

ORTA (*Tony-Marie-Joseph-Ghislain*), Administrateur-directeur général de la SABENA (Namur, 29.10.1888 - Bruxelles, 27.11.1950). Fils de Théophile et de Franquet, Marie-Antoinette.

Tony Orta qui devait finir sa carrière dans l'aviation civile comme administrateur-directeur général de la SABENA, était le type même du pionnier. Aviateur comme ses deux frères, Franz et José, il avait pris son brevet de pilote le 31 octobre 1911 (brevet n° 51).

Il s'engage dans l'aviation militaire dès que la guerre éclate en 1914. Il se distingue sur le front des Flandres et, devenu lieutenant, est désigné en 1916 pour faire partie de l'escadrille d'hydravions du Tanganika formée à la demande du général Tombeur. Il s'y distingue à nouveau et y découvre une vocation coloniale qui vint s'ajouter à sa vocation d'aviateur.

Rentré sur le front d'Europe après la campagne victorieuse d'Afrique, Tony Orta poursuit la guerre comme pilote d'hydravion à l'escadrille belge de Calais chargée de la protection et de la surveillance de la côte. Au cours d'une mission en haute mer, il participe à la destruction d'un... sous-marin ennemi.

Dès la fin de la guerre, Tony Orta est choisi par A. Marchal et G. Nelis pour former avec H. Cornélius et J. Renard le triumvirat qui allait créer, tout d'abord sous le pavillon de la SNETA (Société nationale pour l'étude des transports aériens) puis, dès 1923, sous celui de la SABENA, le réseau des lignes aériennes belges.

En Afrique, Orta est d'abord chef d'exploitation de la SNETA et prend une part active à l'établissement de la LARA (Ligne aérienne roi Albert) qui, le 1^{er} juillet 1920, ouvrait la première ligne aérienne du monde au-dessus de territoires tropicaux et quasi inhabités entre Léopoldville et N'Gombe. Tony Orta s'est attaché à inventer et à créer toute une infrastructure de plaines d'atterrissage dans la forêt et la brousse pour permettre aux frêles machines volantes de 1920, équipées de moteurs inconstants, de réaliser en toute sécurité et avec une remarquable régularité des liaisons aériennes de plus en plus longues. Cette infrastructure primaire demeure la base des réseaux congolais d'aujourd'hui.

Plus tard, en 1940, devenu directeur général, Tony Orta fut confronté avec le grave problème de la survie des exploitations aériennes du Congo pendant la guerre. Le cordon ombilical qui rattachait le Congo à la Belgique ayant été brusquement coupé, il fallut reconstruire un réseau intérieur qui répondit aux nouvelles exigences politiques, militaires et économiques. La SABENA, sous la direction et l'impulsion de Tony Orta, put reconstituer une circulation des hommes et des biens devenue vitale pour le pays. Il devait ensuite et dès la fin des hostilités prendre une grande part à la reconstruction du réseau aérien intercontinental belge et à l'expansion vertigineuse des activités aéronautiques.

Le Gouvernement britannique, voulant reconnaître les services rendus à l'effort de guerre par la SABENA au Congo, éleva Tony Orta au grade d'officier du British Empire (O.B.E.).

Tony Orta était en outre commandeur de l'Ordre royal du Lion; officier de l'Ordre de Léopold et de la légion d'honneur et, au titre militaire, officier des Ordres de la Couronne et de Léopold II avec glaives; chevalier de l'Ordre de Léopold; chevalier de l'Ordre de l'Etoile africaine avec palmes; croix de guerre belge avec sept palmes et croix de guerre française. Il était enfin officier du Christ du Portugal et titulaire de la Croix du Feu, de la médaille du volontaire combattant 1914-18, de la médaille du centenaire, de la médaille de l'effort de guerre 1940-1945 et de la décoration industrielle de 1^{ère} classe.

4 janvier 1966.
G. Périer (†)