

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

ASBL



**Mémorial
de l'aviation belge**

César BATAILLE

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

Michel MANDL

Président

et par

le Dr. **Pierre CRYNS**

Membre VTB

César Battaille

**Héros de la guerre 1914-1918,
Avionneur, officier armurier, artiste sculpteur**

I. La personnalité

Né à Basècles, le 20 mars 1882.

L'ingénieur des mines.

Le constructeur d'un aéroplane triplan.

L'officier armurier au cours de la guerre 1914-1918.

L'artiste sculpteur.

Décédé à Basècles, le 31 décembre 1963.



La carrière aéronautique

- Au cours de l'année 1911, construction d'un avion triplan et brevet d'invention délivré par le Ministère de l'Industrie et du Travail, le 19 septembre 1911.
- 9 août 1914 : César Battaille est engagé volontaire au Parc d'Aviation à Anvers.
- 29 septembre 1914 : brevet d'invention d'une « Flèche ou obus incendiaire » en vue d'être utilisée contre les dirigeables.
- 15 octobre 1914 : nomination au grade de sergent.
- Décembre 1914 : participation à divers vols de nuit.
- 2 mars 1915 : bombardement de nuit des positions ennemies à Westende avec le Lt Hagemans comme pilote.
- 28 avril 1915 : commissionnement au grade d'officier auxiliaire et désignation pour le Service de l'Aviation Militaire à Calais.
- 31 mai 1915 : essais de nouvelles bombes avec le Lt Crombez comme pilote.
- 10 juin 1915 : brevet pour une « bombe à fusée inversée et à grand pouvoir d'inflammation ».
- Novembre 1915 : brevet d'un « Lance bombe à commande unique » et le 7 janvier 1916, dépôt d'un brevet à Paris d'une « fléchette oxydrique ».
- 20 novembre 1915 : essais en mer d'une bombe « shrapnel » avec le Capt Jacquet comme pilote.
- De janvier au mois d'avril 1916 : élaboration de différentes grenades et conception d'une fusée pour sous-marins.
- 7 juillet 1915 : essai de bombes avec le Capt Dony.
- 15 janvier 1917 : César Battaille se blesse au bras et à la main droite en essayant une fusée d'obus.
- Avril 1917 : plusieurs missions de bombardements et de reconnaissance.

- Nomination au grade de sous-lieutenant et lieutenant de réserve du Génie respectivement les 3 juin et 30 juin 1917.
- 5 octobre 1917 : dépôt d'un brevet pour une mitrailleuse à plusieurs canons.
- Participation comme observateur à l'offensive des Flandres.
- 29 septembre 1919 : démobilisation
- 26 mars 1922 : nomination au grade de capitaine en second de réserve.
- 9 février 1932 : démission à sa demande du cadre de réserve.

II. Biographie

L'ingénieur des mines entre dans l'entreprise familiale

César Battaille est né à Basècles, le 20 mars 1882. Son père, Octave, est un industriel notoire de la région. L'année suivante, le 18 juillet, madame Battaille donne naissance à un second fils, Adolphe.

Après une jeunesse passée au château que la famille a hérité en 1883 lors du décès d'une grande tante, César est envoyé à Bruxelles pour y effectuer son enseignement secondaire. Ses études supérieures se déroulent à Mons et à Bruxelles. Elles lui permettent d'acquérir le diplôme d'ingénieur des mines. Il semble probable, d'après certains témoignages, que César Battaille ait également suivi les cours de l'École Nationale des Arts et Métiers à Paris.

Les études terminées, César Battaille rejoint l'entreprise familiale que son père a transformée en société au nom collectif « d'Octave Battaille et Fils ». La société comprend une usine à Basècles et des succursales à Hambourg et La Rochelle. Elle est spécialisée dans la fabrication d'engrais chimiques¹ et aliments pour bestiaux.

Son frère Adolphe gérant les affaires, César peut se consacrer à la partie technique de la production. L'esprit toujours en éveil, il cherche à améliorer le processus de production. Le 12 juillet 1910, il dépose un brevet pour « un appareil permettant la vidange rapide des cuves à superphosphate ». Ce procédé sera utilisé en Belgique et en Espagne.

Le 6 février 1912, César Battaille dépose une nouvelle demande de brevet pour un « appareil à électrolyse en vue de l'obtention directe du cuivre laminé », un système comparable à celui utilisé dans les grandes usines Rothschild à Londres.

Le mois suivant il développe une « cave à superphosphate » et met au point un four électrolytique qui sera utilisé à Basècles.

Pendant cette période particulièrement féconde en inventions, César Battaille se lance dans la construction d'un aéroplane avec l'aide de son compagnon artificier Henri Jonnieaux et quelques ouvriers de l'entreprise familiale de menuiserie de ce dernier. Les détails de cette construction figurent dans le chapitre des « Faits Marquants ».

Survient la guerre de 1914. L'usine s'arrête, les Allemands ayant réquisitionné tout le plomb nécessaire au fonctionnement de l'entreprise. La famille se retire à La Rochelle, près de la succursale locale. César Battaille estime qu'il peut être utile au pays et s'engage à l'Armée. Les « Faits Marquants » couvrent cette période héroïque de sa vie tout au service de la nation.

Après le conflit, les affaires reprennent. Le père de César, devenu sénateur et bourgmestre de Basècles meurt le 5 mars 1920. Le fils cadet, Adolphe, reprend la société sous la raison sociale « Battaille Frères-Succ. d'Octave Battaille & Fils ».

¹ En fait, il s'agit d'une des premières usines d'acide sulfurique du pays nécessaire à la fabrication du superphosphate (100 tonnes par jour).

L'entreprise prospère et s'agrandit. Elle occupe quelque trois cent ouvriers. Une deuxième fabrique d'acide sulfurique voit le jour sur le site de Basècles et une nouvelle usine est implantée à Fresnes sur l'Escaut en France.

À partir de 1927, César Battaille réside souvent à Bruxelles. En 1930, la veille de Noël, il épouse madame Céline Wante. Les époux résideront essentiellement dans une demeure que César Battaille a fait construire à Saint-Gilles. À partir de cette date, chasse et sculpture vont accaparer tout son temps.

En fait, Battaille n'a jamais cessé de s'adonner à son passe-temps favori, la sculpture. En 1913, lors du Salon organisé par la Société des Artistes français au Grand Palais de Paris, il expose un plâtre intitulé « La femme au papillon ». L'année suivante, au même salon, il expose une « Danseuse grecque ».

Après la guerre, César Battaille va poursuivre son œuvre artistique. Il est probable que l'imposant ensemble des « Casseurs de gueuse » ait obtenu un « mention honorable » lors du Salon de Paris en 1920. Grand chasseur et passionné de la nature, il réalise différentes sculptures consacrées aux hôtes de nos bois.

Mais de son œuvre, nous retiendrons surtout dans le présent mémorial, les monuments et stèles érigées en mémoire des aviateurs qu'il a bien connu au cours de la Première Guerre ainsi que de son œuvre maîtresse, réalisée au cimetière de Bruxelles à la mémoire des aviateurs décédés pendant la guerre 1940-1945. Le détail de ces réalisations figure également dans le chapitre des « Faits Marquants ».

Le 31 décembre 1963, César Battaille qui était membre du Conseil d'Administration de l'association des Vieilles Tiges depuis 1949, meurt au cours d'une ballade dans le parc de son château à Basècles.

Inventeur de génie, César Battaille a imaginé, à l'époque des précurseurs de l'aviation, de faire voler un avion triplan de sa conception. Au cours de la Première Guerre mondiale, il a mis toute son intelligence au service de la nation en réalisant différentes munitions et en concevant divers systèmes permettant d'améliorer l'efficacité des missions de bombardement et de chasse. Il mettra également son génie artistique au service de la nation en réalisant de nombreux monuments à la mémoire de ses collègues et amis tombés au combat au cours des deux guerres.

Outre la Légion d'Honneur et l'Ordre de Léopold, César Battaille était titulaire de la Croix de Guerre avec Palmes, de la Médaille de l'Yser et de la Croix de feu. Il était Officier de l'Ordre de la Couronne avec glaives et officier de l'Ordre de Léopold II avec glaives. Il fut également décoré de la Médaille de la Victoire et de la Médaille commémorative de la Guerre 1914-1918, respectivement le 31 août et le 19 septembre 1919.

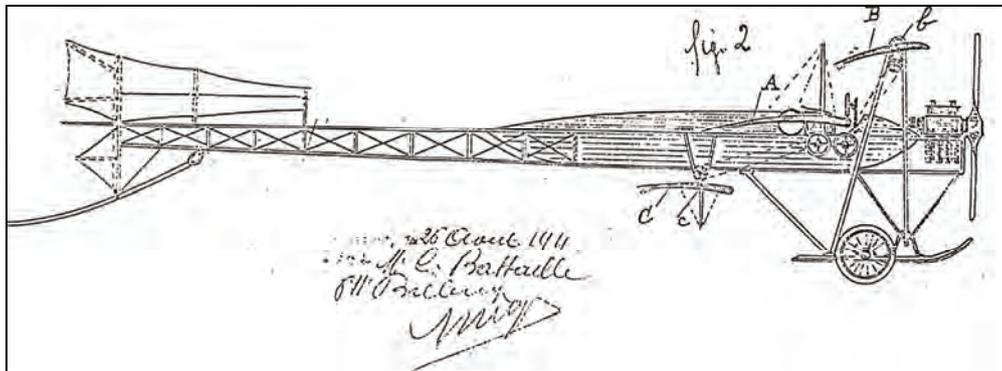
Les Faits Marquants

Le constructeur d'aéroplane

Fin août 1909, César Battaille est à Reims. Il assiste au premier grand meeting d'aviation en France. À peine rentré à Basècles, il assiste à la Semaine d'aviation de Tournai, une des premières manifestations aéronautiques en Belgique. Il y découvre le triplan de Walter Bulot. Il est probable que ces deux événements aient poussé César Battaille à se lancer dans la construction de son propre avion. C'est dans son atelier de sculpture que l'avion est élaboré. Le triplan est construit par Henri Jonnieaux et quelques ouvriers-mécaniciens de l'usine Battaille. Un brevet d'invention a été délivré par le Ministère de l'Industrie et du Travail, le 19 septembre 1911. Il s'agit donc d'un aéroplane à « vitesse variable et à incidences commandées ».

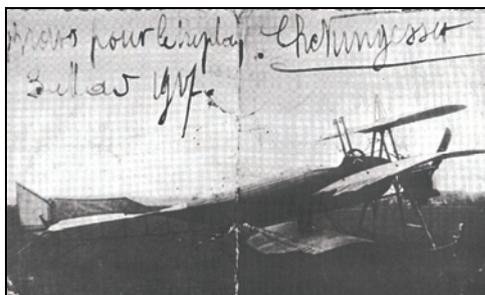
L'avion est conçu avec un plan principal fixe de 18 m² et deux plans mobiles de 6 m², à incidence variable. Le pilote peut les actionner en fonction des effets souhaités, on peut donc augmenter la vitesse en vol et la diminuer au moment de l'atterrissage. Mais Battaille n'exclut pas d'autres variantes. Dans sa demande de brevet d'invention, il précise que « l'appareil peut se concevoir à plans fixes, à trois plans pivotants, à un ou à deux plans pivotants ».

L'avion est équipé d'un moteur Grégoire (GYP) à quatre cylindres de 40 CV. Afin d'abaisser le centre de gravité du moteur, les cylindres sont renversés, le vilebrequin étant en haut.



L'avion vola-t-il vraiment ? On peut le penser, vu l'inscription qui figure sur le dos d'une photo de l'époque. Le premier vol aurait eu lieu le 16 août 1911, avec le Français Jean Chassagne comme pilote.

La Première Guerre mondiale a sans aucun doute mis fin aux essais de l'avion.



Avion à incidence commandée
Brevet n° 238402 Belgique
a volé le 16 août 1911 - à Basècles -
Géo Battaille Ing. Basècles -

« Bravo pour le triplan », signé Ch. Nungesser, le 3 mars 1917.

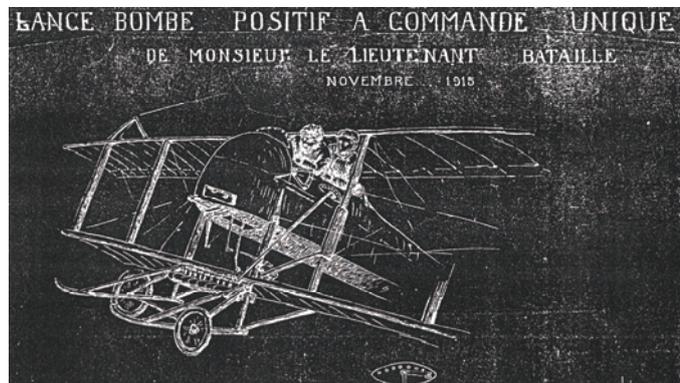
En 1971, des restes du triplan sont trouvés dans un hangar peu fréquenté de l'usine de Basècles. Grâce à la demande de brevet et de photographies d'époque prises par Mr Désiré Delforge, photographe à Basècles, l'avion sera reconstitué par l'équipe de restauration d'avion du Musée de l'Armée, le « Brussels Air Museum Restoration Society ». Après de nombreuses années de travail, l'avion est exposé au premier étage de grand hall de l'Air. Il est incontestablement un des joyaux du Musée.

Les détails de la restauration de l'appareil figurent en annexe A.

Au service de la nation pendant la guerre 1914-1918

Le 9 août 1914, suite à l'invasion allemande, César Battaille n'hésite pas à se présenter comme volontaire. Il est engagé au Parc d'aviation belge à Anvers sous les ordres du lieutenant Georges Nélis. Il se fait immédiatement remarquer par son esprit inventif et dès le mois de septembre, il dépose un brevet de « flèche ou obus incendiaire », arme destinée à combattre les dirigeables allemands.

Transféré avec son unité à Saint-Pol-sur-Mer près de Dunkerque à la mi-octobre, le sergent César Battaille poursuit ses travaux de recherche tout en effectuant ses premières opérations aériennes. En un minimum de temps, il parvient à mettre au point des bombes de différents calibres. Commissionné au grade de sous-lieutenant, César Battaille dépose au mois de juin 1915 le brevet d'une « Bombe pour avions à fusée inversée et à grand pouvoir d'inflammation ». À l'impact, l'éclatement produit une gerbe dirigée vers le haut, avec le culot comme base.



César Battaille, Georges Nélis et son adjoint Watteux.

Au mois de juillet, César Battaille se rend à Paris pour y essayer les fléchettes oxhydriques² qu'il a développées au début de la guerre. Les fléchettes sont lancées du premier étage de la Tour Eiffel et incendient instantanément un ballon de 150 m³.

Dans la nuit du 22 au 23 août 1915, il participe avec son pilote Henri Crombez à une campagne de bombardement. Ils larguent une bombe de 30 kg et deux de 15 kg sur les positions ennemies.

Quelques semaines plus tard, il imagine un « lance-bombe à commande unique »³. Grâce à cette possibilité de commande du pilote, les projectiles peuvent être largués un à un ou en grappe, tandis que le pilote reste concentré sur son vol et sa visée.

L'année 1915 se termine mal pour le vaillant Battaille. Le 31 décembre, il est blessé à la main lors de la manipulation d'un obus fusant. Le léger handicap de la blessure ne diminue en rien son ardeur au travail. Il développe différentes munitions et sous-systèmes dont on a pu retrouver les plans, entre autres de différentes grenades, d'une fusée instantanée¹ et d'un système de sécurité de tir.

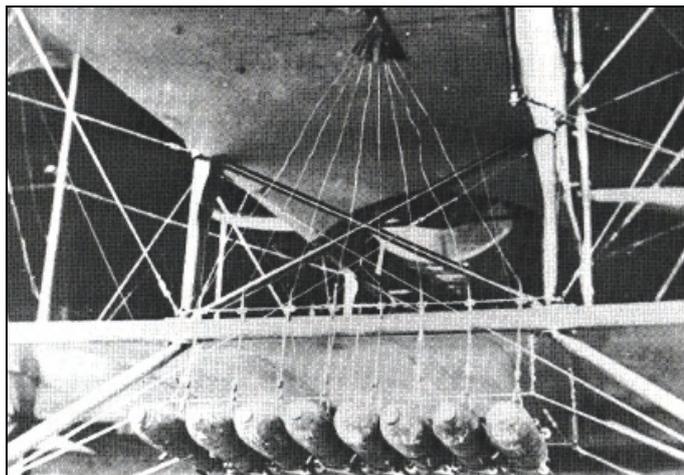
Le 31 janvier 1916, César Battaille est fait Chevalier de l'Ordre de la Légion d'Honneur et le 26 juin 1916, il est cité à l'ordre du jour de l'Armée comme « Auteur de plusieurs inventions très intéressantes qui ont déjà rendu les plus grands services ».

² Les premières fléchettes n'avaient pour but que de percer l'enveloppe emprisonnant le gaz. Les fléchettes oxhydriques enflamment le gaz qui s'échappe après la perforation.

³ Les bombes devaient être jetées par-dessus bord par le pilote ou son passager. Avec le système lance-bombe, elles peuvent être accrochées sous le plan inférieur de l'avion et simplement décrochées en vol.



César Battaille et ses bombes.



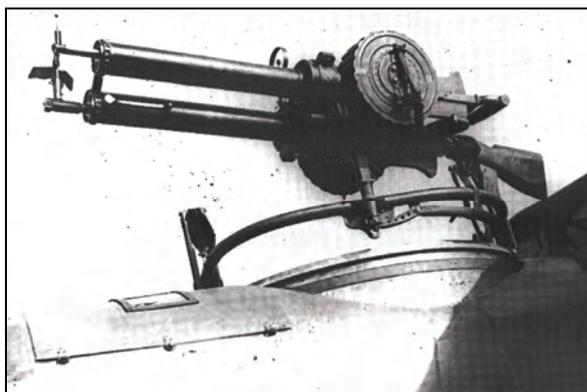
Système lance bombe à commande unique.

Les recherches théoriques et pratiques se poursuivent. Le 15 janvier 1917, César Battaille est blessé à la main et au bras droits en essayant une fusée d'obus à réaction propulsive destinée aux chasseurs.

Les bulletins de travail journalier des premiers mois de 1917 mentionnent les essais d'un viseur Battaille. L'équipage Orta-de Burlet a entre autres participé à ces missions⁴.

Reprenant ses vols, César Battaille poursuit ses innovations, entre autres celle des balles incendiaires pour les dirigeables d'observation allemands. Mais il n'est pas qu'un artificier inventif. Souhaitant augmenter la puissance de feu, surtout défensive, des biplaces d'observation et de bombardement, il a développé une « mitrailleuse monobloc à deux ou plusieurs canons et à mécanismes indépendants ». Le brevet précise de plus qu'il s'agit d'une « Arme sûre et puissante, tirant 1.000 à 1.400 cartouches à la minute, possédant des mécanismes rendant les enrayages impossibles ».

Le jumelage de deux mitrailleuses Lewis donnera entière satisfaction. Il sera adopté par les aviations française et belge et équipera les Spad XI et les Breguet XIV.



Mitrailleuses Battaille jumelées sur Breguet XIV.

Pour César Battaille, le conflit se termine le 30 octobre 1918 sur un haut fait de guerre. Participant à une mission de reconnaissance avec son commandant d'escadrille Jules Jaumotte, le grand spécialiste belge de la photographie aérienne, Battaille qui est piloté par le Sgt Edmond Desclée, abat un chasseur allemand avec une mitrailleuse de son invention. Cette

⁴ En 2004, par le plus grand des hasards, deux appareils de visée ont été retrouvés dans les réserves du Musée Royal de l'Armée.

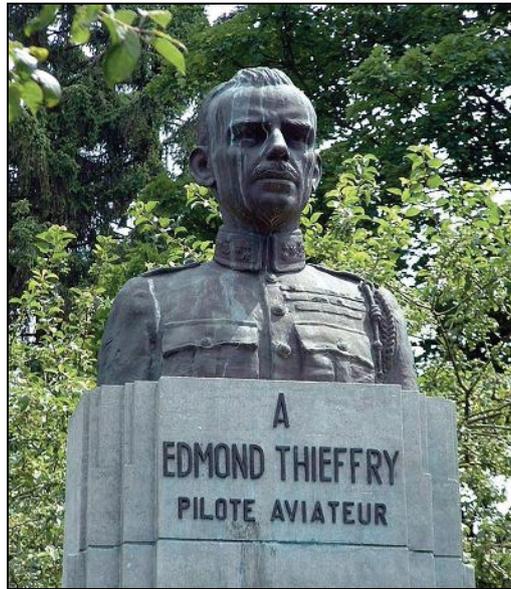
victoire bien que non homologuée parce que l'Allemand est tombé dans ses lignes, vaut à l'équipage une citation à l'Ordre de l'Armée et la Croix de Guerre.

L'artiste-sculpteur au service de l'aviation

Comme cela a déjà été précisé dans sa biographie, César Battaille partage son temps libre entre la chasse et la sculpture. En 1929, il expose au Cercle Artistique de Tournai diverses œuvres dont une « Belgique martyre ? Jamais. » à la fière allure, aux proportions à la fois distinguées et vigoureuses.



Jamais-La Belgique Martyre.

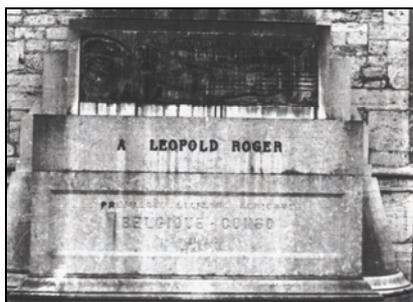


Buste d'Edmond Thieffry.

La même année 1929, le pays est endeuillé par le décès d'un de ses héros. Edmond Thieffry, l'as aux dix victoires et membre de l'équipage du Handley-Page « Princesse Marie-Josée », ayant effectué la première liaison vers le Congo en 1925, se tue au cours d'une mission de reconnaissance dans la région des Grands Lacs.

Pour orner le square qui porte son nom à Etterbeek, il est fait appel aux compagnons d'armes. César Battaille conçoit et réalise la stèle et le buste qui perpétuent la mémoire du grand aviateur. Le monument est inauguré le 10 juillet 1932, en présence de la veuve d'Edmond Thieffry et de ses cinq enfants.

Peu de temps plus tard, Léopold Roger, l'autre aviateur de l'équipage du premier raid vers Léopoldville, décède dans la fleur de l'âge, des suites d'une opération qui devait être sans gravité. Ici également, il est fait appel à César Battaille pour concevoir un monument à la mémoire de ce pionnier de l'aviation de transport. Le bas relief rappelant le raid Belgique-Congo sera érigé à Mariembourg, en 1936, sur la petite place de l'église où Léopold vécut le meilleur de sa jeunesse.



Bas relief à la mémoire de Léopold Roger à Mariembourg.

Après la Libération, c'est tout naturellement que les anciens de la RAF vont faire appel à des artistes aviateur pour créer le monument qui doit orner la Pelouse d'Honneur au cimetière de Bruxelles. C'est plus spécialement à l'initiative de Mme Dufossez dont le fils aviateur meurt dans un combat aérien, le 10 mai 1940 que le projet de pelouse d'honneur est concrétisé et finalement inaugurée le 18 septembre 1950. (Voir également à ce sujet, l'article paru dans la revue Sabena en juin 1949, en annexe B).



Le monument en pierre de France a été érigé grâce à une souscription nationale. Il est l'œuvre de César Battaille et de l'architecte Jean Vandebosch, un officier observateur de réserve qui a été gravement blessé au cours de l'attaque des ponts sur le Canal Albert. Le monument porte le nom des 215 aviateurs morts au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Il est fleuri chaque année par les autorités de la Force Aérienne, les anciens de la RAF, les Vieilles Tiges et les notables de la ville de Bruxelles, lors de la cérémonie qui se tient à la Pelouse, le 1^{er} novembre.



Sépulture de Fernand Jacquet



À la mémoire de G. Destrebecq.

Le 12 octobre 1947, le Cdt Fernand Jacquet, un autre grand héros de la Grande Guerre, meurt au château Leval à Beaumont. Le petit monument qui orne la sépulture est également l'œuvre de César Battaille.

Quand la ville de Basècles décide, en 1948, d'ériger un monument à la mémoire de Gaston Destrebecq, membre fondateur du Front de l'Indépendance et des Baséclois victimes de la guerre, c'est encore César Battaille qui va réaliser la statue.

IV Citations et témoignage

Actions d'éclat de M. César BATAILLE

Cité à l'Ordre du jour de l'Armée le 26 juin 1916 décoré de la Croix de Guerre pour le motif suivant :

« Auteur de plusieurs inventions très intéressantes qui ont rendu les plus grands services. A procédé avec le plus grand courage au désamorçage périlleux de divers engins de bombardement allemands chargés et amorcés. A été blessé à deux reprises au cours de ces exercices dangereux ». A été nommé Chevalier de l'Ordre de Léopold par A.R. du 24/04/1916.

« Cité à l'Ordre du jour de la VI Armée française le 27 mai 1919 pour le motif suivant : Officier observateur de grande bravoure, s'est spécialement distingué pendant l'offensive des Flandres en 1918 ».

Témoignage de Victor Boin

Article paru dans la revue de la Conquête de l'Air, le 6 juin 1950.



**AVIATEUR,
INVENTEUR ET...
SCULPTEUR !**

La Conquête de l'Air 106 Juin 1950.

S'il est une figure bien sympathique et bien humaine, c'est celle d'un « Ancien » de l'aviation de guerre : César Battaille.

Ce nom ne dit rien aux nouvelles générations, qui ignorent vraisemblablement tout de la carrière d'une de nos plus méritantes « vieilles tiges ». Et ce, à des titres divers... C'est que César Battaille est, à sa manière, un grand timide, un « raffiné » de la modestie, qui désire passer inaperçu et ne recherche aucune publicité. Il met même, dans cette discrétion, une véritable coquetterie qu'on serait en droit de lui reprocher, car sa carrière est à donner en exemple et mérite d'être mieux connue. Il est très rare de voir, nos temps de grande misère et de matérialisation à outrance, un individu réunir des dons, des possibilités aussi divers que ceux que possède César Battaille. S'apparente-t-il à Léonard de Vinci?... Nous savons qu'il bondira en lisant ces lignes, qu'il rougira jusque derrière les oreilles et qu'il s'écriera : « Ah ! non, vous exagérez... Vous allez me rendre ridicule !! Léonard de Vinci... tout de même !!! »

Et pourtant... il s'appelle bien César !

César Battaille inventa un avion, imagina des formules nouvelles pour la fabrication des bombes d'aviation, et il est l'auteur de plusieurs monuments de grande allure, dont celui aux Résistants du Groupe G, qui s'élève à Pommerœul, dans la forêt de la princesse de Ligne.

Comme « éclectisme », qui dit mieux ?

En 1914, César Battaille, volontaire de guerre incorporé à l'arme du Génie, appartenait au Service technique de l'Aviation ; il créa plusieurs prototypes d'engins de bombardement qui retiennent l'attention des spécialistes. Il fut désigné, à sa demande, tout en restant au Service technique, comme observateur à la 4^e escadrille (bombardement). César Battaille, en effet, désirait expérimenter lui-même dans les lignes allemandes les prototypes de bombes qu'il créait avant d'être fabriquées en série et mises en service. Ses bombes furent adoptées par toutes les armées alliées. Elles valurent, pour une part, à leur inventeur de hautes distinctions honorifiques belges et étrangères, dont l'Ordre de Léopold avec palme et la Légion d'honneur.

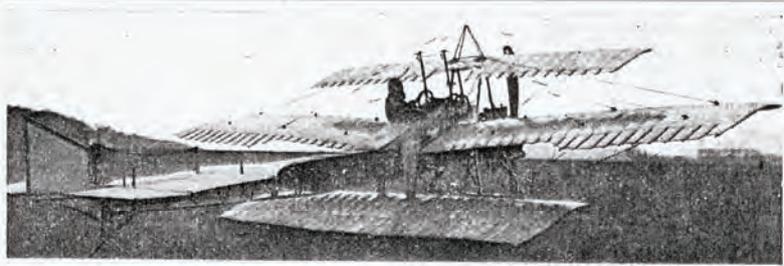
Mais comment César Battaille vint-il



Monument aux Résistants du Groupe G.
à Pommerœul.
(Forêt de la Princesse de Ligne.)

à l'aviation? L'histoire remonte aux débuts du plus lourd que l'air. Très intéressé par les vols expérimentaux exécutés en France par les frères Wright, les Santos-Dumont, les Farman, les Voisin, les Bréguet et autres Robert Esnault-Pelterie, César Battaille « milita » dans l'atmosphère de l'époque, construisit en 1910 un « coucou » dont nous donnons ci-contre une photographie... C'était un appareil curieux formé par un plan fixe et deux plans mobiles à incidence variable. Cet appareil fut breveté le 16 août 1911. Il vola aussi bien, ni mieux, ni plus mal que d'autres prototypes. L'avion Battaille devait prendre part au Circuit de 1912: Bruxelles-Nimy - Basècles - Tournai. Il en fut empêché à la dernière minute par suite d'une panne de moteur. Seul le comte d'Hespeel franchit toutes les étapes du circuit, et notre ami Henri Crombez, ayant raté son atterrissage à Nimy, fut forcé d'abandonner l'épreuve.

C'est par l'aviation expérimentale,



Monoplan fixe : 12 m². Deux plans équilibrés à incidence (0 à 70°) commandée 2 x 6 m². Brevet n° 238402 (16 août 1911) César Battaille.

de sport, de tourisme, que César Battaille, dès avant 1914, se préoccupa du rôle que jouerait dans une guerre future l'aviation de bombardement.

Mais l'inventeur de machines et de bombes avait des goûts plus raffinés puisque, à ses heures de loisirs, il se réfugiait dans son studio et modelant l'argile, créait de la beauté... Il est l'auteur du splendide monument aux aviateurs morts durant la guerre 1940-1945, qui s'élève à la pelouse d'hon-

neur, réservée à nos héros, au cimetière d'Evere; du monument élevé sur la tombe du commandant aviateur Fernand Jacquet, à Leval-Chaudeville, et d'œuvres charmantes d'une grande noblesse de lignes, qui sont aujourd'hui dans des collections particulières.

La *Conquête de l'Air* se devait de rendre un hommage particulier à ce bon serviteur du Pays, de l'Idée aérienne et de l'Art.

V. B.

Bibliographie

Dossier militaire du Centre de Documentation Historique au Musée de l'Armée à Bruxelles.

Les aéroplanes de 1911, R. De Gaston, Librairie aéronautique 1912.

L'année aéronautique belge 1910 et 1911, A Bracke, Casteau 1911 et 1912.

César Battaille : Dr Pierre Cryns, 2009.

Dossier Battaille du Musée Royal de l'Armée (via Col Terlinden).

Jours envolés : Willy Coppens de Houthulst, 1932.

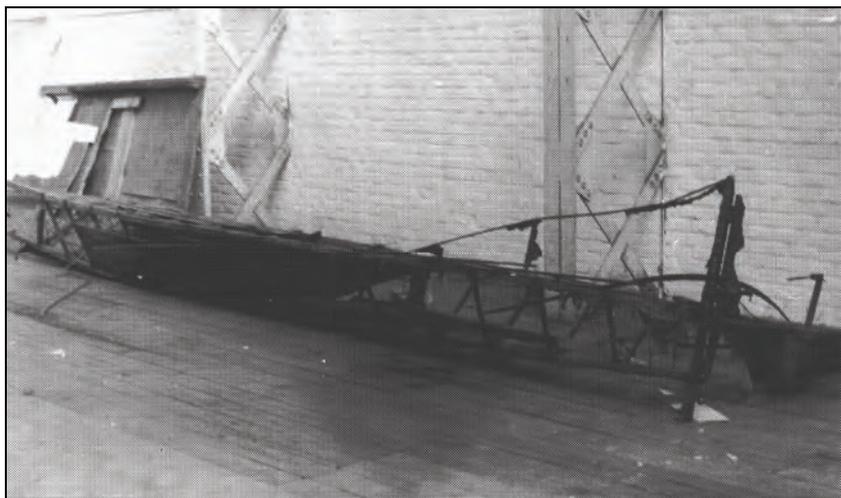
Revue de l'AELR N° 30 et 54.

Revue la Conquête de l'Air.

Annexe A : Restauration du triplan Battaille

Le triplan Battaille à la Section Air du M.R.A.

À la fin de l'année 1971, le Cdt Verhelst, un collaborateur du Musée, est mis au courant de la présence des restes d'un avion dans un hangar de l'entreprise Battaille à Basècles. Il contacte la famille Battaille et découvre effectivement les restes du triplan de l'illustre inventeur. L'avion est en fort piteux état : un fuselage incomplet à l'ossature assez saine et des restes d'empennage avec des reliquats de toile. Vu le délabrement de l'appareil, l'équipe de restauration sous la direction du Dr Pierre Cryns (auteur du présent Mémorial) décide de le sauver au plus vite. Le fuselage est mis sur gabarit, démonté, nettoyé, vernis et remonté. L'empennage est restauré et les pièces manquantes ou trop abimées sont remplacées.



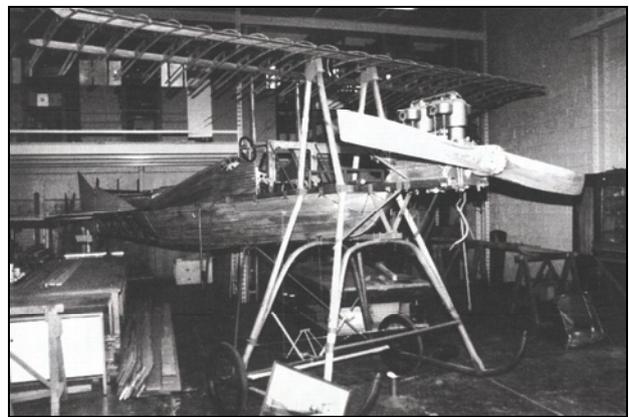
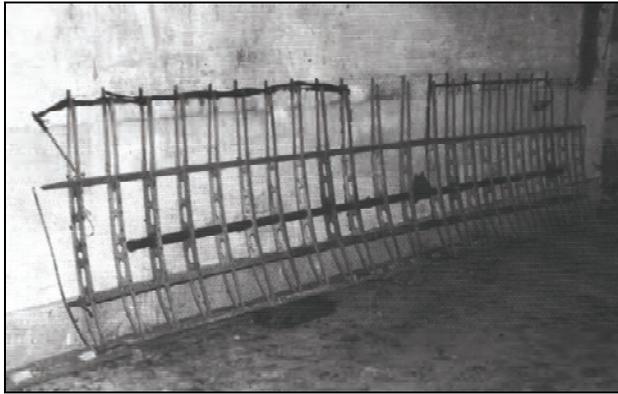
Se basant sur les seules photographies de l'époque prises par Mr Désiré Delforge (photographe à Basècles), le train d'atterrissage est reconstitué et muni de roues anciennes. Il a fallu renouveler le revêtement de la partie inférieure du fuselage, refaire une toute nouvelle partie supérieure, le siège, le volant et les mats. Le palonnier est d'origine et les commandes ont été complétées. Le réservoir, un petit chef-d'œuvre, a été confectionné par le commissaire René Vanderidit et Bruno Dona.

Ne possédant pas de moteur Grégoire 4 cylindres, l'équipe décide d'équiper l'appareil d'un moteur d'époque dont l'empattement correspond au bâti du triplan. Il s'agit d'un moteur Chenu de 1908-1910.

Au printemps 1991, Mr Winders, petit-neveu de l'illustre inventeur, fait savoir que des ouvriers de l'entreprise familiale ont trouvé une aile suspendue au plafond d'un garage abandonné. Il s'agit ni plus ni moins de l'aile supérieure du triplan. Cette précieuse relique est ramenée au Musée. En excellent état de conservation, l'aile comporte des longerons en spruce et des nervures de chênes fixées au moyen de vis. Un tube métallique, courant sur toute la longueur de l'aile, en assure la rigidité et permet la rotation du plan. Grâce à cette découverte, l'équipe de restauration découvre le profil exact des nervures et le mécanisme qui commande la rotation des axes des ailes supérieures et inférieures.

Par extrapolation, Mr Georges Veraart, ingénieur, va dessiner le profil des ailes fixes médianes. Leur construction constitue la dernière étape de la restauration du triplan.

Le résultat de la restauration est un grand succès et l'avion sera exposé au premier étage du hall du Musée de l'Armée.



Monument et Pelouse d'Honneur des Glorieux Aviateurs Belges tombés au cours de la Guerre 1939-1945

Comme on le sait, les aviateurs belges tombés au combat sur tous les théâtres d'opérations où, grâce à eux, notre pays s'est trouvé représenté, et où notre drapeau, par leur héroïsme, et leur sacrifice a vu son prestige maintenu, vont être rassemblés au cimetière d'Evere dans un emplacement qui leur est réservé.

Plusieurs de nos héros y dorment déjà de leur dernier sommeil. Six nouveaux corps viennent d'y être réunis. D'autres les rejoindront bientôt. Mais il est hélas des tombes qui resteront à jamais vides; des « disparus » qui ne pourront recevoir qu'une sépulture symbolique.

Celle-ci sera constituée par un im-

posant monument érigé au milieu de la pelouse d'honneur et qui portera gravé le nom de tous les aviateurs tombés au cours de la dernière campagne.

Sous le Haut Patronage de Sa Majesté la Reine Elisabeth, un Comité d'Honneur et un Comité exécutif composés des personnalités actives des œuvres de l'Aviation belge ont formé une Association ayant pour but :

1) Créer une Pelouse d'Honneur au

cimetière de Bruxelles-Evere pour les 330 glorieux aviateurs belges tombés durant la guerre 1939-1945.

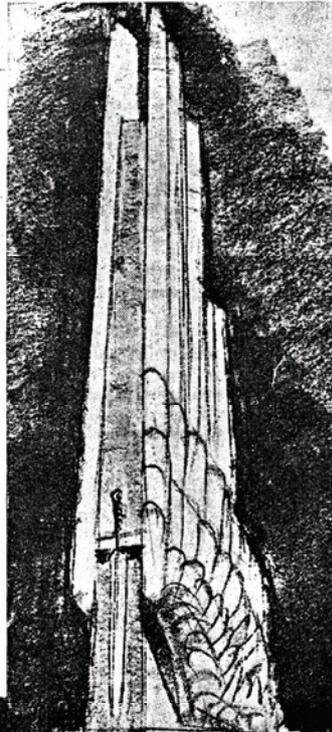
2) Un monument, œuvre du statuaire César Battaille, Aviateur 14-18, sera érigé par souscription nationale.

L'œuvre de la Pelouse d'Honneur des Aviateurs fait un vibrant appel à la solidarité nationale pour contribuer à l'exécution de ce monument et prie chacun de verser sa participation au C.C.P. 7979.00 (« Monument des Aviateurs »), 1, rue Montoyer, Bruxelles.

Le surplus éventuel de la souscription sera versé au Fonds National d'Aide aux œuvres de l'Aviation Belge (Ailes Brisées, Veuves et Orphelins).

COMITE D'HONNEUR

- S. Em. le Cardinal Van Roey.
- M. le Ministre des Affaires Etrangères.
- M. le Ministre de l'Intérieur.
- M. le Ministre de la Défense Nationale.
- M. Demets, Gouverneur du Brabant.
- M. Van de Meutebroeck, Bourgmestre de Bruxelles.
- Le Général Blaise.
- M. le Procureur Général C. Pholien, Président de l'Aéro-Club de Belgique.
- Le Général Aviateur Duvivier, Président de la « Maison des Ailes ».
- Le Général Aviateur Hiernaux, Président de la C.S. de l'Aéro-Club.
- Le Général Aviateur Wouters.
- Le Général Aviateur L. Leboutte, D.F.C.
- Le Colonel Aviateur Baron de Woelmont, Président du Comité National d'Aéronautique.
- M. l'Abbé Boone, C., Aumônier principal de la Force Aérienne.
- M. Gilbert Périer, Président de la Sabena.
- M. le Sénateur Taek, Président de l'Association de la Presse Belge.
- M. Jean Van Caeneghem-Fourmoy.



COMITE EXECUTIF

- Mme Dufosse van Halteren, Présidente d'honneur des « Ailes Brisées de Belgique », Président du « Home des Ailes Brisées de Belgique ».
- Le Lieutenant-Général Aviateur Baron Wahis, Président de la Fraternelle de l'Aviation Militaire 1914-1918.
- M. Albert Van Colthem, Doyen d'Honneur des Aviateurs, Président des « Ailes Brisées de Belgique ».
- Le Major Aviateur Victor Boin, Président d'honneur de la Presse Sportive Belge, Président de l'Association Internationale de la Presse Sportive.
- Le Major Aviateur de rés. Vuylsteke, Président du Fonds National d'Aide aux Œuvres de l'Aviation Belge.
- M. A. Maréchal, Avocat près la Cour d'Appel de Bruxelles.
- Le Capitaine Aviateur C. Delcour.
- M. Léon Folie, Aviateur militaire, Grand Blessé, Secrétaire Général des « Ailes Brisées de Belgique ».
- M. Jean Vandenbosch, Aviateur militaire, Grand Blessé; architecte du Comité Exécutif.
- Sculpteur du Monument aux Aviateurs
- M. César Battaille, Aviateur 1914-1918, Sculpteur du Monument aux Aviateurs 1939-1945.



Cliché de la « Conquête de l'Air », revue officielle de l'Aéro-Club Royal de Belgique.