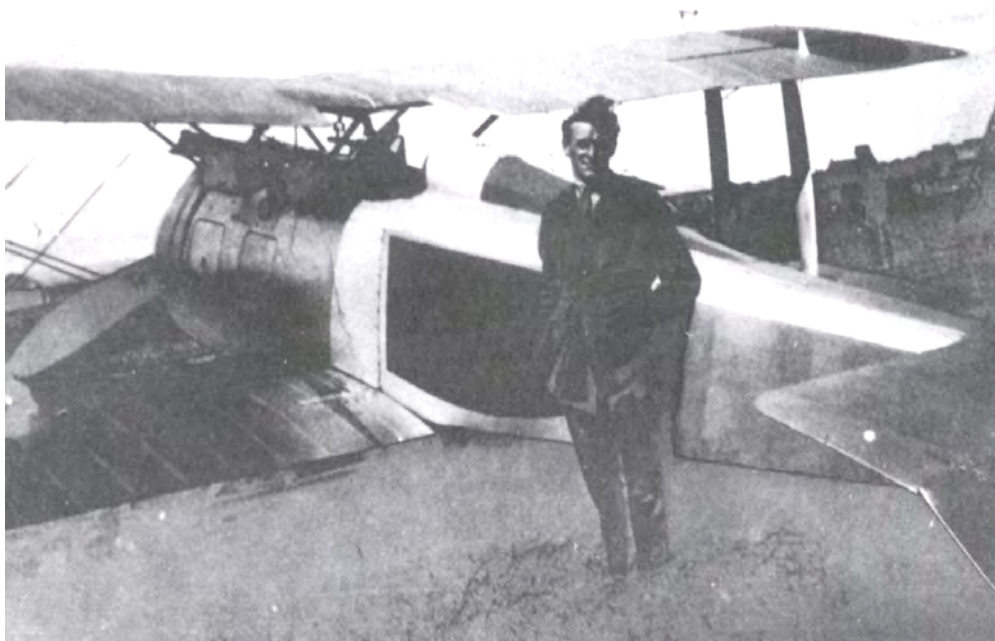
Le 30 septembre 1917, il est désigné pour une patrouille en compagnie de son nouveau collègue d'escadrille, l'Adjudant Willy Coppens. Après Étampes, Coppens a séjourné pendant trois mois à la 6^e Escadrille d'observation. Cela ne l'a nullement passionné et a finalement obtenu d'être muté à la 1^{ère} Escadrille de chasse. Ses premières missions avec le jeune prodige en combat qu'est De Meulemeester lui sont donc d'une grande utilité. D'une altitude de 6.000 m, De Meulemeester repère sous lui un biplace de reconnaissance au-dessus de la forêt d'Houthulst. Il plonge sur son adversaire et lui lance à bout portant une rafale de mitrailleuse. L'observateur ayant été atteint, l'avion allemand est contraint de se poser près de Roulers.

Le lendemain, Mystère fait à nouveau partie avec Coppens d'une formation de quatre Nieuport commandée par le Lieutenant Olieslagers. Ils parviennent à abattre un appareil biplace, mais aucun des pilotes ne sera crédité d'une victoire, l'impact de l'appareil au sol n'ayant pu être observé.

Enfin, le 28 octobre 1917, toujours avec Willy Coppens comme équipier, il vole au secours d'un RE8 piloté par Jean Stampe et René Gilles. Ils sont pris à partie par cinq monoplaces allemands. Le 1^{er} Sergent-major Charles Gordinne qui était chargé de protéger l'avion de reconnaissance est témoin du combat et voit comment un des attaquants allemands est mis en perte de contrôle et chute vers le sol. Ce témoignage ne sera toutefois pas suffisant pour accréditer De Meulemeester d'une sixième victoire.

Comme témoin privilégié des combats de Mystère, Coppens est manifestement impressionné. Dans son ouvrage « Jours envolés », il précise : « *De Meulemeester... Dans le ciel, rien ne lui échappe. Il est toujours le premier à découvrir un avion ennemi. C'est ce qui explique en grande partie le nombre de ses succès* ».

Le 4 novembre 1917, De Meulemeester est en patrouille avec l'Adjudant Georges Kervyn, un autre fidèle ailier. C'est au cours de cette mission que De Meulemeester abat un Albatros D.III qui s'écrase à Kloosterhoek. Il obtient ainsi grâce aux indispensables témoignages des troupes au sol sa sixième victoire.



Mystère devant son Hanriot HD.1. L'appareil est partiellement peint en jaune.

Ce sera son dernier combat sur Nieuport 23. L'escadrille va être progressivement équipée d'un autre chasseur français, le Hanriot Dupont HD.1. Il s'agit d'un appareil solide, rapide et agile. Son armement se limitera sur recommandation de De Meulemeester à une seule mitrailleuse Vickers montée sur le capot. Le constructeur a proposé d'installer deux mitrailleuses synchronisées, mais De Meulemeester estime préférable d'alléger l'appareil pour gagner un maximum d'altitude, élément essentiel en combat.

C'est également à De Meulemeester que l'on doit le premier insigne de la 1^{ère} Escadrille, le Chardon d'Écosse, avec la devise « Nemo me impune lacessit » (Nul ne me provoque impunément). Les premiers chardons vont donc faire leur apparition sur les Hanriot de l'escadrille à partir d'octobre 1917. On ignore d'où lui vient cette idée. L'emblème que Coppens n'estime pas vraiment réussi – « *Il s'agit d'une longue tige pourvue de feuilles dentelées et surmontée d'une sorte de bouchon de champagne* » - sera redessiné par ce dernier. Cette version sera plusieurs fois modifiée puis finalement adoptée en 1973 pour décorer les avions Mirage de la 1^{ère} Escadrille. De nos jours, à Florennes, les F-16 de la 1^{ère} arborent toujours le même insigne.



Dans le cockpit de son Hanriot.

Le mois de novembre 1917 se termine par une mise à l'honneur des trois As que compte notre Aviation Militaire. La bravoure des chasseurs de la 1^{ère} Escadrille n'a pas échappé à nos voisins français et le 27 novembre 1917, le Commandant Jacquet ainsi que les Adjudants Olieslagers et De Meulemeester sont cités à l'ordre de la 1^{ère} Armée française « *pour service exceptionnels rendus au cours de l'offensive des Flandres de 1917* ». A la fin de l'année 1917, De Meulemeester va totaliser 300 heures passées au-dessus des lignes ennemies. Il se sera montré le plus actif et le plus entreprenant de tous les aviateurs belges.

Le 5 décembre 1917, c'est le drame dans la famille De Meulemeester. Jacques le cadet d'André est décédé à Étampes d'une péritonite aiguë. Il suivait les traces de son aîné et avait déjà obtenu son brevet civil le 25 septembre. André fait un aller-retour à Paris pour enterrer son frère Jacques.

Le 12 décembre 1917 est une date importante dans la vie de l'escadrille. Le Commandant Jacquet quitte l'escadrille qu'il a brillamment menée au combat en montrant bien souvent l'exemple. Il va commander le Groupe de Chasse nouvellement créé. Il est remplacé par le Commandant Gallez, un ancien officier d'infanterie ayant obtenu son brevet militaire à Villacoublay, avant l'ouverture de l'École d'Étampes.

Mais pour la 1^{ère} Escadrille, l'année 1917 va, tout comme l'année précédente, se terminer en mineur. Le 19 décembre 1917, exactement un an après le décès d'Égide Roobaert, le 1^{er} Sergent-major Carlo Verbessem est victime d'un tir de shrapnel et se tue à bord de son Nieuport 23. De Meulemeester et Verbessem s'étaient également rencontrés à Hendon en Angleterre. Carlo avait rejoint l'escadrille au mois de juin. Il passera à la postérité grâce au livre « L'épi mûr » paru en 1999, et rédigé sur base de son carnet de campagne. Avant de passer à l'aviation en 1915, Verbessem avait participé comme fantassin à la retraite de l'Armée belge vers l'Yser.

Janvier 1918 est un mois sans grande activité, vu le mauvais temps qui sévit sur la plaine des Flandres. Dès l'apparition des jours meilleurs, les chasseurs commencent à s'impatienter et ont hâte de reprendre le combat. A la 5^e Escadrille, l'escadrille de la Comète, Thieffry prend le risque, le 24 janvier 1918, de survoler Bruxelles. Il lance deux petits drapeaux belges au-dessus de la capitale ; le premier au-dessus du collège Saint-Michel où il a fait une bonne partie de ses études, l'autre est destiné à sa fiancée avec un message. Willy Coppens ayant sans doute eu vent de ce vol audacieux, il décolle le 18 février du terrain des Moères à bord de son Hanriot à destination de Bruxelles. Il survole la maison de ses parents puis se dirige vers l'Avenue Louise. A la Place Sainte-Croix, c'est jour de marché. L'avion aux cocardes belges ne passe pas inaperçu. De nombreux passants saluent avec enthousiasme ce pilote qui ose braver l'ennemi. Personne ne lui tiendra rigueur de cette désobéissance, le Roi Albert estimant même que ce vol avait été bénéficiaire pour le moral des Bruxellois.



Après une mission, retour sur le terrain des Moères.



Avec Jojo Kervyn.

De Meulemeester que l'on qualifie aussi souvent de fantaisiste tant il est décontracté, ne se laissera pas tenter par de tels vols. Pour lui, seules les missions opérationnelles comptent. Il est donc avide de reprendre le combat avec son flight « Jaune » composé de « Jojo » Kervyn et « Gusto » de Mevius.

Le 21 février 1918, après une première sortie au cours de laquelle il abat un biplace, malheureusement trop loin de nos lignes que pour être homologué, le flight s'attaque à un chasseur Albatros. L'avion est également pris à partie par un Sopwith Camel piloté par le *Captain* Harry Simons. L'avion est abattu et il sera crédité à l'aviateur britannique qui totalise ainsi six victoires ainsi qu'à De Meulemeester dont c'est la septième victoire confirmée.

Deux jours plus tard, le 23 février 1918, De Meulemeester se retrouve en l'air avec Jojo Kervyn à la suite d'un « scramble » (décollage d'urgence pour tous les avions en ordre de vol) déclenché par l'État-major. Au cours de ce vol, ils sont les témoins du combat que mène Edmond Thieffry. Touché par l'observateur de l'avion qu'il poursuit, Thieffry plonge vers le sol pour semer son poursuivant. Il parvient à se poser malgré que le réservoir de son avion ait pris feu. L'atterrissage est violent et l'avion capote. Capturé par les Allemands, Thieffry est amené dans un hôpital à Courtrai. Pour ce grand as qui totalise à ce moment dix victoires, c'est la fin d'une très belle

épopée. Il termine la guerre dans un camp à Ingolstadt en Bavière d'où il essayera vainement de s'échapper à plusieurs reprises.



Mystère pendant l'hiver 1917-1918, avec Louis Robin à gauche sur la photo.

Le 18 mars 1918, c'est en compagnie de ses deux fidèles ailiers du flight Jaune, qui fait dorénavant partie de la 9^e Escadrille du Groupe de Chasse, que De Meulemeester remporte sa huitième victoire. Dans son carnet de campagne, Jojo Kervyn de Lettenhove relate ce vol de la façon suivante : « Nous attaquons un biplan qui ne nous avait pas vu. N'ai pu tirer que quelques rafales de crainte de toucher Mystère qui le « collait » à 400 m de haut. Mystère ayant probablement touché le pilote et l'observateur, le biplace qui piquait en fumant a fait une chandelle et cassé en l'air. Le bout de l'aile s'en allant, l'observateur tombe hors de l'appareil qui s'abat derrière Dixmude. De joie, nous nous adonnons à une petite séance d'acro ».

Tout comme pour ses victoires précédentes, l'Adjudant De Meulemeester est cité à l'Ordre du Jour du Corps. Le libellé du motif s'intitule invariablement : « Pilote de chasse remarquable ; a abattu à l'est de Dixmude, le 17 mars 1918 (sic), son huitième avion ennemi ».

Le 26 mars, le flight jaune part en mission. Nous reprenons textuellement le récit du journal de campagne de Gusto de Mevius. "Beau combat de notre flight contre quatre monoplaces qui avaient passé nos lignes probablement pour abattre un de nos ballons. Cinq anglais sont venus se joindre à nous pendant le combat et ont abattu un des monoplaces dans nos lignes à la ferme Brulée. Nous trois avons fini par attaquer un monoplace qui s'est défendu de la façon la plus merveilleuse en faisant des acrobaties admirables adaptées parfaitement au combat.

C'est à peine si nous avons pu lui tirer quelques balles et il a fini par nous échapper en rentrant très bas dans ses lignes toujours en acrobaties. Quant aux autres monoplaces, ils se sont éclipsés sans aider leurs compagnons !

Le lendemain, l'État-major veut absolument nous homologuer l'avion que les Anglais ont abattu avant hier sous prétexte que les guetteurs le renseignent « abattu par des belges » et que les Anglais prétendent à tort nous en avoir vu abattre un.

En réalité, celui que nous avons attaqué après sa défense superbe est bel et bien rentré dans ses lignes et nous faisons notre rapport en ce sens à la grande colère de l'E.M. qui voudrait pouvoir le compter et ne comprend pas (sic) ces pilotes idiots qui font des difficultés pour accepter un avion qu'ils n'ont pas combattu et qu'on leur offre.

C'est tout au plus si nous parvenons à le refuser. On ne nous croit pas quand nous disons en avoir abattu un que les guetteurs n'ont pas vu et on ne nous croit pas si nous disons ne pas en avoir abattu un si les guetteurs affirment nous en avoir vus abattre un. Charmant !! ».

Ce récit est bien révélateur du bel esprit qui anime nos aviateurs.

Au cours d'un combat mené le 11 avril 1918, malheureusement trop loin dans les lignes ennemies que pour pouvoir être aperçus par les troupes au sol, le flight jaune abat un biplace de reconnaissance. La neuvième victoire homologuée de De Meulemeester intervient finalement le 3 mai 1918. C'est toujours entouré de ses fidèles compagnons que Mystère va s'attaquer à un biplace. Touché, l'appareil se volatilise au-dessus des vastes étendues inondées de la région de Schoorbakke. Jojo Kervyn pourra partager ce succès avec son leader et obtient ainsi sa quatrième victoire.

Le 17 mai 1918, Mystère abat son dixième adversaire, un biplace évoluant vers les 5.000 m au-dessus de la forêt de Houthulst. Le libellé de la citation est un peu plus long que d'habitude... : « Pilote de chasse aussi habile qu'audacieux, remarquable par son allant et son entrain. Est pour ses camarades, un modèle d'abnégation par l'exemple de l'ardeur et de la maîtrise qu'il a montrées dans l'accomplissement de multiples missions de chasse et de protection, au cours desquelles il a abattu le 17 mai 1918 son dixième avion ennemi ». On ne saurait mieux résumer tout ce que De Meulemeester représente pour son escadrille.



*«À mon cher Mystère, terreur des boches présents et à venir ».
Signé Sacha de Petrovski (pilote à la 5^e Escadrille).*

Lui-même en est conscient sans pour cela jouer au fanfaron. Il estime toutefois qu'il serait peut-être temps de le nommer officier. Il sait sans doute que le dossier de nomination a déjà été introduit depuis de nombreux mois, mais ne voyant rien venir, il décide d'acheter une tenue d'officier et d'y épingler les étoiles de sous-lieutenant. Comme par hasard, le 21 mai 1918, De Meulemeester est commissionné au grade de sous-lieutenant auxiliaire du génie.

Il est intéressant de découvrir une note manuscrite adressée au Chef d'État-major général, dans le dossier de l'intéressé faisant apparaître que le Roi Albert lui-même s'est mêlé de cette promotion. Le libellé de la note ne laisse aucun doute à ce sujet. Elle concerne également la nomination de Willy Coppens : « Le Roi désire que les Adjudants De Meulemeester et Coppens de l'Aviation soient nommés dans le plus bref délai sous-lieutenant ».

Les notes de De Meulemeester établies dès le mois de février par le Lieutenant-Colonel Van Crombrugge, commandant de l'Aviation Militaire sont éloquentes quant à son aptitude à passer officier : « Merveilleux pilote de chasse, plein d'allant et de bravoure. Il a abattu six avions

ennemis. Par son courage et son dévouement, son éducation, son instruction générale, il mérite à tous égards d'être nommé sous-lieutenant auxiliaire à l'Aviation Militaire ». Cette nomination est donc plus que méritée.

Nous avons déjà suffisamment évoqué les dangers que courraient nos aviateurs au cours des combats aériens. Outre les nombreux appareils ennemis et, à basse altitude, le tir des canons antiaériens, il fallait également se méfier des avions alliés pilotés notamment par de jeunes britanniques plein de fougue.

Le 29 juin 1918, c'est à trois reprises que le flight Jaune devra se défendre contre un De Havilland DH-4 trop enthousiaste. Le 7 juillet, comme le précise Christophe Cony, « Rebelote..., cette fois c'est un DH-4 et son escorte de chasseurs Dolphin qui se ruent sur le flight Jaune. Gusto de Mévius est touché et contraint de se poser en catastrophe. « Avec de tels alliés, pas besoin d'ennemis ! » doit penser Mystère ».

Cette mésaventure, d'autres pilotes et non des moindres la connaîtront également. Ainsi, Edmond Thieffry aura lui aussi la fâcheuse surprise d'être attaqué par un bouillant pilote britannique. Touché, il parviendra à poser son Spad sur un terrain allié suivi par le pilote anglais qui se rendra finalement compte de sa méprise.

Étant de passage dans une escadrille britannique du secteur, ces événements vont inspirer notre Mystère national... Comme l'un des pilotes lui apprend que le Groupe vient d'enregistrer sa trentième victoire, Mystère lui lance d'un air admiratif : « Trente avions descendus... C'est un beau score ! ». Puis après une courte pause, il ajoute : « Dite-moi... Il y a combien d'Allemands là-dedans ? ».

Avions ennemis, la défense antiaérienne, certains avions amis... à cela il faut ajouter les inévitables problèmes techniques qui n'épargneront aucun pilote. Le 11 juillet 1918, c'est au tour de De Meulemeester d'en être la victime. Au cours d'un engagement avec un appareil biplace, De Meulemeester doit rompre le combat à la suite d'un problème de moteur. Le carénage a été arraché emportant une partie de la couverture de l'aile supérieure. Gusto de Mévius parviendra à faciliter sa sortie du combat afin qu'il puisse rejoindre une plaine en territoire ami. Mystère est obligé de se poser dans un champ à Fintele. Le choc est brutal et l'avion capote. De Meulemeester s'en sort avec quelques égratignures.

Au cours des semaines suivantes, De Meulemeester va encore avoir l'occasion d'engager l'ennemi à plusieurs reprises. Le 25 août 1918, toujours accompagné de Kervyn et de Mévius, il s'en prend à un biplace et l'oblige à se poser près de Houthulst. Le 2 octobre, il abat son dernier appareil non confirmé, un Halberstadt, entre Beveren et la Lys.

Enfin, le 5 octobre 1918, stimulé par les victoires que remporte son ami Willy Coppens, il s'essaye lui aussi à ce jeu dangereux qu'est la « chasse aux saucisses » ou des « claches » comme sont appelés communément les *Drachen* ou ballons captifs allemands de reconnaissance. Depuis le mois de mai 1918, Willy Coppens est un des seuls pilotes à oser s'attaquer systématiquement à ces objectifs. Un exercice particulièrement périlleux, car pour les abattre, il faut s'en approcher et entrer dans le volume de tir des mitrailleuses présentes dans la nacelle et de celles au sol qui protègent le ballon. Par ailleurs, la chasse adverse est bien souvent présente, et il faut donc réussir à échapper à leur surveillance. Après plusieurs doublés, le 22 juillet, Coppens parvient même à abattre trois Drachen au cours de la même journée. Tâche facile diront d'aucun... pas vraiment car certaines nacelles de ballons sont bourrées d'explosifs. Le 31 juillet 1918, le Roi Albert viendra personnellement décorer notre héros en compagnie de son fils, le Prince Léopold. Après un discours plein d'éloge à l'égard de Coppens, le Roi épinglera deux croix : la rosette d'officier de l'ordre de la Couronne et la Croix de Chevalier de l'ordre de Léopold. De Meulemeester est bien sûr présent lors de l'hommage qui est rendu à l'un des leurs. Il partage la joie et la fierté de son compagnon d'escadrille.

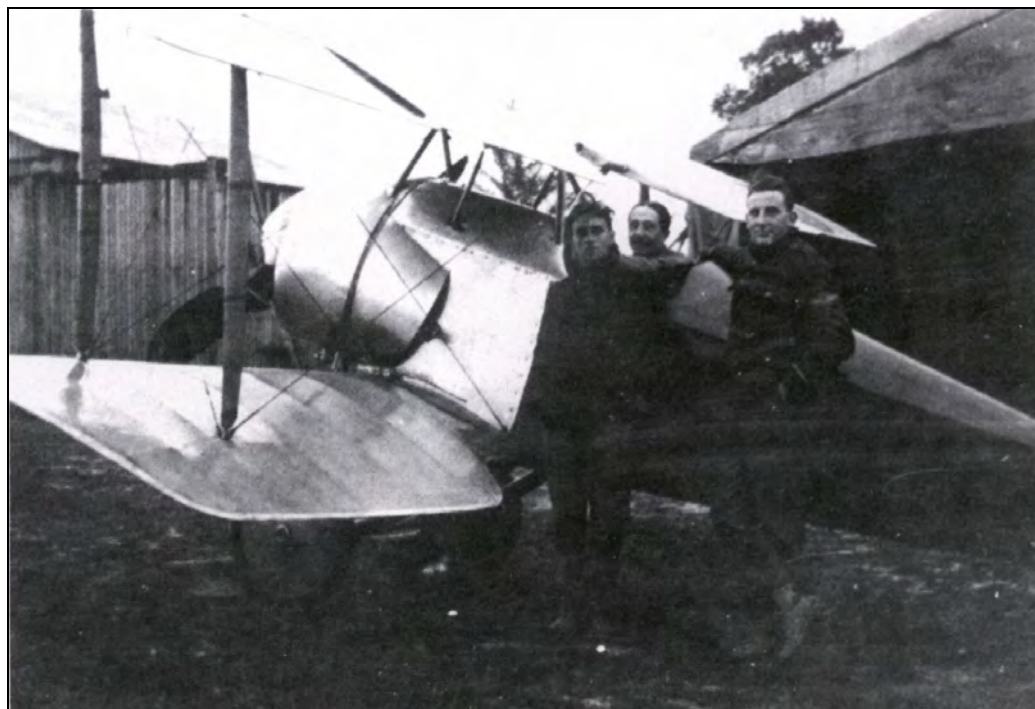
Prétendre que c'est par curiosité que Mystère s'attaque donc ce 5 octobre 1918 à un Drachen au-dessus de Torhout est évidemment exagéré. En combat aérien, la virtuosité du pilote est bien souvent déterminante. La chasse aux ballons ressemble plus à la roulette russe... passera ou ne passera pas au travers des tirs de l'ennemi.

Le Drachen est descendu et De Meulemeester remporte sa onzième victoire. La citation à l'Ordre du Corps précise : « Pilote de chasse de premier ordre, allant et audacieux. A abattu en flammes, le 5 octobre 1918, un Drachen ennemi (11^e victoire) ».

Bibliographie

- Dossier militaire André De Meulemeester: archives Ministère de la Défense.
- Jours envolés, Willy Coppens, Nouvelles Ed. latines, Paris, 1932.
- L'aviation belge et nos souverains, Freddy Capron, Ed. J.M. Collet, 1988
- Above Flanders field, Walter Pieters, Grub Street, London, 1998.
- L'épi mûr, Robert Sainte, Ed. Racine, 1999.

L'album photos



André De Meulemeester (à gauche) à Étampes, en 1915.



De Meulemeester (3^e au premier rang). À sa gauche, Van Cotthem, Coumans, Stampe en Coppens.



À Etampes. Au centre, Georges Nélis (calot et décoration). Derrière lui, De Meulemeester.



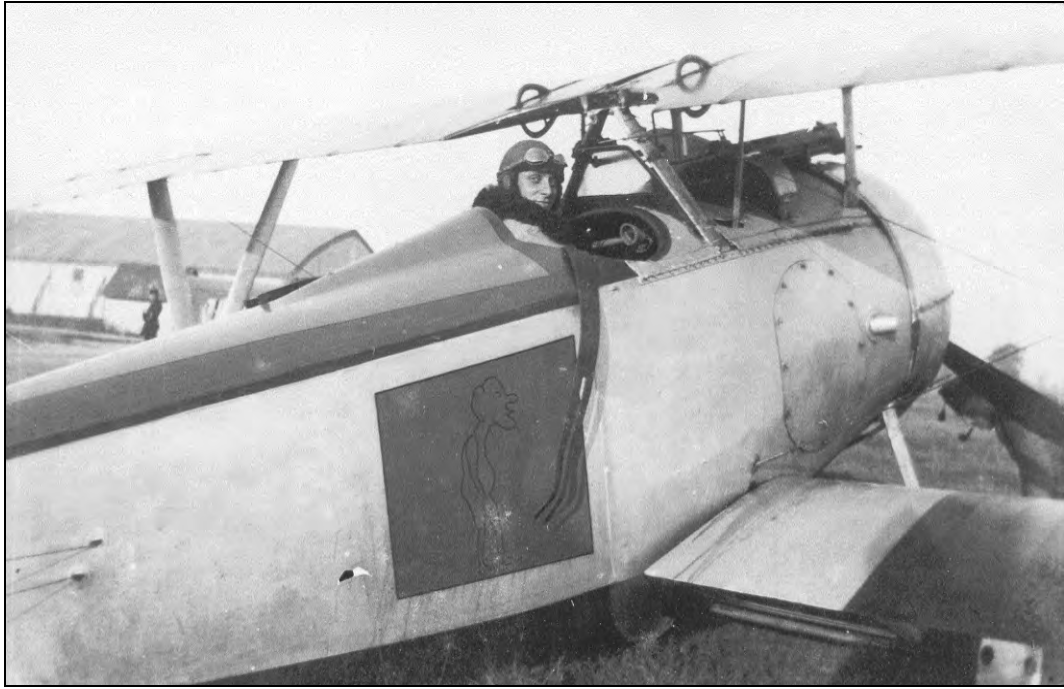
De Meulemeester dans un Farman HF20.



Dans son Nieuport.



Avec sa mascotte.



Devant son Hanriot Dupont avec le "Chardon" de la 1^e Escadrille qu'il a lui-même dessiné.



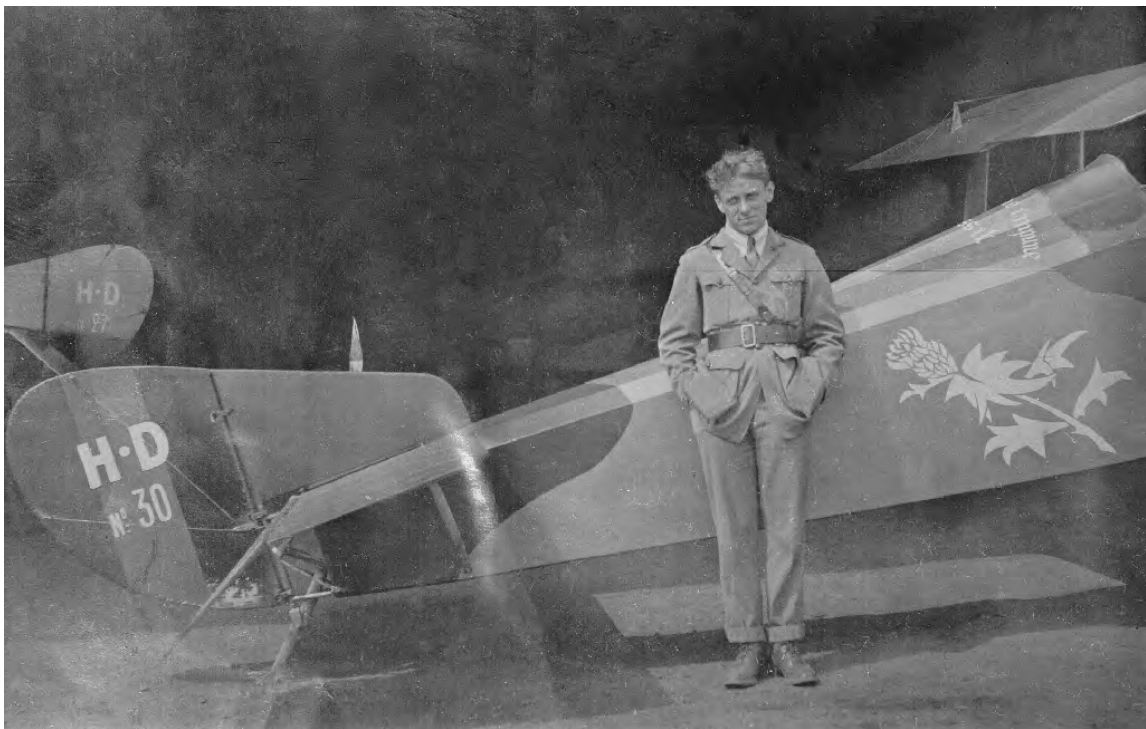
Au centre, De Meulemeester (avec cigarette) ; à sa gauche, Olieslagers.



De Meulemeester entouré de Jacquet et Coppens.



Le « Flight jaune ».



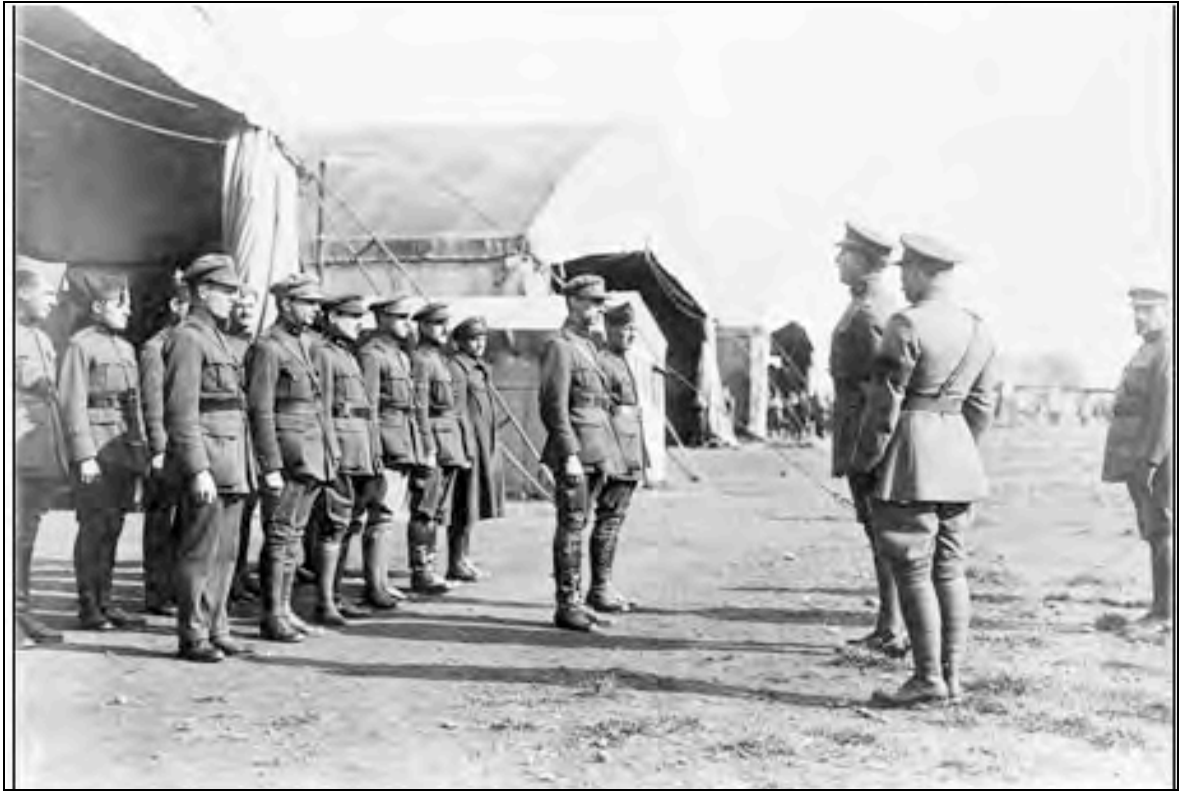
Devant son Harriot Dupont N° 30.



Les cinq as belges : Thieffry, Olieslagers, De Meulemeester, Jacquet et Coppens.



De Meulemeester est présenté au Roi Umberto d'Italie.



Mise à l'honneur de Thieffry et De Meulemeester par le Roi Albert I.