

DE “VIEILLES TIGES”
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW



Gedenkschrift
van de Belgische Luchtvaart

Jules de Laminne

Voorgesteld en gepatroneerd door

Jean-Pierre Decock

Bestuurslid

en

Michel Mandl

Erevoorzitter

Vertaling

Karin De Greeve



Portret van Ridder Jules de Laminne in 1938; destijds medestichter en vicevoorzitter van de vereniging "Les Vieilles Tiges Belges". (AELR/MRA-KLM)

Ridder Jules de Laminne

Eerste officiële instructeur van de Belgische militaire Luchtvaart in 1910

07.02.1876 – 28.09.1957

I. Enkele opmerkelijke feiten



Belgisch vliegbrevet nummer 09 afgeleverd in 1910.

Belgische luchtvaartpionier.

Promotor van de militaire en burgerluchtvaart in België.

Sport- en recordman van het eerste uur.

Beheerder-stichter en vicevoorzitter van de vereniging Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart opgericht in 1937.

II. Biografie

Kennismaking met Henry Farman en met de luchtvaart

Ridder Jules de Laminne ziet het levenslicht in Luik op 7 februari 1876. Zijn middelbare studies volgt hij aan het Collège Saint-Servais. Daarna schrijft hij zich in aan de faculteit rechten van de Universiteit Luik en studeert af als doctor in de rechten. Toch verkiest hij een job in de zinkindustrie boven een carrière als advocaat aan de balie of als magistraat.

Jules volgt met veel interesse de technische evolutie van de auto's op het einde van de 19^{de} en bij het begin van de 20^{ste} eeuw. Ook de vooruitgang op het vlak van rijgedrag en racerij kunnen hem boeien.

Zoals vele van zijn tijdsgenoten gaat ook Jules zich wagen aan mechanische sportdisciplines. Hij start op de fiets, dan volgt de motorfiets, daarna de auto en tenslotte legt hij zich toe op de ontluikende luchtvaart. Een parcours waar Jan Olieslagers, de Antwerpse Duivel, het levende voorbeeld van is, met successen in alle mechanische disciplines.

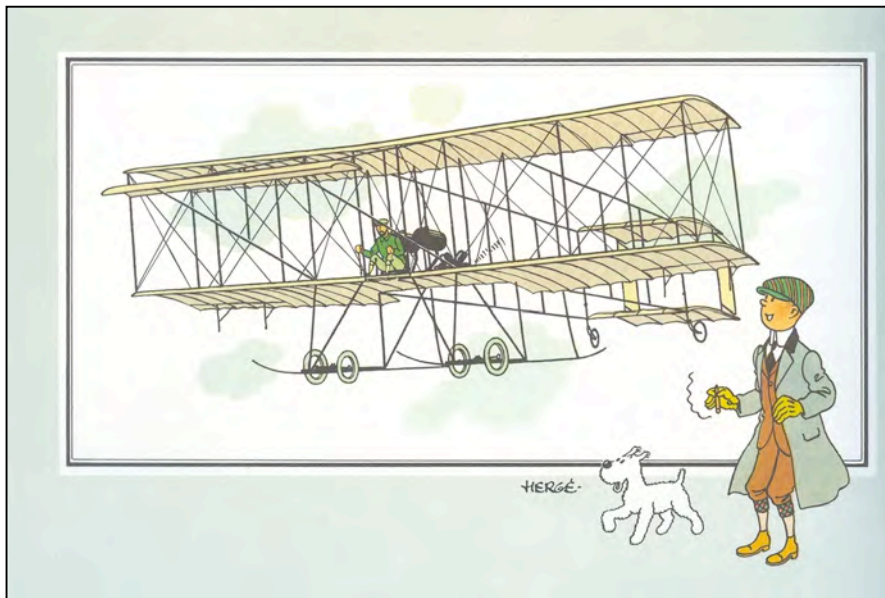
Ridder Jules de Laminne maakt vrij snel de overstap van de auto naar de vliegtuig. Hij krijgt de vliegmicrobe te pakken tijdens de vliegweek in Spa in oktober 1909, in een periode dat de vliegerij nog in de kinderschoenen staat. Amper 6 jaar eerder, werd op 17 december 1903 in Kitty Hawk, USA, de eerste officiële vlucht van een "zwaarder dan lucht", zoals dat toen heette, genoteerd op naam van de Amerikaan Wilbur Wright. In een tweedekker die hij samen met zijn broer Orville had gebouwd bleef hij een vijftigtal meter boven de grond, de lengte van de romp van een huidige Boeing 747.

Op 13 januari 1908 slaagt Henry Farman als eerste in een vlucht van 1 kilometer. Hij levert die prestatie met een toestel van de gebroeders Voisin boven het vliegveld Issy-les-Moulineaux bij Parijs. De vlucht is een gesloten lus. Daarmee vestigt hij niet enkel een lengterecord maar toont hij ook aan dat een vliegtuig bochten kan maken. Met deze vlucht wint hij de Deutsch-Arch-deaconprijs, goed voor 50.000 frank (goudgeld). Dat geld investeert hij in de verdere ontwikkeling van zijn vliegtuig. Hij test onder meer de flappen op de vleugeluiteinden om zo het bochtenwerk te verbeteren. Dat is werken geblazen voor de vliegenier die heen en weer moet schuiven en hard aan de kabels trekken om de vleugeluiteinden te buigen.

Henry Farman bestelt een toestel bij de broers Voisin. Die geven echter voorrang aan een andere klant. Dus besluit Farman dan maar zelf vliegtuig te gaan bouwen. Hij heeft de technische kennis en voldoende vliegervaring. Zijn eerste toestel wordt een tweedekker voorzien van flappen op de vleugeluiteinden. De Henry Farman HF I is klaar einde maart 1909. Al snel zal blijken dat de HF I één van de beste machines van zijn tijd is.



Henry Farman, de "Meester", was er op 13 januari 1908 als eerste in geslaagd om een omloop van één kilometer in gesloten circuit af te leggen. Dit exploit maakte hem zeer populair en meerdere steden nodigden hem uit om zijn kunsten te tonen. Gent kwam als eerste aan de beurt van 25 mei tot 2 juni 1908, op het vliegveld van Sint Denijs-Westrem. Zijn presentatie met de tweedekker "Voisin" was vrij beperkt. Hij kreeg de bijnaam "Farceman" van het ontgoocheld Gents publiek, dat had moeten betalen voor het spektakel. (Archieven JP Decock)



Deze schets "Zien en Kennen" over de beginperiode van de luchtvaart stelt de Henry Farman HF I van 1909 voor; de voorloper van de HF II en HF III versies. Ridder Jules de Laminne schafte zich een HF III model aan in 1910. Deze collectie van schetsen, gepubliceerd door Casterman, werd verwezenlijkt onder technische leiding van Jacques Martin en onder toezicht van Hergé, de geestelijke vader van Kuifje. Deze mooie schetsen werden omgewisseld voor "Kuifjespunten" die te vinden waren op diverse verbruiksproducten in de jaren '50. (© Casterman)

inbegrepen in de aankoopprijs en worden gegeven door Henry Farman zelf of door zijn naaste medewerker, de Belg Charles van den Born.

Charles van den Born introduceert Jules de Laminne bij Henry Farman, wanneer onze pionier begin november 1909 Mourmelon bezoekt. En op 2 november mag Jules al zijn eerste vlucht maken onder leiding van de grootmeesterzlf. Die vlucht duurt iets meer dan 5 minuten, de gemiddelde duur van één lesuur in die tijd. Twee dagen later, op 4 november, vestigt Farman een nieuwe wereldduurrecord: 4 uur en 6 minuten of een afstand van 226 kilometer. Jules de Laminne is één van de ooggetuigen. Ook Hélène Dutrieu, één van de allereerste vrouwelijke vliegeniersters in de wereld en de eerste Belgische vrouw met een vliegbrevet (brevet nr 27), volgt les in de school van Farman. Jules de Laminne heeft zijn zinnen nu definitief op de luchtvaart gezet en bestelt een Farman HF III. Tot het toestel klaar is zet hij zijn opleiding voort op het lestoestel. In maart 1910 wordt hij door van den Born gelost. Overtuigd van zijn eigen kunnen trekt Ridder Jules de Laminne al eens op avontuur met af en toe minder prettige gevolgen. Zo eindigt een uitstapje bij de landing in een rij bomen naast het vliegveld. Het vliegtuig in stukken en brokken maar de vliegenier ongedeerd. Volgens de Laminne leverde de motor niet de nodige paardenkracht om het obstakel te vermijden. Hij zweert de dure eed nooit nog met een toestel met een dergelijke "zwakke" motor te vliegen en hij besluit geduldig te wachten op zijn eigen toestel. Daarop springt hij in zijn auto en samen met zijn trouwe mecanicien Guillume Deguel vertrekt hij naar Luik. Een paar maanden later, in april, keert hij terug naar Mourmelon om daar de eerste vluchten met zijn eigen toestel uit te voeren. Op 2 mei 1910 slaagt hij met succes in de proeven van de Aéro-Club de France en krijgt hij zijn vliegbrevet. Dat brevet wordt onder nr 9 bekrachtigd door de Aéro-Club van België.

Wat later volgt de HF II, een verbeterde versie van de HF I. En nog datzelfde jaar start de serieproductie van de HF III. Tijdens de vliegweek van Spa, in oktober 1909, ontdekt Ridder Jules de Laminne dit toestel en krijgt zo de vliegmicrobe te pakken. Precies in deze bloeiperiode van de luchtvaart opent Farman, halfgod voor velen, zijn vlietschool in Mourmelon bij Reims. De leerlingen stromen toe. Het zijn meestal telgen uit de rijkere families, vermits de meesten zich een Farman-toestel kunnen aanschaffen. De lessen zijn

Vurige promotor van de luchtvaart en het vliegveld Kiewit



Kiewit (Hasselt) 14 augustus 1911: de Farman HF III van Ridder Jules de Laminne wordt uit de loods gerold. (verzameling JP Lauwers)

Ridder Jules de Laminne laat in Kiewit¹ een loods bouwen voor zijn Farman HF III. Het toestel zelf komt begin mei 1910 in kisten en per trein aan. De mecaniciens Guillaume Deguel en Joseph Erade assembleren de machine en op 15 mei is de eerste vlucht van de Laminne boven Kiewit een feit.

Het vliegveld Kiewit is aangelegd op een heidevlakte waar eerder renpaarden draafden. Het gebied van enkele kilometers strekt zich uit tussen Zonhoven en Hasselt. Naast de loods van de Laminne komen ook de hangars voor de Voisin van Emile Allard, de Blériot van Benselin en de Farman HF III van Alfred Lanser, de feitelijke ontdekker van Kiewit. Samen met nog heel wat andere vliegeniers zorgen zij voor leven op en boven het eerste vliegveld van België. Ook op andere plaatsen wordt er in die tijd al gevlogen, zoals bijvoorbeeld in St-Job-in-'t Goor, op de terreinen van Baron Pierre De Caters, houder van het Belgisch vliegbrevet nr 1!

De allereerste test met het toestel van Jules de Laminne op 15^{de} mei 1910 verloopt niet rimpelloos. In hun enthousiasme vergeten de mecaniciens een Engelse sleutel op de motor. Als die begint te draaien schuift de sleutel in de schroef. De stukken vliegen in het rond en door de vensters van de loods. Er wordt een nieuwe schroef gemonteerd en de Laminne stijgt op. Maar net als hij boven de omheining van het vliegveld is blokkeert de motor en dringt een noodlanding zich op, zonder veel erg voor vliegenier en toestel. Terug in de loods merkt mecanicien Joseph Erade dat de dop van de brandstoftank geen verluchtingsopening heeft

¹ Het terrein Kiewit is genoemd naar de kievit, een vogel die daar broedt en alom tegenwoordig is.

zodat de brandstof dus niet naar de motor kan vloeien. Die dop was gemonteerd voor het transport. Maar eenmaal de juiste dop op de tank kan het vliegen beginnen.



De eerste aanwezigen op het Limburgse vliegveld in Kiewit in de lente of de zomer van 1910. De twee Farman HF III zijn de toestellen van Alfred Lanser en van zijn grote vriend Ridder Jules de Laminne. De Blériot IX is het toestel van M. Varley. (A&C Blanckart/verzameling JP Lauwers)

Als de weersomstandigheden het toelaten hangt Jules de Laminne in de lucht, alleen of met passagiers. Hij is de eerste die zich buiten het vliegterrein waagt voor een “verre” vlucht. Zo landt hij op 6 juni tot grote verbazing van de militairen op een terrein in het Kamp van Beverlo op zo’n 12 km van Kiewit.

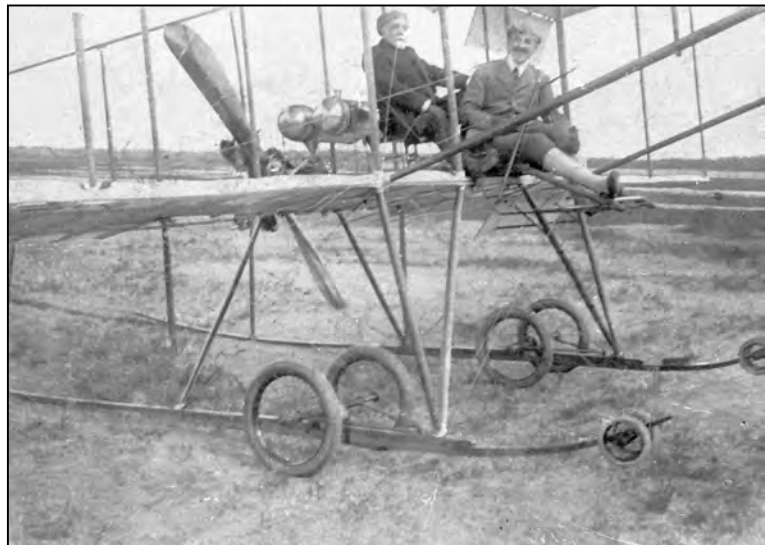
De faam van Jules de Laminne verspreidt zich snel en van heinde en verre komen bekende en minder bekende nieuwsgierigen zijn vliegkunst bewonderen. Sommigen wagen zelfs een doopvlucht. De eerste leerlingen waaronder Alfred Lanser, Ferdinand Lescarts en Henri Crombez kloppen aan de deur. Crombez is tijdens de eerste wereldoorlog één van de persoonlijke vliegeniers van koning Albert I.

De geboorte van de Belgische militaire luchtvaart



Kiewit, 7 juli 1910, doopvlucht van Minister van Oorlog Generaal Hellebaut aan boord van het toestel van Ridder Jules de Laminne, misschien wel het begin van de militaire luchtvaart in België. (AELR/MRA-KLM)

geëerd en aanvaardt de opdracht zonder aarzelen. Hij weigert bovendien elke vergoeding. De kavalerieluitenanten Emmanuel Bronne en Robert Dhanis meldden zich spontaan als eerste kandidaten voor de vlieglessen, een initiatief dat Jules de Laminne ten zeerste waardeert. De heren gaan meteen aan de slag en na een vijftiental vluchten met de leermeester volgt hun eerste solovlucht. En toch krijgen deze dappere kavaleristen hun militair vliegbrevet niet. De balloneenheid ressorteert namelijk onder de Genietroepen. De eerste militaire vliegeniers moeten dus Geniesoldaten zijn en geen kavaleristen. En dus duidt de Minister van Oorlog luitenant Georges Nélis en onderluitenant Pierre Lebon, beiden Geniesoldaten, officieel aan als de eerste leerlingvliegeniers. Beiden behalen hun brevet met brio. Na de Grote Oorlog wordt George Nélis de promotor en oprichter van de SNETA (Syndicat National d'Etude du Transport Aérien), van SABENA (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne) en van SABCA (Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique).



Generaal Hellebaut en een zichtbaar tevreden Ridder Jules de Laminne. (Verzameling JP Lauwers)

7 juli 1910 is de startdatum van de Belgische militaire luchtvaart. Op die dag bezoekt generaal Hellebaut, de minister van Oorlog, het vliegveld Kiewit. Ridder Jules de Laminne neemt hem twee keer mee aan boord van zijn toestel. De minister is enthousiast en maakt meteen zijn voornemen bekend om binnen de Balloneenheid een Vliegenierseenheid op te richten. Voor de opleiding van de eerste militaire vliegeniers doet hij een beroep op Ridder Jules de Laminne. Die voelt zich uitermate

Chronologisch overzicht van de “prestaties” en de meest opmerkelijke gebeurtenissen uit de luchtvaartgeschiedenis tussen juli 1910 en juli 1914.

Vooruitgang gebeurt vaak in kleine stapjes en dat is binnen de luchtvaart niet anders. Dat bewijzen de initiatieven en acties van pionier Ridder Jules de Laminne.

Het jaar 1910

Op 15 mei 1910 wordt zijn Farman HF III in Kiewit bij Hasselt opgebouwd en uitgetest. Op de 20^{ste} mei, dus slechts enkel dagen later, gaat hij zeven keer de lucht in, goed voor 1 uur vliegen. De laatste rondvlucht vindt in de namiddag plaats met aan boord zijn broer Louis de Laminne.



Mei of juni 1010. Jules de Laminne vliegt met de Farman HF III boven Kiewit en de loodsen. Beneden kijkt de menigte toe. (A & C Blanckart/verzameling JP Lauwers)

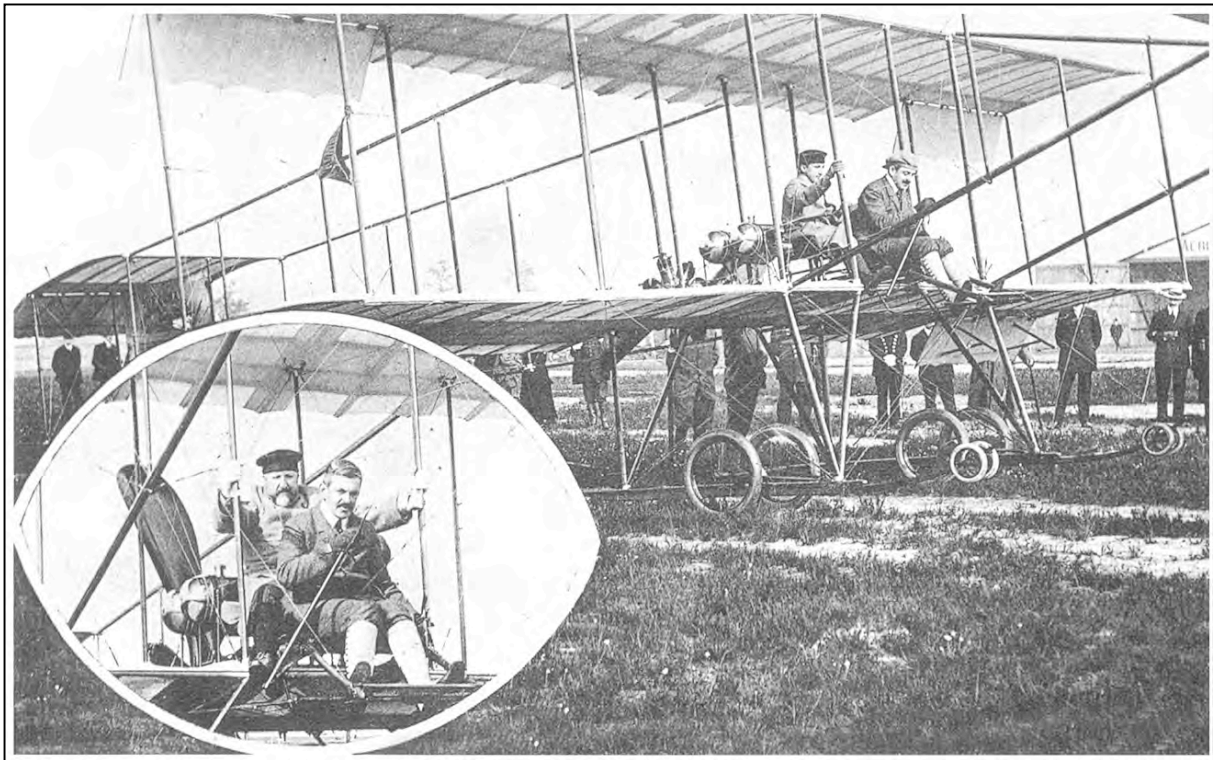
Op 4 juni verlaat hij voor het eerst de buurt van het plein in Kiewit om even later te landen in het Kamp van Beverlo. Een opkomend onweer verplicht hem meteen terug te keren naar zijn thuisbasis waar hij onder zware regenval veilig landt.

Op 17 juni voert de Laminne zeven vluchten uit. Op één vlucht neemt hij Ridder Jules de Thier mee, journalist en secretaris-generaal van de Aéro-Club Liège-Spa. Die vlucht duurt 17 minuten en 19 seconden.

Op 18 juni vliegt hij 25 minuten boven Hasselt. Eén dag later, de 19^{de} juni blijft hij bijna 1 uur in de lucht. Door motorpech moet hij zijn toestel ergens op een veld neerzetten. Maar een half uur later hangt hij alweer in de lucht.

Op 9 juli brengt generaal Hellebaut, de Minister van Oorlog, een bezoek aan het vliegveld van Kiewit. Zijn naaste medewerkers en zijn zoon, een artillerieskapitein, vergezellen hem. Ridder Jules de Laminne neemt de minister mee op twee vluchten van respectievelijk 15 en 9 minuten.

De belangrijkste dag van het jaar 1910 is zonder twijfel de 15^{de} juli. Op die dag maakt een “gekroond hoofd” voor de allereerste keer in de geschiedenis een vlucht in een vliegtuig. Ferdinand van Saksen-Coburg, de Tsaar van Bulgarije, komt op aanraden van zijn neef koning Albert I, naar Kiewit. Jules de Laminne neemt eerst de zonen prins Cyrille en kroonprins Boris aan boord van zijn Farman. Daarop laat de Tsaar verstaan dat ook hij graag een doopvlucht wilt maken. Het opstijgen, gaat wat moeilijker – “à cause de la corpulence du souverain” zou de Laminne achteraf verklaren – maar de vlucht zelf verloopt rimpelloos, zo goed zelfs dat de geëerde passagier aandringt op een extra rondje. Ze blijven 7 minuten in de lucht. Ridder Jules de Laminne verklaart dat hij nooit eerder zo’n enthousiaste en erkentelijke passagier aan boord had. Hij is ook onder de indruk van de grote plantenkennis van de Tsaar als die tussen de heide een plantje plukt en benoemt als “*Drosera rotundifolia*”, de vleesetende ronde zonnedauw die veelvuldig voorkomt op de heide in Kiewit.



15 juli 1910, in Kiewit, Ridder Jules de Laminne neemt achtereenvolgend Prins Cyrille en Kroonprins Boris en uiteindelijk de Tsaar van Bulgarije, Ferdinand van Saksen-Coburg (inzet) aan boord. (AELR/MRA-KLM)

Op 16 augustus vliegt de Laminne boven Zolder en Beverlo tijdens een vlucht van 25 minuten.

Het is erg druk boven Kiewit. Bijvoorbeeld op 23 augustus 1910. Die dag maakt Jules de Laminne 11 vluchten, terwijl Verschaeve en Lambiotte respectievelijk 3 en 8 vluchten uitvoeren.

Op 10 september ontvangt Ridder Jules de Laminne Prins Carol van Roemenië en zijn gevolg. De luchtvaartpionier voert eerst een vlucht van 12 minuten uit maar zonder de prins. Via een telegram krijgt de kroonprins in extremis verbod om aan boord van het vliegtuig te kruipen. Zijn begeleider mag in zijn plaats mee op een vlucht van 8 minuten. Daarna maakt Jules de Laminne nog een solovlucht van 11 minuten.

Op 13 september start de Laminne de eerste opleidingsvluchten van luitenant Dhanis (2 vluchten van 12 en 6 minuten) en Luitenant Bronne (11 en 4 minuten), de eerste militaire leerling-vliegeniers die zich spontaan hadden aangeboden bij de promotor van de vliegerij. De Laminne sluit de dag af met een solovlucht van 23 minuten.

Op 23 september is majoor Renner, militaire attaché bij de Duitse ambassade de eregast in Kiewit. Ondanks de sterke wind maakt Ridder Jules de Laminne verschillende vluchten met aan boord de luitenanten Dhanis en Bronne, met Henri Crombez, met Mejuffrouw Fraipont en met de heren de Thibaut en Lissoir.

Ondertussen hebben al een half-dozijn vliegeniers een vliegtuig gekocht bij de ateliers van Farman. Verschillende ontwerpers en constructeurs van vliegmachines voeren al dan niet succesvolle tests uit in Kiewit. Ontwikkelaar-constructeur Léon de Brouckère assembleert de meest performante vliegtuigen. Hij vestigt zich wat later in Genk, op enkele kilometers van Hasselt, en bouwt er tot de zomer van 1914 zijn eigen tweedekkers en de ééndekkers Deperdussin onder licentie van de Franse vliegenier.

Op 24 en 25 september neemt Jules de Laminne in twee keer zes passagiers mee voor een doopvlucht.

Op 8 oktober vertrekt Jules de Laminne vrij laat en moet bij zonsondergang zo'n 25 kilometer verder landen in Wijchmaal.

Op 11 oktober wint Jules de Laminne de eerste internationale wedstrijd door de raid Kiewit-Hasselt-Maastricht af te leggen in 35 minuten heen en 37 minuten terug. De wedstrijd maakt deel uit van de internationale vliegweek die tussen 8 en 16 oktober 1910 in Kiewit plaatsvindt.

Op 12 oktober werkt hij, tussen twee buien door, de Ronde van de Kempen af. Hij overbrugt 20 kilometer in 25 minuten. En ondanks de strakke aanhoudende wind maakt hij één dag later, op 13 oktober, 5 vluchten. Bij één van die vluchten stijgt hij met zijn Farman III op na een aanloop van amper 12,5 meter!

De 14^{de} oktober waait het nog altijd en is Jules de Laminne de enige die opstijgt. Op 15 oktober vliegt hij de Ronde van de Kempen vijf keer, goed voor 100 kilometer in 2 uur en 6 minuten.

Op 16 oktober pendelt hij tussen Kiewit en Ans: 42 minuten en 55 seconden. De volgende dag, 17 oktober, eindigt hij tweede in de raid Hasselt-Luik.

Op 21 oktober vliegt hij boven het kasteel van Oudoumont (Verlaine) waar zijn moeder woont. Twee dagen later zet hij daar zijn toestel aan de grond. Op 29 oktober neemt Jules de Laminne deel aan de inhuldiging van het vliegplein in Ans bij Luik samen met de vliegeniers Kuhling, Martin, Vidart en Parisot.

Op 10 november 1910 ontvangt Jules de Laminne de beker "Baron de Crawhez" als eerste Belgische vliegenier met 40 vliegreizen. Een mooie afsluiter voor zijn eerste jaar als vliegenier.

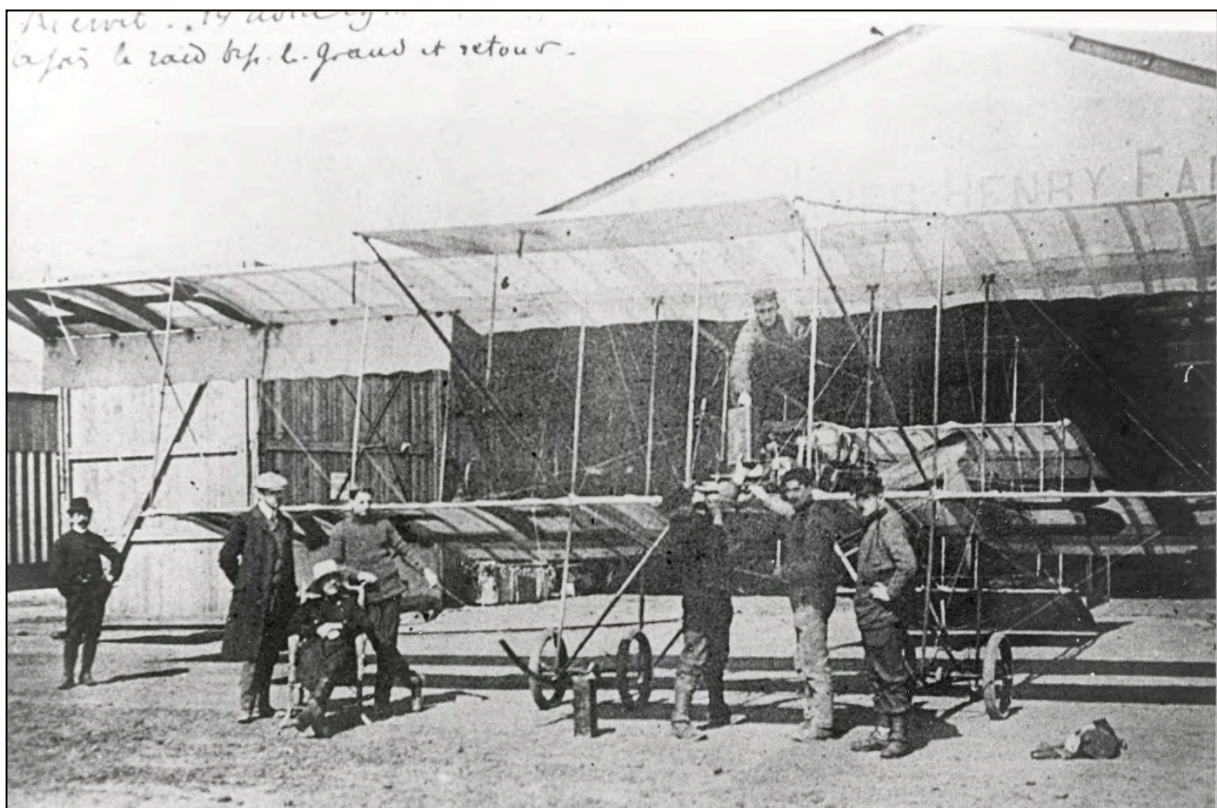
Het jaar 1911

Na een periode van gedwongen winterrust ontwaakt het vliegveld van Kiewit met de komst van de lente.

Na vele vluchten lukken de luitenants Bronne en Lebon op 21 maart 1911 in de proeven voor het behalen van hun brevet. Ondertussen maakt luitenant Nélis, de eerste officiële leerling-vliegenier van het Belgische leger, een vlucht op een hoogte van 350 meter.

Op 30 maart bezoekt Jules de Laminne eerst de polygoon van Houthalen en daarna het Kamp van Beverlo. Luitenant Lebon mag mee als passagier.

Op 14 april vertrekt Jules de Laminne in het gezelschap van luitenant George Nélis voor een vlucht met de Farman "met militaire vleugels" (verlengde bovenvleugel). Uiteindelijk landt het duo in Orp-le-Grand, de woonplaats van de ouders van Nélis. Georges zit 36 minuten achter de stuurknuppel op de terugreis.



De Farman type militaire 1910 (HF III), het allereerste Belgische militaire toestel, na de vlucht met landing in Orp-le-Grand bij de ouders van George Nélis op 14 april 1911. Op de vleugels staat AR-MEE BEL-GE om het onderscheid met de burger toestellen duidelijk te maken. (AELR/MRA-KLM)

Op 19 april vliegen de luitenants Nélis en Lebon over de afgebrande heide en bossen van Kiewit en het kamp van Houthalen. Eind april 1911 vliegt Jules de Laminne met luitenant Nélis als passagier met de militaire Farman naar Brasschaat voor de officiële inhuldiging van de militaire vliegschool de 1^{ste} mei 1911.

Nog altijd in het gezelschap van Nélis vertrekt hij op 4 mei vanop Kiewit naar het plein in Wilrijk en vandaar naar Brasschaat. de Laminne pendelt voortdurend tussen Kiewit en

Brasschaat. Zijn loods in Kiewit staat dus leeg en daarvan maakt hij gebruik om er zijn nieuwste aanwinst te stallen, een lichtere en snellere Henry Farman type “circuit européen”, aangeduid met de letters FRN (Farman Rapide Nélis). Jules de Laminne verhuurt dit toestel aan het leger.



In april 1911 schaft Ridder Jules de Laminne zich een snelle “Farman rapide” aan, ook type “circuit européen 1911” genoemd; het is een snel toestel dankzij een lichte constructie. Verhuurd aan het leger wordt het al snel bekend als FRN (Farman Rapide Nélis). Het toestel wordt vernield bij een ongeval op 14 februari 1913.

Op 9 juli vliegen de Laminne en Nélis de raid Kiewit-Overpelt-Kiewit, 50 kilometer in 46 minuten en 57 seconden. Op 16 juli verloopt de tweede trip naar de zinkfabriek van Budel in Nederland een stuk moeilijker door het slechte weer, maar de bemanning Jules de Laminne – George Nélis stijgt toch op om 6 uur en arriveert in Budel om 6u34. Ze vertrekken terug naar Kiewit om 6u40 om daar rond 8 uur te landen. Op 30 juli gaat de vlucht naar Budel en naar Lommel. de Laminne realiseert de snelste tijden tijdens de drie proeven, en wint de eerste prijs uitgereikt door de directie van de zinkfabriek.

Op 27 juli vliegt de Laminne met zijn “Farman rapide”.

Op 20 augustus testen de Belgische officieren-vliegeniers de nieuwe “Farman rapide” ook gekend als de “Farman de course”.

Op 3 en 4 september verblijft Jules op het familiedomein in Oudoumont vanwaar hij met verschillende passagiers over de dorpjes in de omgeving flaneert. Op 23 september hangt hij

alweer in de lucht en op 5 oktober neemt hij zijn broer Louis mee aan boord voor een vlucht van 42 minuten of 160 km. Op 25 oktober 1911 krijgt zijn moeder van 60 jaar haar doopvlucht.

In de loop van het jaar 1911 heeft Ridder Jules de Laminne vier Henry Farman HF III/type militaire 1910 en 1911 verkocht aan het Belgisch leger. Die vlogen in Kiewit maar hadden als thuisbasis Brasschaat waar eerder dat jaar, in mei, de vliegeniersschool werd geopend.

Epiloog van het proces de Caters – de Laminne op 26 juli 1911

Van bij het begin zijn Baron Pierre de Caters (Belgisch brevet nr. 1) en Ridder Jules de Laminne (Belgische brevet nr. 9) elkaars concurrenten als promotoren van de luchtvaart maar ook wat betreft het binnenhalen van contracten in verband met de opleiding van de militaire vliegeniers en daaraan gekoppeld de verkoop van vliegmachines aan het Belgisch leger.

Die rivaliteit eindigt uiteindelijk voor de rechter in Hasselt met het proces dat Pierre de Caters had aangespannen tegen Jules de Laminne, de officiële vertegenwoordiger van vliegtuigbouwer Farman in België. Volgens de Caters is het hoogteroer op de Farman een kopie van zijn uitvinding waarvan hij het brevet bezit.

De klacht van de Caters wordt door de rechter afgewezen. In een uitgebreide motivatie wijst de rechter op de waardeloosheid van het brevet vermits er al eerder verschillende brevetten voor dezelfde uitvinding zijn toegekend. Bovendien vindt de rechter dat de Caters zijn uitvinding veel te vaag heeft omschreven.

De rechter wijst ook de tegeneis van Ridder de Laminne af omdat hij overtuigd is van de oprechtheid en de goede intenties van de Caters. Die laatste moet wel opdraaien voor de gerechtskosten.

De rivaliteit tussen beide heren duurt echter voort tot aan de vooravond van de Grote Oorlog in augustus 1914.

De jaren 1912, 1913 en 1914

In 1912 ligt het vliegveld van Kiewit er wat verlaten bij. De vliegeniersschool is sinds 1 mei 1911 verhuisd naar Brasschaat. Baron Pierre de Caters heeft zijn vliegveld in Sint-Job-in-'t-Goor, de loodsen en vier tweedekkers Aviator aan de broers Bollekens overgelaten. En die broers beginnen vanaf 27 februari 1912, onder licentie, de vliegmachines Farman te bouwen. Bovendien halen ze op 23 oktober 1912 het contract binnen voor de opleiding van de militaire vliegeniers. Op 20 mei 1913 krijgen ze de uitbating van de school in Kiewit toegewezen.

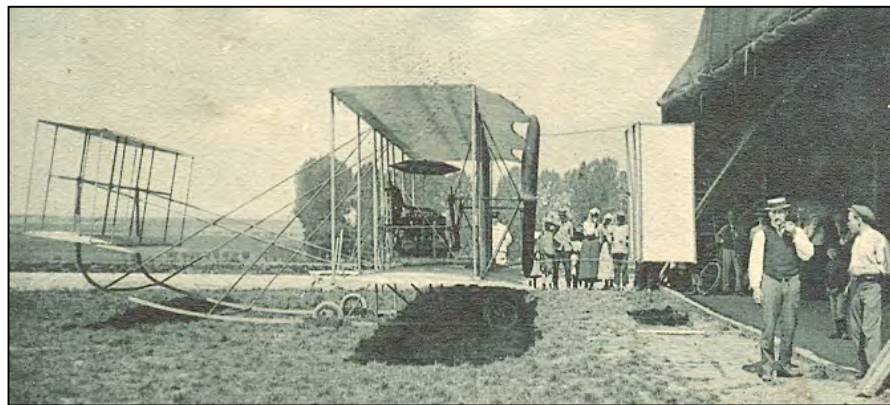
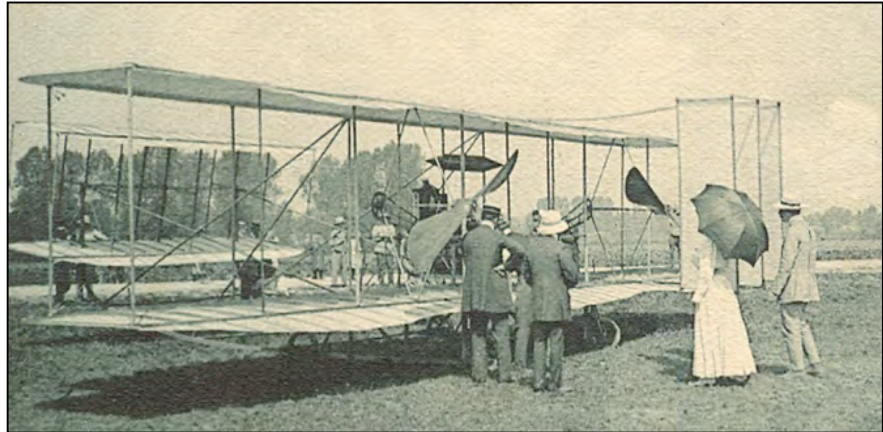
De eerste grote militaire manoeuvres waarbij vliegmachines worden ingezet vinden plaats in Entre-Sambre-et-Meuse met twee eskaders van telkens vier toestellen.

De militaire luchtvaart en de constructie van vliegtuigen is goed uitgebouwd in België, één van de eerste landen met een militair vliegwezen. 32 militaire vliegeniers kregen een opleiding, helaas overleefden sommigen een crash niet. Alles verloopt voorspoedig, tot het uitbreken van de wereldbrand in augustus 1914, het dodelijkste conflict aller tijden.

In augustus 1914 biedt Ridder Jules de Laminne zijn diensten aan aan het Belgische leger, maar zijn aanbod wordt geweigerd...

Ridder Louis de Laminne

De interesse van Ridder Louis de Laminne, de broer van Jules, gaat veeler uit naar auto's, zowel de technische kant als de racerij. In 1909 waagt hij zich toch aan de constructie van een tweedekker gebaseerd op een Wrighttoestel. Maar de machine ondergaat zo'n ingrijpende veranderingen dat het de naam Wright nog nauwelijks waardig is. De fijn uitgewerkte constructie wekt wel de bewondering van de echte kenners. In vergelijking met de originele Wright heeft het toestel van Louis een spanwijdte van 16 meter, 50 cm meer dan het origineel. De breedte van de beide vleugels brengt hij op 2,20 meter in plaats van 2 meter. De ruimte tussen de beide vleugels is nu 2 meter in plaats van 1,80 meter. Het kromtrekken van de vleugels gebeurt op 3 m, aan de uiteinden van de vleugels. Het hoogteroer aan de voorkant van het toestel is 10 m² in plaats van 8,40 m². Het richtingsroer, bestaande uit drie verticale vlakken, bevindt zich achteraan. Voor het prachtige timmerwerk in Japans esenhout zorgt Victor Jacques. De tweedekker Louis de Laminne krijgt een Belgische Vivinus-



De prachtige tweedekker Wright sterk aangepast door Ridder Louis de Laminne, broer van Jules, hier op het familiedomein in Oudoumont, in 1909. (Archief JP Decock)

motor van 60 pk, die de twee schroeven aanstuurt. De vleugels zijn bedekt met gerubberd canvas uit de ateliers van de Ets. Englebert in Luik. Louis de Laminne had in 1909 al een glijvlucht uitgevoerd en werkt in de herfst van dat jaar voort aan het op punt stellen van zijn vliegmachine.

Hoewel het toestel zeker en vast heeft gevlogen is er geen enkel spoor van terug te vinden na september 1909...

Medeoprichter van de vereniging Vieilles Tiges van België

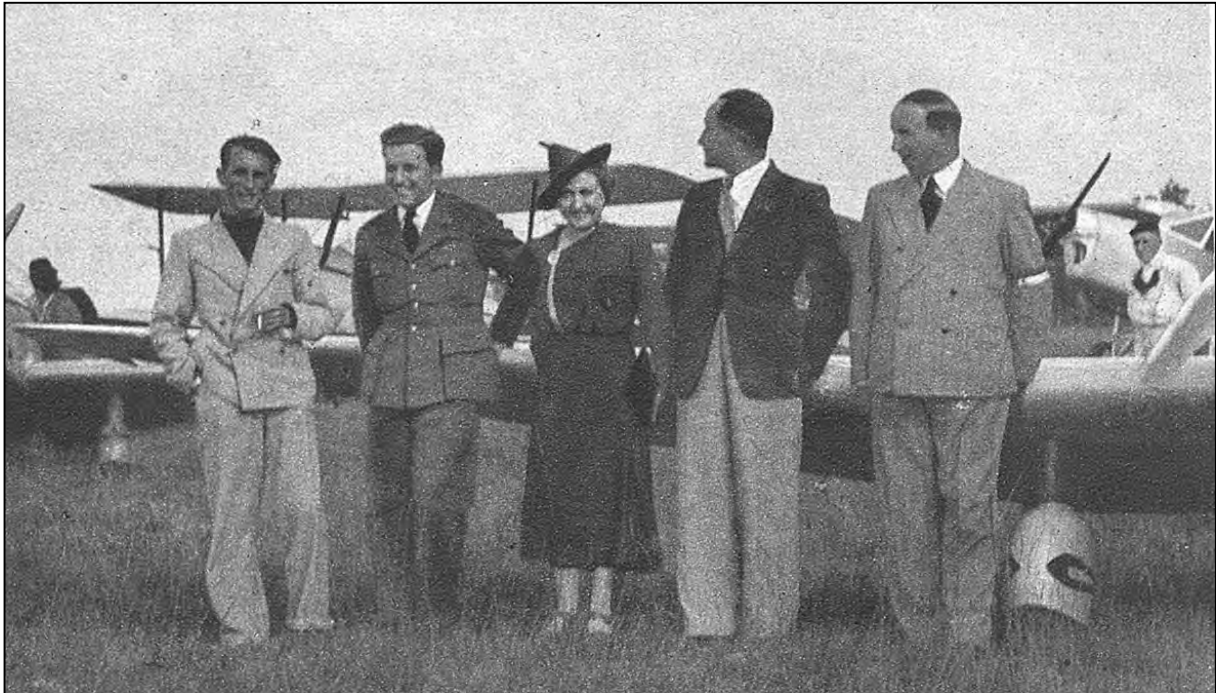
Tussen de twee oorlogen beweegt de industrieel Ridder Jules de Laminne zich eerder op de achtergrond binnen het Belgische luchtvaartmilieu. Maar hij blijft er wel actief. In 1934 blaast hij het vliegveld Kiewit nieuw leven in, de feestelijke heropening volgt op 4 augustus van dat jaar, in aanwezigheid van verschillende pioniers en vliegeniers uit de periode 1914-1918 en vroeger, vliegeniers die zelf nog op die plaats voor het eerste de stuurknuppel in de hand namen.

De Limburg Aviation Club, opgericht in Hasselt op 10 augustus 1933 kiest uiteraard voor Kiewit als thuishaven. Op 14 augustus 1938 organiseert de club een groot vliegfeest met deelname van onder meer het Belgische militair stuntteam op Gloster Gladiator onder het commando van Kapitein Arendt.

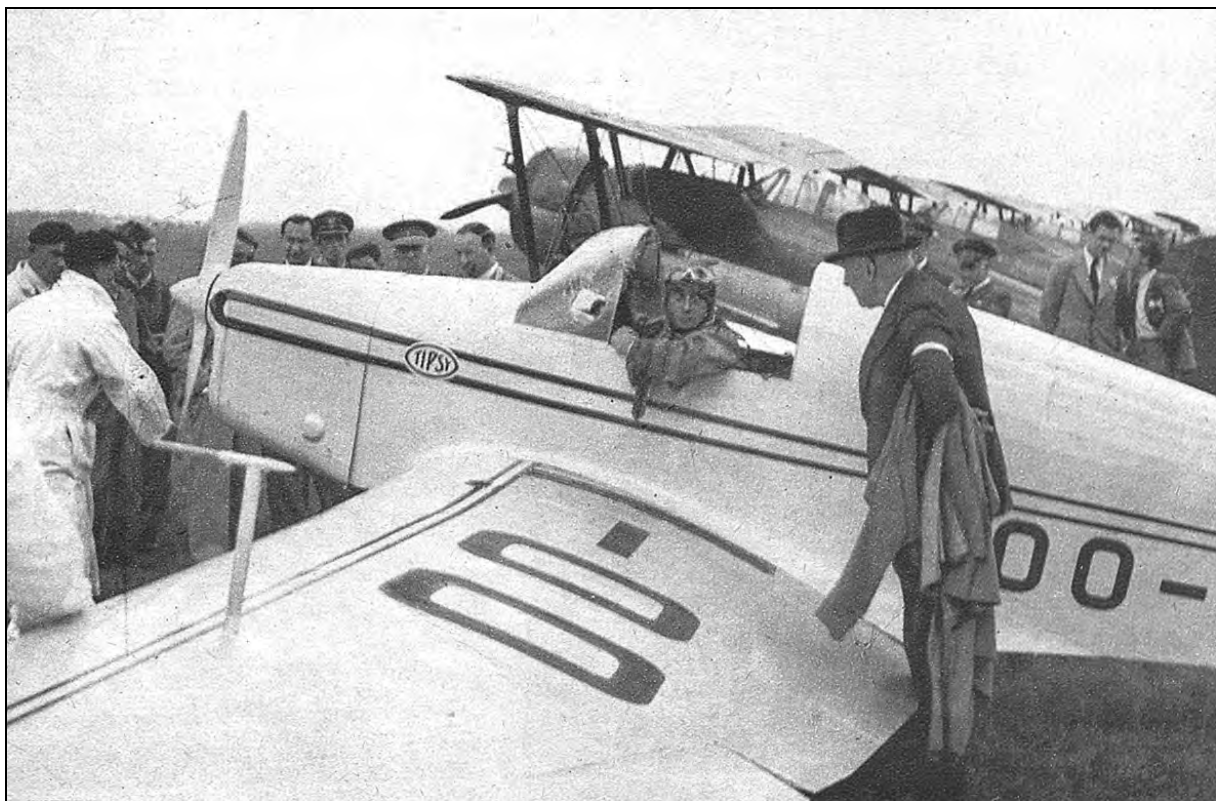
Tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog behalen niet minder dan 104 Belgen, burgers en militairen, het brevet van piloot-vliegenier. 34 onder hen waren ondertussen al overleden. In Frankrijk hadden de luchtvaartpioniers zich op 20 november 1920 verenigd in de Vieilles Tiges. Naar dat voorbeeld richt Ridder Jules de Laminne samen met enkele enthousiastelingen in 1937 de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart, VTB, op. De 70 pioniers die nog leven worden aangesloten als medeoprichters. De vliegeniers die hun brevet behaalden tussen 1914 en 1918 kunnen aansluiten als lid van de “Vieilles Tiges B”. Op het ogenblik van de officiële oprichting van VTB, de 20^{ste} maart 1937, is Generaal Vliegenier Félix Iserentant (brevet nr 67) de voorzitter, vicevoorzitters zijn de oprichters Jan Olieslagers (brevet nr 5) en Ridder Jules de Laminne (brevet nr 9). De eerste algemene vergadering van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart vindt plaats in Brussel op 19 maart 1938.



Het eerste embleem van de vereniging Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart, opgericht op 20 maart 1937.



Ridder Jules de Laminne (met armband), voorzitter van de Limburg Aviation Club, poseert samen met enkele deelnemers aan de meeting van 14 augustus 1938 in Kiewit. (Verzameling JP Decock)



In Kiewit praat Jules de Laminne met kapitein-vliegenier D'Hoore die tijdens de meeting van 14 augustus 1938 de Topsy B voorstelt, een Belgisch toestel uit de ateliers Fairey in Gosselies. (Verzameling JP Decock)

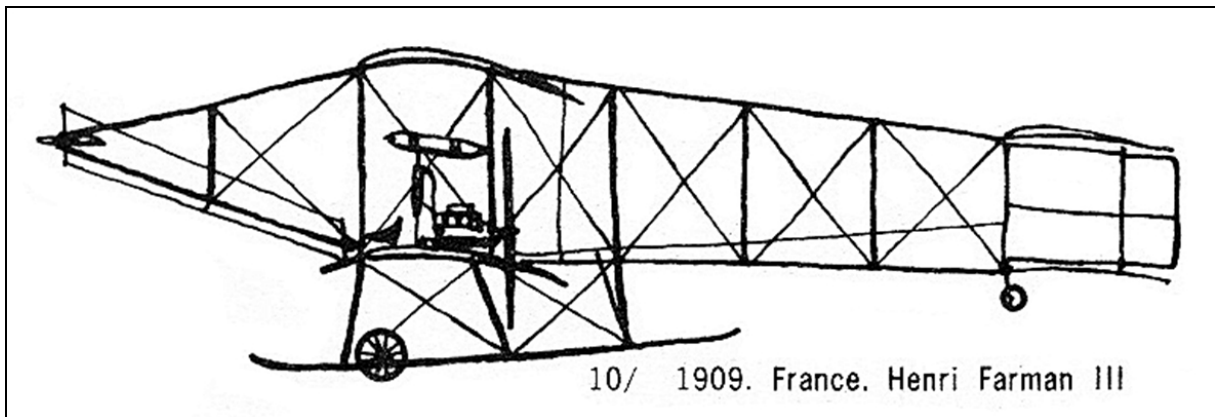
III. EPILOOG

De loopbaan als vliegenier van Ridder Jules de Laminne, van 1909 tot 1914, is kort maar krachtig. Maar het is wel dankzij de gedrevenheid van mensen als de Laminne, of zijn grote rivaal Baron Pierre de Caters (brevet nr 1) dat België, vanaf 1910, als één van de eerste landen over een militaire luchtvaart die naam waardig beschikte. Tijdens de Grote Oorlog worden de Belgische vliegeniers en het kleine vliegwezen erkend als strijdvaardig en technisch vooruitstrevend.

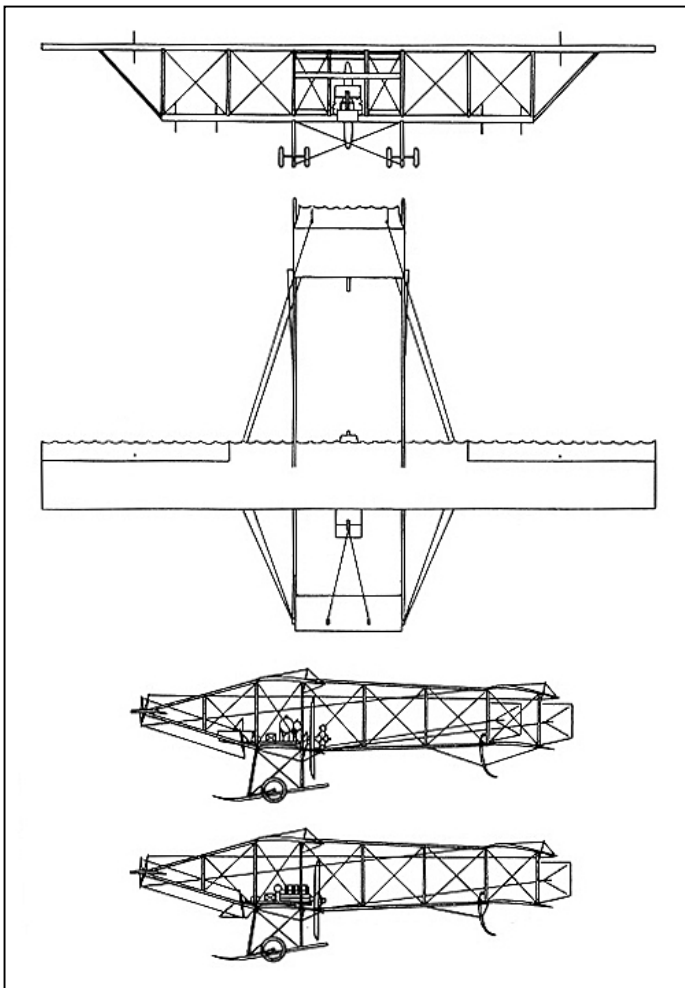
Het leidt geen twijfel dat Ridder Jules de Laminne een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de uitbouw en de roem van de Belgische luchtvaart.

Zijn biografie in de annalen van de VZW Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart en een straatnaam in Luik zorgen ervoor dat deze pionier nooit vergeten zal worden.

IV. TECHNISCHE GEGEVENS



Dit is een profieltekening van een Henry Farman III uit 1909. Op zo'n toestel kreeg Ridder Jules de Laminne zijn opleiding in Mourmelon (Reims) eind 1909 en begin 1910. (Getekend door Joseph Phelan)



Drie afbeeldingen van een Henry Farman type militaire 1911 (HF III). Helemaal onderaan het profiel van een Aviator, in feite een Henry Farman HF III onder licentie gebouwd in Duitsland door de firma Aviatik, met Baron Pierre de Caters (Belgische brevet nr 1) als vertegenwoordiger voor de Benelux. Hij is ook de medeoprichter van de Maatschappij Aviator die plannen had voor de serieproductie. Hij schenkt de eerste Aviator aan koning Albert de 1^{ste} en die schenkt het toestel op zijn beurt aan de Compagnie van Vliegeniers. (Getekend door Jean-Pierre Loncour)

Kenmerken van de Farman type militaire 1911:

Spanwijdte: 16,50 meter
Lengte: 11,67 meter
Hoogte: 3,72 meter
Vleugeloppervlakte: 51,5 m²
Leeggewicht: ongeveer 200 kg
Maximaal gewicht: ongeveer 470 kg

Prestaties van de Farman type militaire 1911:

- Maximale snelheid: 76 km per uur
- Autonomie: ongeveer 300 km

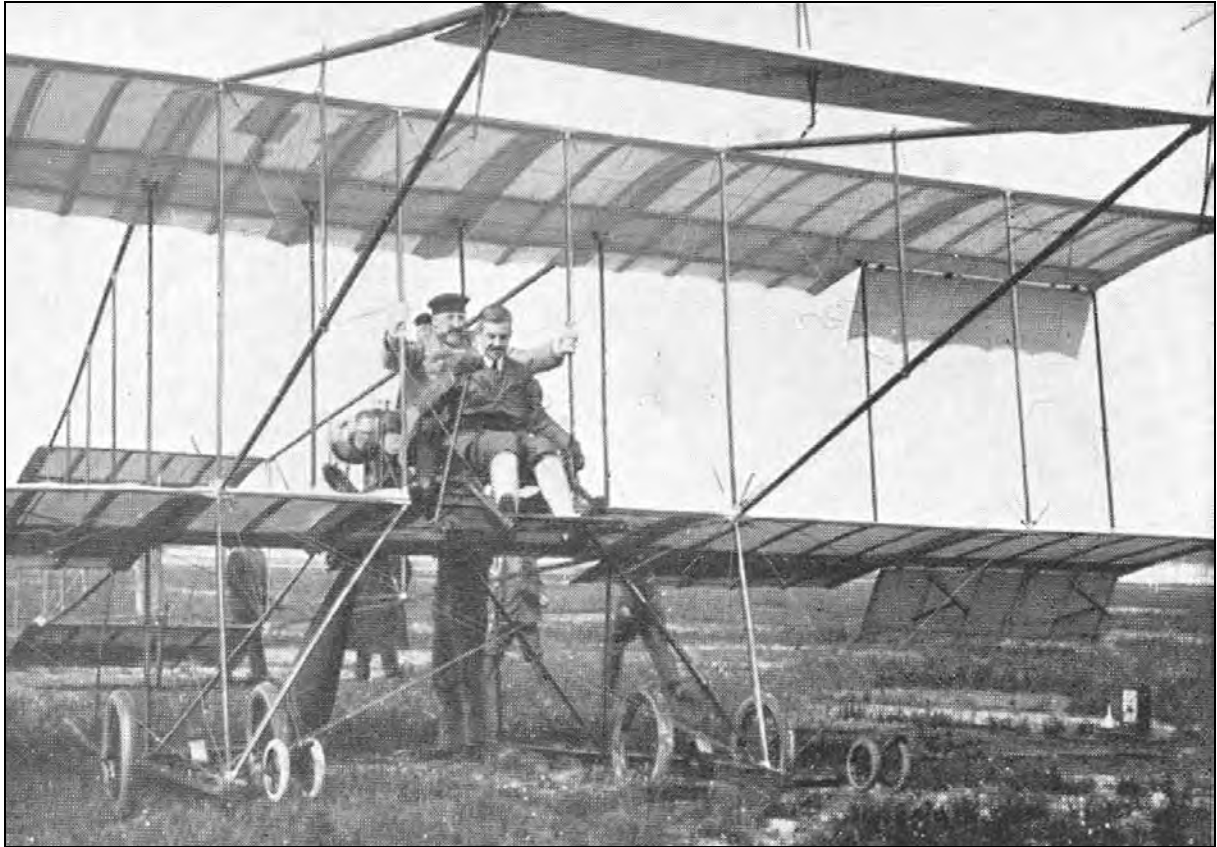
V. FOTOALBUM



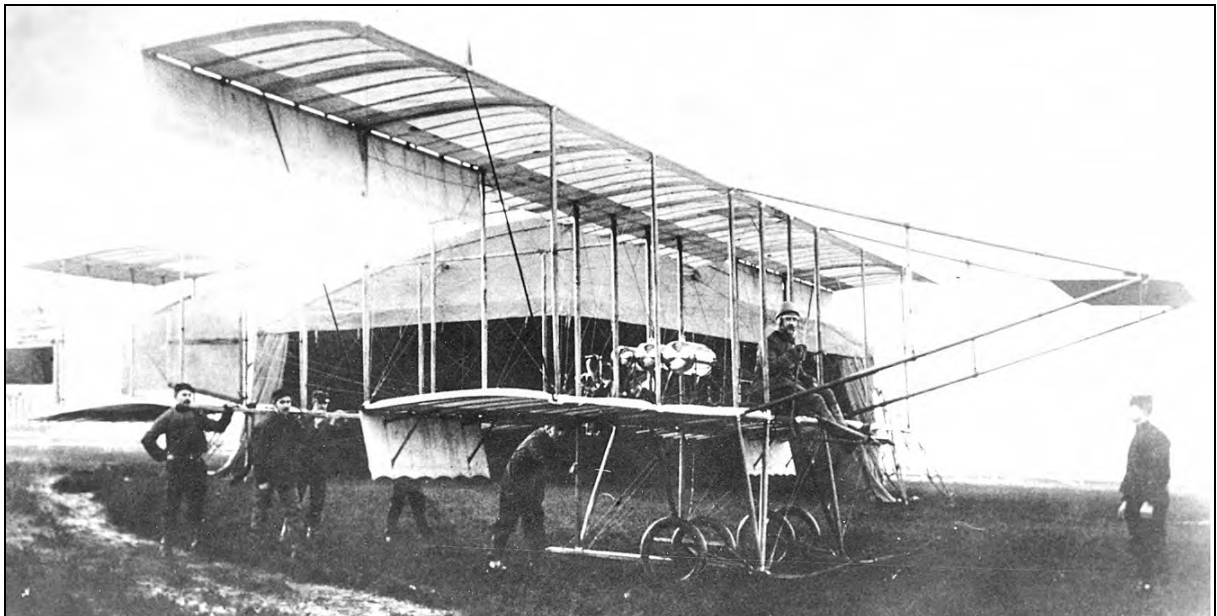
Foto van Ridder Jules de Laminne in 1910, uit *La Conquête de l' Air*, het magazine van de Aéro-Club van België. (Archief JP Decock)



De prinsen Boris en Cyrille, zonen van de Tsaar van Bulgarije, en hun gevolg kijken aandachtig naar de mecaniciens die de brandstoftank van de Farman HF III van Ridder Jules de Laminne vult. Die laat hen even later kennismaken met de vliegerij. Uiterst rechts praat de Tsaar van Bulgarije met de heer Ingenbleek, de privésecretaris van koning Albert de 1^{ste}. (verzameling JP Lauwers)



Kiewit 15 juli 1910. De Tsaar van Bulgarije neemt plaats achter Ridder Jules de Laminne net voor het starten van de motor van de Farman HF III. Het wordt de allereerste vlucht ooit van een gekroond hoofd, een wereldprimeur.



De Farman type militaire 1911 (Farman HF III van 1910), één van de eerste militaire vliegtuigen in België. Het toestel werd gekocht via Jules de Laminne, hier te zien op 5 mei 1911 na de vlucht Brasschaat-Kiewit met luitenant George Nélis als passagier. Nélis is officieel de eerste Belgische militaire vlieger.

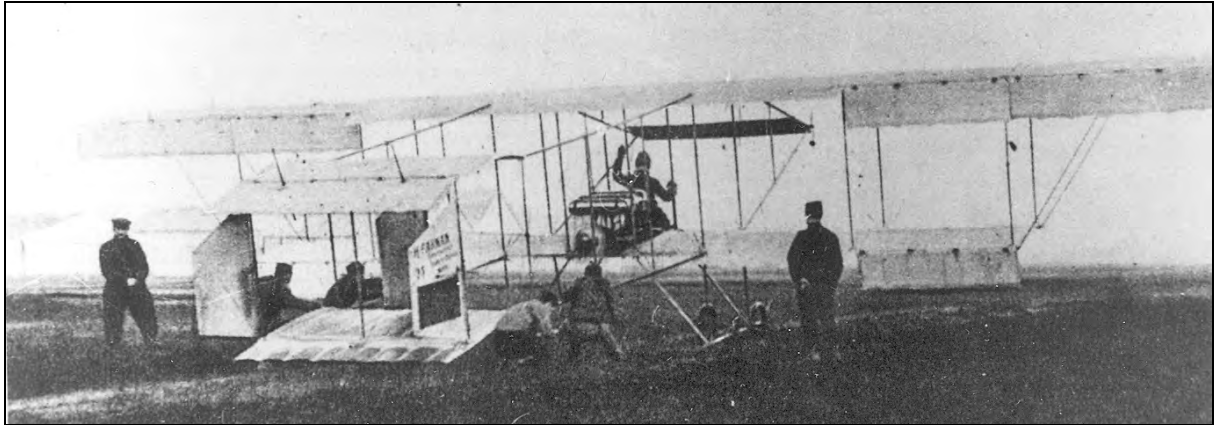
Brasschaet-Polygone.—Les Officiers Aviateurs avec leur appareil Farman.



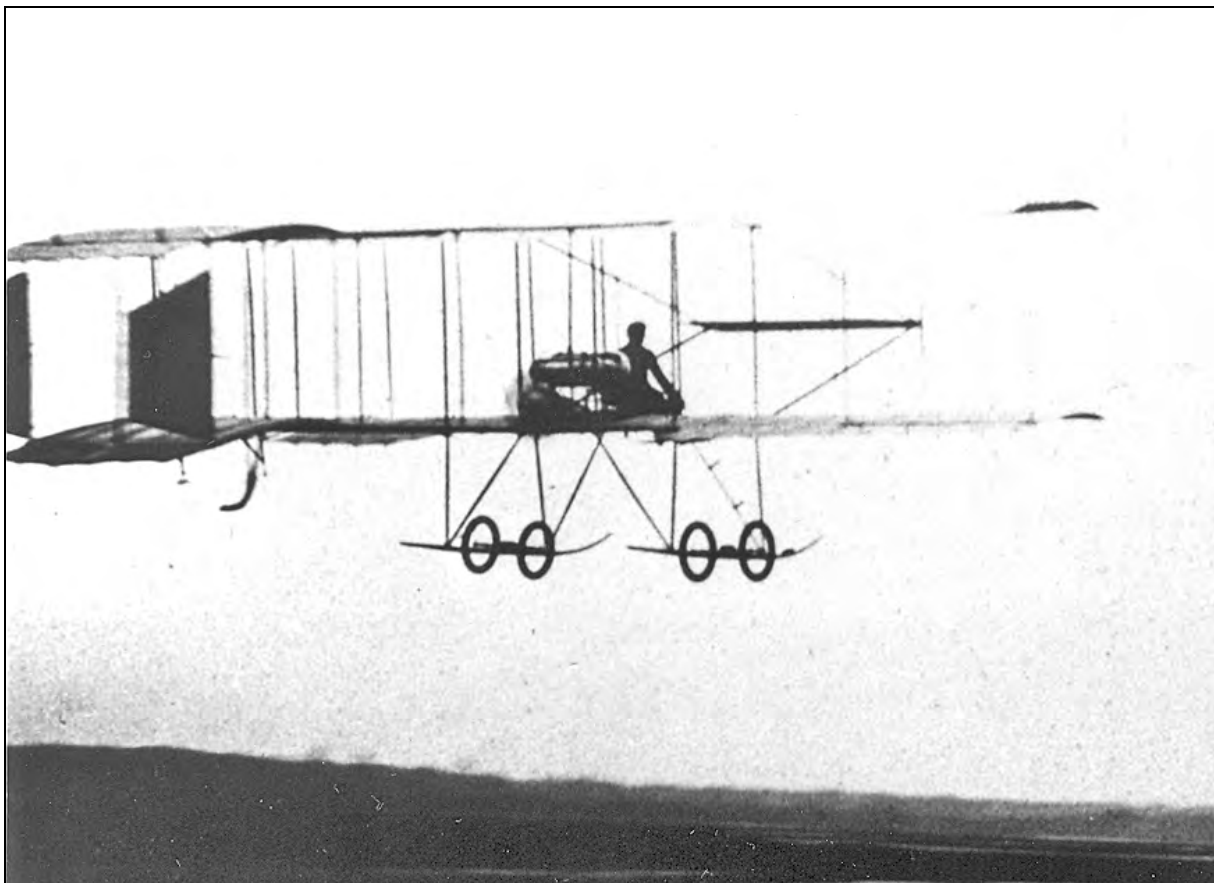
De Farman type militaire 1911 met enkele aanpassingen (waarschijnlijk herstellingen na een ongeval) met de officieren-vliegeniers in Brasschaat, vanaf mei 1911 de officiële thuisbasis van de militaire luchtvaart. (AELR/MRA-KLM)



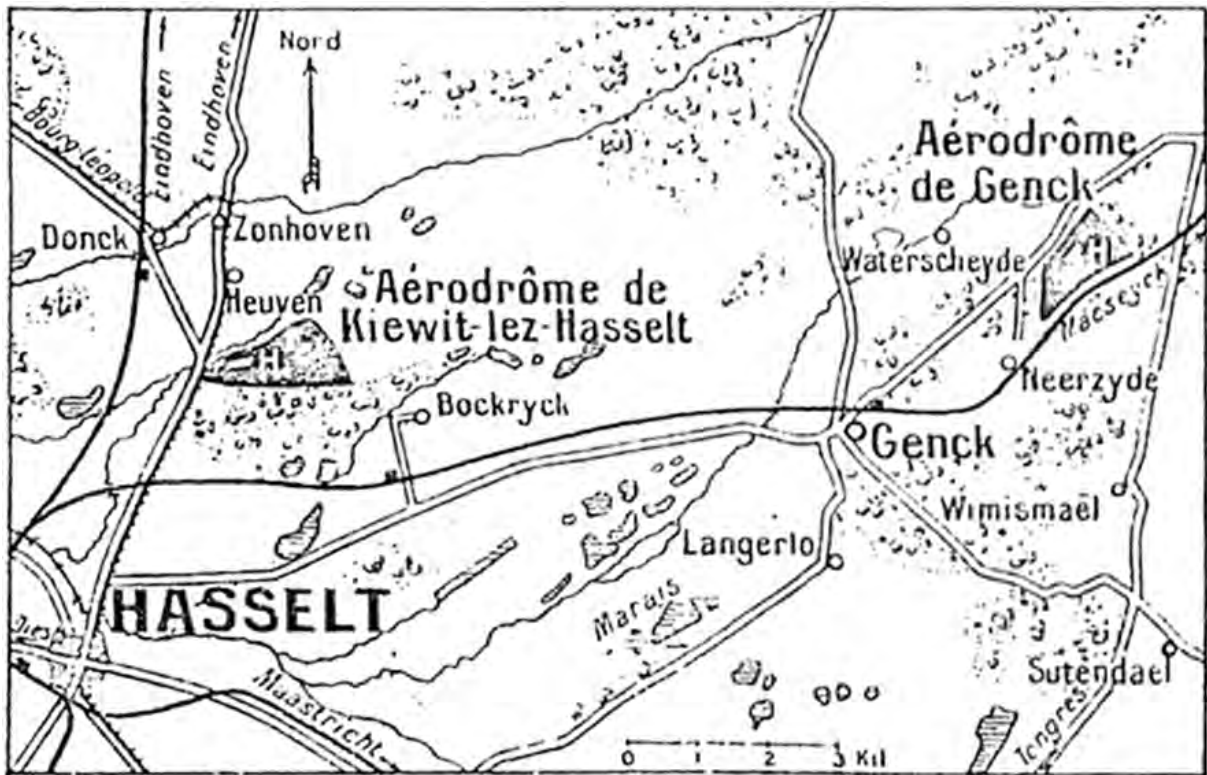
De eerste militaire vliegtuig van het Belgisch leger (constructienummer 93), de Farman HF III/type militaire 1910, met luitenant George Nélis aan de stuurknuppel, mei 1911, vlak voor het starten van de motor. De mecaniciens zetten zich schrap om het toestel tegen te houden zodra de schroef begint te draaien. (AELR/MRA-KLM)



Hetzelfde toestel op hetzelfde ogenblik in Kiewit terwijl de schroef draait, de mecaniciens houden het toestel tegen tot vliegenier luitenant George Nélis het signaal "alles los" geeft. (Verzameling JP Lauwers)



Nog altijd in Kiewit waar Georges Nélis net is opgestegen, vooraan is de stabilisator duidelijk zichtbaar, ook wel de "broodplank" genoemd. Op vraag van de militairen werden de vleugels verlengd ten opzichte van de burgertoestellen. (AELR/MRA-KLM)



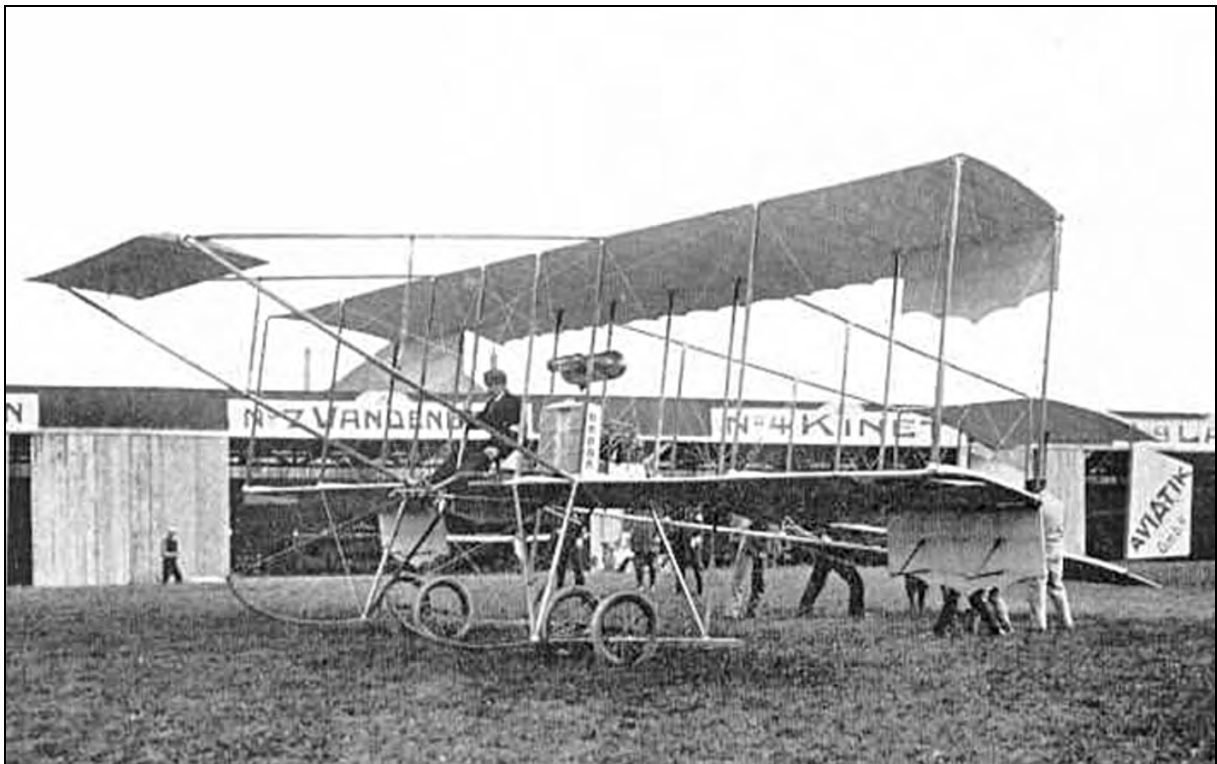
Kaart uit 1913 met de vliegvelden in Kiewit en Genck.



Karikatuur uit 1910 van Ridder Jules de Laminne van de hand van Jacques Ochs. Ochs was tijdens de oorlog '14-'18 actief in het eskader van watervliegtuigen in Calais. Hij werkte voor het weekblad Pourquoi Pas? en tijdens het interbellum en na 1940-'45 voor het magazine La Conquête de l'Air.



Baron Pierre de Caters (Belgisch brevet nr 1), de grote rivaal van Ridder Jules de Laminne, hier aan boord van zijn Voisin tijdens de vliegweek van Frankfurt (Duitsland) eind 1909. (Guy de Caters)



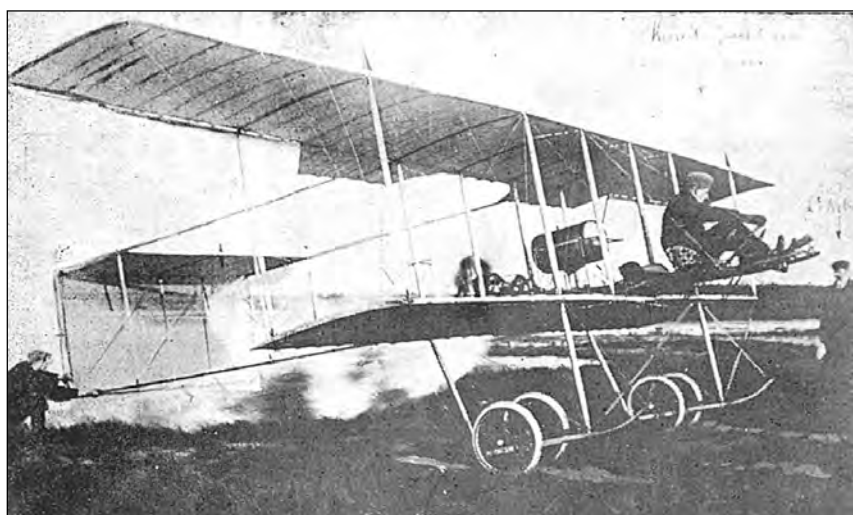
Baron Pierre de Caters tijdens de vliegweek in Stockel, van 23 juli tot 4 augustus 1910, aan boord van de Aviatik gekocht bij de gelijknamige firma die ook deze HF III onder licentie van Farman bouwde. Het is dit toestel dat de basis vormde van de vier toestellen die de Ets. Bollekens uit Antwerpen bouwden voor rekening van de Belgische maatschappij Aviator waarvan Pierre de Caters aandelen bezat. (Verzameling JP Lauwers)

Een sigarenfabrikant uit Hasselt brengt een kistje uit met op het deksel de afbeelding van Ridder Jules de Laminne, de lokale held uit die dagen.
(J. de Laminne).



De "Farman rapide" (FRN-Farman Rapide Nélis) in de tuinen van het kasteel van Oudoumont. In dit toestel kreeg de moeder van Jules de Laminne een luchtdoop in oktober 1911. Ze was toen 60 jaar. (M. de Laminne)

Kiewit in 1911, helpers houden de "Farman rapide" tegen bij het vertrek.
(J. de Laminne)





Le Printemps de l'Aviation Belge

L'ÉPOQUE DES PIONNIERS

SOUVENIRS ET ANECDOTES VÉCUS

par

le Chevalier Jules de Laminne

Premier moniteur officiel de l'Aviation militaire
de Belgique.



O Primavera, gioventù dell'anno !

O Gioventù, primavera della vita !

DANTE.

L'HORIZON NOUVEAU

2^{me} EDITION

MCMXXXVIII

De omslag van het boek geschreven door Ridder Jules de Laminne en uitgegeven in oktober 1938.
(Archief JP Decock)

à Jan Olieslagers,
Doyen des Aviateurs
Vieille Liège glorieuse
En souvenir de son dévoué
J. de Laminne
Liège le 7 novembre 1938.

Le Printemps de l'Aviation Belge

Schutblad van het boek van Ridder Jules de Laminne met een boodschap voor Jan Olieslagers.
(Archief JP Decock)

VI. BIBLIOGRAFIE

Publicatie geschreven door Ridder Jules de Laminne

Le Printemps de l'Aviation belge, Éditions l'Horizon Nouveau, Liège, 1938

Bronnen

L'année aéronautique belge 1911, Albert Bracke, auteur-uitgever, 1911

L'année aéronautique belge 1912, Albert Bracke, auteur-uitgever, 1912

Aircraft and Flyers of the First World War, Joseph A. Phelan, Patrick Stephens Ltd, 1974

All the World's Airships, Fred T. Jane, Sampson Low, Marston & Co, 1909

Les Avions Farman, Jean Liron, Collection Docavia volume 21, Editions Larivière 1984

Baron de Caters ou la folie des volants, Guy de Caters auteur-uitgever, 2010

Les Belges à la conquête de l'air, collectif, Hayez 1976

Léon de Brouckère, Belgisch Luchtvaartpionier, Jan Lantmeters, Uitgeverij Geromy bv, 2014

L'Histoire de l'aviation des origines à 1914, direction Jacques Martin, Casterman 1954

L'Homme a conquis le ciel, Baron Willy Coppens de Houthulst, Hachette 1937

De tijdschriften La Conquête de l'Air, À vol d'oiseau (Belgische Luchtmacht), AELR/Brussels Air Museum Magazine, l'Aviation Illustrée, L'Aviation Belge.

Dankwoord

Wij willen iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan deze Mémorial van harte danken, in het bijzonder de volgende personen:

Jean-Pierre Lauwers, verzamelaar, gespecialiseerd in de beginperiode van de Belgische luchtvaart.

Charles de la Royère, bibliothecaris bij de afdeling Luchtvaart van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.

Generaal-Majoor b.d. Wilfried De Brouwer, Voorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

Majoor Vlieger b.d. Didier Waelkens, Secretaris-generaal van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

De inhoud van voorliggende publicatie, formeel voorgesteld op 30 april 2016 is volledig © van de auteur en de VZW Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

De foto's en tekeningen komen van Ridder Jules de Laminne; de archieven van Jean-Pierre Decock, Jean-Pierre Lauwers en de fototheek van de afdeling Luchtvaart van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.