

DE VIEILLES TIGES
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

VZW



Gedenkboek

Van de Belgische luchtvaart

Jules JAUMOTTE

Voorgesteld en gepatroneerd door
Ere-Kolonel-Vlieger Alphonse Dumoulin

Bestuurslid
en door

Dhr Georges Lecomte,
Lid VTBL

Vertaling: Marie-Christine en Paul Buyse



*Kapitein van de Genie Jules Jaumotte
(Foto Charles Attout – Verzameling
Georges Lecomte)*



*Aquarel geschilderd in 1918 door een onbekende kunstenaar.
(Archief Dr R. Jaumotte)*

Jules JAUMOTTE

1887—1940

Militair vlieger gedurende de oorlog 1914—1918

Pionier van de luchtvaartfotografie

Directeur van het Koninklijk Weerkundig Instituut

Corresponderend lid van de Klas van Wetenschappen van de Koninklijke

Belgische Academie

Geassocieerd stichtend lid van de Belgische Vieilles Tiges

I. De Persoonlijkheid

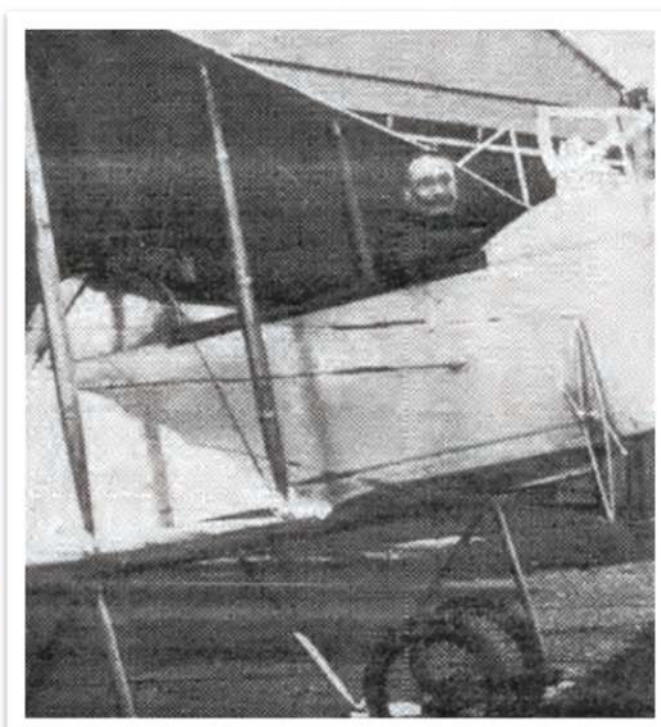
- Jules Jaumotte werd geboren in Namen op 14 april 1887.
- Leerling aan de Praktijkschool van de Koninklijke Militaire School in 1906, 72^{ste} promotie.
- In 1911 officier benoemd bij de Genie met stamnummer 14745.
- Militair vliegenier en voorloper van de luchtfotografie tijdens de oorlog 1914-1918.
- Escadrillecommandant bij de afdeling Verkenning aan het Vlaamse front.
- Escadrillecommandant bij de bezettingstroepen in Duitsland.
- Gedecoreerd met verschillende hoge Belgische en buitenlandse onderscheidingen (Bijlage B).
- In 1919 door de Regering benoemd tot Bestuurder van het Belgisch Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI), functie die hij tot mei 1940 zal blijven uitoefenen
- Ontwerper en vervaardiger van de weerkundige meetapparatuur Jaumotte, meet- en registratieapparatuur voor hoogtepeilingen met ballon of vliegtuig.
- Auteur van talrijke wetenschappelijke publicaties over meteorologie.
- Vanaf 1913 gebrevetteerd vliegtuigbestuurder, hierdoor is hij dus stichtend geassocieerd lid van de Belgische Vieilles Tiges.
- Hij overlijdt in Ukkel op 6 juli 1940 ten gevolge van verwondingen, opgelopen als medewerker van het KMI, bij een Duits bombardement op Sint-Idesbald op 1 juni. Hij ligt begraven op het kerkhof van Jambes, in de provincie Namen.



Luitenant Jaumotte, militair vliegenier in 1914.

Zijn loopbaan bij de luchtvaart

- Als officier-ingenieur bij de Genie volgt Jules Jaumotte in 1912 een eerste opleiding van vliegtuigbestuurder aan de Burgerlijke Luchtvaartschool te Sint-Job-in-'t-Goor.
- In 1913 vervolgt hij zijn opleiding tot vliegenier aan de Militaire Vliegschool van Brasschaat.
- Hij verwerft het brevet F.A.I. van vliegtuigpilot dat hem wordt toegekend met het nummer 79 op 26 september 1913. In november van datzelfde jaar wordt hem in Brasschaat het brevet van militair piloot toegekend.
- In februari 1914 wordt hij ingelijfd bij de 2^{de} Escadrille van de Vliegenierscompagnie, uitgerust met vliegtuigen Henri Farman HF-20 met een motor van 80 PK, dat ondergebracht is in Belgrade, een buitenwijk van Namen.
- Vanaf de oorlogsverklaring op 4 augustus 1914, neemt hij met zijn escadrille deel aan de luchtoperaties in de omgeving van Namen en nadien rond Antwerpen. Vervolgens zet hij zijn opdrachten voort vanaf Oostende en daarna in de omgeving van Duinkerken.
- Vergezeld van Luitenant Bussy, zijn trouwe verkenners, voert Jules Jaumotte talrijke verkenningsvluchten uit boven het IJzerfront.
- Hij werkt eveneens samen met de Franse artillerie voor de vuurregeling en doet ook proeven in verband met luchtfotografie.
- In 1915 wordt Luitenant Jaumotte belast met de ontwikkeling van een eigen fotografische dienst voor de luchtvaart.
- Vanaf 1916 opereert het 2^{de} Escadrille vanaf Koksijde. Doch de fotografische dienst opgericht en geleid door Jaumotte hangt vanaf nu af van de 4^{de} Escadrille, gelegen te Houtem-bij-Veurne.
- In 1917 beveelt Kapitein Jaumotte het 4^{de} Escadrille te Houtem en blijft belast met de leiding van de fotografische dienst voor de sector ten noorden van het Kanaal van Handzame. Zeven officieren, allen ervaren 'piloot-fotografen' (waaronder Jules Jaumotte), worden ingelijfd in de vier divisie-escadrilles
- In februari 1918 neemt Commandant Jaumotte het bevel van het 7^{de} Foto-verkenningsescadrille onder de benaming 'De vliegende Draak', gestationeerd te Houtem.
- Na het beëindigen van de oorlog in november 1918 wordt Jules Jaumotte overgeplaatst naar het Bezettingsleger in Duitsland waar hij het bevel voert over een escadrille gelegen in Krefeld.



Als piloot van een Henri Farman HF-20 is Luitenant Jaumotte vliegenier bij het 2^{de} Escadrille gestationeerd in Namen in de periode 1913/1914.



Luitenant André Delelienne en Kapitein Jules Jaumotte voor hun Farman HF-40 waarvan de neus met een 'Charlot', het beroemde door Charlie Chaplin ontworpen personage, werd versierd.

- Vanaf de 4 augustus 1914 tot 11 november 1918 heeft officier-vliegenier Jules Jaumotte zonder onderbreking meer dan 51 maand op het slagveld vertoefd.
- Directeur benoemd van het Belgisch Koninklijk Meteorologisch Instituut, verlaat hij het leger op 1 oktober 1919. Zijn vliegboek van militair piloot telt een duizendtal vluchten waarvan het merendeel tijdens de oorlog.

II. Curriculum vitae

Jules, Maurice, Charles Jaumotte, zoon van Edouard, Joseph Jaumotte en van Marie-Jeanne Weerts, wordt op 14 april in de lente van het jaar 1887 te Namen geboren. Hij brengt zijn kinderjaren door te Emines, Naams dorp waar hij zijn lagere studies volgt. Vervolgens wordt hij leerling aan het Atheneum van Namen.

Door het militair leven aangetrokken, neemt hij op 18-jarige leeftijd dienst als vrijwilliger en wordt in 1905 ingelijfd in een eenheid van de Genie, gestationeerd in Antwerpen. Parallel hiermee volgt hij zijn militaire opleiding en doet hij het toegangsexamen voor de Militaire School waar hij in 1906 aanvaard wordt bij de 72^{ste} Promotie van Bijzondere Wapens. Hij doet er briljante studies van ingenieur en wordt in 1911 officier in de Genie benoemd.

Techniek interesseert hem in hoge mate en daarom wordt hij aangetrokken door de prille luchtvaart waarvan hij een hoge bloei voorziet en ook mogelijke militaire toepassingen ziet. In 1912 krijgt hij de toestemming om een eerste scholing te volgen aan de Burgerlijke Luchtvaartschool opgericht door Baron Pierre de Caters te Sint-Jan-in-'t-Goor in de provincie Antwerpen. Daarna gaat hij in 1913 naar de Militaire Luchtvaartschool op enkele kilometer daarvandaan, in Brasschaat-Polygoon.

Na deze veeleisende opleiding krijgt hij het brevet van piloot bij de Internationale Luchtvaartfederatie (ILF) op datum van 26 september 1913 (Belgisch brevet nummer 79) en daarna het brevet van militair piloot in november van datzelfde jaar.

Nog voor hij deze brevetten krijgt, neemt Luitenant Jaumotte als luchtwaarnemer deel aan de in augustus 1913 georganiseerde eerste grote Belgische manoeuvres in de driehoek Hoei-Marche-Namen.

Zijn echte leven als operationeel piloot begint op 31 januari 1914 in het 2^{de} Escadrille dat in het Naamse is gestationeerd. Bij de algemene mobilisatie van het leger worden de eenheden, gelegerd in Bonnine en Namen, op oorlogsterkte gebracht en daarna gehergroepeerd op het terrein van Namen-Belgrade.

Van zodra de Belgische grenzen op 4 augustus 1914 door de Duitse troepen werden geschonden, neemt Luitenant Jaumotte deel aan de tactische en strategische luchtoperaties in de omgeving van de versterkte vesting van Namen en vervolgens deze van Antwerpen waar hij vanaf 12 september langdurige verkenningsvluchten uitvoert vanaf het vliegveld van Wilrijk.



Een groep van Belgische vliegeniers van het 2^{de} Escadrille op 9 september 1914 aan de Somme in Frankrijk; Jules Jaumotte zit in het midden van de eerste rij. Ze bevinden zich te Crotoy, de beroemde plek in het begin van de luchtvaart, waar Caudron in 1910 de eerste burgervliegschool opent waaraan in 1913 een militaire vliegschool wordt toegevoegd. Na de oorlog, in 1920, bezoekt Koning Albert I deze historische plaats.

Begin oktober 1914 neemt hij deel aan de frontverkenningen langs de IJzer met vertrek vanaf de Wellington-hippodroom in Oostende en daarna vanaf 11 oktober vanaf het terrein van Saint-Pol-sur-Mer in de omgeving van Duinkerken.

Begin 1915 slaagt Luitenant Jaumotte erin het opperbevel van het leger het belang van de luchtfotografie te doen inzien voor het doeltreffend leiden van de operaties uitgevoerd door de grondeenheden. De onbetwistbare kennis van dit nieuwe domein van deze jonge militaire ingenieur maakt indruk op het opperbevel en ze geven hem de opdracht aan het front een eigen fotografische dienst bij het vliegwezen op te richten; een dienst waarvan de kwaliteit en de uitvoeringssnelheid snel tot bij het geallieerde opperbevel bekend geraakt.

Voortaan zal de luchtfoto de eenvoudige schets verdringen, opgemaakt door de waarnemer tijdens zijn verkenning op zicht. Jules Jaumotte speelt dus een bepalende rol in deze historische omwenteling van de luchtverkenning en het Belgische leger een pionier maken van deze nieuwe toepassing.

Om foto's sneller en correcter te interpreteren en zo de posities van de tegenstander beter te bepalen, ontwikkelt hij ook de stereoscopische interpretatie van verticale luchtopnames, een techniek die hij daarna voortdurend blijft verbeteren.

Naast een begaafd technicus in de luchtfotografie is Jules Jaumotte ook een bekwame en moedige piloot, wilskrachtig en kalm, die met veel bravoure gevaarlijke fotografische vluchten uitvoert waarvan de resultaten snel worden geïnterpreteerd en overgemaakt aan ons opperbevel zodat dat snel de nodige beslissingen kan nemen. De kwaliteiten van de bekende Belgische piloot-fotograaf en van zijn fotografische dienst op het slagveld, zijn ook bekend bij het Franse en Britse opperbevel en zij vragen hem dan ook belangrijke en moeilijke opdrachten voor hen te doen.

Omdat er steeds meer vragen komen van eenheden op het slagveld, wordt in 1916 te Houtem een nieuwe eenheid opgericht voor waarneming en verkenning. Het gaat hier om het 6^{de} Escadrille waarvan de tradities en het embleem (een werkbij) na de tweede wereldoorlog worden overgenomen door het Licht Vliegwezen van de Landmacht.

In 1917 vertrouwt de Chef van het Militair Vliegwezen Jules Jaumotte het bevel toe van het Escadrille voor afgelegen verkenning. Tegelijk blijft hij aan het hoofd van de fotografische dienst voor de sector ten noorden van het kanaal van Handzame.

Jules Jaumotte wordt Kapitein benoemd in 1916 en gepromoveerd tot Commandant in 1918. Door eminente diensten die hij aan ons leger en aan de geallieerde strijdkrachten heeft geboden, worden hem belangrijke nationale en internationale eretekens toegekend (zie Bijlage B).

Als gevolg van de reorganisatie van het leger in februari 1918, worden nieuwe vliegtuigen geleverd waardoor in de schoot van de het Militair Vliegwezen het aantal escadrilles van zes naar twaalf wordt verhoogd. Aan Commandant Jaumotte wordt het bevel van één van de nieuwe eenheden toegekend: het 7^{de} Escadrille voor fotografische verkenning, 'De Vliegende Draak' genoemd, uitgerust met Spad XI en gestationeerd te Houtem.

Het tekenen van de wapenstilstand op 11 november 1918 betekent voor officier-vlieger Jaumotte het einde van een ononderbroken, uitputtende en glorieuze 51 maanden durende aanwezigheid op het Belgische slagveld. Na de oorlog maakt hij deel uit van het Belgische bezettingsleger in Duitsland, als commandant van zijn escadrille in Krefeld.

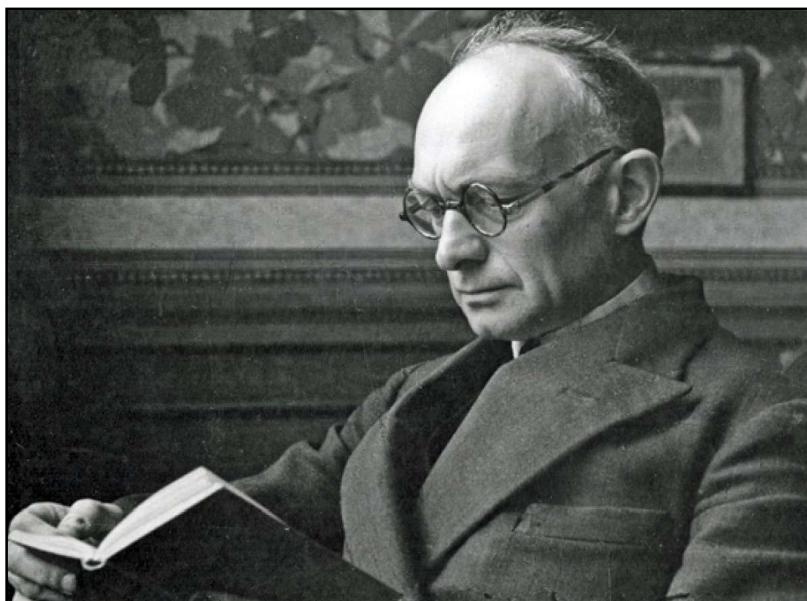
In 1919 huwt hij de in 1886 geboren Maria Braibant. Hun huwelijk zal worden gezegend met drie zonen: André, op 8 december 1919, die later professor, voorzitter en rector van de Vrije Universiteit van Brussel zal worden; Robert, op 20 september 1922, die geneesheer wordt en Jacques, op 28 januari 1930, die het leven zal laten tijdens een bombardement op Sint-Idesbald op 1 juni 1940.

Zijn leven als militair piloot verandert totaal en geheel onverwacht wanneer de regering hem aanstelt als Directeur van Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI). Dat is een publieke wetenschappelijke dienst die zes jaar eerder was opgericht. Voordien was het een afdeling van het Koninklijk Belgisch Observatorium geweest. Hij verlaat het leger op 1 oktober 1919.

Als een volhardend en enthousiast wetenschappelijk onderzoeker, ingenieur met een nieuwsgierige en scherpzinnige geest, verwerft hij spoedig een diepgaande kennis van de weerkunde. Hij bewijst die kennis met waardevolle wetenschappelijke experimenten en markant theoretisch onderzoek. Zijn autoriteit op dat nieuwe gebied wordt snel erkend in België, maar ook in het buitenland waar hij actief is binnen de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO). Zijn talrijke mededelingen in de schoot van de Technische Commissie voor Aërologie en zijn hoogstaande publicaties (een veertigtal tussen 1921 en 1940) worden zeer op prijs gesteld. Vanaf 1919 zal hij gedurende 21 jaar deel uitmaken van het Internationaal Meteorologisch Comité (IMC).

In 1939, in de zogenaamde periode van ‘versterkte vredesvoet’, wordt het KMI gemobiliseerd onder de benaming Meteorologische Dienst van het Leger. Jules Jaumotte, kapitein-commandant van het reservekader voor officieren, wordt voor de duur van zijn directieopdracht, gelijkgesteld met de graad van hoger officier. Na de inval op 10 mei 1940 van de Duitse troepen, vergezelt de Meteorologische Dienst de terugtrekkende troepen naar Vlaanderen en de kuststreek waar

bestuurder Jaumotte met zijn personeel weersvoorspellingen doet voor het Belgische leger en de geallieerde strijdkrachten. De opdracht wordt op 28 mei beëindigd met de Belgische capitulatie. De directeur overweegt het personeel en de apparatuur naar Engeland over te brengen, maar op de 1 juni, tijdens een zwaar bombardement op Sint-Idesbald, wordt Jacques, het jongste kind, op de leeftijd van elf jaar gedood en hijzelf ernstig gewond. Hij wordt in Brugge verzorgd en daarna overgebracht naar Ukkel waar hij op 6 juli overlijdt.



Jules Jaumotte, van 1919 tot 1940 Directeur van het Koninklijk Weerkundig Instituut. (Archief van Baron Jaumotte)

III. Uitzonderlijke verwezenlijkingen

Historisch kader

Jules Jaumotte heeft zijn stempel gedrukt op twee uitvindingen uit de eerste helft van de 20^{ste} eeuw: enerzijds de nog in haar kinderschoenen staande luchtvaart waarin hij een pionier was en anderzijds de meteorologie, een zeer technisch domein dat hij verder zal helpen uitbouwen en ontwikkelen tot een echte wetenschap.

Hij is 16 jaar oud in 1903 wanneer in de Verenigde Staten de gebroeders Wright er voor het eerst in slagen te vliegen met een gemotoriseerd toestel dat zwaarder is dan de lucht.

Heel snel werpt ook Europa zich op de ontwikkeling van deze nieuw gemotoriseerde sport die de prille luchtvaart is.

Op dat vlak is 1908 een belangrijk jaar voor België. In mei is de Fransman Henri Farman de eerste vliegenier die, in de buurt van Gent, als eerste in het Belgische luchtruim vliegt. In november is er een ander historisch moment: Baron Pierre de Caters is de eerste Belgische burger die met een vliegtuig boven het nationaal territorium vliegt, ditmaal in buurt van Antwerpen. Vervolgens is er in december een Franse constructeur die Hélène Dutrieu uit Doornik, kampioene en internationale recordhoudster in het wielrennen, voorstelt om als eerste vrouw met de 'Demoiselle' te vliegen, een zeer lichte eendekker die door Santos-Dumont is ontworpen.

Op te merken valt dat in het wereldje van 'de vliegende gekken in hun rare machines' niemand een vliegbrevet heeft. In 1909 lanceert de Belgische Aeroclub, opgericht in 1901, het vliegbrevet. Voordien had deze vereniging wel al licenties uitgereikt aan ballonvaarders. Vliegbrevet nummer 1 wordt op 3 december 1909 toegekend aan Baron Pierre de Caters; nummer 27 wordt op 23 november 1910 overhandigd aan Hélène Dutrieu, die zo de eerste Belgische pilote wordt; het nummer 28 wordt op 21 december 1910 overhandigd aan Georges Nélis, de eerste Belgische militaire piloot. Het is in deze opwindende context van de jonge luchtvaart dat Jules Jaumotte 'zijn vleugels wil uitslaan' wanneer hij in 1912 zijn eerste vlieglessen neemt te Sint-Job-in-'t-Goor.

De militaire luchtvaart wordt officieel opgericht in 1910, eerst in de schoot van de Compagnie voor Geschoolde Werkers en Ballonvaarders van de Genie, en vanaf 15 april 1913 als Compagnie van de Vliegeniers, niet langer een onderdeel van de ballonvaarders. Deze datum is van grote betekenis voor de toekomst van de Belgische militaire luchtvaart.

De meteorologie, die gedurende 21 jaar de tweede roeping van Jules Jaumotte zal worden, bevindt zich in deze periode nog in het stadium van het 'betere natte vingerwerk'. De weerkundige informatie die wordt verstrekt, wordt dan ook met de nodige scepsis en zelfs met een zekere vijandigheid ontvangen. De steeds grotere behoeften door de snelle ontwikkeling van de luchtvaart, verplichten de wetenschappers die in het 'weerbureau' werken hun methodes en apparatuur te perfectioneren. Directeur Jaumotte, in 1919 als hoofd benoemd van het Koninklijk Meteorologisch Instituut, zal een belangrijke rol spelen in een betere kennis van de weerkundige fenomenen, door het wetenschappelijk onderzoek dat hij onvermoeibaar blijft doen in Ukkel en door het ontwikkelen van toestellen om metingen op grote hoogte uit te voeren, ofwel met een ballon ofwel met het vliegtuig.

Luchtvaart en luchtfotografie

De weliswaar korte loopbaan als militair piloot van Jules Jaumotte (1913-1919) is opmerkelijk op twee vlakken. Hij is een waardevolle oorlogspiloot die niet minder dan 51 maanden (meer dan vier jaar) onafgebroken aan het front vertoeft, eerst als piloot en daarna als bevelhebber van verschillende eenheden voor luchtwaarneming en verkenning. Maar het is vooral als 'vliegenier/fotograaf' dat hij een plaats verwerft in de geschiedenis van onze militaire luchtvaart.

Van in het begin van de Eerste Wereldoorlog, bewijst de luchtvaart dat het een belangrijk instrument is voor het verzamelen van inlichtingen die niet alleen onmisbaar zijn voor het opperbevel maar ook voor de lagere niveaus. De tactische verkennings- en strategische opdrachten worden weldra uitgebreid met de eerste vuurregelingen voor de artillerie via luchtwaarneming en daarna met testen voor het fotograferen van de posities van de

tegenstanders. De bemanning bestaande uit de piloot Jaumotte en van de waarnemer Bussy werkt hard en is zeer succesvol (Zie Bijlage A).

Zoals reeds aangehaald, is het op zijn aanraden dat het opperbevel in 1915 beslist een speciale dienst voor luchtfotografie op te richten. Dat moet gebeuren met verschillende vliegtuigen die zich er toe lenen om te worden uitgerust met camera's, hun bevestigingssteunen en toebehoren. Waar tot voor kort het oog van de luchtwaarnemer slechts vluchtig en niet altijd nauwkeurig de positie van het doelwit kon bepalen, is er nu een foto waarop alle gewenste informatie wordt weergegeven, met een rijkdom aan details die tot dan ongekend was bij het opperbevel.



Kapitein Jaumotte en Luitenant Wouters, waarnemer-verkenner, poseren voor een Farman HF-60 waarvan de neus beschilderd is met een doodshoofd (Verzameling Georges Lecomte).

Het is met eenvoudige middelen dat Luitenant Jaumotte in de buurt van het front enkele vliegtuigen uitrust en dat hij ontwikkelingslaboratoria in elkaar knutselt. Daarnaast schaft hij ook alle papier en producten aan voor het ontwikkelen en afdrukken van de foto's. Opdat de 'landrotten', de zeer vragende partij voor de luchtfoto's, deze oordeelkundig zouden kunnen interpreteren, organiseert hij opleidingen voor de staven en eenheden zodat ze de informatie die het nieuwe instrument hen biedt kunnen interpreteren.

Jaumotte en zijn fotografische dienst boeken snel vooruitgang met de kwaliteit van hun fotografische documenten. De foto's worden van steeds hogere hoogte genomen om de vliegtuigen en bemanningen te beschermen tegen de grote risico's van het vliegen op lage hoogte. Tijdens een conferentie in 1919 (zie de vermelding in de rubriek 'Bronnen'), legt Jules Jaumotte een en ander uit: *"Door de tactische situatie moest er steeds meer op lage hoogte gevlogen worden. De fotografen gaven zich niet*

gewonnen, want eind 1915 stelde de Franse industrie een nieuw toestel ter beschikking: een camera met een focusafstand van 52 cm voor negatieven van 18 x 24, die door hun helderheid en scherpte merkwaardige resultaten opleverden. Door te werken op dezelfde hoogte was de schaal op slag verdubbeld (...). Op foto's genomen vanaf 6000 meter kan men gemakkelijk met het blote oog de spoorlijnen zien, de spoorovergangen en zelfs de telegraaf- en telefoonlijnen".

Om nog beter door de camouflage van de tegenstander heen te kunnen kijken, denkt Luitenant Jaumotte er aan de stereoscopie te gebruiken, een bekende techniek die het mogelijk maakt een driedimensionaal beeld op te roepen met twee vlakke beelden. Dat geeft de personen die de foto's interpreteren een idee van het reliëf, met foto's die verticaal vanuit het vliegtuig genomen worden. De toepassing van de luchtfotografie is echter niet zo eenvoudig. Hij verklaart: *"De camouflage werd maar volledig tenietgedaan door het gebruik van een nieuwe manier van onderzoeken: de stereoscopie. Op het eerste gezicht lijkt de dat*

zeer eenvoudig: met een toestel met twee lenzen gelijktijdig twee foto's nemen. Doch deze manier van werken kan geen positief resultaat geven via luchtfotografie daar het doel zich op een te grote afstand bevindt: de beide beelden zijn merkkelijk identiek zodat het vastgestelde reliëf dus denkbeeldig is. Men moet om tot een resultaat te komen de afstand tussen de beide lenzen gevoelig vermeerderen. In de praktijk wil dat zeggen dat men met een gewoon toestel twee foto's van hetzelfde doelwit neemt met enkele seconden tussentijd. Terwijl de glazen fotografische plaat manueel door de waarnemer wordt vervangen, heeft het vliegtuig boven het doel een zekere afstand afgelegd, een afstand die kan variëren naargelang de vraag van de operator en kan in bepaalde gevallen zelfs één kilometer bedragen. De twee afdrukken worden uitgesneden en volgens aan elkaar gelijmd en tenslotte met de stereoscoop bekeken. Het aldus bekomen kunstmatige reliëf is dikwijls overdreven maar toch suggestief. (...) Het resultaat is een echte maquette van het landschap, met een ongehoorde scherpte van de details. (...) Onnodig er op te wijzen dat de meest gesofisticeerde camouflage onmogelijk kan weerstaan aan het onderzoek met een goede stereoscoop. Ziehier bijvoorbeeld een batterij van de artillerie verdoken opgesteld onder een dak van raffia, zorgvuldig door zachte glooiingen aansluitend aan het terrein. (...) Op de gewone foto verschijnt er niets, maar met behulp van de stereoscoop vertoont het terrein een enorme kamelenrug die alles te voorschijn brengt dat zich onder de afdekking bevindt."

Het enthousiasme van de staven voor deze nieuwe controlemethode maakt het nodig dat er snel stereoscopen worden vervaardigd. "Om elk tijdverlies te vermijden, wordt de eerste stereoscoop in het escadrille zelf gefabriceerd, met als gevolg dat zijn model nogal pittoresk is. Twee eenvoudige lenzen vormen het optische gedeelte. Om de individuele regeling voor elk oog mogelijk te maken, verschuift men ze door hard te duwen in twee koperen cilinders gemaakt uit een oude brandstoftank van een vliegtuig; met een opspanner wordt de afstand tussen de lenzen geregeld. Het is op basis van dat model dat de technische diensten van de Belgische Luchtvaart de toestellen in serie vervaardigen; zodat de staven snel in het bezit werden gesteld van de instrumenten die zij met veel misbaar opeisten".



Het monteren van een camera met grote brandpuntafstand in de cockpit van de waarnemer-operator in het vliegtuig Sopwith "1,5 Strutter" nr S-1 van het 4^{de} Escadrille. (Verzameling Georges Lecomte via Mevrouw Laure Gisseleire zuster van Albert Gieseleire, piloot in het 4^{de} Escadrille en gesneuveld tijdens een luchtgevecht op 3 oktober 1918).

Het opnemen van paren stereoscopische luchtfoto's met weinig gesofisticeerde toestellen van die tijd, is niet eenvoudig omdat tussen twee klikken van de sluiters, met enkele seconden verschil, de waarnemer manueel de gevoelige plaat uit het toestel moet halen en deze snel te vervangen door een nieuwe plaat. Dat gebeurt soms in moeilijke vluchtomstandigheden. Jules Jaumotte zal samen met zijn technici dit euvel oplossen: *“Talrijke detailverbeteringen werden achtereenvolgens uitgevoerd aan het gereedschap waarover wij beschikten. Eén van de interessantste was het laden met intrekbare magazijnen voorzien van 50 fotografische platen van 18 x 24. Deze werden geheel vervaardigd, hetzij door de diensten van de luchtvaart, hetzij in het escadrille zelf. Na een korte inlooperperiode werkten deze instrumenten met een verbazingwekkende regelmaat en zonder dat er één plaat werd gebroken noch geblokkeerd”*.

Een andere spectaculaire verbetering bestond in het vervangen van de lens met 52 centimeter brandpuntafstand door een langer objectief met 120 centimeter brandpuntafstand. Deze was iets eerder in Frankrijk ontworpen en een bedrijf wil wel wat testen doen voor de vermaarde Belgische vliegenier-fotograaf. *“Met dat nieuwe materieel,”* zegt hij *“kunnen we op grote schaal gedetailleerde inlichtingen verkrijgen over zaken die uitzonderlijk belangrijk zijn voor de vijandelijke organisatie. Hij deed wonderen en leverde ons in korte tijdspanne verschillende honderden opnames die de trots van onze verzamelingen uitmaakten”*

Jules Jaumotte gaat verder: *“Vanaf eind 1917 had de luchtfotografie zo'n uitbreiding genomen dat een reorganisatie zich opdrong. Er werd een Dienst van het Leger opgericht, verbonden aan het 7^{de} Escadrille waarvan het bevel mij werd toevertrouwd. Deze eenheid hield zich bezig met fotografische verkenningen op grote afstand en ook met speciale opdrachten zoals onder meer foto's op grote schaal genomen met de camera van 120 centimeter, het nemen van foto's op systematische basis van zones van het terrein waarmee dan mozaïeken werden gemaakt.*

Wanneer in 1917 de Fransen tijdelijk de sector van de Steenstraat overnamen, konden ze zich binnen enkele dagen dankzij de projectie van foto's een perfect beeld vormen van de vijand die ze tegenover zich hadden”.

Zijn grote deskundigheid werd al snel tot over onze grenzen bekend met als gevolg dat hij in 1917 werd uitgenodigd in Parijs om de werking van het Belgische procedé en de interpretatie van luchtfoto's met een stereoscoop voor te stellen aan de Russische Militaire Luchtvaartcommissie. Hij wijst ook op de vooruitgang van de kwaliteit van de fotonegatieven genomen in vlucht alsook op de snelheid van doorsturen van de ontlede foto's naar de staven, ze worden soms zelfs boven de bevelhebbers op het slagveld gedropt.

“Momenteel is de Belgische luchtfoto een product van topkwaliteit, heel wat beter dan deze van onze sterke burens. De productie ervan was in de laatste dagen van de oorlog bijzonder hoog: om en bij de 15.000 prachtig gelukte foto's. Alleen de Dienst van het Leger heeft tijdens de laatste zes maanden, 1700 foto's genomen. Elk negatief werd op minimum 50 exemplaren afgedrukt. Voeg hierbij de stereoscopieën in serie genomen, de vergrotingen, de diapositieven voor projectie en men heeft een idee van het belang van de luchtfoto tijdens het conflict”.

Jules Jaumotte vestigt ook de aandacht op een andere belangrijke kwaliteit van de dienst die hij heeft opgericht en gedurende verschillende jaren heeft geleid: de foto's worden heel snel naar de gebruikers op het terrein doorgestuurd: *“De inlichting heeft alleen dan haar nut, vooral tijdens een offensief, als ze snel op de bestemming aankomt. Er werden dan ook echte krachttoeren uitgehaald: drie uur na de landing van het vliegtuig werden 50 fotonegatieven, een normaal aantal voor een verkenningsvlucht, ontwikkeld, gefixeerd, gewassen, gedroogd*



Verticale luchtfoto van een zone van het slagveld op schaal 1/4000. Deze foto werd genomen op 4 juli 1918 door de bemanning Kapitein Jules Jaumotte met Luitenant Jacques Desclée van een hoogte van 4800 meter boven het gehucht Elle ten zuidwesten van Kortemark in West-Vlaanderen. Zeer duidelijk merkbaar zijn de

en gedrukt op acht tot tien exemplaren zodat ze klaar waren voor verzending. De andere 40 afdrukken werden aangeleverd binnen 24 uur. (...) Tot op het laatste ogenblik werd elke foto zorgvuldig door de verkenners bestudeerd die, nadat ze twee uur vertoefd hadden op een hoogte van vijf- tot zesduizend meter, in een zuurstofarme atmosfeer met temperaturen tot 30 graden onder nul, een groot deel van de nacht besteedden aan dit uiterst nuttige doch tevens zeer vermoeiende werk. Het resultaat van hun ontleding werd gestencild en met elke serie foto's als bijlage meegestuurd".

Hij eindigt met een hulde te brengen aan zijn collega's en medewerkers van de talrijke onbewapende opdrachten voor het nemen van luchtfoto's. Ze werden daarbij niet altijd beschermd door bevriende vliegtuigen: "Het aantal piloot-fotografen was in het begin beperkt,



Verticaal beeld van dezelfde zone, in 2007 gefotografeerd door een satelliet. Aan de opname van 1918 zijn, buiten het wegennet en de spoorweg, de N35-weg en verschillende huizen toegevoegd. (Internet – Foto genomen van de website Google Earth).

doch hun aantal nam geleidelijk toe. Ze rivaliseerden allemaal in moed en kunde. (...) Het past hier een bijzondere hulde te brengen aan de luitenanten Carl Kervyn, Jacques de Meeus, Charles Coomans, John de Roest, Max Roland en Albert Gisseleire voor hun moed en inzet: als medewerkers van het eerste uur voerden zij hun taak uit met een permanente hardnekkigheid en heel veel moed tot op de dag dat ze roemrijk vielen onder de kogels van de vijandelijke machinegeweren”.

Hier dient te worden aangehaald dat wegens de vele vluchten op grote hoogte Jules Jaumotte een aandoening kreeg waar hij de rest van zijn leven heel veel last van zou hebben. Tijdens een opdracht op zeer grote hoogte liep hij een bevroren trommelvlies op wat een progressieve doofheid voor gevolg had die voor zijn professionele en sociale contacten in zijn volgende belangrijke functie, een zware handicap betekende.

Frontale meteorologie – De synoptische en dynamische weerkundige methodes

Wanneer Jules Jaumotte eind 1919 de leiding op zich neemt van het Koninklijk Meteorologisch Instituut, ontwaakt dit laatste langzaam maar zeker uit de gedwongen winterslaap waarin het merendeel van de wetenschappelijke activiteiten gedurende de oorlogsjaren waren gedompeld. Sinds het in 1913 was afgescheiden van het Koninklijk Belgisch Observatorium, ziet het KMI vanaf 1914, wanneer de Duitsers een groot deel van België bezetten, zijn personeelsbezetting sterk verminderen.

Met volharding en veel enthousiasme werpt de nieuwe bestuurder zich op de reorganisatie van de diensten, vooral deze van het observatienetwerk. Hij lanceert nieuwe ideeën geïnspireerd op de methodes van observatie en voorspelling van de Noorse School in Bergen met wie hij zeer goede betrekkingen had aangeknoopt. Het zal de eerste van zijn grote verwezenlijkingen zijn op dat gebied: hij introduceert in België de principes van de ‘frontologie’ en van de moderne methodes van synoptische en dynamische weerkunde.

Hij verdedigt met kracht de gedachte “*dat een wetenschappelijke instelling slechts dan nuttig is wanneer ze bijdraagt tot de vooruitgang*”. En hiervoor zegt hij tot zijn medewerkers “*dat een openbare kwaliteitsdienst slechts kan worden verzekerd door personeel dat effectief deelneemt aan het wetenschappelijk onderzoek*”.

Bestuurder Jaumotte werkt onvermoeibaar aan de ontwikkeling van het KMI en aan de aanpassing van zijn structuur aan de vooruitgang van de weerkunde. Van de bevoegde autoriteiten verkrijgt hij een belangrijke uitbreiding van het wetenschappelijk en technisch personeelsbestand. Daarnaast ontwikkelt en moderniseert hij het netwerk van observatiestations over het hele grondgebied.

In enkele jaren tijd zijn de wetenschappelijke disciplines waarvoor het KMI verantwoordelijk is zo uitgebreid en divers geworden dat een nieuwe reorganisatie van het instituut zich opdringt. In 1938 laat directeur Jaumotte zijn project voor het creëren van specifieke afdelingen binnen de instelling dan ook door de regering goedkeuren. Deze reorganisatie kan echter niet tot een goed einde worden gebracht. In mei 1940 vallen de Duitsers België binnen, in het daaropvolgende conflict zal Jules Jaumotte het zal laten.

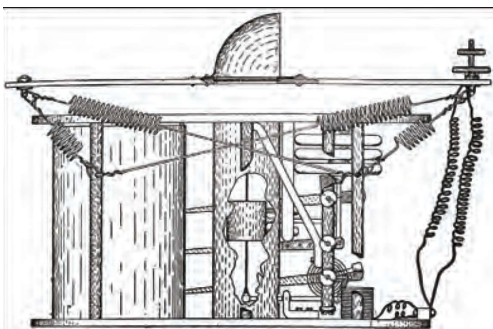
Wanneer de nieuwe bestuurder in 1919 aankomt in het KMI, gebeurt de weersvoorspelling aan de hand van synoptische kaarten via oude empirische regels. Zijn ontmoeting in de loop van datzelfde jaar met zijn collega van de Noorse diensten liggen aan de basis van nieuwe ideeën met betrekking tot de vorming en de evolutie van extratropische cyclonen. De eenvoudige theorie van zijn Noorse evenknie overtuigt hem. De empirische regels worden

vervangen door regels voor voorspellingen gebaseerd op een ontleding van de door de frontale zones gescheiden luchtmassa's. Jaumotte wordt snel een helderziende aanhanger, een echte apostel van deze nieuwe doctrine: hij introduceert de frontologie op het KMI waardoor de voorspellingen van de Afdelingen Weer en Voorspellingen spectaculair verbeteren.

De wetenschappelijke studie van de frontologie wordt verder gezet en toont snel aan dat de te observeren fenomenen drie dimensies hebben: de waarneming vanaf de grond volstaan dus niet; men dient peilingen in de hoogte te nemen, in de eigenlijke luchtmassa. Om deze belangrijke gegevens te registreren, had bestuurder Jaumotte vanaf 1923 een 'meteorograaf' (door sommigen dikwijls een meteograaf genoemd) ontworpen en verder verfijnd geïnspireerd op de registreerapparaten gebruikt met vliegers (draken). Maar het toestel ontworpen te Ukkel voor het gebruik met een vliegtuig is zodanig geperfectioneerd en verschillend dat het terecht de "meteorograaf Jaumotte" wordt genoemd. Dat apparaat kan met een uiterst geringe afwijking de kleinste thermische en hygrometrische verschillen in de atmosfeer optekenen

In samenwerking met de militaire luchtvaart die hij goed kent, richt hij in 1924 een dienst op voor het uitvoeren van verticale peilingen per vliegtuig. Het KMI beschikt zodoende dagelijks over een verticale situatie van de atmosferische druk, de temperatuur en de vochtigheidsgraad van de luchtmassa in de omstreken van Brussel. Dankzij zijn meteorograaf waarvan hij het eerste exemplaar zelf heeft vervaardigd, bewijst Jules Jaumotte zwart op wit de waarde van de theorie aangaande de frontologie en de algemene juistheid van de Noorse schema's betreffende de beweging en de evolutie van de luchtmassa's en van de frontale zones.

Hij zal de kwaliteit van de per vliegtuig verkregen informatie nog verbeteren. Gesterkt door zijn ongeëvenaarde ervaring als vliegenierfotograaf tijdens de Eerste Wereldoorlog, ontwerpt hij in 1932 een stereoscopisch toestel met twee lenzen en met dubbele onafhankelijke ontspanning die zodoende de mogelijkheid biedt hyperstereoscopische negatieven te maken van de wolken van bovenaan gezien, en waarvan de verbrede basis tussen twee opnames bekomen wordt door de



Principeschets van de meteorograaf voor peilingen per vliegtuig.



Algemeen zicht op de meteorograaf van Jaumotte voor peilingen met een vliegtuig (rechts) en links hiervan de lichte meteorograaf voor metingen met een peilballon. (Archief KMI)

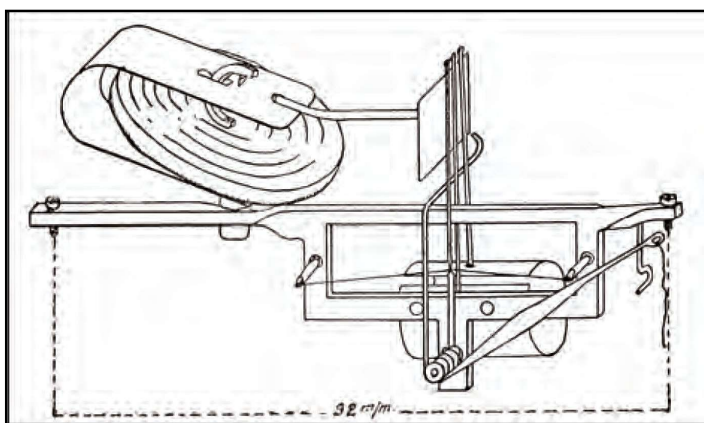
verplaatsing van het vliegtuig tussen de eerste en de tweede ontspanning. Toch zal de militaire luchtvaart haar samenwerking met het KMI in 1934 verbreken.

Gezien men niet meer over vliegtuigen beschikte om hoogtemetingen te doen, was men dus wel verplicht opnieuw peilballons te gebruiken. Een van de voordelen daarvan was dat ballons hoger klommen dan zeven kilometer, de maximumhoogte voor vliegtuigen in die tijd. Voor dat doel had directeur Jaumotte reeds in 1924 een uiterst lichte meteorograaf (lichter dan 100 gr.)

ontworpen die kon worden bevestigd aan een peilballon met gering volume (dit laatste is belangrijk om de ballon zonder al te veel risico te kunnen oplaten bij zware windstoten). Het nieuw registreertoestel moest ook eenvoudig van constructie zijn en niet al te duur om de kostprijs van de talrijke lanceringen te beperken. Hij moest ook behoorlijk robuust zijn om te weerstaan aan de schok bij de landing, zonder dat er nadien zware herstellingen nodig waren om hem opnieuw te gebruiken.

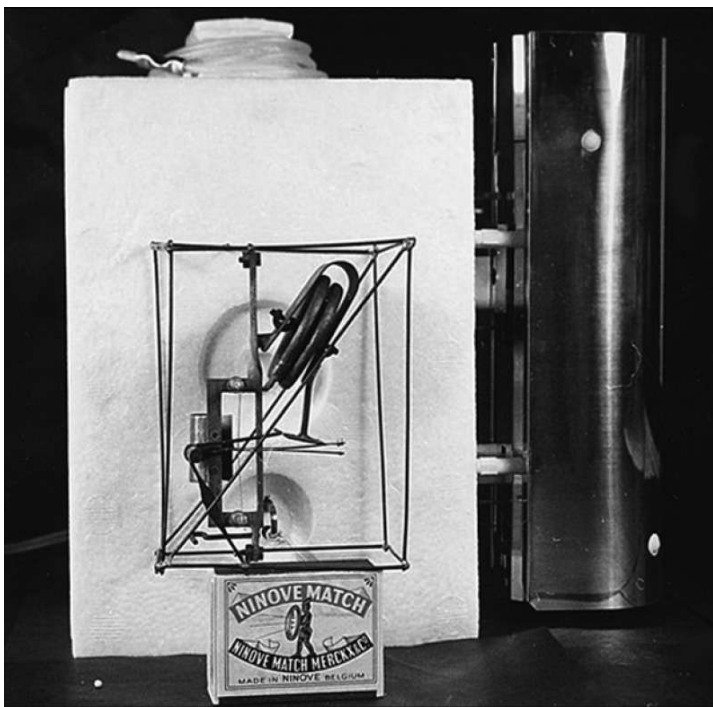
De eerste lichte meteorograaf die slechts negen centimeter lang was en niet meer dan 24 gram woog, wordt in 1925 gelanceerd met een ballon nauwelijks groter dan de proefballon van het courante type. Hij stijgt tot 16700 meter hoogte en geeft onmiddellijk al bemoedigende resultaten. Het was een succes dat door de Noorse professor Bjerknes ten zeerste werd gewaardeerd. Deze laatste verbleef dikwijls in Ukkel om Jaumotte zijn persoonlijke en financiële steun te geven. Het onmiddellijk succes van deze vruchtbare samenwerking leidt tussen 1927 en 1931 tot de geboorte van een nieuwe discipline: de synoptische aërologie. Onder zijn impuls winnen de studies en het wetenschappelijk onderzoek steeds meer aan belangrijkheid.

Vanaf 1927 worden steeds meerdere peilingen uitgevoerd in Ukkel en in andere Europese landen. Dat systematisch onderzoek van opmerkelijke atmosferische omstandigheden verrijkt op belangrijke wijze de kennis van de atmosferische storingen in onze streken en opent zodoende de deur naar betere voorspellingen.



Principeschema van de lichte meteorograaf voor metingen met een peilballon.

Jaumotte nieuwe methodes voor observatie en registratie. In 1933 ontwerpt hij een uiterst lichte (40 gram) camera waarvan de sluiters door een luchtdrukcapsule wordt geactiveerd op een gewenste barometrische hoogte. Zodoende neemt het kleine toestel een verticale foto van de bewolking op een vooraf ingestelde hoogte, waardoor de gewone aantekeningen door



Zicht van de minuscule meteorograaf Jaumotte, gebruikt met peilballons (Archief KMI).

Het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek (NFWO) hecht veel belang aan het werk van Jaumotte en verleent hem financiële steun voor het uitvoeren van zijn projecten. Zodoende speelt België een belangrijke rol in de aërologische werkzaamheden tijdens het internationaal pooljaar 1932-1933, met vooral het steeds dichter na elkaar uitvoeren van peilingen. Dat gebeurt telkens er een interessante ontwikkeling verwacht wordt in de atmosfeer. In deze internationaal omgeving ontwerpt en verfijnt directeur

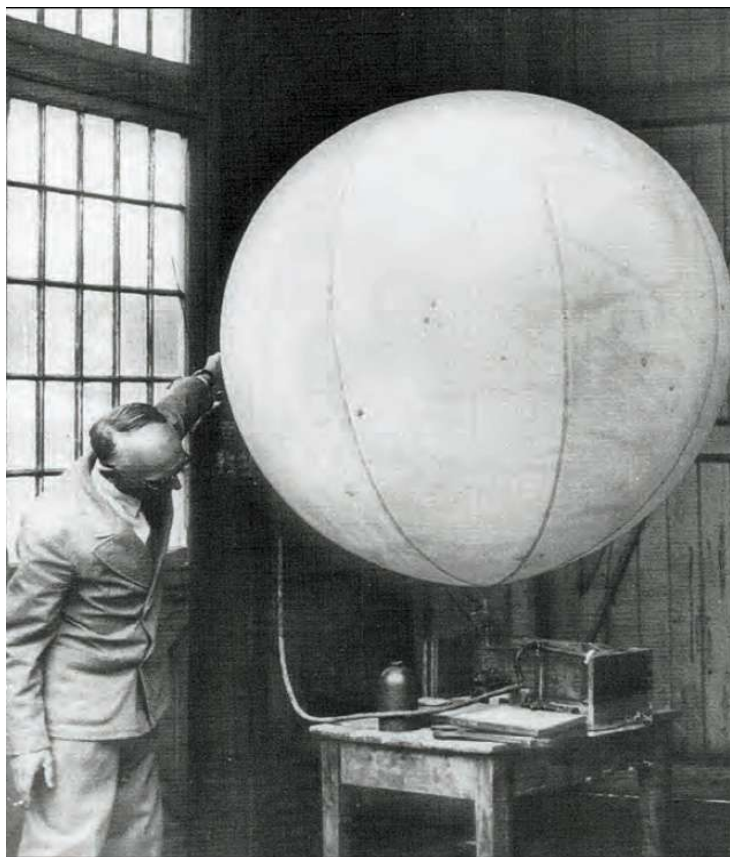
de meteorograaf worden vervolledigd.

Een nieuwe belangrijk vooruitgang wordt geboekt met de vervaardiging van radiosondes die het mogelijk maken meteorologische hoogtekarten tot aan de stratosfeer snel te traceren en te ontleden. In 1937 begint Directeur Jaumotte met de constructie van een lichtgewicht radiosonde. Vanaf eind 1939 doet hij proeven in het laboratorium, begin 1940 is het toestel klaar. De troebele internationale situatie van die tijd belet echter proeflanceringen met deze apparatuur.

Jules Jaumotte heeft nooit overwogen zijn uitvindingen met octrooien te beschermen. Integendeel, hij verspreidt de details voor de vervaardiging, voor de regeling en de ijking van zijn meteorografen. Het resultaat van deze verspreiding is zodanig positief dat de registreerapparaten die hij ontworpen heeft, in grote getale worden nagemaakt in de landen die actief deelnemen aan de vooruitgang van de weerkunde. Op die manier heeft hij in belangrijke mate bijgedragen tot de volle ontwikkeling van de synoptische aërologie.

Hij interesseert zich niet alleen voor de praktische kant van de zaken, ook de efficiëntie van de theorie van de aërologische fenomenen draagt zijn belangstelling weg, en in het bijzonder de thermodynamica van de atmosfeer. Het is een belangrijk onderdeel van de cursussen die hij vanaf 1927 geeft aan de Faculteit voor Toegepaste Wetenschappen aan de universiteit van Luik. Het is de eerste cursus van weerkunde die op een programma van een Belgische universiteit wordt gegeven.

Door zijn wetenschappelijk onderzoek en zijn baanbrekende verwezenlijkingen, door zijn talrijke wetenschappelijke en technische publicaties die ook vandaag nog worden



Directeur Jaumotte houdt het opblazen van een peilballon in het oog.

geraadpleegd, wordt de naam van Jules Jaumotte voortaan gekoppeld aan de ontwikkeling en het verfijnen van de weerkunde. Hij heeft de achting en het respect gewonnen, niet alleen van de academische wereld van zijn land maar ook van de wetenschappelijke wereld die hem de meest prestigieuze onderscheidingen en belangrijke functies bij de grote internationale organisaties van de Verenigde Staten, van Groot-Brittannië en van Noorwegen toekennen, alsook in de schoot van de Internationale Meteorologische Organisatie waarin hij gedurende 21 jaar in zetelt.

Hij was lector aan de Koninklijke Militaire School en lid van de Koninklijke Wetenschappelijke Vereniging van Luik. De 112^{de} promotie van de leerlingen aan de Koninklijke Militaire School (1960) draagt de naam van Jules Jaumotte.

Bronnen

Ministerie van Landsverdediging – *Militair dossier van Jules Jaumotte*.

La Conquête de l’Air– Juli 1919 – *Voordracht door de Commandant van de Genie J. Jaumotte voor de Belgische Aeroclub*.

Lecomte Georges - – *Pingouin vole, les promotions d’élèves-pilotes de 1911 à 1940*.
Onuitgegeven.

Verslag “ « Ciel et terre » nr. 6-11 – Juni/november 1940 – *Jules Jaumotte, Directeur van het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België* door Jacques Van Mieghem.

Verslag « Ciel et terre »nr. 3 – Maart 1941 – *Het wetenschappelijk werk van Jules Jaumotte* door Jacques Van Mieghem.

Jaarboek van de Koninklijke Belgische Academie – 1941 – *Nota over Jules Jaumotte, Lid van de Academie* – (pagina’s 191 tot 211) door Th. De Donder.

Koninklijke Academie van België – Nationale Biografie – 38^{ste} Boekdeel – *Jaumotte Jules, Maurice, Charles* (pagina’s 358 tot 370) door Jacques Van Mieghem – Brussel 1973.

Koninklijke Academie van België – Wetenschappelijke Afdeling - “ *Florilège des sciences en Belgique, Jules Jaumotte* – Brussel 1980.

Het Koninklijk Meteorologisch Instituut – Ducelot – 1982.

De Ridder A. – *150 jaar meteorologie in België 1833-1983* – Koninklijk Meteorologisch Instituut – 1984.

Wings-Pro Avia – december 1988 (pagina 3 tot 6) – *De Geschiedenis van de Meteo-Wing*.

Kinet Alfred – *Een kort overzicht van de meteorologie* – Carnets van CeDoP – Uitgave VUB 2002.

De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart - Chronologisch Overzicht van de Ledenlijst.

www.spacepole.be – *Geschiedenis van het Koninklijk Meteorologisch Instituut* – 2009.

Bijlage A

Het begin van de luchtoperaties van de Eerste Wereldoorlog

De eerste oorlogsopdrachten van Luitenant Jules Jaumotte

De piloten en waarnemers van de 2^{de} Escadrille gestationeerd in Namen (Isserentant, Jacquet, Hiernaux, Jaumotte, Bussy, Tapproge en Desmet) nemen vanaf 4 augustus 1914 deel aan de oorlogsoperaties.

Op 4 augustus 1914 (bepaalde bronnen spreken van 3 augustus, dus voor de invasie van de Duitse troepen), start de Farman HF-20 nr. 1 van de 2^{de} escadrille gepiloteerd door Luitenant Jaumotte met Luitenant Bussy als waarnemer, vanaf het vliegveld van Belgrade met tot doel een verkenningsvlucht uit te voeren. Hij vliegt in de streek van Laroche wanneer regen zijn motor doet stilvallen. Luitenant Jaumotte zoekt een plaats om zwevend te landen. Helaas heeft de weide waarop hij landt een relatief steile helling en loopt er een gracht door het midden waardoor het vliegtuig over de kop gaat. De beide officieren worden gewond en lopen kneuzingen op. Het verongelukte vliegtuig wordt gedemonteerd en naar Antwerpen vervoerd.

- Op 24 augustus signaleert het 2^{de} Escadrille dat de Duitsers de versterkte positie van Namen hebben ingenomen. De dag ervoor echter heeft het escadrille de 4 D.A. in haar terugtocht vergezeld en installeert zich eerst te Petite-Chapelle bij Couvin om vervolgens naar Frankrijk uit te wijken. Na een tussenstop in Amiens vertrekt zij naar de omgeving van Parijs.
- Op 7 september deelt Lt Isserentant mee dat de Lt Soumoy, bevelhebber van het 2^{de} Escadrille in bevolen dienst is gevallen op het vliegveld van Buc ten zuiden van Versailles. Het is onder het bevel van Lt Isserentant dat de opnieuw samengestelde eenheid naar Antwerpen vliegt. Op 10 september bevindt het zich te Oostende en wacht gunstig weer af om uiteindelijk naar Wilrijk te vliegen.
- Op 12 september landt de HF-20 met als bemanning Jaumotte-Bussy te Wilrijk. Tijdens de nacht van 12 op 13 barst er een zware storm boven Wilrijk los. De tent waarin het vliegtuig zich bevindt waait weg en het toestel slaat om. Er worden ook nog drie andere tenten gescheurd. De schade is groter op de hippodroom van Oostende waar de andere twee vliegtuigen van het 2^{de} Escadrille worden vernietigd ondanks het feit dat beide toestellen verankerd waren.
- 25 september – verkenningsvlucht langs het traject Wilrijk, Dendermonde, Aalst, Ninove, Geraards-bergen, Lessen, Ath, Lens, Bergen, Binche, La Louvière, Nijvel, Clabecq, Halle, Brussel, Mechelen, Wilrijk
- 26 september – verkenningsvlucht langs het traject Wilrijk, Merchtem, Asse, Enghien, 's Gravenbrakel, Tubize, Enghien, Halle, Sint-Agatha-Berchem, Mechelen, Wilrijk.
- 29 september – verkenningsvlucht boven de posities van de artillerie (Boortmeerbeek) die de forten van de 3^{de} sector beschieten (Waver, Sint-Catherine).
- 02 oktober – tussen 14.35u en 16.40u, verkenningsvlucht voorbij het zuidelijke front (3^{de} en 4^{de} sektoren).
- 03 oktober – de 2^{de} Escadrille vliegt naar Oostende en landt er op de Wellington-hippodroom.
- 07 oktober – het Belgisch leger verlaat Antwerpen om halt te houden aan het Kanaal Gent-Terneuzen te Zelzate.
- 07 oktober – de bemanning Jaumotte-Bussy wordt als verkenners naar Antwerpen gestuurd om te kijken wat er op de grond gebeurt ten zuiden van de Schelde.
- 11 oktober – in de loop van de namiddag installeren het 2^{de} en 3^{de} Escadrille HF zich in Saint-Pol-sur-Mer, voorstad van Duinkerken. 's Anderendaags voegen het 1^{ste} en 4^{de} Escadrille zich bij hen.

- 15 oktober – De Luitenanten Jaumotte en Bussy, hoogst waarschijnlijk overgegaan naar het 1^{ste} Escadrille, voeren een strategische verkenningsvlucht uit langs het traject Tielt, Roeselare, Ieper. De slag om de IJzer gaat beginnen.
- 16 oktober – het team Jaumotte-Bussy vliegt in de buurt van het front en doet er onrustwekkende waarnemingen.
- 17 oktober – het 1^{ste} Escadrille installeert zich te Kerkepanne?
- 19 oktober – tactische verkenning in de sector voor de IJzerbocht in Tervate.
- 23 oktober – verkenning ten zuiden van Diksmuide.
- Op 24 oktober 's avonds geeft de GQG orders om de tenten op te vouwen van het 1^{ste} Escadrille HF opgesteld op het geïmproviseerde terrein van Kerkepanne en dit met het oog op een mogelijke terugtrekking als gevolg van de vooruitgang van de Duitsers op de linkeroever van de IJzer. Het toestel van de bemanning Jaumotte-Bussy wordt bij het landen volledig vernietigd, doch zij komen er zonder kleerscheuren van af.
- Op 17 november plaatst België bij de Franse regering een bestelling voor een escadrille uitgerust met Voisin type 3 (Voisin LA – 1915, motor Salmson-Canton-Unné van 130 pk); van een escadrille Maurice Farman 14 uitgerust met motor Renault van 80 pk en van een escadrille Morane-Saulnier “Parasol”. Deze laatsten werden nooit geleverd daar de Fransen hun gebruik afraadden. De zes MF worden geleverd in januari 1915 en de zeven Voisin type 3 worden geleverd vanaf 25 februari 1915.
- 17 november – de Luitenanten Jaumotte en Demanet worden naar Parijs gestuurd om twee Henri Farman (Rhône 80 pk) op te halen. 's Anderendaags komt Luitenant Jaumotte goed aan op het terrein van Veurne, doch Luitenant Demanet crasht zijn toestel te Amiens.
- 02 december – Jaumotte en Bussy voeren een verkenningsvlucht uit boven de rechteroever van de IJzer. De loopgraven van de Duitsers staan vol met water. Daarenboven lokaliseert de bemanning de batterij bestaande uit vier geschutsstukken van Spermalie, op 1400 meter ten noordwesten van dit gehucht, alsook een park met caissons ten oosten van Slijpe.
- 03 december – het duo Jaumotte-Bussy werkt samen met de Franse artillerie en bemerkt hierbij dat de vijandelijke batterij van Spermalie actief is.
- 04 december – de bemanning Jaumotte-Bussy noteert de plaatsen waar de IJzer toegankelijk is voor de drie wapens (infanterie – cavalerie – artillerie).
- 06 december 1914 – Jaumotte en Bussy merken op dat het peil van de overstromingen daalt tussen de IJzer en de spoorlijn waardoor er nabij Tervate een eiland ontstaat...
- Op 7 mei 1915 wou Lt Bussy, die zijn brevet van piloot had behaald en is overgegaan naar het 3^{de} Escadrille, de zevende en laatste Voisin Type 3 besteld in november 1914, naar het front vliegen. Hij verongelukt te Villacoublay (motordefect bij het opstijgen waardoor hij bij het terugdraaien te veel snelheid verliest zodat het toestel ongecontroleerd neerstort).

Op basis van “Het begin van de Belgische Luchtvaart” door E. Mathieu – tekst verschenen in de Belgische Revue voor Militaire Wetenschappen in 1937.

Op 1 januari 1916 wordt het 1^{ste} Verkenningsescadrille dat vanaf Koksijde opereert onder leiding van Kapitein Demanet omgevormd tot het 1^{ste} Jachtescadrille. De kapiteins Jacquet en Jaumotte weigeren het bevel over een escadrille te voeren om zodoende in het 1^{ste} te kunnen blijven onder het bevel van Demanet. (Baron Willy Coppens de Houthulst in ‘Herklassering’ – Ruiterszicht’, pagina 67). Nochtans wordt Kapitein Jaumotte later overgeplaatst naar het 4^{de} Verkenningsescadrille dat onder het bevel van Luitenant Johan Hagemans vliegt met toestellen van Maurice en Henry Farman. Het is van dat escadrille dat de fotosectie, geleid door Jules Jaumotte, afhangt. Hij vormt dikwijls een team met Onderluitenant-waarnemer Wouters en zal achtereenvolgens op verschillende types toestellen vliegen, zoals de Henri en Maurice Farman, de Sopwith 1 ½ Strutter en Spad XI.

Bijlage B

De wetenschappelijke titels van Jules Jaumotte

- 1921 Lid van het Nationaal Comité voor Landmeetkunde en Geofysica.
- 1931-1933 Voorzitter van de Belgische Vereniging voor Astronomie, Meteorologie en Aardbolphysica.
- 1932-1933 Lid van de Belgische Commissie van het Pooljaar.
Lid van de Administratieve Commissie van het Nationaal Instituut voor de Landbouwkundige Studie van Belgisch Kongo.
Lid van de Commissie voor Speciale Studie van de windkracht op constructies.
Lector aan de Koninklijke Militaire School.
- 1936 Lid van de Koninklijke Wetenschappelijke Vereniging van Luik.
- 1937 Corresponderend lid van de Afdeling Wiskundige en Fysische Wetenschappen van de Klas voor Wetenschappen aan de Koninklijke Belgische Academie.
“Honorary Member” van het Observatorium van Mont Washington.
- 1938 Lid van de Commissie belast een Verbinding op te stellen tussen de Internationale Weerkundige Organisatie en de Internationale Radio-Wetenschappelijke Unie.
- 1939 “Honorary Member of the Royal Meteorological Society” (Londen).

Lijst van de bijzonderste eretekens aan Jules Jaumotte overgemaakt

- Officier in de Orde van Leopold II met Zwaard.
- Commandeur in de Orde van Leopold.
- Commandeur in de Kroonorde.
- Oorlogskruis 1914-1918.
- Medaille van de IJzer.
- Chevalier de la Légion d'Honneur (Frankrijk – 07/06/1917).
- Croix de guerre (Frankrijk – 02/07/1917).
- Military Cross (Groot-Brittannië – 13/08/1916).
- Order van Sint Anna met Zwaarden (Groot-Brittannië – 02/07/1917).
- Order van Sint Stanislas 3^{de} Klasse (Rusland – 03/08/1916).
- Zilveren Medaille voor Militaire Waarde (Italië).
- Acht Frontstrepen toegekend voor het geheel van de campagne 1914-1918.
- Ridder in de Orde van Leopold – Koninklijk Besluit van 27/11/1914.
- Ridder in de Kroonorde – Koninklijk Besluit van 08/04/1923.
- Officier in de Orde van Leopold – Koninklijk Besluit van 08/04/1927.
- Vuurkruis – Koninklijk Besluit van 21/07/1939.

Citaten gehecht aan bepaalde eervolle onderscheidingen aan Jules Jaumotte toegekend

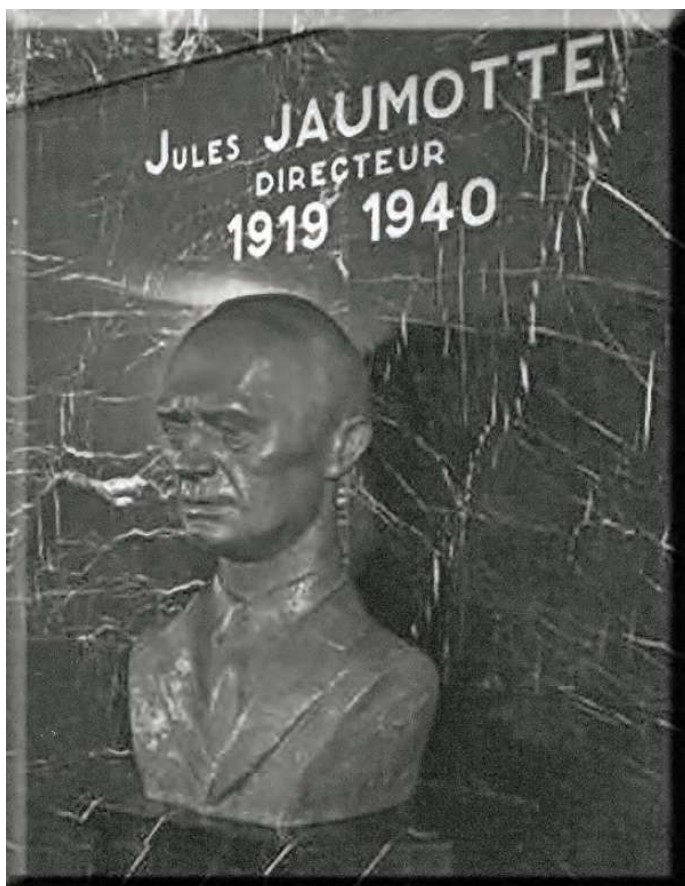
Ridder in de Leopoldsorde – Koninklijk Besluit van 27/11/1914 – *“Heeft zich vanaf het begin van de campagne onderscheiden door zijn wilskracht en zijn moed. Gewond bij een vliegtuigongeval en en hoewel niet helemaal hersteld, herneemt hij het vliegen en neemt als piloot deel aan de aftocht van de 4^{de} Legerdivisie. Hij ontdekte de locatie van twee mortieren van 42 centimeter die de forten van de 3^{de} sector van de positie rond Antwerpen beschoten”.*

Order van Sint Stanislas 3^{de} Klasse van Rusland – Bijlage O.J.A. 06/08/1916 – *“Buitengewoon piloot, belast met de door hem persoonlijk opgerichte fotografische dienst van het leger. Heeft gedurende meer dan een jaar talrijke foto-opdrachten vervuld waarbij hij steeds getuigde van opmerkelijke bekwaamheid en moed. Heeft resultaten van onschatbare waarde bereikt”.*

Oorlogskruis – Koninklijk Besluit van 15/09/1916 – Bij ministeriële beslissing van 21/07/1937 werd een palm toegevoegd aan het lint van de vereremerking verleend in 1916.

Ridder in het Erelegioen – Bij verordening van de President van de Franse Republiek van 30/04/1917 – *“Uiterst bekwame en moedige piloot. Heeft de grootste diensten bewezen door op elk uur van de dag in alle weersomstandigheden en onder zware beschietingen de gevaarlijkste fotografische verkenningsvluchten uit te voeren. Citaat aan het Detacheringorder van het Franse Leger in België op 28 augustus 1916”.*

Ridder in de Kroonorde met Palm op datum van 30 september 1919 – Koninklijk Besluit van 30 september 1920 – *“Voor de moed en de toewijding waarvan hij het bewijs heeft geleverd in de loop van zijn lange aanwezigheid aan het front en tijdens de opdrachten die hem werden toevertrouwd”.*



♦ Een bronzen borstbeeld van Jules Jaumotte, vervaardigd door Marceau Gillard, werd in het Koninklijk Meteorologisch Instituut onthuld op 9 juli 1965 tijdens de 4^{de} Sessie van de Commissie voor Aërologie van de Internationale Meteorologische Organisatie.

♦ Op initiatief van het Syndicaat voor Toerisme van De Panne en in samenwerking van het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België werd een micrometeorologisch station in 1989 opgericht op de dijk, niet ver van het monument van Leopold I. Dit station werd ‘Meteorologisch Park Jules Jaumotte’ genoemd ter herinnering aan de vroegere directeur die de 1^{ste} juni 1940 dodelijk werd gewond op het grondgebied van de gemeente De Panne. Dat station werd sedertdien ontmanteld en verwijderd.

Bijlage C

Fotoreeks



*De Kapitein Jules Jaumotte, vliegenier, 1914.
(Verzameling Georges Lacomte)*



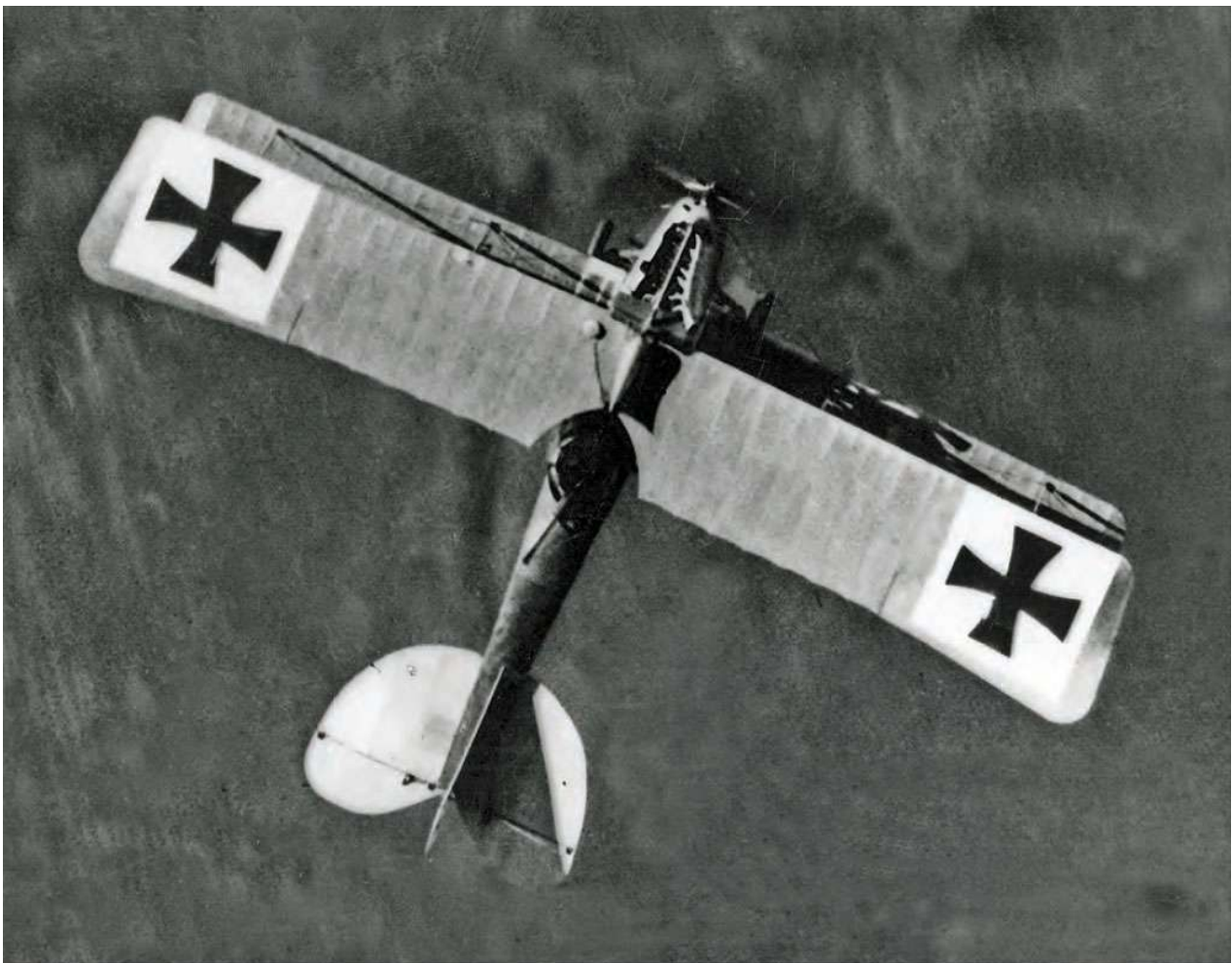
*Tekening door een onbekend
artist. (Archief Dr R.. Jaumotte)*



*Een groep van piloten en waarnemers voor een Nieuport X van het 1^{ste} Escadrille.
Luitenant Jaumotte is de tweede van links (Verzameling Georges Lecomte)*



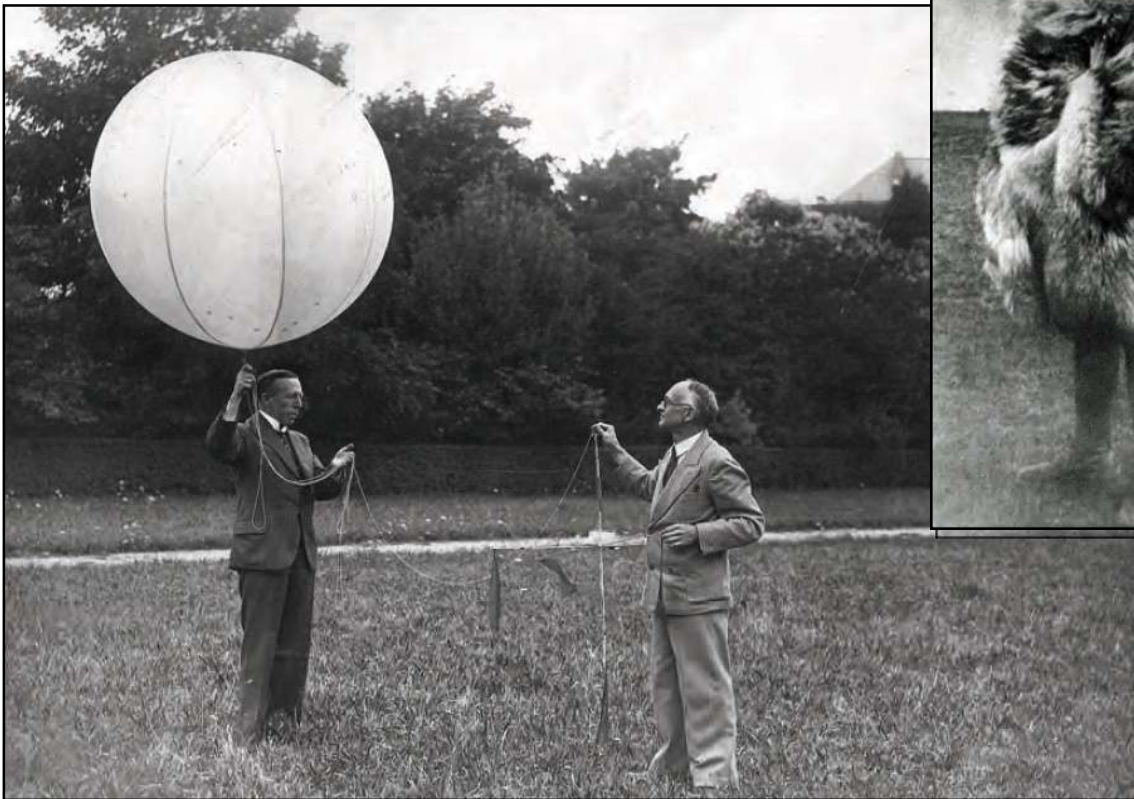
Jules Jaumotte samen met zijn waarnemer Jacques Desclée in november 1918 in een Spad X te Maria-Aalter, gelegen ten noordwesten van Gent (Cliché via Walter Pieters)



Duits vliegtuig Albatros C-III gefotografeerd in vlucht door Jaumotte tijdens een opdracht boven het slagveld aan de IJzer. In een "Aantekening betreffende Jules Jaumotte, Lid van de Academie" verschenen in het Jaarboek van de Koninklijk Academie van België 1941, legt de fysicus Théophile DeDonder uit onder welke opmerkelijke omstandigheden deze buitengewone foto werd gemaakt: "Het vliegtuig waarmee hij vloog werd op een bepaalde dag verrast door een vijandelijk toestel en in een situatie dat de waarnemer van Jaumotte zijn machinegeweer niet kon gebruiken tegen de aanvaller.

Op het ogenblik dat de tegenstander naar hem toe draaide met zijn wapen op hem gericht, nam Jaumotte een draagbaar fototoestel dat hij binnen handbereik had en nam een foto. De Duitse vliegenier, zodanig verrast door zoveel lef, aarzelde een ogenblik om te schieten en dit redde het leven van onze bemanning". Het verkenningsvliegtuig Albatros C-III werd vanaf 1916 door de Duitsers in gebruik genomen. Hieruit kan men afleiden dat deze opname tussen 1916 en 1918 werd genomen. De hier gepubliceerde foto werd van een negatief gemaakt op een glazen plaat met formaat 18 cm x 24 cm. (Archief Dr R. Jaumotte).

De eigenaardige vliegkledij die Jules Jaumotte draagt, om zich te beschermen tegen de grote koude op de grote hoogte waarop werd gevlogen tijdens foto-opdrachten. (Archief Baron Jaumotte) →



In Ukkel maken de Directeur Jaumotte (rechts) en een helper een peilballon klaar waaraan een lichte meteorograaf is bevestigd (het is het kleine witte doosje onder de rechterhand van de directeur, hangend aan de bevestigingskabel). De peiling werd uitgevoerd in augustus 1934 met het oog het maken van een plaatselijke kaart van het weer op hoogte. Het betreft een voorbe-reiding van de stratosferische vlucht van de Belgische ballonvaarder en wetenschapper Max Cosyns, assistent van professor August Picard bij de Faculteit van Toegepaste Wetenschappen aan de Universiteit van Brussel. Opgestegen vanaf Hour nabij Ciergon in de Ardennen op 18 augustus 1934, maakte Max Cosijns samen met ingenieur Nérée Van der Elst een recordvlucht van 1800 kilometer. Ze landden in Joegoslavië nadat zij een hoogte hadden bereikt van 15500 meter. (Foto Keystone Brussel – Verzameling Baron Jaumotte).



Ongeveer 25 jaar nadat zij als piloot werden gebrevetteerd, hebben de stichtende leden van de Belgische Vieilles Tiges, waaronder Jules Jaumotte en de toekomstige Generaal Jean-Baptiste Piron, zich verzameld om dit feit te vieren. (Archief Vieilles Tiges).