

De eerste vliegshows



Michel Mandl

Vertaling: Wif De brouwer

Les premiers meetings aériens

Inleiding

Toen mijn "Antwerpse" tante in 1993 overleed, (tien jaar na de dood van mijn vader Albert), ontdekte ik in haar bibliotheek één van zijn boeken. Het was de biografie van Jan Olieslagers, getiteld "Un homme volant", geschreven door Willy Coppens in 1935. Ik ben niet verbaasd, want ik herinner me dat mijn vader me als kind vertelde over de "den Antwerpschen Duvel" en zijn motorfietsexploaten. Net zoals hij de naam van Victor Boin noemde, toen we samen voetbalwedstrijden bijwoonden op *den Beerschot*¹, in het stadion voor de Olympische Spelen van 1920 in Antwerpen. Victor Boin legde er voor het eerst de olympische eed af en voor de enige keer in de geschiedenis van de Spelen werd er een vliegwedstrijd georganiseerd. Daarnaast won het Belgische voetbalelftal de gouden medaille. Namen van voetballers schieten me te binnen...: Swartenbroeks, De Bie, Thijs en later Raymond Braine... Ik luisterde met betovering naar mijn vader die me vertelde over onze vroegere glorie.

"Un homme volant" is een eerbetoon aan onze Antwerpse vlieger. Dit boek liet me ook het grote schrijftalent ontdekken van Willy Coppens, de andere grote aas van onze militaire luchtvaart tijdens de Grote Oorlog.

Prolégomènes

Au décès de ma tante « anversoise », en 1993 (dix ans après la mort de mon père Albert), je découvre dans sa bibliothèque un de ses livres. Il s'agit de la biographie de Jan Olieslagers, intitulée « Un homme volant » et réalisée en 1935 par Willy Coppens. Je suis à peine étonné, car je me souviens que gamin, mon père me parlait du « Démon anversois » et de ses exploits à moto. Tout comme il mentionnait le nom de Victor Boin, lorsqu'ensemble nous assistions à des matchs de football au Beerschot¹, dans le stade construit à Anvers pour les Jeux olympiques de 1920... Jeux où Victor Boin prononce pour la première fois le serment olympique et où, pour l'unique fois dans l'histoire des Jeux, une compétition aérienne est organisée. Par ailleurs, l'équipe belge de football y remporte la médaille d'or. Des noms de footballeurs me reviennent à l'esprit... : Swartenbroeks, De Bie, Thijs et plus tard, Raymond Braine... J'écoutais avec enchantement mon père me parler de nos anciennes gloires.

« Un homme volant » est tout à l'honneur de notre aviateur anversois. Cet ouvrage m'a aussi permis de découvrir le grand talent d'écrivain de Willy Coppens, l'autre grand as de notre aviation militaire pendant la Grande guerre.



Den Antwerpschen Duvel - Le Démon anversois.



Nadat ze lid werden van de "Vieilles Tiges", boden mij verschillende vrienden die mijn interesse in de geschiedenis van onze luchtvaart kenden, andere belangrijke werken van onze vliegenier-schrijver aan: *Feuilles volantes* (1928), *Jours envolés* (1932), *L'homme à la conquête du ciel* (1935) en ten slot-

Devenus membres des Vieilles Tiges, plusieurs amis connaissant mon intérêt pour l'histoire de notre aviation, m'ont offert d'autres ouvrages importants de notre écrivain aviateur : *Feuilles volantes* (1928), *Jours envolés* (1932), *L'homme à conquies le ciel* (1935) et finalement *Reclassements*

1. Hoewel we in Duitsland wonen, was het Paastoernooi heilig. Het was een kans om uitstekende internationale ploegen te zien evolueren. Ik herinner me dat het Botafogo-elftal uit Rio bij elk doelpunt de Samba danste! Onuitwisbare herinneringen...

1. Bien que nous habitons l'Allemagne, le tournoi de Pâques était sacré. C'était l'occasion de voir évoluer d'excellentes équipes internationales. Je me souviens de l'équipe de Botafogo de Rio dansant la Samba à chaque but ! Souvenirs indélébiles...

De eerste vliegshows



On November 4th, 1917, Belgian ace Jan Olieslagers ended up in a ditch at De Moeren airfield with his specially decorated Hanriot HD-1. Being injured, Jan was hospitalised for one month.

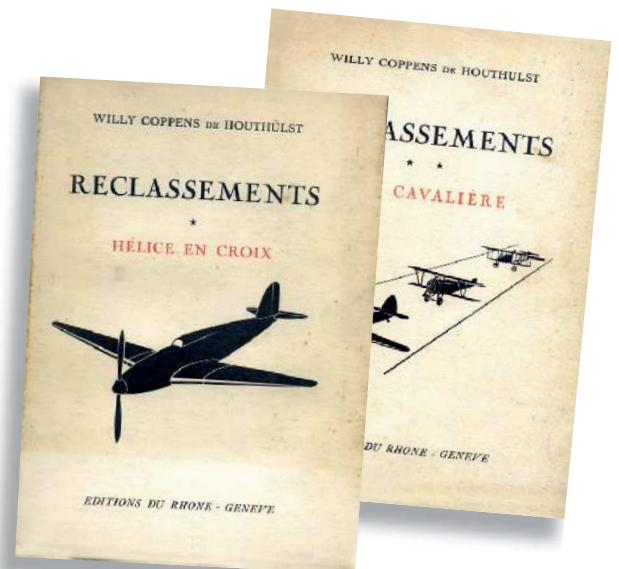
Collection Daniel Brackx.

te *Reclassements* (1945). Onlangs kocht ik "Bevlogen dagen", de Nederlandstalige versie van *Jours envolés*, uitgegeven in 2018.

Ik denk dat het niet de moeite is om het gedetailleerde palmares van onze vliegenier in herinnering te brengen... Laten we echter niet vergeten dat hij een ongeëvenaard record heeft; aan het einde van het conflict had hij 35 "Drachen" neergehaald en dit in een paar maanden. Voor wie meer over

(1945). Tout récemment, je me suis offert *Bevlogen dagen*, la version néerlandophone, parue en 2018, de *Jours envolés*...

Je ne pense pas qu'il soit utile de rappeler le palmarès détaillé de notre aviateur... Souvenons-nous toutefois qu'il détient un record inégalé, soit 35 « Drachen » abattus à la fin du conflit et cela en quelques mois. Pour ceux qui souhaiteraient malgré tout connaître ses faits de guerre, je les renvoie à notre site VTB, vu qu'un mémorial lui a été consacré en 2011.



zijn oorlogsdaden wil weten, verwijst ik naar onze VTB-website, waar er in 2011 een gedenkboek aan hem werd gewijd.

Naast de hierboven genoemde werken schreef Willy Coppens einde loopbaan, als ik het zo mag uitdrukken, ook nog enkele artikels in Belgische en buitenlandse tijdschriften.

Het toeval wil dat ik onlangs een artikel van zijn pen ont-

Outre les ouvrages mentionnés ci-avant, Willy Coppens a aussi, en fin de parcours, si je puis m'exprimer ainsi, rédigé l'un ou l'autre article pour des magazines belges et étrangers.

Le hasard a voulu que je découvre récemment un article de sa plume, paru en 1969 dans la prestigieuse revue française *Icare*. L'ensemble du magazine est consacré aux premiers meetings aériens... Son article figure en début de revue.

Les premiers meetings aériens

dekte, gepubliceerd in 1969 in het prestigieuze Franse tijdschrift *Icare*. Het hele magazine staat in het teken van de eerste vliegshows... Zijn artikel verscheen helemaal vooraan. Het is getiteld "Meetings de ma jeunesse" ("Meetings uit mijn jeugd"). Op grappende wijze beschrijft Coppens nauwkeurig hoe de eerste demonstraties en luchtwedstrijden er uit zagen aan het begin van de luchtvaart. Zoals gebruikelijk kan hij echter niet nalaten om één of andere militaire luchtvaartverantwoordelijke uit die tijd te bekritisieren. En om met een nostalgische noot te eindigen: "Na het jubileumjaar, in 1968..., proefde ik een heimelijk genoegen om de menigte te ontwijken. Geen enkele meeting moedigde me aan om op zoek te gaan naar de weerspiegeling van een tijd die niet meer is".

Het leek me interessant om dit artikel voor te stellen voor publicatie in ons magazine en zo bepaalde aspecten van de persoonlijkheid van onze held beter bekend te maken.

Il s'intitule « Meetings de ma jeunesse ». D'un ton badin, Coppens décrit fort bien ce que furent les premières démonstrations et compétitions aériennes au tout début de l'aviation. Comme d'habitude, il ne peut toutefois s'empêcher d'écorcher l'un ou l'autre responsable de l'aviation militaire de l'époque. Et de terminer sur une note nostalgique : « Après l'année jubilaire, en 1968..., je goûtai un plaisir secret à fuir les foules. Aucun meeting ne m'incita à rechercher encore le reflet d'un temps qui n'est plus. ».

Il m'a paru intéressant de proposer cet article en vue de sa publication dans notre magazine et faire ainsi mieux connaître certains aspects de la personnalité de notre héros.

Dans ce contexte, je souhaiterais vous faire part de témoignages de quelques amis ayant eu l'occasion de rencontrer notre héros, toujours égal à lui-même, d'un certain égo, pour ne pas dire d'un égo certain... À commencer par mon ancien



A proud Willy Coppens in front of his plane with the thistle on the fuselage.

In deze context wil ik graag getuigenissen met u delen van enkele vrienden die de gelegenheid hadden om hem te ontmoeten, altijd zichzelf, een welbepaald ego, om niet te zeggen een zeer speciaal ego... Te beginnen met mijn voormalige korpscommandant, in de hoogtijdagen van de Mirage 5 in Bierset, kolonel Georges Castermans. Hij herinnert zich een eerste ontmoeting in Florennes, tijdens de feesten van het 1 Smaldeel in 1953. Hij woont een gesprek bij tussen de

chef de corps, dans les belles années des Mirage 5 à Bierset, le colonel Georges Castermans. Il se souvient d'une première rencontre à Florennes, lors des fastes de la 1re Escadrille en 1953. Il assiste à une conversation entre le commandant d'escadrille, le major Wathieu, un ancien de la RAF, et Willy Coppens, ce dernier s'évertuant à expliquer au C.O. ce qu'il doit dire dans son discours...

smaldeelcommandant, majoor Wathieu, een voormalig RAF-piloot, en Willy Coppens. Deze laatste probeert Wathieu uit te leggen wat hij in zijn toespraak moet zeggen...

Zo'n tien jaar later wordt Georges Castermans overgeplaatst naar de Staf van de LuM. Tijdens de Air Force Day bij het monument aan de Franklin Rooseveltlaan, is hij verantwoordelijk voor het verwelkomen van de personaliteiten. Hij ziet onze held aankomen, met moeite stappend met zijn wandelstok, en helpt hem de tientallen treden van de hoofdtribune te beklimmen. Als Georges naar zijn stoel op de tweede rij wijst, goed in het midden van de tribune, zegt hij: *"Willy Coppens op de tweede rij? Daar is geen sprake van!"* Hij voegt de daad bij het woord, draait zich om, daalt met veel moeite de trap af en verlaat de ceremonie. Geconfronteerd met zoveel zelfzekerheid bleef Georges sprakeloos achter...

De volgende anekdote komt van generaal-majoor Michel Audrit. Dit gebeurde in de 3 Wing van Bierset, in april 1977, onder leiding van Georges Castermans. Het distel-smaldeel wilde hulde brengen aan onze aas. Herdenkingsenveloppen, met de beeltenis van Willy Coppens, werden aan boord genomen van een sectie van drie Mirage 5's die een grondaanval uitvoerden.

Kort na deze vluchten gaat kapitein Mich Audrit naar het huis van onze aas in Antwerpen – hij woont er met de dochter van Jan Olieslagers – om zijn handtekening te laten zetten.

Mich herinnert zich: *"Hij ontving me vriendelijk, maar toen ik hem de enveloppen liet zien, kon hij niet anders dan erop te wijzen dat er niet genoeg ruimte was voor zijn hele handtekening. Bij nader inzien moest ik toegeven dat dit het geval was, maar ik hoopte toch dat dit geen weigering betekende..."*

"We hebben een paar uur samen doorgebracht. Het was voor mij een uitzonderlijke gelegenheid om hem zijn 'war stories' te horen vertellen met de verve die hem gebruikelijk was. Ik verliet zijn huis met een aantal van zijn boeken. Hij raadde me aan ze te lezen voordat ik de ondertekende enveloppen enige tijd later zou komen oppikken. Zoals we hieronder kunnen zien was het resultaat evenredig met onze verwachtingen..."



The blue devil.

Une dizaine d'années plus tard, Georges Castermans est en poste à l'État-major FAé. Lors des Fastes de la Force aérienne au monument des aviateurs, avenue Franklin Roosevelt, il est chargé de l'accueil des personnalités. Il voit arriver notre héros, marchant difficilement avec sa canne, et l'aide à gravir la petite dizaine de marches de la tribune principale. Lorsqu'il lui désigne sa chaise au deuxième rang, bien au centre de la tribune, celui-ci lui lance : *« Willy Coppens au deuxième rang ? Il n'en est pas question ! »* Joignant le geste à la parole, il fait demi-tour, descend péniblement les escaliers et quitte la cérémonie. Devant autant d'outrecuidance, Georges en est resté la bouche bée...

L'anecdote suivante nous est racontée par le général-major Michel Audrit. Cela se passe au 3e Wing de Bierset, en avril 1977, sous le commandement de Georges Castermans. L'escadrille au chardon a souhaité rendre hommage à notre as. Des enveloppes commémoratives, à l'effigie de Willy Coppens, ont volé à bord d'une section de trois Mirage 5, au cours d'une mission d'attaque au sol.

Peu après ces vols, le capitaine Mich Audrit s'est rendu au domicile de notre as à Anvers – où celui-ci vit en compagnie de la fille de Jan Olieslagers – afin qu'il y appose sa signature.

Mich se souvient : *« Il m'a gentiment reçu, mais lorsque je lui ai montré les enveloppes, il n'a pu s'empêcher de me faire remarquer qu'il manquait de la place pour toute sa signature. En y regardant de plus près, j'ai bien dû admettre que c'était le cas, en espérant toutefois qu'il ne s'agisse pas d'un refus..."*

"Nous avons passé quelques heures ensemble. Ce fut pour moi une chance exceptionnelle de l'entendre raconter ses 'war stories' avec la verve qui lui est coutumière. Je suis sorti de chez lui avec plusieurs de ses livres. Il m'a recommandé de les lire avant de passer reprendre les enveloppes signées quelque temps plus tard. Comme on peut le voir ci-après le résultat fut à la mesure de notre attente..."

The commemoration envelope.



Een andere anekdote wordt ons verteld door Eric Rombouts, een van onze grote luchtvaarthistorici². Eind jaren 50 bracht hij zijn vakanties door in De Panne. Dankzij een kennis kreeg hij de kans om de loodsen van de zeilwagens van de club "Loiseau bleu"³ te frequenteren en onze grote amateur van deze discipline te ontmoeten.

Voor de oorlog was de jonge Willy Coppens al gepassioneerd door deze sport. Tijdens de vakanties, die hij in 1907 met zijn familie doorbracht in De Panne, bedacht en creëerde hij een zeilwagen dat hij op de Frans-Belgische stranden zou besturen.

Eric herinnert zich: *"Bij harde wind hadden de zeilwagens een zandballast nodig van zo'n twintig kilo. Sommige deelnemers gebruikten hiervoor jonge kinderen. Voor Willy Coppens, 65 jaar en met een beenhandicap, was het een belangrijke hulp, vooral als het ging om het draaien van de wagen. Ik nam deel aan verschillende wedstrijden tussen De Panne en Malo-les-Bains bij Duinkerke, waaronder een Europees kampioenschap. Het tuig dat hij gebruikte was erg puntig. Er waren belangrijke wijzigingen aangebracht in de Renard-werkplaatsen in Evere. Het stuurwiel om de richting te behouden was van achter naar voren verplaatst en een tweede stuurwiel bediende de zeilen. We haalden snelheden van 100 km/u... Stel je de sensaties voor die een tienjarig kind voelt. Het was gewoon fantastisch. Pas vele jaren later besepte ik hoeveel geluk ik had gehad om de 'teamgenoot' te mogen zijn van één van onze grote azen van de Grote Oorlog".*

Une autre anecdote nous est contée par Éric Rombouts, un de nos grands historiens² d'aviation. Fin des années 50, il passe ses vacances à La Panne. Grâce à une connaissance, il a l'occasion de fréquenter les pilotes de chars à voile du club « *Loiseau bleu* » – nom donné sans doute en référence à l'Hanriot Dupont de Willy Coppens, peint tout en bleu turquoise pendant la guerre – et d'y rencontrer notre grand amateur de cette discipline.

Avant la guerre, le jeune Willy Coppens se passionne déjà pour ce sport. Pendant les vacances, passées en famille à La Panne en 1907, il imagine et crée un char à voile qu'il pilotera sur les plages franco-belges.

Éric se souvient : « *Le char avait besoin, par gros vent, d'un ballast de sable d'une vingtaine de kilos. Certains concurrents faisaient appel à de jeunes enfants. Pour Willy Coppens, âgé de 65 ans et handicapé d'une jambe, il s'agissait d'une aide non négligeable, surtout lorsqu'il fallait faire pivoter le char. J'ai ainsi participé à plusieurs compétitions entre La Panne et Malo-les-Bains près de Dunkerque, notamment lors d'un championnat d'Europe. Le char qu'il utilisait était très pointu. Des modifications importantes y avaient été apportées dans les ateliers Renard à Evere. La roue giratoire commandée par le volant était passée de l'arrière à l'avant et le maniement des voiles se faisait également à l'aide d'un second volant. Nous atteignions des vitesses de 100 km/hr... Imaginez les sensations ressenties par un gamin d'une dizaine d'années. C'était tout simplement fabuleux.*



Racing on the beach. On the left, Coppens' Sand Yacht with the wheel at the front. On the right, the one of his Swiss friend Freilich.

Willy Coppens in front of his Hanriot HD-1



2. "Amateur-historicus" wil hij graag verduidelijken...
3. Naam waarschijnlijk gegeven als verwijzing naar Willy Coppens' Hanriot Dupont, tijdens de oorlog helemaal in turkooisblauw geschilderd.

2. Historien « amateur », il tient à le préciser...
3. Nom probablement donné en référence au Hanriot Dupont de Willy Coppens, entièrement peint en bleu turquoise pendant la guerre.

Hartelijk dank aan Georges Castermans, Mich Audrit en Eric Rombouts om deze herinneringen met ons te delen van hun ontmoetingen met de “Blauwe Duivel”, de naam die de Duitsers aan onze held gaven. Hier volgt dan zijn verhaal...

“Meetings uit mijn jeugd”

Door Baron Willy Coppens de Houthulst (1892-1986)

Na de oorlog van 1914-1918 werd de eerste grote luchtvaartmeeting in Nederland georganiseerd. Er waren vliegtuigen met Franse, Engelse, Italiaanse kokardes, maar de Belgen werden niet uitgenodigd – of ze werden gevraagd er niet in uniform naartoe te gaan, wat hetzelfde betekende – wegens een bijzondere vijandigheid die tijdens de oorlog in het neutrale Nederland ontstond.

René Fonck stopte in Brussel om me te ontmoeten op zijn terugweg. Het landde in Evere, naast de grote Zeppelin hangar die na de wapenstilstand de ganse Belgische luchtvaart had gehuisvest. Hij vloog met zijn speciale SPAD, Rhône-motor 120 pk, uniek model, geregistreerd F-ONCK. Het was een kleine tweedekker met *clipped wings*, waarvan de romp een ideaal profiel vormde met de langwerpige neus. De parabolische schroefkegel draaide vrij om zijn as. Fonck was toen een charmant verwend kind, een perfecte kameraad van grote natuurlijke eenvoud, wiens uitzonderlijke intelligentie voor luchtvaart zeer duidelijk merkbaar was wanneer men erin slaagde hem in vertrouwen te nemen. Weinig azen hebben zo'n luciditeit, maar heel wat chefs verkiezen medewerkers van hun zelfde niveau...

Naast de uitzonderlijke intuïtieve gave met betrekking tot gevechtsluchtvaart, beschikte René Fonck over een intel-

Ce n'est que de longues années plus tard que j'ai réalisé la chance que j'avais eue d'être le 'co-équipier' d'un de nos tout grands as de la Grande guerre. »

Un grand merci à Georges Castermans, Mich Audrit et Éric Rombouts de nous avoir fait part de quelques souvenirs de leur rencontre avec le « Démon bleu », nom donné par les Allemands à notre héros. Voici donc son récit...

« Meetings de ma jeunesse »

Par le Baron Willy Coppens de Houthulst (1892-1986)

Le premier grand meeting d'aviation, après la guerre 1914-1918, fut organisé en Hollande. On y vit des avions aux cocardes françaises, anglaises, italiennes, mais les Belges n'étaient pas invités – ou ils furent priés de ne pas s'y rendre en uniforme, ce qui était pareil – une animosité singulière contre nous ayant pris naissance dans les Pays-Bas neutres durant la guerre.

René Fonck, sur le chemin du retour, fit escale à Bruxelles pour me rencontrer. Il atterrit à Evere, à côté du grand hangar à Zeppelin qui avait abrité toute l'Aviation belge après l'Armistice, avec son SPAD spécial, moteur Rhône 120 chevaux, modèle unique, immatriculé F-ONCK. C'était un petit biplan aux ailes captées (carrées, rognées ?), dont le fuselage dessinait un profil idéal, le nez allongé par une casserole parabolique tournant librement sur son axe. Fonck était alors un charmant enfant gâté, parfait camarade d'une grande simplicité naturelle, dont on découvrait l'intelligence exceptionnelle pour les choses de l'air lorsqu'on réussissait à le mettre en confiance. Peu d'as ont pareille lucidité, mais bien des chefs préfèrent les esprits qui sont à leur propre niveau...



René Fonck, the ace of aces of the Great War, posing in front of his Spad XII no. 452 decorated with the SPA 103 "high wing stork", which would later be known as the "Fonck silver stork". Ref Statue Guynemer - Poelkapelle.

Painting by SAATCHI Art.

ligentie die hem in staat stelde zijn intuïties te beheersen. Was er een andere piloot dan hij die in staat was om een tegenstander, die hij domineerde, neer te halen door hem langs voren te benaderen en frontaal te beschieten? Dit zonder een haarspeldbocht van 180 ° te maken om hem klasiëk van achteren aan te vallen. Hij was de enige die me kon zeggen waar ik in deze omstandigheden moest mikken en ook kon uitleggen waarom. Probeer het maar eens!... Mooi probleem: het is de relativiteit van vóór Einstein.

René Fonck arriveerde in Brussel met een rood lintkruis, door koningin Wilhelmina op zijn uniform gespeld.

In 1920, het jaar van de Olympische Spelen die in België werden gehouden, werd de Frans-Belgische bijeenkomst in Antwerpen ten onrechte als een Olympische bijeenkomst beschouwd. Gesponsord door de Aeroclub van België, maar in feite georganiseerd door het commando van de Militaire Luchtvaart, leverde de bijeenkomst in Antwerpen ons een wedstrijd op tussen Franse en Belgische gevechtspiloten in schijn-luchtgevechten. Volgens de uitgebreide voorschriften zou het resultaat worden beoordeeld via de filmopnames gemaakt door een fotografisch machinegeweer dat bevestigd was op de motorkap van het vliegtuig. Van Fonck tot Fronval presenteerden de Fransen zich met fotomitrailleurs, gemonteerd op hun Morane-eendekkers. De Belgen "vochten" met Hanriot HD.1 tweedekkers, zonder de fotomitrailleurs die ze zelf in hun reglement hadden geëist. Normale nalatigheid van de kant van ons commando... In 1916 werd de militaire luchtvaart onder het bevel geplaatst van een artillerist die nooit in een vliegtuig had gezeten! Hij waagde het pas in 1919. De luchtvaart aan zo'n leider toevertrouwen was zijn dochter uithuwelijken aan een eunuch. Hij nam als zijn adjunct en tweede in bevel een artillerist van dezelfde stijl, met een gewicht van een negende van een ton, die onmiddellijk na zijn meerdere zijn luchtdoop onderging. Zodoende gingen zij tijdens de oorlog als twee ongelovigen een kerk binnen om te schuilen voor de regen. Ze hadden hun vaak criminele incompetentie moeten opbiechten.

Deze historische herinnering zal ons de absurditeit doen begrijpen van de uitslag die door de tweede in bevel werd opgesteld. Als scheidsrechter van de wedstrijd had hij het lef om een Belg als eerste te rangschikken – en hem zo, als beste gevechtspiloot ter wereld aan te wijzen –

Au don exceptionnel d'intuition, concernant l'aviation de combat, René Fonck joignait une intelligence qui lui permettait de raisonner ses intuitions. Y eut-il un autre pilote que lui capable d'abattre un adversaire qu'il dominait, et l'approchant par l'avant, en tirant de face, sans virer en épingle à cheveux à 180°, pour l'attaquer classiquement par derrière ? Il fut seul à me dire où il fallait viser pour toucher dans ces conditions, et à pouvoir l'expliquer. Faites l'expérience... Le problème est joli : c'est de la relativité avant Einstein.

René Fonck débarqua à Bruxelles avec une croix au ruban rouge, épinglée sur sa tunique par la reine Wilhelmine.



1920, année des Jeux olympiques disputés en Belgique, vit le meeting franco-belge d'Anvers considéré à tort comme un meeting olympique. Patronné par l'Aéro-Club de Belgique, mais plutôt organisé par le commandement de l'Aviation militaire, le meeting d'Anvers nous valut un concours opposant les pilotes de chasse français et belges dans des simulacres de combats aériens, dont le résultat, disait le règlement élaboré, serait jugé par l'enregistrement sur film de tirs effectués au moyen d'une mitrailleuse photographique fixée sur le capot de l'avion. De Fonck à Fronval, les Français se présentèrent avec les mitrailleuses, montées sur leurs monoplans Morane. Les

Belges « combattirent » avec des biplans Hanriot HD.1, n'ayant aucune mitrailleuse-photo, qu'eux-mêmes avaient exigée dans leur règlement. Incurie normale de la part de notre commandement... En 1916, mon arme était passée sous les ordres d'un gros artilleur qui n'était jamais monté en avion ! Il ne s'y risqua qu'en 1919. Confier l'Aviation à pareil chef, c'était marier sa fille à un eunuque. Il prit comme adjoint et commandant en second un artilleur du même tonneau, pesant un neuvième de tonne sur la bascule, qui reçut le baptême de l'air immédiatement après son supérieur, de

sorte qu'ils furent, pendant la guerre, pareils à deux mécréants entrés dans une église pour se mettre à l'abri de la pluie. Ils auraient dû confesser une incompetence souvent criminelle.

Ce rappel historique fera comprendre l'absurdité du palmarès établi par le commandant en second, suivant son sentiment : arbitrant le concours, il eut le front de classer premier – le désignant ainsi comme le meilleur pilote de chasse du monde – un Belge ne comptant aucune victoire au cours de la guerre. Cet incon-



die geen enkele overwinning had behaald tijdens de oorlog. Deze amateur versloeg Fonck, Nungesser, Madon, en kon nu verder met zijn illusies leven.

Ik kan er ongestraft over praten, ik heb niet gevlogen op de Antwerpse meeting. Dezelfde tweede in bevel was erin geslaagd om mijn Hanriot niet te laten herstellen. Die was zes dagen eerder op de terugvlucht uit Londen, waar ik *Air Attaché* was, op 60 kilometer van Brussel in panne gevallen.

Ik heb slechts één keer voor het publiek gevlogen: in Nice in 1922. De uitnodiging was te verleidelijk om te weerstaan. Naar mijn mening was deze meeting de laatste die de sfeer van vóór 1914 weerspiegelde. Omdat ze gecombineerd werd met het triomfantelijke bloemencorso van Nice, werden de vliegeniers als matadors ontvangen. Ze werden de sterren van de galadiners in de Negresco en de Ruhl. Op de dag van onze aankomst met de nachttrein – onze vliegtuigen waren ons voorgegaan – werden we gevraagd onze uniformen aan te trekken en het was met onze oorlogsmedailles dat we op een gebloemde strijdwagen stapten met bovenaan een roze satijnen eendekker, en een prachtig zestienjarig kind in de cockpit, een levendig en leuk meisje. Wie kan mij nieuws over haar geven?

We veroorzaakten sensatie op onze praalwagen en gooiden onze boeketten naar de meest aantrekkelijke doelwitten die zich langs de dubbele omloop van de Promenade des Anglais bevonden.

De tribunes van het bloemencorso waren gedurende de drie dagen van de meeting naar de zee gericht; het publiek kon onze vluchten boven de zee van nabij volgen. We vertrokken vanaf het kleine vliegveld van Nice, langgerekt en zeer smal, aan de rand van de zee.

Mijn Hanriot deed perfect alle klassieke acrobatie en vooral de glijvluchten op de rug. Ook om te komen landen, initieerde ik een *side slip* na snelheidsverlies aan top van een scherpe chandelle. Ik had zo een heel persoonlijke landingsstijl gecreëerd. Maar na mijn blessure, vliegend met slechts één voet, kon ik niet dezelfde nauwkeurigheid bereiken.

Er waren enige gesimuleerde wedstrijden. Gezien de winnaars vooraf werden bepaald, won elk van de deelnemers één van de prijzen. Van alle piloten uit die tijd was Fronval de meest imponerende. Hij bond zijn figuren aan mekaar als een schaatser en de uitvoering ervan was onovertroffen. Zijn presentatie was intelligent, sierlijk.

Sadi Lecointe, op een door Hispano aangedreven Nieuport, was de snelste. Niemand kon de hoekpalen zo scheren als hij zonder een duim terrein te verliezen.

Ik zag hem de Gordon Bennett Cup winnen, voor het laatst betwist in september 1920, in Étampes in Frankrijk; en won hem dus definitief. Ook hier werd de geur van het begin van de verovering van het luchtruim nog ingeademd.

nu battit Fonck, Nungesser et Madon, et il vécut dorénavant avec ses illusions.

Je puis en parler en toute impunité, n'ayant pas volé au meeting d'Anvers : le même commandant en second avait trouvé bon de ne pas faire dépanner mon Hanriot, tombé en panne six jours plus tôt à 60 kilomètres de Bruxelles, en revenant de Londres où j'étais Attaché de l'Air.

Il ne m'arriva qu'une seule fois de voler pour le public : à Nice en 1922. L'invitation était trop tentante pour y résister. Ce meeting fut à mon sens le dernier à garder l'ambiance d'avant 1914. Parce qu'il était combiné avec le corso fleuri triomphal de Nice, les aviateurs furent reçus comme des matadors. On en fit les vedettes des dîners de gala du Négresco et du Ruhl. Le jour de notre arrivée – par le train de nuit, nos avions nous ayant précédés – nous fûmes priés de revêtir nos uniformes et c'est avec nos peintures de guerre que nous sommes montés sur un char fleuri surmonté par un monoplane de satin rose, monté par une ravissante enfant de seize ans, vive et avenante. Qui pourrait me donner de ses nouvelles ?

Nous fîmes sensation sur notre char, lançant nos bouquets vers les plus jolies cibles qui se présentaient le long du double parcours de la Promenade des Anglais.

Les tribunes du corso fleuri furent retournées face à la mer, les trois journées du meeting, le public assistant ainsi à nos vols au-dessus des flots. Nous partions du petit aérodrome de Nice, allongé et fort étroit, en bordure de la mer.

Mon Hanriot faisait admirablement toutes les acrobaties classiques et particulièrement bien le vol plané sur le dos. Également, la glissade sur l'aile, amorcée par une perte de vitesse au haut d'une chandelle excessive : j'avais créé ainsi un style d'atterrissage très personnel. Mais après ma blessure, pilotant avec un seul pied, je ne montrais plus la même précision.

Il y eut quelques semblants de concours. Les vainqueurs étant désignés d'avance, chacun des pilotes remporta l'un des prix. De tous les pilotes de cette époque, Fronval était le plus prestigieux. Il liait ses figures comme un patineur et les exécutait de façon insurpassable. Sa présentation était intelligente, gracieuse.

Sadi Lecointe, sur Nieuport à moteur Hispano, était le plus rapide. Nul ne pouvait comme lui raser les poteaux de virage sans perdre un pouce de terrain.

Je le vis s'adjuger la Coupe Gordon Bennett, disputée pour la dernière fois en septembre 1920, à Étampes, la France la gagnant ainsi définitivement. Là aussi, l'on respira encore le parfum des débuts de la conquête de l'air.

La course se disputait sur 300 km, le circuit de 50 était donc à parcourir trois fois aller et retour. On pouvait comp-

•VILLE DE NICE•

ACCA

G^{DE} SEMAINE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

26 MARS
AU
2 AVRIL
1922



PICCIO _ **FONCK** _ WILLY-COPPENS

NUNGESSER _ MADON

H-FARMAN _ SADI-LECOINTE _ PAULHAN

FERRARIN _ FRONVAL _ BRACKPAPA

SARDIER _ F-D'OR _ BECQUET

MAÏCON _ BOSSOUTROT _ DOUCHY

J-C-BERNARD

CHAILLY-FOURNIER
10, rue de la République
NICE

De eerste vliegshows

De race werd betwist over 300 km, dus het circuit van 50 moest drie keer heen en terug worden afgelegd. Er waren enkele honderden toeschouwers; geen duizenden. De luchtvaartwereld was er, en een zekere Tout-Paris. Ik werd voorgesteld aan Gaby Morlay, piloot van een klein luchtschip en aan Adrienne Bolland die het jaar daarop het Andesgebergte zou oversteken.

Slechts één Belg: mijn smaldeelmaat Abel de Neef, de beste van de escortejagers... *Toen ik een verkenningsvliegtuig beschermde*, zei hij, *kon de piloot vliegen met zijn ogen dicht!*

Wegens de perfecte afstemming van de Nieuport ging de overwinning naar Sadi Lecointe, die de 300 km aflegde in

ter quelques centaines de spectateurs ; point des milliers. Il y avait là le monde de l'aviation et un certain Tout-Paris. Je fus présenté à Gaby Morlay, pilote de petit dirigeable, à Adrienne Bolland qui allait l'année suivante traverser la Cordillère des Andes.

Un seul Belge : mon camarade d'escadrille, Abel de Neef, le plus sûr des chasseurs de protection. « *Quand je protégeais un avion de reconnaissance*, disait-il, *le pilote pouvait voler les yeux fermés !* »

La parfaite mise au point des Nieuport donna la victoire à Sadi Lecointe, couvrant les 300 km en 1 h 06 min 17 sec. À midi, je déjeunai sur le gazon parmi les invités de Mr René



Sadi Lecointe



Abel De Neef

1 h 06 min 17 sec. 's Middags lunchte ik op het grasveld tussen de gasten van de heer René Hanriot, de constructeur. Zijn auto leek een echte voorraadkast: ganzenlever, kip, salade, fruit, met een hele kelder frisse Champagne. Hij was bij uitstek de gastheer van zeer vieille-France.

Al in 1921 stelde de RAF de nieuwe formule op voor de jaarlijkse *Royal Air Force Display*. Het was een parade gereserveerd voor vliegtuigen en piloten van de luchtmacht en vond plaats in juni in Hendon, aan de rand van Londen. In onberispelijke volgorde, als een parade van garde grenadiers, werd elke individuele of formatie vlucht tot de seconde na getimed. Het was de perfectie zonder verrassingen, zelfs een beetje eentonig, ondanks de verbeeldingskracht van de organisatoren om het programma te variëren.

De Engelse formule werd vervolgens min of meer overgenomen in Frankrijk, met veel minder rigiditeit. Ook in België waar de nieuwe commandant van mijn wapen, die pas laat

Hanriot, le constructeur. Sa voiture paraissait un véritable garde-manger : foie gras, poulet, salade, fruits, avec toute une cave de vin de Champagne frappé. Il était par excellence l'hôte très vieille-France.

Dès 1921, la RAF établit la formule nouvelle du *Royal Air Force Display* annuel. Il s'agissait d'une parade réservée aux avions et pilotes de la Force aérienne et se déroulant au mois de juin à Hendon, aux portes de Londres. Dans un ordre impeccable, comme un défilé des grenadiers de la Garde, chaque vol individuel ou en formation était minuté à la seconde. C'était la perfection sans surprises, par cela même un peu monotone, malgré l'imagination des organisateurs pour varier le programme.

La formule anglaise fut, par la suite, plus ou moins adoptée en France, avec beaucoup moins de rigidité. Également en Belgique où le nouveau commandant de mon arme, venu à l'Aviation sur le tard en 1928 avec le grade de général

eind 1928 naar de militaire luchtvaart kwam met de rang van generaal van de artillerie, ons verklede als RAF-vliegers en vanaf toen nog enkel Engels materieel kocht.

In 1934, nadat ik deel uitmaakte van de vijf scheidsrechters van de "historische wedstrijd" Détroyat-Fieseler – Detroyat dankt mij de overwinning omdat mijn beoordeling het vooroordeel van één van de juryleden tenietdeed – accepteerde ik op de meeting van Vincennes de rol van enige scheidsrechter van de acrobatische wedstrijd tussen Doret en Détroyat. Voor de goede orde, zal ik onthullen dat ze

d'artillerie, nous habilla en aviateurs de la RAF et n'acheta dès lors plus que du matériel anglais.

En 1934, après avoir été l'un des cinq arbitres du « match historique » Detroyat-Fieseler – Detroyat me devant la victoire sur l'aviateur allemand, car ma cote annula l'effet du parti-pris marqué par l'un des juges – j'acceptai, au meeting de Vincennes, le rôle d'arbitre unique du concours d'acrobatie entre Doret et Detroyat. Pour la petite histoire, je dévoilerai qu'ils touchaient tous deux un cachet de 100.000 francs, très appréciable à cette époque.



Willy Coppens between the two competitors:
Left Doret, right Detroyat.

allebei een vergoeding van 100.000 frank ontvingen, zeer aanzienlijk in die tijd.

We zagen de grote menigte: de polygoon van Vincennes zat bomvol. De uitwisseling van de vliegtuigen voor de tweede ronde bevoordeelde Détroyat. Hij was meer meester van zijn





Marcel Doret:
Dewoitine D 27, F-AJTE.



Michel Detroyat :
Morane-Saulnier MS-234/2, F-AJTP.

Morane dan Doret, wiens Dewoitine een grote snelheid bereikte zonder dezelfde manoeuvreerbaarheid te hebben. De Morane liet meer fantasierijke figuren toe, waarvan Doret het geheim niet had.

Ik heb veel meetings links laten liggen nadat ik Parijs had verlaten. Ze hadden hun charme verloren, vervlogen met mijn jeugdige illusies.

Het zou oneerlijk zijn om, nu ik er mijn jeugd en een vleugje illusies had herwonnen, de betovering te verzwijgen die werd gevoeld tijdens de *Air Show* van de Centennial of Independence in Canada, waarvoor ik in 1967 naar Vancouver uitgenodigd werd. Bedwelmd door de ontvangst mocht ik, als veteraan, de vergadering aan de microfoon openen van zodra ik er aankwam. De luidsprekers gaven mijn stem een metalen timbre waarbij mijn emotie werd waargenomen. Voor een vreemd stille menigte had ik plotseling het visioen hoe mijn leven eruitzag, destijds ondersteund door het verlangen om mezelf te overtreffen, maar diep ontgoocheld toen de middelen me werden ontnomen.

Mijn vleugels tilden me op toen de oorlog de vrijheid bood aan onze trotse harten. Ik kwam terug met de voeten op de grond, toen de zielige meerderheid terug aan de macht kwam.

Het jaar daarop, 1968, een jubileumjaar waarin de vijftigste verjaardag van een grote overwinning van onfeilbare heldhaftigheid zo slecht werd gevierd, proefde ik het geheime genoegen om de menigte te ontwijken: geen enkele meeting moedigde me nog aan om de weerspiegeling te zoeken van een tijd die niet meer is.

On vit la grande foule : le polygone de Vincennes était plein à craquer. L'échange de leurs avions respectifs, pour la seconde manche, avantagea Détroyat, plus maître de son Morane que ne pouvait l'être Doret dont le Dewoitine traçait à grande allure sans avoir la même manoeuvrabilité. Le Morane permettait des figures plus fantaisistes, dont Doret n'avait pas le secret.

J'ai boudé bien des meetings après mon départ de Paris. Ils avaient perdu leur charme, envolé avec mes illusions de jeunesse.

Il serait injuste, y ayant retrouvé ma jeunesse et une bouffée d'illusions, de taire l'enchantement ressenti à l'*Air Show* du Centenaire de l'indépendance au Canada, où je fus prié de me rendre à Vancouver en 1967. Grisé par l'accueil reçu, dès mon arrivée, j'ouvris le meeting au micro, sans une bavure, lorsque j'en fus prié à titre de vétéran. Les haut-parleurs donnaient à ma voix un timbre métallique où se percevait mon émotion. Devant une foule étrangement silencieuse, j'avais la vision soudaine de ce que fut ma vie soutenue par le désir de surpassement, attristé quand les moyens m'en étaient enlevés.

Mes ailes m'élevèrent lorsque la guerre offrait la liberté aux cœurs fiers. Il fallut redescendre lorsque la piètre majorité reprit ses pouvoirs.

L'année suivante, 1968, année jubilaire où l'on célébra si mal le cinquantième anniversaire d'une grande victoire de l'héroïsme sans défaillance, je goûtai au plaisir secret de fuir les foules : aucun meeting ne m'incita à rechercher encore le reflet d'un temps qui n'est plus.