

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



**Gedenkschrift
van de Belgische Luchtvaart**

André DE MEULEMEESTER

Voorgesteld en gepatroneerd door
Luitenant-Generaal Vlieger b.d.

Michel MANDL

Erevoorzitter

en door

Walter PIETERS

Historicus

André De Meulemeester

**Officier-vliegenier
Vliegerheld Eerste Wereldoorlog
Industrieel en mecenas
1894 – 1973**

I. De persoonlijkheid



Geboren te Brugge op 28 december 1894.

Militaire vlieger met elf bevestigde overwinningen.

Industrieel.

Kunstschilder.

Oprichter van het Festival van Vlaanderen.

Overleden te Brugge op 7 maart 1973.

II. De luchtvaartloopbaan

- Op 8 oktober 1915 behaalt André De Meulemeester het burgerbrevet nr. 1869 van de “Royal Aero Club” van Groot-Brittannië.
- Op 30 maart 1916 behaalt hij zijn militaire vliegbrevet.
- Op 8 oktober 1916 wordt De Meulemeester naar het front gezonden als sergeant. Hij wordt toegewezen aan het 1^{ste} Jachtmaaldeel dat in Koksijde gelegerd is. Hij voert er zijn eerste jachtmissies in een Nieuport X jager-tweezitter.
- 1^{ste} Sergeant-majoor De Meulemeester behaalt zijn eerste overwinning op 30 april 1917. Op 17 juni wordt hij adjudant benoemd.

- Op 12 juni 1917 behaalt De Meulemeester een tweede overwinning en op 10 juli haalt hij een derde Duits toestel neer aan boord van zijn Nieuport 23.
- Op 20 juli 1917 is zijn vierde overwinning een feit en op 21 augustus betreedt hij de kleine kring van luchtazen met zijn vijfde overwinning. Tijdens dit gevecht is hij gekwetst maar zal toch heel vlug zijn vliegdiens weer opnemen.
- Op 4 november 1917 behaalt hij een zesde en laatste overwinning op zijn Nieuport 23.
- Op 21 februari 1918 en op 17 maart, behaalt De Meulemeester twee nieuwe overwinningen aan boord van zijn nieuw toestel, de Franse jager Hanriot Dupont.
- Op 3 en 17 mei 1918 verhoogd hij zijn aantal neergehaalde toestellen met nog twee overwinningen. Hier moeten meer dan een vijftiental niet bevestigde neergehaalde toestellen aan toegevoegd worden. Op 21 mei 1918, wordt De Meulemeester aangesteld tot reserveonderluitenant bij de genie.
- Op 2 oktober haalt hij zijn laatste niet bevestigde toestel neer, een Halberstadt.
- Uiteindelijk, op 5 oktober 1918 haalt De Meulemeester een ballon Drachen neer en behaalt zo zijn elfde overwinning.
- Op 26 maart 1920 wordt De Meulemeester tot reserveluitenant in de infanterie benoemd en de 1^{ste} september van hetzelfde jaar tekent hij voor drie jaar bij om in de Militaire Luchtvaart te dienen als reservepiloot.
- In 1939 wordt Luitenant De Meulemeester voor 96 dagen heropgeroepen, tussen 26 augustus en 15 november. Dit ten gevolge van de “versterking van het leger”.
- Op 10 mei 1940, is Luitenant De Meulemeester als Luchtvaartafgevaardigde toegewezen bij de Militaire Attaché, Generaal Tappage, aan de Belgische ambassade in Parijs.
- Begin augustus 1940 wordt hij door de Minister van Oorlog gedemobiliseerd in Royat, nabij Clermont-Ferrant en keert terug naar België.

III. Curriculum vitae

Van student tot de Compagnie der Vliegeniers

André is de zoon van Victor De Meulemeester en Marie Watremez. Hij groeit op in Brugge in een welstellende familie... of zoals sommige van zijn militaire oversten vermelden in hun waarderingsnota's: “Hij behoort tot een van de meest geachte families uit de stad.” Zijn vader, socialistisch senator, is eigenaar van één van de grootste brouwerijen van Brugge, l’Aigle Belgica... Een naam die voorbestemd lijkt, want André De Meulemeester zal later “l’Aigle des Flandres” of “de Adelaar van Vlaanderen” worden genoemd als één van de meest opmerkelijke, zo niet de meest begaafde van de piloten van onze Militaire Luchtvaart.

Na het beëindigen van zijn studies humane wetenschappen in het Koninklijk Atheneum aan de Verversdijk te Brugge, verlaat André De Meulemeester België om naar Engeland te gaan. Hij is net 20 geworden als hij zich op 26 januari 1915 meldt aan het Belgisch militair rekruteringsbureau te Londen. Hij wordt oorlogsvrijwilliger bij de Compagnie der Vliegeniers voor “de duur van de oorlog”, zoals dat heette.

Na enkele weken van militaire opleiding, volgt Korporaal André De Meulemeester de nodige kanalen om zijn grootste droom waar te maken: militair piloot worden. Op zijn kosten volgt hij de pilotencursus bij Graham-White Civilian School te Hendon. Daar leert hij de grondbeginselen van het vliegen in een eenvoudig lesvliegtuig, dat zelfs een echte cockpit mankeert, namelijk de Graham-White “Boxkite”. Op 8 oktober 1915 behaalt hij het burgerbrevet nr. 1869 van de “Royal Aero Club” van Groot-Brittannië, na het uitvoeren van een dertigtal vluchten met dubbele besturing, aan een gemiddelde van 10 tot 15 minuten.

Een 40-tal Belgische leerling-piloten zullen dezelfde weg volgen. Onder hen bevinden zich opmerkelijke persoonlijkheden die André De Meulemeester zal terugzien aan het front als collega-piloten, zoals Willy Coppens, Jean Stampe, Maurice en Georges Medaets. Egide Roobaert, Carlo Verbesssem en Lucien Hallet zijn zonder twijfel minder bekend, maar alle zijn ze verdienstelijk. Jammer genoeg verliezen zij het leven tijdens de Veldtocht.

Op 1 december 1915 wordt De Meulemeester officieel toegewezen aan het kader van vliegeniers van de Militaire Luchtvaart, de nieuwe benaming van de Compagnie der Vliegeniers sinds 20 maart 1915.

Op 20 december, wordt hij doorverwezen naar de Militaire Vliegschool in Étampes, ten zuiden van Parijs. De school wordt geleid door Luitenant Pierre de Caters, de eerste Belgische piloot. Als vliegleraar krijgt hij een andere pionier van de Belgische luchtvaart: Charles Van den Born.



Te Étampes, met Honoré Deplus, zijn Franse instructeur, in de cockpit.

André De Meulemeester behaalt het militaire vliegbrevet op 30 maart 1916. Tijdens een oefenvlucht, op 1 juli, crasht hij. Hij komt er van af met een serieus letsel aan de wervelkolom waarvoor hij gedurende enkele weken op rust wordt gezet.

Bij zijn terugkeer in Étampes maakt hij kennis met een grote figuur uit onze luchtvaart, Edmond Thieffry. Deze laatste is van het front als verkenningspiloot naar de “jachtschool” gestuurd met als doel om gemuteerd te worden naar een jachtsmaldeel, namelijk het 5^{de} Smaldeel. Later zullen ze samen meerdere jachtvluchten uitvoeren aan het front en zoals we later zullen zien, wedijveren in het behalen van de meeste luchtoverwinningen.

Een eerste jaar in smaldeel

Op 8 oktober 1916 wordt De Meulemeester uiteindelijk naar het front gezonden als sergeant. Hij wordt toegewezen aan het 1^{ste} Jachtmaaldeel dat in Koksijde gelegerd is. Hij voert er zijn eerste jachtmissies in een Nieuport X jager-tweezitter.

Het 1^{ste} Smaldeel werd opgericht op het vliegveld van Brasschaat na het Koninklijk Besluit van 16 april 1913, toen de Compagnie der Vliegeniers officieel werd opgericht. Op het ogenblik dat België ten strijde trekt, op 4 augustus 1914, heeft het vliegwezen vier smaldelen en een 20-tal vliegtuigen van het type Henri Farman HF20. De verkenningsvluchten bestaan uit het verzamelen en doorgeven van informatie aan de desbetreffende belanghebbende hoofdkwartieren. Het 1^{ste} Smaldeel bevindt zich te Ans en voert zijn opdrachten uit ten voordele van de Vestingsplaats Luik.

Het smaldeel, onder het bevel van Luitenant Arsène Demanet, is al vlug genoodzaakt om – gezien de snelle vijandelijke opmars – zich terug te trekken op de Wilrijkse Pleinen te Antwerpen, om zich via Oostende en Koksijde uiteindelijk te vestigen op het terrein van De Moeren, vlak bij Veurne, in december 1916.

In deze beginperiode worden ook andere, nieuwe vluchten uitgevoerd: het regelen van de artilleriebeschieting en de fotografische verkenningsvluchten die de vijandelijke posities op de glasplaat zetten.

Na de terugtocht uit Antwerpen en de gevechten aan de IJzer, maar meer specifiek na het Duitse luchtbombardement op de haven van Duinkerken op 23 december 1914, beslist de militaire overheid de luchtvaart te reorganiseren, gebaseerd op een aangepaste structuur volgens de verschillende soorten vluchten: m.n. jachtvluchten, bombardementsvluchten en (fotografische) verkenningsvluchten. Deze reorganisatie vindt plaats op 20 maart 1915. Op die datum wordt de benaming Militaire Luchtvaart, zoals reeds eerder gemeld, van kracht.

Het 1^{ste} Smaldeel is dan uitgerust met Maurice Farman MF11 vliegtuigen die door de Franse Regering zijn geschonken, om het verlies aan vliegtuigen te compenseren. Het is in één van deze toestellen dat op 17 april 1915 de bemanning Luitenant Fernand Jaquet en Luitenant Henri Vindevoghel de eerste Belgische luchtoverwinning behalen door een Aviatik neer te halen binnen de vijandelijke linies.



Ook vliegt De Meulemeester een tijdje op Ponnier.

Op 1 januari 1916 wordt het 1^{ste} Smaldeel officieel een jachtmaldeel. Het is nu uitgerust met de Nieuport X waarmee André De Meulemeester zijn vluchten uitvoert in oktober 1916. Enkele weken na zijn toetreding tot het smaldeel wordt Kapitein Jacquet zijn nieuwe smaldeeloverste.

Eén van de eersten die De Meulemeester verwelkomt is niemand minder dan de bekende Jan Olieslagers. De “Antwerpse Duivel” zoals hij werd genoemd ten tijde van zijn successen met de motor, had ook reeds een reputatie opgebouwd als vooroorlogse piloot. Toen de oorlog uitbrak heeft hij zich als vrijwilliger gemeld met zijn eigen Blériot vliegtuig. Olieslagers werd in februari 1916 toegewezen aan het 1^{ste} Smaldeel en had reeds twee luchtoverwinningen behaald tijdens de talrijke luchtgevechten die hij uitvoerde in zijn tot eenzitter omgebouwde Nieuport X. Hij breide dus als jachtpiloot een vervolg aan zijn indrukwekkende palmares als vooroorlogse piloot. Olieslagers is onder andere ook mee de bezieler voor het op punt zetten van het schieten door de roterende schroef, die door de Fransman Roland Garros voor het eerst werd uitgetroefd met succes. De Meulemeester is dus in goede handen als hij in het smaldeel aankomt. Hij twijfelt niet om het voorbeeld van de anciens van het smaldeel te volgen en toont van in het begin zijn talent en moed in zijn strijd tegen de vijandelijke luchtvaart.

André De Meulemeester, wordt door zijn smaldeelpiloten ‘Mystère’ genoemd, een bijnaam die hij in Étampes kreeg. Op 20 oktober, slechts enkele dagen na zijn aankomst aan het front en nauwelijks vertrouwd met zijn nieuw vliegtuig, twijfelt hij niet om een vijandelijke formatie van drie vliegtuigen aan te vallen boven Middelkerke.



“Mystère” presenteert de nieuwe uitgaanstenuue, versie 1916.



In vlucht op zijn “Bébé” Nieuport.

Eén van deze toestellen is een Fokker, hetwelk hij uitkiest om aan te vallen. Zijn waarnemer, Luitenant Louis Robin, die de vaste waarnemer van Kapitein Fernand Jacquet is, ziet meteen welk potentieel er in De Meulemeester als jachtpiloot schuil gaat.

1916 eindigt jammer genoeg voor het 1^{ste} Smaldeel erg ongelukkig, met een dodelijk vliegtuigongeval van Egide Roobaert, één der eerste piloten die in Hendon het burgerbrevet behaalde. Roobaert komt om het leven op 19 december tijdens een oefenvlucht boven zee. Zijn Nieuport “bébé” krijgt af te rekenen met motorpech en stort in zee. Roobaert behaalde een niet-toegekende overwinning samen met Fernand Jacquet.



De Moeren, herfst 1916. De Meulemeester voor zijn Nieuport N498 van het 1^{ste} Smaldeel.

Op 1 februari 1917 vliegt De Meulemeester samen met Kapitein Jacquet en diens waarnemer Louis Robin een jachtmissie ten oosten van het front. Op een hoogte van 3.800 m zien ze twee Duitse Rumpler verkenningsvliegtuigen. Zonder aarzelen gaan beide Belgische vliegtuigen het gevecht aan. Jacquet, die zijn Farman F40 op weergaloze manier meester is, manoeuvreert zich zodanig dat Robin de lader van zijn machinegeweer kan leegschieten. Zijn kogels treffen doel en zijn fataal voor de Duitse waarnemer, Leutnant Patheiger. Het toestel is eveneens geraakt en crasht.



Mystère voor zijn Nieuport 11, begin 1917.

Bij zijn terugkeer op het vliegveld van De Moeren, verneemt Jacquet dat de crash van het vliegtuig gezien werd door de soldaten in de eerste linie en dat zijn overwinning dus officieel bevestigd wordt. Het betreft de vijfde overwinning van de smaldeeloverste, wat hem officieel de titel van “luchtaas” oplevert. Na de eerste Belgische jachtpiloot te zijn die een overwinning behaalde, is Jacquet nu ook de allereerste Belgische luchtaas.

In zijn Nieuport XI “bébé” laat De Meulemeester zich ook niet onbetuigd. In achtervolging op de tweede Rumpler welke van 3.800 m tot op zeer lage hoogte gezakt is, dwingt hij de Duitse piloot een noodlanding te maken nabij Gistel. Het toestel is niet volledig vernield en deze

overwinning wordt hem niet toegekend. Die eerste overwinning zal echter niet meer lang uitblijven.

Op 18 maart 1917 wordt Kapitein Jacquet aangeduid om over het front te vliegen met Koning Albert I. Onze Vorst wenst de geallieerde stellingen vanuit de lucht waar te nemen. De bescherming van de Farman F40, gevlogen door Jacquet, wordt aan vier jachtpiloten toevertrouwd. Vier Nieuport XI jachtvliegtuigen van het 1^{ste} Jachtsmaldeel stijgen mee op. De Meulemeester is één van de vier piloten die deze memorabele eerste vlucht van Koning Albert meemaken. Onze Vorst is de eerste opperbevelhebber van een leger die tijdens de oorlog het front van uit de lucht observeert. Freddy Capron schrijft in zijn boek "l'Aviation belge et nos souverains" dat, van het moment de Koning voet aan de grond zette na zijn verhelderende, historische vlucht, hij zegde: "Deze vluchten zijn van groot nut voor de officieren van het Hoofdkwartier, want ze geven een perfect idee over het slagveld om zo de offensieve operaties te vergemakkelijken." Onze Vorst zal nog meerdere malen in de waarnemerstoel van een vliegtuig plaats nemen om het slagveld te aanschouwen. De 'Koning-vliegenier' zoals hij in de volksmond genoemd wordt, krijgt zelfs het Distinguished Flying Cross (DFC) opgespeld na een vlucht op 11 november 1917 aan boord van een Britse Bristol Fighter van de Royal Flying Corps.

Op 24 maart 1917 vliegt De Meulemeester samen met zijn collega jachtpiloot, Albert Van Cotthem, nog een andere grote luchtvaartpionier. De Meulemeester moet rechtsomkeer maken nadat zijn motor schade heeft opgelopen. Van Cotthem vervolgt zijn vluchtroute boven de vijandelijke linies, doch boven het kasteel van Wijnendale (Torhout) wordt hij aangevallen door vier Duitse jagers. De ongelijke strijd dwingt Van Cotthem om al zijn vliegkunsten en acrobatie boven te halen om de vijandelijke kogels te ontwijken. Toch is zijn vliegtuig snel doorzeeft en krijgt hij bovendien nog een schampschot aan het hoofd. Van Cotthem slaagt er toch nog in om de geallieerde kant van het front te bereiken en zijn Nieuport zo goed mogelijk aan de grond te zetten nabij Lampernisse. Hierbij raakt hij een telefoonkabel en slaagt over de kop. Van Cotthem komt er vanaf met enkele kneuzingen. André De Meulemeester zag dit luchtgevecht gebeuren en kon enkel de aanvallende Duitse piloot ontmoedigen door een schijnaanval uit te voeren, waarin hij slaagt, nog voor de Duitse piloten de gekwetste Van Cotthem helemaal zouden afmaken.

De periode van de gevechten die plaats vinden tussen de maand april 1917 en het einde van het conflict worden hernomen in het hoofdstuk « Markante feiten ».

De reserve officier

De Meulemeester is helemaal hersteld wanneer er een einde komt aan de vijandelijkheden. Voor de oorlogsvrijwilligers, waarvan ook hij deel uitmaakt, rijst nu de vraag wat er met hun toekomst gebeurt. In het leger blijven? De bladzijde omslaan?

Door zijn staat van dienst is De Meulemeester een mooie toekomst weggelegd bij de Militaire Luchtvaart. Is hij tenslotte niet de beste piloot van zijn tijd? Het is waar dat Willy Coppens qua luchtoverwinningen ver boven de rest uitsteekt, maar hij behaalde zijn overwinningen niet in de klassieke luchtgevechten, maar in een heel ander soort gevecht. De Meulemeester's 11 officiële en 19 niet-bevestigde overwinningen werden behaald in 24 maanden tijd, tijdens 571 missies en 185 luchtgevechten. Dit indrukwekkende palmares maakt van de Bruggeling ontegensprekelijk de doeltreffendste en meest briljante piloot van de Militaire Luchtvaart.

De Meulemeester rekt niet op veel promotiekansen in het leger, dat strikt gebaseerd is op anciënniteit en beslist om in het reservekader te gaan. Edmond Thieffry en Jan Olieslagers volgen zijn voorbeeld.

Verskillende eretekens worden hem nog verleend: de Overwinningsmedaille op 31 augustus 1919 en de Herinneringsmedaille 1914-1918 op 19 september 1919.

Het is niet enkel deze uitzonderlijke piloot die hiermee wordt vereerd, maar de hele Militaire Luchtvaart. Mede dankzij een handvol piloten en hun onderhoudspersoneel, dat te veel vergeten wordt, levert het luchtwapen in niet geringe mate zijn bijdrage aan de geallieerde overwinning aan het IJzerfront.

Op 26 maart 1920 wordt De Meulemeester tot reserveluitenant in de infanterie benoemd en de 1^{ste} september van hetzelfde jaar tekent hij voor drie jaar bij om in de Militaire Luchtvaart te dienen als reservepiloot. Zijn professionele activiteiten laten het niet altijd toe opnieuw te vliegen.

Voor hem is reeds een nieuw leven gestart. Hij wijdt zich nu uitsluitend aan het beheer van de familiale brouwerij.

In augustus 1922 ontvangt hij van de Italiaanse Koning Victor Emmanuel III persoonlijk de zilveren medaille voor Militaire Dapperheid. Samen met drie andere piloten, zal ook Edmond Thieffry, de andere grote luchtaas, met deze decoratie vereerd worden tijdens het bezoek van de Italiaanse vorst in september 1917.

Op 8 april 1928 verneemt De Meulemeester via Charles de Broqueville, minister van defensie, dat hij benoemd is tot Ridder in de Kroonorde.

Luitenant André De Meulemeester wordt, op eigen vraag, definitief in het reservekader van de luchtvaart (vliegend personeel) geplaatst op 10 augustus 1931.

In 1939 wordt Luitenant De Meulemeester voor 96 dagen heropgeroepen, tussen 26 augustus en 15 november. Dit ten gevolge van de “versterking van het leger”.

In maart 1940 wordt hij voorgesteld als reservekapitein. Generaal Tapproge, zijn rechtstreekse overste van de Militaire Vliegschool, geeft hiervoor het volgende advies: “Zeer gunstig. Legendarische jachtpiloot die nog steeds het vuur en geloof heeft behouden. Is enkel vanwege zijn povere gezondheid genoodzaakt zich te onttrekken van het operationeel vliegen. Ten volle gerespecteerd in ons wapen. Bewijst grote diensten door zijn ervaringen van de oorlog 1914-1918 te delen en er voordrachten over te geven. Zijn voordrachten die steeds nederig zijn, zijn zeer nuttig in de voorbereiding in de taken, zowel moreel als tactisch, van onze jonge piloten.”

Generaal-majoor Hiernaux, bevelhebber van de Militaire Luchtvaart en Luitenant-generaal Duvivier, bevelhebber van de Luchtverdediging vallen hierin bij: “Officier-jachtpiloot van de oorlog, een voorbeeld voor de huidige generatie die hij instrueert tijdens zijn voordrachten. Zijn gezondheidstoestand gebiedt hem om bij het grondpersoneel te dienen.”

Het is duidelijk dat De Meulemeester zeer gewaardeerd is bij zijn oversten en zijn ex-collega's van het smaldeel.



Officieel portret van André De Meulemeester.

Op het ogenblik dat de vijandelijkheden uitbreken op 10 mei 1940, wordt Luitenant De Meulemeester als luchtvaartafgevaardigde toegewezen bij de militaire attaché, Generaal Tapproge, aan de Belgische ambassade in Parijs. Generaal Legros is zijn nieuwe overste vanaf 28 mei. Hij wordt door de Minister van Oorlog gedemobiliseerd in Royat, nabij Clermont-Ferrant en keert op eigen middelen terug naar België in het begin van augustus 1940.

In augustus 1946, ontvangt André De Meulemeester een brief waarin vermeld staat dat Zijne Hoogheid de Prins Regent hem benoemt tot reservekapitein... Een zeer late en overbodige bevordering, want De Meulemeester heeft in een brief van 29 juni 1946 al laten weten dat hij uit het reservekader wenst te treden “gezien hij niet langer van nuttige betekenis is voor het leger”.

Naast zijn professionele activiteiten, zal De Meulemeester zich ook nog laten opmerken in de artistieke en muzikale wereld. Hij is medeoprichter van het gerenommeerde Festival van Vlaanderen. In de sportwereld herinnert men zich De Meulemeester als de sympathieke ere-ondervoorzitter van Club Brugge K.V.

Op 7 mei 1973 verdwijnt André De Meulemeester stilletjes uit onze wereld zonder dat iemand zich nog herinnert welke grote figuur hij was in zijn jeugd. Ter gelegenheid van de talrijke herdenkingsplechtigheden die zullen gewijd worden aan de Eerste Wereldoorlog, spreekt het voor zich dat deze grote Belgische piloot uit de vergetelheid wordt gehaald.

IV. Markante feiten

De vliegerheld met elf overwinningen

Op 8 april 1917 tot 1^{ste} sergeant-majoor bevorderd, voert De Meulemeester onvermoeibaar zijn vluchten uit, op zoek naar zijn eerste luchtoverwinning. Op 30 april wordt zijn volharding beloond. Het verslag van het Hoofdkwartier van de Militaire Luchtvaart, gericht aan de Stafchef van het leger vertelt de feiten als volgt:

“De 30^{ste} april rond 11:00, patrouilleerde 1^{ste} Sergeant-Majoor De Meulemeester in een jachtvliegtuig boven de sector van de 2^{de} Legerdivisie. Hij bemerkte een vijandelijke zweezitter met in de buurt een Engelse Sopwith; De Meulemeester dook recht op het Duitse toestel en schoot van op een afstand van 20 m een volledige lader met zijn machinegeweer. Het vijandige toestel viel tussen Keiem en Leke. De vermelde feiten werden bevestigd door verslagen van artilleriewaarnemers, luchtwaarnemers en infanteristen aan het front.

Eén van onze vliegtuigen vloog over de regio enkele ogenblikken na het luchtgevecht en merkte de crash-site met de resten van het Duitse vliegtuig.

Ik heb de eer om 1^{ste} Sergeant-Majoor De Meulemeester voor te dragen voor een eervolle vermelding met als motief: “Jachtpiloot, vastberaden, moedig en gedurfd, aarzelt nooit om het gevecht op te zoeken; heeft van op zeer korte afstand een vijandig toestel aangevallen, dat werd neergeschoten ongeveer twee kilometer van onze loopgraven in de Duitse linies, op 30 april 1917.”

Deze eerste overwinning levert hem het Oorlogskruis op, op 13 mei 1917.

De bijhorende eervolle vermelding is van hetzelfde genre. “Vastberaden, moedig en gedurfd” zijn de karakteristieken van al zijn luchtgevechten. De schrijver van deze eervolle vermelding twijfelde klaarblijkelijk niet aan zijn eigen gelijk en voorspelde dat deze eerste overwinning zou gevolgd worden door vele andere. Een 30-tal, waarvan elf officieel erkend zullen worden.

De 12^{de} juni 1917, vliegt De Meulemeester samen met een nieuweling in het smaldeel: de 20-jarige Sergeant Georges ‘Jojo’ Kervyn de Lettenhove. Bij het terugkeren van een jachtmissie boven de vijandige linies, op ongeveer 2.000 m hoogte, merken ze een verkenningsvliegtuig: een “artillerievuurregelaar” die oostwaarts vliegt. De Meulemeester positioneert zich vakkundig achter het Duitse vliegtuig en vuurt een eerste korte keer. Kervyn volgt het manoeuvre en op zijn beurt vuurt hij naar het vliegtuig. Geraakt door beide Belgische piloten stort het vliegtuig ontredderd neer te Vladslo, vlak bij Beerst. *Leutnant* Walter Köhler overleeft de crash. Bij aankomst aan het vliegveld, laten beide piloten om beurten het toerental van hun motor alterneren, een code om hun overwinning aan te kondigen. Het Hoofdkwartier van de 2^{de} Legerdivisie bevestigt inderdaad het neerstorten van een Duits vliegtuig en de overwinning wordt aan beide piloten toegekend.

De Meulemeester wordt eervol vermeld in het legerdagorder (OJA van 23 juni 1917) met volgende vermelding: “Uitzonderlijk jachtpiloot, zeer voortvarend, zeer dapper en gedisciplineerd. Heeft zijn tweede vijandig vliegtuig neergeschoten.”



1^{ste} Sergeant-Majoor De Meulemeester poseert na zijn eerste overwinningen.

De benoeming tot adjudant volgt op 17 juni 1917.

Gedurende de zomer wordt het 1^{ste} Smaldeel uitgerust met de latere versie van de Nieuport, namelijk het type N23. De Meulemeester is enorm opgetogen met zijn nieuw vliegtuig, met serienummer N 3025.

Tijdens een avondvlucht op 10 juli behaalt hij boven Ramscapelle zijn derde overwinning. Deze overwinning wordt hem toegekend, dankzij de bevestiging van grondtroepen.



De Moeren in de zomer 1917. Op het voorplan, twee Nieuport 23 van het 1^{ste} Smaldeel.

Een kleine vuurstoot op 20 juli volstaat om een Duitse tweezitter te doen crashen in het overstromingsgebied in niemandsland. De slachtoffers hadden de gewoonte om bij dageraad de Belgische linies voor Diksmuide te bestoken met machinegeweervuur en bommen van op zeer lage hoogte. Het verslag van het Hoofdkwartier van de Militaire Luchtvaart aan de Stafchef luidde: "Deze piloot voerde de hierna vermelde vlucht uit, zoals ik de informatie kreeg van de 1^{ste} Sectie van het Groot Hoofdkwartier : "Adjudant De Meulemeester zocht drie achtereenvolgende dagen naar deze tegenstrever, wat resulteerde in het vinden en neerschieten op het moment dat deze hoogte begon te nemen. Het gevecht vond plaats om 06:15 op een hoogte van 600 m ten Noordoosten van Rille, op 750 m van onze loopgraven boven het overstromingsgebied."

Deze vierde overwinning levert hem het Militaire Ereteken 2^{de} Klas op met volgende vermelding: "Uitmuntend, moedig, kalm en behendig jachtpiloot, die zijn vierde vijandig vliegtuig neerschoot."

Christophe Cony schrijft in 1999 in een artikel over de “Adelaar van Vlaanderen” in het tijdschrift “Avions magazine”: “Mystère mist nog één overwinning om binnen de kleine kring van azen te komen, een soort “aristocratie” waarvan elke jachtpiloot droomt om deel van uit te maken.” Op zeer korte tijd wordt hij beschouwd als de beste jachtpiloot van het 1^{ste} Smaldeel en zijn naam begint bekendheid te krijgen.

Na de oorlog zegt Commandant Jacquet, zijn smaldeeloverste, over hem: “*Hij was nog haast een kind toen hij bij ons aankwam. Enkele weken later gingen we naar hem toe en vroegen we hem om raad (...). Het merendeel van de tijd was hij in de lucht, hij vloog tot acht uur per dag op enorme hoogten.*”

Maar ook op de grond drukt Mystère zijn stempel met zijn gave als “feestnummer”. Zijn snedige antwoorden vol subtiliteit en fijnheid zijn beducht. Als talentvolle pianist, met een soms grillige geest en een grote zin voor humor, animeert hij op regelmatige basis de mess. Maar achter deze vrolijke façade schuilt een ware patriot, een man met een enorme moed en bovenal een formidabel piloot..., een “geboren jager” noemt Willy Coppens hem.

In 1973, in het tijdschrift van de Vrienden van het Luchtvaartmuseum (AELR), geeft een oude strijdmakker, waarnemer-fotograaf Roger d’Hendecourt, op de meest lovende wijze een beschrijving: “*zo zwaar als drie appels en zo groot als klein duimpje, een rebelse hardos schijnt over zijn persoon (...). Alles aan Mystère lijkt op vrolijkheid, levendigheid en enthousiasme; daar waar hij voorbijgaat, heerst een vorm van melancholie. Zijn spottende stem, eindeloze grappenmakerij, het onophoudende plagen laat dromers en neerslachtigen opleven.*

Onder zijn vingers komt de oudste piano weer tot leven: vrolijke meezingers, opera’s, de recentste foxtrot weerklinken onder zijn vingers. Mystère is een groot muzikant! Maar hij is ook een onvoorstelbare vechter. Hij gaat het gevecht aan zoals men gaat dansen: onweerstaanbaar. Hij hanteert zijn bewapening en zijn vliegtuig, zoals zijn piano: virtuoos. Geen enkel finesse ontsnapt hem, geen enkele acrobatie is hem te moeilijk, geen enkele aanval is hem te gevaarlijk.”

Op 21 augustus 1917 schiet Adjudant De Meulemeester een Albatros tweezitter neer boven het IJzerfront. Het verslag van deze jachtmissie, geschreven door Majoor Roland Van Crombrugge luidt als volgt: “*Tijdens de 21^{ste} van deze maand heeft Adjudant De Meulemeester een vijandig vliegtuig neergeschoten in de buurt van Slijpe. Het is het vijfde toestel dat deze piloot neerhaalt.*

Omstandigheden van het gevecht: boven onze linies vliëgend op een hoogte van 3.500 m, zag hij een grote Duitse tweezitter van uit de richting Adinkerke komend, op grote hoogte (meer dan 5.000 m). Hij sneed het toestel de pas af boven Nieuwpoort en schoot het neer na een kort gevecht. Tijdens dit duel werd De Meulemeester geblesseerd door een kogel in de schouder en een schampschot t.h.v. de kin. Badend in het bloed wist hij toch veilig te landen op de vliegbasis.

Getuigenissen: het voorval deed zich voor in de Engelse sector en er is geen Belgische getuige. Britse piloten die in de buurt vlogen hebben de crash van het Duitse vliegtuig telefonisch bevestigd.

Adjudant De Meulemeester, oorlogsvrijwilliger en reeds 26 maanden aan het front waarvan tien als piloot, is reeds vereerd met het Militaire Eretoken 2^{de} Klas en het Oorlogskruis.

Ik heb de eer om deze persoon een eervolle vermelding voor te stellen.”

Deze vermelding wordt onderstreept door een handgeschreven nota van de bevelhebber van de Militaire Luchtvaart: “*Ik steun dit verzoek met klem. De Meulemeester is een van onze beste, zo niet de heldhaftigste jachtpiloot.*”

Voor deze heldendaad wordt De Meulemeester benoemd tot Ridder in de Leopold II-Orde op 28 augustus 1917 en tot Ridder in de Leopoldsoorde op 10 oktober 1917.

De Bruggeling betreedt de kleine kring van luchtazen. Op dat ogenblik zijn in België enkel Kapitein Fernand Jacquet, zijn smaldeeloverste en Luitenant Edmond Thieffry van het 5^{de} Smaldeel luchtazen.

De Meulemeester wordt overgebracht naar het militair hospitaal in De Panne, waar hij een 15-tal dagen verblijft. Een dag na zijn hospitalisatie verneemt hij dat twee kameraden minder geluk hebben gehad op die 21^{ste} augustus. Lucien Hallet van het 2^{de} Smaldeel, die net als hij in Hendon verbleef, komt om het leven met zijn gelegenheidswaarnemer, 1^{ste} Sergeant Léon de Maelcamp d'Opstaele van het 1^{ste} Smaldeel, nadat ze met een Farman F40 in een spin raken en crashen.

Vanaf 4 september is De Meulemeester met herstellingsverlof, waarna hij op 27 september terug zijn plaats in de rangen inneemt. Eenieder, behalve hij, zou zijn enthousiasme bekoeld hebben gezien. Het zou onverstandig zijn te denken dat De Meulemeester nu zijn doorzettingsvermogen tijdens een luchtgevecht zou hebben verloren.

Op 30 september 1917 neemt hij een relatief nieuwe jachtpiloot mee tijdens een missie: Adjudant Willy Coppens. Na zijn overplaatsing vanuit Étampes begin 1917, verblijft Coppens drie maanden bij het 6^{de} Verkenningssmaldeel. Dit interesseert hem echter nauwelijks en uiteindelijk krijgt hij zijn zin en wordt overgeplaatst naar het 1^{ste} Jachtssmaldeel. De jachtvluchten van de jonge jachtpiloot onder de beschermende vleugels van De Meulemeester, blijken van grote waarde. Van op 6.000 m ziet De Meulemeester onder hem een verkenningstoestel boven het Houthulstbos. Hij duikt onmiddellijk naar zijn tegenstander en beschiet hem met zijn machinegeweer. De waarnemer wordt duidelijk geraakt en de Duitse piloot ziet zich genoodzaakt een noodlanding te maken nabij Roeselare.

De daaropvolgende dag vliegen Mystère en Coppens opnieuw samen een patrouille van in totaal vier jachtvliegtuigen, onder leiding van Luitenant Olieslagers. Met vieren schieten ze een Duitse tweezitter neer, maar geen enkele piloot krijgt een overwinning achter zijn naam omdat de crash van het toestel van op de grond niet kon worden waargenomen.

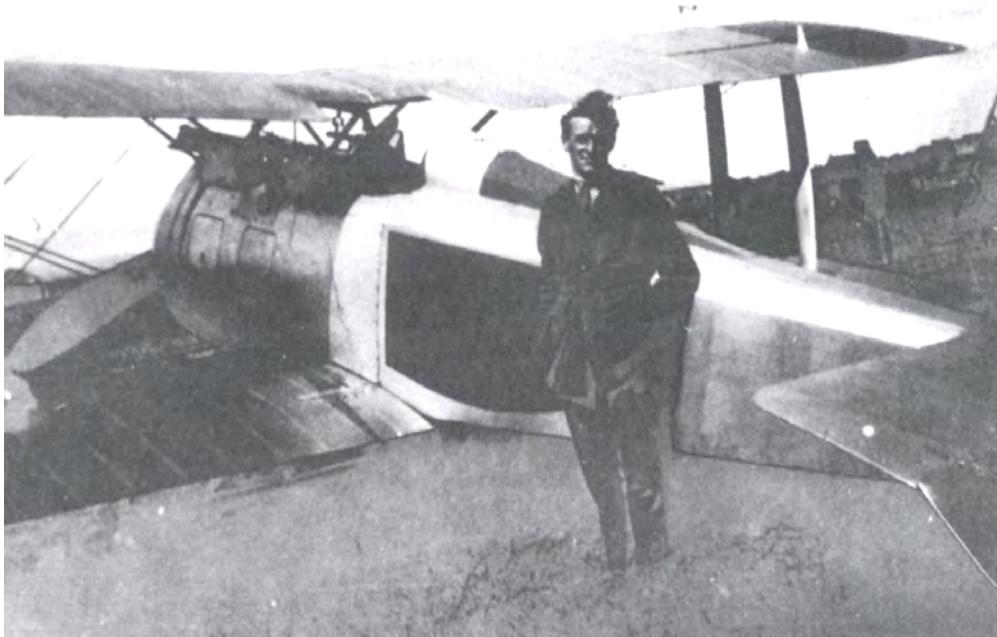
Op 28 oktober 1917, alweer met Willy Coppens als zijn teamgenoot, snellen ze de RE8, bemand door Jean Stampe en René Gilles te hulp. Dit toestel wordt aangevallen door vijf Duitse jachtvliegtuigen. 1^{ste} Sergeant-Majoor Charles Gordinne, belast met het beschermen van de Belgische tweezitter, is getuige van het luchtgevecht, waarvan hij merkt dat één Duits jachttoestel ontredderd neerstort. Deze getuigenis is echter onvoldoende om de zesde overwinning van De Meulemeester officieel te doen erkennen.

Coppens getuigt over Mystère in zijn boek "Jours envolés" op indrukwekkende manier: "*De Meulemeester... niets ontsnapt hem in de lucht. Hij is altijd de eerste om een vijandig vliegtuig te ontdekken. Dit verklaart grotendeels het aantal van zijn overwinningen.*"

Op 4 november 1917 is De Meulemeester op patrouille met Adjudant Georges Kervyn, zijn trouwe metgezel. Tijdens deze jachtmissie verslaat De Meulemeester een Albatros DIII jachtvliegtuig dat neerstort te Kloosterhoek. Hij behaalt, dankzij de getuigenissen van de grondtroepen, zijn zesde overwinning.

Het is zijn laatste luchtgevecht in een Nieuport N23. Het smaldeel zal immers volledig uitgerust worden met een ander Frans jachtvliegtuig: de Hanriot Dupont HD1, een solide, snel en wendbaar toestel. De bewapening is echter beperkt, mede op aanraden van De Meulemeester, met slechts één Vickers machinegeweer, gemonteerd op de motorkap. De firma had voorgesteld een dubbel gesynchroniseerd machinegeweer te plaatsen, maar De

Meulemeester vindt het beter om het toestel zo licht mogelijk te laten wegen om beter hoogte te winnen, een essentieel voordeel in een luchtgevecht.



Mystère voor zijn Hanriot HD.1. Het toestel is gedeeltelijk in het geel geschilderd.

We danken ook De Meulemeester voor het ontwerpen van het eerste embleem van het 1^{ste} Smaldeel, de Schotse distel, met als strijdkreet “Nemo me impune lacessit” (niemand zal me onbestraft benaderen). De eerste distels verschijnen op de Hanriots vanaf oktober 1917. We weten niet wiens idee het was om met de idee van de distel voor de propfen te komen. Coppens geloofde niet echt in het embleem – “het is een lange stok met getande bladeren, versiert met een champagnestop” – en hertekende het. Deze versie zal nog enkele malen gewijzigd worden om uiteindelijk in 1973 onze Mirages van het 1^{ste} Smaldeel mee te versieren. Nu nog hebben de F-16's van Florennes hetzelfde kenteken op hun flanken.



In de cockpit van zijn Hanriot.

November 1917 wordt afgesloten met een eerbetoon aan de drie luchtzaken van de Militaire Luchtvaart. De moed van de jachtpiloten van het 1^{ste} Smaldeel is de Franse burenen niet ontgaan en op 27 november worden Commandant Jacquet, Luitenant Olieslagers en Adjudant De Meulemeester eervol vermeld in het dagorder van het 1^{ste} Franse Leger “voor uitzonderlijke bewezen diensten tijdens het offensief in Vlaanderen in 1917”. Op het einde van het jaar heeft De Meulemeester in totaal 300 uur aan jachtmissies boven de vijandelijke linies volbracht. Hij is hiermee de meest actieve en ondernemende Belgische piloot.

5 december 1917 is een zwarte dag voor de familie De Meulemeester. Jacques, de oudere broer van André, sterft in Étampes ten gevolge van een acute peritonitis. Hij was in de voetsporen van zijn jongere broer getreden en behaalde zijn burgervliegbrevet op 25 september. André maakt de reis naar Parijs om zijn broer te begraven.

12 december 1917 is dan weer een belangrijke dag voor het 1^{ste} Smaldeel. Smaldeeloverste Commandant Jacquet verlaat het smaldeel dat hij zo schitterend leidde in het gevecht, waarbij hij meermaals het voorbeeld toonde. Hij wordt nu bevelhebber van de jachtgroep die zopas werd opgericht. Commandant Walter Gallez wordt zijn opvolger als smaldeeloverste. Hij is een oud infanterie-officier die zijn militair vliegbrevet in Villacoublay behaalde, nog voor de pilotschool van Étampes opende.

Maar voor het 1^{ste} Smaldeel eindigt het jaar 1917 in mineur, net zoals het vorige jaar 1916. Op 19 december, exact op dezelfde dag dat het jaar ervoor Egide Roobaert om het leven kwam, sneuvelt 1^{ste} Sergeant-Majoor Carlo Verbessem. Hij wordt geraakt door een shrapnelsplinter boven de linies en stort neer. De Meulemeester en Verbessem kenden elkaar reeds van in Hendon, Engeland. Carlo was begin juni in het smaldeel aangekomen. Zijn naam kreeg vele jaren later een beetje bekendheid dankzij het boek ‘L’épi mûr’ dat in 1999 is verschenen en wat gebaseerd is op zijn oorlogsdagboek. Alvorens in 1915 over te stappen naar de luchtvaart, was Verbessem infanterist en vocht met het Belgisch Leger aan de IJzer.

Januari 1918 wordt een maand met weinig activiteit ten gevolge van de slechte weersomstandigheden die de Vlaamse vlakten teistert. De jachtpiloten staan te popelen om het gevecht met de vijand terug aan te knopen. In de morgen van 24 januari 1918 wordt het bij een piloot van het 5^{de} Smaldeel te veel. Edmond Thieffry vliegt met zijn Spad, beschilderd met het smaldeelembel, de rode komeet, naar Brussel. Hij werpt twee kleine Belgische vlaggetjes boven de hoofdstad; het ene boven het Sint-Michielscollege waar hij een groot deel van zijn studentencarrière verbleef; het andere is gericht aan zijn verloofde en heeft een boodschap. Willy Coppens hoort van deze gewaagde vlucht en doet het op 18 februari na in zijn Hanriot. Coppens vliegt over zijn ouderlijk huis in de hoofdstad en vervolgt zijn weg naar de Louisalaan. Op het Sint-Kruisplein is het markt. Het vliegtuig met de Belgische driekleur passeert uiteraard niet onopgemerkt. Vele mensen juichen enthousiast naar de Belgische piloot die het aandurft de Duitse bezetter te tergen. Hoewel zulke vluchten ten strengste verboden zijn, neemt niemand het hem kwalijk en vond Koning Albert het zelfs nuttig, al was het maar voor de moraal van de Brusselaars.



Na een zending, terug op het terrein "De Moeren".



Hier met Jojo Kervyn.

De Meulemeester, voor wie geen vlucht te gevaarlijk is en zich niet van zijn stuk laat brengen, laat zich niet verleiden tot zulke vluchten. Voor hem zijn enkel de gevraagde operationele vluchten van tel. Hij wacht ongeduldig om de jachtmissies te hervatten mijn zijn "flight Jaune" bestaande uit "Jojo" Kervyn de Lettenhove en "Gusto" de Mévius.

Op 21 februari 1918, tijdens een ochtendvlucht, behaalt De Meulemeester een overwinning op een tweezitter. Jammer genoeg heeft dit gevecht te ver achter de linies plaats om officieel erkend te worden. In een volgende vlucht valt de flight een Albatros jachtvliegtuig aan. Een Britse Sopwith Camel, met als piloot Captain Harry Simmons komt zich in het gevecht mengen. Het Duitse vliegtuig wordt neergeschoten en toegekend aan de Britse piloot die zijn zesde overwinning behaalt en aan De Meulemeester die zijn zevende behaalt.

Twee dagen nadien, de 23^{ste}, is De Meulemeester in de lucht met Jojo Kervyn, nadat het Hoofdkwartier een 'scramble' heeft bevolen (het in paraatheid brengen van vliegtuigen en personeel om op het eerste sein op te stijgen). Tijdens deze vlucht zijn ze getuigen van het gevecht dat Edmond Thieffry levert in zijn Spad XIII. Geraakt door de Duitse waarnemer met wie hij het gevecht aangaat, duikt Thieffry stijl omlaag om aan zijn belager te ontkomen. Hij slaagt erin om zijn intussen brandende Spad aan de grond te zetten. De landing is uiteraard onzacht en het vliegtuig slaagt over kop. Krijgsgevangen door de Duitsers, wordt Thieffry afgevoerd naar het hospitaal van Kortrijk. Voor onze topaas met 10 luchtoverwinningen, betekent dit meteen het einde van een zeer mooi epos. Hij beëindigt de oorlog in een gevangenkamp te Ingolstadt, Beieren, nadat hij meermaals vruchteloos probeert te ontsnappen.



Mystère tijdens de winter 1917-1918, met links op de foto, Louis Robin.

Op 18 maart 1918, in het bijzijn van zijn trouwe “wingman” in de “flight Jaune”, behaalt De Meulemeester, nu deel uitmakend van het tot 9^{de} Smaldeel herdoopte 1^{ste} Smaldeel van de jachtgroep, zijn achtste overwinning. In zijn mémoires beschrijft Jojo Kervyn de Lettenhove het gevecht als volgt: “we vielen een tweezitter aan die ons totaal niet gezien had. Ik kon slechts enkele kogels afvuren uit angst om Mystère te raken die het vliegtuig bijna ramde op 400 m hoogte. Mystère raakte waarschijnlijk zowel de piloot als de waarnemer. De tweezitter viel als een rokende steen, vatte vuur en brak uit elkaar in de lucht. De tip van een vleugel vloog weg en de waarnemer viel uit het vliegtuig dat achter Diksmuide te pletter sloeg. Voor de grondtroepen gaven we een show van luchtacrobatie”.

Zoals voor elke van zijn overwinningen, wordt Adjutant De Meulemeester eervol vermeld in de Dagorders. De formulering is steeds dezelfde: “Uitzonderlijk jachtpiloot; heeft ten oosten van Diksmuide, op 17 maart 1918 (sic), zijn achtste vliegtuig neergeschoten.”

Dat ridderlijkheid in de lucht dan nog bestaat, wordt duidelijk uit een luchtgevecht op 26 maart 1918. Er ontstond een vier-tegen-vier situatie met Britse jachtvliegtuigen. Tijdens het gevecht werd een Duits vliegtuig neergeschoten, dat crashte nabij “Ferme Brulée”. De onfortuinlijke piloot, Hans Groth, werd het slachtoffer van Captain Ronald Keirstead. De flight Jaune mengde zich in het gevecht. Ook zij vielen een Duitse jager aan. Het gevecht begon op 4.000 m hoogte en eindigde op 200 m, waar de Duitse piloot zeer behendig de dodendans ontsprong en zeer laag over de grond zijn eigen linies wist te bereiken. ’s Avonds bereikte een Brits bericht het Belgisch Hoofdkwartier, waarin stond vermeld dat Captain Keirstead bevestigde dat hij een vliegtuig had neergeschoten in samenwerking met Belgisch gevechtspiloten. De flight Jaune werd dus beloond met een overwinning, maar De Meulemeester en zijn kompanen weigerden dit, omdat ze vol bewondering stonden over de manier waarop de Duitse piloot aan hun dodelijk vuur ontsnapte en dat ze ervan overtuigd waren dat die man wel degelijk zijn vliegveld terug bereikt had. Het over-en-weergepraat duurde nog enkele dagen en uiteindelijk liet het Hoofdkwartier deze overwinning varen.

Tijdens een luchtgevecht op 11 april 1918, verslaat de flight Jaune een verkenningstoestel. Jammer genoeg wordt deze overwinning te ver achter de linies behaald en uit het zicht van de grondtroepen. De negende officiële overwinning van De Meulemeester wordt behaald op 3 mei 1918. Zoals steeds wordt hij vergezeld door zijn trouwe strijdmakkers. Hij valt een tweezitter aan, die neerstort in het overstroomde gebied nabij Schoorbakke. Jojo Kervyn die ten volle meestrijdt in dit gevecht, wordt eveneens beloond met een officiële overwinning, zijn vierde en laatste.

Op 17 mei 1918 behaalt Mystère zijn 10^{de} overwinning, een tweezitter die op 5.000 m hoogte boven het Houthulstbos wordt aangevallen. Deze keer is de eervolle vermelding iets langer dan gewoonlijk... “Sluwe jachtpiloot, durfal, opvallend door zijn gedrevenheid en levenslust, een voorbeeld van moed en zelfopoffering voor zijn kameraden door de manier waarop hij zijn makkers voorafgaat in de strijd tijdens jacht- en beschermingsvluchten, tijdens hetwelk hij op 17 mei 1918 zijn tiende vijandelijk vliegtuig neerschoot.” Beter kan men nauwelijks beschrijven wat De Meulemeester betekent voor zijn smaldeel.



*«À mon cher Mystère, terreur des boches présents et à venir ».
Getekend : Sacha de Petrovski (piloot 5^{de} Smaldeel).*

Toch is hij slim genoeg om niet roekeloos te worden. Hij vindt ook dat de tijd rijp is om tot officier te worden benoemd. Hij is ervan op de hoogte dat zijn benoemingsdossier sinds enkele maanden is voorgelegd, maar hoort maar niets. Hij besluit dan zelf maar om een officiersuniform te kopen en er de onderluitenantsterren op de plaatsen. Eerder toevallig wordt De Meulemeester op 21 mei 1918 benoemd tot reserveonderluitenant bij de genie.

We vonden een interessante, handgeschreven opmerking, gericht aan de Generale Staf in het dossier, geschreven door Koning Albert zelf, waaruit blijkt dat de Koning zelf betrokken is bij deze promotie. De tekst laat niet de minste twijfel. Ze gaat ook over de bevordering van Willy Coppens: “De Koning wenst dat de Adjudanten De Meulemeester en Coppens van de Militaire Luchtvaart zo snel mogelijk benoemd worden tot onderluitenant.”

Al in februari drukt Luitenant-generaal Roland Van Crombrugge, bevelhebber van de Militaire Luchtvaart, de wens uit dat De Meulemeester geschikt zal zijn als officier: “Uitstekende jachtpiloot, vol overgave en moed. Hij heeft zes luchtoverwinningen. Dankzij zijn moed en toewijding, zijn opleiding, zijn algemene kennis, verdient hij het in alle opzichte om tot reserveonderluitenant van de Militaire Luchtvaart te worden benoemd.”

Zijn benoeming is dus meer dan verdiend.

We hebben intussen voldoende de gevaren aangehaald die de jachtpiloten liepen tijdens de luchtgevechten. Naast de vele vijandelijke vliegtuigen en, op lagere hoogten het accurate luchtafweergeschut, moesten onze piloten ook rekening houden met de overenthousiaste jonge Britse gevechtspiloten.

Op 29 juni 1918 wordt de flight Jaune tot driemaal toe aangevallen door een te enthousiaste Britse de Havilland DH-4 tweezitter. De 7^{de} juli, zoals Christophe Cony het schrijft:” Weer van hetzelfde... deze keer is het een DH4 en zijn begeleidente Dolphins die de flight Jaune aanvallen. Gusto de Mévius wordt getroffen en dient een noodlanding te maken. “Met zulke geallieerden, zijn er geen vijanden meer nodig!” moet Mystère wel denken”.

Zulke aanvallen maken ook andere piloten mee en niet van de minste. Ook Edmond Thieffry wordt verrast door een te enthousiaste Britse piloot. Getroffen moet hij zijn Spad ergens ten velde aan de grond zetten, gevolgd door de Britse piloot die dan pas zijn vergissing inziet.

Tijdens een bezoek aan een naburig gelegerd Brits smaldeel verneemt Mystère in die periode dat het smaldeel zonet zijn 30^{ste} overwinning behaalde. Schijnbaar vol bewondering merkt Mystère op: “Dertig vliegtuigen neergeschoten... da’s een mooie score!” Maar na een korte pauze voegt hij eraan toe: “Vertel me eens... hoeveel van die vliegtuigen waren Duits?”

Vijandelijke vliegtuigen, luchtafweergeschut, soms geallieerde vliegtuigen... hieraan moeten we ook de onvermijdelijke mechanische problemen toevoegen die elke piloot ondervindt. Op 11 juli 1918 is het de beurt aan De Meulemeester. Tijdens een luchtgevecht met een Duitse tweezitter, moet De Meulemeester het gevecht staken vanwege problemen met de motor. Een deel van de motorkap breekt af en scheurt het canvas van de bovenzweugel. Gusto de Mévius komt dan tussenbeide, zodat Mystère het gevecht veilig kan afbreken om een noodlanding te maken in Fintele, achter de Belgische linies. De landing is hard en het vliegtuig slaagt over de kop. De Meulemeester komt er vanaf met een aantal krassen en schaafwonden.

De volgende weken heeft De Meulemeester nog regelmatig luchtgevechten. De 25^{ste} augustus 1918, met zoals gewoonlijk Kervyn de Lettenhove en de Mévius, wordt een tweezitter aangevallen. Het maakt een noodlanding nabij Houthulst. Op 2 oktober schiet hij een Halberstadt neer nabij Beveren-Leie. Het is weerom een niet-bevestigde overwinning.

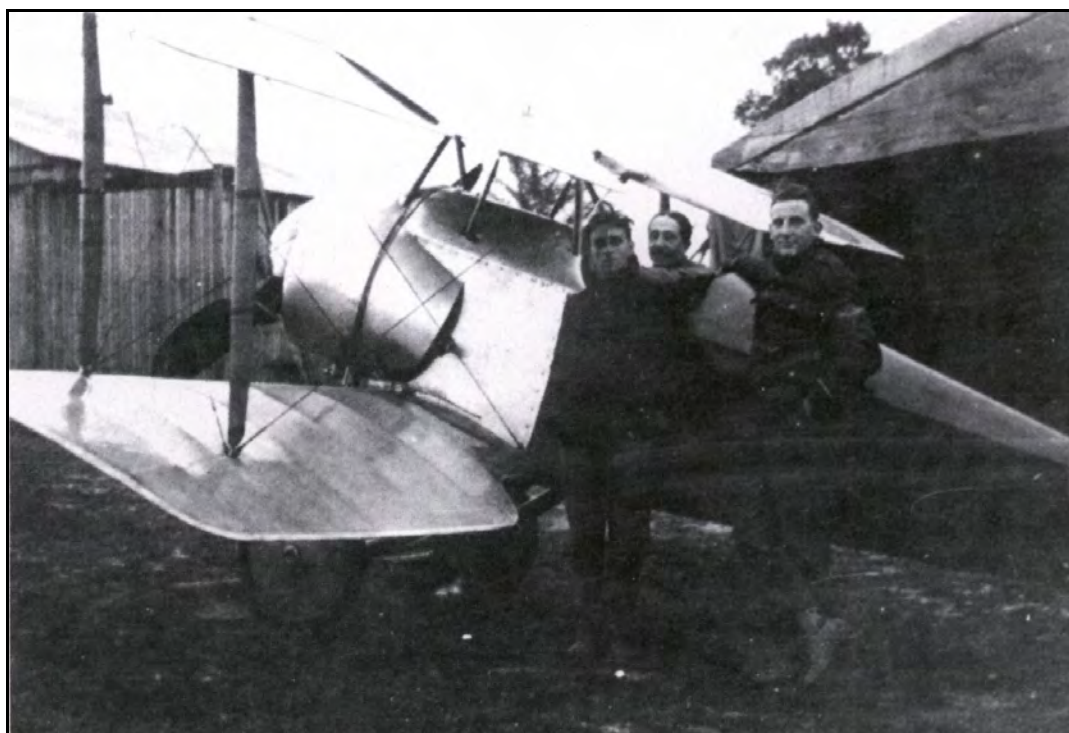
Uiteindelijk behaalt hij op 5 oktober zijn laatste overwinning. Geïnspireerd door zijn vriend Willy Coppens waagt hij zich aan het gevaarlijke “vliegende saucissenjagen” of “claches” zoals de Duitse Drachen of kabelballonnen worden genoemd. Sinds de maand mei 1918 is Willy Coppens één van de weinige die zich specifiek waagt aan deze gevaarlijke opdrachten. Een bijzonder gevaarlijke opdracht, want om een Drachen neer te schieten, moet je ze dicht benaderen en door een regen van kogels vliegen, afkomstig van het luchtdoelgeschut dat de ballonnen beschermt. Ook worden de kabelballonnen vanuit de lucht beschermd door vijandelijke vliegtuigen. Het komt er dus ook op neer om aan het zicht van deze jachtpiloten te ontkomen. Na verscheidene “dubbels” behaalt Coppens op 22 juli 1918 een “triple”: drie kabelballonnen op één dag. Makkelijker gezegd dan gedaan, want soms bevat de waarnemersmand van de ballon explosieven. Op 31 juli 1918 wordt Coppens persoonlijk door Koning Albert, in gezelschap van Prins Leopold, gedecoreerd. Na een korte plechtigheid spelt de Koning twee medailles op Coppens’ borst. De rozet van Officier in de Kroonorde en het Ridderkruis in de Leopoldsorde. Zoals iedereen, is ook De Meulemeester aanwezig bij deze plechtigheid en ook hij neemt deel in de vreugde en de fierheid van zijn kompaan uit hetzelfde smaldeel.

Om nu te zeggen dat Mystère op 5 oktober 1918 boven Torhout een Drachen aanvalt uit nieuwsgierigheid is ver gezocht natuurlijk. In het luchtgevecht is de virtuositeit van de piloot vaak, zo niet altijd, bepalend, maar de jacht op kabelballonnen is veeleer een Russische roulette... Je wordt geraakt door het luchtdoelgeschut of niet. De Meulemeester schiet de Drachen brandend neer en behaalt zo zijn elfde overwinning. Zijn vermelding in het Dagorder beschrijft als gewoonlijk: “Uitzonderlijk en zelfberaden jachtpiloot van eerste orde, heeft op 5 oktober 1918 een vijandelijke Drachen brandend neergeschoten (11^{de} overwinning).”

Bibliografie

- Militair dossier André De Meulemeester: archieven Ministerie van Defensie.
- 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.

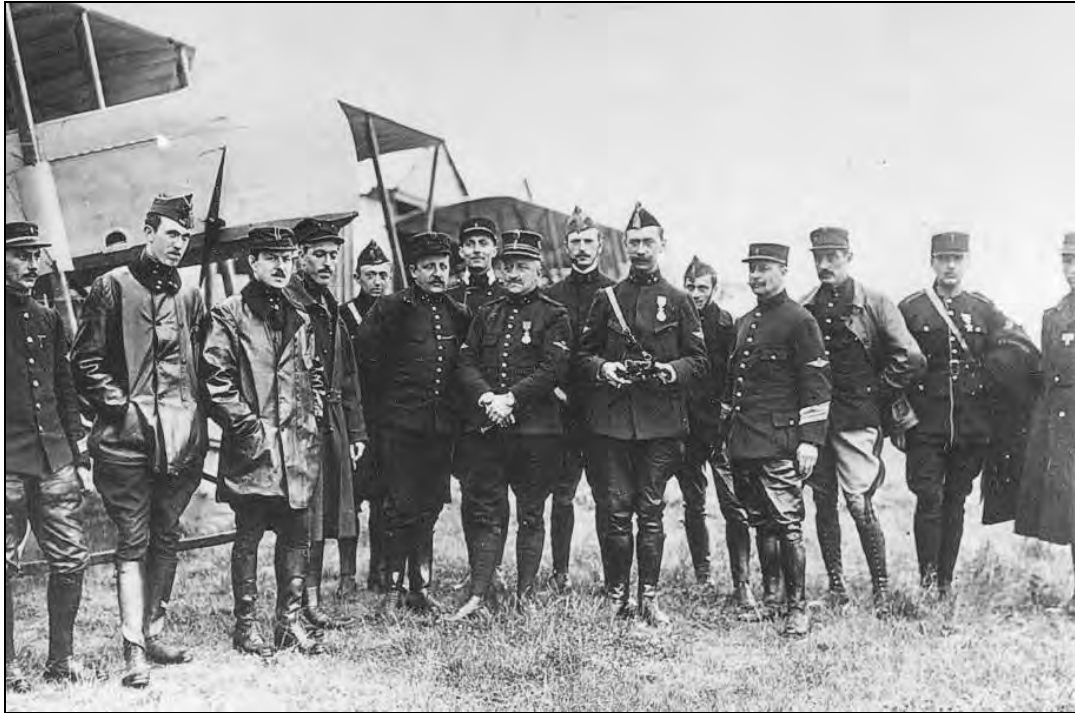
De fotoalbum



André De Meulemeester (links) te Étampes, in 1915.



De Meulemeester (derde op de eerste rij). Links van hem, Van Cotthem, Coumans, Stampe en Coppens.



Étampes. In het midden, Georges Nélis (met muts en decoratie). Achter hem, De Meulemeester.



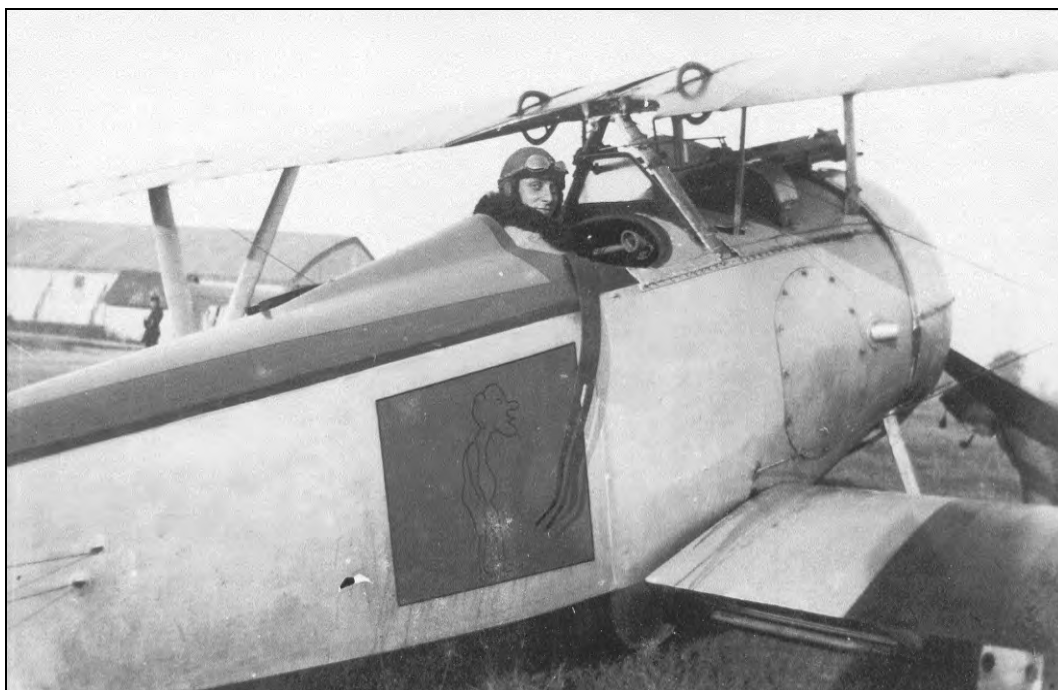
De Meulemeester in een Farman HF20.



In zijn Nieuport.



Met zijn « mascotte »



Voor zijn Hanriot Dupont met de door hem getekende "Distel" van het 1^{ste} Smaldeel.



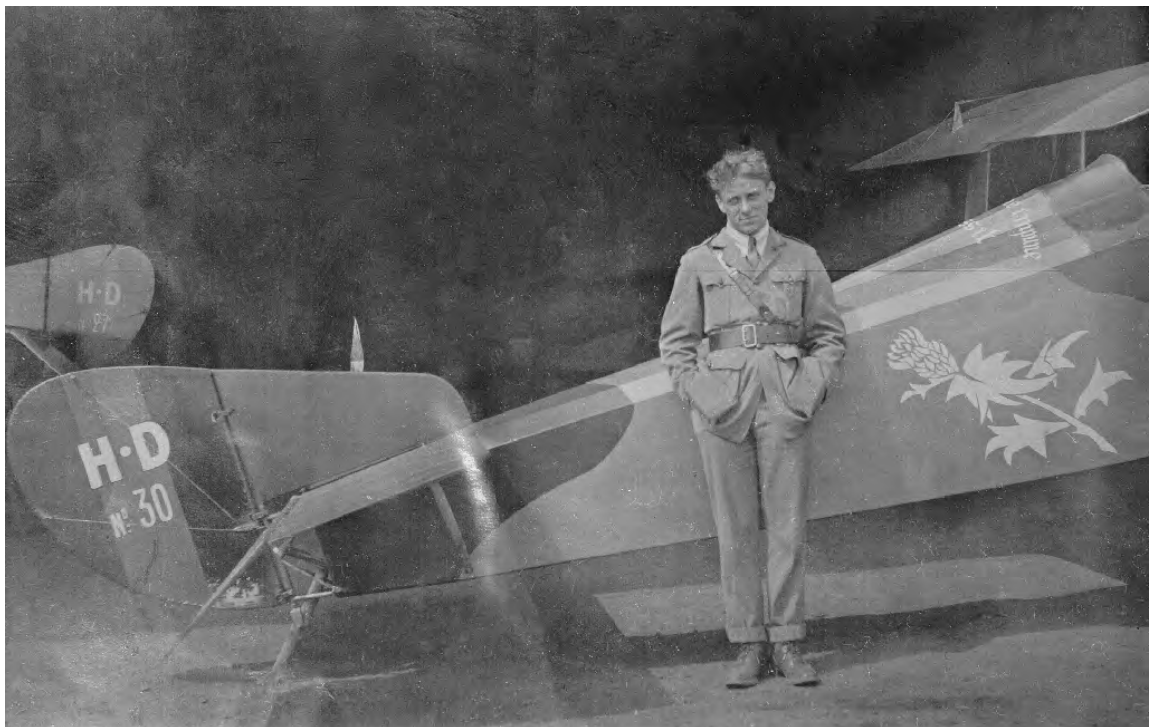
De Meulemeester in het midden met sigaret; Olieslagers links van hem.



De Meulemeester met Jacquet en Coppens.



De « gele flight ».



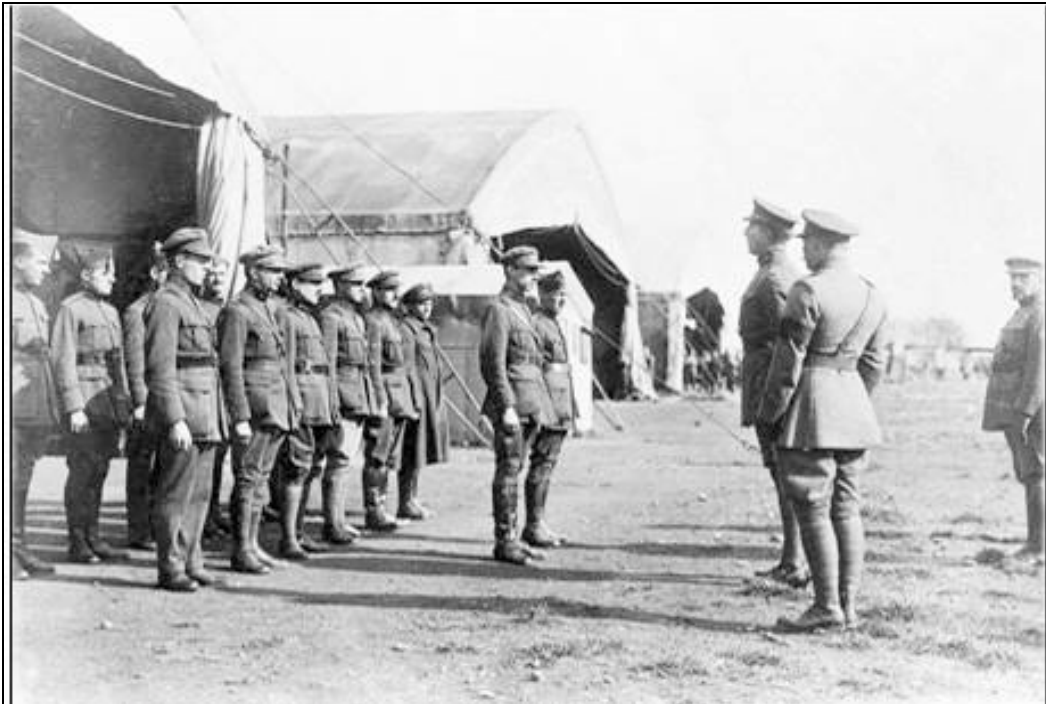
Voor zijn Harriot Dupont N°30.



De vijf Belgische azen : Thieffry, Olieslagers, De Meulemeester, Jacquet en Coppens.



De Meulemeester wordt voorgesteld aan Koning Umberto van Italie.



Thieffry en De Meulemeester worden gehuldigd door Koning Albert I.