

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



Mémorial
de l'aviation belge

Jules JAUMOTTE

Présenté et parrainé par
le Colonel Aviateur Honoraire
Alphonse DUMOULIN
Administrateur
et par
M. Georges LECOMTE
Membre VTB



Le Capitaine du Génie Jules Jaumotte.
(Photo Charles Attout – Collection Georges Lecomte)



Aquarelle par un auteur inconnu, datée de 1918.
(Archives Dr R. Jaumotte)

Jules JAUMOTTE

1887 – 1940

Aviateur militaire de la guerre 1914/1918

Pionnier de la photographie aérienne

Directeur de l'Institut Royal Météorologique

Membre correspondant de la Classe des Sciences de

l'Académie Royale de Belgique

Membre-associé-fondateur des Vieilles Tiges belges

I. La personnalité

- Jules Jaumotte est né à Namur le 14 avril 1887.
- Élève à l'École d'Application de l'École Royale Militaire en 1906, 72^e promotion.
Nommé officier du Génie, matricule n° 14745, en 1911.



Le Lieutenant Jaumotte, aviateur militaire, en 1914.

- Aviateur militaire, pionnier de la photographie aérienne durant la guerre 1914-1918.
Commandant d'Escadrille de reconnaissance lointaine sur le front des Flandres.
Commandant d'Escadrille auprès des forces d'occupation en Allemagne.
- Honoré de plusieurs hautes distinctions belges et étrangères (Annexe B).
- Désigné par le Gouvernement en 1919 pour être Directeur de l'Institut Royal Météorologique de Belgique (IRM), fonction qu'il assume jusqu'à mai 1940.
- Concepteur et réalisateur des météorographes Jaumotte, équipements de mesure et d'enregistrement pour les sondages en altitude par ballon et par avion.
- Auteur de très nombreuses publications scientifiques relatives à la météorologie.
- Breveté pilote dès 1913, il est donc membre associé-fondateur des Vieilles Tiges belges.
- Il décède à Uccle le 6 juillet 1940 des suites de blessures subies en service commandé avec l'IRM mobilisé lors d'un

bombardement Allemand sur Saint Idesbald le 1^{er} juin. Il est inhumé au cimetière de Jambes, en province de Namur.

Sa carrière aéronautique

- Officier ingénieur du Génie, Jules Jaumotte participe à un premier entraînement de pilote d'avion à l'École d'aviation civile de Sint-Job-in-'t-Goor en 1912.
- Il poursuit sa formation d'aviateur à l'École d'aviation militaire de Brasschaat en 1913.
- Il obtient le brevet F.A.I. de pilote d'avion qui lui est attribué sous le n° 79 à la date du 26 septembre 1913. Le brevet de pilote militaire lui est décerné à Brasschaat en novembre de la même année.
- En février 1914, il est désigné pour la 2^e Escadrille de la Compagnie des aviateurs, dotée d'avions Henri Farman HF 20 à moteur 80 CV et stationnée à Belgrade, dans les faubourgs de Namur.
- Dès la déclaration de guerre le 4 août 1914, il participe avec son escadrille aux opérations aériennes autour de Namur puis près d'Anvers. Ensuite, il poursuit ses missions au départ d'Ostende puis à partir des environs de Dunkerque.



Dans le poste de pilotage d'un Henri Farman HF 20, le Lieutenant Jaumotte, pilote de la 2^e Escadrille stationnée à Namur en 1913/1914.

- Accompagné du Lieutenant Bussy, son fidèle observateur, Jules Jaumotte effectue sur le front de l'Yser de nombreuses missions de reconnaissance. Il collabore également avec l'artillerie française pour le réglage des tirs et procède à des essais de photographie aérienne.
- En 1915, le Lieutenant Jaumotte est chargé de mettre sur pied un service photographique propre à l'aviation.
- En 1916, la 2^e Escadrille opère à partir de Coxyde. Mais le Service photographique créé et dirigé par Jaumotte dépend dorénavant de la 4^e Escadrille basée à Houtem-lez-Furnes.
- En 1917, le Capitaine Jaumotte commande la 4^e Escadrille à Houtem et reste chargé de la direction du service photographique pour le secteur au nord du canal de Handzame. Sept officiers « pilotes-photographes » expérimentés (dont Jules Jaumotte) sont affectés aux quatre escadrilles divisionnaires.
- En février 1918, le Commandant Jaumotte prend le commandement de la 7^e Escadrille de photo-recon-

naissance « Le Dragon volant » stationnée à Houtem.

- Après la fin du conflit en novembre 1918, Jules Jaumotte est affecté à l'armée d'occupation en Allemagne où il commande une escadrille à Krefeld.
- Du 4 août 1914 jusqu'au 11 novembre 1918, l'officier aviateur Jules Jaumotte a passé cinquante et un mois, sans interruption, sur le champ de bataille.
- Nommé directeur de l'Institut Royal Météorologique de Belgique, il quitte l'armée le 1^{er} octobre 1919. Son carnet de vol de pilote militaire compte un millier d'heures de vol, la plupart effectuées en temps de guerre.



Le Lieutenant André Delelienne et le Capitaine Jules Jaumotte devant leur Farman HF 40 dont le nez est décoré d'un « Charlot », le célèbre personnage créé par Charlie Chaplin. (Collection Guy Van De Merckt)

II. Curriculum vitae

Jules, Maurice, Charles Jaumotte, fils d'Édouard, Joseph Jaumotte et de Marie-Jeanne Weerts, naît à Namur au printemps de l'année 1887, le 14 avril. Il passe son enfance à Emines, village du namurois où il fait ses études primaires. Ensuite, il est élève de l'Athénée de Namur,

Attiré par la vie militaire, il s'engage à l'armée à 18 ans comme volontaire pour un terme de milice et est affecté en 1905 à une unité du Génie à Anvers. Il conduit en parallèle son instruction militaire et la préparation de l'examen d'entrée à l'École militaire où il est admis en 1906 avec la 72^e Promotion des Armes spéciales. Il y réussit de brillantes études d'ingénieur et est nommé officier du Génie en 1911.

Chercheur éclairé dans les domaines techniques, il est attiré par l'aviation naissante dont il prévoit l'essor et les applications militaires possibles. Il obtient en 1912 l'autorisation de faire un premier écolage à l'École d'aviation civile installée par le Baron Pierre de Caters en province d'Anvers, à Sint-Job-in-'t-Goor. Puis il passe en 1913 à l'École d'aviation militaire installée à quelques kilomètres de là, à Brasschaat-Polygoon.

Ces exigeantes formations conduisent à l'obtention du brevet de pilote d'avion de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) à la date du 26 septembre 1913 (brevet belge n° 79), puis du brevet de pilote militaire en novembre de la même année.

Avant même l'attribution de ces brevets, le Lieutenant Jaumotte participe comme observateur-navigant aux premières grandes manœuvres aériennes belges organisées en août 1913 dans le triangle Thuin-Marche-Namur.

Sa vie opérationnelle de pilote commence effectivement le 31 janvier 1914 à la 2^e Escadrille stationnée dans le Namurois. À la mobilisation générale de l'armée, cette unité stationnée à Bonnine et à Namur est mise sur pied de guerre et regroupée sur le terrain de Namur-Belgrade.

Dès la violation des frontières belges par les troupes allemandes le 4 août 1914, le Lieutenant Jaumotte participe aux opérations aériennes tactiques et stratégiques autour de la position fortifiée de



Un groupe d'aviateurs belges de la 2^e Escadrille photographiés le 9 septembre 1914 en France, dans la Somme ; Jules Jaumotte est assis au milieu du premier rang. Ils sont à Le Crotoy, lieu célèbre des débuts de l'aviation où Caudron ouvrit en 1910 la première école d'aviation civile, à laquelle s'ajouta en 1913 une école militaire. Après la guerre, en 1920, le roi Albert 1^{er} visita ce lieu historique.

Namur puis de celle d'Anvers où, au départ du terrain de Wilrijk, il fait à partir du 12 septembre de longs vols de reconnaissance.

Au début d'octobre 1914, à partir de l'hippodrome Wellington d'Ostende puis dès le 11 octobre à partir du terrain de Saint-Pol-sur-Mer aux environs de Dunkerque, il prend part aux reconnaissances du front de l'Yser.

Au début de 1915, le Lieutenant Jaumotte réussit à convaincre le commandement de l'armée de l'utilité de la photographie aérienne dans la conduite efficace des opérations

des unités terrestres. Reconnaisant l'indiscutable compétence du jeune ingénieur militaire dans cette technique nouvelle, le Haut-commandement le charge de la création sur le champ de bataille d'un

service photographique propre à l'aviation ; un service dont la qualité et la rapidité d'exécution sont rapidement reconnues jusque dans les états-majors alliés.

Dorénavant, la photo aérienne va s'imposer pour remplacer le simple croquis tracé par l'observateur pendant sa mission de reconnaissance à vue. Dans ce tournant historique de la reconnaissance aérienne, Jules Jaumotte joue donc un rôle déterminant qui fera de lui un pionnier de cet outil nouveau au sein de l'armée belge.

Pour les besoins de l'interprétation rapide et précise des photos des positions de l'adversaire, il met aussi au point et perfectionne inlassablement un procédé d'examen stéréoscopique des images aériennes verticales.

Technicien exceptionnel de la photographie faite à partir d'un avion, Jules Jaumotte est aussi un pilote habile et courageux, énergique mais calme, qui avec audace se charge de survols photographiques périlleux dont les résultats rapidement interprétés et transmis sont décisifs pour certaines prises de décision de notre Haut-commandement. Les états-majors français et britanniques, connaissant les qualités du réputé pilote-photographe belge et de son service photographique en campagne, demandent de pouvoir lui confier des missions importantes et difficiles.

En 1916, en raison des besoins croissants des unités du champ de bataille, on crée à Houtem une nouvelle unité aérienne d'observation et de reconnaissance, la 6^e Escadrille, dont les traditions et l'insigne (une abeille laborieuse) seront repris après le deuxième conflit mondial par l'Aviation légère de la Force terrestre.

En 1917, le chef de l'Aéronautique militaire confie à Jules Jaumotte le commandement de l'Escadrille d'Armée de reconnaissance lointaine ; mais il reste cependant en charge du service photographique pour le secteur au nord du canal de Handzame.

Nommé Capitaine en 1916, Jules Jaumotte est promu au grade de Commandant en 1918. Les services éminents qu'il a rendus à notre armée et aux forces alliées lui valent l'attribution de hautes distinctions honorifiques nationales et internationales (voir Annexe B).

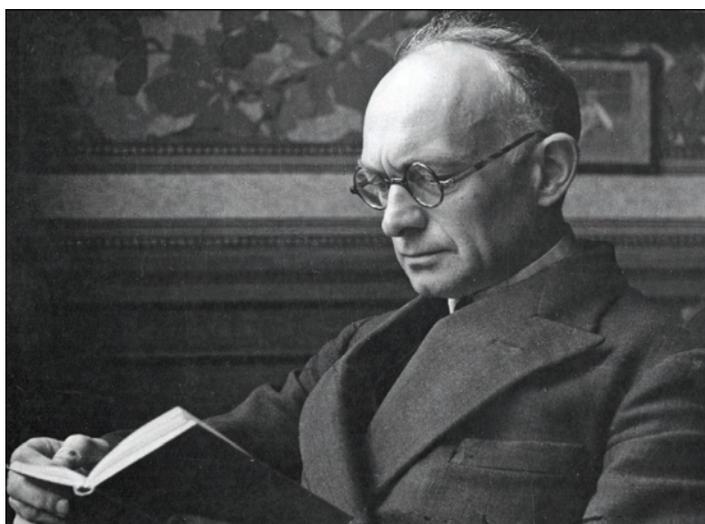
Avec la réorganisation de l'armée en février 1918 et l'arrivée de nouveaux avions, le nombre d'escadrilles de l'Aviation Militaire passe de six à douze. On confie au Commandant Jaumotte le commandement d'une des nouvelles unités : la 7^e Escadrille de photo-reconnaissance baptisée « Le Dragon volant » équipée de Spad XI et stationnée à Houtem.

Avec la signature de l'armistice le 11 novembre 1918 prend fin pour l'officier aviateur Jaumotte une épuisante et glorieuse présence ininterrompue de cinquante et un mois sur le champ de bataille de Belgique. Il accompagne l'armée d'occupation de l'ouest de l'Allemagne à la tête de son escadrille stationnée à Krefeld.

En 1919, il épouse Maria Braibant, née en 1886. Leur foyer verra naître trois fils : André, le 8 décembre 1919, qui sera Professeur, Président et Recteur de l'Université Libre de Bruxelles ; Robert, le 20 septembre 1922, qui sera docteur en médecine ; et Jacques, le 28 janvier 1930, qui perdra la vie lors d'un bombardement à Saint-Idesbald le 1^{er} juin 1940.

Tournant inattendu dans sa vie d'aviateur militaire, Jules Jaumotte se voit confier par le gouvernement la haute fonction de Directeur de l'Institut Royal Météorologique (IRM), un service public scientifique fondé six ans plus tôt après avoir été d'abord un département de l'Observatoire Royal de Belgique. Il quitte les forces armées le 1^{er} octobre 1919.

Chercheur scientifique persévérant et enthousiaste, ingénieur à l'esprit curieux et sagace, il acquiert rapidement une connaissance approfondie de la météorologie. Il



Jules Jaumotte, Directeur de l'Institut Royal Météorologique de 1919 à 1940. (Archives Baron Jaumotte)

démontre sa maîtrise par des travaux scientifiques expérimentaux et des recherches théoriques marquantes. Son autorité dans ce domaine nouveau s'affirme brillamment en Belgique mais aussi à l'étranger lors des travaux de l'Organisation Météorologique Internationale (OMI). Ses nombreuses communications au sein de la Commission technique d'aérodynamique et ses savantes publications (une quarantaine entre 1921 et 1940) sont très appréciées. Il fera partie pendant 21 ans, dès 1919, du Comité météorologique international de l'OMI.

En 1939, pendant la période dite « de pied de paix renforcé », l'IRM est mobilisé sous l'appellation de Service météorologique de l'armée. Jules Jaumotte, capitaine-commandant du cadre des officiers de réserve, est assimilé au rang d'officier supérieur pour l'exercice de sa mission de direction. Après l'envahissement du territoire par les troupes allemandes le 10 mai 1940, le Service météorologique accompagne le repli de nos troupes vers les Flandres et la bande côtière où le directeur Jaumotte et son personnel rétablissent la production des prévisions du temps au profit de l'armée belge et des forces alliées. La mission se termine avec la capitulation belge le 28 mai. Le directeur envisage le transfert du personnel et du matériel vers l'Angleterre. Mais le 1^{er} juin, au cours d'un violent bombardement de Saint-Idesbald, le cadet de ses enfants, Jacques qui a onze ans, est tué et il est lui-même grièvement blessé. Il est soigné à Bruges puis transporté vers Uccle où il décède le 6 juillet.

III. Les réalisations exceptionnelles

Le cadre historique

Jules Jaumotte a marqué de son empreinte deux domaines innovants de la première moitié du 20^e siècle : d'une part l'aviation encore balbutiante dont il fut un pionnier ; d'autre part la météorologie, un domaine d'une grande technicité qu'il contribua à faire progresser jusqu'à un stade de développement avancé qui permit de la considérer dorénavant comme une science.

Il a seize ans lorsqu'en 1903, aux États-Unis, les frères Wright réussissent pour la première fois à faire voler un plus lourd que l'air motorisé. Rapidement l'Europe s'engage en force elle aussi dans le développement de ce sport moteur nouveau qu'est l'aviation naissante.

Dans ce domaine, l'année 1908 est marquante pour la Belgique. Au mois de mai, le Français Henri Farman est le premier aviateur à faire voler un avion dans le ciel du royaume, aux environs de Gand. En novembre, autre première historique : le Baron Pierre de Caters est le premier citoyen belge à voler en avion au-dessus du territoire national, en région anversoise cette fois. Puis en décembre, un constructeur français propose à la Tournaisienne Hélène Dutrieu, championne et recordwomen internationale cycliste, d'être la première femme à piloter le « Demoiselle », un avion monoplane très léger conçu par Santos-Dumont.

Il faut noter que tout ce petit monde des « fous volants dans leurs drôles de machines » sillonne le ciel sans le moindre brevet d'aptitude officiel. C'est en 1909 que l'Aéro-Club de Belgique, fondé en 1901 et qui délivre déjà des licences aux aérostiers, instaure un brevet de pilote d'avion : le n° 1 est attribué au Baron Pierre de Caters le 3 décembre 1909 ; le n° 27 le 23 novembre 1910 à Hélène Dutrieu qui est ainsi la première aviatrice belge ; le n° 28 le 21 décembre 1910 à Georges Nélis, premier aviateur militaire belge. C'est dans ce contexte exaltant de la prime enfance de l'aviation que Jules Jaumotte « se sent pousser des ailes » lorsqu'il prend ses premières leçons de pilotage en 1912 à Sint-Job-in-'t-Goor.

L'aviation militaire naît officiellement en 1910, d'abord au sein de la Compagnie d'Ouvriers et Aérostiers du Génie, puis à partir du 15 avril 1913 comme Compagnie des Aviateurs dorénavant indépendante de celle des aérostiers. Cette date est historique pour l'avenir de l'aviation militaire belge.

Quant à la météorologie qui sera pendant 21 ans la deuxième vocation de Jules Jaumotte, elle est à cette époque encore un procédé assez empirique de prévision du temps, dont les travaux sont souvent accueillis avec scepticisme quand pas avec hostilité. Les besoins croissants exprimés par l'aviation en développement rapide poussent les scientifiques œuvrant dans les « Bureaux du temps » à perfectionner leurs méthodes et leurs outils. Nommé à la tête de l'Institut Royal météorologique en 1919, le Directeur Jaumotte sera un acteur marquant des efforts tendant vers une meilleure

connaissance des phénomènes aérologiques, par les études scientifiques qu'il mène inlassablement à Uccle et par la conception et la fabrication d'appareils permettant l'enregistrement de mesures faites en altitude à l'aide de ballons-sondes ou à bord d'avions.

Aviation et photographie aérienne

La carrière de pilote militaire de Jules Jaumotte (1913-1919), bien que courte, est remarquable à deux titres. Il est un aviateur de guerre valeureux qui aligne rien moins que cinquante et un mois (plus de quatre ans) de présence continue sur le théâtre des opérations comme pilote puis comme commandant de plusieurs unités aériennes d'observation et de reconnaissance. Mais c'est surtout comme « aviateur-photographe » qu'il entre dans l'histoire de notre aéronautique militaire.

Dès le début de la Première Guerre mondiale, l'aviation démontre qu'elle constitue un nouvel outil de renseignement indispensable pour le Haut-commandement mais aussi pour les échelons intermédiaires. Aux missions de reconnaissance tactiques et stratégiques s'ajoutent bientôt les premiers réglages des tirs de l'artillerie par observation aérienne puis quelques essais de photographie des positions des troupes adverses. L'activité de l'équipage composé du pilote Jaumotte et de l'observateur Bussy est intense et fructueuse (Voir l'Annexe A)

On l'a dit plus haut, c'est à son instigation que le Haut-commandement décide en 1915 de mettre sur pied un service spécial voué à la photographie aérienne à partir de divers avions se prêtant à l'installation de chambres photographiques et de leurs supports et accessoires. Grâce à cela, ce que l'œil de l'observateur aérien n'avait pu voir que fugitivement et sans pouvoir toujours en situer le lieu

avec précision, dorénavant l'objectif photographique va fixer sur un document irréfutable non seulement l'événement lui-même, mais aussi sa localisation exacte sur le terrain, avec une richesse de détails jusqu'alors inconnue des états-majors.

C'est avec les moyens rudimentaires disponibles à proximité du champ de bataille que le Lieutenant Jaumotte équipe quelques avions, qu'il bricole des laboratoires de développement et se procure les plaques photographiques de prise de vue ainsi que les papiers et produits nécessaires pour le développement et l'impression des images. De plus, afin que les « terriens », très demandeurs de photos aériennes, puissent les exploiter efficacement, il organise des tournées dans les états-majors et les unités de combat pour dispenser un indispensable enseignement à propos de ce très efficace moyen nouveau mis à leur disposition.

Jaumotte et son équipe du service photographique font progresser rapidement l'art difficile de réaliser des documents photographiques de qualité à partir d'altitudes toujours plus élevées choisies pour soustraire les avions et les équipages aux risques énormes des vols à faible hauteur. Dans une conférence donnée en 1919 (voir la référence en rubrique « Sources »), Jules Jaumotte explique



Le Capitaine Jaumotte et le Lieutenant Wouters, observateur-opérateur, posent devant un Farman HF 60 dont le nez porte une tête de mort. (Collection Georges Lecomte)

quelques-uns des progrès réalisés pendant le conflit : « *Les conditions tactiques augmentaient chaque jour les dangers des vols à faible altitude. Les photographes ne s'avouèrent pas vaincus car, vers la fin de 1915, l'industrie française mettait à leur disposition un nouvel outil : l'appareil de 52*

centimètres de distance focale pour clichés 18 x 24 fournissant des épreuves remarquables par leur brillant et leur finesse. Du coup l'échelle obtenue en travaillant à la même hauteur était doublée (.....) Sur des photos prises à 6.000 mètres, on peut parfaitement voir à l'œil nu des rails, des traverses de voies ferrées et même des lignes télégraphiques et téléphoniques ».

Pour rendre plus efficace la détection des camouflages par lesquels l'adversaire s'efforce de masquer ses positions, le Lieutenant Jaumotte envisage d'utiliser la stéréoscopie, une technique bien connue qui permet une perception en relief de deux images planes : elle devrait permettre aux interpréteurs d'avoir une vue en relief du terrain photographié verticalement depuis l'avion. Mais l'application à la photographie aérienne n'est pas simple. Il l'explique : « *Le camouflage ne fut pourtant complètement vaincu que par l'utilisation d'un nouveau procédé d'examen : la stéréoscopie. À première vue la réalisation en paraîtra simple : prendre simultanément deux clichés au moyen d'un appareil à deux objectifs ; mais cette méthode ne peut rien donner dans le domaine de la photo aérienne, le sujet étant beaucoup trop loin : les deux images obtenues sont sensiblement identiques, le relief obtenu est donc illusoire. Il fallait, pour obtenir un résultat, augmenter considérablement l'écartement des deux objectifs. En pratique, on prend avec un appareil ordinaire deux photographies du même sujet à quelques secondes d'intervalle ; pendant le changement de la plaque photographique en verre fait manuellement par l'observateur, le déplacement de l'avion a créé entre les deux positions de l'objectif un écartement, une base qui peut varier au gré de l'opérateur et dépasser parfois un kilomètre. Les deux épreuves obtenues sont découpées, collées côte à côte, suivant quelques règles très simples et examinées au stéréoscope. Le relief artificiel ainsi obtenu est souvent exagéré mais combien suggestif. (...) C'est une véritable maquette du paysage, d'un modelé et d'une finesse de détails inouïs. (...) Inutile de dire que le camouflage le plus savant ne résiste pas à l'examen d'une bonne stéréoscopie. Voici par exemple une batterie d'artillerie dissimulée sous un plafond de raffia, soigneusement raccordé au terrain par des pentes douces. (...) Sur la photo simple, rien n'apparaît mais au stéréoscope, le terrain présente un formidable dos de chameau qui décèle le subterfuge.*

L'engouement des états-majors pour ce nouveau mode d'examen des photos rend nécessaire la fabrication rapide de stéréoscopes, le dispositif à oculaires indispensable pour l'examen des couples de vues stéréoscopiques. « *Pour éviter toute perte de temps, le premier stéréoscope fut fabriqué à l'escadrille même ; son exécution fut assez pittoresque. Deux simples loupes constituaient la partie optique. Pour permettre la mise au point séparée pour chaque œil, elles coulissaient à frottement dur dans deux tubes de cuivre fabriqués au moyen d'un vieux réservoir d'avion éventré ; un tendeur de hauban permettait de régler l'écartement des oculaires. Tel quel il était aussi commode que rustique. Les services de fabrication de l'aviation belge entreprirent la fabrication en série suivant ce modèle ; ainsi les états-majors furent mis rapidement en possession des instruments qu'ils réclamaient à grands cris ».*



Installation d'un appareil photographique à longue focale dans le poste de l'observateur-opérateur de l'avion Sopwith « 1 ½ Strutter » n° S 1 de la 4^e Escadrille. (Collection Georges Lecomte, via Mme Laure Gisseleire, sœur d'Albert Gisseleire, pilote de la 4^e Escadrille, tombé en combat aérien le 3 octobre 1918)

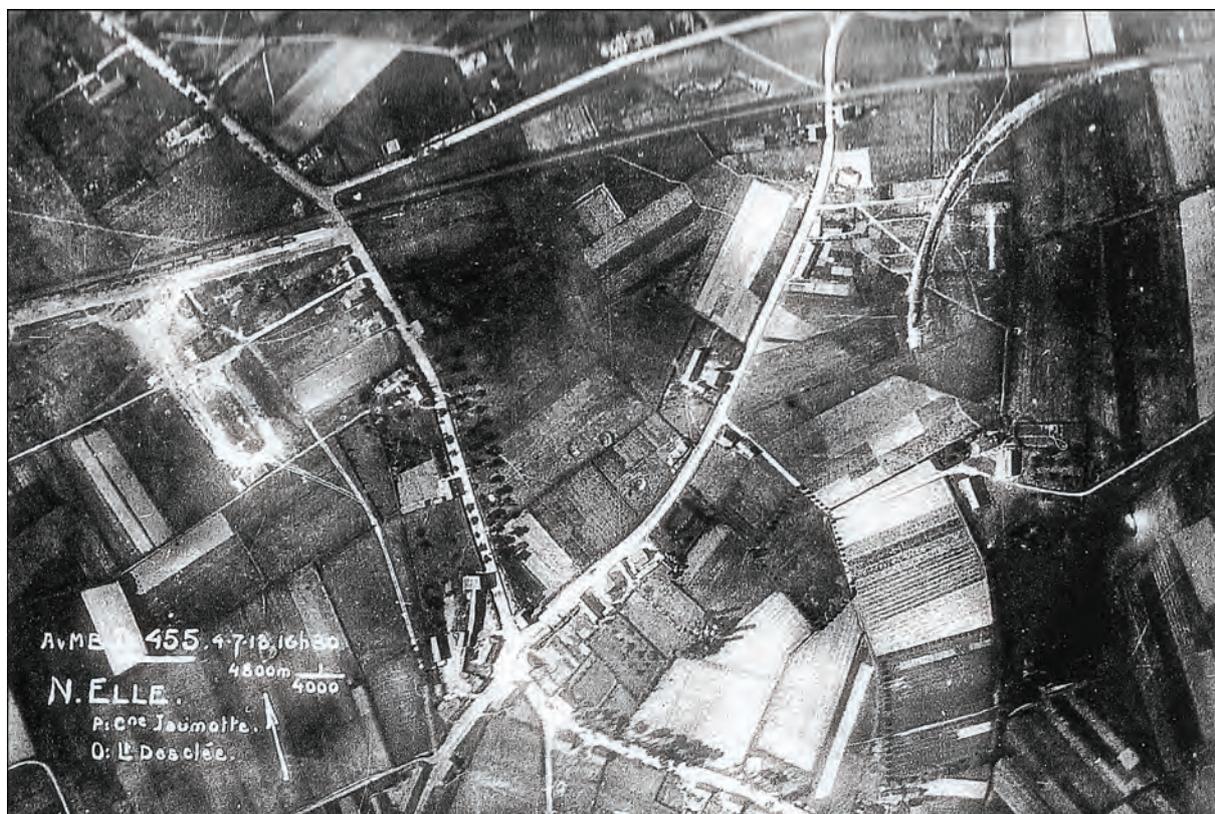
La prise de vue des paires d'images aériennes stéréoscopiques avec les appareils peu sophistiqués de l'époque n'est pas simple puisqu'entre les deux déclenchements de l'obturateur séparés de quelques secondes l'observateur doit manuellement retirer de l'appareil la plaque sensible exposée et la remplacer rapidement par une plaque vierge ; ce qui parfois dans des conditions de vol difficiles ne se fait pas bien. Jules Jaumotte et ses techniciens vont remédier à cette difficulté : « *De nombreux perfectionnements de détail furent apportés successivement à l'outillage dont nous disposions. Un des plus intéressants fut l'introduction des magasins à escamotage de 50 plaques sensibles 18 x 24 qui furent entièrement fabriqués soit aux services annexes de l'aviation soit à l'escadrille même. Après une courte période de mise au point, ces instruments fonctionnèrent avec une régularité remarquable, sans une plaque brisée ni un enrayage* ».

Une autre amélioration spectaculaire survient avec le remplacement de l'objectif de 52 centimètres de distance focale par un objectif plus long, de 120 centimètres de foyer, récemment créé en France et qu'une firme accepte de « céder à l'essai » au réputé aviateur-photographe belge. « *Ce nouveau matériel, dit-il, permet d'avoir des renseignements détaillés à grande échelle concernant des points particulièrement importants de l'organisation ennemie. Il fit merveille et nous fournit en peu de temps plusieurs centaines de clichés qui sont l'orgueil de nos collections* ».

« *Dès la fin de 1917, raconte Jules Jaumotte, la photographie aérienne avait pris une telle extension qu'une réorganisation sur des bases nouvelles s'imposait. Il fut créé un service d'Armée, rattaché à la 7^e Escadrille dont le commandement me fut confié. Cette unité s'occupait des reconnaissances photographiques à longue distance ainsi que de travaux spéciaux tels que les photos à grande échelle avec l'appareil de 120 centimètres, les photos systématiques de zones de terrains en vue de la constitution d'assemblages de mosaïques.*

« *Lorsque, en 1917, les Français reprirent momentanément le secteur de Steenstraat, ils purent en quelques jours, par la projection lumineuse (de photos) connaître l'ennemi qu'ils avaient en face d'eux.*

Les échos de son expertise ayant franchi les frontières, il est invité en 1917 à Paris où il explique au président de la Commission de l'aviation militaire de Russie les détails du fonctionnement du procédé



Photographie aérienne verticale d'une zone du champ de bataille à l'échelle 1/4000. Ce cliché a été pris le 4 juillet 1918 par l'équipage Capitaine Jules Jaumotte/ Lieutenant Jacques Desclée volant à 4800 mètres d'altitude au-dessus du hameau de Elle, au sud-est de Kortemark en Flandre occidentale. Sont bien visibles la ligne de chemin de fer ainsi que les rues et chemins du village. (Archives Baron Jaumotte)

belge d'interprétation par stéréoscopie des photos aériennes. Il met aussi en exergue les progrès de la netteté des clichés pris en altitude ainsi que la rapidité de transmission des photos interprétées aux quartiers-généraux et même, en utilisant les messages lestés, aux commandements du champ de bataille.

« A ce moment, la photo aérienne belge possédait un outillage de tout premier ordre, supérieur à celui de nos puissants voisins. Sa production atteignit, aux derniers jours de la guerre, un chiffre impressionnant : près de 15.000 clichés parfaitement réussis. Au cours des six derniers mois, le service d'Armée seul avait pris 1700 plaques. Chaque cliché était tiré à 50 exemplaires au moins. Ajoutez à cela les stéréoscopies tirées en séries, les agrandissements, les diapositives de projection et vous aurez une idée de l'activité de la photo aérienne au cours de la campagne.

Jules Jaumotte tient à mettre en exergue une autre qualité essentielle du service qu'il a mis sur pied et dirigé pendant plusieurs années : l'indispensable rapidité de transmission des photographies interprétées jusqu'aux utilisateurs sur le terrain ; « *Le renseignement n'a toute sa valeur, surtout en période d'offensive, que s'il arrive promptement à destination. De véritables tours de force furent réalisés dans ce sens : trois heures après l'atterrissage de l'avion, les 50 clichés qui constituaient une reconnaissance normale étaient développés, fixés, lavés, séchés et tirés à huit ou dix exemplaires prêts à l'expédition. Les 40 autres épreuves étaient fournies dans les vingt-quatre heures. (...) Jusqu'aux derniers temps, chaque photo était minutieusement étudiée par les observateurs qui, après avoir passé deux heures entre cinq et six mille mètres dans une atmosphère raréfiée par des froids atteignant 30 degrés sous zéro, consacraient une bonne partie de leurs nuits à ce travail aussi utile que fatigant. Le résultat de leurs recherches, polycopié, accompagnait chaque série d'épreuves.*

Il termine par un hommage à ses confrères et collaborateurs dans les nombreuses missions « non armées » de photographie en altitudes, pas toujours couvertes par des avions de protection : « *Le nombre d'aviateurs photographes, restreint au début, s'accrut continuellement. Tous rivalisèrent de courage et d'adresse. (...) Il convient de réserver un témoignage spécial d'admiration et de reconnaissance aux lieutenants Carl Kervyn, Jacques de Meeus, Charles Coomans, John de Roest, Max Roland et Albert Gisseleire : collaborateurs de la première heure, ils poursuivirent leur tâche avec une constance opiniâtre, un courage à toute épreuve jusqu'au jour où ils tombèrent glorieusement sous les balles des mitrailleuses ennemies ».*

Il faut signaler ici que, en raison de la pratique fréquente de vols photographiques en altitude, Jules Jaumotte contracta une infirmité dont il souffrit beaucoup jusqu'à la fin de sa vie : lors d'une mission à très haute altitude, il eut un tympan gelé ; ce qui provoqua une surdité progressive qui, dans les contacts professionnels et humains de sa haute fonction ultérieure, fut un très lourd handicap.

La météorologie frontale – Les méthodes de météorologie synoptique et dynamique.

Lorsque Jules Jaumotte en prend la direction à la fin de 1919, l'Institut Royal Météorologique sort lentement de l'hibernation forcée dans laquelle la plupart des activités scientifiques ont été plongées pendant les années de guerre. Devenue en 1913 une institution séparée de l'Observatoire Royal de Belgique, l'IRM voit dès 1914 son potentiel fortement réduit pendant les quatre années d'occupation allemande d'une large partie de la Belgique.



Image verticale de la même zone vue par un satellite photographique en 2007. Au réseau routier et à la voie ferrée visibles sur la photo de 1918 se sont ajoutés la route nationale N 35 et de nombreuses habitations. (Internet - Photo reproduite du site Google Earth)

Avec ardeur et enthousiasme, le nouveau directeur s'attelle à la réorganisation de l'ensemble des services dont surtout le réseau d'observation. Il lance de nouvelles idées inspirées des méthodes d'observation et de prévision de l'école norvégienne de Bergen avec laquelle il a établi de très bonnes relations. Ce sera la première de ses grandes réalisations dans ce domaine : il introduit en Belgique les principes de la « frontologie » et des méthodes modernes de météorologie synoptique et dynamique.

Il défend avec force l'idée « *qu'une institution scientifique ne vit vraiment que si elle apporte une contribution au progrès* ». Et pour cela, il indique à ses collaborateurs « *qu'un service public de qualité ne peut être assuré que par un personnel participant effectivement à la recherche scientifique* ».

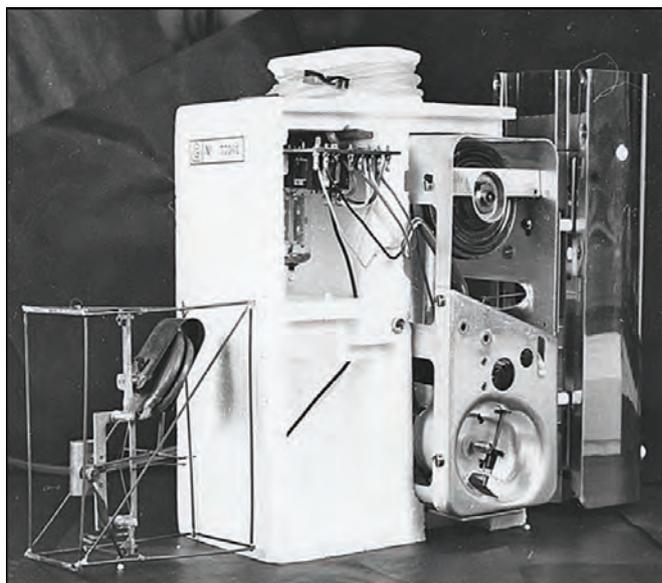
Le Directeur Jaumotte travaille inlassablement au développement de l'IRM et à l'adaptation de sa structure aux progrès de la météorologie. Il obtient des autorités de tutelle de l'institut un important accroissement du personnel scientifique et technique. Et sur le terrain, il développe et modernise le réseau des stations d'observation disséminées sur le territoire national.

En quelques années, l'importance et la diversité des disciplines scientifiques dont l'IRM a la charge sont telles qu'une nouvelle réorganisation de l'institut s'impose. Ainsi, en 1938, le directeur Jaumotte fait approuver par le gouvernement son projet de création de sections spécifiques au sein de l'établissement. Cette réorganisation ne put être entièrement menée à bien à cause du déclenchement en mai 1940 de l'invasion allemande du territoire belge, un conflit au cours duquel Jules Jaumotte perdit la vie.

Au moment où en 1919 le nouveau directeur est arrivé à l'IRM, la prévision du temps se fait par l'étude de cartes synoptiques que l'on exploite à l'aide de règles empiriques héritées de la tradition. Sa rencontre au cours de la même année avec son homologue des services norvégiens lui révèle des idées nouvelles sur la formation et l'évolution des cyclones extratropicaux. La théorie de son confrère norvégien le séduit par sa simplicité. Les règles empiriques en vigueur chez nous vont être remplacées

par des règles de prévision basées sur une analyse des masses d'air séparées par des zones frontales. Jaumotte devient rapidement un adepte clairvoyant, un véritable apôtre de cette nouvelle doctrine : la frontologie, qu'il introduit à l'IRM dont la Section du Temps et des Avertissements tire des prévisions spectaculairement améliorées.

L'étude scientifique continue de la frontologie lui révèle rapidement que les phénomènes à observer et à interpréter sont en trois dimensions : les observations faites au sol ne suffisent donc pas ; il faut faire des mesures en altitude, dans la masse d'air elle-même. Pour enregistrer ces données essentielles, le Directeur Jaumotte avait dès 1923 conçu et mis au point un « météorographe » (que certains auteurs



Vue d'ensemble du météorographe Jaumotte pour sondages par avion (à droite) et à sa gauche le météorographe léger pour sondages avec ballon-sonde. (Archives IRM)

appellent parfois météographe) inspiré d'enregistreurs utilisés sur des cerfs-volants. Mais l'appareil réalisé à Uccle pour l'emploi sur avion est à ce point perfectionné et différent qu'il devient de plein droit le « météorographe Jaumotte », capable d'enregistrer fidèlement les plus petites différences thermiques et hygrométriques de l'atmosphère.

Dès 1924, en collaboration avec l'aviation militaire

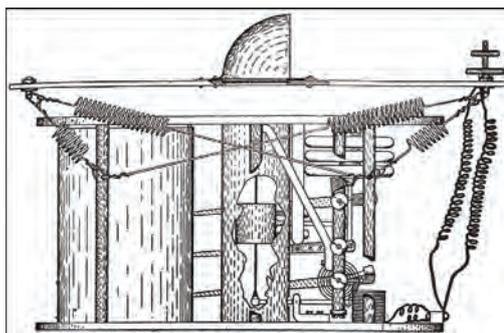
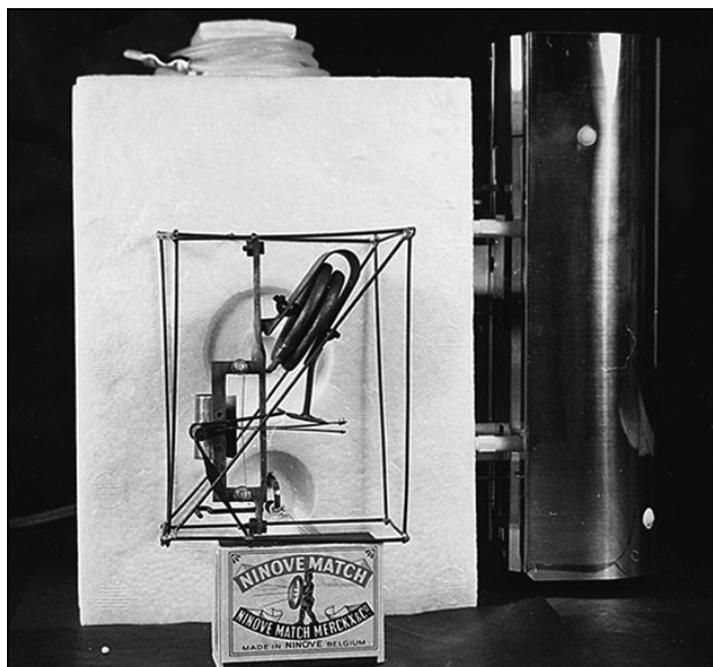


Schéma de principe du météorographe pour sondage par avion.

qu'il connaît bien, il met sur pied un service de sondages verticaux par avion. L'IRM dispose ainsi quotidiennement de la répartition verticale de la pression atmosphérique, de la température et de l'hygrométrie de la masse d'air dans les environs de Bruxelles. Grâce à son météorographe, dont il a construit lui-même le premier exemplaire, Jules Jaumotte prouve de manière irréfutable la valeur de la théorie de la frontologie et l'exactitude générale des schémas norvégiens du déplacement et de l'évolution des masses d'air et des zones frontales.

Il va encore améliorer la qualité des informations récoltées par avion. Puisant dans son expérience inégalée d'aviateur-photographe de la Première Guerre mondiale, il conçoit en 1932 un appareil stéréoscopique à deux objectifs et à double déclenchement indépendant qui permet la prise de clichés hyper stéréoscopiques des nuages vus du haut, la base élargie entre les deux images étant obtenue par le déplacement de l'avion entre le premier et le deuxième déclenchement. L'aviation militaire arrêtera cependant sa collaboration avec l'IRM en 1934.

Puisqu'on ne dispose plus d'avions pour les mesures en altitude, il faut donc bien revenir à l'emploi de ballons-sondes, d'ailleurs déjà utilisés antérieurement et dont un des avantages est de



Vue du minuscule météorographe Jaumotte utilisé sous des ballons-sondes. (Archives IRM)

pouvoir monter bien plus haut que l'altitude de sept kilomètres que ne pouvaient dépasser les avions de l'époque. Pour cette utilisation, le Directeur Jaumotte avait dès 1924 conçu et réalisé un météorographe très léger (il devait peser moins de 100 grammes) à accrocher sous un ballon-sonde de faible cubage (ce dernier critère est important pour pouvoir lancer sans trop de mal le ballon lorsqu'il y a de fortes rafales de vent). Le nouvel enregistreur devait aussi être simple et assez peu coûteux pour permettre des lancers nombreux sans frais exagérés. Et il devait en plus être robuste pour résister au choc du retour sur le sol, sans entraîner de grosses réparations avant une nouvelle utilisation.

Le premier météorographe léger, qui ne fait que neuf centimètres de long et pèse 24 grammes seulement, est lancé en

1925 à l'aide d'un ballon à peine plus grand qu'un ballon-pilote du type courant. Il monte jusqu'à 16.700 mètres d'altitude et donne d'emblée des résultats encourageants. Un succès qu'apprécie le professeur norvégien Bjerknes qui fait de nombreux séjours à Uccle pour apporter à Jaumotte son aide personnelle et financière. Le fruit immédiat de cette collaboration féconde, entre 1927 et 1931, est la naissance reconnue d'une discipline nouvelle : l'aérogologie synoptique. Sous son impulsion, les études et la recherche scientifique prennent de plus en plus d'importance.

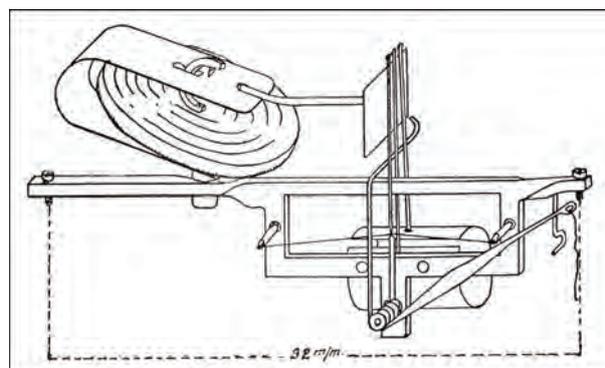


Schéma de principe du météorographe léger pour sondage par ballon-sonde.

Dès 1927, des campagnes de sondages rapprochés dans le temps sont organisés à Uccle mais aussi dans d'autres nations européennes. Cette exploration systématique de situations atmosphériques remarquables enrichit de manière significative la connaissance des perturbations atmosphériques de nos régions, ouvrant la voie à l'établissement de prévisions meilleures.

Le Fonds National de la Recherche Scientifique (FNRS) s'intéresse aux travaux de Jaumotte et accorde un soutien financier à ses projets. La Belgique joue ainsi un rôle important dans les travaux aérologiques de l'Année polaire internationale 1932-1933, avec notamment des lancers de sondages rapprochés dans le temps, chaque fois qu'un développement intéressant de la situation atmosphérique s'annonce. Dans ce cadre international, le Directeur Jaumotte conçoit et met au point un nouveau raffinement des moyens d'observation et d'enregistrement. En 1933, il réalise un appareil photographique très léger (40 grammes) dont l'obturateur est déclenché par une capsule anéroïde à une altitude barométrique choisie. Emporté avec le météorographe sous le ballon, le petit appareil prend à l'altitude préétablie une photo verticale des nuages qui complète donc les enregistrements habituels du météorographe.

Un nouveau progrès marquant est introduit avec la mise au point de radiosondes grâce auxquelles il devient possible de tracer et analyser rapidement des cartes météorologiques d'altitude jusqu'à la stratosphère. C'est en 1937 que le Directeur Jaumotte entreprend la construction d'une radiosonde légère. Il réalise les essais en laboratoire dès la fin de 1939 et termine la mise au point au début de 1940. Les événements internationaux de cette époque troublée empêchent cependant d'entreprendre des lancements expérimentaux de ces appareils.

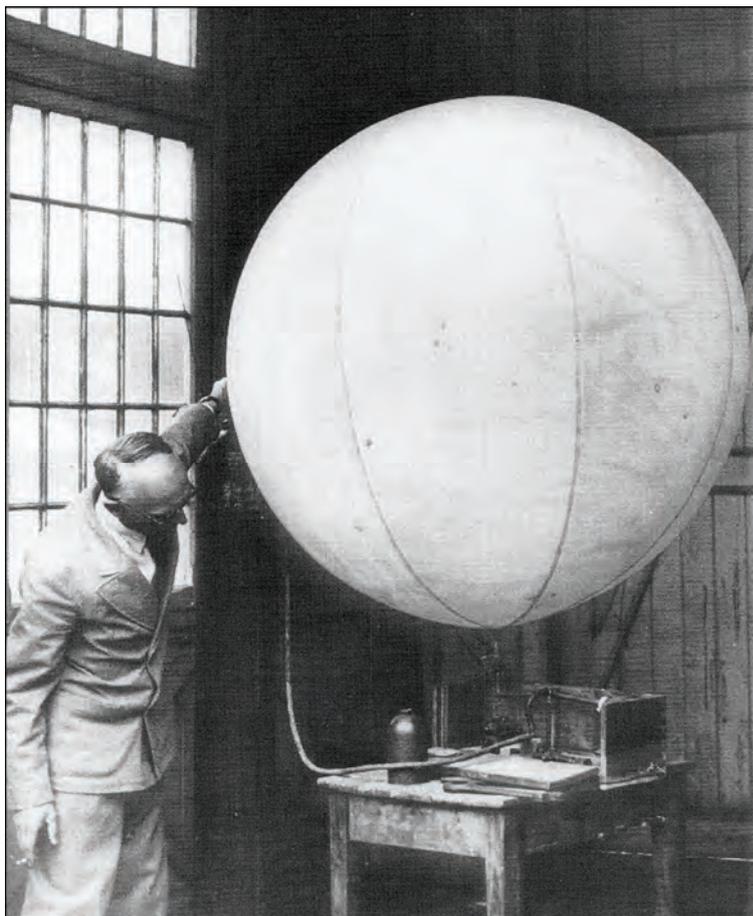
Jules Jaumotte n'envisagea jamais de couvrir ses inventions par des brevets. Au contraire il diffuse les détails de construction, de réglage et d'étalonnage de ses météorographes. Si bien que les enregistreurs qu'il a conçus sont reproduits en grand nombre dans les pays qui prennent une part active aux progrès de la météorologie. Il a ainsi puissamment contribué à l'épanouissement de l'aérologie synoptique.

S'il s'intéresse activement au côté pratique des choses, il s'intéresse aussi avec efficacité à la théorie des phénomènes aérologiques, notamment à la thermodynamique de l'atmosphère. C'est une facette importante de l'enseignement que dès 1927 il dispense à la Faculté des Sciences appliquées de

l'Université de Liège. C'est le premier cours de météorologie inscrit au programme d'une université belge.

Par ses recherches scientifiques et ses réalisations pionnières, par ses très nombreuses publications scientifiques et techniques consultées aujourd'hui encore, le nom de Jules Jaumotte est dorénavant attaché à l'essor et au perfectionnement de la météorologie. Il a gagné l'estime et le respect du monde savant de son pays mais plus largement encore du monde scientifique mondial qui l'a honoré par des distinctions prestigieuses et par de hautes fonctions dans de grands organismes internationaux, notamment aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en Norvège, ainsi qu'au sein de l'Organisation Météorologique Internationale où il officia pendant 21 ans.

Il fut maître de conférences à l'École Royale Militaire et membre de la Société Royale des Sciences de Liège. La 112^e promotion d'élèves de l'École Royale Militaire (1960) porte le nom de Jules Jaumotte.



Le Directeur Jaumotte surveille le gonflement d'un ballon-sonde.
(Photo Keyston, Bruxelles-Archives IRM)

Sources

- Ministère de la Défense - *Dossier matriculaire de Jules Jaumotte*.
- La Conquête de l'Air – Juillet 1919 – *Conférence du Commandant J. Jaumotte du Génie pour l'Aéro-Club de Belgique*.
- Lecomte Georges – *Pingouin vole, les promotions d'élèves-pilotes de 1911 à 1940* – Inédit.
- Bulletin « Ciel et terre » n° 6-11 – Juin/novembre 1940 – *Jules Jaumotte, Directeur de l'Institut Royal Météorologique de Belgique* par Jacques Van Mieghem.
- Bulletin « Ciel et terre » n°3- Mars 1941- *L'œuvre scientifique de Jules Jaumotte* par Jacques Van Mieghem.
- Annuaire de l'Académie Royale de Belgique – 1941 – *Notice sur Jules Jaumotte, Membre de l'Académie* » (pages 191 à 211) par Th. De Donder.
- Académie Royale de Belgique - Biographie Nationale - Tome trente-huitième – *Jaumotte Jules, Maurice, Charles* (pages 358 à 370) par Jacques Van Mieghem – Bruxelles 1973.
- Académie Royale de Belgique – Classe des Sciences – *Florilège des sciences en Belgique : Jules Jaumotte* – Bruxelles 1980
- *L'Institut Royal Météorologique* – Duculot - 1982
- De Ridder A – *150 ans de météorologie en Belgique 1833-1983*- Institut Royal Météorologique - 1984
- Wings-Pro Avia – décembre 1988 (page 3 à 6) – *L'historique du Wing Météo*.
- Kinet Alfred – *Une brève histoire de la météorologie* – Cahiers du CeDoP – Éditions ULB 2002.
- Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge – Liste historique des membres.
- www.spacepole.be – *Historique de l'Institut Royal Météorologique* – 2009.

Annexe A

Le début des opérations aériennes de la Première Guerre Mondiale Les premières missions de guerre du Lieutenant Jules Jaumotte

A partir du 4 août 1914, les pilotes et observateurs de la 2^e Escadrille stationnée à Namur (Isserentant, Jacquet, Hiernaux, Jaumotte, Bussy, Tapproge et Desmet) participent aux opérations de guerre.

Le 4 août 1914 (certaines sources donnent la date du 3 août, donc avant l'invasion des troupes allemandes), le Farman HF 20 N°1 de la 2^e escadrille, piloté par le Lieutenant Jaumotte et emportant le Lieutenant Bussy comme observateur, part de l'aérodrome de Belgrade dans le but d'effectuer une reconnaissance. Il évolue aux environs de Laroche lorsque la pluie arrête le moteur. Le Lieutenant Jaumotte cherche à atterrir en vol plané; malheureusement, la prairie où il se pose est en pente assez vive et coupée d'un fossé dans lequel l'appareil capote. Les deux officiers sont blessés et contusionnés. L'appareil brisé est démonté et emmené à Anvers.

Au début de la journée du 24 août, la 2^e Escadrille signale que les Allemands ont envahi la position fortifiée de Namur ; mais la veille, l'escadrille a accompagné la 4 D.A. dans sa retraite, s'installant d'abord à Petite-Chapelle, près de Couvin, puis passant en France. Après une escale à Amiens, elle part pour les environs de Paris.

Le 7 septembre le Lt Isserentant signale que le Lt Soumoy, commandant de la 2^e Escadrille, s'est tué en service commandé à l'aérodrome de Buc, au sud de Versailles. C'est sous les ordres du Lt Isserentant que l'unité reconstituée rejoint Anvers par la voie des airs. Le 10 septembre elle se trouve à Ostende et attend qu'une météo favorable lui permette de rejoindre Wilrijk.

Le 12 septembre le HF 20 de l'équipage Jaumotte-Bussy, atterrit à Wilrijk. Pendant la nuit du 12 au 13, se déchaîne une violente tempête qui, à Wilrijk, enlève une tente, culbute l'avion qu'elle abritait et déchire trois autres tentes. Les dégâts sont beaucoup plus graves à l'hippodrome Wellington à Ostende où les deux autres avions de la 2^e Escadrille sont détruits malgré les précautions prise pour l'amarrage.

25 septembre - reconnaissance sur l'itinéraire Wilrijk-Termonde-Alost-Ninove-Grammont-Lessines-Ath-Lens-Mons-Binche-La Louvière-Nivelles-Clabecq-Hal-Bruxelles-Malines-Wilrijk.

26 septembre - reconnaissance sur l'itinéraire Wilrijk-Merchtem-Asse-Enghien-Braine-le-Comte-Tubize-Enghien-Hal-Berchem-Sainte-Agathe-Malines-Wilrijk. –

29 septembre - reconnaissance des positions d'artillerie (Boortmeerbeek) qui tirent sur les forts du 3^e secteur (Wavre-Sainte-Catherine).

02 octobre - entre 14h35 et 16h40, reconnaissance en avant du front sud (3^e et 4^e secteurs).

03 octobre - la 2^e Escadrille s'envole vers Ostende et atterrit sur l'hippodrome Wellington.

07 octobre - l'armée belge quitte Anvers pour s'arrêter sur le canal de Zelzate.

07 octobre - l'équipage Jaumotte-Bussy est envoyé en éclaireur vers Anvers afin de se rendre compte de ce qui se passe au sol au sud de l'Escaut.

11 octobre - dans l'après-midi, les 2^e et 3^e Escadrilles HF vont s'installer à Saint-Pol-sur-Mer, faubourg de Dunkerque. Le lendemain, les 1^{ère} et 4^e Escadrilles les rejoignent.

15 octobre - les Lieutenants Jaumotte et Bussy, vraisemblablement passés à la 1^{ère} escadrille, effectuent une reconnaissance stratégique vers la zone Tielt-Roulers-Ypres. La bataille de l'Yser va commencer.

16 octobre - l'équipe Jaumotte-Bussy opère à peu de distance en avant du front et relève des indices inquiétants.

17 octobre - La 1^{ère} escadrille s'installe à Kerkepanne ;

19 octobre - reconnaissance tactique sur le secteur devant la boucle l'Yser à Tervate.

23 octobre - reconnaissance au sud de Diksmuide ;

24 octobre, au soir: en prévision d'un mouvement de retraite possible à la suite de la progression des Allemands sur la rive gauche de l'Yser, le GQG donne des instructions pour replier les tentes de la 1^{ère} Escadrille HF installée au centre improvisé de Kerkepanne. L'équipage Jaumotte-Bussy, en atterrissant, détruit complètement son appareil, mais sort indemne de l'accident.

A la date du 17 novembre, la Belgique passe au Gouvernement français une commande pour la fourniture d'une escadrille de Voisin type 3 (Voisin LA – 1915, moteur Salmson-Canton-Unné 130 Cv), d'une escadrille de Maurice Farman 14, équipés du moteur Renault de 80 Cv et d'un escadrille de Morane-Saulnier "Parasol". Ces derniers ne seront jamais livrés, les Français ayant déconseillé leur emploi. Les six MF seront fournis au mois de janvier 1915 et les sept Voisin type 3 seront livrés à partir du 25 février 1915.

17 novembre - les Lieutenants Jaumotte et Demanet sont envoyés à Paris pour convoier deux Henri Farman (Rhône 80 HP). Le lendemain le Lieutenant Jaumotte parvient à bon port, au terrain de Furnes, mais le Lt Demanet démolit son appareil à Amiens.

02 décembre – Jaumotte et Bussy effectuent une reconnaissance sur la rive droite de l'Yser. Les tranchées allemandes sont pleines d'eau. En outre l'équipage repère la batterie de quatre pièces d'artillerie de Spermalie, à 1400 mètres au nord-ouest de ce hameau, ainsi qu'un parc de caissons à l'est de Slype.

03 décembre - le duo Jaumotte-Bussy collabore au tir de l'artillerie française et constate à cette occasion, que la batterie ennemie de Spermalie est en action.

04 décembre l'équipage Jaumotte-Bussy relève des points de passage accessibles aux trois armes (infanterie – cavalerie - artillerie) sur l'Yser.

06 décembre 1914 – Jaumotte et Bussy constatent que les inondations baissent entre l'Yser et le chemin de fer où elles laissent une île près de Tervate...

Le 7 mai 1915, en voulant convoier vers le front le septième et dernier Voisin Type 3 commandé en novembre 1914, le Lt Bussy, qui a obtenu son brevet de pilote et est passé à la 3^{ème} Escadrille, se tue à Villacoublay (panne de moteur au décollage et perte de vitesse en voulant faire demi-tour).

Sur base de « Les Débuts de l'Aviation belge » par E. Mathieu - texte paru dans Bulletin belge des Sciences Militaires en 1937.

Le 1^{er} janvier 1916 la 1^{ère} Escadrille de reconnaissance qui fonctionne à l'aérodrome de Coxyde, sous la houlette du Capitaine Demanet devient la 1^{ère} Escadrille de chasse. Les Capitaines Jacquet et Jaumotte refusent de commander une escadrille pour pouvoir rester à la 1^{ère}, sous les ordres de Demanet. (Baron Willy Coppens de Houthulst dans « Reclassement – Vue Cavalière », page 67). Cependant, par la suite, le Capitaine Jaumotte est muté à la 4^e Escadrille de reconnaissance qui sous les ordres du Lieutenant Johan Hagemans, opère sur des avions Maurice et Henry Farman. C'est de cette escadrille que dépend la section photo dirigée par Jules Jaumotte. Il fera souvent équipe avec le Sous-Lieutenant observateur Wouters et volera successivement sur divers types d'avions, tels les Henri et Maurice Farman, « Sopwith 1 ½ Strutter » et Spad XI.

Annexe B

Titres scientifiques de Jules Jaumotte

- 1921 Membre du Comité National de Géodésie et de Géophysique,
1931-1933 Président de la Société belge d'Astronomie, de Météorologie et de Physique du Globe,
1932-1933 Membre de la Commission belge de l'Année polaire,
Membre de la Commission administrative de l'Institut national pour l'Etude agronomique du Congo belge,
Membre de la Commission spéciale d'étude de l'action du vent sur les constructions,
Maître de conférences à l'École Royale Militaire,
1936 Membre de la Société Royale des Sciences de Liège,
1937 Membre correspondant de la Section des Sciences mathématiques et physiques de la Classe des Sciences de l'Académie Royale de Belgique,
« Honorary Member » de l'Observatoire du Mont Washington
1938 Membre de la Commission chargée d'établir une liaison entre l'Organisation Météorologique Internationale et l'Union Radio-Scientifique Internationale,
1939 « Honorary Member of the Royal Meteorological Society » (Londres).

Liste des principales distinctions honorifiques décernées à Jules Jaumotte

Officier de l'Ordre de Léopold II avec glaive,
Commandeur de l'Ordre de Léopold,
Commandeur de l'Ordre de la Couronne,
Croix de Guerre 1914-1918,
Médaille de l'Yser,
Chevalier de la Légion d'Honneur (France – 07,06,1917),
Croix de Guerre (France – 02,07,1917),
Military Cross (Grande-Bretagne – 13,08,1916),
Ordre de Sainte Anne avec glaives (Grande-Bretagne – 02,07,1917).
Ordre de Saint Stanislas de 3e Classe (Russie) – 03,08,1916).
Médaille d'argent pour la valeur militaire (Italie).
Huit Chevrons de front attribués pour l'ensemble de la campagne 1914-1918.
Chevalier de l'Ordre de Léopold – Arrêté Royal du 27.11.1914
Chevalier de l'Ordre de la Couronne – Arrêté Royal du 8 avril 1923.
Officier de l'Ordre de Léopold – Arrêté Royal du 8 avril 1927.
Croix de Feu – Arrêté Royal du 21 juillet 1939

Citations attachées à certaines distinctions honorifiques décernées à Jules Jaumotte

Chevalier de l'Ordre de Léopold – Arrêté Royal du 27.11.1914 – « *S'est distingué dès le début de la campagne par son énergie et son courage. Blessé dans une chute (d'avion) et quoi que incomplètement guéri, il a repris ses vols et a participé par la voie des airs à la retraite de la 4^e Division d'Armée. C'est lui qui a découvert l'emplacement de deux mortiers de 42 centimètres qui bombardaient les forts du 3^e secteur de la position d'Anvers* ».

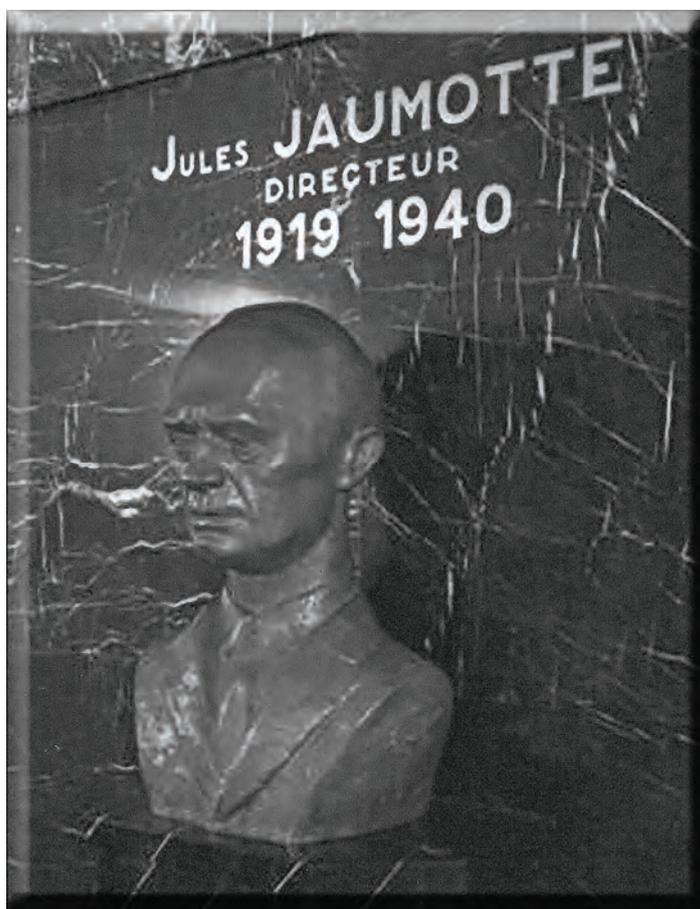
Ordre de Saint Stanislas de 3^e classe de Russie – Annexe O.J.A. 06.08.1916 – « *Excellent pilote chargé du service photographique de l'armée qu'il a créé. A depuis plus d'un an rempli de nombreuses missions photo, en faisant preuve d'une habileté et d'un courage remarquables. A obtenu des résultats d'une très grande valeur* ».

Croix de Guerre – Arrêté Royal du 15.09.1916 – Sur décision ministérielle du 21 juillet 1937, une palme a été ajoutée sur le ruban de la distinction octroyée en 1916.

Chevalier de la Légion d'Honneur – Par décret du Président de la République Française du 30 avril 1917 – « *Pilote de la plus grande habilité et de la plus belle bravoure. A rendu les plus grands services en exécutant à toute heure et par tous les temps les reconnaissances les plus périlleuses. Cité à l'Ordre du Détachement d'Armée française de Belgique le 28 août 1916 pour des reconnaissances photographiques exécutées sous de très violents bombardements* ».

Chevalier de l'Ordre de la Couronne avec palme, à la date du 30 septembre 1919 – Arrêté Royal du 30 septembre 1920 – « *Pour le courage et le dévouement dont il a fait preuve au cours de sa longue présence au front et dans les missions qui lui ont été confiées* ».

Un buste en bronze de Jules Jaumotte, dû à Marceau Gillard, a été inauguré à l'Institut Royal Météorologique à Uccle le 9 juillet 1965 lors de la 4^e Session de la Commission d'Aérodologie de l'Organisation Météorologique Internationale.



A l'initiative du Syndicat du Tourisme de La Panne et avec la collaboration de l'Institut Royal Météorologique de Belgique, une station micro météorologique a été installée en 1989 sur la digue, à proximité de la statue monumentale de Léopold I. Cette station a reçu le nom de « Parc météorologique Jules Jaumotte » en souvenir de l'ancien directeur mortellement blessé le 1er juin 1940 sur le territoire de la commune de La Panne. Cette installation a depuis lors été démantelée et enlevée.

Annexe C

Galerie d'images



Le Capitaine Jules Jaumotte, aviateur, 1914.
(Collection Georges Lecomte)



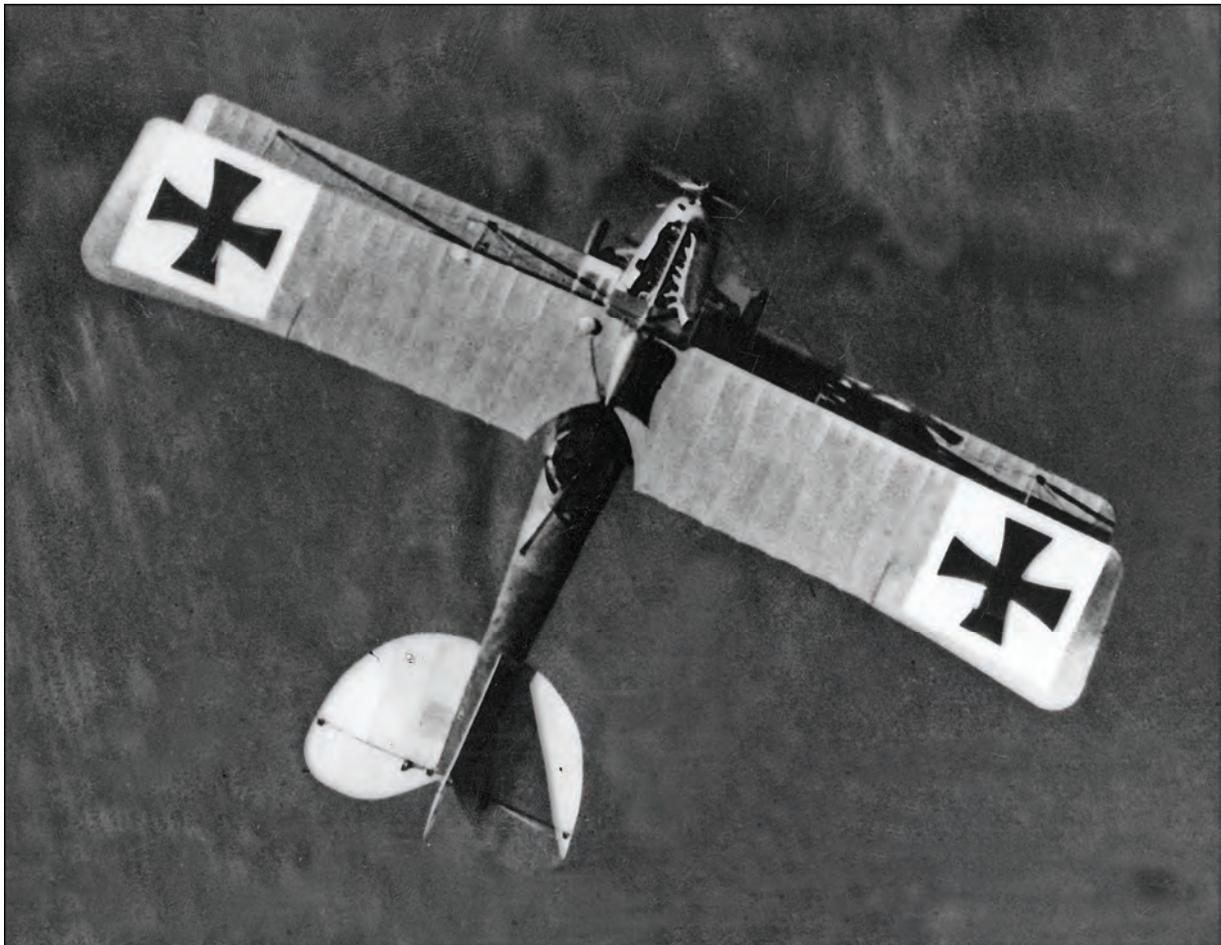
Portrait dessiné par un auteur
inconnu. (Archives Dr R. Jaumotte)



Devant un Nieuport X, un groupe de pilotes et d'observateurs de la 1^{ère} Escadrille. Le Lieutenant Jaumotte est assis, deuxième à partir de la gauche. (Collection Georges Lecomte)

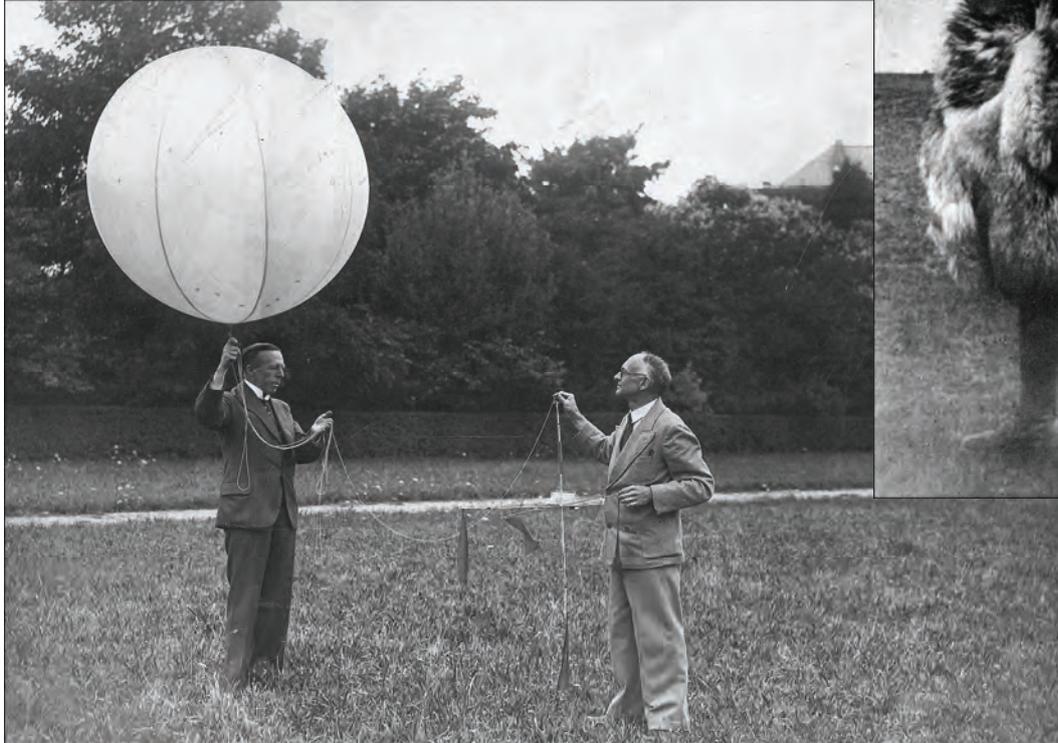


Jules Jaumotte et son observateur Jacques Desclée sur avion Spad X à Maria-Aalter au sud-est de Gand en novembre 1918. (Cliché via Walter Pieters)



Avion allemand Albatros C III photographié en vol par Jaumotte au cours d'une mission au-dessus du champ de bataille de l'Yser. Dans une « Notice sur Jules Jaumotte, membre de l'Académie » parue dans l'Annuaire de l'Académie Royale du Belgique 1941, le physicien Théophile De Donder explique dans quelles circonstances étonnantes fut réalisé cet extraordinaire cliché : *«L'avion qu'il pilotait fut surpris un jour par un appareil ennemi dans des conditions telles que l'observateur de Jaumotte ne pouvait diriger sa mitrailleuse vers l'assaillant. A l'instant où l'adversaire braquait son arme vers lui, Jaumotte saisit un appareil photographique portatif qu'il avait à portée de main et fixa la scène sur sa pellicule. L'aviateur allemand, devant tant de crânerie, hésita un instant à tirer, et ceci sauva la vie de notre équipage »*. L'avion d'observation Albatros C III ayant été utilisé par les Allemands à partir de 1916, on peut penser que cette prise de vue fut faite entre 1916 et 1918. La photo publiée ici a été tirée d'un positif d'époque sur plaque de verre au format 18cm x 24cm. (Archives Dr R Jaumotte)

L'étonnante tenue de vol endossée par Jules Jaumotte pour affronter le grand froid des hautes altitudes auxquelles il fallait monter lors des missions photographiques. (Archives Baron Jaumotte)



A Uccle, le Directeur Jaumotte (à droite) et un aide préparent l'envoi d'un ballon-sonde muni d'un météorographe léger (petit boîtier blanc sous la main droite du directeur). Ce sondage est fait en août 1934 en vue d'établir la carte locale du temps et des vents en altitude en préparation du vol stratosphérique de l'aéronaute et scientifique belge Max Cosyns, assistant du professeur Auguste Piccard à la Faculté des Sciences appliquées de l'Université Libre de Bruxelles. Parti le 18 août 1934 de Hour, près de Ciergnon dans les Ardennes, Max Cosyns accompagné de l'ingénieur Nérée Van der Elst fit un vol record de 1800 kilomètres, atterrissant en Yougoslavie après avoir atteint l'altitude de 15500 mètres. (Photo Keystone Bruxelles – Collection Baron Jaumotte)

Environ 25 ans après avoir gagné leur brevet de pilote, des membres-associés-fondateurs des Vieilles Tigres belges, dont Jules Jaumotte et le futur Général Jean-Baptiste Piron, se sont rassemblés pour fêter l'évènement. (Archives Vieilles Tigres)

