

Meetings précurseurs de la poste aérienne belge :
JOURNEES D'AVIATION D'OSTENDE
29 Août - 4 Septembre 1910

Par Dr. Roger BAURAIN

Suite à l'enthousiasme provoqué par les journées d'aviation d'Ostende en 1909, l' Aéro Club d'Ostende et du Littoral (A.C.O.L.) présidé par Raoul DE VRIERE à organisé ces 2^{èmes} journées d'aviation en septembre 1910 à la «Reine des Plages ».

A deux pas de l'Hôtel Royal Palace, on construisit trois hangars additionnels, les deux premiers étant occupés par le biplan Voisin des frères WILLIAME piloté par CHAILLEZ et l'appareil de Georges DECOMMINES. Les hangars étaient prévus pour les participants aux journées d'aviation d'OSTENDE : le monoplane Blériot de Jan OLIESLAGERS, le biplan Voisin des frères WILLIAME piloté par CHAILLEZ et le biplan Curtiss des frères BOEL, piloté par Max ADELMAN.

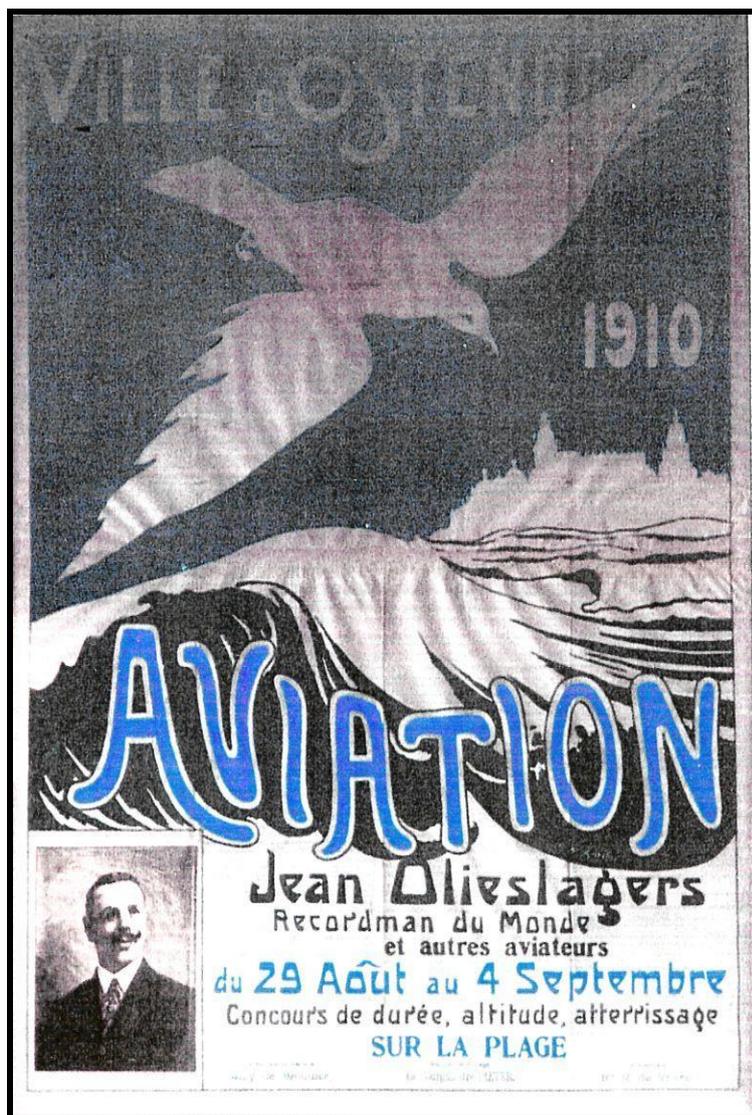


Fig.1 : Affiche des journées d'Aviation d' OSTENDE, du 29 août au 4 septembre 1910. (affiche , vedette de l'exposition temporaire « Oostende schreef / schrijft luchtvaart -geschiedenis», du 17 juin au 17 septembre 2006, au musée de Plate à OSTENDE).

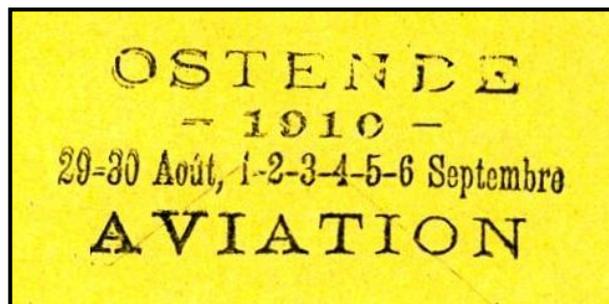


Fig.2 : *Cachet de propagande, sur étiquette jaune, utilisé pour promouvoir la semaine d'aviation d' OSTENDE de 1910 (au verso d'une lettre à en-tête de l'Hotel Splendid à Ostende envoyée vers l'Ecosse ; lot 698 de la vente David Delhaye du 21.10.2006).*

Le 25 juin 1910, le journal ostendais « Le Carillon » annonçait qu'un groupe de « capitalistes » avait réuni assez de fonds que pour pouvoir financer une semaine d'aviation à Ostende.

Les pilotes suivants étaient prévus : LATHAM, la baronne DE LA ROCHE, AUDEMARS, le Comte DE LA VAULX avec son ballon « Zodiac », les belges DEBAEDER, TYCK, Daniel et Nicolas KINET, Mlle Hélène DUTRIEU ainsi qu'un certain GERARD.

Malheureusement de nombreux pilotes ne purent venir, le 8 juillet la Baronne DE LA ROCHE se blessa à BETHENY (Fr) et le 3 août Nicolas KINET se tuait lors du meeting de STOCKEL, 24 jours après le décès de son cousin Daniel KINET lors d'un vol d'entraînement à GAND.

Les autres pilotes se désistèrent, plus intéressés par des meetings plus prestigieux se tenant au même moment. Au dernier moment le Président de l'A.C.O.L. obtint la présence de son ami Jan OLIESLAGERS, qui le dépanna de sa présence entre deux meetings aux Pays-Bas, ceux de GRONINGEN (10-14 août) et de LEEUWARDEN (16-19 septembre).



Fig. 3 : *Jan OLIESLAGERS (14.5.1883 – 23.3.1942)*

Né à Anvers le 14 mai 1883, il devient champion du monde motocycliste en 1905, et est surnommé le « démon anversoïse ». Il s'initie à l'aviation en 1909, participe à de nombreux meetings aériens (Reims, Ostende et Anvers en 1909, Seville, Nice, Barcelone, Genes, Bologne, Stockel, St-Job-in-t'Goor, Ostende en 1910 ; tour de Belgique en 1911 ; ...).

Fonde l'amicale des anciens pilotes « Les vieilles tiges » dont il sera Président.

S'arrête de piloter en 1935 et décède d'un cancer à Anvers le 23 mars 1942.

Lundi 29 août 1910 : premier jour

Finally la liste des participants est fixée comme suit :

- Jan OLIESLAGERS sur monoplane BLERIOT
- CHAILLEZ sur biplan VOISIN
- BOEL sur CURTISS
- Hélène DUTRIEU sur biplan FARMAN

La vitesse moyenne du vent étant de 7 à 8 mètres par seconde (25 km/h) durant la journée, vers 15 h. Jan OLIESLAGERS, bien que courageux, n'estima pas les conditions favorables pour voler, le vent étant trop violent. Il était refroidi par une chute de son aéroplane dans la baie de GENES le 17 mai 1910, à cause d'un vent trop fort et instable.

Vers 16h, la police fit disperser la foule importante qui s'était amassée sur la digue, sur la plage et devant les hangars construits derrière le cloître du Sacré Cœur.

Mardi 30 août 1910 : deuxième jour

A OSTENDE, le vent étant de 15 mètres par seconde, il n'était pas question de voler ce jour là.



Fig.4 : Hélène DUTRIEU (pilote Belge, née à Tournai le 10.7.1877, décédée à Paris le 26.6.1961)

Par contre à BLANKENBERGHE, vers 18 h Hélène DUTRIEU, malgré le vent violent, réalisa un petit vol pour contenter la foule. Son biplan Farman s'envola vers ZEEBRUGGE, fit de nombreuses courbes élégantes au dessus du port et revint vers BLANKENBERGHE, sous le regard attentif de son mécanicien BEAUD. A l'atterrissage l'aviatrice reçut une ovation enthousiaste.

Pendant ce temps, à OSTENDE, les mécaniciens d'OLIESLAGERS vendaient, devant les hangars, d'anciennes cartes postales du pilote ainsi que des billets d'entrée à 1 franc pour pouvoir admirer l'aéroplane d'OLIESLAGERS, à l'intérieur des hangars. Malgré le prix d'entrée élevé, la foule se pressa toute la journée pour voir le monoplane d'OLIESLAGERS.

Mercredi 31 août 1910 : troisième jour

Un vol étant prévu ce jour, la police, la gendarmerie à cheval et un bataillon du 3^{ème} régiment de Ligne furent mobilisés le long de la digue.

A 14 h 30 le drapeau rouge fut hissé, annonçant qu'un vol aurait lieu, puis un drapeau avec une bande noire entre deux bandes rouges fut hissé, indiquant que c'est OLIESLAGERS qui effectuerait le vol. En effet chaque pilote avait un drapeau avec des couleurs différentes.

A 15 h 30 WILLIAME mesura le vent à 7 mètres par seconde et malgré ce vent un peu trop fort OLIESLAGERS décida de réaliser un vol. A l'aide de ses mécaniciens, il poussa son monoplan à travers les rues et la digue d' OSTENDE, tenant à la main son bidon d'essence (fig.5).



Fig. 5 : CP illustrant OLIESLAGERS tirant son monoplan par l'hélice, sur la digue, à Ostende, aidé par ses mécaniciens.

Figure. 6 : Carte postale illustrant OLIESLAGERS et son aéroplane sur la plage d'OSTENDE, avant le décollage, l'armée empêchant la foule d'approcher l'aéroplane de près.



Après avoir vérifié la vitesse du vent, OLIESLAGERS fit pousser son aéroplane sur la partie dure du sable de la plage, parallèlement à la côte, monta dans son avion et fit tourner le moteur.

Seuls quelques officiels de l'Aéro Club et des journalistes purent rester près de l'avion, la foule nombreuse étant maintenue par les forces de l'ordre et le bataillon du régiment de Ligne, sur la digue (fig. 6).

Après un essai du moteur et le remplissage équilibré des deux réservoirs, le monoplan s'envola à 150 mètres de haut et vola à 80 km / h pendant 47 minutes 43 secondes (fig. 7 & 8).



Figure 7 :

Carte postale illustrant les mécaniciens retenant le monoplan d'OLIESLAGERS prêt à décoller de l'estran.

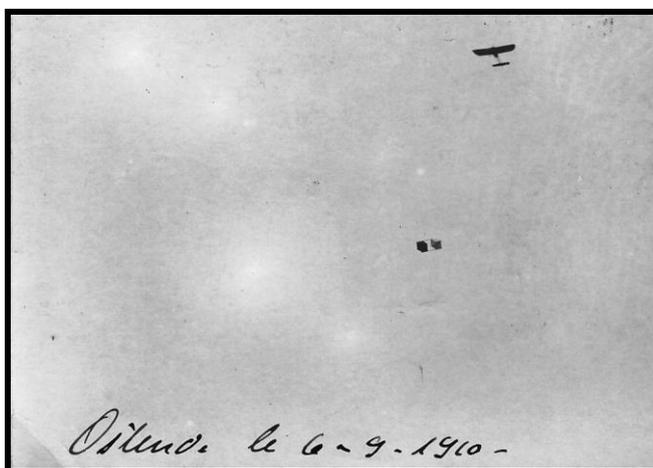


Figure 8 : *Carte postale illustrant le monoplan d'OLIESLAGERS en plein ciel au dessus d'OSTENDE.*

Vers 17h 20 l'aéroplane passa à 300 mètres d'altitude au dessus du Casino d' OSTENDE, revenant de BLANKENBERGHE. Il descendit lentement pour atterrir sans problèmes et avec précision près de son lieu de décollage (fig. 9).



Figure 9 : *CP illustrant l'atterrissage d'OLIESLAGERS.*



Cachets au verso

Dès son atterrissage, OLIESLAGERS fut ovationné par la foule et M. PIETERS, Bourgemestre d'OSTENDE, vint personnellement le féliciter. Le pilote lui ratonta qu'à 300 mètres, il avait eu froid surtout lors du retour de BLANKENBERGHE.

Le pilote lui promit, si le vent le permettait, d'essayer d'effectuer le lendemain un vol jusqu'à KNOKKE.

Jeudi 1^{er} septembre 1910 : quatrième jour

Le matin, entre 4 h et 5 h, CHAILLEZ sur le biplan Voisin des frères WILLIAME effectua un vol d'essai. Son aéroplane s'éleva de quelques mètres et fit une boucle d'OSTENDE vers MIDDELKERKE, RAVERSIJDE puis revint à son point de départ en survolant la mer.

Vers 14h, le temps était magnifique, bien qu'un peu venteux. Une foule de curieux attendait sur la digue, entre la villa Osterrieth et le Casino, dans laquelle on pouvait distinguer le bourgemestre d'OSTENDE, le colonel VAN DEN EYNDE, commandant du 3^{em} régiment de Ligne et le pilote belge CHRISTIAENS.

Vers 16 h 30 le vent étant tombé, OLIESLAGERS décida d'effectuer un vol en direction de NIEUPOORT, via MIDDELKERKE.

La gendarmerie à cheval et le 3^{ème} régiment de ligne fit évacuer la plage et vers 18h l'aéroplane monta jusqu'à 600 mètres et partit immédiatement vers NIEUPOORT. Après 20 minutes, il revint et survola à 300 mètres de hauteur la reine des plages, tournant pendant quelques minutes dans les airs avant d'atterrir à 18 h 49 devant son hangar. La police, la gendarmerie et l'armée eurent du mal à contenir la foule qui voulait s'approcher de l'appareil.

Vendredi 2 septembre 1910 : cinquième jour

Le matin la pluie et le vent empêchèrent tout vol. Cependant vers 14 h la pluie et le vent cessèrent et le drapeau rouge fut hissé, annonçant qu'un vol aurait lieu.

A 15h 45 OLIESLAGERS fit évacuer la plage, seuls les membres de l'Aéro Club, les autorités et la presse pouvant rester près de l'appareil. L'aéroplane s'envola à 16 h 18 vers MARIAKERKE puis effectua un virage pour revenir au dessus de la foule massée sur la digue à OSTENDE. A 16 h 30 il évoluait à 300 mètres de hauteur au dessus de l'estacade, puis descendit à une dizaine de mètres au dessus de la plage, faisant pousser des cris à la foule puis remonta à 200 mètres pour évoluer au dessus de la mer. A 16 h 57, il fit atterrir son aéroplane sur l'estran, près de son hangar. Son vol avait duré 44 minutes et 12 secondes.

Immédiatement ses mécaniciens poussèrent l'avion dans le hangar, sous la protection de la police, de la gendarmerie et de l'armée. Ils y démontèrent l'aéroplane et l'emballèrent ; En effet OLIESLAGERS encore ce jour pour la Hollande car il devait faire des démonstrations à ZWOLLE, AMSTERDAM, LEEUWARDEN et ROTTERDAM au cours des prochains jours.

Samedi 3 septembre 1910 : sixième et dernier jour

Malgré le départ d' OLIESLAGERS, on pouvait encore remarquer dans les hangars les avions de DECOMMINES et de boel ainsi que le planeur de GERARD. Seul l'aéroplane de WILLIAME réalisa un petit vol, mais beaucoup moins enthousiasmant que ceux d'OLIESLAGERS.

Vers 15 h BOEL annonça que son biplan Curtiss, surnommé « *Bambou* » ferait un essai de vol, mais ADELMAN, l'apprenti pilote ayant peu d'expérience estima que le vent était trop violent et ne fit pas sortir l'avion du hangar. Il promit d'essayer de voler le lendemain.

Vers 16 h le biplan Voisin de CHAILLEZ fut poussé sur l'estran où il perdit une roue. Le temps d'effectuer les réparations nécessaires ce n'est que vers 17 h 30 que l'avion fit un petit essai de vol, le vent étant retombé à ce moment.

Ce samedi 3 septembre à 6 h du matin à BLANKENBERGHE, la première femme pilote belge, Hélène DUTRIEU réalisait un vol historique. Elle décolle de la plage de BLANKENBERGHE ayant à bord de son biplan Farman, comme passager, son mécanicien BEAUD. Elle piqua résolument sur la campagne en direction de BRUGES, survola la vieille ville flamande, donnant le frisson aux spectateurs en effectuant un virage très serré autour de l'admirable beffroi de BRUGES, puis reprit le chemin de la plage de BLANKENBERGHE d'où elle venait de s'envoler et efectue de beaux survols de la plage de BLANKENBERGHE.

Sans le savoir, elle venait de rentrer dans la légende, ayant réussi plusieurs grandes premières :

- Première femme belge pilote d'avion,
- Première femme au monde ayant exécuté un vol au-dessus de la campagne,
- Premier aller – retour, ville à ville sans escale, accompli par une femme pilote,
- Premier aller – retour, ville à ville sans escale, accompli par une femme pilote avec passager,
- Première femme ayant effectué un vol avec passager,
- Record (officieux) d'altitude, environ 400 m,
- Record (officieux) de durée, environ 35 à 40 min.



Figure 10 : CP illustrant l'aviatrice belge Hélène DUTRIEU pilotant son biplan Farman et ayant comme passager son mécanicien BEAUD.

BIBLIOGRAPHIE :

1. Walter MAJOR . *Oostende 1909 : Paulhan komt !*. Cahier voor luchtvaartgeschiedenis **1**, n° 1, 1977
2. José HENIN. *L'aube de l'aviation en Belgique*. Imprim. J. Henin. Farciennes. 1967
3. Walter MAJOR & Norbert VANTHOMME. *Jan Olieslagers. De tweede vliegweek te Oostende. Van 30 Augustus tot 4 September 1910*. W. Major Ed. Oostende 2006.