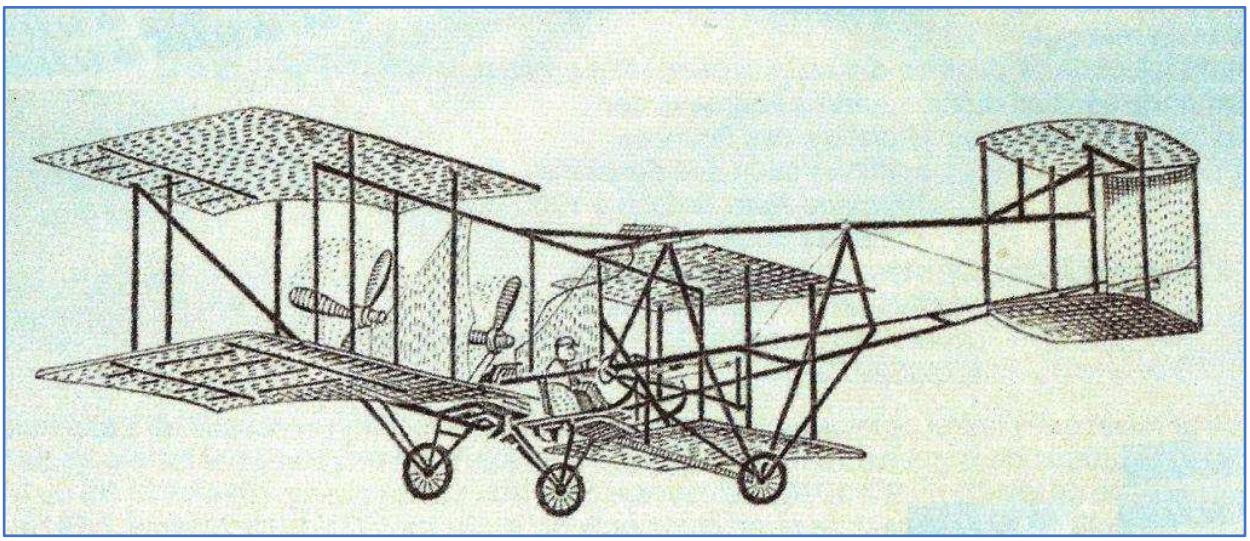
Les Belgolâtres

Bulletin philatélique trimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Janvier – Avril – Juillet - Octobre
NUMERO 6 – Avril 2021



Les Oblitérations temporaires utilisées durant la Grande Quinzaine d'aviation de Stockel 23 juillet - 4 août 1910.

CONTACTS : *Thomas & Philippe* ***LINDEKENS*** – *lindekens.bogaerts@skynet.be*

Comité restreint

Philippe LINDEKENS

Thomas LINDEKENS

Daniel GOFFIN

Rédacteurs permanents

Jean-Claude
GUYAUX

Francis
KINARD

Mark
BOTTU

Mireille
LUTZ

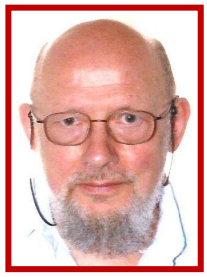
Alain
PIPART

Lucien
JANSSENS

Roger
BAURAIN

Charly
BRUART

Luc
SELIS



Jean-Louis
DECHESNE

Yves
VERTOMMEN

Hubert
CAPRASSE

Jacques
PIROTTE

Gerard
LUDWIG

……

Il reste encore des places, lancez-vous. Rejoignez-nous.

EDITORIAL

Tous les bulletins sont disponibles sur: all bulletins are available on: alle tijdschriften zijn beschikbaar op: www.philafrica.be/BELGOLATRES

Remerciements

Cette étude a été réalisée sur base des collections de MM. Roger Baurain, Marcel Van der Heyden, Luc Selis et Cynrik de Decker de la Belgian Aviation History Association et se base aussi sur des archives de ventes, les ventes David Delhaye et du website Delcampe.

Pièce de couverture

Le premier et seul cachet oblitérant utilisé lors de meetings aériens belges avant 1914, est celui du meeting de **Stockel-Bruxelles** qui eut lieu du 23 juillet au 4 août 1910.

Ce cachet à date mobile ″**STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)**″, dont nous estimons l'authenticité suffisamment établie, est connu sur au moins 40 cartes postales et sur une lettre (*vide infra*).

Deux variantes de ce cachet ont été décrites précédemment (*vide infra*). Ces oblitérations temporaires auraient été apposées principalement sur des cartes postales illustrant les exploits, pour l'époque, des premiers vols aériens réalisés lors du meeting de Stockel en 1910.

Ce meeting aérien est décrit ici de la façon la plus détaillée possible et remis dans son contexte du début de l'aviation.

Ces oblitérations temporaires officielles se distinguent des cachets de meeting, qui sont des cachets privés rencontrés sur quelques cartes postales de meeting aériens belges d'avant 1914 (*vide infra*).

Photo de couverture :
Le constructeur belge Ernest-Oscar TIPS pilotant l'aéroplane qu'il a construit en 1908 sur base du biplan des frères Wright (fragment agrandi du TP belge COB 1676).

La revue **LE PHILATÉLISTE BELGE** fête cette année son centenaire. Cette revue trimestrielle compte en moyenne 64 pages par numéro. Les articles publiés concernent tant l'histoire postale que la philatélie traditionnelle avec une sélection rigoureuse des textes qui sont toujours des inédits. Notre revue s'adresse à tout philatéliste avide de connaissances. Les articles sont rédigés dans les deux langues nationales.

Het tijdschrift **LE PHILATÉLISTE BELGE** viert dit jaar zijn honderdjarig bestaan. Dit driemaandelijkse magazine telt gemiddeld 64 pagina's. Zowel postgeschiedenis als traditionele filatelie komen ruim aan bod. De artikels worden streng geselecteerd en zijn steeds vernieuwend. Het tijdschrift is bedoeld voor elke filatelist die zijn kennis wil verdiepen. De artikels zijn geschreven in beide landstalen.

ACADEMIE ROYALE DE PHILATELIE
KONINKLIJKE ACADEMIE VOOR FILATELIE

Contribution annuelle de 30 EUR (Etranger 40 EUR) pour l'abonnement à la revue Le Philatéliste Belge au compte de l'éditeur responsable, Patrick Maselis: IBAN BE50 7380 2256 1818 - BIC KREDBEBB
Een abonnement op Le Philatéliste Belge kost jaarlijks 30 euro (40 euro voor het buitenland), te storten op de rekening van de verantwoordelijke uitgever, Patrick Maselis: IBAN BE50 7380 2256 1818 - BIC KREDBEBB

SPhB

Les Oblitérations temporaires utilisées durant la Grande Quinzaine d'aviation de Stockel 23 juillet - 4 août 1910.

Sommaire

1. Contexte historique
2. Localisation
3. Organisation du meeting
   - 3.1. Programme officiel
   - 3.2. Affiche et vignette
   - 3.3. Ticket d'entrée
   - 3.4. Conditions de vol
4. Pilotes participants
5. Aéroplanes engagés
6. Oblitérations "**Stockel (luchtvaart) / Stockel (aviation)**"
   - 6.1 Les 3 types d'oblitération
   - 6.2 Les arguments validant l'authenticité de l'oblitération type III
   - 6.3 Documents portant l'oblitération
7. Prix attribués aux aviateurs
8. Chronologie du meeting
9. Résultats du meeting
10. Iconographie (*CP connues*)
11. Cachets oblitérants ou cachets de meetings ?
    - 11.1 Cachets oblitérants officiels
    - 11.2 Cachets privés de meetings aériens
12. Bibliographie

1. Contexte historique

Le premier vol aérien est généralement attribué aux frères Wright, bien que certains l'attribuent, non sans arguments, soit à Gustave Whitehead ou à Samuel Langley **(1)**. C'est finalement après une convention signée entre Orville Wright et la Smithsonian Institution de Washington (USA) que les frères Wright ont été reconnus comme étant les premiers à avoir volé et c'est cette convention qui a permis à la Smithsonian Institution de recevoir, en 1948 après la mort d'Orville Wright, l'aéroplane « **Flyer** » qui avait volé à Kitty Hawks en décembre 1903.

Gustave Whitehead

Orville et Wilbur Wright

Octave Chanute

Octave Chanute (1832-1910), un ingénieur autodidacte américain d'origine française, conçut en 1896 la cellule biplane dont se sont inspirés les frères Orville (1871-1948) et Wilbur Wright (1867-1912) pour construire méthodiquement leur planeur biplan auquel ils ajoutèrent un moteur de leur invention. Cet aéroplane, nommé « **Flyer** » vola à partir du 17 décembre 1903 à Kitty Hawks (Caroline du Nord, USA). Pendant 5 ans les frères Wright essayèrent de monnayer très cher le brevet de leur invention auprès de divers gouvernements, ce qui impliquait de ne pas la révéler au grand public au risque d'être copié.

Octave Chanute, après avoir échangé près de 200 lettres avec les frères Wright, se brouilla avec eux, les accusant de perdre leur temps en procès au lieu de participer à des compétitions aéronautiques. Ce n'est que le 8 août 1908 au camp d'Auvours, près du Mans (F) qu'Orville Wright accomplit en public un vol de 1 min 45 secondes. C'était trop tard les frères Wright avaient gaspillé les 5 années d'avance qu'ils avaient.

En effet, Chanute correspondait régulièrement avec un pionnier français de l'aviation, le capitaine Ferdinand Ferber (1862-1909), que venait régulièrement consulter Gabriel Voisin, également passionné d'aviation. Sur base de ces renseignements, les frères Gabriel et Charles Voisin construisirent, pour le compte du « Syndicat de l'Aviation » crée par Ernest Archdeacon, un planeur, qui tiré par un bateau à moteur, s'éleva pendant quelques secondes un jour de juin 1905 sur la Seine aux environs du pont de Billancourt **(2)**. Louis Blériot (1872-1936), prospère fabricant d'accessoires pour automobiles, qui assistait à la scène leur commanda immédiatement un planeur. Pendant quelques mois Blériot et Charles Voisin s'associèrent, installèrent un atelier à Billancourt et pendant un an étudièrent et construisirent divers hydro-aéroplanes. Au début de 1907, Charles Voisin racheta le fonds de commerce à Blériot et son frère Gabriel vint le rejoindre. En février 1907 Léon Delagrange et en juin 1907 Henri Farman leur passent commande d'aéroplanes biplans sur lesquels un moteur Antoinette fut monté. Ce moteur, d'une puissance de 50 CV et pesant 100 kg, inventé par l'ingénieur français Levavasseur équipa la plupart des premiers aéroplanes jusqu'en 1918 **(3)**.

De son côté Blériot s'était mis à construire à son compte et avait créé son premier monoplan. Avec le modèle n° XI, il allait connaître la gloire le 25 juillet 1909 en traversant la Manche.
Les débuts de l'aviation où des hommes intrépides risquaient leur vie pour s'envoler de quelques mètres attirèrent beaucoup de badeaux et de nombreuses villes européennes voulurent attirer ces pionniers et organisèrent des meetings aériens dotés de prix attractifs, encouragés par les aéro-clubs qui venaient de se créer.

Bloc n° 40 avec cachet de l'" éro-club de Belgique du 13 juin 1976

L'aéro-club de Belgique fut crée en 1901 pour les aérostiers par le Comte Adhémar de la Hault et présidé par M. Fernand Jacobs. Le 75ème anniversaire de la création de ce club fut célébré par l'Administration des Postes belge par la création du timbre COB n° 1809 et de son bloc-feuillet qui illustre le *"démon anversois "* Jan Olieslagers volant sur monoplan Blériot.

Après le « premier » vol historique du biplan des frères Wright le 17 décembre 1903, l'aviation a réellement pris son envol grâce au développement de moteurs spécifiques, compromis entre puissance et légèreté, ainsi que grâce à l'émulation de pionniers de l'aviation qui devaient se décider entre biplans et monoplans. Les meetings du début du 20ème siècle ont servi à faire les bons choix.

Après la Fête d'Aviation de Gand avec le vol d'Henri Farman (25 mai – 2 juin 1908), la semaine d'aviation de Tournai (5-14 septembre 1909), les journées d'aviation d'Ostende (17 -20 septembre 1909), la Grande Quinzaine d'aviation de Spa (20 septembre – 5 octobre 1909) et la Semaine d'Aviation d'Anvers (23 octobre – 2 novembre1909), Bruxelles voit enfin se lever l'aurore de sa Grande Quinzaine d'aviation. Jusqu'à présent, les Bruxellois étaient restés à l'écart du mouvement, du ronflement des moteurs aériens, des sensationnelles randonnées des aéroplanes.

Sous la pression de l'opinion publique et de manœuvres diplomatiques, le Roi Léopold II cède, le 15 novembre 1908, son Etat Indépendant du Congo à la Belgique, territoire annexé en tant que colonie. La Belgique devient dès lors un Etat économiquement important et veut le faire savoir au monde en organisant une Exposition internationale et entame les travaux 2 ans avant son inauguration.

La commune de Woluwe-St-Pierre est en compétition avec le plateau du Solbosh à Ixelles comme site d'implémentation. Le Comité organisateur de l'Exposition Internationale de Bruxelles de 1910 choisit finalement le plateau du Solbosch et la commune de Woluwe-St-Pierre obtient comme compensation le site du meeting aérien de 1910.

En effet l'Exposition bénéficiait d'une synergie avec trois autres manifestations prestigieuses qui se tenaient au même moment :

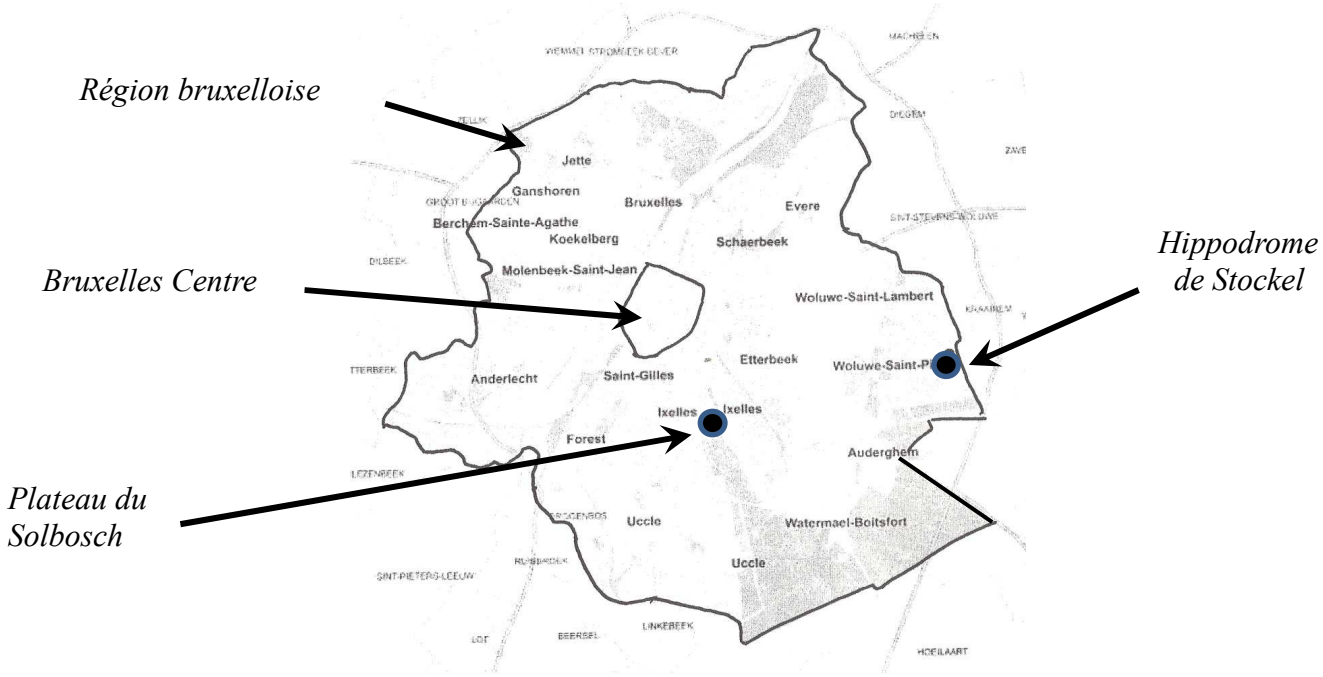
- l'Exposition Coloniale à Tervueren, avec l'inauguration du Musée d'Afrique centrale,
  (à cet effet, sous l'impulsion du Roi Léopold II, l'avenue de Tervueren est tracée en 1897 pour relier Bruxelles au futur site du musée colonial).
- l'Exposition d'Arts Anciens et le salon international des Beaux-Arts, et
- le Meeting Aérien du Stockel.

Ce dernier, vu que l'Aéro-club de Belgique avait décidé d'organiser un meeting d'aviation à l'occasion de l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1910.

Dans le cadre de l'**Exposition Universelle de Bruxelles** de 1910, qui eut lieu finalement au Solbosch, du 23 avril au 1er novembre, la Grande Quinzaine d'Aviation fut organisée au champ de courses de Stockel, du 23 juillet au 4 août 1910, sous le haut Patronage du Roi Albert 1er.

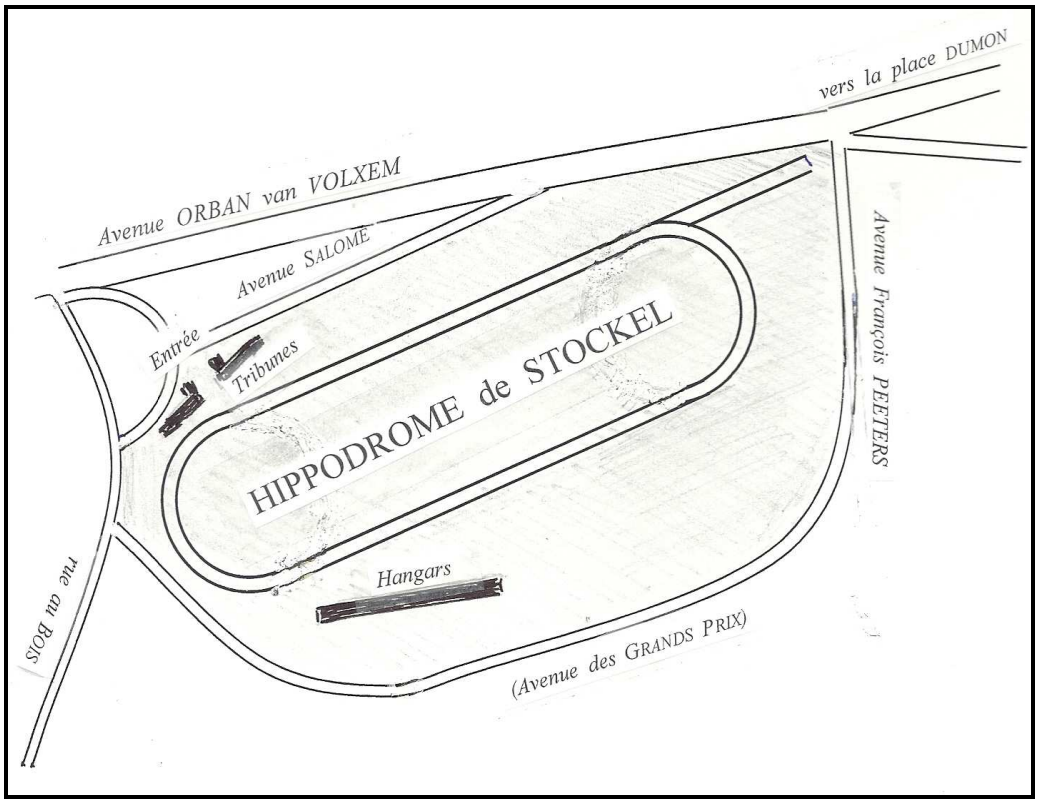
2. Localisation

L'hippodrome de Stockel se trouve sur la commune de Woluwe-St-Pierre, une des communes des faubourgs de Bruxelles.



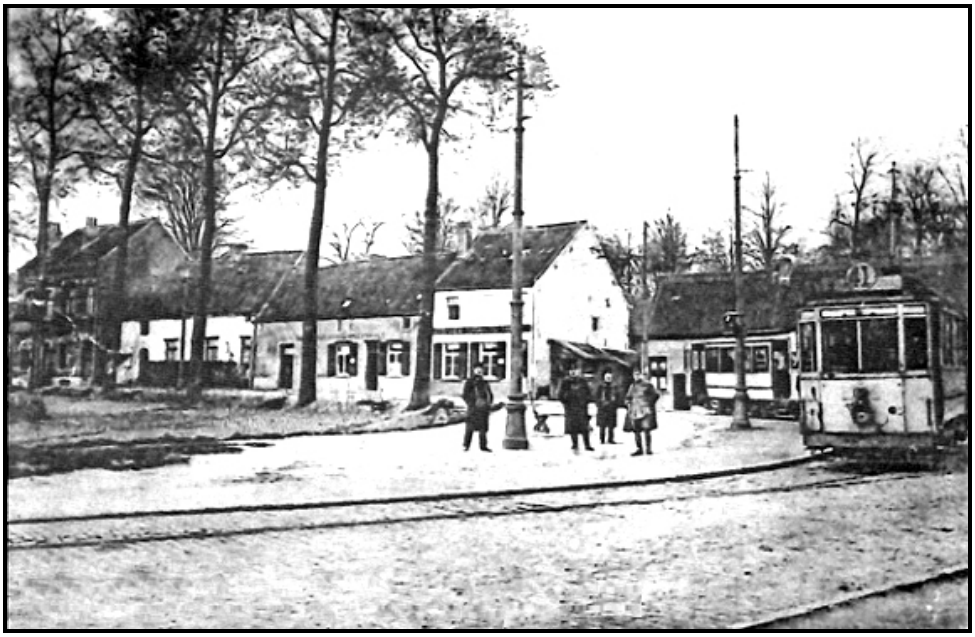
Au début du 20ème siècle, la Société de l'Hippodrome de Stockel crée un champ de course sur le plateau de Stockel entre la rue au Bois, les avenues Salomé, J. Dujardin, du Haras, du Grand Prix et François Peeters.

L'entrée principale était située au coin de l'avenue Jules Dujardin (avenue courbe) et de l'avenue Salomé.



Situation du champ de courses de Stockel, près de la place Dumon à Woluwé-Saint-Pierre.

En 1908 la Société qui gère l'hippodrome accepte qu'on utilise la piste d'une longueur d'environ 1 km pour la fête d'aviation de Stockel du 29 août au 5 septembre 1909. Ceci afin de vérifier la possibilité d'y organiser une grande quinzaine d'aviation l'année suivante, pendant l'Exposition Universelle.



Le terminus du tram 41 à la place Dumon en 1910.

En vue du meeting aérien à Stockel, la ligne de tram électrique 41 est réalisée le 8 mai 1909, allant du village de Woluwe St-Pierre à la place Dumon. Le trajet, opéré de 5h du matin jusqu'à 10h du soir, coutait 10 centimes en seconde classe et le voyage en première classe, avec des sièges rembourrés, coutait 15 centimes**.**

Au cours de cette fête d'aviation de 1909, seuls Louis Gaudart et Georges Legagneux, tous deux sur biplan Voisin, réalisèrent quelques vols [**(4)**].

Louis Gaudart,
Né le 17.11.1885 à Pondichéry (Inde) et mort le 15 avril 1913 à Monaco.

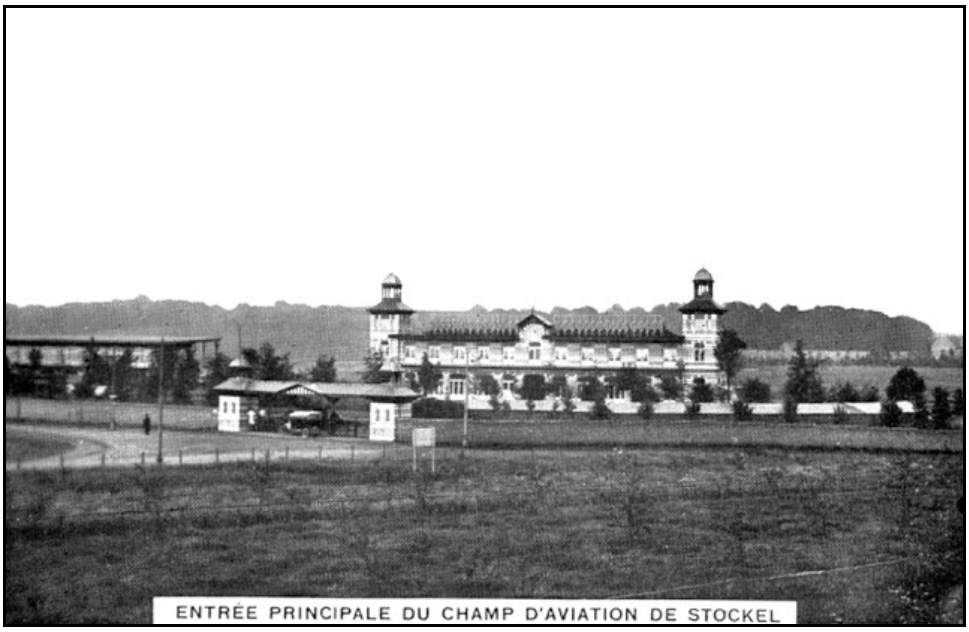
Georges Théophile **Legagneux**,
né le 24.12.1882 à Puteaux (F) et mort le 6.7.1914 à Saumur (F).

Après la première guerre mondiale l'hippodrome retrouve sa fonction primaire et les dernières courses hippiques s'y dérouleront en juin 1957. Depuis l'hippodrome a été détruit et sur le site, des infrastructures sportives, la piscine de Woluwe-Saint-Pierre et diverses écoles ont été construites.

3. Organisation du meeting

Un Comité de patronage et d'organisation fut créé, présidé par le baron Lambert, qui comprenait entre autres les présidents des aéro-clubs des Flandres, de Liège-Spa, d'Ostende, d'Anvers, de Namur, du Hainaut et les directeurs des journaux l'Indépendance, le Patriote, le Journal de Bruxelles, le Soir, l'Etoile belge, le XXème Siècle, le Peuple, la Chronique, le Petit Bleu et la Dernière Heure.

Deux commissions, l'une exécutive, présidée par M. Fernand Jacobs, Président de l'aéro-club de Belgique, l'autre sportive, présidée par le baron Joseph de Crawhez ont été en charge de l'organisation pratique. Le baron Guy van Zuylen van Neyvelt était le vice-président de la commission sportive d'aviation et commissaire sportif.



Carte postale illustrant l'entrée du champ de course de STOCKEL transformé pour le meeting en champ d'aviation.

L'hippodrome de Stockel fut rapidement transformé, des enceintes et sept grands hangars contigus furent rapidement construits en façe de l'entrée, pouvant abriter jusqu'à trente aéroplanes. Ils seront numérotés de 1 à 7 et attribués respectivement aux pilotes Lanser, Nicolas Kinet, Charles Van den Born, Verstreaten, De Ridder, et les deux derniers à Olieslagers.

Depuis le 22 juillet les dernières installations sont terminées, les aviateurs ont pris possession de leurs hangars, les appareils sont déjà montés, et attendent, debout sur leurs roues, le moment de prendre leur vol.

Pendant le meeting, les Tramways bruxellois organisèrent des services spéciaux intensifs, toutes les 2 minutes, partant de la Porte de Namur, via le Cinquantenaire jusqu'au champ d'aviation de Stockel et via Boitsfort jusqu'au pont de chemin de fer de l'avenue de Tervueren.

Des trains spéciaux partaient toutes les 15 min. de la gare du Luxembourg (Quartier-Léopold) pour Woluwe-Avenue (à 1 km de Stockel-Aviation), sur la ligne vers Tervueren.

Des mâts sont installés à la Bourse, à la Porte de Namur et à l'Hippodrome de Stockel pour informer le public :

- Si un drapeau triangulaire *noir* est hissé sur les mâts, cela signifie qu'on ne vole pas à Stockel.
- Si un drapeau triangulaire *rouge* est hissé sur les mâts, cela signifie qu'on vole à Stockel.
- Si un drapeau triangulaire *blanc* est hissé sur les mâts, cela signifie qu'on volera probablement à Stockel, mais que la décision n'est pas encore prise.

3.1. Programme officiel

Le programme officiel, dont la page de couverture est illustrée ci-dessous, fut édité par la société René Verhoost à Bruxelles et vendu au prix de 25 centimes. En plus de la composition des comités, il comprenait :

- l'ordre des épreuves, jour par jour
- les règlements des divers prix
- le code de l'air
- l'interprétation des signaux mis sur les mâts
- plusieurs pages publicitaires

Couverture du programme officiel du meeting aérien de BRUXELLES, qui reprend le planning des épreuves, les prix attribués et le code des signaux hissés aux deux extrémités du champ d'aviation.

3.2. "ffiche et vignette

Des affiches lithographiques polychromes aux formats 90 x 142 cm, 50 x 75 cm et au format A4 (27 x 21 cm) de la firme bruxelloise O. De Rycker et Mendel furent placardées partout en Belgique pour attirer les foules. Elle est illustrée ci-dessous.

"ffiche polychrome (format "4) du meeting aérien de Bruxelles.

Une vignette ronde (diamètre 45 mm) aux bords ondulés, de couleur bleue et rouge a également été éditée par l'Aéro-Club de Belgique. Elle mentionne :

- en son centre " STOCKEL ",
- au-dessus de Stockel : " Aéro-Club de Belgique "
- en dessous de Stockel : " meeting d'aviation
  23 juillet – 4 aout "

Le même type de vignette a été utilisé pour le Tour de Belgique en aéroplanes qui s'est tenu officiellement du 6 au 23 août 1911.

3.3. Ticket d'entrée

Un ticket d'entrée, valable que pour une journée était disponible à l'entrée du champ de courses. Son prix dépendait de la situation dans l'enceinte et la date de validité était tamponnée sur le ticket

AERO-CLUB DE BELGIQUE
Grand Meeting d'Aviation de STOCKEL (Bruxelles)
du 23 Juillet au 4 août 1910
Pelouse : UN FRANC
Ce ticket doit être présenté à toute réquisition.
pour une cause quelconque le comité organisateur juge to
vol impossible, avis en sera donné au public, et les tickets d
ce jour seront valables le lendemain.
№ 118464
1ER AOUT 1910
Em. ROSSEL, imprimeur, Bruxelles.

Ticket d'entrée donnant accès à la pelouse (1 franc), le 1er août 1910, au champ d'aviation de STOCKEL

Le prix des places était de :

- 1 franc (pelouse),
- 2 francs (enceinte réservée), où de chaises étaient louées 50 centimes par journée.
- 5 francs (tribunes) et
- 10 francs (circulation générale).

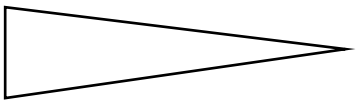
3.4. Conditions de vol

Il faut savoir que, vu la fragilité des aéroplanes, aucun vol ne pouvait avoir lieu si le vent dépasse 10 mètres par seconde, soit 36 km/h, ni par temps de pluie. Les vols étaient prévus tous les jours l'après-midi, de 13 à 19 h, si les conditions étaient remplies, le matin étant réservé aux mises au point et essais.

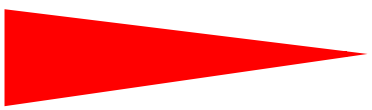
Les pages 29 et 31 du programme officiel, reproduites ci-dessous donne l'interprétation des signaux mis sur les mâts de gauche (côté Stockel) et de droite (côté Woluwe) de l'aérodrome de Stockel.

Les indications les plus importantes étaient données par des fanions triangulaires aux sommets des mâts, adoptés pour tous les meetings aériens de l'époque :

noir : on ne vole pas



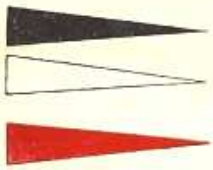
blanc : on volera probablement



rouge : on vole

Interprétation des Signaux

En tête du mât de droite (côté Woluwe), est hissé une flamme qui signifie :



Noire : On ne vole pas.

Blanche : On volera probablement.

Rouge : On vole.

En tête du mat de gauche (côté Stockel) sont hissés les signaux urgents.

Sur la petite vergue, fixé au même mât, sont hissés les groupes de signaux indiquant le régime des vents et les renseignements généraux.

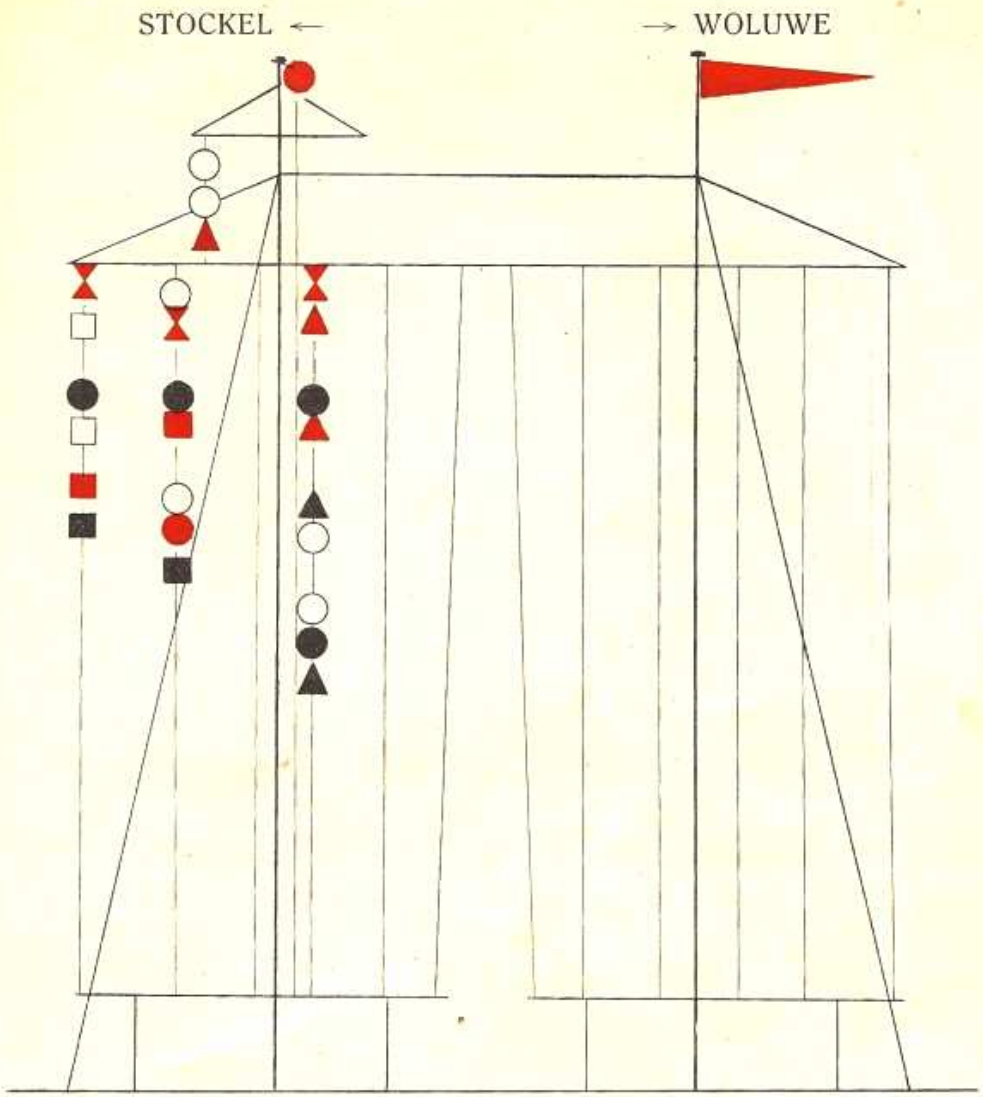
Sur la grande vergue, joignant les deux mâts, sont hissés, par files verticales et séparées par des intervales de 0m60, des groupes de signaux indiquant les épreuves et les différents incidents des vols.

Chaque file verticale est réservée à un seul aviateur dont le groupe de tête donne le nom et le numéro.

Chaque signal représente un chiffre, les groupes forment des nombres qui doivent être lus de haut en bas dans le code (p. 32).

Nos	SIGNAUX	Signification du signal urgent hissé isolément
1	○	Record battu.
2	●	Appel aux médecins de service
3	●	Appel aux mécaniciens de la maison (demande d'aide).
4	△	Appel du piquet.
5	▲	Réservées aux Commissaires sportifs.
6	▲	Id.
7	□	Id.
8	■	Id.
9	■	Id.
0	⧗	Annule le signal précédent.

page 29 du programme



EXEMPLE : En tête du mât droit : « On vole ».
En tête du mât gauche : « Appel aux mécaniciens » (signal urgent).
Sur la petite vergue : N° 116 = « Vent de moins de 3 m. à la seconde ».
Sur la 1re drisse : N° 07 = Van den Born — N° 27 = Prix quotidien de la haut. — N° 98 = 1,100 m. d'altitude.
Sur la 2de drisse : N° 10 = Croquet — N° 29 = Prix de l'Exposition — N° 138 = Signalé au-dess. de Bruxel.
Sur la 3me drisse : N° 6 = Olieslagers — N° 26 = Prix de Durée — N° 51 = 3 ½ heures de vol — N° 125 = Appareil brisé, pilote indemne.

page 31 du programme.

— 25 —

CODE DES SIGNAUX

Concurrents

Nos	PILOTES	APPAREIL
01	J. Christiaens	Farman
02	Baron P. de Caters	Voisin
03	de Ridder	Voisin
04	Nicolas Kinet	Farman
05	Tyck	Bleriot
06	Olieslagers	Bleriot
07	Van den Born	Farman
08	Verstraeten	Sommer
09	Lanser	Farman
10	Croquet	Bleriot
11	Comte d'Hespel.	Sommer
12	Chevalier de Laminne.	Farman
13		
14		
15	Vol par équipe	

Épreuves

16	Coupe du Roi.
17	Prix de la Ville de Bruxelles.
18	Prix du Ministère de l'industrie et du travail.
19	Prix de la plus grande durée en un vol.
20	Prix de la hauteur.
21	Prix des passagers.
22	Prix d'atterrissage.
23	Prix de la vitesse.
24	Prix d'adresse.
25	Prix quotidien de la durée.
26	Prix quotidien de la hauteur.
27	Prix quotidien de la totalisation des durées.
28	Prix des dirigeables.

page 32 du programme *(erronément numérotée 25)*

Épreuves (*suite*)

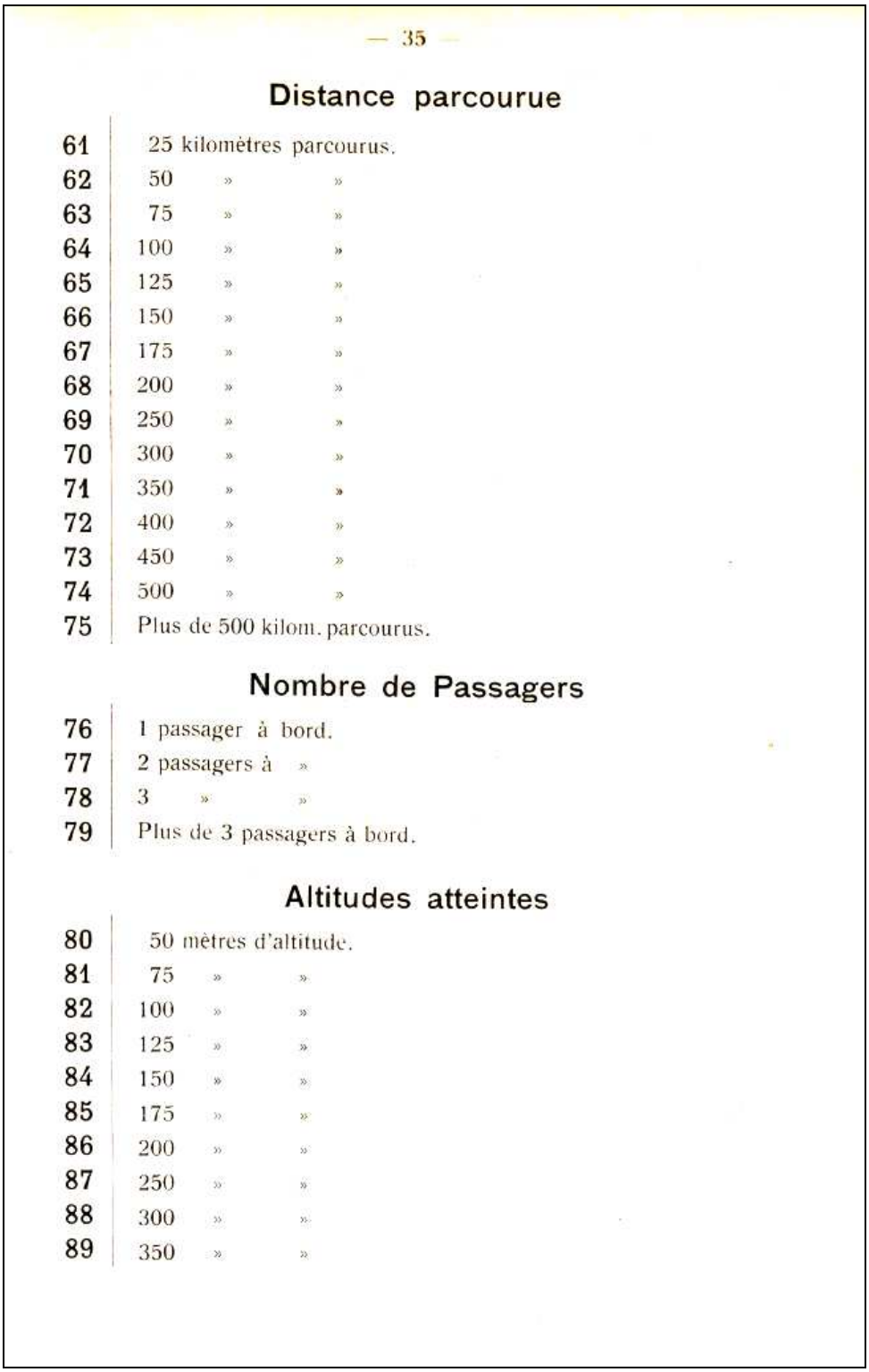
29	Prix de l'Exposition de Bruxelles.
30	Prix de la Société des Tramways Bruxellois.
31	Grand Prix de l'Aéro-Club de Belgique.
32	Coupe du Baron Joseph de Crawhez.
33	Prix Mercier-Goossens.
34	Prix Georges Brichart.
35	Prix Altenloh.
36	Prix Renault.
37	Prix Haart et Devos.
38	Prix Ed. de Beukelaer.
39	Prix du Baron Empain.
40	Prix du Baron Lambert.
41	Prix Aug. Beernaert.
42	Prix Sturbelle.
43	Prix Désiré Maas.
44	

Durée de Vol

45	½ heure de vol.
46	1 » »
47	1 ½ » »
48	2 heures »
49	2 ½ » »
50	3 » »
51	3 ½ » »
52	4 » »
53	4 ½ » »
54	5 » »
55	5 ½ » »
56	6 » »
57	6 ½ » »
58	7 » »
59	7 ½ » »
60	8 » »

page 33 du programme

Les numéros 1 à 12 se réfèrent aux les concurrents, ceux de 16 à 43 au le type d'épreuve et ceux de 45 à 60 à la durée de vol.
Il est à remarquer qu'une durée de vol de plus de 8 heures n'était pas prévue, le vol le plus long avant le meeting de Stockel étant de 5 heures et 3 min, réalisé par Jan Olieslagers, le 10 juillet 1910 lors du 2ème meeting de Reims, soit 2 semaines avant le meeting de Stockel. De plus les vols ne commençaient que l'après-midi, le matin étant réservé pour les mises au point des aéroplanes.



— 35 —

Distance parcourue

61	25 kilomètres parcourus.
62	50 » »
63	75 » »
64	100 » »
65	125 » »
66	150 » »
67	175 » »
68	200 » »
69	250 » »
70	300 » »
71	350 » »
72	400 » »
73	450 » »
74	500 » »
75	Plus de 500 kilom. parcourus.

Nombre de Passagers

76	1 passager à bord.
77	2 passagers à »
78	3 » »
79	Plus de 3 passagers à bord.

Altitudes atteintes

80	50 mètres d'altitude.
81	75 » »
82	100 » »
83	125 » »
84	150 » »
85	175 » »
86	200 » »
87	250 » »
88	300 » »
89	350 » »

page 35 du programme

— 37 —

Altitudes atteintes (*suite*)

90	400 mètres d'altitude.
91	450 » »
92	500 » »
93	600 » »
94	700 » »
95	800 » »
96	900 » »
97	1,000 » »
98	1,100 » »
99	1,200 » »
100	1,300 » »
101	1,400 » »
102	1,500 » »
103	Plus de 1,500 m. d'altitude.

Vitesse à l'heure

104	40 kilomètres à l'heure.
105	50 » »
106	60 » »
107	70 » »
108	80 » »
109	85 » »
110	90 » »
111	95 » »
112	100 » »
113	105 » »
114	110 » »

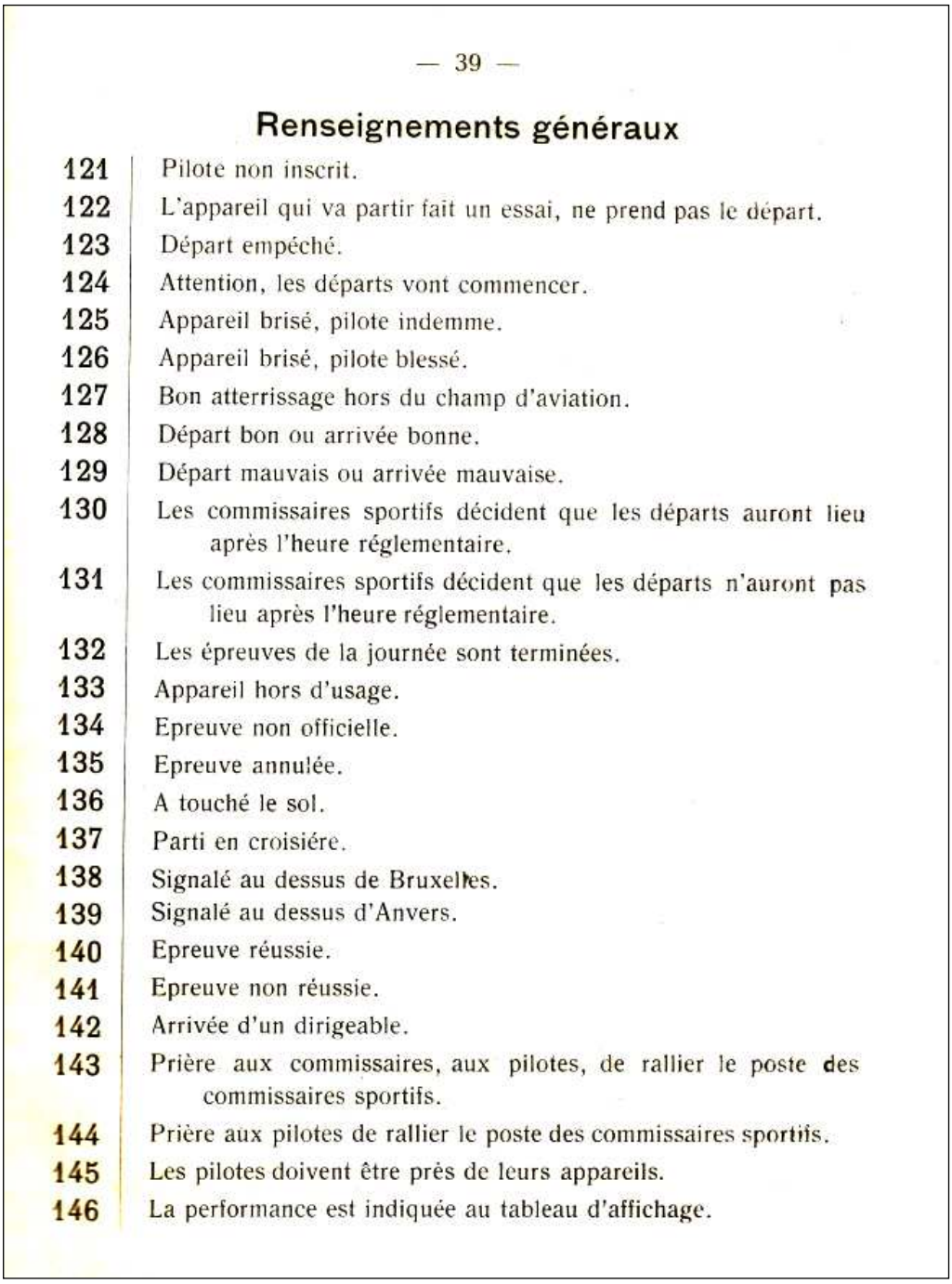
Régime des Vents

115	Le vent est encore un peu fort : on va procéder à un essai.
116	Vent de moins de 3 m. à la seconde.
117	Vent de 3 à 5 m. à la seconde.
118	Vent de 5 à 7 m. »
119	Vent de 7 à 10 m. »
120	Vent de plus de 10 m. à la seconde.

page 37 du programme

Avant le meeting de Stockel :

- le record mondial de distance parcourue, sans escale, était détenu par le pilote belge Jan Olieslagers lors du 2ème meeting de Reims, le 10 juillet 1910, avec une distance, sans escale, de 392 km.
- le record mondial d'altitude était détenu par le pilote américain W.R. Brookins le 9 juillet 1910 lors du 2ème meeting de Reims, avec une altitude de 1.907 mètres
- le record mondial de vitesse, était détenu sur 20 km par le pilote français Morane sur monoplan Blériot lors du 2ème meeting de Reims, le 10 juillet 1910, avec 107,5 km/h.



— 39 —

Renseignements généraux

121	Pilote non inscrit.
122	L'appareil qui va partir fait un essai, ne prend pas le départ.
123	Départ empêché.
124	Attention, les départs vont commencer.
125	Appareil brisé, pilote indemme.
126	Appareil brisé, pilote blessé.
127	Bon atterrissage hors du champ d'aviation.
128	Départ bon ou arrivée bonne.
129	Départ mauvais ou arrivée mauvaise.
130	Les commissaires sportifs décident que les départs auront lieu après l'heure réglementaire.
131	Les commissaires sportifs décident que les départs n'auront pas lieu après l'heure réglementaire.
132	Les épreuves de la journée sont terminées.
133	Appareil hors d'usage.
134	Epreuve non officielle.
135	Epreuve annulée.
136	A touché le sol.
137	Parti en croisiére.
138	Signalé au dessus de Bruxelles.
139	Signalé au dessus d'Anvers.
140	Epreuve réussie.
141	Epreuve non réussie.
142	Arrivée d'un dirigeable.
143	Prière aux commissaires, aux pilotes, de rallier le poste des commissaires sportifs.
144	Prière aux pilotes de rallier le poste des commissaires sportifs.
145	Les pilotes doivent être près de leurs appareils.
146	La performance est indiquée au tableau d'affichage.

page 39 du programme

4. Pilotes participants

Les meetings aériens de Doncaster (U.K.) et Blackpool (U.K.) ayant eu lieu au même moment en octobre 1909, leurs organisateurs respectifs firent une surenchère de prix alloués aux pilotes pour attirer les plus connus d'entre-eux, ce qui amena les deux meetings aériens à un désastre financier.

Pour éviter cela, le baron Joseph de Crawhez, président du comité sportif du meeting de Stockel décida que seuls des pilotes belges seraient invités à participer au meeting de Stockel dont plusieurs avaient fait preuve de leurs compétences lors de meetings précédents.

Selon le programme officiel, 12 pilotes belges étaient prévus, 10 y prendront part :

- Sur biplan **Farman** : MM. le Chevalier Jules de Laminne, Joseph Christiaens, Nicolas Kinet, Alfred Lanser et Charles Van den Born,
- Sur biplan **Sommer** : MM. le Comte Joseph d'Hespel et Léon Verstraeten,
- Sur biplan **Voisin** : MM. le Baron Pierre de Caters et Alphonse de Ridder,
- Sur monoplan **Blériot** : MM. Maurice Croquet, Jan Olieslagers et Jules Tyck.

Mlle Hélène Dutrieu, seule femme pilote belge, ne fut pas admise au meeting, bien qu'ayant participé à plusieurs meetings à l'étranger, sous le prétexte qu'elle n'avait pas encore son brevet de pilote belge. C'était d'autant plus discriminant que le Comte Joseph d'Hespel y fut admis et n'eut le brevet de pilote n° 15 que durant le meeting, soit le 27 juillet 1910.

Immédiatement avant le début du meeting, deux pilotes prévus au programme ont annoncé qu'ils n'y participeraient pas. Le Chevalier de Laminne ne respecta pas son engagement et ne participa pas au meeting, suite à un différent avec Lanser, qui voulait, comme lui, créer une école d'aviation au champ d'aviation de Kiewit. Joseph Christaens avait accidenté son aéroplane la semaine précédente, lors du meeting de Bornemouth (U.K.).

- **Chevalier de LAMINNE**

Le Chevalier Jules de Laminne est né à Liège en 1876 **(5)**.

Après s'être intéressé à l'automobile, voyant voler Santos-Dumont à Bagatelle (F) en 1906, il apprend à voler sur un biplan Farman à Mourmelon (F) sous l'instruction de Van den Born.

Il obtient la licence belge n° 9 de pilote, décernée le 2 mai 1910 par l'Aéro-club de Belgique.

A Kiewit le 13 juillet 1910, il pilotera le Roi de Bulgarie et ses deux fils, venus visiter les usines Cokerill.

Il décède le 1er avril 1957.

- **Joseph CHRISTIAENS**

Joseph Christiaens est né le 16 juin 1882 à Saint-Josse-ten-Noode (B).

Il obtient la licence de pilote belge n° 7 enregistrée à l'Aéro-Club de Belgique le 12 avril 1910 **(6)**.

Il participe à la Grande Semaine d'aviation de Rouen en juin 1910 et il est le premier pilote à survoler en mars 1911, Singapour sur Bristol Boxkite. Ensuite moins d'un mois plus tard il participe à la 2e semaine aéronautique de Champagne à Reims, sur Farman à moteur Gnôme.

En 1912 et 1913 il participe aux Grand Prix de France automobile sur Excelsior, puis en 1914 et 1916 il devient le premier étranger à participer aux 500 miles d'Indianapolis (USA) sur Excelsior et Sunbeam.

Il décède le 25 février 1919 à Wolverhampton (West Midlands, U.K.) dans un accident de la route en testant une Sunbeam près de Moorfield Works. Sa voiture percute un mur alors qu'il cherche à éviter le cheval d'une charrette en mouvement.

- **Nicolas KINET**

Nicolas Kinet est né à Liège le 24 avril 1877 **(7)**.

Il obtient la licence de pilote belge n°10, le 31 mai 1910.
Kinet détient le record du monde pour un vol d'avion avec un passager, qu'il a fait à Mourmelon le 15 mai 1910, quand il est resté dans les airs pendant deux heures et cinquante et une minutes**.**

Il meurt à Stockel (B) le 3 août 1910 lors d'un vol avec son biplan H. Farman.

- **Alfred LANSER**

Alfred Lanser est né à Pont-à-Celles (B), le 24 août 1886 **(8)**.

En 1909 il construit son premier avion et le 1 octobre 1910 il obtient la licence belge n° 16 de pilote décernée par l'Aéro-Club de Belgique.

Le 31 décembre 1910 il réalise, avec Marc Panier, le raid Paris-Bruxelles.

Le 12 octobre 1911 lors du meeting à Luxembourg il y réalise la première liaison postale au Luxembourg.

Le 8 décembre 1911, il établit le record du monde avec trois passagers.

Il est l'inventeur des réservoirs auto-étanches et des pompes à essence modernes et en 1937 il est un des membres fondateurs des Vielles Tiges de Belgique.
Il décède à Caracas (Venezuela), le 25 mars 1960.

- **Charles VAN DEN BORN**

Né le 11 juillet 1874, Charles Van Den Born est issu d'une famille bourgeoise liégeoise et d'une mère française **(9)**.

Cycliste professionnel de 1895 à 1910, il remporte à sept reprises le championnat de Belgique de vitesse.

En 1909, il rencontre l'aviateur Henri Farman qui lui transmet sa passion pour le vol.

Le 31 mars 1910, il devient le sixième Belge à obtenir sa licence de pilote et Farman lui confie alors la gestion de son école de pilotage.

La même année, Van Den Born part avec sa femme en Indochine où il contribue à la construction d'un biplan Farman. Le 15 décembre 1910, environ 100.000 spectateurs assistent au vol au-dessus de l'Hippodrome de Phu Tho au Vietnam. Il est le premier aviateur à atterrir à Bangkok, Hong Kong et Canton. En janvier 1911, il effectue une démonstration devant le roi de Siam, Rama VI.

Lors du déclenchement de la Première Guerre mondiale, il retourne en Europe pour rejoindre l'armée de l'air belge et après la guerre, il retourne en Indochine pour soutenir le développement de l'aviation et la construction d'un aéroport à Saigon. Dans les années 1930, il y achète une exploitation agricole et en 1936, il reçoit la nationalité française.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il est emprisonné et torturé par l'armée japonaise. Ruiné et malade, il retourne en France. En 1958, il meurt dans une maison de retraite de la Légion d'honneur des suites d'une opération chirurgicale.

Afin de célébrer le premier vol à Hong Kong, l'avion de Charles Van Den Born, baptisé *Spirit of Sha Tin*, est reconstruit et est suspendu dans l'aéroport international de Hong Kong.

- **le Comte Joseph D'HESPEL**

La biographie du comte d'Hespel présent lors du meeting de Stockel est difficile à établir, la famille d'Hespel se partageant entre le nord de la France et la Belgique et il se pourrait que deux Comtes Joseph d'Hespel, pilotes, aient existé.

1. D'un côté on aurait Pierre, Ghislain, Séraphin, Joseph Comte d'Hespel de Flencques (F) qui serait né en 1875 dans le nord de la France. Selon son faire-part de décès, comme Marechal des Logis en France, il aurait été auto-mitrailleur et pilote d'avion. Il serait décédé en France le 25 novembre 1920, à l'âge de 44 ans, suite à une longue et pénible maladie contractée en captivité **(10)**.

2. D'un autre côté on aurait Joseph, Marie, Louis, Frédéric, Ghislain Comte d'Hespel qui serait né à Bruxelles le 8 août 1890. C'est probablement lui qui aurait participé au meeting de Stockel, vu son âge selon les cartes postales où il est représenté lors de meetings en Belgique.

Ce Comte Joseph d'Hespel obtient de l'Aéro-Club de Belgique la licence belge n° 15 de pilote, le 27 juillet 1910, lors du meeting de Stockel.

En 1913, on le retrouve à Brasschaat-Polygone (B), comme caporal, pilotant un monoplan de Brouckère-Deperdussin.

En 1914, il est commandant de l'aviation militaire belge à Berchem-Ste-Agathe, faubourg de Bruxelles (B).
Il serait décédé en action à Poelkapelle (B), le 18 octobre 1918, comme Lieutenant au 4ème régiment de Lanciers !

- **Léon VERSTRAETEN**

Léon Verstraeten est né à Malines (B) le 9 novembre 1876.

Il obtient la licence de pilote belge n° 14, le 12 mars 1910.

Chef pilote de l'école Sommer à Sedan-Douzy (F).

Il décède en 1925.

- **Le Baron Pierre DE CATERS**

Pierre Henry Marie Amédée Baron de Caters est né à Berchem-Anvers, le 25 décembre 1875 **(7)**.

En 1904, comme pilote automobile, il bat les records du monde du km, des 10 et 50 km.

Premier belge à voler en 1908, sur biplan Voisin équipé d'un moteur Vivinius belge. Il s'élève de 5 mètres au-dessus du sol pendant 2 secondes.

Le 3 décembre 1909, il obtient la licence n° 1 de pilote belge délivré par l'aéro-club de Belgique et participe au meeting de Stockel du 23 juillet au 4 août 1910.

Il représente la maison Farman et la marque Aviator en Belgique et fait don en 1911 d' un appareil à S.M. le Roi Albert I.

En 1910-1911, il est le premier à survoler l'Afrique (Egypte) et l'Inde, en touriste.

En 1910 il entreprend à ses frais l'écolage des Lieutenants Sarteels et Montens d'Oosterwijck à St-Job-in-'t-Goor (B), ce qui permet à ce dernier de décrocher le premier brevet de pilote militaire le 28 septembre 1910.

Il décède le 21 mars 1944 à Paris (F).

- **Alphonse DE RIDDER**

Alphonse de Ridder est né en 1880.

La licence belge n°13 de pilote lui est accordée le 10 mars 1910.

Il participe au meeting de Stockel en 1910.

Il est chef pilote à la société des aéroplanes G. Voisin.

Il décède le 13 mai 1937.

- **Jan OLIESLAGERS**

Jan Olieslagers est né à Anvers le 14 mai 1883 dans une famille d'artisans de condition extrêmement modeste, habitant le quartier des marins **(11)**. Il vécut une enfance dans la pauvreté, son père étant décédé lorsqu'il avait 11 ans. A 15 ans il s'engagea à l'usine de motocycles **Minerva** où il devint metteur au point des moteurs des motos. En 1902, à l'âge de 19 ans il représenta la firme dans la course Paris-Bordeaux-Paris, course en 8 étapes de 1.200 km qu'il gagne. Il remporte à Anvers en 1905 le championnat du monde des grosses motos. Il fut plus connu dans les milieux sportifs sous le sobriquet de **"Démon Anversois".**

En octobre 1909 il voit le vol de Santos-Dumont, achète un monoplan Blériot et décide de devenir aviateur et obtient sa licence belge de pilote belge, le 31 mars 1910.

Il Participe à la Grande Semaine d'aviation de la Champagne (meeting de REIMS) du 22 au 29 août 1909 à bord de son Blériot et à la semaine d'aviation d'Anvers du 23 octobre au 2 novembre 1909.

En janvier 1910 réalise le premier vol en Algérie, survolant la ville d'Oran, puis participe aux meetings de Séville, Nice, Barcelone, Gênes et Bologne. En juillet 1910, il participe à la 2ème Grande Semaine d' Aviation de Champagne puis remporte 12 des 20 prix à la Quinzaine d' Aviation de Bruxelles-Stockel.

Il vole lors de la **semaine d'aviation d'Ostende, d**u 3 au 10 septembre 1910, puis participe aux meetings en Hollande : Groningen, Utrecht, Zwolle, Amsterdam, Leeuwarden, Rotterdam, Enschede, Nimègue et La Haye, puis à celui de Hambourg.

Le 1er août 1914, il met à la disposition de la Patrie ses avions et avec ses frères Max, pilote et Jules, mécanicien, et se distingue pendant la première mondiale. Déçu de ne pas être nommé capitaine, il quitte l'armée en 1919, puis fonde l'Amicale des anciens pilotes : "**Les vieilles tiges**" dont il sera nommé Président.

A l'Armistice, il quitte l'aéronautique militaire et se consacre tout entier à ses affaires commerciales, retournant à Anvers, il s'occupa de son garage et s'implique dans le développement de Club d'Aviation et de l'Aéroport d'Anvers en 1923.

En 1935, il s'arrête de piloter et miné par le cancer, décède à Anvers, dans l'oubli général, le 23 mars 1942.

- **Jules TYCK**

Jules G. J. Tyck est né à Anvers (B) le 26 avril 1889 (7).

Après sa carrière cycliste, Jules Tyck a pris des cours de pilotage à Pau à l'école de Louis Blériot où il a rencontré son ami à vie Jan Olieslagers .

Le 7 mai 1910, il obtient sa licence belge de pilote (n ° 8).

Le 1er août 1910, au meeting de Stockel, il établit un nouveau record du monde d'altitude à 1700 mètres.

En novembre 1910 il part en Inde avec le baron Pierre de Caters. Le 29 décembre 1910, il est le premier à survoler Calcutta.

A la mi-février 1911, il retourne en Belgique et remporte, le Tour de Belgique qui s'est tenu du 6 au 15 août.

Au début de la Première Guerre mondiale, il s'est porté volontaire pour rejoindre l'armée, avec son ami Jan Olieslagers. La guerre lui a causé une maladie et le 21 octobre 1924, il meurt à Hauteville (F) des suites de cette maladie.

- **Maurice. CROQUET**

Ce pilote belge, dont nous n'avons trouvé aucune trace biographique, figure sur une carte postale du meeting de Stockel en août 1910, mais n'est pas répertorié ni dans la liste des pilotes ayant une licence belge ni dans la liste des licenciés français.

Cependant sa photographie figure sur le programme officiel du meeting et il aurait participé au meeting de Budapest (H) en juin 1910 sur avion Voisin..

5. Aéroplanes engagés

- **biplan VOISIN** :

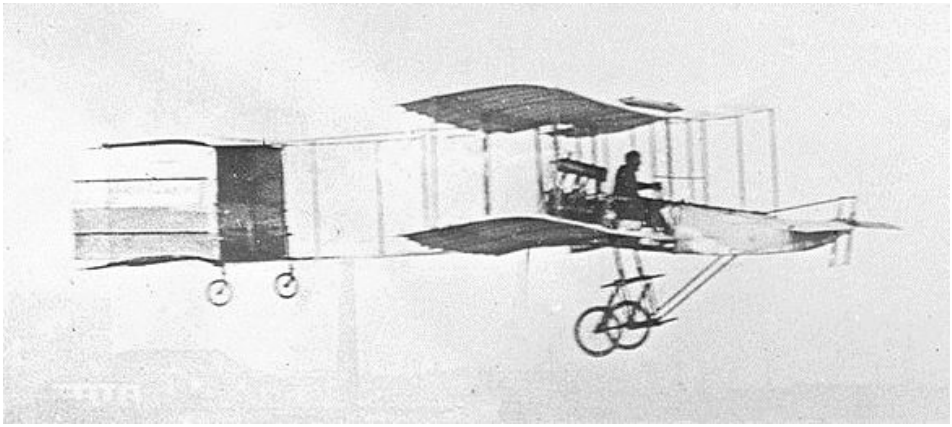
Au meeting de Stockel des biplans Voisin ont été pilotés par MM. le Baron Pierre de Caters et Alphonse de Ridder.

Les frères Gabriel et Charles Voisin sont les premiers constructeurs français d'aéroplanes qui se sont basés sur les caractéristiques du planeur de Chanute.

Leur premier client, livré fin février 1907, est le sculpteur Ferdinand Léon Delagrange (13 mars 1872 – 4 Janvier 1910) et l'aéroplane biplan est nommé soit biplan Voisin-Delagrange, soit biplan Delagrange pour faire plaisir au client.

L'appareil avait une cellule d'une envergure de 10 mètres sur deux de large, formée de deux plans, mesurant au total 40 m^2 et un moteur Antoinette de 50 HP V8 crée par Levavasseur et ne pesant que 100 kilos.

Delagrange se tue lors d'un vol à l'aérodrome La Croix d'Hins, près de Bordeaux aux commandes d'un monoplan Blériot XI.



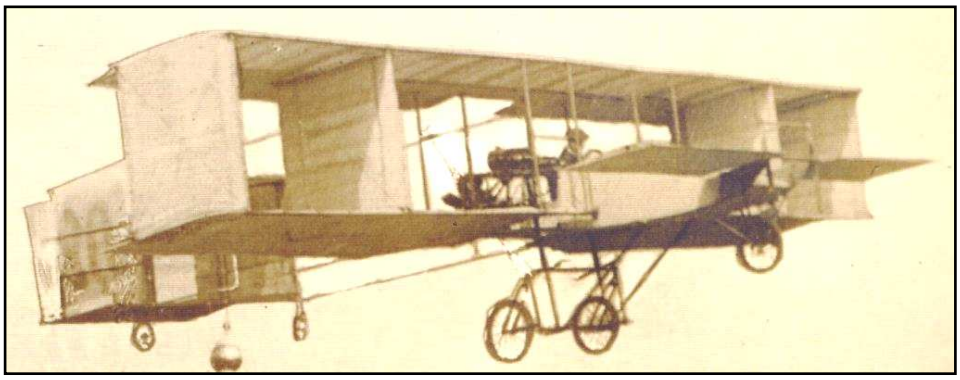
biplan **VOISIN**

- biplan **FARMAN** :

Au meeting de Stockel des biplans Farman ont été pilotés par MM. Joseph Christiaens, Nicolas Kinet, Alfred Lanser et Charles Van den Born.

En septembre 1907, Henri Farman vole sur un biplan Voisin-Delagrange, et ensuite il commande aux frères Voisin un biplan avec quelques modifications. qui lui fut livré sous le nom de biplan Farman n° 1.

Ensuite Farman fait construire indépendamment des biplans améliorés.



biplan **FARMAN**

- biplan **SOMMER** :

Au meeting de Stockel des biplans Sommer ont été pilotés par MM. le Comte Joseph d'Hespel et Léon Verstraeten.

Roger Sommer (né le 4 août 1877 à Pierrepont (F) – décédé le 14 avril 1965 à Sainte-Maxime (F)), est le troisième client des frères Voisin.

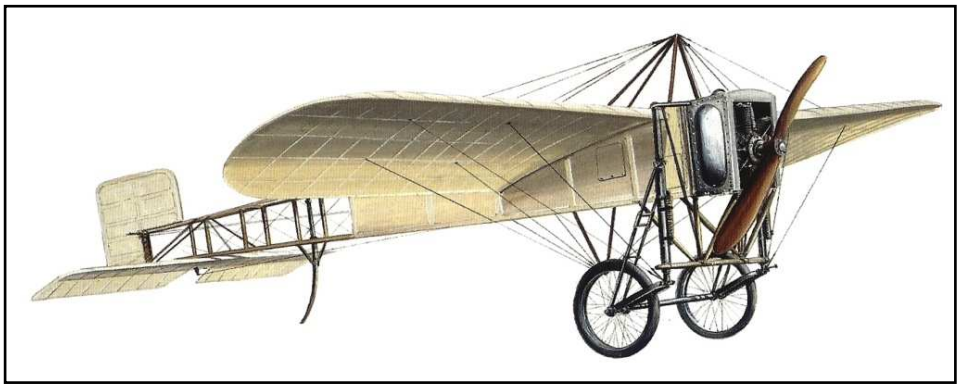
Pilote et constructeur d'avions français, fils de l'industriel belge Alfred Sommer ; son biplan dérive de celui de Farman, avec moteur Gnome de 50 HP. Le contrôle latéral est effectué par des ailerons en forme de D sur l'aile supérieure.

biplan **SOMMER**

- **monoplan BLERIOT** :

Au meeting de Stockel des monoplans Blériot ont été pilotés par Croquet, Jan Olieslagers et par Jules Tyck.

Blériot est un constructeur français, initialement associé aux frères Voisin, puis continue seul ses recherches aéronautiques pour finalement arriver au modèle de monoplan Blériot XI avec lequel il parvient le premier à traverser la Manche le 25 juillet 1909.



monoplan **BLERIOT**

6. L'oblitération "STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)"

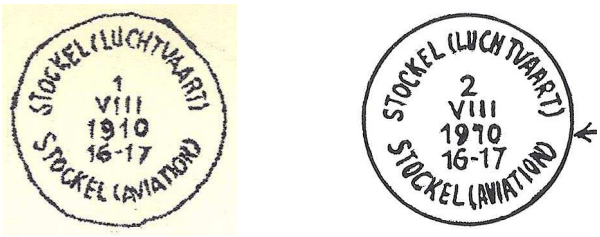
6.1. Les trois types d'oblitération

Comme pour les meetings d'aviation précédents, l'Administration des Postes a installé un bureau de poste temporaire dans l'enceinte de l'hippodrome de Stockel, bureau qui a fonctionné pendant la durée du meeting d'aviation.

De façon générale, seules les expositions internationales ou nationales du pays avaient droit à avoir un bureau de poste temporaire. A Stockel, ce bureau de poste temporaire a utilisé un cachet oblitérant spécifique pour cette manifestation aérienne, bilingue et de 28 mm de diamètre.

Dans la partie « clichés » de son *Catalogue de Poste aérienne,* Godinas montre, en 1951, le dessin peu précis, fait à la main, de l'oblitération utilisée durant le meeting de Stockel **(13)**.

Cette oblitération est reproduite ci-contre, elle correspond au type III de Henin (*vide infra*).



Type III

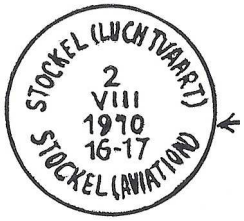
Achille DAUGIMONT dans son article « *La quinzaine d'aviation de Stockel : 23 juillet – 4 août 1910* » **(14)**, mentionne que deux types de cachet ont été signalés jusqu'à présent, ils portent en exergue dans un cercle simple de 28 mm : **"STOCKEL (LUCHTVAART)"** dans la partie supérieure et **"STOCKEL (AVIATION)"** dans la partie inférieure. Ils se différencient aisément : le **type I** (**mois** libellé **en lettres** et les heures au-dessus du millésime) et le **type II** (**mois** libellé **en chiffres romains** et heures en-dessous du millésime, avec un **petit espace** entre les parenthèses «luchtvaart» et «aviation ».

Type I

Type II

Ces deux types de l'oblitération sont repris par Emile Vandenbauw qui déclarait en 1963 qu'un feuillet publicitaire annonçant la parution en 1964 de l'ouvrage de José Henin : « *L'aube de l'Aviation en Belgique* » mentionnerait que le bureau de poste temporaire installé au champ de courses de Stockel pendant le meeting aérien avait utilisé une oblitération spéciale existant sous deux types : le **type I** et le **type II.**

En septembre 1963 au cours de l'Exposition Internationale d'Aérophilatélie « AEROPHILA 63 », organisée par la Société Aérophilatélique belge, les jurés et experts remarquent que lors de l'examen approfondi des pièces exposées, apparait un troisième type, le **type III** (mois libellé en chiffres romains et heures en-dessous du millésime, avec un **grand espace** entre les parenthèses « luchtvaart » et « aviation».

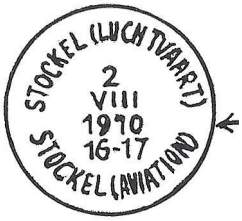


Type III

Dans le ***Story Post*** n°31 de novembre 1965 **(15)** les trois types de cette oblitération bilingue, qui auraient été utilisées durant le meeting de Stockel sont reproduits et donc logiquement, lors de la publication de son ouvrage ***« L'"ube de l'"viation en Belgique*** » publié en 1967, José Henin mentionne et dessine les trois types de cachet de cette oblitération temporaire **(16)**.

Type I

Type II



Type III

Emile Vandenbauw reprend ces trois types du cachet dans ses Catalogues de l'aérophilatélie belge publiés en 1982 et 1990 **(17).** Cette oblitération bilingue, qui aurait existé sous trois types différents, a longtemps fait polémique.

En mars 1983, René Silverberg écrit à Emile Vandenbauw pour lui faire part de son doute concernant l'existence de 3 cachets officiels, ce qui amena Silverberg à douter de l'authenticité de l'oblitération type III dès 1983, sans alors remettre en cause les deux autres types.

En septembre 1997, R Silverberg (†) publie avec R. Van Rompay un article dans le ***Kwartaalblad voor Filatelie*** » n° 1, pp. 22-25, sept. 1997» intitulé « *De fantasiesstempels van de luchtvaartmeeting Stokkel 1910* » **(18)**, dans lequel il traite les trois types de cachet de fantaisies, en avançant un certain nombre d'arguments, que nous allons reprendre un à un pour les contrecarrer et nous allons prouver de manière ferme qu'au moins le cachet de **type III** a été officiellement utilisé pendant la quinzaine d'aviation de Stockel de 1910 et appliqué sur un certain nombre de cartes postales et au moins une lettre.

Il est néanmoins possible que des fausses oblitérations aient été réalisées postérieurement, dont le **type IV** (comme le type III mais avec le bloc dateur inversé) mentionné par Silverberg et Van Rompay (« ***Kwartaalblad voor Filatelie*** », pp. 22-25, sept. 1997), le cachet oblitérateur ayant été probablement dérobé pendant la guerre.

Cependant il n'est pas logique de retrouver trois ou quatre **types** différents pour cette oblitération et on peut donc se demander si les **types I** et **II** ne sont pas des faux, d'autant plus qu'à la page 482 de « ***l'Echo de la Timbrologie*** » de 1910 **(19)** (*vide infra*), seul le cachet de **type III** est mentionné et illustré.

Dans le bulletin n° 448 d'octobre 1999 de l'Amicale Philatélique **(20)**, nous donnions les arguments permettant de lever tout doute sur l'authenticité de l'oblitération temporaire **Type III**, qui devient dès lors incontestable. L'authenticité des oblitérations **Type I** et **Type II** restant incertaine, voire douteuse.

Oblitération **Type I**

D'après Achille Daugimont (n° 50/52 de « ***la Revue Postale*** » de 1962), le cachet **type I** (mois en lettres) se rencontre principalement sur les 5 centimes à surtaxe Lemaire et Montald, dits « de Charité », mis en cours le 1er juin 1910 à l'occasion de l'Exposition de BRUXELLES de 1910, au profit de la Ligue Nationale Belge contre la Tuberculose, qui auraient été débités à Stockel.

Type I

Le cachet reproduit par Daugimont et Henin porte la date du 3 août, entre 17 et 18 h. Il en est de même pour l'oblitération sur le timbre Lemaire n° 89 reproduit ci-contre. Ce cachet n'a jamais été vu sur document ayant voyagé et par conséquent on ne peut pas certifier qu'il ait réellement existé à l'époque du meeting.

Oblitération **Type II**

Selon Achille Daugimont (n° 50/52 de « **la Revue Postale** » de 1962), le cachet **type II** se rencontre uniquement sur les 5 centimes à surtaxe Lemaire et Montald, mais moins fréquemment que le cachet **type I, c**e qui est faux, sur les quatre cartes postales avec l'oblitération **type II** que nous reproduisons plus loin, trois portent les timbres "armoiries" de 1907, ces trois CP étant toutes adressées à des habitants de Lokeren.

Type II
selon Henin

Type II
réel

De plus, dans les 4 oblitérations **type II** sur cartes postales, la date est **″ 1 / VIII ″**, soit le 1er août et le dateur indique toujours **″16 – 17″**. Les autres oblitérations, **type III**, du 1er août ont un dateur qui indique soit **″16-17″**, soit **″19-20″.**

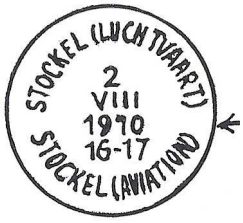
Il faut noter que le dessin du cachet **type II** tel que représenté dans le livre de J. Henin n'est pas exact, l'intervalle entre les parenthèses n'est pas aussi petit et la différence avec l'oblitération **type III** est en réalité moins évidente.

Il était d'usage, à l'Administration des Postes, de confectionner les cachets à date par paires, un cachet pour les années paires et l'autre pour les années impaires. Les bureaux de poste renvoyaient chaque année à l'Atelier Central à Malines, le cachet de l'année précédente, alternativement paire ou impaire, pour y insérer

l'année suivante. Le cachet **type II** pourrait être le doublon de réserve du cachet **type III**, bien que l'oblitération étant temporaire, un cachet doublon ne se justifie pas.

Oblitération **Type III**

L'oblitération **type III** semble avoir été découverte lors de l'Exposition Internationale d'Aérophilatélie « **AEROPHILA 63** », organisée par la Société Aérophilatélique belge (*vide supra*), alors qu'elle est dessinée par Godinas dans ses catalogues de 1934 et 1951. C'est d'autant plus étonnant que ce cachet a été reproduit dans une revue philatélique l'année même de son utilisation, en 1910, lors du meeting de Stockel (*vide infra*).



Type III

Comment reconnaître les types II et III ?

Quand on trace une ligne à la base des chiffres romains du mois et une autre à la base des chiffres arabes de l'année, on constate :

- pour le **type II** : que les deux parenthèses de droite sont comprises entre ces deux lignes et que le « S » du Stockel du bas est pratiquement entièrement entre ces lignes,
- pour le **type III** : que les deux parenthèses de droite ne sont pas comprises entre ces deux lignes et que le « S » du Stockel du bas n'est que partiellement entre ces lignes.

Type II

- Parenthèses de droite entre les lignes

Type III

- Parenthèses de droite hors des lignes

(Les cachets sont agrandis à 186 %)

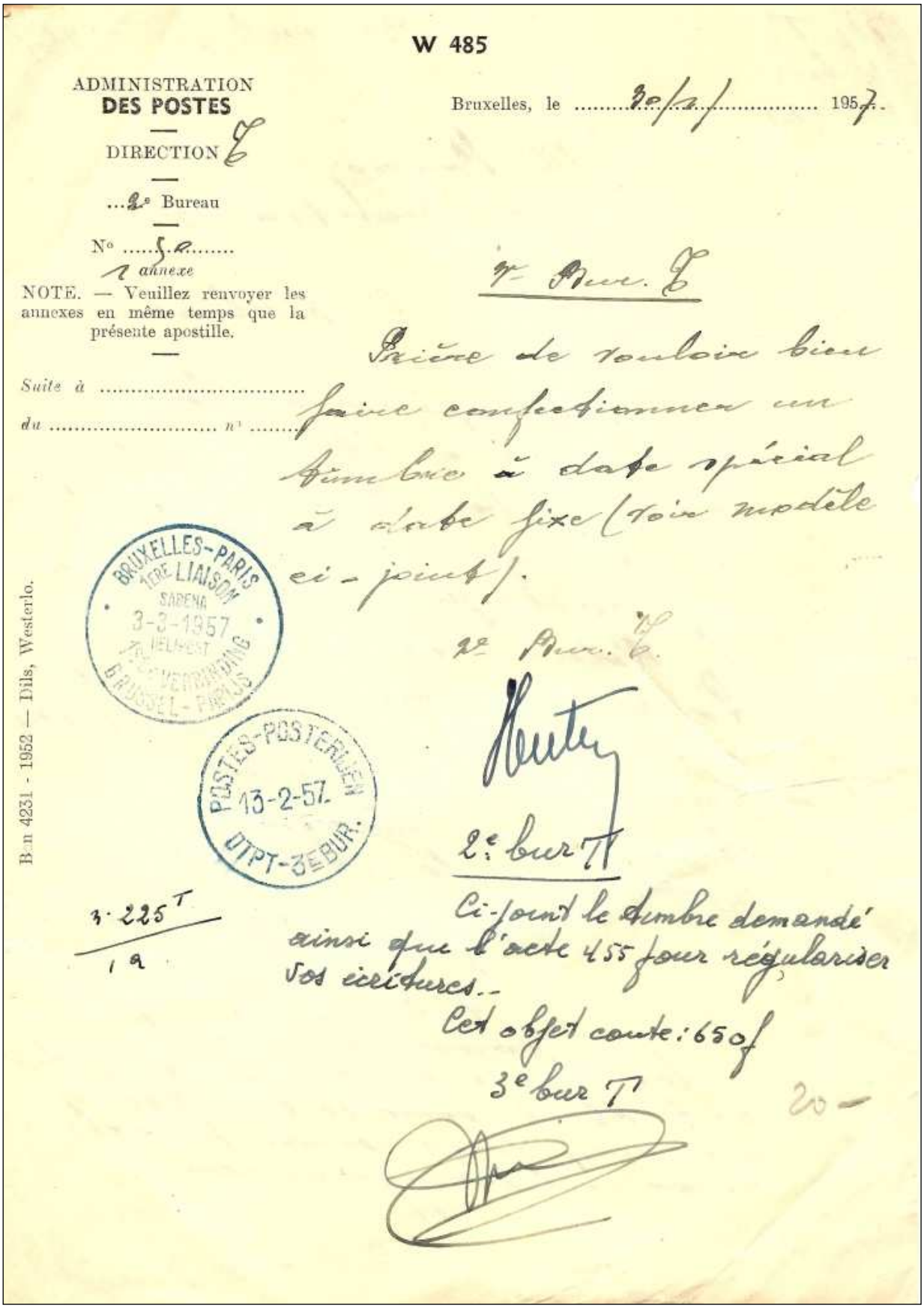
6.2. "rguments validant l'authenticité de l'oblitération type III (20,21, 22)

Ci-dessous nous énumérons *en italique* les arguments qui étaient avancés par Silverberg et Van Rompay (18) pour discréditer l'authenticité de ces oblitérations **"STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)"** et les arguments que nous avançons plaidant en faveur du caractère officiel de cette oblitération temporaire.

1. *L'oblitération n'est pas officielle car on n'en trouve pas de traces dans les archives de l'Administration des Postes.*

Affirmer comme le font les deux éminents philatélistes précités que l'oblitération n'est pas officielle car on n'en trouve pas de traces dans les archives de l'Administration des Postes n'est, hélas, pas un argument. En effet les timbres à date temporaires étaient confectionnés à la demande du 2ème Bureau de la Direction de l'Administration des Postes, par voie d'apostille envoyée au 3ème Bureau. Ces apostilles sont en principe conservées dans les archives de l'Administration des Postes, mais certaines ne s'y trouvent plus pour plusieurs raisons. Nous en connaissons au moins deux.

La première c'est que certaines apostilles ont été utilisées comme papier à lettre. En effet, aussi surprenant qu'il puisse paraître, le verso de l'apostille concernant la demande de fabrication d'un timbre à date temporaire pour la liaison par hélicoptère Bruxelles-Paris de 1957, a été utilisée comme papier à lettre.



W 485

ADMINISTRATION
DES POSTES

DIRECTION T

...2e Bureau

N° ...50...
1 annexe

NOTE. — Veuillez renvoyer les annexes en même temps que la présente apostille.

Suite à .....
du ..... n° .....

Bruxelles, le ...30/1/... 1957.

1e Bur. T

Prière de vouloir bien faire confectionner un timbre à date spécial à date fixe (voir modèle ci-joint).

2e Bur. T

2e bur T

Ci-joint le timbre demandé ainsi que l'acte 455 pour régulariser vos écritures.-

Cet objet coute: 650 f

3e bur T

20 —

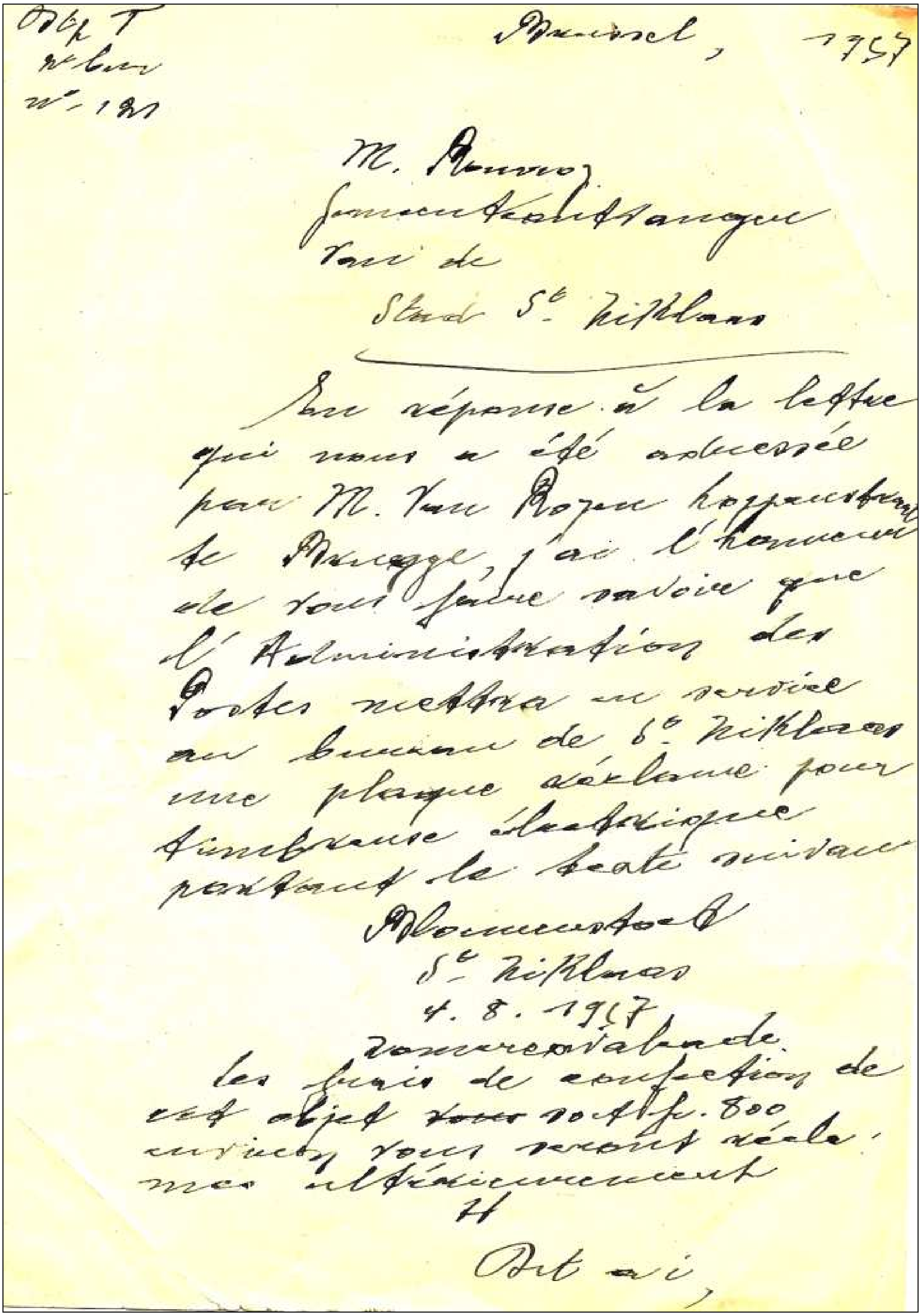
BRUXELLES-PARIS 1ERE LIAISON SABENA 3-3-1957 HELIPORT 1ER VERBINDING BRUSSEL-PARIS

POSTES-POSTERIJEN 13-2-57 DTPT-3EBUR.

3.225 T / 19

Bon 4231 - 1952 — Dils, Westerlo.

Recto de l'apostille concernant la demande de fabrication d'un timbre à date temporaire pour la liaison par hélicoptère Bruxelles-Paris de 1957,



Obp T
n° bur
N°. 121

Brussel, 1927

M. [illegible]
Gemeenteontvanger
van de
Stad St. Niklaas

En réponse à la lettre qui nous a été adressée par M. Van Royen hoofdontvanger de Brugge, j'ai l'honneur de vous faire savoir que l'Administration des Postes mettra en service au bureau de St. Niklaas une plaque réclame pour timbreuse électrique portant le texte suivant

Bloemenstoet
St. Niklaas
4. 8. 1927
zomercavalcade.

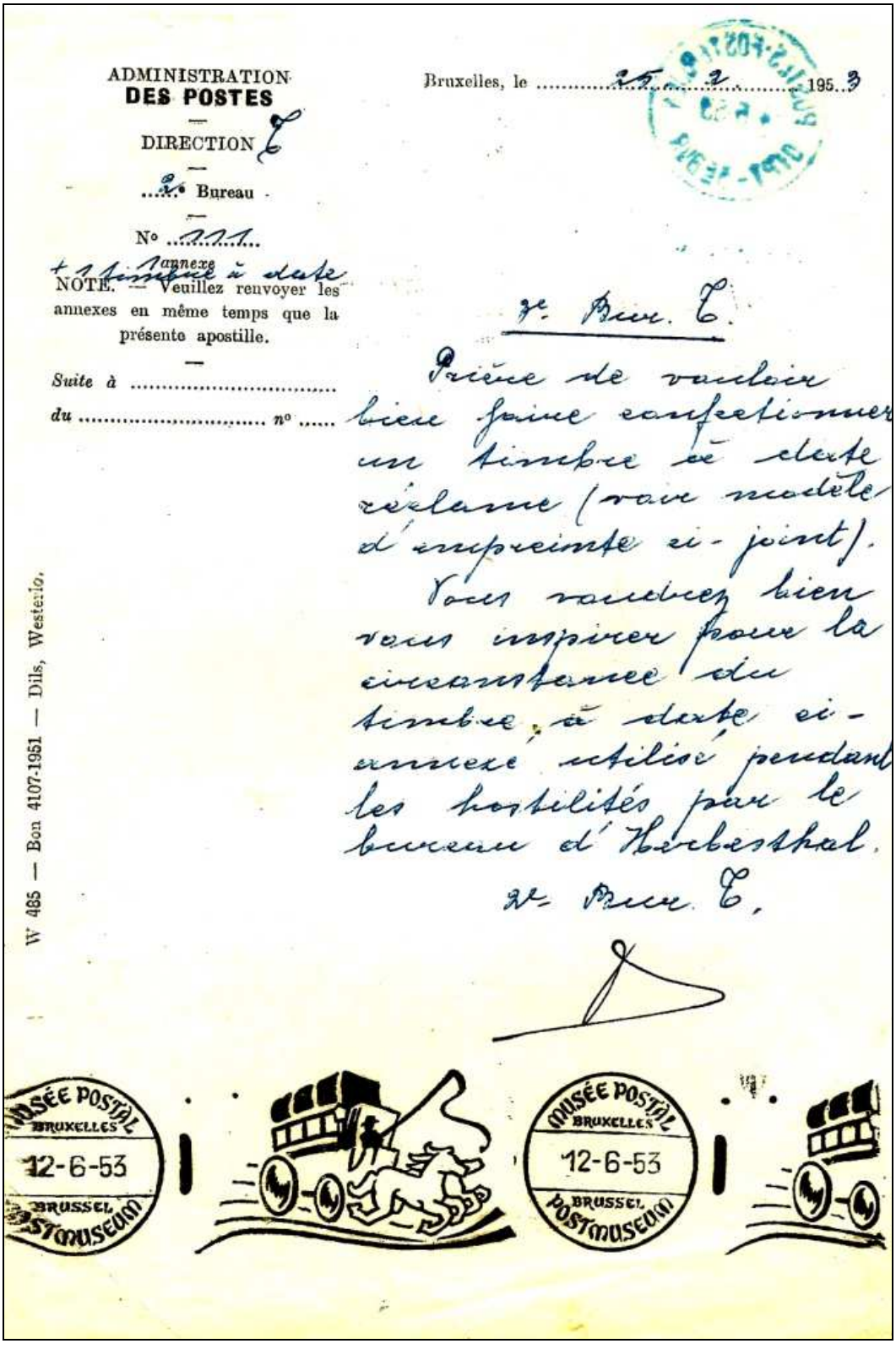
les frais de confection de cet objet ~~sous~~ soit fr. 800 environ, vous seront réclamés ultérieurement

H

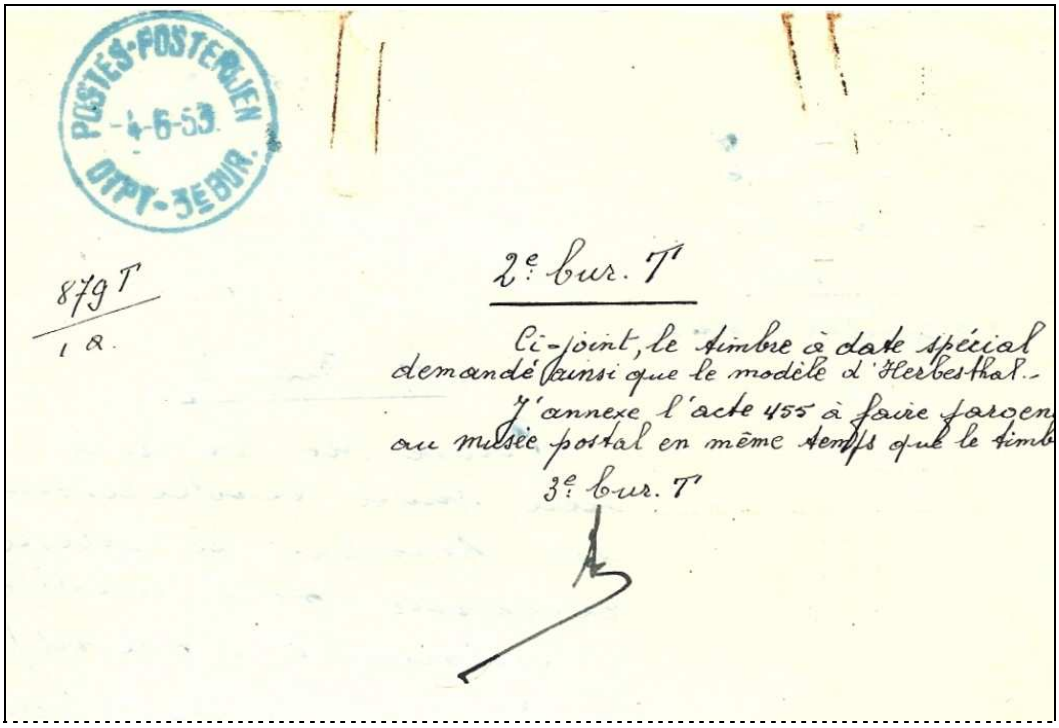
Pst a.i.

Verso de l'apostille ci-dessus, utilisée comme papier à lettre d'un pli adressé à l'" dministration de St-Niklaas (B).

Une deuxième raison pourrait être que l'apostille aie été donnée au graveur, comme preuve de la demande. Celle concernant la demande de fabrication d'un timbre à date, utilisé entre 1936 et 1964, par le Musée de la Poste, est restée dans les archives du graveur et ne se trouve ni dans les archives de l'Administration des Postes ni dans les archives du Musée de la Poste, mais en possession d'un marcophiliste.



Recto de l'apostille concernant la demande de fabrication d'un timbre à date temporaire pour le Musée postal de Bruxelles.

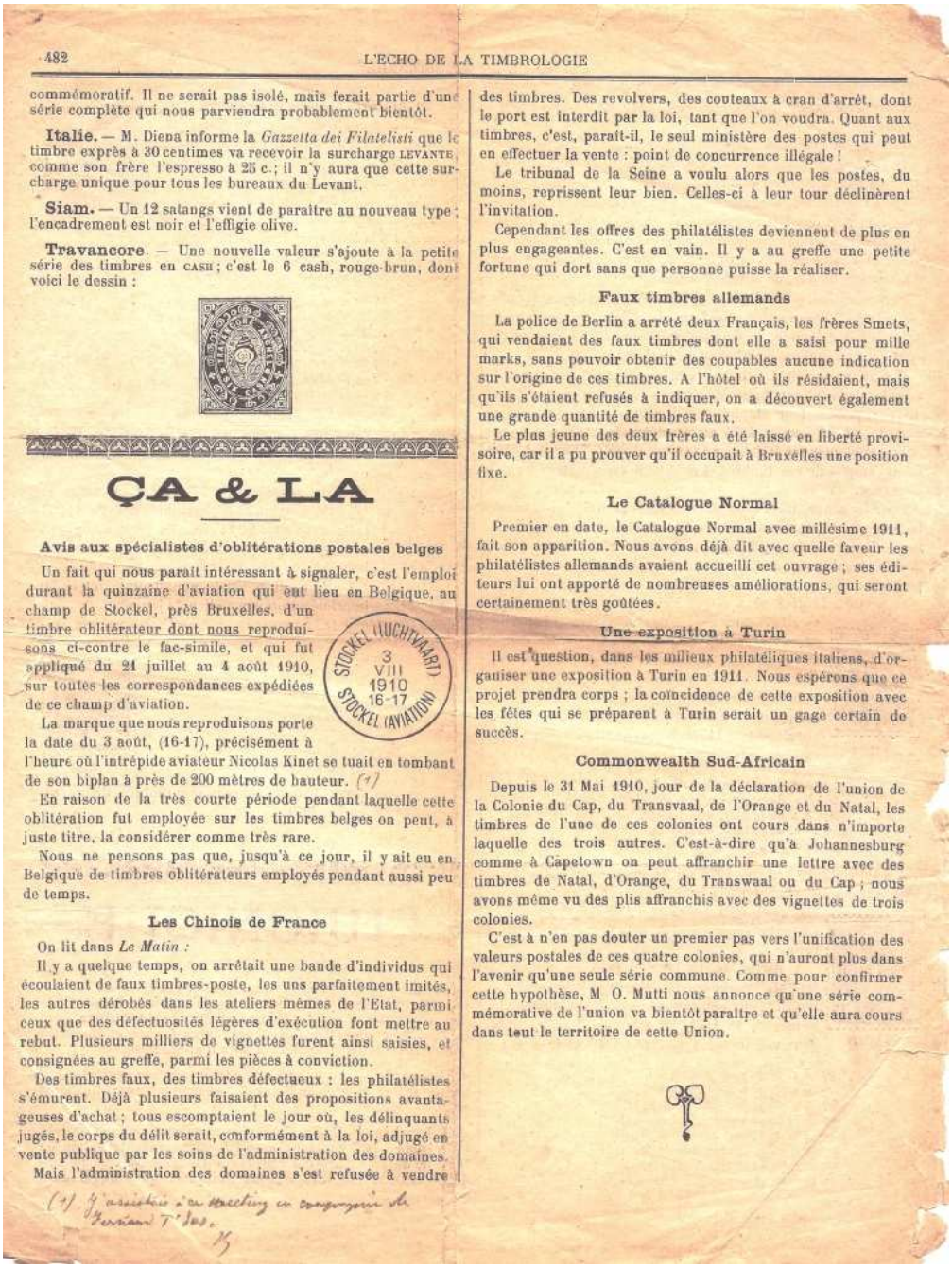


Verso de l'apostille ci-dessus (partie du haut).

Par conséquent, ne pas trouver dans les archives de l'Administration des Postes, une demande de confection d'un timbre à date, ne signifie pas que cette demande n'a pas été faite, ou alors il faut considérer que le timbre à date utilisé par le Musée de la Poste entre 1936 et 1964 est également une "fantaisie".

2. *Un autre argument avancé par SILVERBERG et VAN ROMPAY concerne la mention tardive de l'oblitération dans les revues philatéliques, attribuant à la 7ème édition du catalogue de Théodore Champion de 1934, la première mention explicite de cette oblitération temporaire.*

C'est faux, la plus ancienne mention date de l'année même du meeting de Stockel, soit 1910. En effet à la page 482 de "**L'Echo de la Timbrologie**" de 1910, l'oblitération **"STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)"** est décrite sans ambiguïté **et correspond au type III**.



482 L'ECHO DE LA TIMBROLOGIE

commémoratif. Il ne serait pas isolé, mais ferait partie d'une série complète qui nous parviendra probablement bientôt.

Italie. — M. Diena informe la *Gazzetta dei Filatelisti* que le timbre exprès à 30 centimes va recevoir la surcharge LEVANTE, comme son frère l'espresso à 25 c.; il n'y aura que cette surcharge unique pour tous les bureaux du Levant.

Siam. — Un 12 satangs vient de paraître au nouveau type; l'encadrement est noir et l'effigie olive.

Travancore. — Une nouvelle valeur s'ajoute à la petite série des timbres en CASH; c'est le 6 cash, rouge-brun, dont voici le dessin :

ÇA & LA

Avis aux spécialistes d'oblitérations postales belges

Un fait qui nous paraît intéressant à signaler, c'est l'emploi durant la quinzaine d'aviation qui eut lieu en Belgique, au champ de Stockel, près Bruxelles, d'un timbre oblitérateur dont nous reproduisons ci-contre le fac-simile, et qui fut appliqué du 21 juillet au 4 août 1910, sur toutes les correspondances expédiées de ce champ d'aviation.

La marque que nous reproduisons porte la date du 3 août, (16-17), précisément à l'heure où l'intrépide aviateur Nicolas Kinet se tuait en tombant de son biplan à près de 200 mètres de hauteur. (*)

En raison de la très courte période pendant laquelle cette oblitération fut employée sur les timbres belges on peut, à juste titre, la considérer comme très rare.

Nous ne pensons pas que, jusqu'à ce jour, il y ait eu en Belgique de timbres oblitérateurs employés pendant aussi peu de temps.

Les Chinois de France

On lit dans *Le Matin* :

Il y a quelque temps, on arrêtait une bande d'individus qui écoulaient de faux timbres-poste, les uns parfaitement imités, les autres dérobés dans les ateliers mêmes de l'Etat, parmi ceux que des défectuosités légères d'exécution font mettre au rebut. Plusieurs milliers de vignettes furent ainsi saisies, et consignées au greffe, parmi les pièces à conviction.

Des timbres faux, des timbres défectueux : les philatélistes s'émurent. Déjà plusieurs faisaient des propositions avantageuses d'achat; tous escomptaient le jour où, les délinquants jugés, le corps du délit serait, conformément à la loi, adjugé en vente publique par les soins de l'administration des domaines.

Mais l'administration des domaines s'est refusée à vendre des timbres. Des revolvers, des couteaux à cran d'arrêt, dont le port est interdit par la loi, tant que l'on voudra. Quant aux timbres, c'est, paraît-il, le seul ministère des postes qui peut en effectuer la vente : point de concurrence illégale !

Le tribunal de la Seine a voulu alors que les postes, du moins, reprissent leur bien. Celles-ci à leur tour déclinèrent l'invitation.

Cependant les offres des philatélistes deviennent de plus en plus engageantes. C'est en vain. Il y a au greffe une petite fortune qui dort sans que personne puisse la réaliser.

Faux timbres allemands

La police de Berlin a arrêté deux Français, les frères Smets, qui vendaient des faux timbres dont elle a saisi pour mille marks, sans pouvoir obtenir des coupables aucune indication sur l'origine de ces timbres. A l'hôtel où ils résidaient, mais qu'ils s'étaient refusés à indiquer, on a découvert également une grande quantité de timbres faux.

Le plus jeune des deux frères a été laissé en liberté provisoire, car il a pu prouver qu'il occupait à Bruxelles une position fixe.

Le Catalogue Normal

Premier en date, le Catalogue Normal avec millésime 1911, fait son apparition. Nous avons déjà dit avec quelle faveur les philatélistes allemands avaient accueilli cet ouvrage; ses éditeurs lui ont apporté de nombreuses améliorations, qui seront certainement très goûtées.

Une exposition à Turin

Il est question, dans les milieux philatéliques italiens, d'organiser une exposition à Turin en 1911. Nous espérons que ce projet prendra corps; la coïncidence de cette exposition avec les fêtes qui se préparent à Turin serait un gage certain de succès.

Commonwealth Sud-Africain

Depuis le 31 Mai 1910, jour de la déclaration de l'union de la Colonie du Cap, du Transvaal, de l'Orange et du Natal, les timbres de l'une de ces colonies ont cours dans n'importe laquelle des trois autres. C'est-à-dire qu'à Johannesburg comme à Capetown on peut affranchir une lettre avec des timbres de Natal, d'Orange, du Transwaal ou du Cap; nous avons même vu des plis affranchis avec des vignettes de trois colonies.

C'est à n'en pas douter un premier pas vers l'unification des valeurs postales de ces quatre colonies, qui n'auront plus dans l'avenir qu'une seule série commune. Comme pour confirmer cette hypothèse, M. O. Mutti nous annonce qu'une série commémorative de l'union va bientôt paraître et qu'elle aura cours dans tout le territoire de cette Union.

(*) J'assistais à ce meeting en compagnie de Fernand T'Serstevens.

Page 482 de " L'ECHO DE L" TIMBROLOGIE " de 1910

ÇA & LA

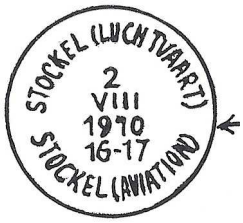
Avis aux spécialistes d'oblitérations postales belges

Un fait qui nous paraît intéressant à signaler, c'est l'emploi durant la quinzaine d'aviation qui eut lieu en Belgique, au champ de Stockel, près Bruxelles, d'un timbre oblitérateur dont nous reproduisons ci-contre le fac-simile, et qui fut appliqué du 21 juillet au 4 août 1910, sur toutes les correspondances expédiées de ce champ d'aviation.

La marque que nous reproduisons porte la date du 3 août, (16-17), précisément à l'heure où l'intrépide aviateur Nicolas Kinet se tuait en tombant de son biplan à près de 200 mètres de hauteur. (*)

En raison de la très courte période pendant laquelle cette oblitération fut employée sur les timbres belges on peut, à juste titre, la considérer comme très rare.

Nous ne pensons pas que, jusqu'à ce jour, il y ait eu en Belgique de timbres oblitérateurs employés pendant aussi peu de temps.



Type III

Reproduction en N/B de la partie centrale gauche de la page 482 de " L'ECHO DE L" TIMBROLOGIE ".

D'autre part Godinas, mentionne dans son catalogue de 1937 « *Catalogue de la poste aérienne de Belgique et du Congo* », que les oblitérations sont contestées depuis longtemps, mais affirme avoir vu une lettre de la Direction Générale des Postes attestant l'authenticité et le caractère officiel de l'oblitération bilingue **"STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)"**.

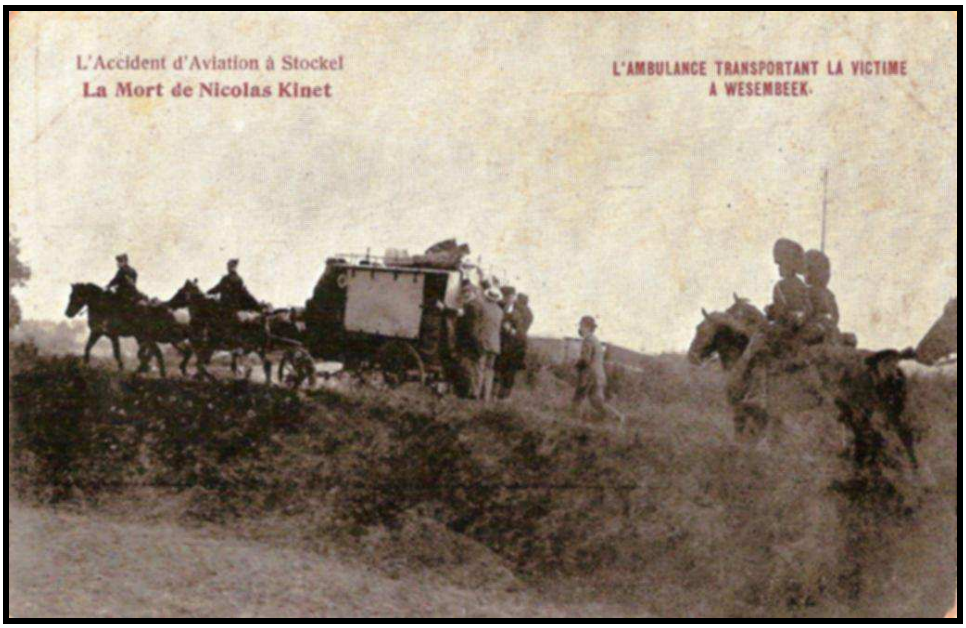
Malheureusement la trace de ce document a été perdue. Toute personne qui aurait également vu ce document ou qui en posséderait une photocopie peut nous contacter et on reproduira ce document avec plaisir.

3. *Selon SILVERBERG et VAN ROMPAY l'oblitération des cartes aurait dû être "Wesembeek-Ophem".*

Cela nous semble erroné car l'Hippodrome de Stockel, où eut lieu le meeting d'aviation, était situé à Woluwé-St-Pierre sur le plateau de Stockel entre l'avenue Orban van Volxem et les avenues du Grand Prix et François Peeters, près de l'actuelle place Dumon. Les limites de la commune de Wesembeek-Ophem (Wezembeek-Oppem) se trouvent à au moins 500 mètres, et la commune de Crainhem (Kraainem), dans sa plus petite largeur, sépare le site de l'hippodrome de Stockel de Wezembeek-Oppem.

Les cartes auraient donc dû porter l'oblitération de Woluwé-St-Pierre et non celle de Wezembeek-Oppem, si un bureau postal utilisant le cachet **"STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)"** n'avait pas existé. Qu'une carte ait été postée de Wezembeek-Oppem, tel qu'illustré dans l'article de Silverberg et Van Rompay, ne prouve pas qu'elle ait été postée du champ d'aviation de Stockel.

D'autre part sur une des 6 cartes postales relatant la mort de Nicolas KINET lors du meeting de Stockel, on voit une ambulance emmenant le pilote. Elle porte comme légende : « *L'accident d'Aviation **à** Stockel / La mort de Nicolas Kinet* » ; « *La victime est transportée **à** Wezembeek* », preuve que l'hippodrome de Stockel n'était pas situé sur la commune de Wezembeek-Oppem.



4. *Un quatrième argument qui va dans le sens du caractère officiel de l'oblitération est le fait qu'aucune carte n'ait été taxée.*

Si l'oblitération n'était pas officiellement admise par la Poste, les documents auraient été taxés. A ma connaissance aucune des cartes postales ni la lettre portant l'oblitération temporaire n'ont été taxées.

En effet, il existe une lettre, certes philatélique, affranchie par les quatre timbres de la série Montald avec mention « dépôt 1910 », adressée rue Montagne de la Cour et portant le cachet de facteur « 24 ». Ce cachet de facteur correspond au facteur délivrant le courrier, entre-autres, rue des Bouchers, galerie Bortier, rue de la Madeleine et rue Montagne de la Cour.

Lettre affranchie par les quatre timbres de la série Montald, bords de feuilles avec la mention « dépôt 1910 » à destination de Bruxelles, les timbres annulés par l'oblitération type III du 30 juillet 1910.

Une carte postale portant l'oblitération ″**STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)**″ porte également un cachet de facteur « 26 » d'Anvers et n'a pas été taxée non plus (*vide infra*).

La présence du cachet de facteur prouve qu'un contrôle postal a eu lieu et cependant la lettre et la carte postale n'ont pas été taxées.

Une carte postale avec inscription manuscrite "*Souvenir de notre présence au champ d'aviation de Stockel le 1er Août 1910*" porte l'oblitération ″**STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)**″ du 1er Août 1910 et a été envoyée à Westmeerbeek. Elle porte une oblitération dépôt-relais de Westmeerbeek du 2 Août 1910, et n'est pas taxée. Ceci authentifie que l'oblitération a bien été utilisée à la date mentionnée sur le timbre à date.

De plus il faut remarquer que la carte postée d'un bureau temporaire le 1er juillet entre 19 et 20h. arrive à destination, soit le dépôt-relais de Westmeerbeek, le lendemain matin entre 5 et 7h. (sans prior !!!)

5. *Il serait étonnant que toute une série de timbres oblitérants « de fantaisie » ait été faite, chacun avec une date différente, couvrant toute la durée du meeting.* Nous connaissons sur cartes postales les oblitérations datées du : 27.VII, 29.VII, 30.VII, 1.VIII, 2. VIII, 3.VIII, et 4.VIII.

Il faut signaler que les lundi 25 et mardi 26 juillet il pleuvait et qu'aucun vol n'a eu lieu et il est donc probable qu'il n'y avait que peu de monde pour assister ce jour-là au meeting et pour utiliser le bureau de poste du champ d'aviation.

Les dimanche 24 et 31 juillet, le bureau de poste sur le champ d'aviation était probablement fermé.

Sa. 23 juillet	**Di. 24 juillet**	**Lu. 25 juillet**	**Ma. 26 juillet**	**Me. 27 juillet**
Je. 28 juillet	**Ve. 29 juillet**	**Sa. 30 juillet**	**Di. 31 juillet**	**Lu. 1er août**
Ma. 2 août	**Me. 3 août**	**Je. 4 août**	**Type I**	**Type II**

Les oblitérations temporaires Type III (27. VII – 4. VIII) , Type I et Type II.

6. *Un avant-dernier argument en faveur de l'authenticité de l'oblitération Type III, concerne la multiplicité des expéditeurs et des destinataires.*

De nombreuses cartes postales et une lettre sont écrites avec des écritures différentes et adressées à diverses personnes, habitant des localités différentes : Antwerpen, Beaumont, Bruxelles, Cambron-Casteau, Charleroi, Enghien, Liège, Louvain, Quaregnon, Ruysbroek, Schaerbeek, Sprimont, Spy et Westmeerbeek, …

Ces cartes postales sont oblitérées à des dates différentes. Il serait étonnant qu'un faussaire fasse des CP adressées à des personnes aussi différentes dans des localités aussi différentes. Comment les récupèrerait-il ?

7. *Un dernier argument en faveur de l'authenticité de l'oblitération Type III, concerne l'auteur et destinataire de nombreuses cartes postales, le Baron Guy van Zuylen van Nyevelt ou son épouse.*

En effet le Baron Guy van Zuylen van Nyevelt était le Secrétaire de l'Aéro-Club de Belgique, membre de la Commission sportive d'aviation du meeting de Stockel et ami du pilote belge le Baron de Caters. Il est l'expéditeur de plusieurs cartes postales destinées à son épouse ou à lui-même.

Il serait étonnant que l'un des organisateurs du meeting, auquel avait participé le Roi Albert 1er, se soit associé à l'utilisation de fausses oblitérations. D'autre part si les timbres annulateurs étaient de fantaisie, il n'y aurait pas une telle diversité d'expéditeurs de ces cartes postales oblitérées.

Selon nous, l'ensemble de ces arguments permet de confirmer l'authenticité et le caractère officiel de l'oblitération temporaire **″STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)″**, **type III**, même si on ne retrouve pas le courrier de la Direction Générale des Postes mentionné par GODINAS.

Fac-simile du timbre oblitérateur tel que publié dans « L'ECHO DE L'' TIMBROLOGIE » de 1910, à la page 482.

En ce qui concerne l'oblitération **type II**, il faut remarquer qu'elle est plus rare que l'oblitération **type III** et qu'elle n'a été vue qu'avec la date du 1er août et pour une seule destination : Lokeren. Ceci nous empêche de nous prononcer concernant l'authenticité du **type II** de cette oblitération. Le doute reste permis.

6.3. Documents portant l'oblitération

Sur les 43 cartes postales portant l'oblitération **″STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)″** répertoriées à ce jour, un tiers est auto-adressé au baron Guy van Zuylen van Nyevelt ou à son épouse.

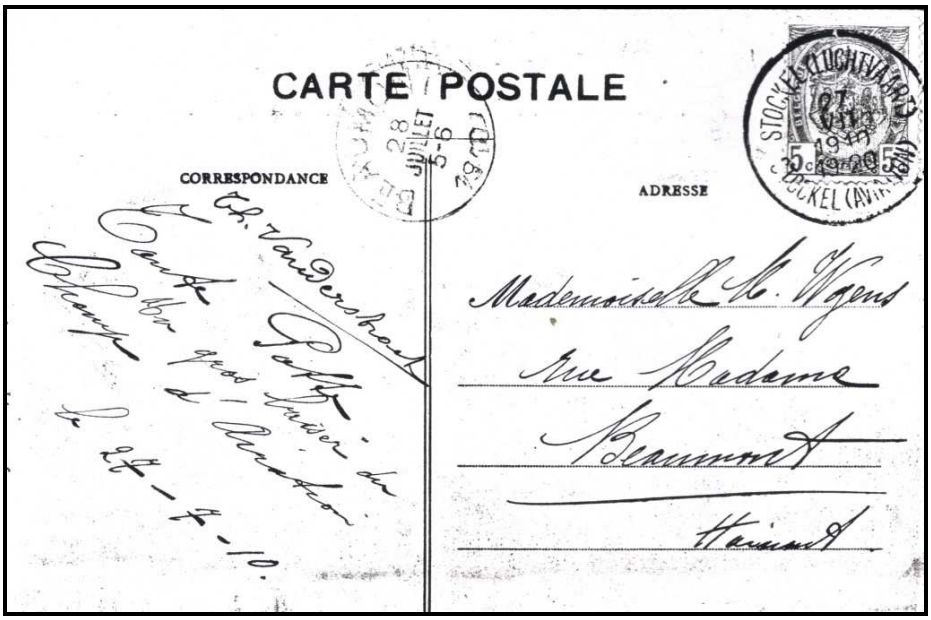
23 JUILLET 1910 *(Samedi)* : *pas de document connu à ce jour*

24 JUILLET 1910 *(Dimanche)* : *pas de document connu à ce jour*

25 JUILLET 1910 *(Lundi)* : *pas de document connu à ce jour*

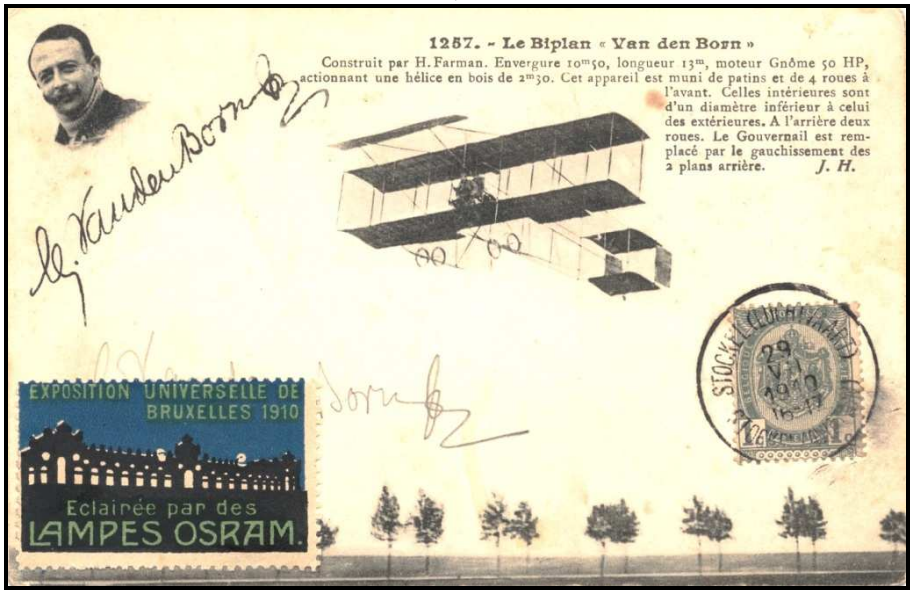
26 JUILLET 1910 *(Mardi)* : *pas de document connu à ce jour*

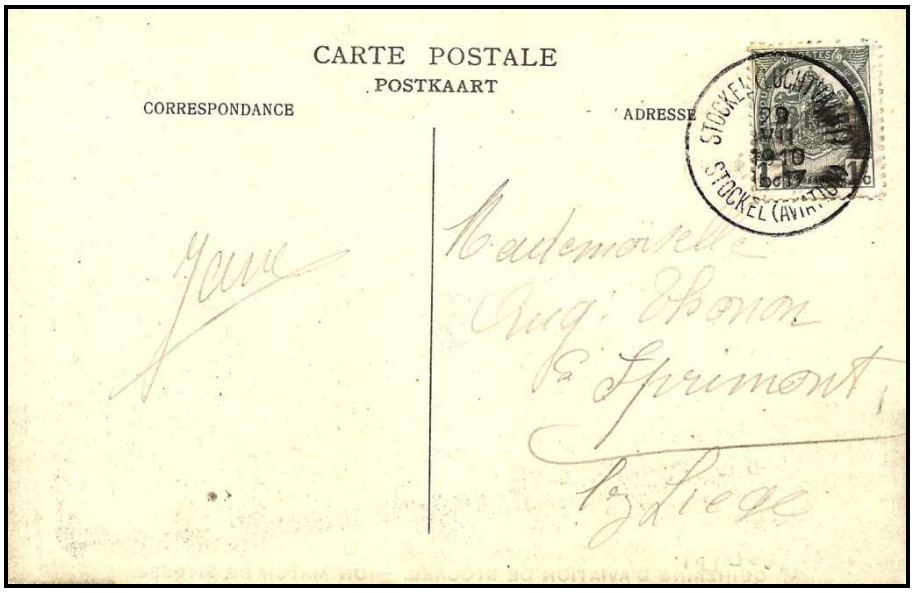
27 JUILLET 1910 *(Mercredi)* :



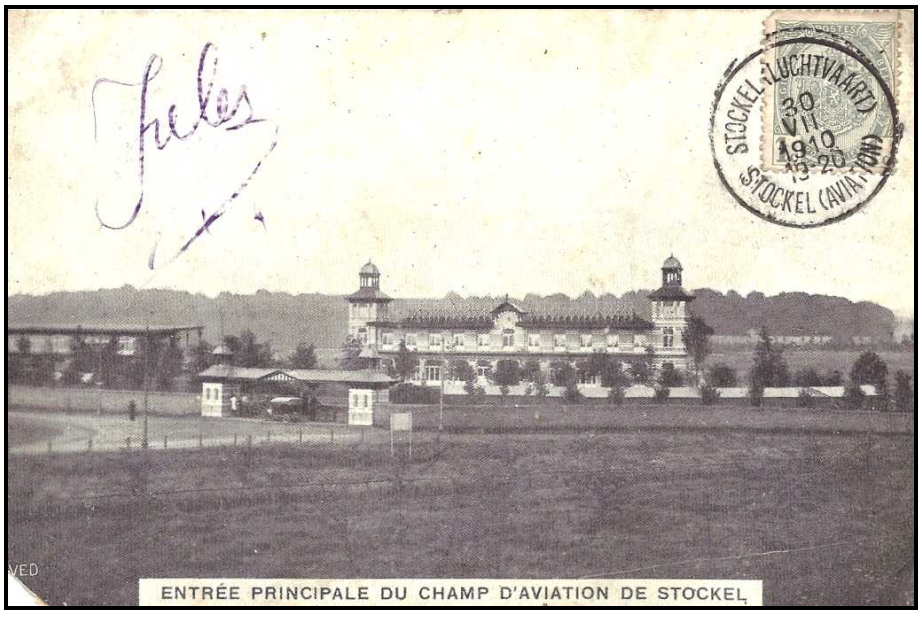
28 JUILLET 1910 *(Jeudi) : pas de document connu à ce jour*

29 JUILLET 1910 *(Vendredi)*





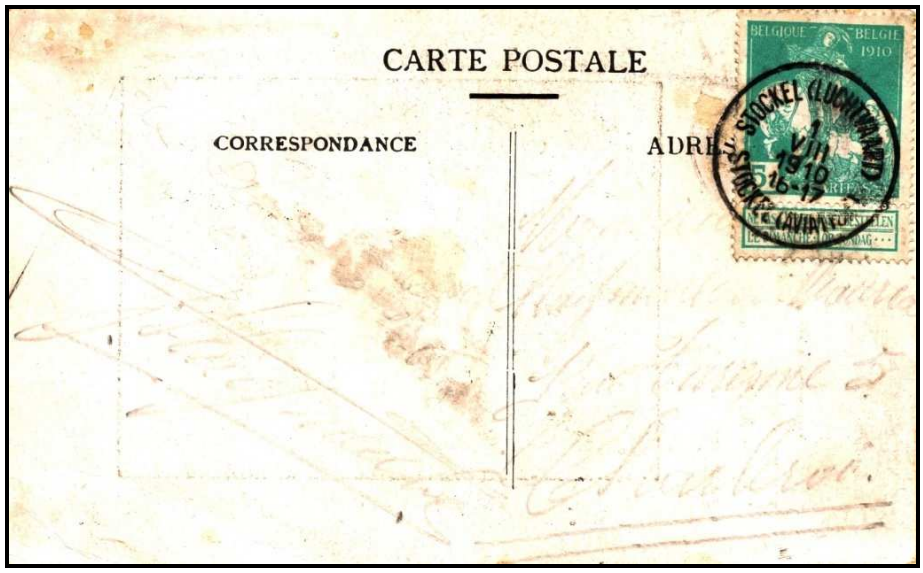
30 JUILLET 1910 *(Samedi) :*



31 JUILLET 1910 *(Dimanche) : pas de document connu à ce jour*

01 "OUT 1910 *(Lundi)*

:

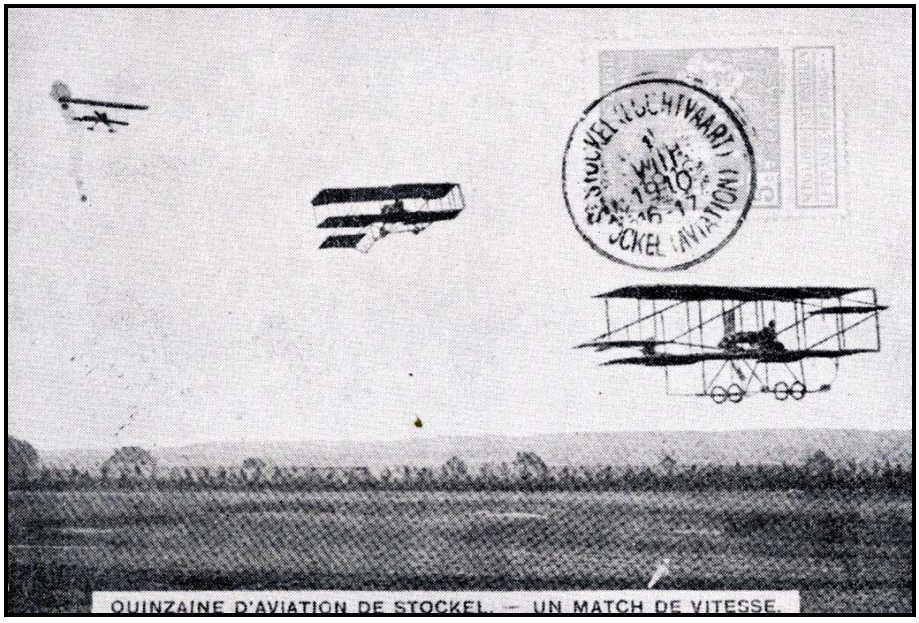

CARTE POSTALE
CORRESPONDANCE
ADRESSE
BELGIQUE
BELGIE
1910
STOCKEL (LUCHTVAART)
1 VIII 1910
16-17
STOCKEL (AVIATION)

LE
807
BELGIQUE
BELGIE
STOCKEL (LUCHTVAART)
1 VIII 1910
16-17
STOCKEL (AVIATION)
ADRESSE
LE DIMANCHE
OP ZONDAG
demoiselle
Hanssens
de Brabant 97
Schaerbeek

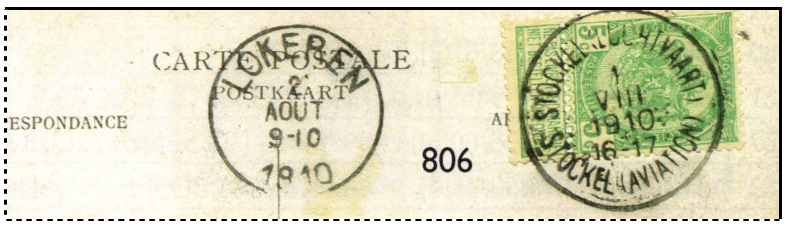
CARTE POSTALE
POSTKAART
CORRESPONDANCE
LOKEREN
2 AOUT 9-10 1910
STOCKEL (LUCHTVAART)
1 VIII 1910
16-17
STOCKEL (AVIATION)
1 Août 1910
Je t'envoie quelques cartes du Meeting
Julie
Mademoiselle F. Haag,
chez Madame
Blancquaert-de Vos,
à Dacknam
par Lokeren

type II

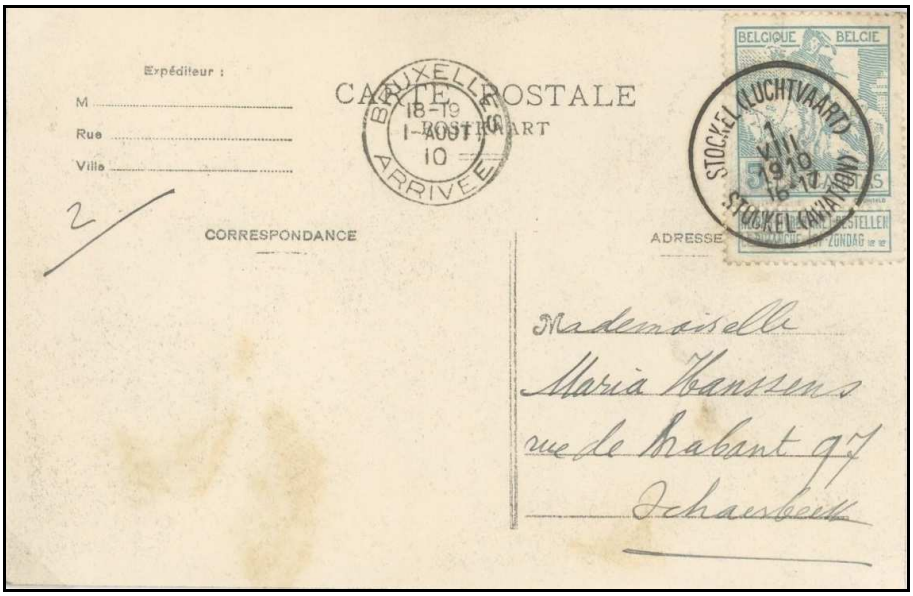
type II



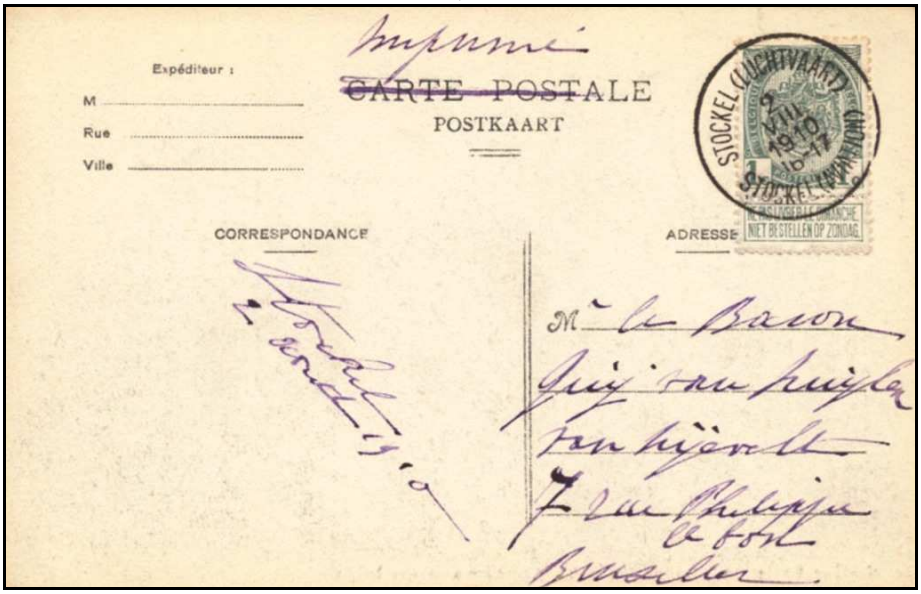
type II

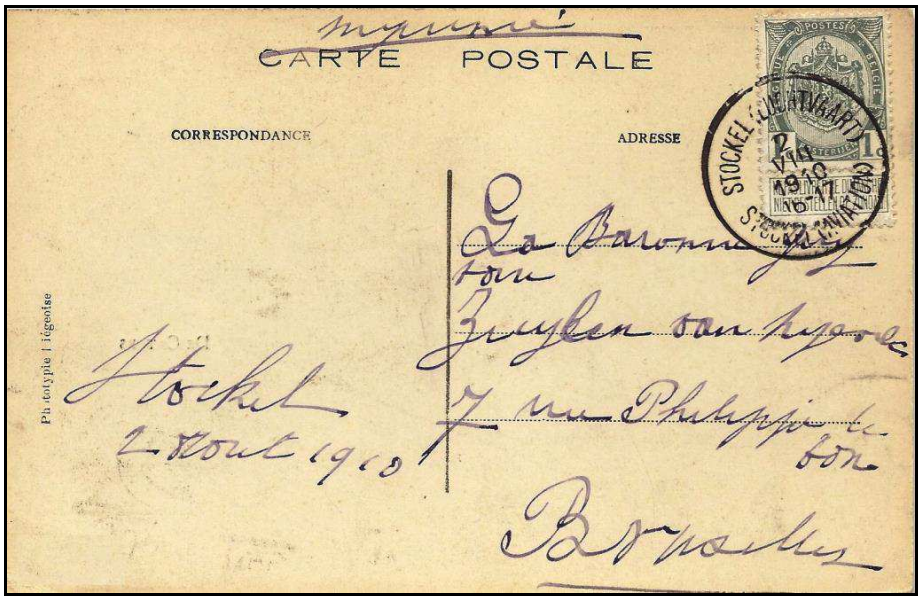


type II

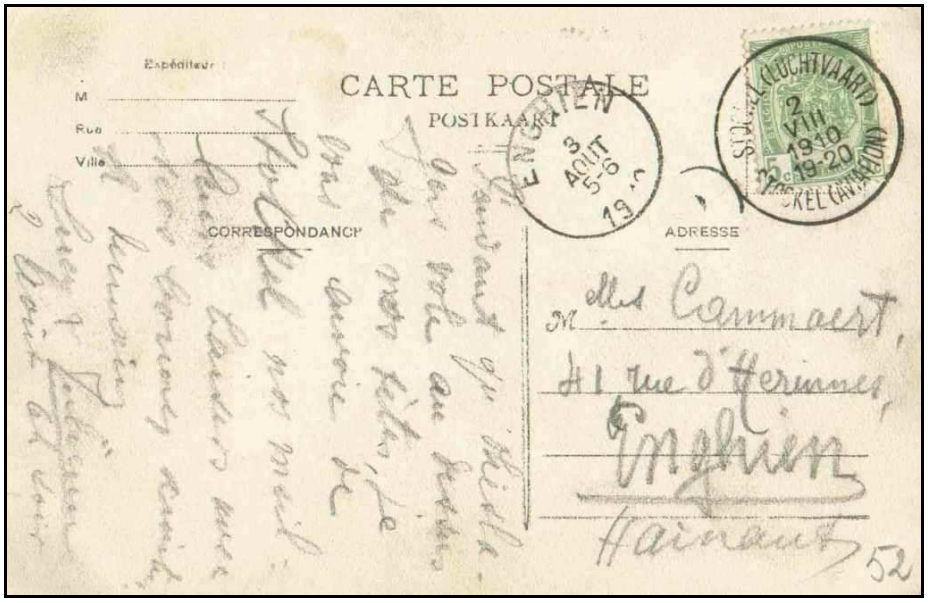


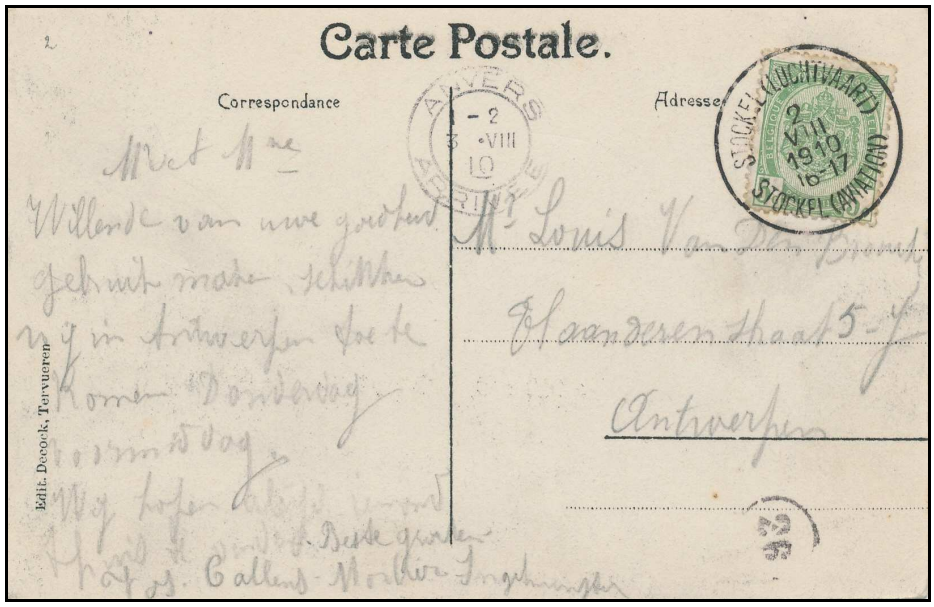
02 "OUT 1910 *(Mardi) :*




CARTE POSTALE
CORRESPONDANCE
ADRESSE
STOCKEL (LUCHTVAART)
2 VIII 1910 19-20
Stockel
2 Août 1910

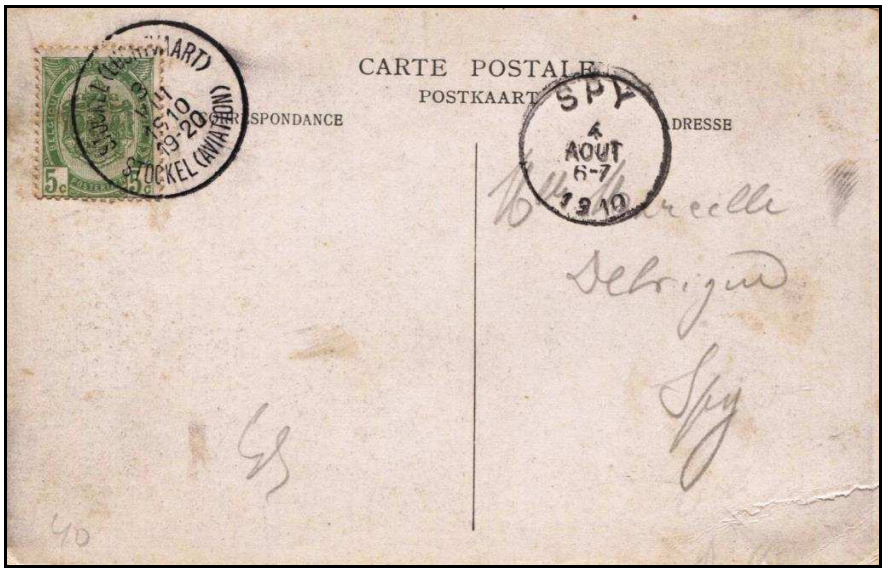
CARTE POSTALE
POSTKAART
CORRESPONDANCE
ADRESSE
STOCKEL (LUCHTVAART)
2 VIII 1910 19-20


CARTE POSTALE
POSTKAART
CORRESPONDANCE
ADRESSE
STOCKEL (LUCHTVAART)
2 VIII 1910 19-20
3 AOUT

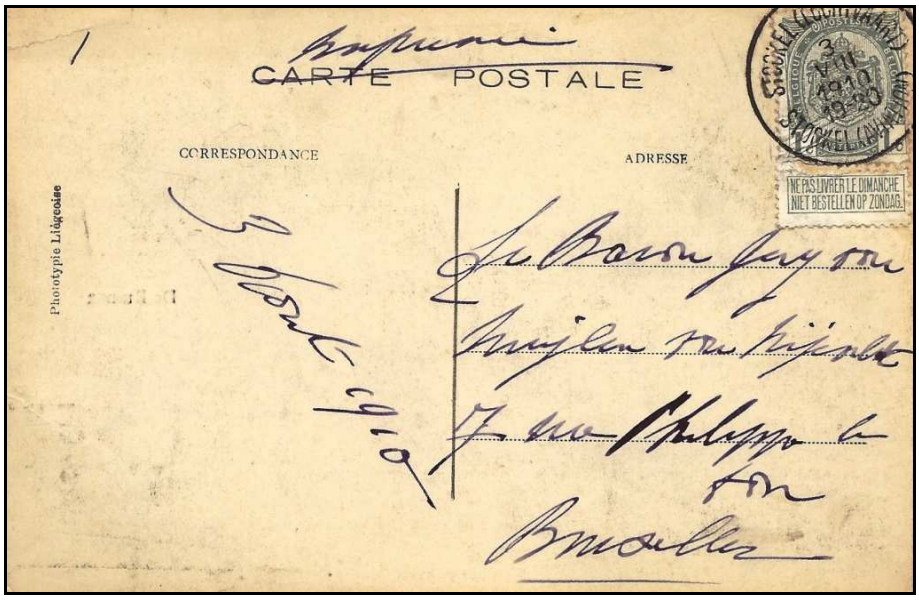


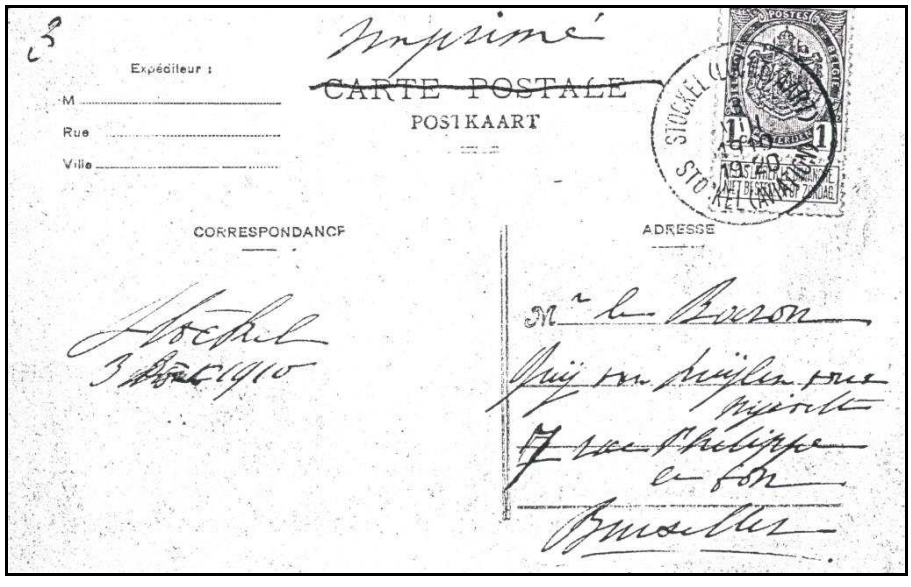
03"OUT 1910 *(Mercredi)*

Type I



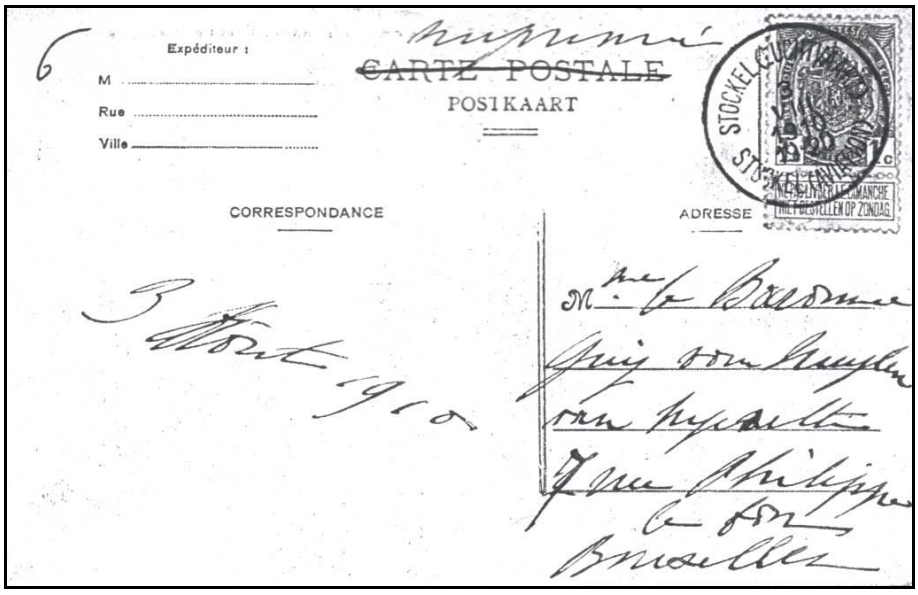
Meeting d'aviation. L'aviateur Crouquet se préparant pour un vol
STOCKEL (LUCHTVAART)
3 VIII 1910 19-20
STOCKEL (AVIATION)

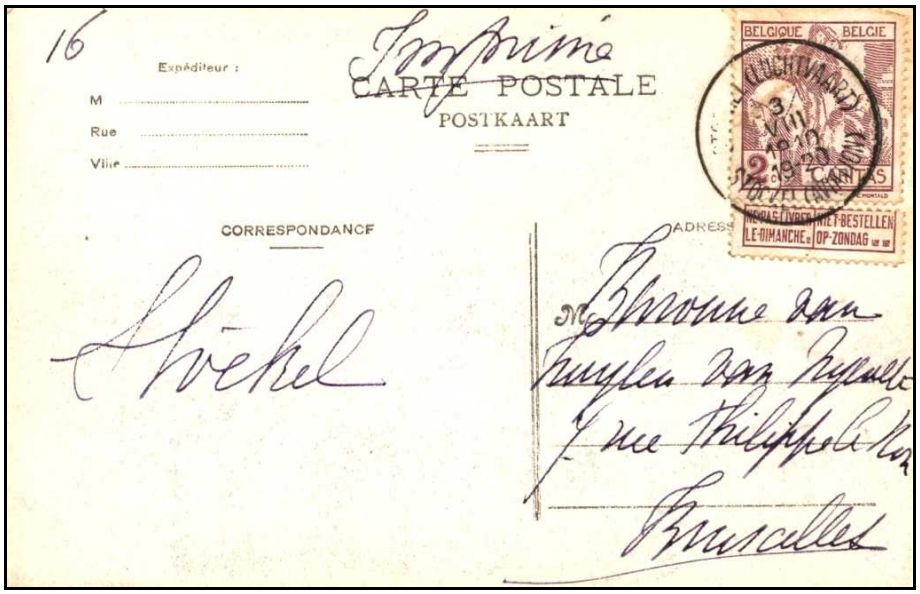

Imprimé
CARTE POSTALE
CORRESPONDANCE
ADRESSE
Phototypie Liégeoise
NE PAS LIVRER LE DIMANCHE
NIET BESTELLEN OP ZONDAG.


Imprimé
CARTE POSTALE
POSTKAART
Expéditeur :
M
Rue
Ville
CORRESPONDANCE
ADRESSE

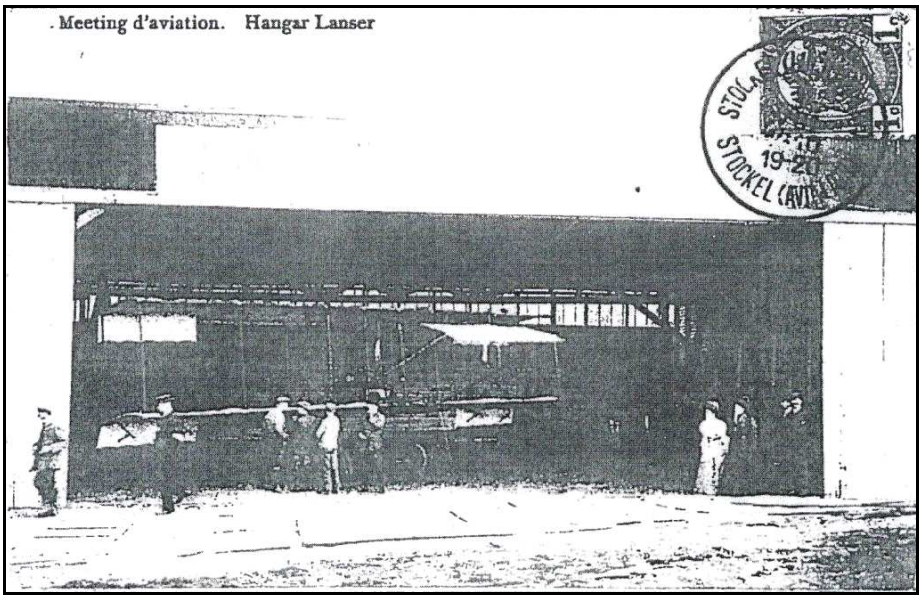
Meeting d'aviation. L'aviateur Kinet s'apprêtant pour un vol

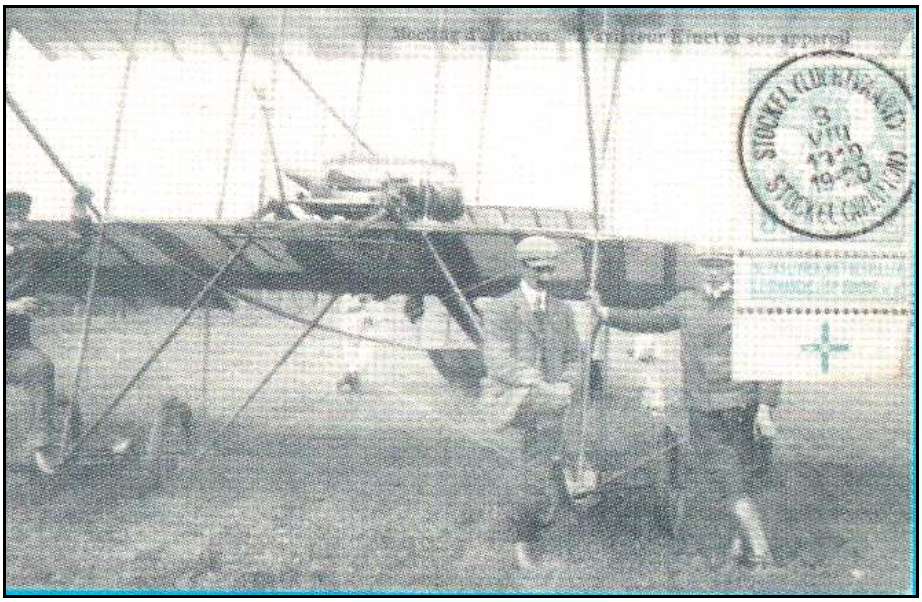
CARTE POSTALE
POSTKAART
Correspondance
Adresse
STOCKEL (LUCHTVAART)
STOCKEL (AVIATION)

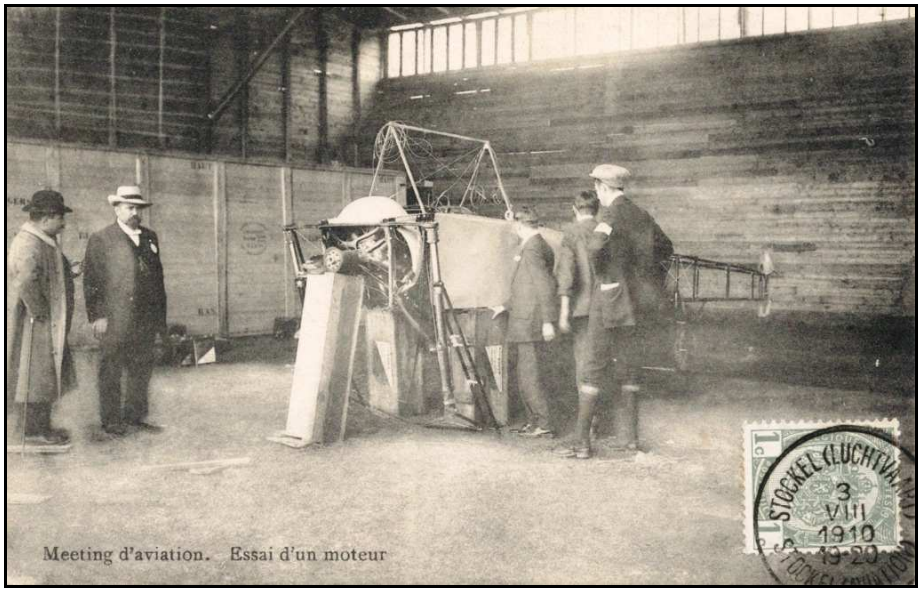

Expéditeur :
M
Rue
Ville
CARTE POSTALE
POSTKAART
CORRESPONDANCE
ADRESSE

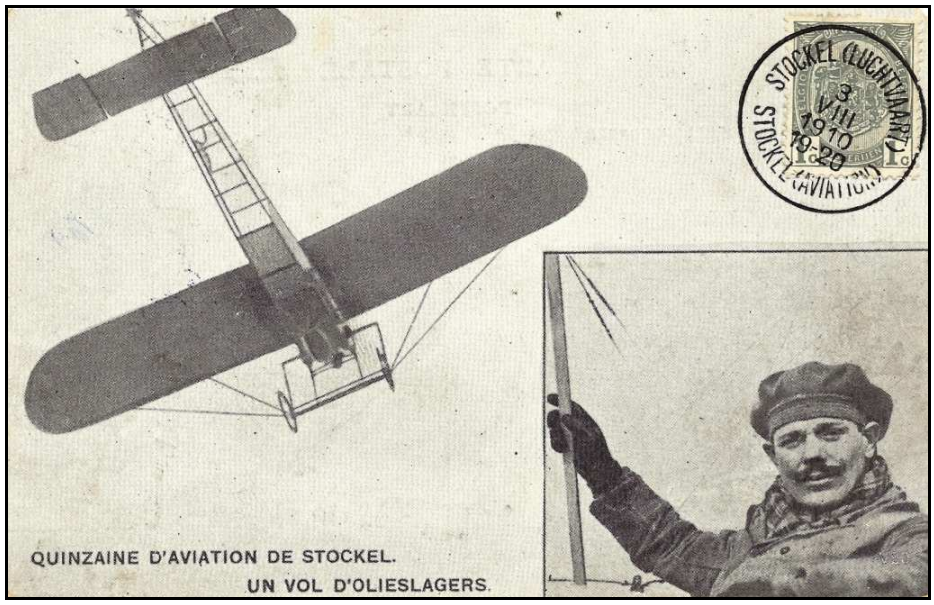

16
Expéditeur :
M
Rue
Ville
Imprimé
CARTE POSTALE
POSTKAART
BELGIQUE
BELGIE
CARTES
NE PAS LIVRER LE DIMANCHE
NIET BESTELLEN OP ZONDAG
CORRESPONDANCE
ADRESS
Stöckel
Bruxelles

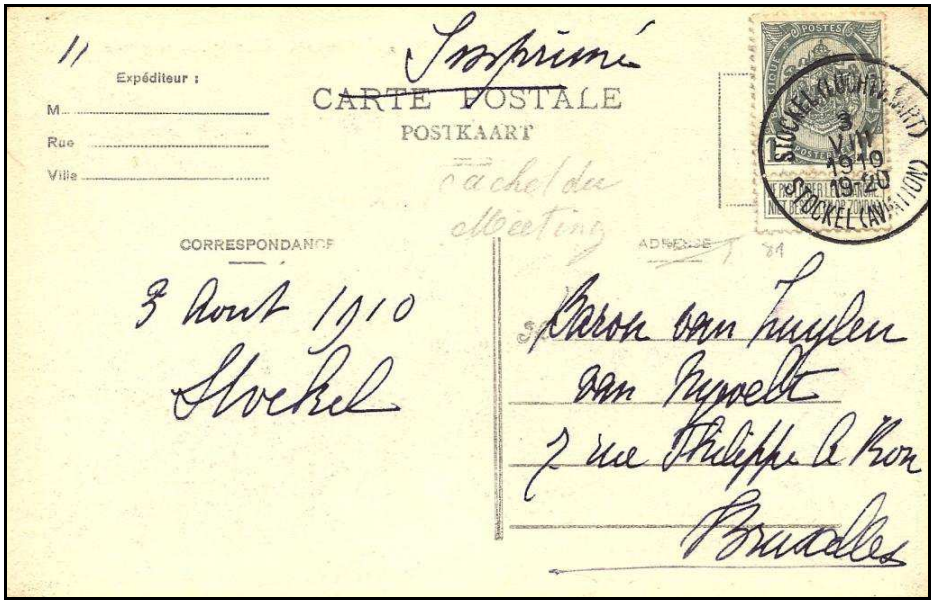
STOCKEL (LUCHTVAART)
3
AOUT
17-18
1910
STOCKEL (AVIATION)
INZAINE D'AVIATION DE STOCKEL — EN PLEIN VOL


. Meeting d'aviation. Hangar Lanser



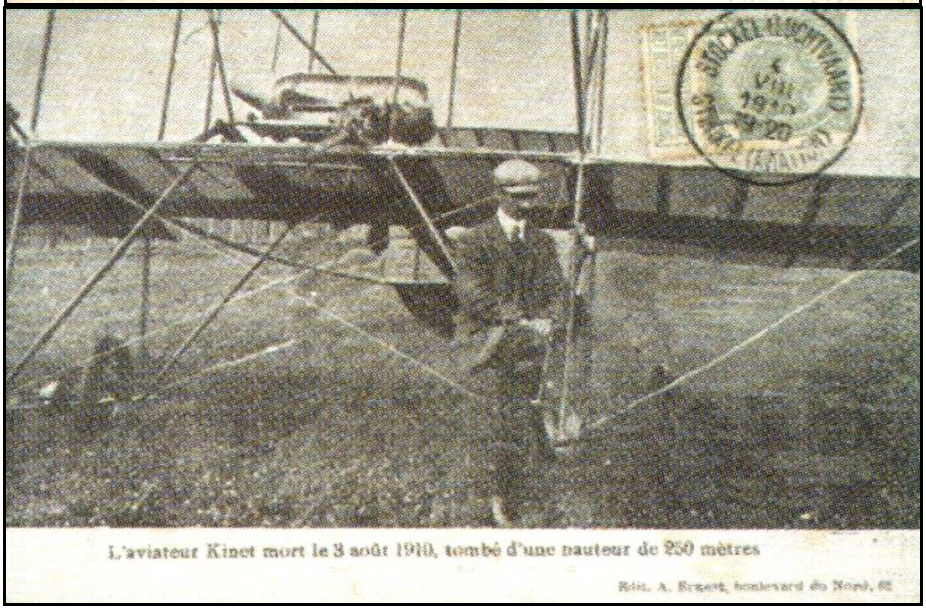

Meeting d'aviation. Essai d'un moteur

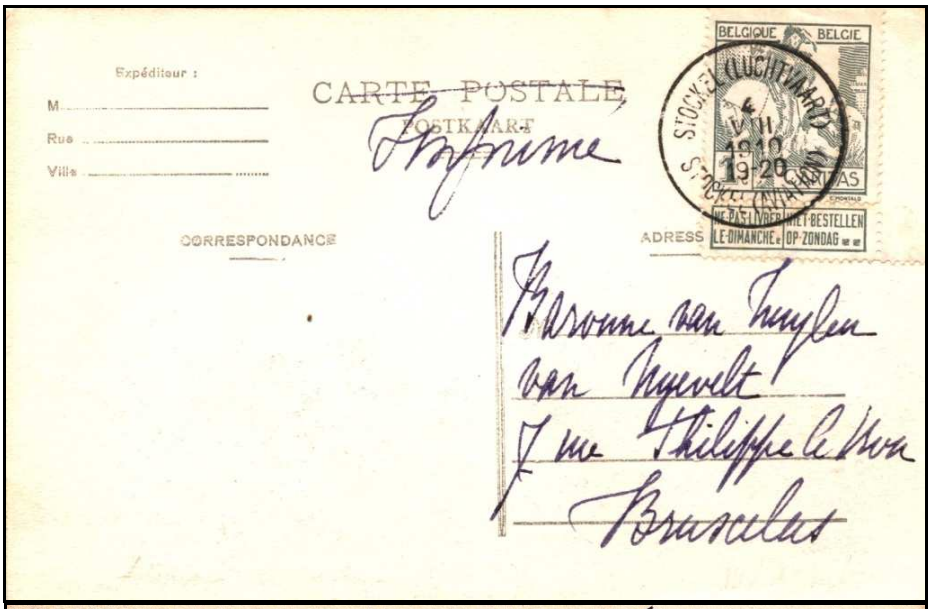

STOCKEL (LUCHTVAART)
3
VIII
1910
19-20
STOCKEL (AVIATION)
QUINZAINE D'AVIATION DE STOCKEL.
UN VOL D'OLIESLAGERS.

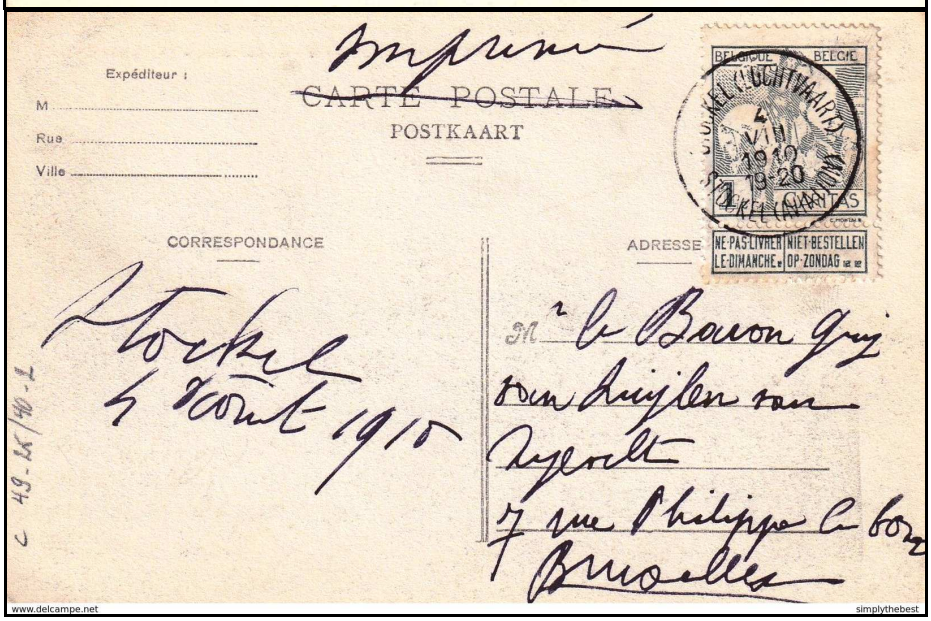

Imprimé
Expéditeur :
M.
Rue
Ville
CARTE POSTALE
POSTKAART
Tâche de
Meeting
CORRESPONDANCE
ADRESSE
3 Août 1910
Stockel
Baron van Zuylen
van Nyevelt
7 rue Philippe le Bon
Bruxelles

Meeting d'aviation Essai du monoplan de l'aviateur Olieslagers
STOCKEL (LUCHTVAART)
3
VIII
1910
19-20
STOCKEL (AVIATION)

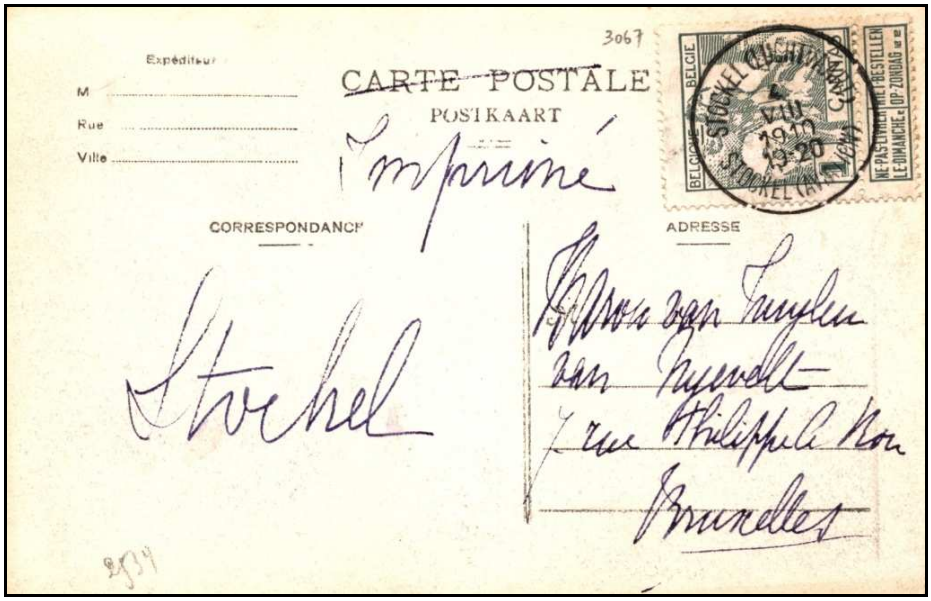
***04 "OUT 1910** (Jeudi)* :

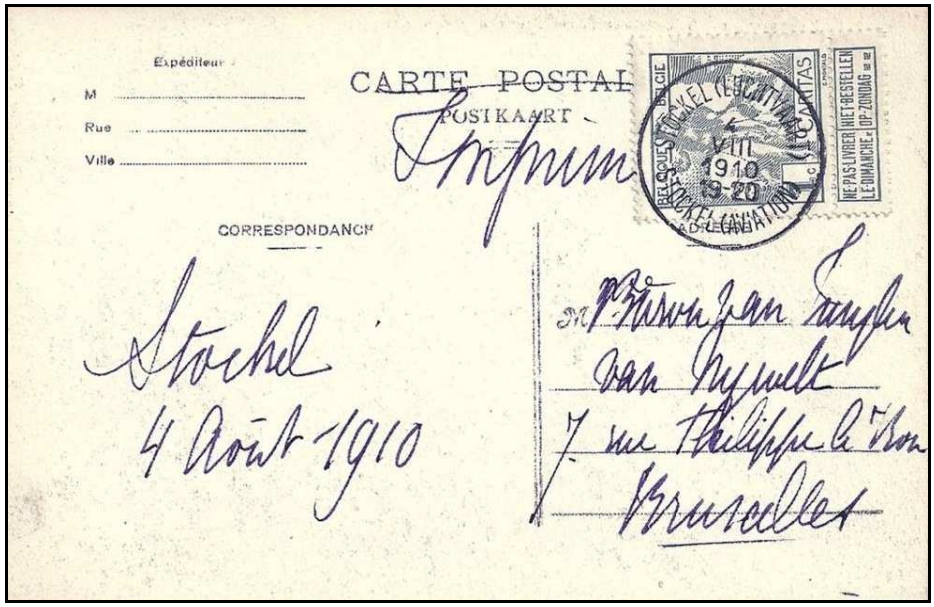



Expéditeur :
M
Rue
Ville
CARTE POSTALE
POSTKAART
Imprimé
BELGIQUE
BELGIE
STOCKEL (LUCHTVAART)
4 VIII 1910
19-20
CARTAS
NE PAS LIVRER LE DIMANCHE
NIET BESTELLEN OP ZONDAG
CORRESPONDANCE
ADRESSE
Baronne van Huyten
van Nyevelt
7 rue Philippe le Bon
Bruxelles


Imprimé
Expéditeur :
M
Rue
Ville
CARTE POSTALE
POSTKAART
BELGIQUE
BELGIE
STOCKEL (LUCHTVAART)
4 VIII 1910
19-20
CARTAS
NE PAS LIVRER LE DIMANCHE
NIET BESTELLEN OP ZONDAG
CORRESPONDANCE
ADRESSE
Stockel
4 août 1910
Mr le Baron Guy
van Huyten van
Nyevelt
7 rue Philippe le Bon
Bruxelles
www.delcampe.net
simplythebest

Imprimé
CARTE POSTALE
POSTKAART
Stockel





Le fait qu'à ce jour aucun document n'ait été trouvé portant l'oblitération temporaire du samedi 23 juillet pourrait s'expliquer par le fait que le bureau temporaire n'avait pas encore été installé ou par l'absence de connaissance de sa présence sur le champ d'aviation, ou par le manque de cartes postales disponibles.

Pour les dimanches 24 et 31 juillet l'explication pourrait être que le bureau temporaire n'était pas ouvert ces jours-là.

Le lundi 25 et mardi 26 juillet, le mauvais temps toute la journée empêchait tout vol et par conséquent très peu de monde devait être présent sur le champ d'aviation et il ne serait donc pas étonnant qu'aucune carte postale ne porte l'oblitération temporaire ces jours-là.

Par contre, pour le jeudi 28 juillet aucune explication logique ne peut être trouvée pour le manque de cartes postales oblitérées ce jour-là par le bureau temporaire du champ d'aviation de Stockel.

7. Prix attribués aux aviateurs

Il y avait un total de 24 prix à décrocher au meeting de STOCKEL, prix dont la valeur totale s'élevait à 155.000 francs-or (± 830.000 €).

PRIX QUOTIDIENS :

1. **Prix de la durée** (500 frs) : au pilote qui aura volé le plus longtemps sans escales.
2. **Prix de la hauteur** (500 frs) au pilote qui aura atteint la plus grande hauteur.
3. **Prix de la totalisation des durées** (500 frs) à l'aviateur qui aura obtenu le plus long temps par la totalisation des temps de toutes les épreuves de chaque journée.

PRIX GENERAUX :

1. **Prix de la ville de Bruxelles** (15.000 frs) aux aviateurs qui auront volé le temps le plus long en totalisant les durées pendant toutes les épreuves du meeting.
2. **Prix de la totalisation des hauteurs** (10.000 francs) pour la plus grande somme des hauteurs pendant toute la durée du meeting.
3. **Prix de la plus grande durée en un seul vol** (7.500 francs) pour le plus long vol sans escale, qui sera fait au cours de la quinzaine.
4. **Prix de la hauteur** (5.000 francs) pour la plus grande hauteur atteinte, au cours de la quinzaine.
5. **Prix des passagers** (5.000 francs) pour l'aviateur qui, au cours de la quinzaine, aura en un seul vol emporté le plus grand nombre de passagers.
6. **Prix d'atterrissage** (3.000 francs) pour celui qui, au cours du meeting, aura atterri le plus près d'un point fixé à l'avance.
7. **Prix de la vitesse** (3.000 francs) pour celui qui aura parcouru dans le minimum de temps, 5 kilomètres, soit 3 tours de piste.
8. **Prix des dirigeables** (3.000 francs) pour le dirigeable qui aura évolué pendant le plus long temps au-dessus du champ d'aviation.

PRIX SPECIAUX :

En plus des prix quotidiens et des prix généraux, une quinzaine de prix spéciaux, décernés par des mécènes privés, allant de 10.000 francs à une coupe, étaient prévus pour différents résultats.

Les organisateurs ont reversé les recettes de la Semaine de l'aviation de Stockel à l'œuvre "*Protéger les dentellières*", ainsi qu'aux "*Pauvres de la ville de Bruxelles*".

8. Chronologie du meeting

Le texte du compte-rendu du meeting de Stockel est basé essentiellement sur les articles publiés dans les émissions de juillet et août 1910 du journal bruxellois "*Le Patriote*" et du site internet '***the first air races***'[(23)].

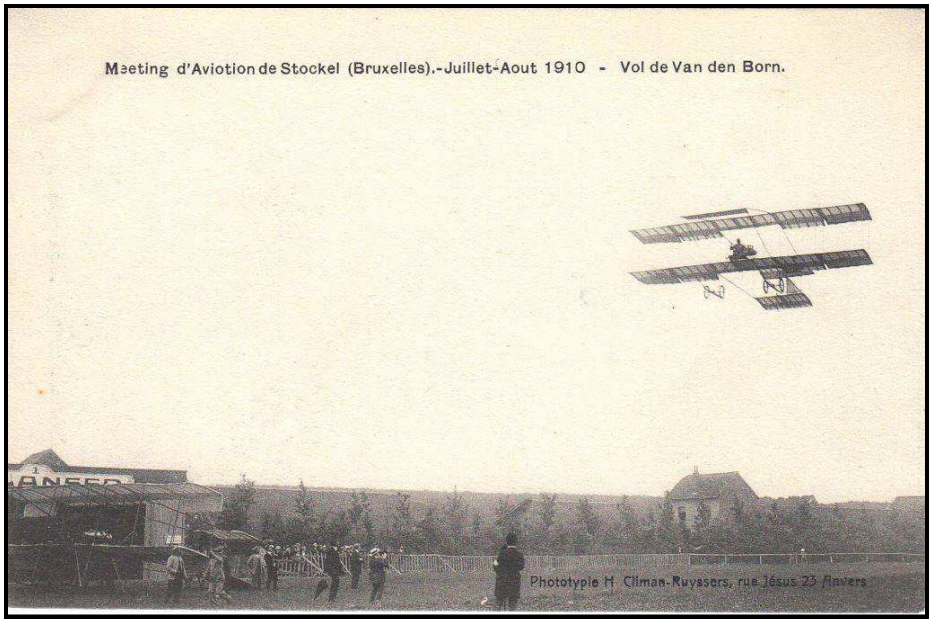
Samedi 23 juillet 1910

Le début de la réunion a mal commencé. il a plu depuis minuit et la plaine de Stockel est complètement détrempée, ressemblant à un vaste marais impraticable. Mais la pluie n'a pu refroidir l'enthousiasme populaire pour le nouveau sport, et dès les premières heures de la matinée, les trams amènent de nombreux curieux, désireux de ne rien perdre des prouesses annoncées. Au début de l'après-midi les tribunes réservées sont archi-combles : sur les pelouses et dans les chemins, au pied des tribunes et tout autour de la piste, c'est une véritable mer humaine. Il y a des milliers et des milliers de spectateurs impatients, anxieux, se demandant s'ils ne seront pas "volés ".

Toute la matinée, les aviateurs inscrits sont tous restés à leur hangar, mettant la dernière main à la toilette de leurs appareils, vérifiant les moteurs, les hélices, les toiles. Ce sont, dans l'ordre d'inscription, MM. Christiaens, de Caters, De Ridder, Kinet, Tyck, Olieslagers, Van den Born, Verstraeten, Lanser, Crouquet et le Comte d'Hespel. De nombreux photographes prennent des vues soit de la plaine, des tribunes, soit des aviateurs installés sur leur machine.

Vers 14 heures, après une drache effroyable, le ciel paraît quelque peu faire relâche, le vent tombe presque entièrement et le Roi et la Reine sont accueillis par M. Fernand Jacobs, président de l'Aéro-Club de Belgique. A 16 heures, un rayon de soleil se montre et le vent tombe complètement. Van den Born sur biplan Farman, fait un demi-tour de piste à une hauteur de 10 mètres à peine et vient s'arrêter devant la loge royale.

Le Roi descend de la tribune pour le rencontrer. La porte de clôture séparant la piste des tribunes étant fermée, Van den Born l'escalade et discute avec le Roi. Quand on a trouvé la clé de la porte, elle est ouverte et le Roi se fait présenter tous les pilotes.



Carte postale illustrant Van den Born en plein vol.

A 16 h 40, Olieslagers sort son monoplan Blériot, mais une fausse manœuvre le précipite contre les hangars où une de ses roues se casse. Cinq minutes plus tard Van den Born effectue un nouveau vol à la hauteur de 30 mètres mais devant le pylône sud, suite à une rafale, l'appareil se penche vivement sur la gauche et le biplan tombe assez brusquement sur le sol, brisant ses roues et une partie de la voilure. Heureusement, Van den Born est resté sur son siège et n'a éprouvé aucun mal, mais le biplan doit être réparé.

A 17 h., après le départ du couple royal, l'aéroplane Farman du jeune Lanser s'élève rapidement, le moteur ronfle. Il se tient à 200 mètres de hauteur et quand il passe devant les tribunes, la foule lui fait une ovation enthousiaste : les chapeaux et les mouchoirs s'agitent, on applaudit longuement. A 100 mètres, il coupe l'allumage et descend, aux frémissements de la foule toute entière, en un magnifique et gracieux vol plané.

Vers 18 h., la foule commence à se disperser et à 18h.30, Olieslagers qui avait remplacé les roues de son aéroplane fait deux tours de 150 mètres puis monte, monte jusqu'à 381 mètres et remporte ainsi le prix Altenloh pour le premier pilote à avoir atteint l'altitude de 300 mètres. Le public applaudit longuement. Le monoplan évolue gracieusement au-dessus du champ d'aviation et descend en un magnifique vol plané, après être resté 11 minutes en l'air. Mais Lanser ne veut pas lui laisser la palme et à son tour évolue sur son biplan jusqu'à une hauteur de 388mètres, puis redescend lentement, après quatorze minutes de vol.
A 19 h. un coup de canon annonce la fin des vols de la journée et les 10.000 spectateurs rentrent chez eux.

Dimanche 24 juillet 1910

A partir de 13 h. la foule n'a cessé de se porter, par tous les moyens de locomotions imaginables, vers Stockel : les trams qui se suivent à intervalles de deux minutes, déversent chaque fois, une grosse centaine de spectateurs. Le public est unanime à louer la façon dont le service est organisé. On a garé 3.000 autos, autant de bicyclettes et l'on peut dire que tout ce que Bruxelles compte de voitures, de breaks, de mails-coach, s'étaient donné rendez-vous à Stockel. Au moment de la sortie, ce sera un inextricable méli-mélo de véhicules, de chevaux, de piétons, les 300 gendarmes, chargés du service d'ordre, ne seront pas à la fête.

A l'ouverture, soit 13 h. le temps est encore nuageux et venteux, ce qui n'empêche pas Kinet de sortir son appareil du hangar à 13 h 25 et à faire un premier vol, quatre fois le tour de la piste, en 4 min. 41 s.

A 14 h., l'aéroplane d'Olieslagers roule sur une distance d'environ cinquante mètres, est pris dans un tourbillon et lancé dans un bas-fond. L'émotion est considérable dans les tribunes mais c'est une fausse alerte, le pilote est indemne mais les ailes, l'hélice, le support moteur et le triangle d'atterrissage sont endommagés mais l'appareil brisé sera réparé en trois heures.

Carte postale illustrant l'accident d'Olieslagers.

Jusqu'à 16 h. 30, le vent est de plus de 10 mètres par seconde et nul ne prend le risque de voler. Quand le vent tombe à 5 ou 6 mètres à la seconde, le biplan de Kinet sort du hangar, la foule est attentive, pressée contre les barrières et les jumelles sortent de leurs étuis. Sur dix mètres, Kinet s'élève à 40 mètres et, à cette hauteur, fait trois fois le tour du champ puis atterrit devant les tribunes. Ensuite le second monoplan d'Olieslagers s'élève à 200 mètres, passe et repasse devant les tribunes qui lui font, chaque fois, une petite ovation. Et il monte, il continue à monter toujours, fuit vers le nord-est et n'est bientôt plus qu'un point imperceptible, une piqûre d'aiguille sur l'immense écran du ciel. Il passe au-dessus de Sterrebeek, de Nosseghem et va se faire applaudir à Cortenberg. Il est à dix kilomètres à vol d'oiseau du champ de Stockel et à une altitude officielle de 1.118 mètres, nouveau record belge d'altitude.

Olieslagers est à peine en l'air depuis 2 minutes que Lanser lui aussi s'envole très rapidement et gagne tout de suite une altitude de 400 mètres. A ce moment, un ballon sphérique se montre au-dessus de Woluwe-St-Lambert et Lanser se dirige vers lui. Il va saluer « l'ancien », narguer sa vieillesse et son impuissance. Pendant ce temps, Kinet fait un nouveau vol de 7 ou 8 minutes au-dessus du champ d'aviation. Ils sont, en ce moment, à trois dans les airs. Olieslagers et Lanser sont restés respectivement 28 et 32 minutes en l'air. Enfin, pour clore la journée, Olieslagers et Kinet font encore de petits vols vers 18 h. 05. Olieslagers emporte le prix quotidien d'endurance, ayant totalisé 32 minutes de vol. Par contre, Kinet ayant totalisé sur la journée une durée totale des vols plus importante, n'a pas été pris en compte, n'ayant pas franchi correctement la ligne de départ.

Carte postale illustrant Olieslagers et Lanser en plein vol.

Lundi 25 juillet 1910

Il pleut depuis le matin et le vent, extrêmement violent, est trop fort pour permettre le moindre vol. La pluie a inondé l'aérodrome et par conséquent le drapeau noir est hissé à la Bourse et à la Porte de Namur. On ne volera pas.

A 15 h., il n'y avait pas cent personnes dans la tribune réservée ; les abords du champ d'aviation sont déserts, il y a très peu de monde à la pelouse et aux tribunes.

Dans les hangars les mécaniciens s'affairent autour des aéroplanes, Lanser fait mettre un plus grand réservoir de carburant de 145 litres pour être plus compétitif pour les épreuves d'endurance et Jules Tyck termine l'assemblage de son Blériot.

Le ciel demeurant menaçant jusqu'à 18 h., tous les hangars sont hermétiquement fermés et malgré le beau soleil de cette fin d'après-midi, on hisse définitivement le drapeau noir, on ne volera pas. Quelques sifflets se font entendre dans les tribunes publiques.

Les jours où on ne vole pas, le prix d'entrée est remboursé aux spectateurs, en ce sens qu'ils ont droit à l'entrée le premier jour suivant où les aviateurs effectuent les vols.

Mardi 26 juillet 1910

Il fait lamentable à l'aérodrome de Stockel : le vent et la pluie font rage depuis le matin, et dès 10 heures, le drapeau noir, hissé au sommet du grand mât, indique que l'on ne volera pas. A 14 h 30, le comité décide que la journée est remise, on congédie le personnel et les gendarmes.

Néanmoins, 2 à 3 milliers de personnes se sont rendues au champ d'aviation. Les cartes d'entrée délivrées hier et qui étaient valables pour aujourd'hui le seront encore pour demain.

Mercredi 27 juillet 1910

Un temps ensoleillé et calme est enfin arrivé. A 11 h. 30, le Comte d'Hespel, qui ne peut effectuer de vols officiels n'ayant pas encore sa licence, fait deux tours de piste mouvementés sur son biplan Sommer, puis atterrit sans problèmes.

Kinet fait quelques tours à 50 m. d'altitude et à 13 h. 15, Lanser décolle pour le prix d'endurance, mais peine à éviter les arbres qui bordent l'aérodrome, puis monte à 100 m, passe au-dessus du petit bois qui sépare le champ d'aviation du hameau de Stockel. Soudain, on le voit descendre rapidement et il finit par atterrir sans encombre dans un champ de blé à Stockel. Lanser se rend compte de l'erreur d'avoir mis 145 litres de carburant dans le réservoir de son avion, poids trop lourd pour la force ascensionnelle de son moteur, mettant son vol en danger.

A 13 h.22, Olieslagers monte tout de suite à 800 m. puis revient atterrir devant les tribunes après 14 tours assez pénibles à cause des sautes de vent, vol qui a duré 34 minutes.

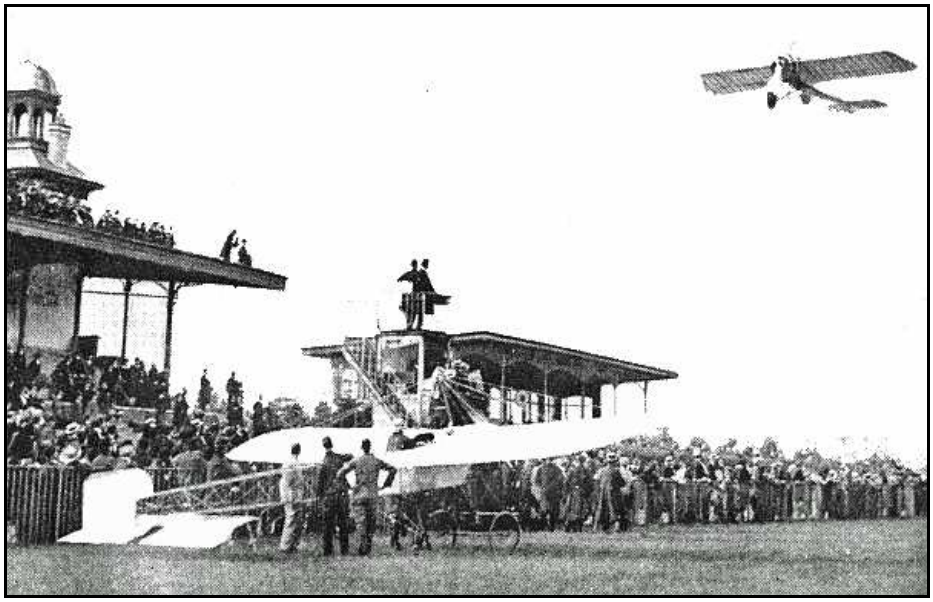


Photo illustrant Olieslagers ayant atterri devant les tribunes.

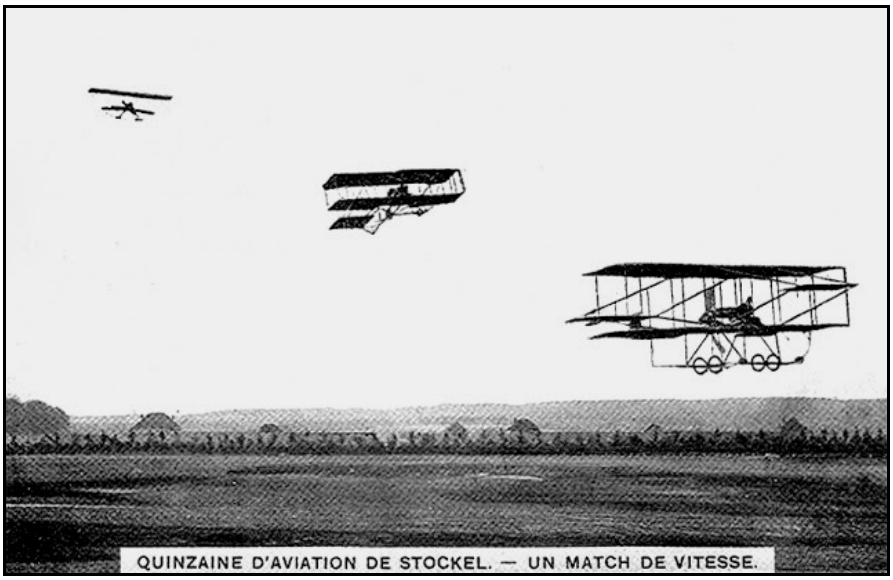
A 14 h 20, Olieslagers remet son moteur en marche et son monoplan roule sur l'herbe, en dehors de la piste de départ. Pris dans une saute de vent, son monoplan capote et est de nouveau sérieusement endommagé. L'aile droite est pliée et l'hélice complètement brisée. Le pilote est éjecté de son monoplan et se retrouve au sol sans blessure.

Photo illustrant l'accident d'Olieslagers

A 15 h. 30, Kinet s'élève et va faire une grande promenade à 3 ou 4 kilomètres du champ d'aviation, et les sautes de vent l'obligent à atterrir. De Caters essaie aussi de prendre son vol mais n'y parvient pas, il fait un tour de piste en glissant sur ses patins. A 15 h. 45, Lanser fait un nouveau vol superbe, à une altitude très élevée.

A 16 h. 10, De Ridder, sur biplan Voisin fait un tour rapide et à 16 h. 20 Tyck sort pour la première fois son monoplan Blériot, monte à 3 mètres, retombe assez brusquement et son appareil glisse, glisse avec des heurts sur l'herbe de la piste. Le vent le prend de côté et le lance contre une clôture où il brise son hélice. L'aviateur est indemne.

Photographie signée par de Ridder, le pilote étant prêt au décollage de son biplan.



Carte postale illustrant 3 biplans ensembles au-dessus du champ d'aviation de Stockel, lors du meeting.

A 16 h 25. Kinet est de nouveau en l'air ainsi que De Ridder quand le Roi, la Reine et les deux petits princes Charles et Léopold descendent de l'automobile royale. A ce moment, trois ou quatre biplans sont dans les airs à des hauteurs et des distances variées : l'un au-dessus du champ, un autre à l'horizon nord, un autre à 7 ou 800 mètres d'altitude. Tous ces avions évoluent gracieusement, se détachant nettement sur le ciel bleu et blanc.

De Ridder, qui veut un coup de maître pour son jour d'essai, remonte et emporte sa femme avec lui : il descend après sept ou huit tours et reprend immédiatement l'air où, pendant une heure, il ne cesse de contourner la piste à petite hauteur. La foule l'acclame à sa descente.

A 18 h. 30, Maurice Croquet tente une sortie, mais son monoplan Blériot refuse de s'élever et est allé se jeter à l'entrée du bois. Le Roi et la famille royale quittent le champ d'aviation à 18 h 50.

CP illustrant Croquet se préparant pour un vol.

Pour terminer la journée, Lanser et Kinet font un match d'altitude et de durée. Il est 19 h. exactement quand Kinet atterrit, il a volé 2h. 24 min. Lanser a volé 2 h. 04 dont un vol sans escale de 1 h. 16 min.

La foule dans l'enceinte est estimée à 20.000 spectateurs payants et 30.000 personnes à l'extérieur de l'aérodrome.

Après 19 heures, soit après la fin des vols officiels, le comte d'Hespel, le jeune et intrépide aviateur a concouru pour l'obtention du diplôme de pilote. Il l'a obtenu avec brio ayant réalisé trois vols de 5 kilomètres et ayant atterri à moins de 150 mètres d'un point fixé.

Jeudi 28 juillet 1910

Aujourd'hui, on ne volera pas aussi longtemps qu'il fera trop beau, le ciel est trop bleu, le soleil est trop clair, l'air est trop chaud, trop léger : il ne soutiendra pas les aéroplanes et les aviateurs.
Le matin les trams, les taxis, les voitures déversent sur le champ d'aviation des milliers de spectateurs et peu à peu les tribunes publiques se garnissent. Dès 13 h., on ouvre les portes de tous les hangars, mais il n'y aura pas de vol avant 16h50.

Le sultan Mehmed V Reshat de l'empire Ottoman, qui était à Bruxelles pour rendre visite au Roi et visiter l'exposition Universelle se rend à Stockel, visite les hangars et s'intéresse plus particulièrement aux avions Blériot de Jan Olieslagers.

Le sultan Mehmed V Reshat

Il est 17 h. 20 avant que la résistance de l'air permette une sortie sérieuse, de Caters fait trois ou quatre tours de piste pour le concours d'atterrissage, suivi par Van den Born qui avait réparé son Farman.
A 17 h. 30, Kinet concourt pour le prix de vitesse, de même que de Ridder, qui prend son vol à 18 heures.

Lanser sort à son tour à 18 h. 10, va jusqu'à l'église de Stockel dont il fait le tour plusieurs fois puis revient après trois minutes. A 300 mètres de hauteur, selon son habitude, il coupe l'allumage et descend en vol plané au milieu de la piste.

Photographie illustrant de Ridder sortant son biplan du hangar.

A 18h 12, Tyck sort son monoplan Blériot et fait un vol superbe longuement applaudi, puis par bons de 20 à 30 m. monte, monte jusqu'à 600 mètres, quitte l'aérodrome en direction de Wezembeek qui est à 5

kilomètres au nord-est de l'aérodrome, puis réapparaît au-dessus du champ d'aviation, passe au-dessus des tribunes à une hauteur de 200 mètres, mais son moteur lui faisant subitement défaut, il pique droit vers les hangars et après un dernier soubresaut, atterrit à cinquante mètres de là, dans un champ de blé sans dommages. Aussitôt un peloton de gendarmes à cheval est parti pour garder l'aéroplane avant que les mécaniciens démontent les ailes pour le ramener à l'aérodrome.

Photographie illustrant Tyck à bord de son monoplan, prêt pour son envol.

Van den Born et Kinet font encore quelques petits vols et descendent au moment où l'on tire la fusée de clôture du meeting. A ce moment, le comte d'Hespel se trouvait à 30 mètres de hauteur au-dessus de la pelouse où des milliers de personnes se pressaient et au moment où il rentrait dans la ligne droite, son moteur s'arrête. Pour éviter de descendre dans le public, l'aviateur n'hésite pas, il préfère sacrifier son appareil et risquer sa vie plutôt que de causer la mort d'un spectateur. Il effectue un virage audacieux et retombe dans la piste, sans la moindre égratignure, mais l'appareil est en fort mauvais état, il y aura pour 8.000 francs de dégâts et il faudra toute une semaine pour les réparations.

Vendredi 29 juillet 1910

Il est 13 h. 25, quand on ouvre le meeting mais à 14 h. aucun drapeau n'est encore hissé, en sorte que l'on ignore encore si on volera. Le vent est léger, mais fort irrégulier. Le vent continue d'être mauvais, c'est seulement à 18 h. exactement que le drapeau blanc est hissé au-dessus du mât, on volera probablement.

On avait dû remplacer les deux ailes de l'appareil de Tyck et ses mécaniciens y ont mis tant de zèle que son Blériot est complètement réparé et qu'il espère voler à 18 h 30. Par contre Olieslagers ne volera pas, l'arbre de son hélice n'étant pas remis en état.

A 18 h. 10, on annonce un vent de 5 à 7 mètres à la seconde et on hisse le drapeau rouge. L'appareil de Kinet part du bout de la ligne droite et s'élève, longuement applaudi, car la foule attend le spectacle depuis cinq ou six heures. Il atterrit devant les tribunes, après un petit vol, déclarant qu'il est impossible de faire des virages sans risquer de se rompre le cou. De Ridder fait la même déclaration.

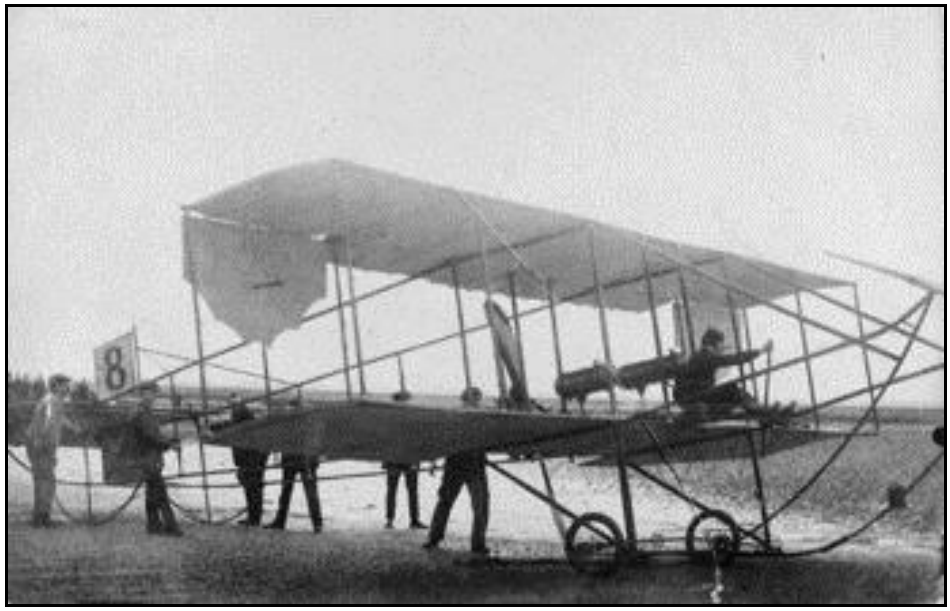
Enfin, à 18 h. 30 le vent paraît complètement tombé et Lanser est ovationné, on agite chapeaux et mouchoirs. Lanser, le favori du public qui aime sa jeunesse, son audace, sa modestie, va planer au-dessus de Cortenberg puis va évoluer avec Kinet au-dessus de Stockel, pendant que De Ridder fait à toute allure une dizaine de tours de piste, ses virages sont de toute beauté.

L'aéroplane de Lanser s'étant élevé jusqu'à 204 mètres, il gagne le prix quotidien d'altitude.

A 18 h. 49, de Caters s'élève et fait quelques tours à 10 mètres de hauteur. Pour la première fois depuis le début du meeting, il fait preuve d'une adresse merveilleuse, prenant notamment des virages avec une maestria presque digne de De Ridder. Enfin, au coup de 19 heures, tous les trois reviennent vers la plaine d'aviation et Lanser, aux acclamations du public, descend de 350 mètres d'altitude, en un de ces superbes et émouvants vols planés dont seul il a le secret.

Ils sont, en ce moment, à quatre dans les airs et le public en a décidément pour son argent. Journée courte, fort courte, journée d'une heure, mais combien remplie et superbe.

Le biplan de Verstraeten est au point et il a l'intention de débuter ce soir, ainsi que Maurice Croquet, mais ni l'un ni l'autre ne parvient à faire tourner leurs moteurs avant la fin officielle des vols.



Photographie illustrant Verstraeten à bord de son biplan, prêt pour son envol.

Samedi 30 juillet 1910

C'est la première journée vraiment belle depuis l'ouverture du meeting, un soleil bien clair dans un ciel d'un bleu sans tache.

L'activité quotidienne règne aux hangars dès l'avant-midi : on cloue, on rive, on ajuste, on polit. Chaque aéroplane a sept ou huit brosseurs qui leur lissent les ailes et l'avant.

Chaque jour, on compte vingt à trente mille spectateurs à la pelouse, aux tribunes et dans les champs avoisinants l'aérodrome de Stockel, mais aujourd'hui il y a très peu de monde aux tribunes et même à la pelouse quand le coup de canon annonce l'ouverture du meeting. On se méfie un peu, tant de gens, en effet sont arrivés les autres jours au champ de Stockel avant midi et n'ont eu le spectacle des vols qu'à 17 ou 18 heures.

A la demande des organisateurs, l'armée belge a mis à leur disposition un ballon captif, qui a été hissé, afin de permettre aux aviateurs en vol de mieux repérer l'aérodrome. En effet le champ de vision des pilotes est limité par le fuselage et les ailes de leurs aéroplanes.

Aujourd'hui, à peine la journée est-elle officiellement ouverte que l'intrépide Kinet est allé prendre l'air là-haut. Il part à 13h. 20 et tient la piste pendant dix minutes à une jolie allure. *« Il y a toujours des remous, là-haut, vous avez pu constater combien mes virages étaient difficiles. Ah ! l'aviation n'a pas encore fait le pas décisif !* » dit-il aux journalistes.

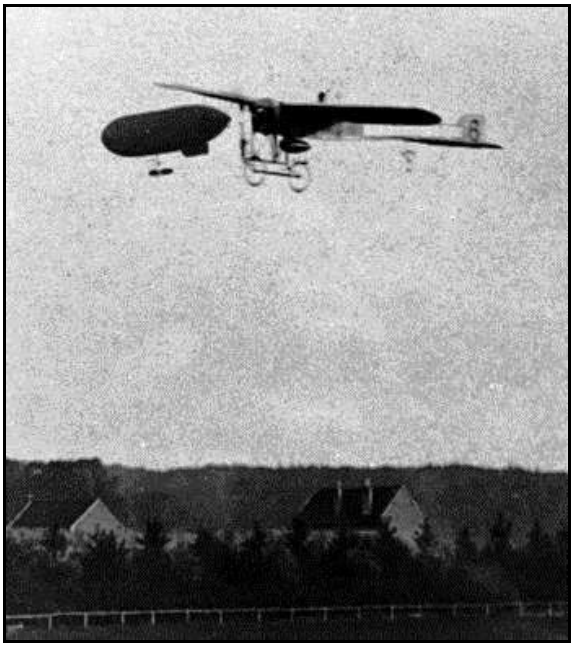
Kinet, toujours lui, se dévoue pour essayer la piste puis Lanser file à l'aventure par les campagnes vers Crainhem et 2 minutes après, de Caters s'envole et reste à quelques mètres du sol faisant des tours de piste en deux minutes. Verstraeten, sur biplan Sommer, s'envole enfin suivi de de Ridder, le fougueux, qui réalise son tour en 1 m. 45 s. Puis c'est Olieslagers, le « Diable anversois », qui prend son départ devant les tribunes, et contourne la piste à 100 m. de hauteur.

A ce moment, le spectacle est prestigieux, ils sont à cinq dans les airs, pendant vingt minutes, puis à 15 h. 20, Lanser atterrit, la pluie s'invitant à la fête. Kinet continue, imperturbable, sa course autour de la piste, à 100 mètres d'altitude. Il est 16 h. 10 quand il descend, après être resté 1 h. 20 en l'air. Il est longuement ovationné. A 16 h. 25, tandis qu'Olieslagers est toujours dans les nuages, Van den Born fait un vol à 50 mètres avec des virages de toute beauté, à pleine allure, et des vols en plongée, qui donnent le frisson à la foule et lui arrachent des exclamations d'effroi. La pluie ayant un peu cessé, De Ridder et Lanser reprennent leurs vols.

Olieslagers, qui avait atterri à 17 h. 02 reprend le chemin des airs à 17 h. 45 pour battre le record du monde de la hauteur. Il s'élève par bonds et soudain des applaudissements éclatent, on vient d'afficher le signal qui annonce « record battu ». Les fonctionnaires ont utilisé un télémètre, instrument optique mesurant la distance, et un inclinomètre, mesurant l'angle au –dessus de l'horizon, pour calculer la hauteur atteinte, soit 1.439 mètres. Olieslagers avait un barographe portable dans son Blériot, qui indiquait une altitude de 1.550 mètres. Après son atterrissage, Olieslagers annonçait avoir battu le record du monde d'altitude. L'altitude atteinte a été soigneusement recalculée et vérifiée le lendemain et finalement mesurée officiellement à 1.524 mètres et affichée sur la tour et au mât de signalisation.

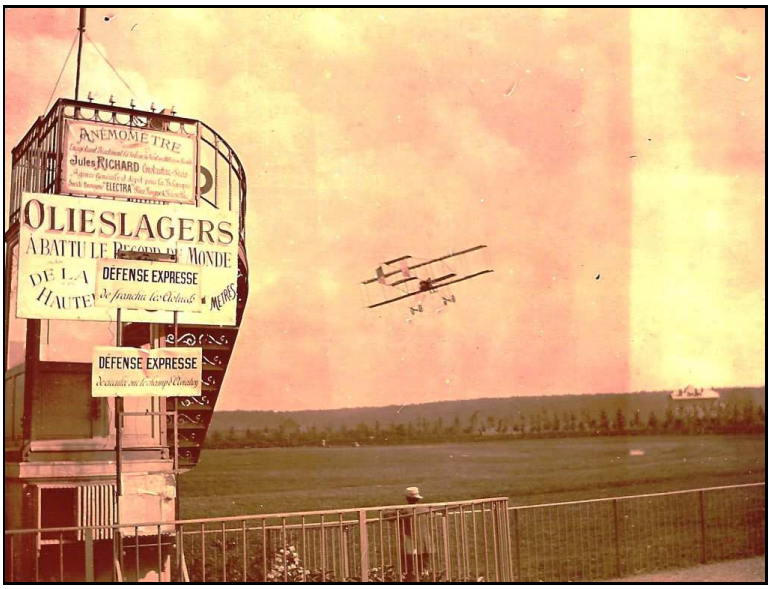
Pendant ce temps, Kinet, Van den Born, Lanser et Verstraeten font des promenades longues et lointaines dans les airs avec passager. De Ridder fait de la vitesse et des virages.

Tout à coup le dirigeable allemand « Clouth », qui était stationné à 5 km sur la plaine des manœuvres militaires à Etterbeek, arrive au champ d'aviation et à 200 mètres de hauteur, il fait deux tours de piste à assez vive allure sous l'acclamation de la foule qui agite chapeaux et mouchoirs. Le spectacle est merveilleux et impressionnant, quatre ou cinq appareils, un dirigeable, un record battu, des vols avec passager ; le public est profondément impressionné et convaincu qu'il a assisté ce samedi à Stockel aux plus belles épreuves du meeting.



Le dirigeable « Clouth », inventé par l'ingénieur allemand Eugène Clouth, était constitué d'une enveloppe souple caoutchoutée cylindrique pouvant contenir 1.720 m^3, d'une longueur de 42 mètres et d'un diamètre de 8,26 mètres, possédait un moteur de 40 CV et pouvait atteindre une vitesse de 45 km/h. Trois hommes pouvaient se tenir dans la nacelle. Il avait préalablement fait le 20 juin 1910 le trajet Cologne (D) – Bruxelles (B) en 4 h et demi.

Le dirigeable « Clouth » et l'aéroplane d'Olieslagers en même temps au-dessus de l'aérodrome de Stockel



Photographie de l'enceinte du champ d'aviation de Stockel, prise le dimanche 31 juillet 1910 de l'enceinte réservée.

Le panneau annonce qu'Olieslagers a battu le record du monde de hauteur à 1.524 mètres. En fait à l'époque on ignorait que le record appartenait depuis le 14 juin 1910 à l'américain Walter Brookins, sur biplan Wright, avec 1.907 mètres, à Atlantic City (USA) **(24).**

Au total, Kinet avait volé aujourd'hui 3 h 34 min. et Olieslagers a réalisé le plus long vol de la journée avec 2 h 02 min.

En somme, la journée de samedi est de fort loin la plus belle de toutes celles du présent meeting.

Dimanche 31 juillet 1910

Ce n'est qu'à 15 h.16, que les conditions de vol étaient bonnes pour que Van den Born fasse un demi-tour de piste, suivi de Kinet qui vola au-dessus de la piste à 60 m. d'altitude sous les applaudissements de l'immense foule qui garnissait les tribunes et la pelouse.

Lanser monte à cent mètres, évolue sur la piste, puis va faire sa quotidienne balade au-dessus de Stockel et des bois environnants. A 16 h. 35, Lanser s'envole avec un passager et effectue, au-dessus de la forêt, un vol de 12 minutes. En même temps Verstraeten, Kinet et Olieslagers évoluent ensemble devant le public enthousiaste. L'avion de Tyck monte à 397 mètres, prenant la tête pour le concours quotidien de la hauteur.

Vers 17 h. le temps qui a été menaçant pendant tout l'après-midi, s'assombrit et une pluie dense se met à tomber pendant 30 min. Les aéroplanes ont été mis à l'abri dans les hangars. Vers 17 h.30, petite accalmie. Kinet, De Ridder, Verstraeten, Van den Born font quelques tours. Olieslagers, selon son habitude, s'élève par bons prodigieux, mais gracieux à 500 mètres. Pendant ce temps, Verstraeten et Kinet luttent de vitesse. A 17 h. 45, la pluie ayant repris de plus belle, Olieslagers et Verstraeten atterrissent. A 18h. 50, Lanser, Van den Born, Kinet et Verstraeten, ce dernier avec un passager, font un dernier vol d'une dizaine de minutes.

Lundi 01 août 1910

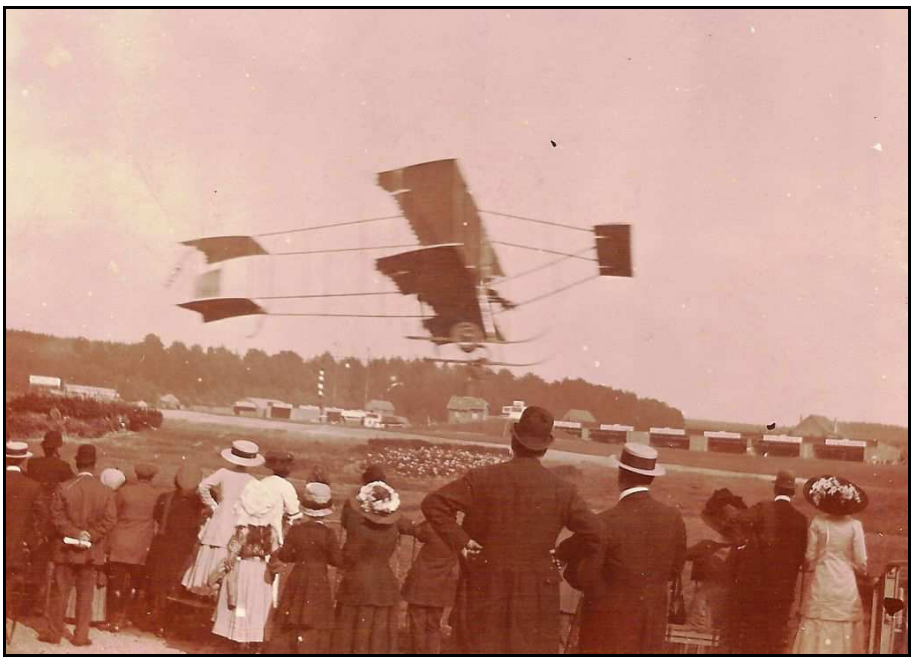
Il y a un monde fou à Stockel. Depuis le début du meeting, on n'a pas fait de recette comparable à celle de ce lundi. Le temps est idéalement beau et clair et l'atmosphère n'est pas trop surchauffée. Le soleil n'est pas trop chaud et le vent est sans remous. La flamme rouge est arborée. Aussi, dès 13 heures, on entend ronfler les moteurs. C'est la première fois depuis l'ouverture du meeting que l'on vole si tôt.

Le premier qui prend la piste est Olieslagers, il monte tout de suite à 500 mètres et file droit vers le Nord-Ouest, voulant contourner la tour Notre-Dame d'Anvers, sa ville natale à 45 km de Stockel. Malheureusement en cours de route, il rencontre un brouillard épais qui lui fait perdre sa direction et après 50 minutes il retrouve finalement le chemin de Stockel. Malheureusement un coup de vent subit fait pencher son appareil et à l'atterrissage l'aviateur déchire l'aile gauche et abîme d'autres parties essentielles de son monoplan, dont l'hélice. Ce double échec le met de fort méchante humeur et il va, pour détendre ses nerfs, se coucher sur l'herbe.

Photographie illustrant le départ d'Olieslagers sur son monoplan Blériot

Kinet puis Tyck, qui n'a fait qu'un seul vol jusqu'à présent, s'envolent à leurs tours.

Kinet s'est imposé l'obligation d'offrir au public le spectacle de beaux vols au-dessus de la piste, vols fort réguliers à une vitesse moyenne et à une altitude suffisante pour qu'on puisse tout le temps suivre les détails de la manœuvre. Il est rare qu'il s 'éloigne du champ d'aviation. Kinet, après 1 heure, descend en un superbe vol plané. La foule l'applaudit.



Photographie de Kinet en plein vol au champ d'aviation de Stockel, prise le lundi 1er août 1910.

Tyck, moins casse-cou qu'Olieslagers est parti pour toutes les performances : pour la vitesse, pour la durée, pour la hauteur ; il ne veut pas laisser à Olieslagers le record de la hauteur. Il s'envole et atteint une altitude de 335 mètres.

Pendant ce temps, Van den Born va voguer à 200 mètres d'altitude. Voulant faire plaisir et faire peur au public, son biplan effectue une série de plongées et montées superbes et effrayantes. Vertraeten fait à son tour un vol rapide fort applaudi, mais une panne de moteur l'oblige à atterrir.

couA 17 h. 40, une grande rumeur monte de l'immense foule qui se presse aux tribunes et sur la pelouse, on vient d'apercevoir le dirigeable « Clouth » au-dessus de l'avenue de Tervueren qui se dirige lentement et majestueusement vers le champ d'aviation.
Tyck fait, à 18 h. 15, un vol superbe. Olieslagers qui est au courant de ses intentions, le tient à l'œil. Ils bondissent, l'un en dessous de l'autre. et la foule n'a plus d'yeux que pour les deux grands lutteurs qui sont à des hauteurs incalculables. Olieslagers descend, il effectue dix ou douze tours de piste et atterrit à 18 h. 50 au milieu des acclamations de la foule. Tyck veut battre le record d'altitude d'Olieslagers.

Les chronométreurs officiels eux-mêmes, malgré leurs puissantes jumelles, ne voient plus Tyck, que le télémètre à mesuré à une altitude de 1.520 mètres. On monte le ballon pilote à 500 mètres pour indiquer à l'audacieux Tyck où se trouve le champ d'aviation. On téléphone et on télégraphie à tous les postes de la ligne qu'on suppose qu'il a prise. L'instant est angoissant, et bien que le meeting de ce jour soit clos, un gros millier de personnes demeurent au poste. A 19 h. 20, l'inquiétude devient très grande, à 19 h. 50, on est toujours dans la même attente angoissante et vers 20 heures, un télégramme de l'aviateur annonce qu'il est sain et sauf, ayant atterri dans un champ entre Haecht et Campenhout, près de la route entre Louvain et Malines, à 18 km au nord-est de Stockel.

Le lendemain il a expliqué qu'il volait au-dessus des nuages et de la brume et s'était perdu. Transi de froid, son barographe indiquant une altitude de 1.702 mètres, il décida de redescendre sous les nuages et à 400 mètres, coupa son moteur, son réservoir presqu'à sec. Ayant atterri sans problèmes dans un grand champ, les habitants locaux l'ont accueilli avec des fleurs. Après avoir démonté les ailes de son Blériot et remisé son appareil dans la grange d'une ferme, il était revenu à Bruxelles. Ses mécaniciens viendront récupérer l'avion et le ramener à l'aérodrome.

Les officiels ayant appris le record d'altitude de Brookins, Olieslagers et Tyck perdent le leur.

Mardi 02 août 1910

Le vent trop fort et instable empêche tout vol avant 16 h. A 16 h. 45 min., Olieslagers prend son envol, monte à 450 mètres, fait trois tours de piste puis s'éloigne vers le nord puis l'ouest vers Bruxelles, en direction du site de l'exposition Universelle. A 17 h. Kinet s'envole à son tour, salué par les acclamations de la foule et après 9 minutes, il atterrit devant les tribunes publiques.

A 17 h. 20, le Roi Albert arrive en civil à l'aérodrome et se fait présenter Kinet sans cérémonies, à qui il demande de nombreuses explications.

Carte-photo illustrant le Roi "lbert discutant avec Kinet, devant les hangars.

On sort en l'honneur du Roi tous les appareils de leurs hangars. Le Roi passe chez tous et s'entretient fort cordialement avec les aviateurs.
A ce moment, Olieslagers réatterrit. Il est présenté au souverain, à qui il adresse les quelques mots : « *Je m'ennuyais seul dans l'air, dit l'aviateur, et ne sachant à quoi passer mon temps, je suis allé voir l'Exposition* ». Le Roi rit de tout cœur.

Ensuite le Roi s'entretient avec Fernand Jacobs, président de l'aéro-club de Belgique, avec les mesureurs officiels d'altitude, MM. Damry et Boet puis avec les chronométreurs en chef MM. Hautvast et Stembert.

Après 18 h 15, cinq aéroplanes sont en l'air en même temps, ceux de de Ridder, Kinet, Lanser, Olieslagers et van den Born. Lanser fait un beau vol à 18 h 40 et atterrit en un beau et long vol plané, suivi 10 minutes après par Kinet et Verstraeten qui font des atterrissages superbes. Il est 19 heures quand le Roi quitte Stockel, après avoir annoncé qu'il espérait voir organiser un tour aérien de la Belgique, ce qui aura lieu en août 1911.

Olieslagers a réalisé le plus long vol de la journée (51 min. 14 s.) et a également remporté les prix quotidiens pour l'altitude (630 m.) et le temps de vol total (1 h 26 min.).

Mercredi 03 août 1910

Il est exactement 13 h. quand Van den Born prend l'air. En même temps on sort le monoplan d'Olieslagers qui ne peut manquer de concourir pour le prix du Roi et pour le prix de 20.000 francs de l'Aéro-Club de Belgique. Van den Born atterrit quelques minutes après, au moment où Kinet s'envole à 30 mètres autour de la piste et Olieslagers à 60 mètres. Kinet pose son avion après 41 minutes en sorte qu'à partir de 14 h., Olieslagers reste seul en l'air.

A 14 h. 15, Kinet repart et descend 20 minutes après pour le prix d'atterrissage et Olieslagers atterrit, après 3 heures d'un vol superbe, son réservoir du monoplan étant vide. Il reprend l'air quelques instants après. Mais son appareil ne veut pas lui obéir. Finalement, il s'élève d'une vingtaine de mètres et pique sur le bois qui se trouve à l'Est. Mais soudain son appareil chavire, et on le voit tomber. L'aviateur est sain et sauf, mais son monoplan est détruit. Ses mécaniciens arrivés en auto démontent le monoplan et le rapporte, en morceaux, au hangar. Sous les applaudissements de la foule, le « diable anversois » remonte sur un autre appareil et file vers Stockel à 7 ou 800 mètres d'altitude. On l'applaudit vigoureusement quand il repasse devant les tribunes.

Kinet monte et descend. Il atterrit à 16 heures pour remonter encore. Il vole pour de nombreux prix et est en l'air, dans les mêmes parages que Lanser, tous deux sont à 300 mètres. Après trois quarts d'heure, Lanser pique droit sur-le-champ d'aviation et accomplit, à 250 mètres, un vol plané qui suscite les applaudissements enthousiastes du public. De Caters s'envole aussi, mais, dès le premier tour, son appareil tombe droit sur le sol d'une hauteur de 5 ou 6 mètres et l'aviateur est projeté sur la piste. Il n'a aucun mal.

La chute mortelle de Kinet

Il était plus de 16 h. quand Kinet après avoir fait plusieurs tours de la piste, acclamé par la foule, était allé, selon son habitude, faire une promenade à 50 m. au-dessus des champs de seigle de Wesembeek. Un peu en deçà de l'église de Wesembeek, l'air était fort calme, mais soudain, un coup de vent très violent hurla dans les branches des arbres, et M. Willegems occupé avec sa mère, à la cueillette des pois, surpris par ce bruit de tempête brusque, leva les yeux. A ce moment précis, Kinet qui effectuait un virage fut pris dans la tourmente rapide. Terrifiés, les deux spectateurs virent l'aéroplane de Kinet se retourner complètement, puis ce fut une chute effroyable, vertigineuse à cinquante mètres de l'endroit où ils étaient.

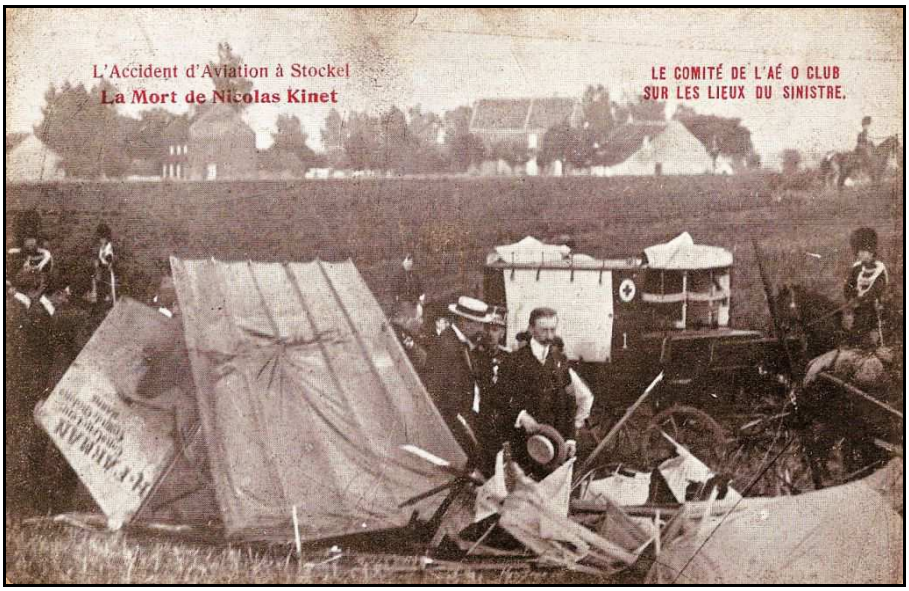
L'aviateur est couché dans tous ces débris, le visage terriblement enflé et en sang, les yeux fermés, le menton fendu et le nez écrasé. Ce doit être une fracture du crâne, le sang coulant lentement de ses oreilles. Les jambes sont cassées par le moteur qui lui est tombé dessus, le dentier de l'aviateur sera ramassé par les gendarmes à plusieurs mètres de la victime. Un sous-lieutenant qui se trouvait à cent mètres du lieu de l'accident est accouru, et aidé par des paysans présents, dégagea le malheureux Kinet.

Les spectateurs présents dans l'aérodrome ont vu la chute et crient de peur. La voiture ambulance attelée avec deux chevaux se rend rapidement sur les lieux, accompagnée par un médecin qui arrive en automobile et un escadron de gendarmerie à cheval est également parti sur les lieux.

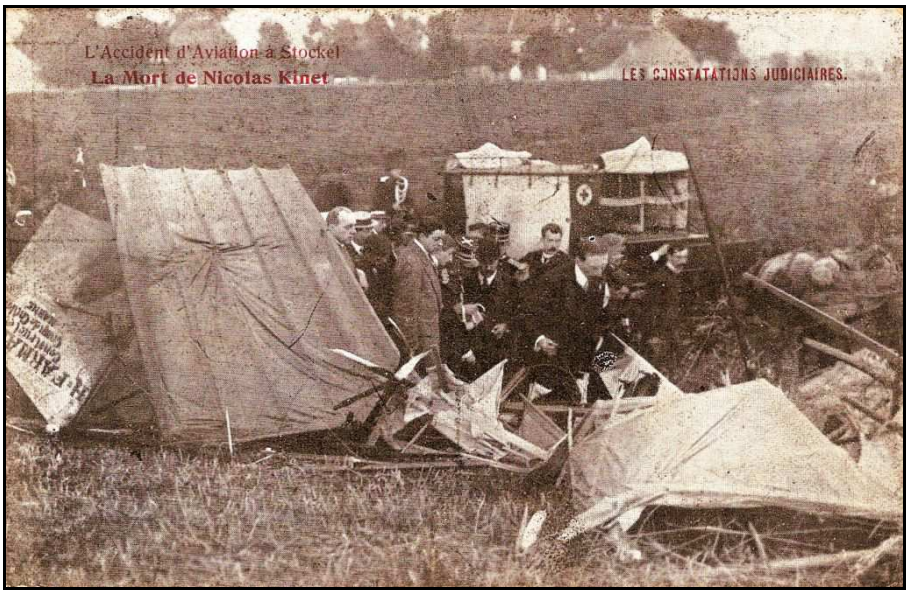
Carte-photo du lieu de l'accident

Les débris de l'appareil sous lesquels on retira la victime

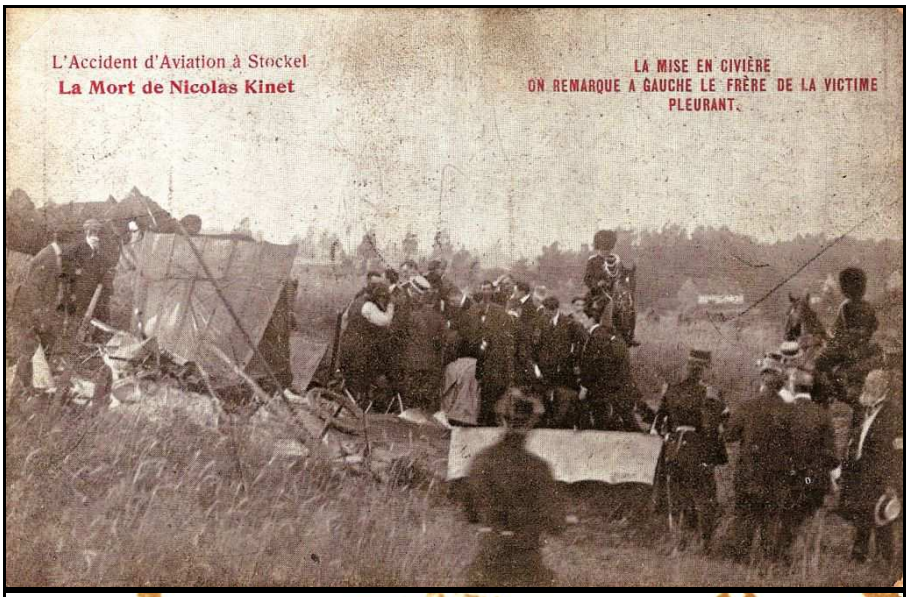
Le moment suprême :
le médecin annonce que Kinet est mort. Le monde se découvre.



Le comité de l'aéroclub sur les lieux du sinistre

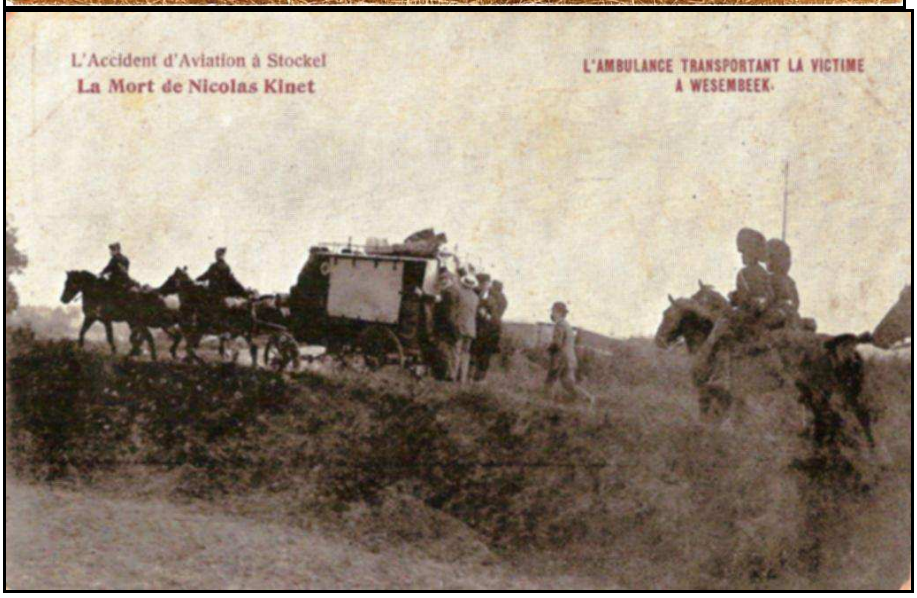


Les constatations judiciaires



La mise en civière.
On remarque à gauche le frère de la victime pleurant.

Carte-photo du lieu de l'accident



L'ambulance transportant la victime à Wezembeek

Cartes postales et photographies illustrant les instants suivant la chute de Kinet, et son transport en ambulance vers la maison communale de Wezembeek.

La gendarmerie à cheval, arrivée au grand galop, a fort à faire pour maintenir la foule qui se précipite vers le lieu de l'accident : bicyclettes, autos, piétons sont légion dans des chemins de terre encaissés, perdus dans les campagnes.

Nicolas Kinet qui ne fait plus aucun mouvement est étendu sur un lit de seigle que le sang rougit bientôt. Après cinq minutes d'attente une auto amène un médecin. Le médecin s'agenouille à côté du corps, découvre la poitrine et ausculte. Tout aussitôt il se relève et dit : « *Il est mort sur le coup* ». Tous les assistants se découvrent.

Le magnifique biplan Farman, que Kinet maniait avec tant de sûreté, n'est plus qu'un informe monceau, un fouillis de bois brisé, de toiles arrachées. Le moteur est à demi enfoncé dans la terre et l'un des réservoirs, fendu, laisse s'écouler l'essence.

Louis Kinet arrive et veut se jeter sur le corps de son frère, mais on l'en empêche. Lorsque l'accident s'est produit, Mme Kinet se trouvait dans le hangar de son mari. Elle a donc assisté de loin à la chute de Nicolas Kinet et a voulu se précipiter à son secours, mais on est parvenu à la retenir en lui disant que l'aviateur était tout simplement blessé. Le malheureux frère se lamente tandis que les ambulanciers de la Croix-Rouge s'emparent du cadavre et le placent sur une civière. Celle-ci est mise dans la voiture d'ambulance et transportée dans le cabinet du secrétaire à la maison communale de Wesembeek, puis dans la salle du Conseil où le corps repose sur deux chaises, veillé par deux gendarmes toute la nuit. Des bougies brûlent à côté du cadavre sur la cheminée. Une personne compatissante et pieuse a apporté une petite croix en argent pour l'accrocher au cou de la victime.

Le lendemain à 10 h. le bourgmestre de Wezembeek, le Chevalier de Burbure, a reçu un message du parquet indiquant qu'il ne descendrait pas sur place et demandant au bourgmestre de rédiger l'acte de décès et d'autoriser l'inhumation. Vers 11 heures arrive de Bruxelles le cercueil en chêne massif. Dans la salle des séances du Conseil se trouvent M. de Burbure, bourgmestre, le commandant Bastien de l'Aéro-Club, l'aviateur Van den Born, M. Stembert, ami personnel du défunt et quelques membres de la presse. L'acte de décès est dressé, puis la bière est scellée. A 14 h. le train emportera la dépouille mortelle, dans un fourgon funéraire scellé, vers Liège. Tandis qu'on amenait le corps à la gare, Olieslagers se trouvait en vol. Il a déclaré qu'il voulait gagner le prix de totalisation des durées, afin d'en offrir le montant à la malheureuse veuve de Kinet.

Le pauvre Kinet venait de remporter le prix quotidien de la totalisation des durées, s'étant tenu au-dessus du champ d'aviation pendant 3 h. 35 m. 27 s.

Lanser qui était en l'air au moment de l'accident déclare aux journalistes : « *Nous avons été pris, par un remous terrible. Kinet était à 50 mètres de hauteur, il a piqué droit vers le sol. Moi, j'ai subi le même choc et je suis descendu brusquement d'une centaine de mètres, mais comme j'étais beaucoup plus haut, j'ai pu atterrir en vol plané.* »

La tombe de Nicolas Kinet se trouve au cimetière de Robermont à Liège (B). Le fragment de l'hélice cassée dans l'accident mortel est exposé au musée de l'Aviation à Bruxelles **(25)**.

Jeudi 04 août 1910

C'est la dernière journée du meeting, le temps est beau et très chaud, et toute la journée la foule va continuer à arriver à l'aérodrome.

A 10 h., la femme du malheureux Kinet reçoit un télégramme du Roi Albert, dans lequel le souverain, en termes affectueux, dit toute la douleur que lui a causé l'accident et lui adresse ses condoléances.

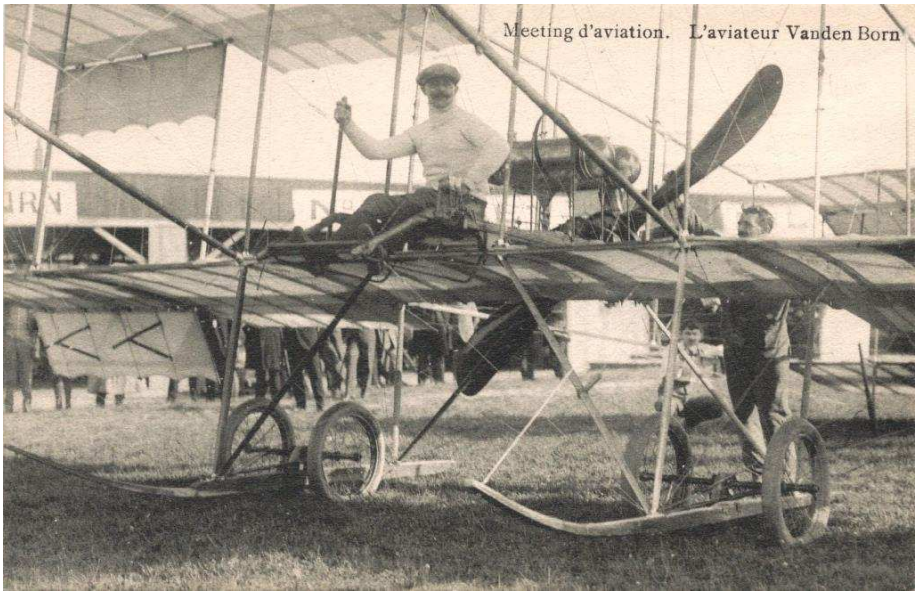
A 13h. 30, Olieslagers a fait un vol d'une demi-heure.

Vers 15 h. 30, on hisse au mat le drapeau blanc qui indique que les vols ne sont pas garantis. Néanmoins les pilotes veulent concourir jusqu'à la fin. Olieslagers monte aussi, va au loin, et revient ; puis c'est Verstraeten

qui fait quelques tours de piste et enfin Tyck, qui monte à la suite d'Olieslagers. Tous sont très applaudis à leurs passages devant les tribunes.

A 16 h., un violent orage s'abat sur l'aérodrome, la pluie et le vent font se réfugier les pilotes et leurs engins dans les hangars, puis vers 18 h. le temps s'améliore.

A 18h, van den Born décolle, suivi par Olieslagers et Verstreaten. Tyck qui avait pris son envol à 18 h.30 a de nouveau rapidement disparu à l'horizon et l'inquiétude s'est à nouveau emparée à son sujet et rares étaient les personnes qui se trouvaient encore à 20 h. sur le champ d'aviation, quand un télégramme apprend que Tyck a atterri sans accident à Machelen près de Vilvorde, à 10 km au nord de Stockel. Tout est bien qui finit bien.



CP illustrant Van den Born sur son biplan Farman.

Enfin, sur le coup de 19 heures, on tire la fusée qui clôt définitivement le meeting.

Les conclusions du Président de l'Aéro-Club

L'organisation du meeting a été saluée par la presse comme étant un grand succès, et les organisateurs ne pouvaient être tenus responsables des retards dus aux intempéries ou aux accidents dont celui mortel de Kinet.

M. Jacobs, Président de l'Aéro-Club indique que le meeting de Stockel qui vient de se terminer, démontre la supériorité absolue du monoplan sur le biplan. Il reprend les propos de M. Marchis, qui tient la chaire d'aviation à la Sorbonne (Paris, F), selon lequel le progrès de l'aviation est subordonné à deux conditions essentielles : la perfection des moteurs qui sont encore loin de répondre aux nécessités de la lutte contre les éléments aériens et les mesures à prendre pour augmenter la sécurité des aviateurs en doublant, notamment, toutes les commandes d'organes.

9. Résultats du meeting

En tout 24 prix d'une valeur totale de 155.000 francs ont été partagés entre les aviateurs et c'est à Kinet et Olieslagers que reviennent la palme.

Le prix de la hauteur, en un jour, a été conquis par Olieslagers auquel sera aussi attribuée la coupe de 1.000 francs offerte par M. Beernaert. Il faut ajouter de nombreux prix de 2 à 8.000 francs et des coupes destinées aux aviateurs qui auront effectué les plus beaux vols avec passagers, à ceux qui auront atterri avec le plus d'adresse, les prix de vitesse, d'adresse, etc.

Le prix le plus important est celui de 20.000 francs, offert par l'Aéro-Club de Belgique à l'aviateur qui aura effectué un parcours d'au moins 25 kilomètres sans toucher terre. Cette performance doit être accomplie avant le 1er août 1910.

Le prix Mercier (5.000 fr.) sera gagné par l'aviateur qui avant le 31 décembre 1911 aura accompli le parcours Bruxelles-Anvers avec passager et sans faire escale.

Prix de la Ville de Bruxelles : pour le temps de vol total le plus élevé

1.	Nicolas Kinet	16 h 1 min.	10.000 francs
2.	Jan Olieslagers	12 h 21 min.	5.000 francs
3.	Alfred Lanser	6 h 33 min.	-

Prix quotidien de la durée : (vol de min. 30 min.)

Jan Olieslagers	di. 24.07, lu. 25.07, sa. 30.07, lu. 01.08, ma. 02.08, me. 03.08, je. 04.08
Nicolas Kinet	ma. 26.07, je. 28.07, ve. 29.07, di. 31.07
Alfred Lanser	me. 27.07

Prix du Ministère de l'Industrie et du Travail : pour la somme les plus élevées d'altitude

1.	Jan Olieslagers	10.171 m.	6.000 francs
2.	Jules Tyck	3.451 m.	3.000 francs
3.	Alfred Lanser	2.736 m.	1.000 francs

Prix quotidien de la hauteur : (vol à au moins 200 m.)

Jan Olieslagers	di. 24.07, lu. 25.07, me. 27.07, sa. 30.07, ma. 02.08, me. 03.08
Jules Tyck	ma.26.07, je. 28.07, lu. 01.08, je. 04.08
Alfred Lanser	sa. 23.07, ve 29.07,
Nicolas Kinet	di. 31.07

Prix de la plus grande durée en un seul vol

1.	Jan Olieslagers	2 h 35 min.	5.000 francs
2.	Nicolas Kinet	1 h 41 min.	2.500 francs
3.	Alfred Lanser	1 h 16 min.	500 francs

Prix de la hauteur

1.	Jan Olieslagers	1.524 m.	6.000 francs
2.	Jules Tyck	1.477 m.	3.000 francs
3.	Les autres pilotes	.	500 francs chacun

Prix des Passagers : pour un vol de plus de 30 min avec le plus grand nombre de passagers

(de plus de 70 kg et de plus de 21 ans)

1. Alfred Lanser 1 passager (1 h 9 min.) 3.000 francs
2. Nicolas Kinet 1 passager (1 h 4 min.) 2.000 francs

Prix d'Atterrissage : pour un atterrissage de précision

1. Nicolas Kinet 2.000 francs
2. Alphonse de Ridder . 1.000 francs

Prix du Roi : pour un vol le plus long les 3 ou 4 août (remis par le Roi Albert 1er)

Jan Olieslagers 2 h 35 min trophée d'argent

Prix de l'Exposition : pour un vol le plus rapide, le 4 août, entre l'aérodrome de Stockel et le terrain de sport de l'Exposition au Solbosch

Jan Olieslagers trophée d'argent (valeur 1.500 francs)

Prix de la Société des Tramways bruxellois : pour le vol le plus rapide du tour de l'aérodrome

Jan Olieslagers 1 min. 28 s. trophée d'argent (valeur 1.000 francs)

Prix Altenloh : pour premier pilote atteignant une altitude de 300 m.

Jan Olieslagers trophée d'argent (valeur 500 francs)

Prix Renault : pour la plus haute altitude avec passager

Alfred Lanser 365 m. trophée (valeur 4.000 francs)

Prix Baron Empain : pour le temps le plus court pour 4 tours de l'aérodrome, en équipe de deux.

Léon Verstraeten 7 min. 52 s. 5.000 francs
Charles van den Born

Prix Baron Lambert : pour le pilote ayant participé au plus grand nombre de concours et classé le meilleur

Jan Olieslagers 5.000 francs

Prix Auguste Beernaert : pour premier pilote belge à battre un record du monde (durée de vol, altitude, ou nombre de passagers)

Jan Olieslagers 1.000 francs

Prix des Dirigeables : pour le plus long vol en dirigeable

Comte de la Vaulx 3.000 francs

<u>Voici par pilote les prix qu'ils ont remportés</u> :

Olieslagers : Prix du Roi,
Prix des hauteurs totalisées,
Prix de la grande durée en un vol,
Prix de la hauteur,

Prix de la vitesse (5 km),
Prix quotidien de la durée les 24, 25, 30 juillet, 1er, 2 et 4 août,
Prix quotidien de la hauteur les 24, 25, 30 juillet, 2 et 3 août,
Prix quotidien de la totalisation des durées les 24, 2 et 3 août,
Prix de l'Exposition,
Prix de la Société des tramways bruxellois,
Prix de l'Aéro-Club de Belgique,
Prix Altenloh,
Prix Haart et Devos,
Prix baron Lambert,
Prix Beernaert,
Prix Sturbelle.

Kinet : Prix de la ville de Bruxelles,
Prix d'atterrissage,
Prix quotidien de la durée les 26, 28, 29 juillet et 3 août,
Prix quotidien de la totalisation des durées les 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 juillet et 1er août,
Prix De Beukelaere,

Lanser : Prix des passagers,
Prix quotidien de la durée le 27 juillet,
Prix quotidien de la hauteur les 23, 27 et 29 juillet,
Prix Brichart,
Prix Renaux,
Prix Maes

Van den Born : Prix d'adresse

Verstraeten : Prix baron Empain

10. Iconographie (cartes postales connues)

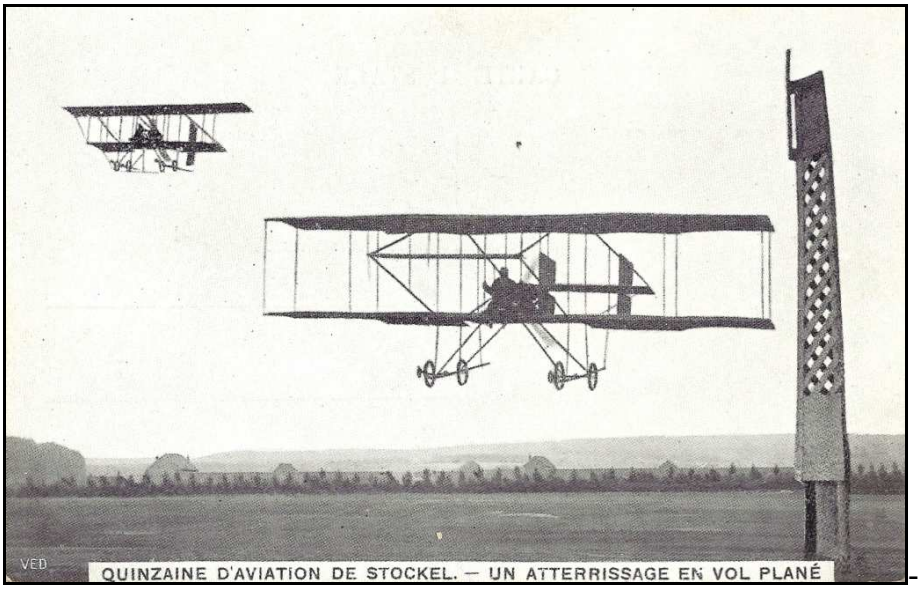
A. **Carnet "Souvenir de la Fête d'Aviation"**, couverture rouge-brique, contenant 10 pages, noir et blanc et papier mince, avec les reproductions des cartes spéciales émises pour l'occasion. Editeur V. Ernult-Doncq, 18 rue de Lengletier, Bruxelles. Les légendes sont :

- *Grande fête d'Aviation - Un vol sur monoplan - insert : Le comte d'Hespel*
- *Grande fête d'Aviation - Mme Dutrieux sur monoplan - insert : Mme Dutrieux*
- *Fête d'Aviation - Monoplan en plein vol*
- *Fête d'Aviation - Un atterrissage de biplan en vol plané*
- *Vol à 600 mètres - Vol à 300 mètres - Vol à 60 mètres*
- *Fête d'Aviation - Une descente d'Olieslagers - insert : Olieslagers*
- *Fête d'Aviation - Un vol en biplan - insert : Christaens*
- *Fête d'Aviation - Monoplan en pleine vitesse*
- *Fête d'Aviation - Monoplan avec passager*
- *inserts : De Petrowsky - Wasterlain - Christiaens - Darioli - Mlle Niel*

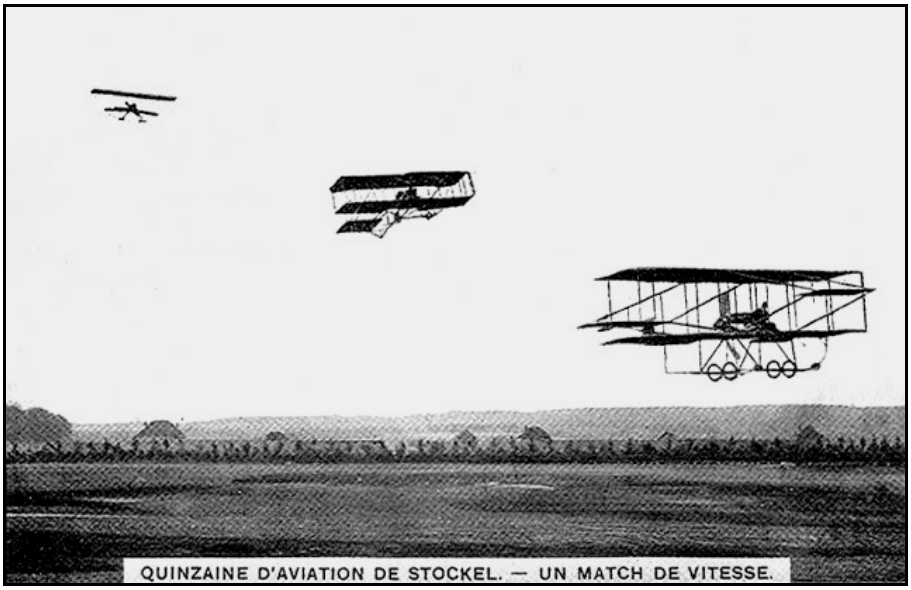
B. Cartes Postales : "QUINZAINE D'AVIATION DE STOCKEL - ……"

(cartes-vues identiques à celles du carnet souvenir) en N/B, texte noir sur fond blanc, au recto, en bas : "QUINZAINE D'AVIATION DE STOCKEL - …… »

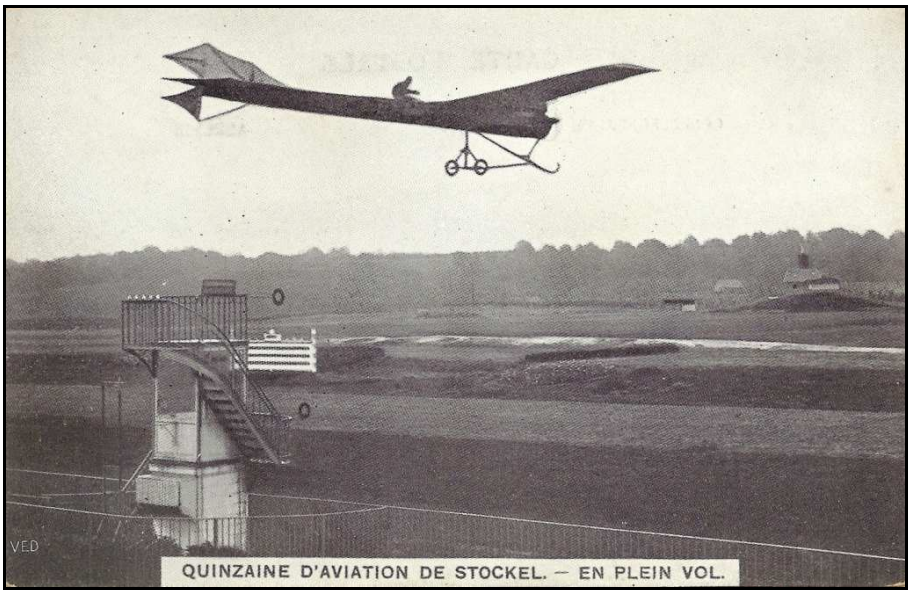
Editeur : V. Ernult-Doncq, 18 rue de Lengletier, Bruxelles



- un atterrissage en vol plané



- un match de vitesse

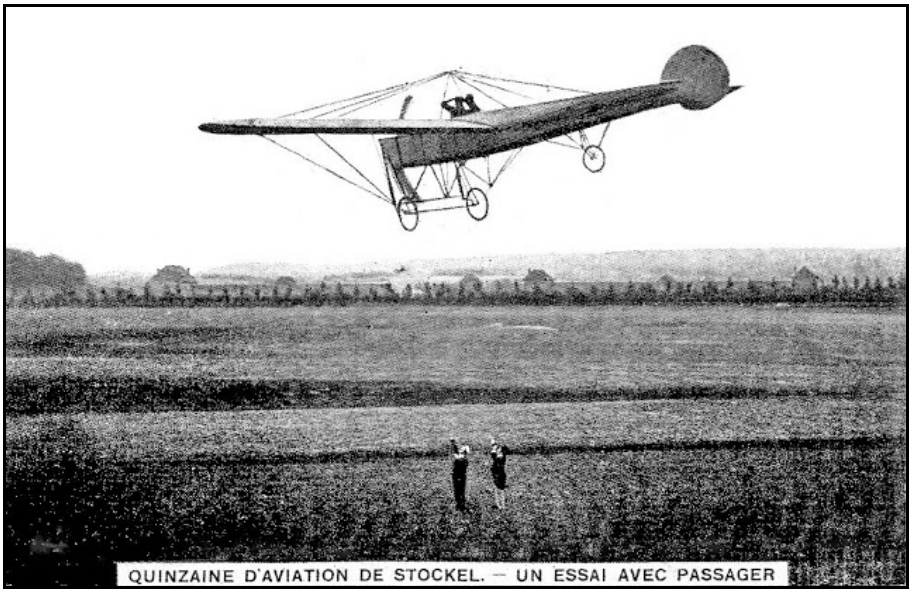


- en plein vol

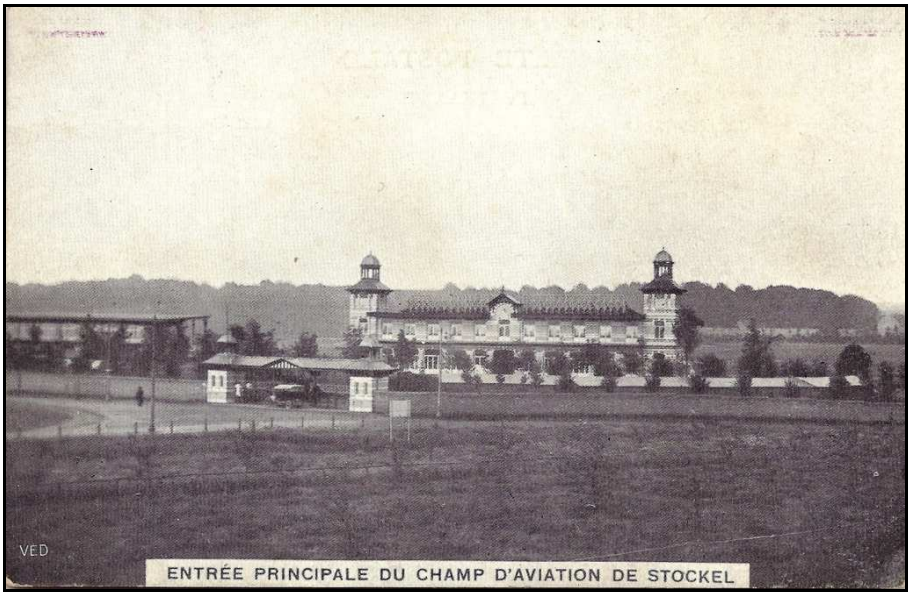
- un virage

- un vol de M. de Caters

- Christiaens en plein vol



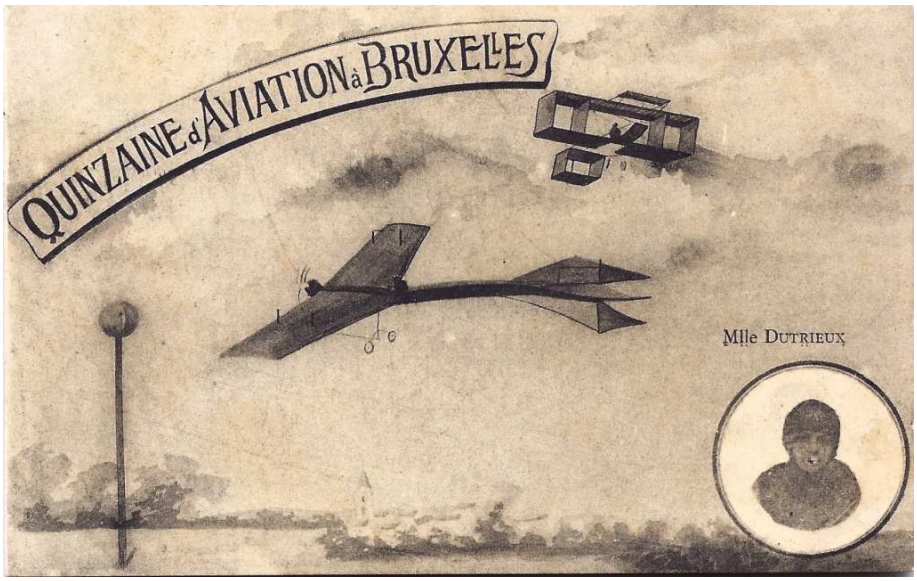
- un essai avec passager



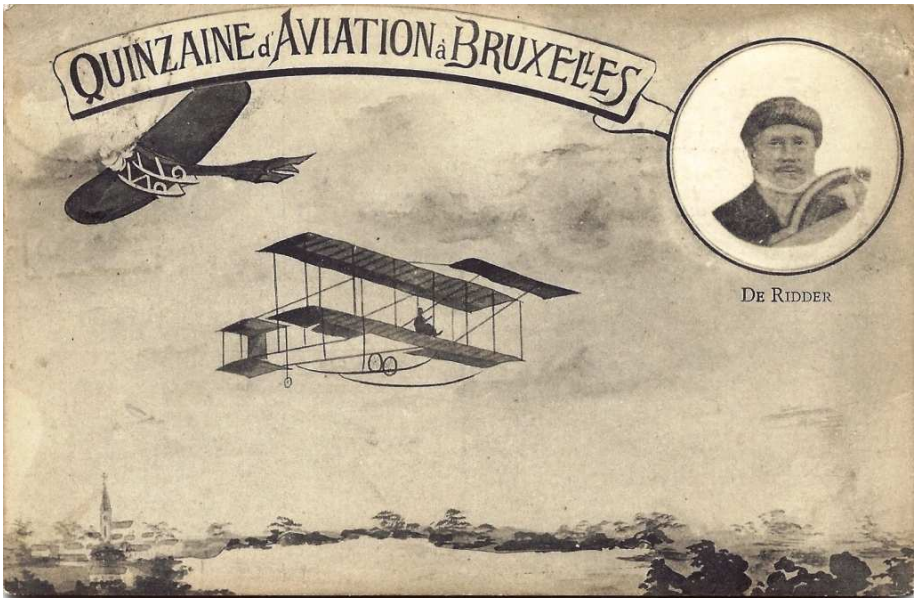
- Entrée principale du champ d'aviation de Stockel

C. **Cartes Postales : "QUINZAINE D'AVIATION à BRUXELLES"**

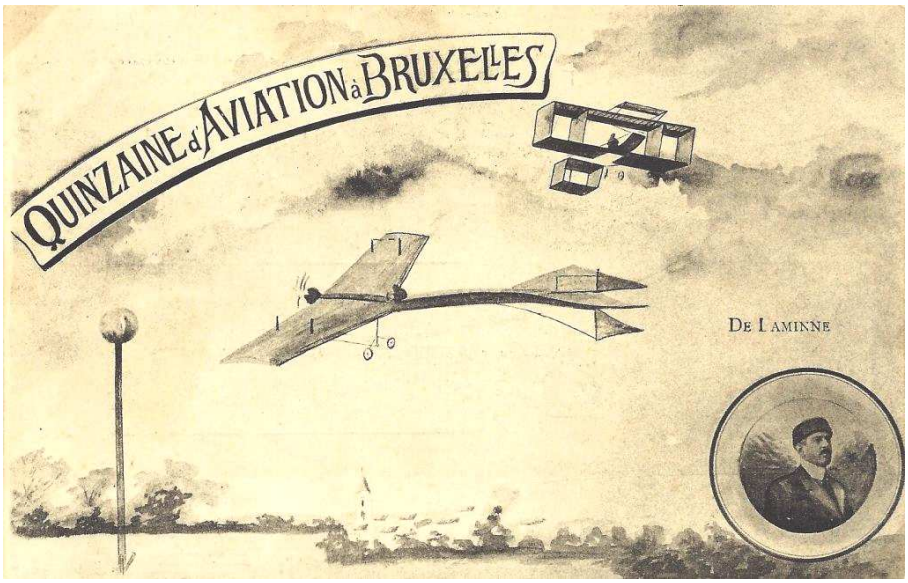
en N/B, texte noir, au recto, en haut et en arc de cercle : "QUINZAINE d'AVIATION à BRUXELLES", Editeur : Phototypie Liégeoise.



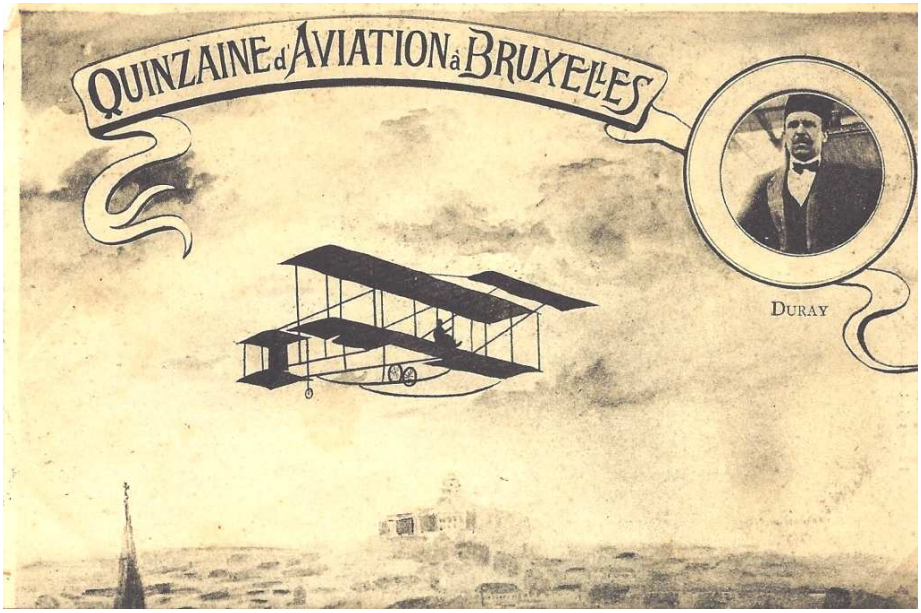
***insert :* Mlle Dutrieux**



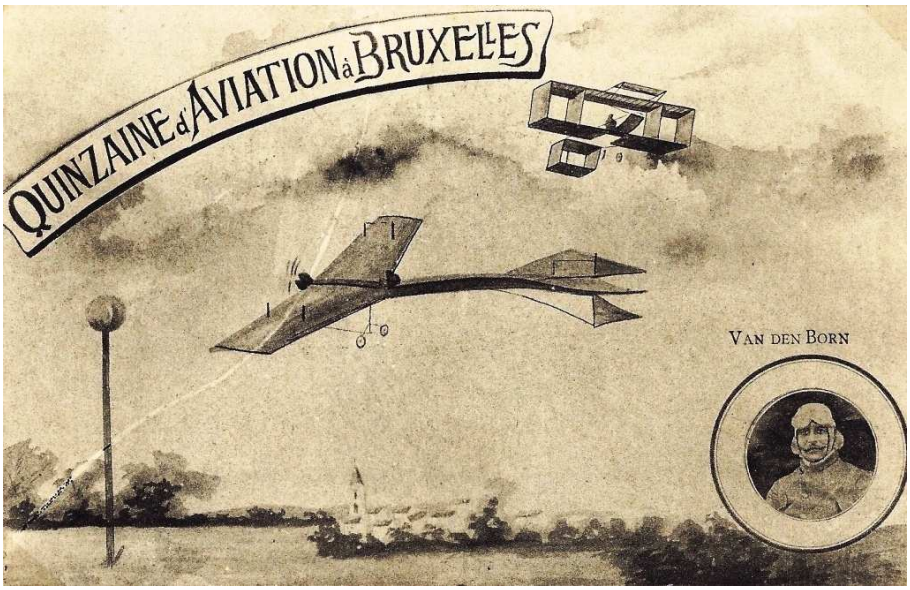
***insert :* De Ridder**



***insert :* De Laminne**



***insert :* Duray**

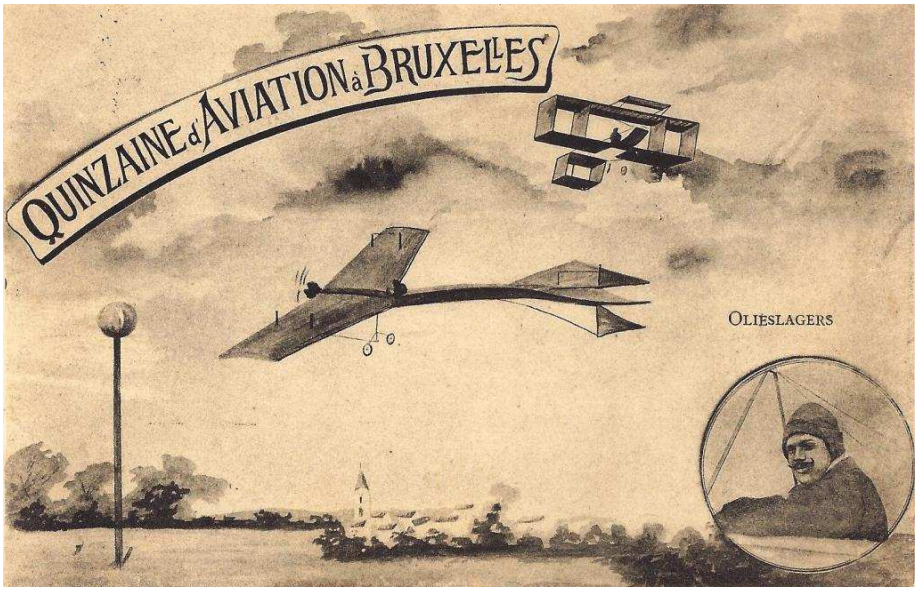


***insert :* Van den Born**

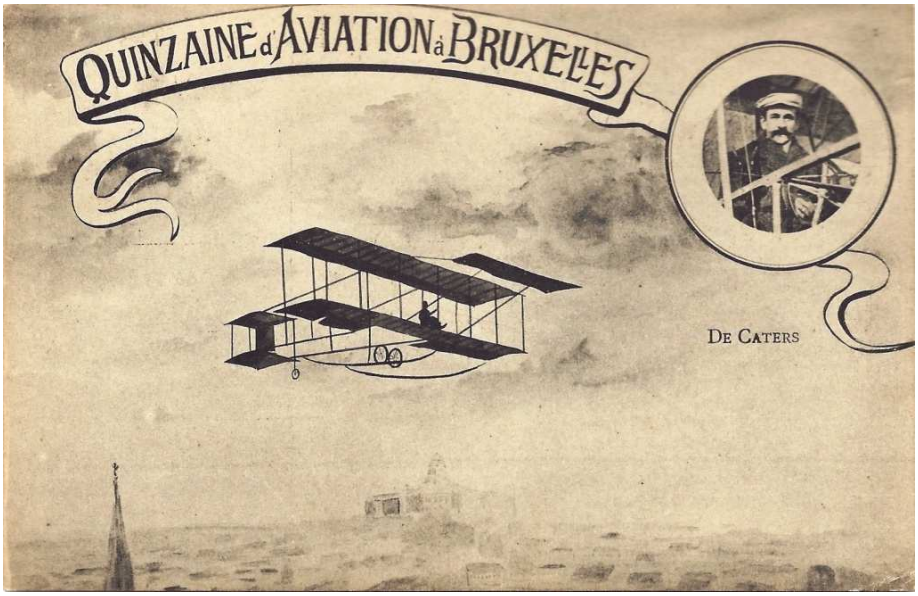
insert : **Lanser au-dessus de Bruxelles le 20 Juil.1910**

insert : **Christaens**

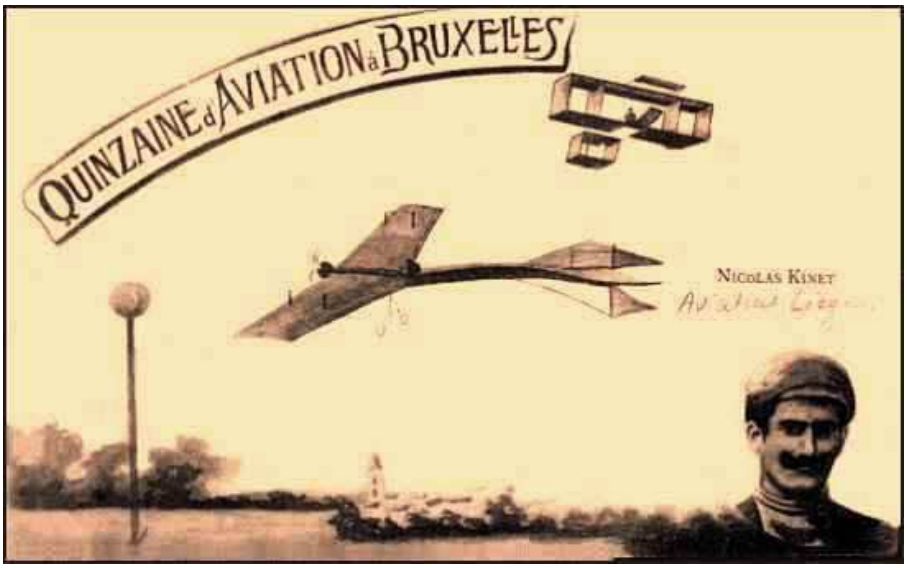
insert : **Verstraeten**



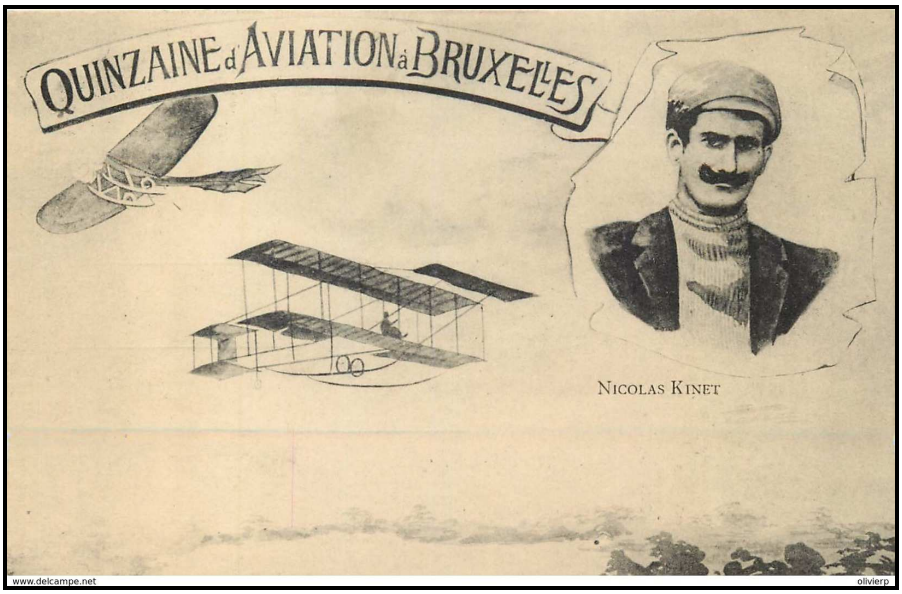
***insert :* Olieslagers**



***insert :* De Caters**



Nicolas Kinet



insert : **N. Kinet**

D. Cartes Postales : “MEETING D’AVIATION - ….“

en N/B, texte noir, au recto, en haut ou en bas : “MEETING d’AVIATION - …”,

Editeur : ?

– L’aviateur Olieslagers se préparant pour un vol

– Essai du monoplan de l’aviateur Olieslagers

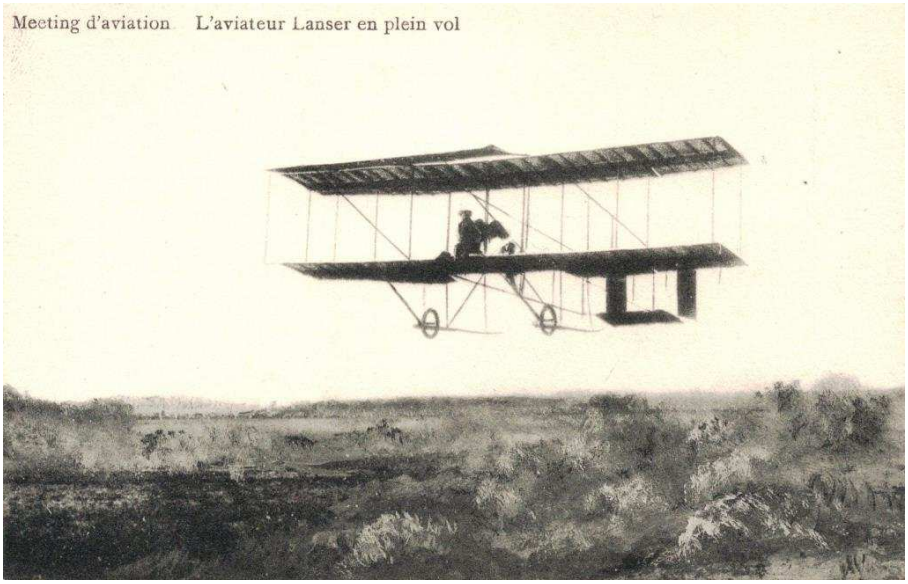
– L'aviateur Olieslagers à 150 m.

– L'accident du monoplan d'Olieslagers

– Hangar Lanser

– Lanser, le jeune et célèbre aviateur belge

– L'aviateur Lanser sur son appareil



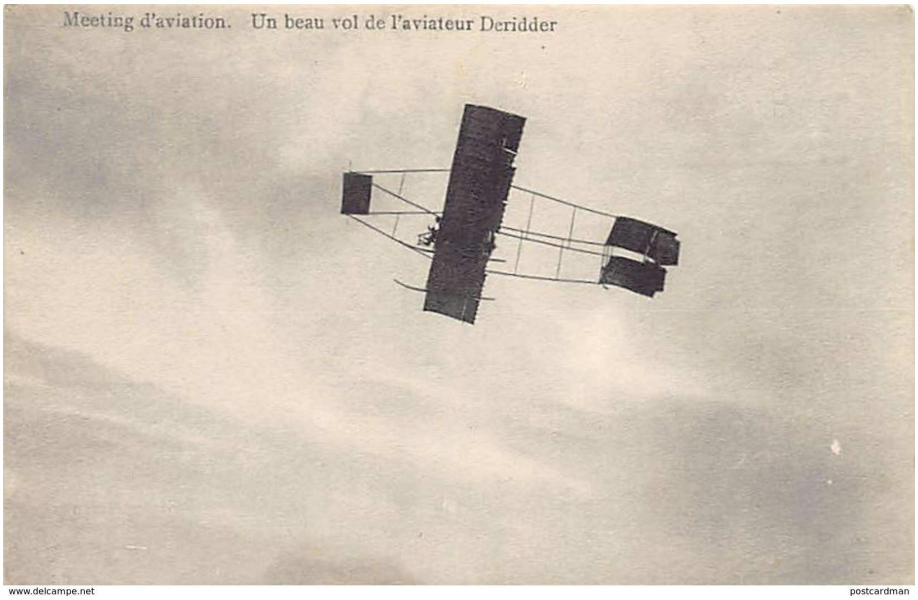
– L'aviateur Lanser en plein vol

– L'aviateur Lanser au retour d'un vol de durée reçoit les félicitations des membres du Comité

– L'aviateur De Ridder se préparant pour un vol

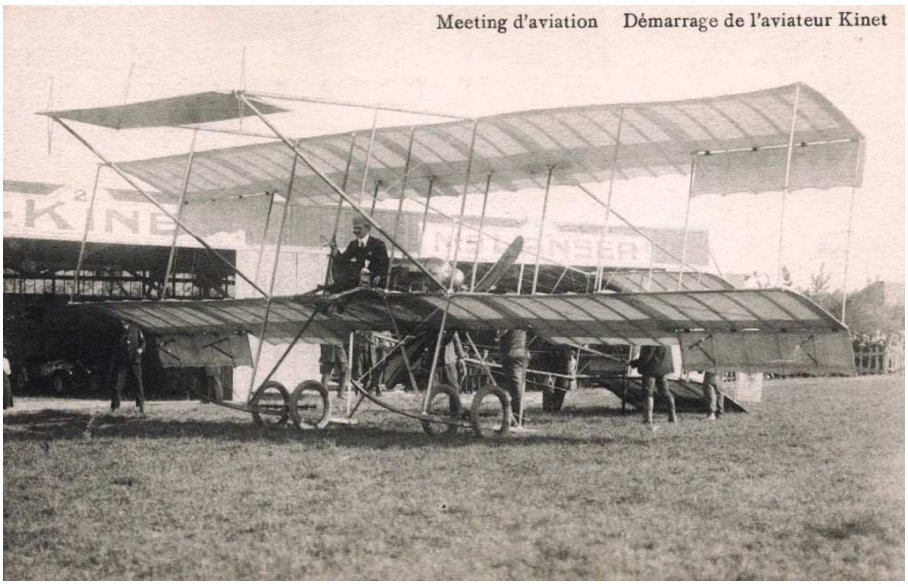
– L'aviateur De Ridder, prêt au départ

– Démarrage de l'aviateur De Ridder

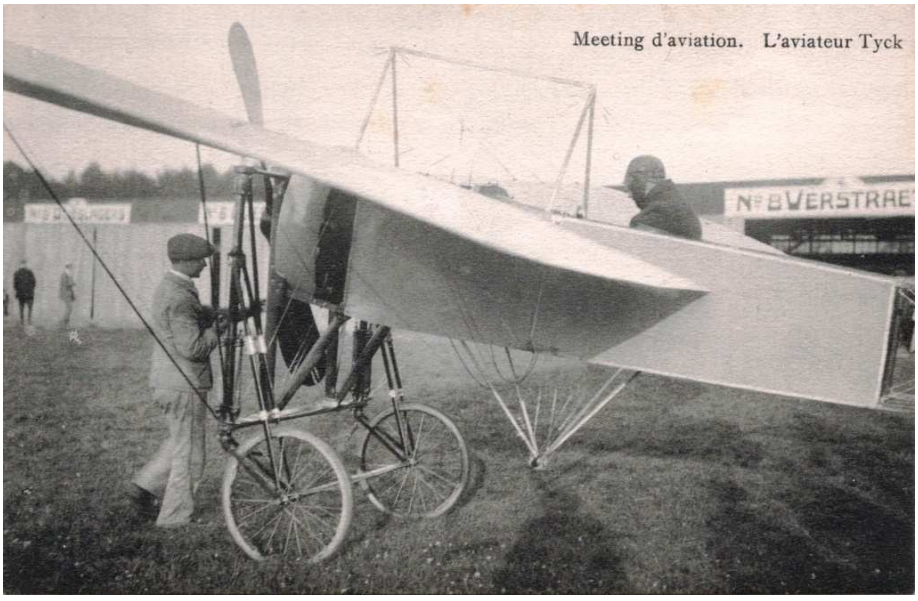


– Un beau vol de l'aviateur De Ridder

– L'aviateur Kinet s'apprêtant pour un vol

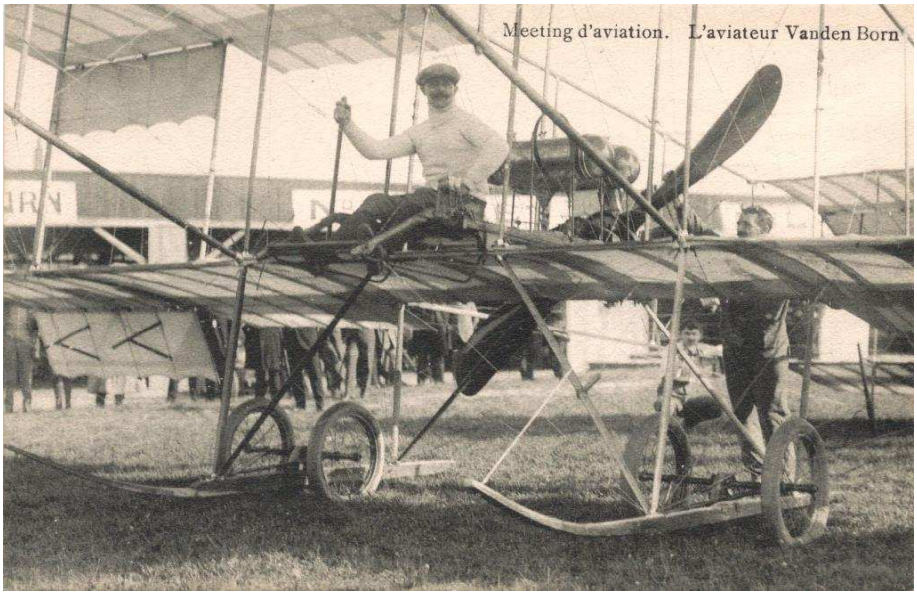


– Démarrage de l'aviateur Kinet

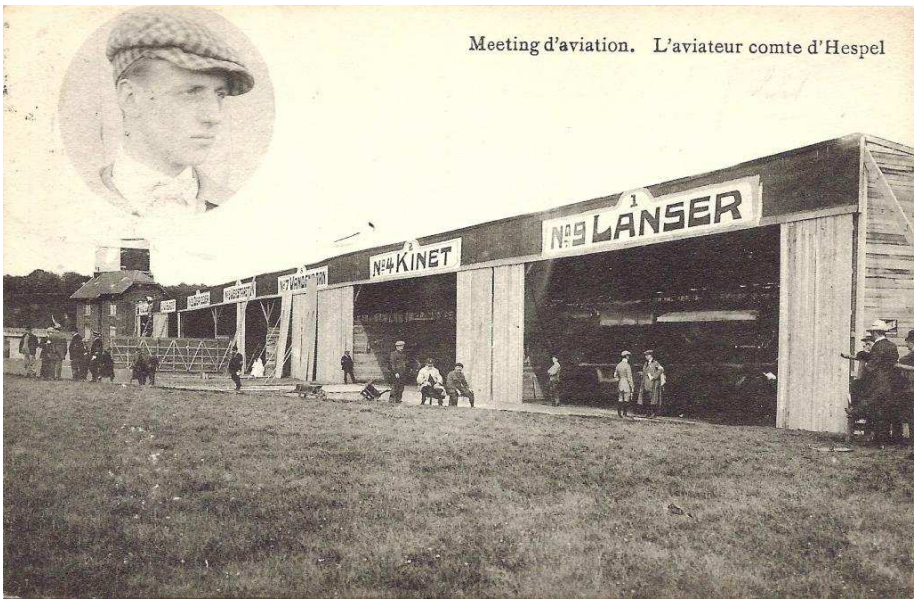


– L'aviateur Tyck

– L'aviateur Crouquet se préparant pour un vol

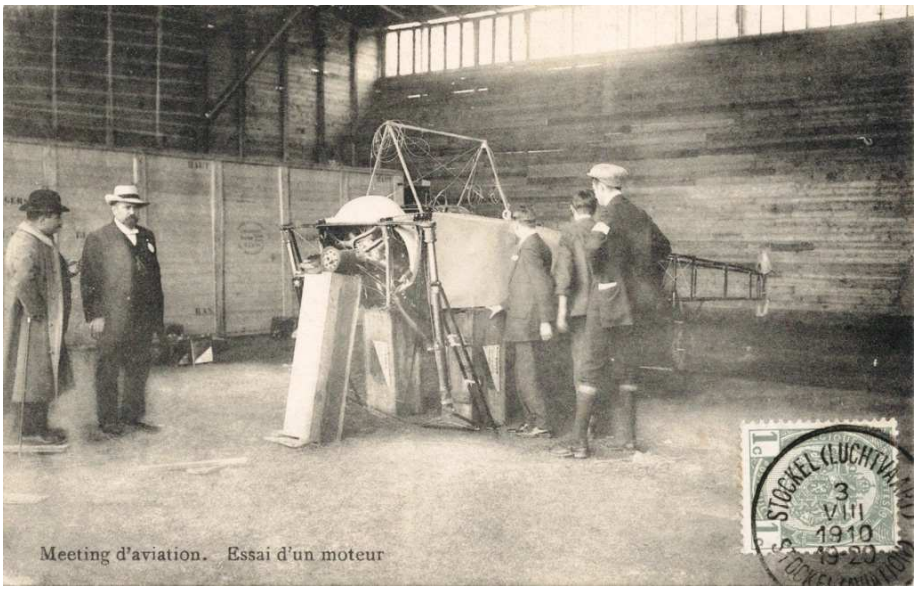


– L'aviateur Vanden Born



– L'aviateur comte d'Hespel

– Le champ d'aviation



– Essai d'un moteur

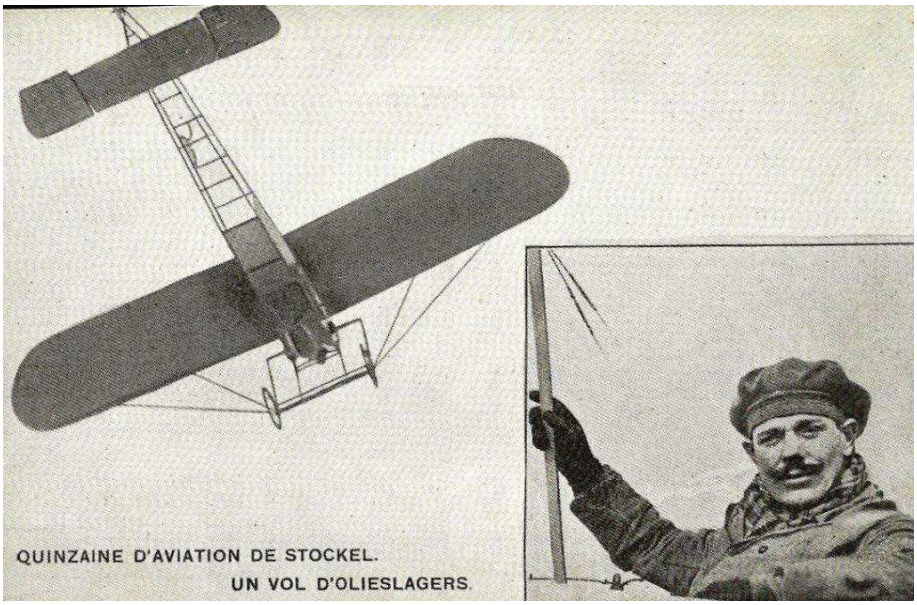
E. **Cartes Postales : "MEETING D'AVIATION 1910 (BRUXELLES-STOCKEL) - …."**

en N/B, texte noir, au recto, en haut: "Meeting d'aviation 1910 (Bruxelles-Stockel) - … "
Editeur : ?

— Essai du monoplan de l'aviateur Olieslagers

F. **Cartes Postales : "QUINZAINE D'AVIATION DE STOCKEL - …."**

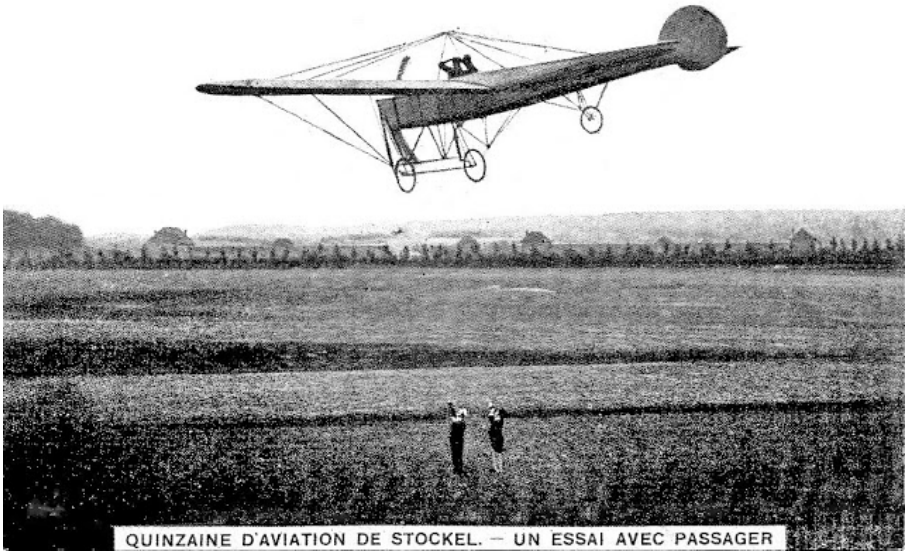
en N/B, texte noir, au recto, en bas: "Quinzaine d'aviation de Stockel - … "
Editeur : ?



- un vol d'olieslagers

G. **Cartes Postales : "QUINZAINE D'AVIATION DE STOCKEL - …."**

en N/B, texte noir sur fond blanc, au recto, en haut: "Quinzaine d'aviation de Stockel - … "
Editeur : ?



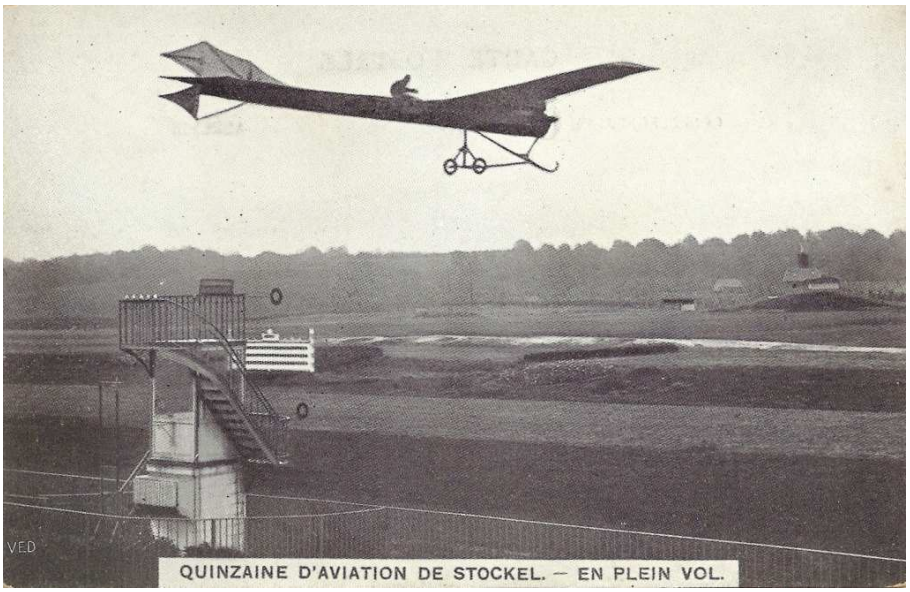
- Un essai avec passager

- ***Un match de vitesse***

- ***Un vol de M. de Caters***

- ***Un virage***

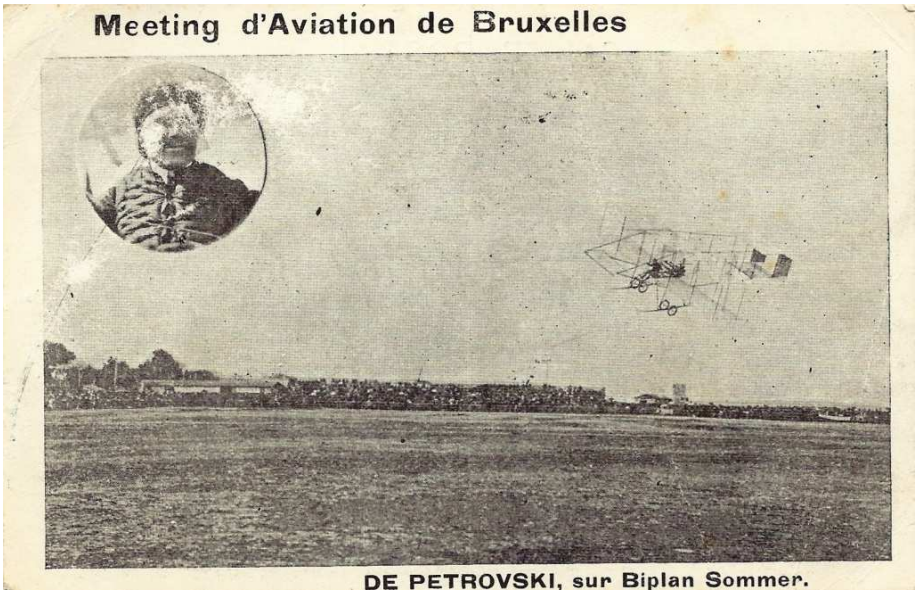
- ***Christiaens en plein vol***



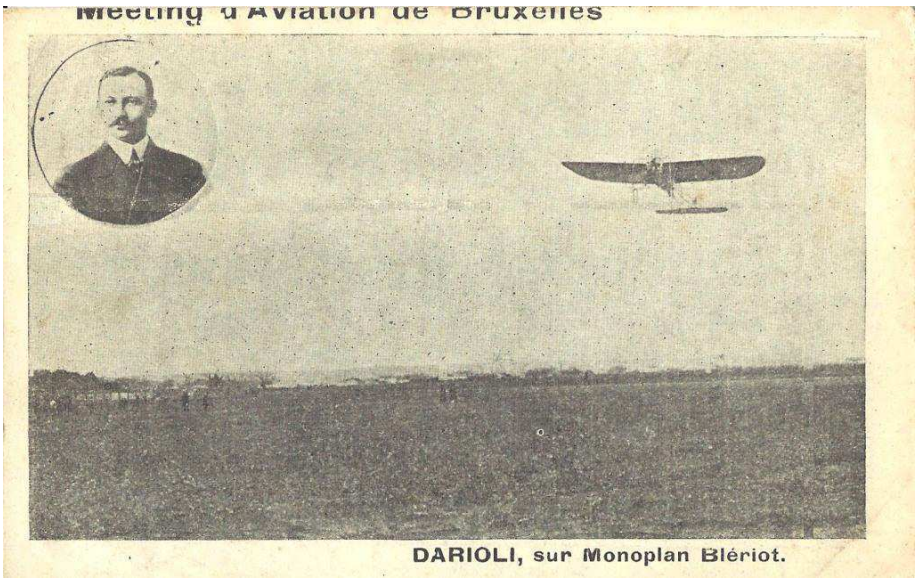
- ***En plein vol***

H. Cartes Postales : "MEETING D'AVIATION DE BRUXELLES - …."

en N/B, texte noir, au recto, en haut: "Meeting d'Aviation de Bruxelles - … "
Editeur : ?



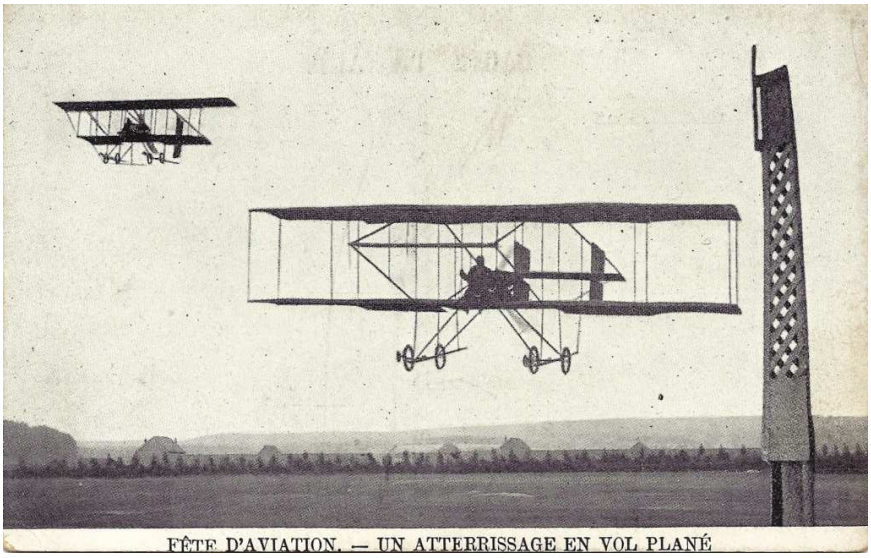
- *De Petrovski, sur biplan Sommer*



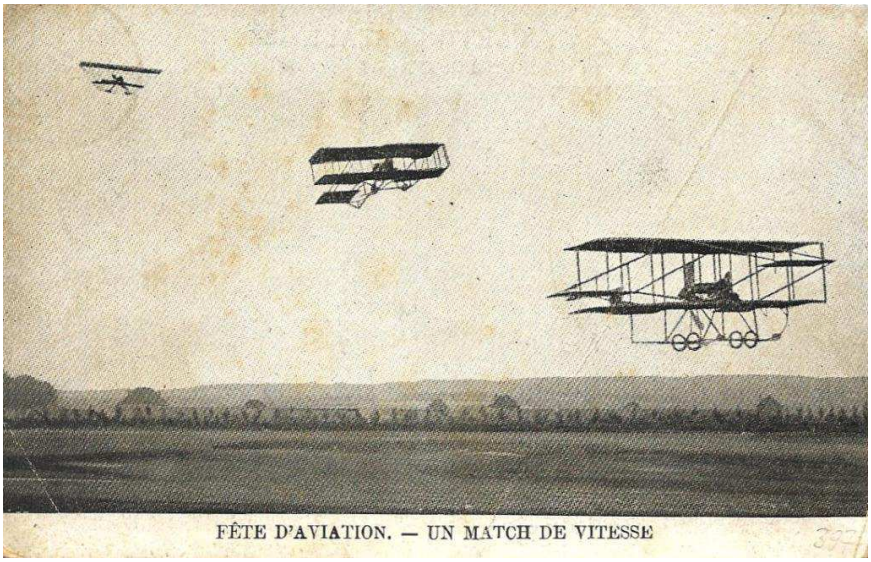
- *Darioli, sur monoplan Blériot*

I. Cartes Postales : "FÊTE D'AVIATION - …."

en N/B, texte noir sur fond blanc, au recto, en bas : "Meeting d'Aviation de Bruxelles - … "
Editeur : ?



- ***un atterrissage en vol plané***



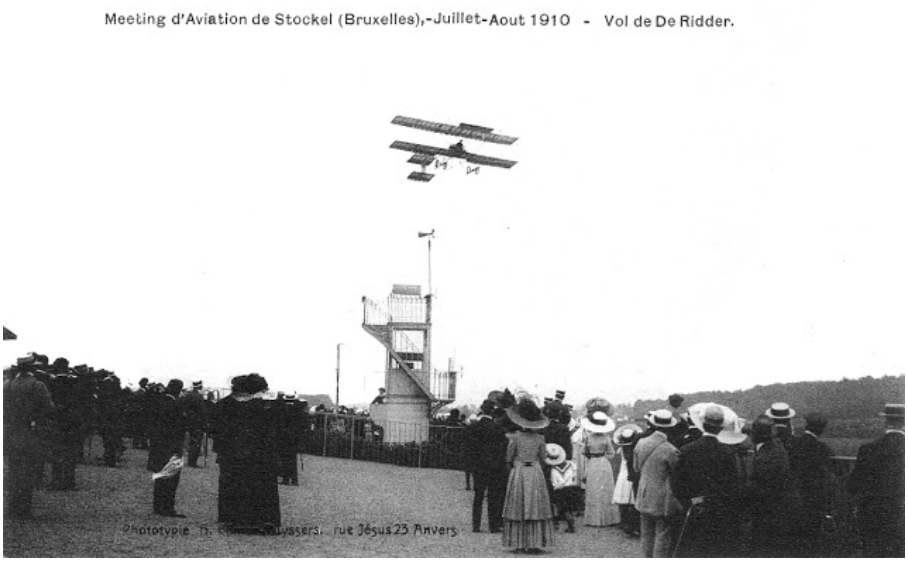
- ***un match de vitesse***

J. Cartes Postales : "MEETING D'AVIATION DE STOCKEL (BRUXELLES- JUILLET-AOUT 1910) - …."

en N/B, texte noir, au recto, en haut : "Meeting d'Aviation de Bruxelles - … "
Editeur : Phototypie H. Climan-Ruyssers, rue Jesus 25, Anvers

- ***Lanser et Olieslagers en plein vol***

- ***Vol de Kinet***



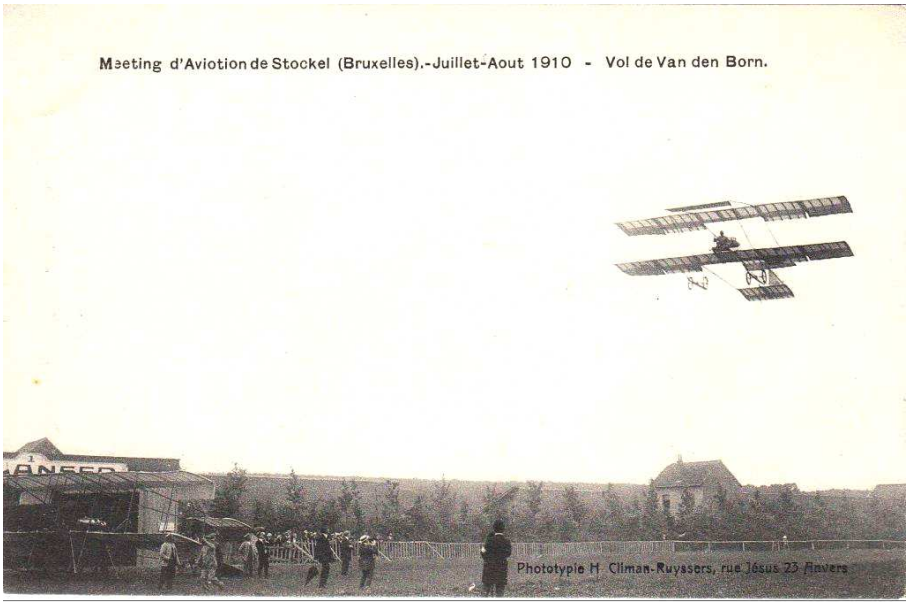
- Vol de De Ridder

- Olieslagers après un vol de 2 heures, à 700 mètres d'altitude

- Kinet, sur le champ d'aviation

- Verstraeten, dans son biplan

- Lanser, sur le champ d'aviation



- Vol de Van den Born

- Olieslagers, dans son monoplan Blériot, part pour le record du monde

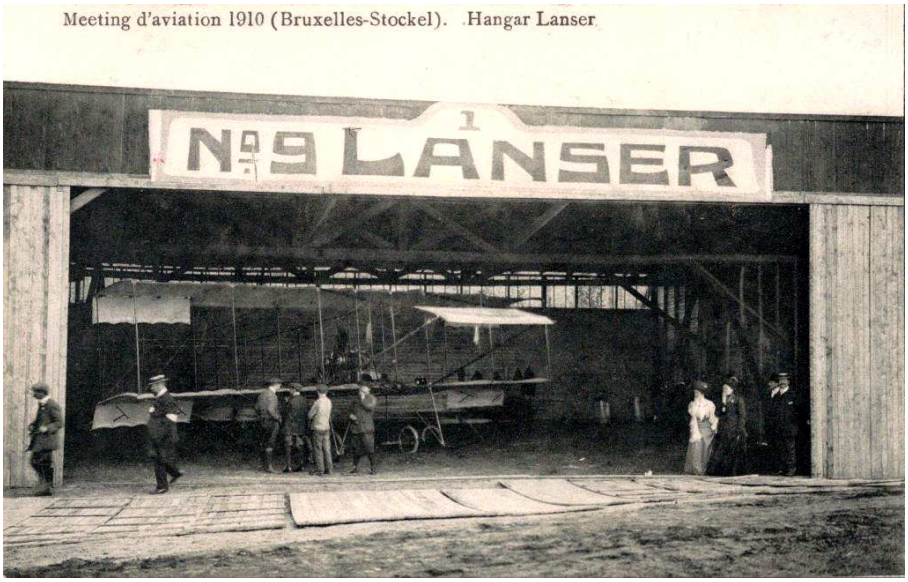
- Van den Born, au départ

K. Cartes Postales : "MEETING D'AVIATION 1910 (BRUXELLES-STOCKEL) - …."

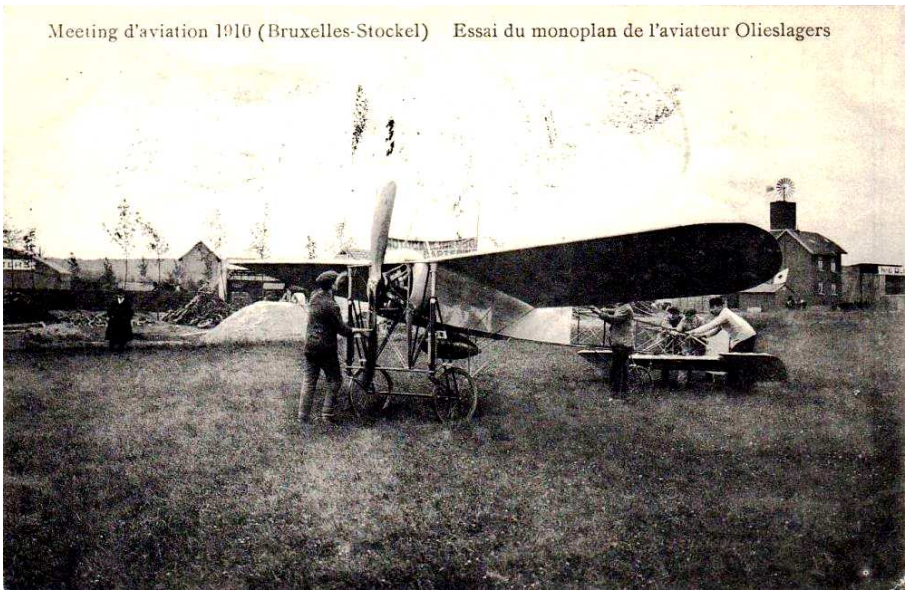
en N/B, texte noir, au recto, en haut : "Meeting d'Aviation 1910 (Bruxelles – Stockel - … "
Editeur : ?

- *Les Hangars*
- *Hangar Lanser*
- *Essai du monoplan de l'aviateur Olieslagers*
- *L'aviateur Olieslagers se préparant pour un vol*

- Les hangars



- Hangar Lanser

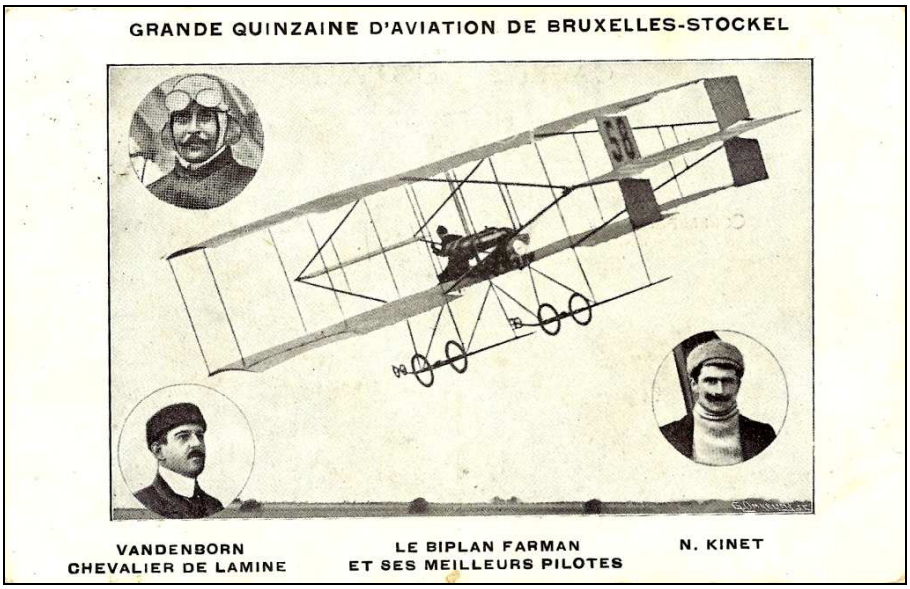


- Essai du monoplan de l'aviateur Olieslagers

- L'aviateur Olieslagers se préparant pour un vol

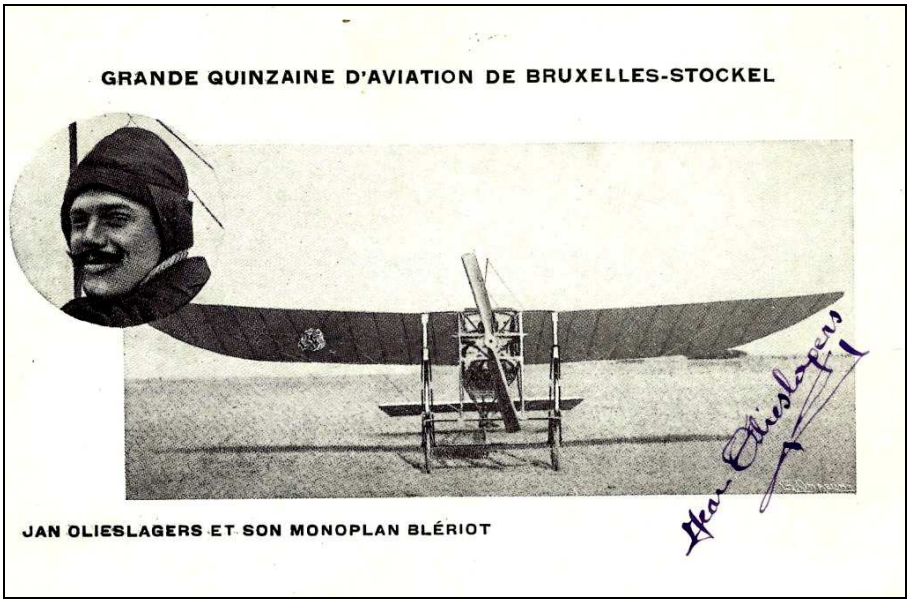
L. **Cartes Postales : " GRANDE QUINZAINE D'AVIATION DE BRUXELLES-STOCKEL - ..."**
en N/B, texte noir, au recto, en haut : "Grande Quinzaine d'Aviation de Bruxelles – Stockel - … "
Editeur : ?

- en bas *: Le biplan Farman et ses meilleurs pilotes - Vandenborn - Chevalier de Lamine - N. Kinet*
- en bas *: Verstraeten sur biplan Sommer*
- en bas *: Jan Olieslagers et son monoplan Blériot*
- en bas *: Le biplan H. Farman - insert : L'aviateur Bruxellois Christiaens*

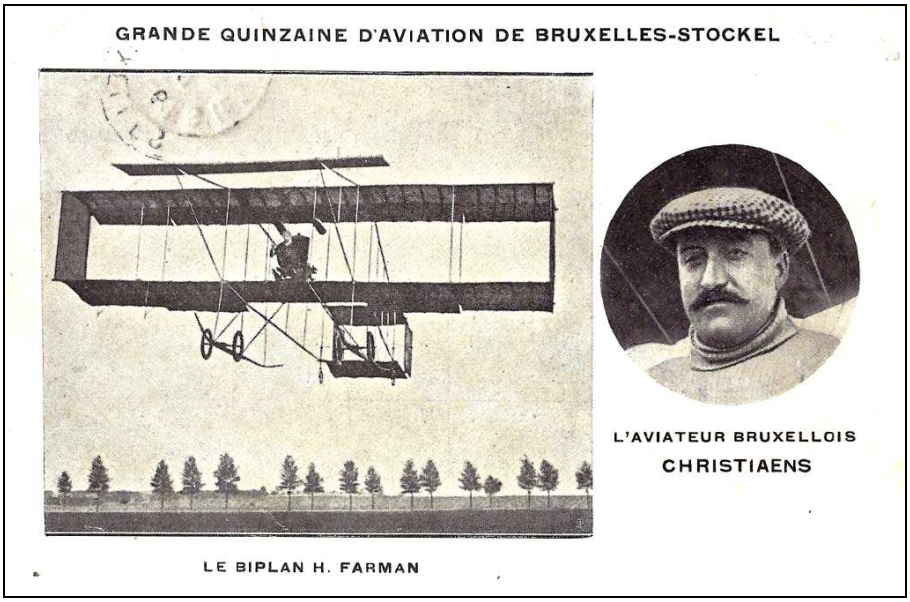


-Vandenborn Le biplan Farman N. Kinet Chevalier de Laminne et ses meilleurs pilotes

- Verstraeten sur biplan Sommer



- Jan Olieslagers et son monoplan Blériot



- L'aviateur bruxellois Christiaens

M. **<u>Cartes Postales :</u> " L'ACCIDENT D'AVIATION A STOCKEL – LA MORT DE NICOLAS KINET - ….."**

en N/B, texte rouge, au recto, en haut : "L'accident d'Aviation à Stockel**. La mort de Nicolas Kinet - ….. "**

Editeur : ?

- Les débris de l'appareil sous lesquels on retira la victime

- Le comité de l'aéroclub sur les lieux du sinistre

- Les constatations judiciaires

- Le moment suprême. Le médecin annonce que Kinet est mort. Le monde se découvre.

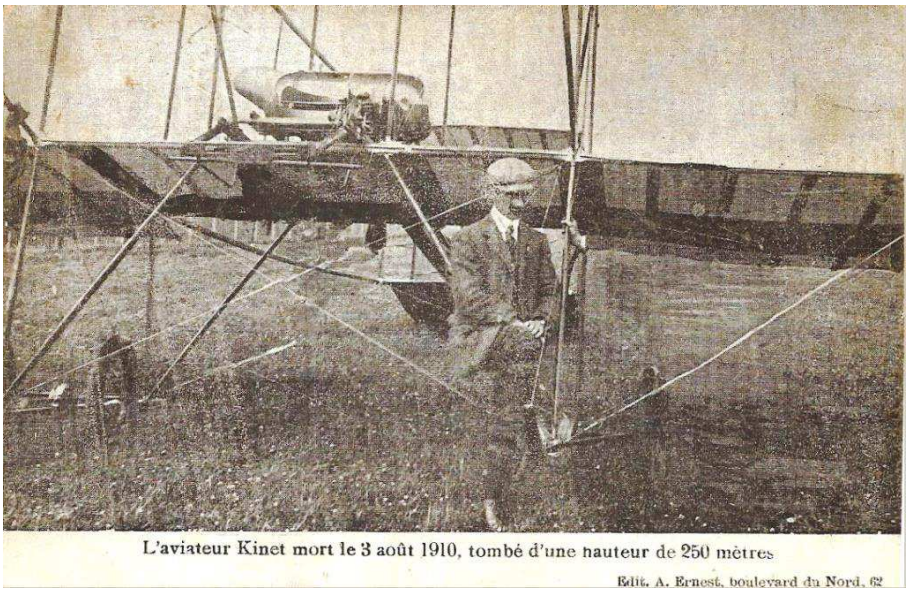
- La mise en civière. On remarque à gauche le frère de la victime, pleurant

- L'ambulance transportant la victime à Wesembeek

N. Cartes Postales : sans titre, avec légende, éditeur connu

- **en N/B, texte noir, au recto, en bas .**

  - **Editeur :** A. Ernest, Boulevard du Nord, 62 (Bruxelles)

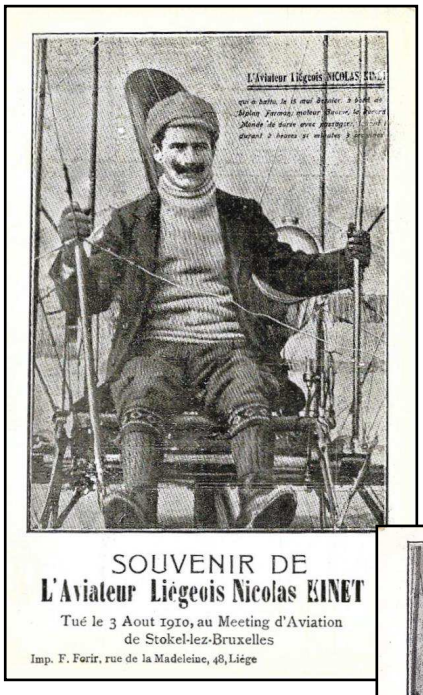


- L'aviateur Kinet mort le 3 août 1910, tombé d'une hauteur de 250 mètres

  - **Editeur : Ch. Douteau, rue du Vautour 47, Bruxelles**

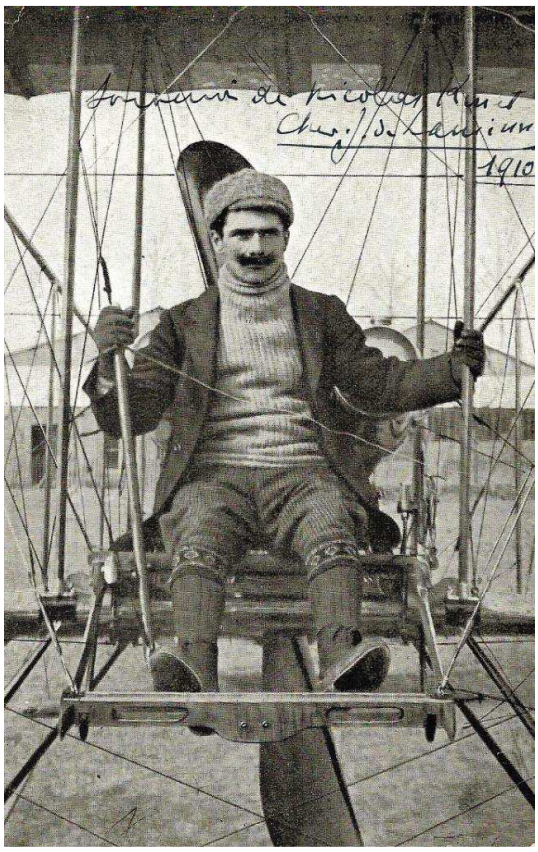
- La photographie de l'" viateur

- Editeur : impr. F. Ferir, rue de la Madeleine, 48 à Liège



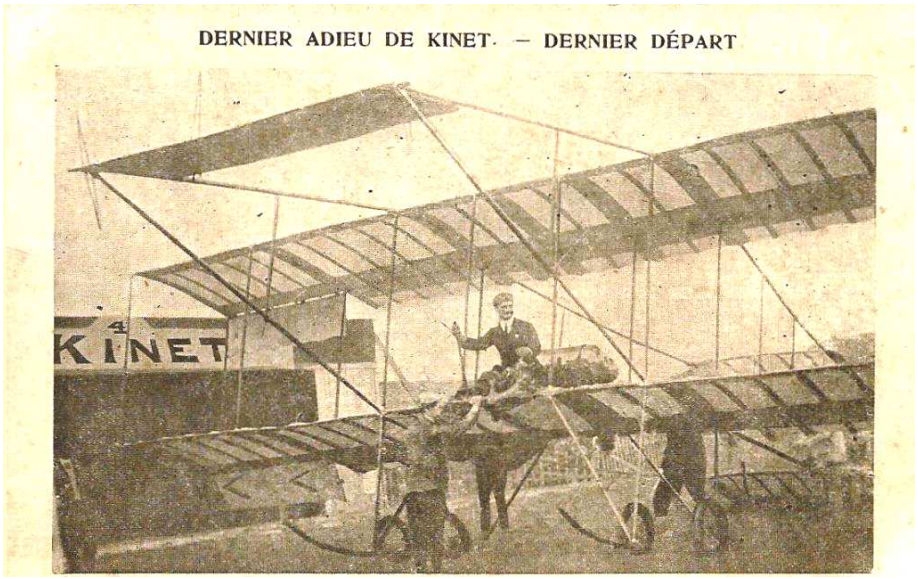
O. Cartes Postales : sans titre, sans légende, éditeur connu

- **Editeur :** Imp. O. Lamberty, Bruxelles
-



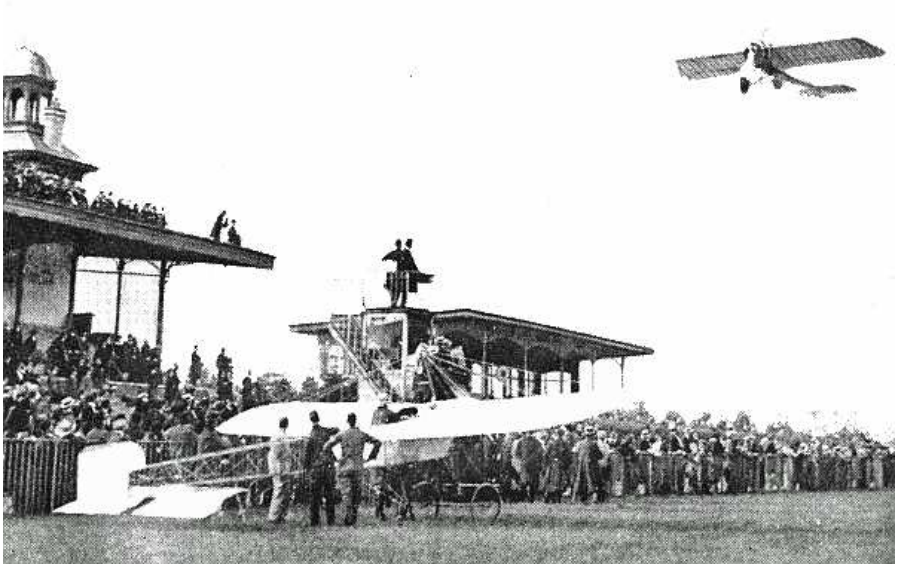
texte manuscrit ***:***
"souvenir de Nicolas Kinet
Chevalier de Laminne
1910

P. Cartes Postales : sans titre, avec légende, éditeur inconnu



- Dernier adieu de Kinet – dernier départ

Q. **Cartes Postales : sans titre, sans légende, éditeur inconnu**



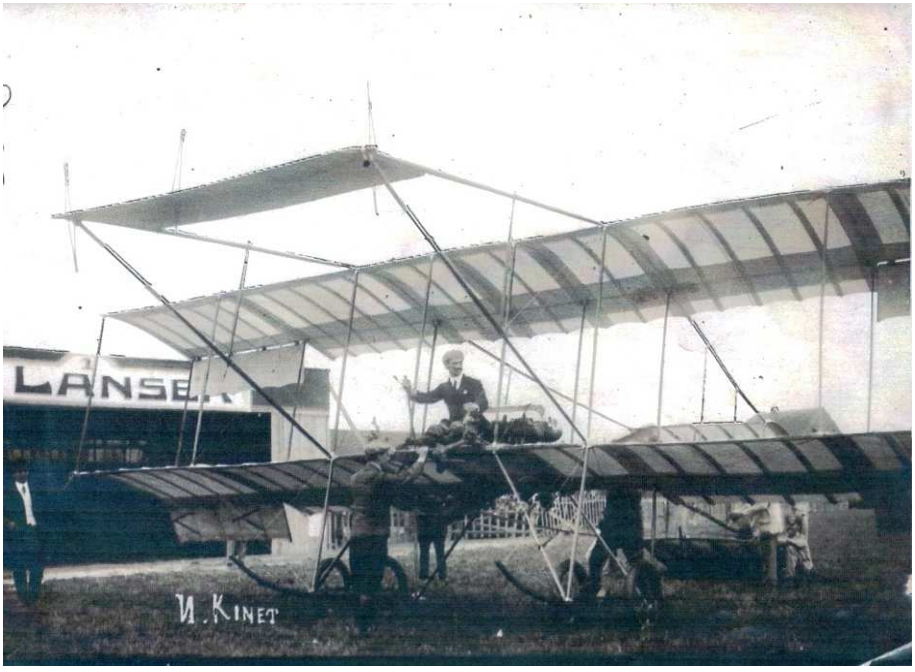
- Olieslagers en plein vol

- Lanser devant son biplan

- Tyck se préparant pour un vol

- Verstraeten devant son appareil

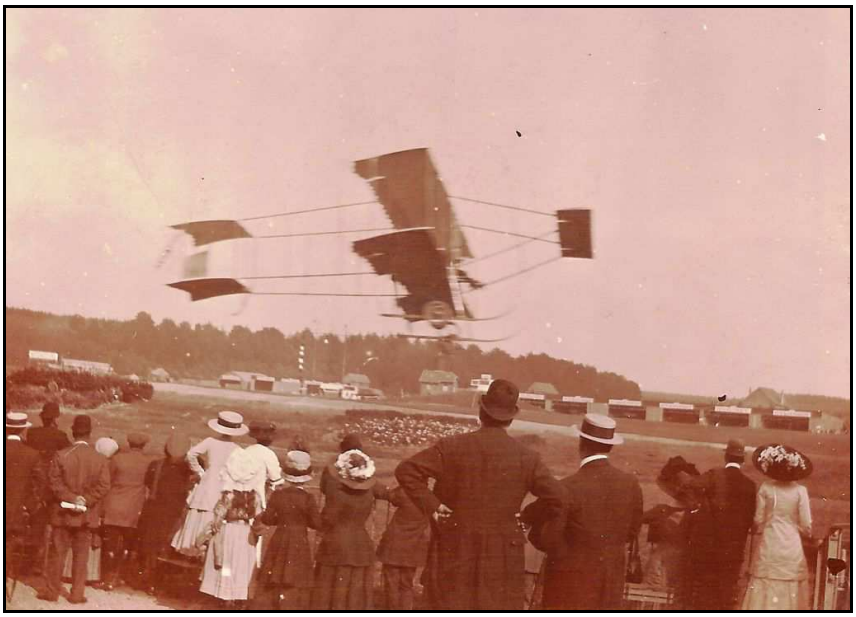
Le Roi et Kinet



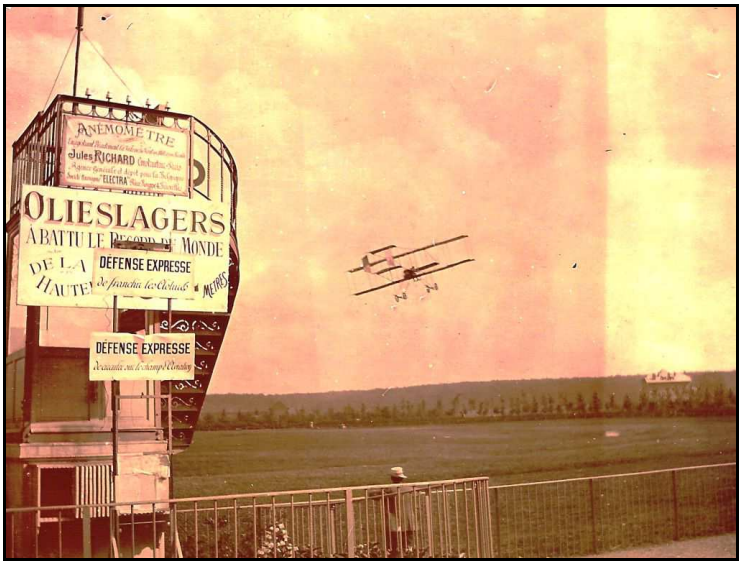
- Kinet sur son biplan prêt à décoller

- Verstraeten sur son biplan

R. **Photographies**



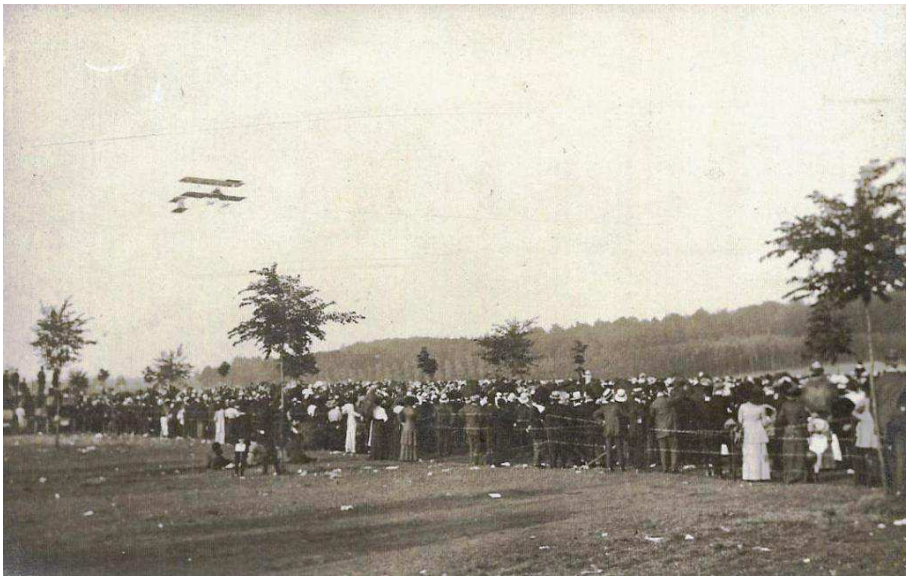
- Kinet en plein vol



- tour de contrôle affichant le record du monde d'Olieslagers

- "lphonse de Ridder *(autographe)*

- Le Roi et Kinet devant le biplan



- 3 août 1910, dernier vol de Kinet

- Daniel Kinet discutant

De Ridder (autographe)

De Caters sur biplan voisin

11. Cachets oblitérants ou cachets de meetings ?

11.1. Cachets oblitérants officiels

Un cachet oblitérant est un cachet officiel réalisé par l'Atelier du timbre à Malines, dépendant de l'Administration des Postes, et appliqué par un employé des Postes sur un timbre-poste pour empêcher son réemploi.

Le premier et seul cachet oblitérant des cartes postales de meetings aériens belges avant 1914, a été utilisé lors du meeting de **Stockel-Bruxelles** qui eut lieu du 23 juillet au 4 août 1910.

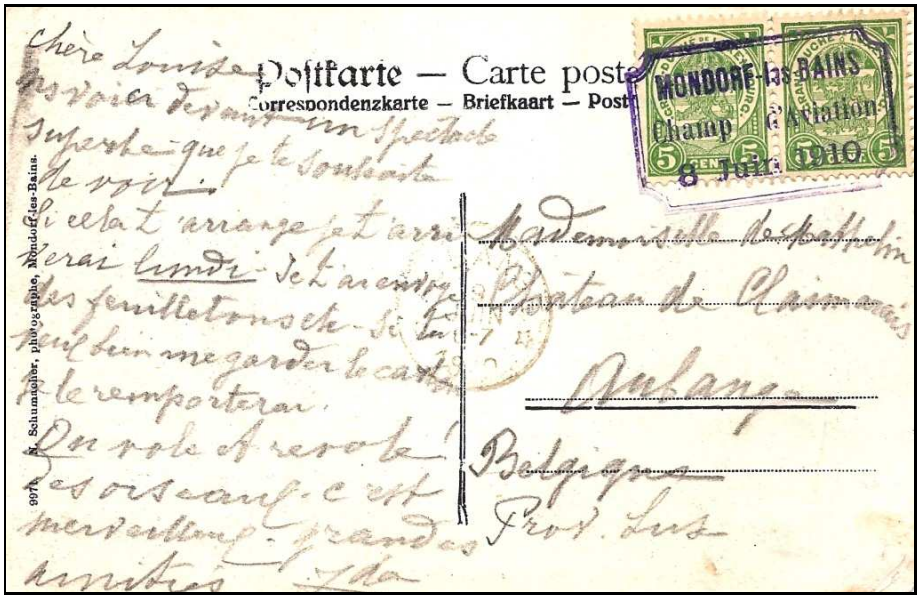
Meeting de STOCKEL (Bruxelles, Belgique) : du 23 juillet au 4 août 1910

Ce cachet « **STOCKEL (LUCHTVAART) / STOCKEL (AVIATION)** », à date mobile, simple cercle de 28 mm, est connu sur au moins 40 cartes postales et sur une lettre (*vide supra*) et dont nous estimons l'authenticité suffisamment établie, au moins pour le **type III**.

Meeting de MONDORF-LES-BAINS (Grand-Duché du Luxembourg) : du 5 au 9 juin 1910

Un autre cachet crée pour un meeting aérien et qui soit oblitérant est celui utilisé lors du premier meeting aérien du Grand-Duché du Luxembourg, qui eut lieu à **Mondorf-les-Bains** du 5 au 9 juin 1910.

En effet, un cachet de meeting violet, rectangulaire (39 x 24 mm) aux coins arrondis, « **MONDORF-les-BAINS / Champ d'aviation / 8 juin 1910** » a été utilisé comme oblitération annulant les deux timbres luxembourgeois. Cette oblitération peut être considérée comme officielle, car la carte postale n'est pas taxée et porte à l'arrivée le cachet dépôt-relais d'Aubange (B), lieu de destination dans la Province du Luxembourg.



texte : « … ***nous voici devant un spectacle superbe …***
…On vole et revole !... »

11.2. Cachets privés de meetings aériens

Pendant la période entre 1908 et 1914, plus de 50 manifestations aériennes ont eu lieu en Belgique. Parmi celles-ci une seule a utilisé une oblitération officielle créée et utilisée par l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphone pour affranchir le courrier. C'est lors du meeting de Stockel organisé dans le cadre de l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1910 *(vide supra*).

Cependant, pour cinq autres journées d'aviation ou meetings aériens belges, on connait des cachets spécifiques sur cartes postales. Par ordre chronologique, pour les meetings d'aviation de :

- Tournai (1909),
- Spa (1909),
- Anvers (1909),
- Kiewit-Hasselt (1910) et
- les vols de Gand (1913)

Ces divers cachets, non oblitérants, sont d'origine privée, ont été tolérés sur les cartes postales affranchies par l'administration postale, ces cartes postales n'ayant pas été taxées.

Meeting de TOURNAI[26] : du 5 au 14 septembre 1909

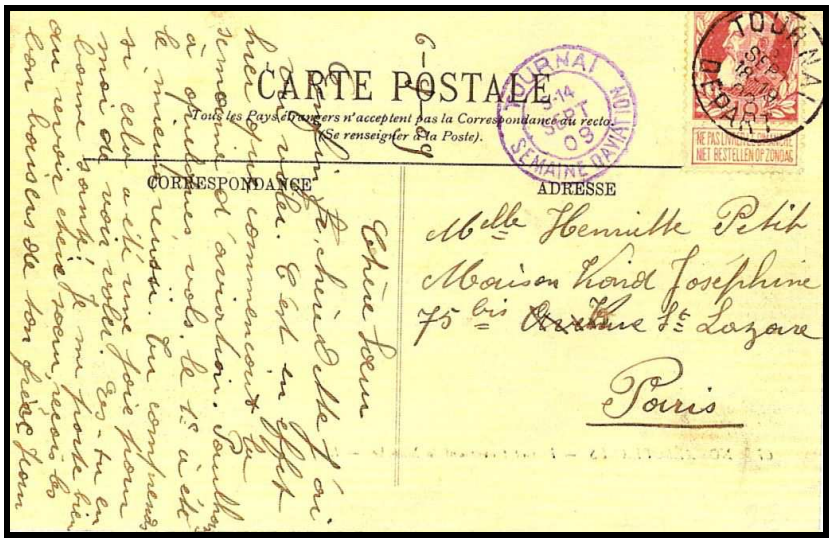
Le premier meeting aérien belge s'est tenu à Tournai du 5 au 14 septembre 1909.

Comme spécifié sur la page « Renseignements Généraux » du programme officiel de ce meeting, un bureau de Postes et Télégraphes temporaire y a été établi durant toute la durée de celui-ci, ouvert de 12 à 19 h, le

courrier étant relevé toutes les ½ heures. Le courrier relevé dans ce bureau était ensuite transféré au bureau de poste principal de Tournai où le courrier était affranchi.

Un cachet violet illustré ci-contre, double cercle et d'origine privée est connu sur seulement quatre cartes postales et est donc très rare.

Il mentionne, en couronne « **TOURNAI / SEMAINE D'AVIATION** », et au centre « 5-14 / SEPT / 09 ».



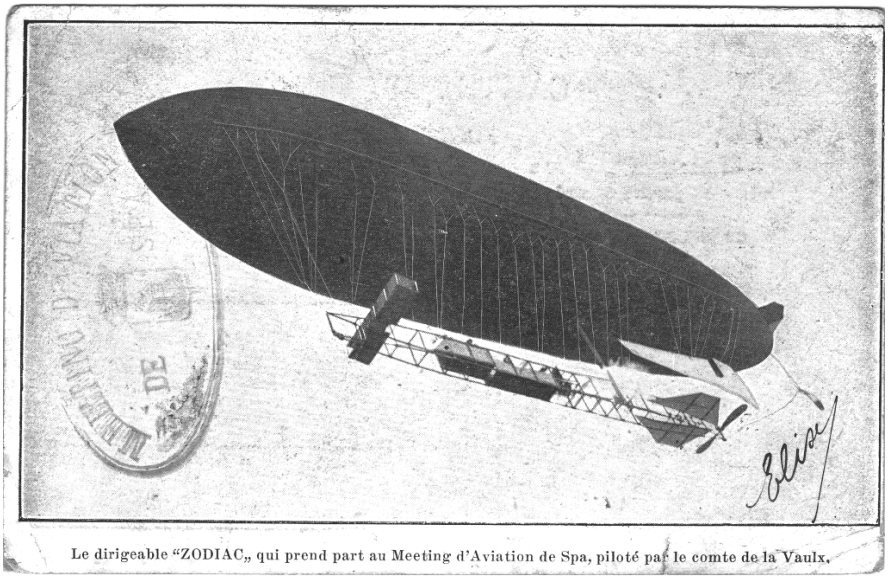
Au cours de ce premier meeting d'aviation en Belgique, seul le pilote français Paulhan réussit à faire décoller son aéroplane pour quelques vols à une dizaine de mètres de hauteur, faisant même un vol Tournai-Taintignies et retour, soit environ 17 km. Ce vol avec atterrissage dans la propriété de M. Crombez, sénateur et Bourgmestre de Taintignies, lui valut 1.000 francs-or de sa part et décida le fils Crombez à devenir pilote (*voir les vols de Gand de 1913*).

Meeting de Spa[27] : du 20 sept. au 15 oct 1909

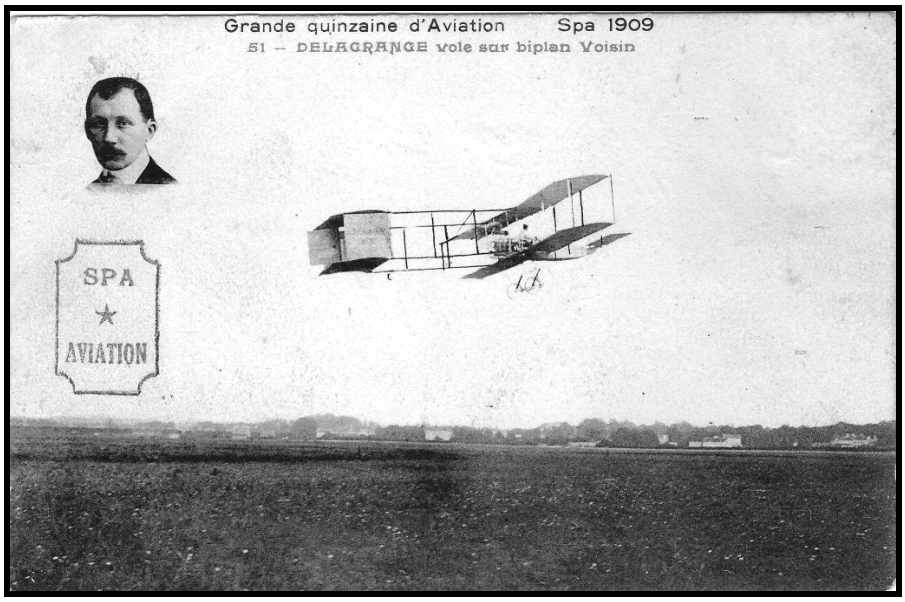
Une semaine après le meeting de Tournai, celui de Spa vit quelques aéronautes et le comte de la Vaulx avec son dirigeable survoler les environs de Spa.

Sur quelques cartes du meeting de Spa**,** qui s'est déroulé du 20 septembre au 5 octobre 1909, trois cachets privés, non oblitérants ont été vus.

Un premier cachet privé violet, ovale (56 x 29 mm.) est connu sur une carte postale illustrant le dirigeable « Zodiac » du comte de la Vaulx.


Le dirigeable "ZODIAC„ qui prend part au Meeting d'Aviation de Spa, piloté par le comte de la Vaulx.

Un deuxième cachet privé violet, rectangulaire aux coins incurvés (23 x 15,5 mm) a été apposé sur quelques cartes-vues du meeting de Spa.



Finalement sur les cartes publicitaires des antidérapants « Houben », un troisième cachet privé, de forme ronde de 21 mm de diamètre est présent dans le coin supérieur droit de la carte.

Meeting d' ANVERS[28] : du 23 oct. au 2 nov. 1909

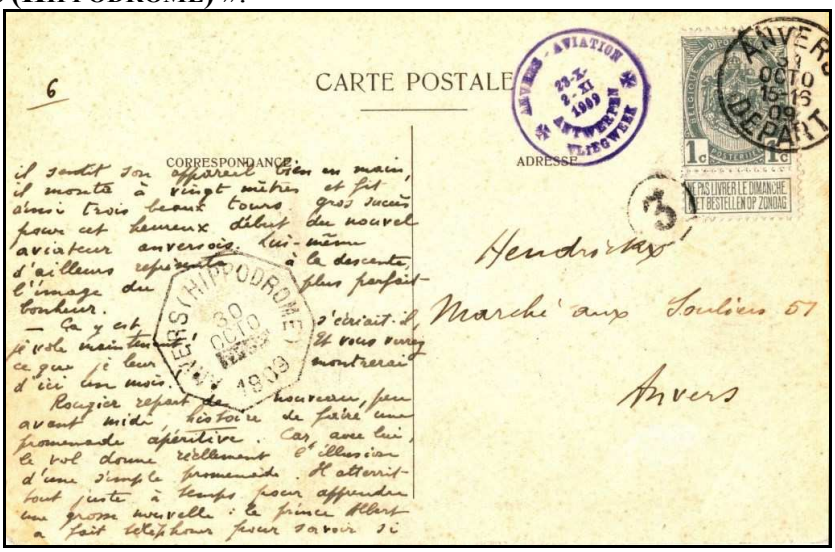
Le but du meeting, selon les organisateurs, le Colonel Van den Borren, Président du Comité exécutif et M. Jacobs, Président de l'Aéro-Club de Belgique était de ***: "… faire connaître et apprécier un sport nouveau, un moyen de locomotion inconnu, une étonnante et troublante application du moteur à la conquête de l'air, une découverte du génie humain dont il est encore impossible d'évaluer les résultats, mais qui sans aucun doute, est appelée à révolutionner l'univers. … ».***

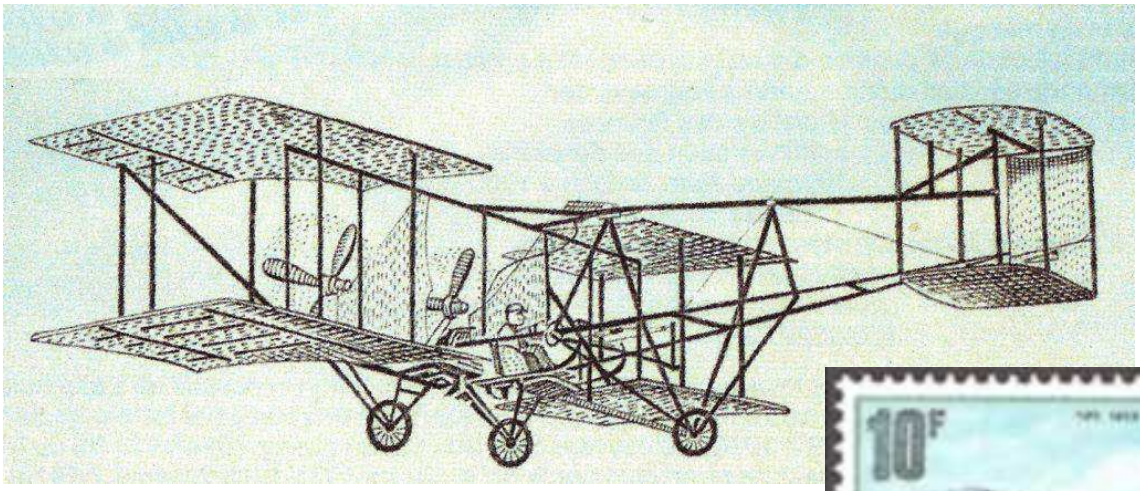
En fait, l'intérêt principal, du point de vue philatélique, de ce meeting d'aviation organisé par l'Aéro-Club d'ANVERS, l'Automobile Club Anversois et la Ligue « *ANVERS en Avant* », sous le haut patronage du Roi Léopold II, est d'avoir vu apparaître un des premiers cachets semi-officiels d'aviation belge, connue à ce jour sur plusieurs cartes postales *(5 selon le catalogue de F. Godinas : Catalogue de Poste aérienne, de 1951*[13]*)*, appliquée en violet, sous la forme d'un cachet simple cercle de 23 mm de diamètre et ayant au centre un bloc dateur à 3 lignes. Le nombre de ces cartes postales

connues actuellement, portant ce cachet, est estimé à une vingtaine.

Lors du meeting aérien d'Anvers**,** un bureau de Postes et Télégraphes y avait été installé pendant la durée du meeting, tenu par M. Hendricks, qui s'envoya une vingtaine de cartes postales où il détaillait le déroulement de la manifestation. Sur les premières cartes de la série il avait apposé, préalablement à l'écriture du texte, le cachet télégraphique octogonal « **ANVERS (HIPPODROME)** ».

De toutes les cartes postales envoyées du meeting, dont celles de M. Hendricks, certaines ont reçu ce cachet privé violet à date fixe, non oblitérant : « **ANVERS AVIATION / ANTWERPEN VLIEGWEEK** ».





TIPS sur son aéroplane biplan, type Wright (TP belge n° 1676 émis le 19 mai 1973)

Lors du meeting d'Anvers, Ernest-Oscar Tips (2.10.1893-10.03.1978) sortit son aéroplane du hangar, essaya de décoller mais s'embourba, ce qui cassa l'hélice de l'aéroplane qu'il avait construit avec son frère et mit fin à sa participation au meeting d'Anvers.

Néanmoins il est représenté avec cet aéroplane sur le timbre belge COB n° 1676, émis le 19 mai 1973.

Au point de vue aérien, ce meeting tombait mal, les meetings de Doncaster (U.K.) et Blackpool (U.K.) organisés aux mêmes dates avec des prix exceptionnellement élevés ayant attirés les pilotes les plus renommés. De plus pendant plusieurs jours le mauvais temps et des pluies incessantes empêchèrent tout essai

de vol. Finalement le pilote Rougier (F), venant du meeting de Blackpool, sauva le meeting et en fut le grand vainqueur, réalisant les plus beaux vols en concurrence avec le baron de Caters.

Meeting de KIEWIT – HASSELT[29] : du 15 au 30 mai 1910

Pour l'inauguration de l'aérodrome de Kiewit-Hasselt, crée sous l'impulsion de Lanser et de l'aéro-club de Spa, un meeting aérien y a été organisé du 15 au 30 mai 1910.

Une carte postale envoyée par le comte Louis d'Hespel et adressée à l'épouse du pilote français Henri Farman porte une vignette de la coupe Ruinard Père et fils pour la double traversée de la Manche le 2 juin 1910. Cette vignette est oblitérée par un cachet violet sur 3 lignes " * **Aérodrome * / Kiewit-Hasselt / 5 VI 1910 "**

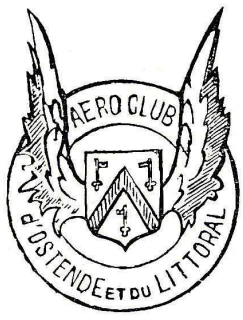
Vols de GAND[30,31] : du 1er mai au 25 août 1913

Les vols de Gand peuvent être considérés comme la première poste aérienne.

Lors du premier meeting aérien belge qui s'est tenu à **Tournai** du 5 au 14 septembre 1909, Henri Paulhan, pilote français avait, à la demande de M. Crombez, sénateur et Bourgmestre de Taintignies, atterrit dans sa propriété, ce qui provoqua la vocation de son fils Henri pour l'aviation.

Quatre ans plus tard, dans le cadre de l'Exposition Internationale de Gand en 1913, Henri Crombez, à la demande de la firme d'aéroplanes de Brouckère qui construisait sous licence des monoplans Deperdussin, a réalisé des vols entre Gand et de nombreuses villes belges, de début mai à fin août.

Afin d'attirer du monde vers l'Exposition internationale, il réalisa principalement des vols entre les villes côtières belges d'Ostende, Nieuport et Blankenberghe, transportant quelques cartes spéciales estampillées par des oblitérations privées spécifiques.

			
Cachet apposé par la firme au stand de l'exposition	***Cachet apposé à Blankenberghe***	***Cachet apposé par l'"COL à Ostende***	***Cachet apposé à Nieuport-Bain***

Pour célébrer le centenaire de ce début de poste aérienne belge, l'Administration des Postes a émis, le 15 avril 2013, les timbres n° 4333 et 4334 sous forme de bloc feuillet représentant Henri Crombez sur son aéroplane Deperdussin sur lequel figurait le cachet privé « **Poste aérienne / Aéroplanes de Brouckère Deperdussin / Exposition de Gand** ».

Dans le coin supérieur droit du bloc est reproduite la carte postale – photo, illustrée ci-dessous, représentant Henri Crombez dans son monoplan Deperdussin, signée par lui et mentionnant :

« *Saint-Denis Westrem / 18.8.1913* ».

La firme belge **De Brouckère** qui construisait des aéroplanes monoplan **Deperdussin** sous licence, les exposait à son stand à l'Exposition. Elle fit imprimer 3 modèles de cartes d'une valeur faciale de 1 franc-or :

- Un projet de teinte sépia qui ne fut pas adopté, tiré à 100 exemplaires dont il ne reste aujourd'hui que quelques exemplaires à l'état neuf,
- Le projet adopté de teinte carmin tiré à 1.000 exemplaires, qui furent utilisées lors des vols de GAND
- Une carte postale ordinaire portant au dos une vue de l'avion, tirée à 100 exemplaires remis au pilote et dont on ne connaît qu'une demi-douzaine à l'état neuf et cinq ayant volé, cartes que le pilote CROMBEZ envoya à des amis.

Seules les cartes spéciales vendues au stand **De Brouckère**, dont les timbres étaient affranchis par la poste belge (oblitération à flamme bilingue « GENT – TENTOONSTELLING / 1913 / GAND – EXPOSITION ») et qui avaient été frappées du grand cachet violet du stand **De Brouckère - Deperdussin** pouvaient être mises dans une boîte postale à ce stand.

Elles étaient transportées ensuite à la plaine d'aviation de Saint-Denis Westrem, à 4 km de là où Henri Crombez, le pilote tournaisien, les emmenait avec lui lors de chaque vol.

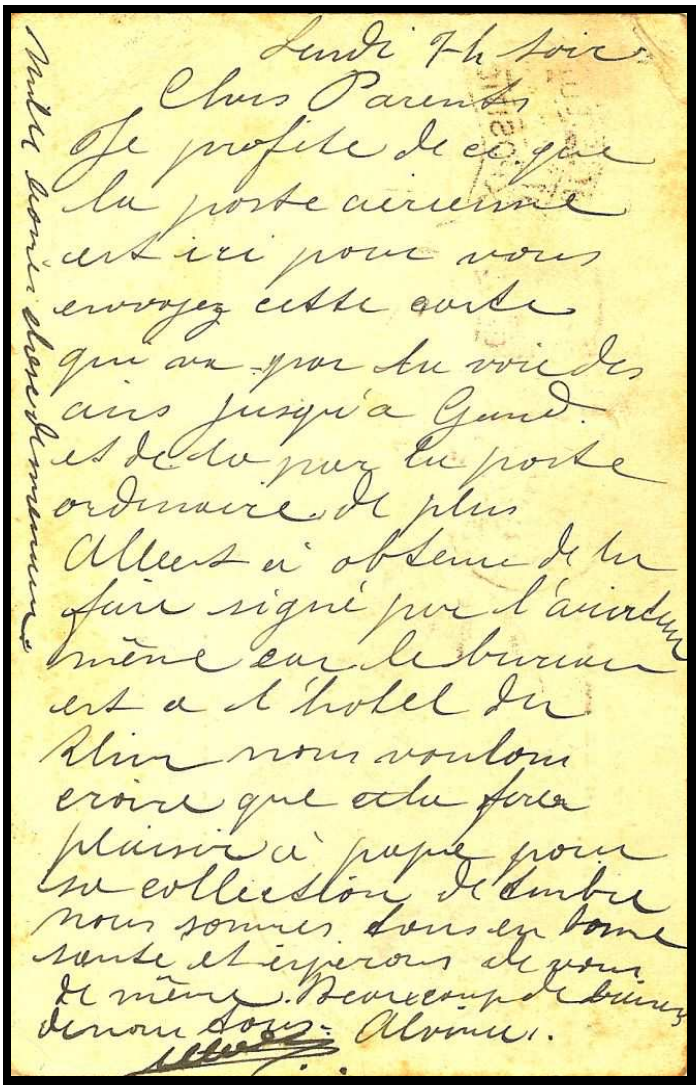
Carte-photo d'Henri Crombez dans son monoplan* Deperdussin*, signée par le pilote le 18 juin 1913 à la Plaine St-Denis-Westrem.

Du 1er mai 1913 à fin août 1913, Henri Crombez a volé presque tous les jours, risquant quotidiennement sa vie, pour assurer la réussite de la démonstration que la poste aérienne par avion était réalisable. soit au moins une centaine de vols (réf. vols de Gand) qui eurent lieu entre Gand et un nombre limité de villes : Bruxelles (Berchem Ste-Agathe), Audenaerde, Aeltre, Bruges, Blankenberghe, Anvers (Brasschaat), Mons (Casteau), Ostende, Taintignies, Selzaete, Menin, Courtrai, Knocke et Nieuport.

Les trajets privilégiés par Crombez sont ceux entre Gand et les plages d'Ostende et de Blankenberghe, où la bourgeoisie passait alors ses vacances d'été. Il avait pour mission d'attirer ces riches vacanciers vers l'Exposition de Gand, tout en promouvant le transport du courrier par voie aérienne.

Vu le nombre de cartes postales émises, soit 1.000, et le nombre de jours de vol, soit une centaine, cela implique selon Hubinont que pour chaque vol il y eut au maximum 10 cartes postales emportées. Selon lui il n'y aurait plus qu'environ 125 cartes munies des cachets de Gand existant dans les collections.

Carte spéciale du vol retour Blankenberghe - Gand du 21 juillet 1913, signée par le pilote.
La carte porte l'oblitération flamme de l'Exposition au départ de Gand, le 21 juillet 1913 entre 20 et 21 h., le cachet postal d'arrivée «Bleyberg (Montzen)» du 22 juillet 1913 entre 12 et 13h, ainsi que le cachet spécial violet du stand de Broukère-Deperdussin et le cachet spécial violet de Blankenberghe.



verso de la carte spéciale illustrée ci-dessus

Texte : *« Lundi 7 h soir.*

Chers Parents

Je profite de ce que la poste aérienne est ici pour vous envoyer cette carte qui ira par la voie des airs jusqu'à Gand et de là par la poste ordinaire ; de plus Albert a obtenu de la faire signer par l'aviateur même car le bureau est à l'Hôtel du Rhin. Nous voulons croire que cela fera plaisir à papa pour sa collection de timbres … »

Aucuns de ces cachets privés apposés sur des cartes postales de meeting aérien belge n'a été produit par l'Administration des Postes ni autorisé par celle-ci comme cachet oblitérant.

12. Bibliographie

1. Site internet : https://fr.wikipedia.org/wiki/Gustav_Wei%C3%9Fkopf
2. Gabriel VOISIN. *La naissance de l'aéroplane.* 44 pp. Imp. Marchal, Paris, 1927
3. Jacques SAHEL. *Henri Farman et l'aviation.* 259 pp. Ed. Bernard Grasset, Paris, 1936
4. Roger BAURAIN. *Meetings précurseurs de la poste aérienne belge : fête d'aviation de Stockel du 29 août au 5 septembre 1909*, Bull. Amicale Philatélique n° 488 d'octobre 2003).
5. Site internet : http://www.vieillestiges.be/files/memorials/MABdeLaminne-FR.pdf
6. Site internet : https://fr.wikipedia.org/wiki/Josef_Christiaens
7. Michel MANDEL & Alphonse DUMOULIN. *Cent ans de technique aéronautique en Belgique. Tome 1.* Ed. Cefal, Liège, 2011.

8. Site internet : https:// www.vieillestiges.be/files/memorials/MABLanser-FR.pdf

9. Site internet : https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles_Van_Den_Born

10. Site internet : https://la-licorne-autos.forumactif.org/t1592-robert-d-hespel

11. Site internet : https://fr.wikipedia.org/wiki/Jan_Olieslagers

12. Site internet : https://en.wikipedia.org/wiki/Arthur_Duray

13. Fr. GODINAS, *Catalogue de Poste aérienne – Belgique – Congo belge – Luxembourg*, Ed. 1951.

14. Achille DAUGIMONT. « *La quinzaine d'aviation de Stockel : 23 juillet – 4 août 1910* », la Revue Postale n° 50/52 de « » de 1962)

15. *Stockel aviation 1910*. Story Post n° 31. Nov. 1965, p. 3

16. José HENIN. *L'aube de l'aviation en Belgique*. Imprim. J. Henin. Farciennes. 1967

17. Emile VANDENBAUW. Catalogue de l'aérophilatélie belge. Ed. Pro-Post, Bruxelles, 1982

18. R. SILVERBERG et R. VAN ROMPAY. *De fantasiesstempels van de luchtvaartmeeting Stokkel 1910*. Kwartaalblad voor Filatelie » n° 1, pp. 22-25, sept. 1997.

19. Ca & La. *Avis aux spécialistes d'oblitérations postales belges*. L'Echo de la Timbrologie, p. 482, 1910, Paris.

20. R. BAURAIN. *A propos des oblitérations temporaires « Stockel aviation »*. Bull. Amicale philatélique n° 448 d'octobre 1999, pp.7 à 11.

21. R. BAURAIN. *Meetings précurseurs de la poste aérienne : Grande Quinzaine d'aviation de Stockel, 23 juillet-4 août 1910.* Bull. Amicale philatélique n° 588 d'octobre 2013.

22. R. BAURAIN. *Meetings précurseurs de la poste aérienne : Grande Quinzaine d'aviation de Stockel, 23 juillet-4 août 1910.* Bull. Amicale philatélique n° 590 de décembre 2013.

23. Site internet : http :// www.thefirstairraces.net/ meetings.php.

24. Histoire de l'Aviation. Ed. Atlas, Paris,1987.

25. Site internet : https://luchtvaartgeschiedenis.be/content/farman-te-stokkel-de-dood-van-nicolas-kinet

26. R. BAURAIN. *Meetings précurseurs de la poste aérienne : Grande Semaine d'aviation de Tournai, 5-14 septembre 1909.* Bull. Amicale philatélique n° 580 de décembre 2012.

27. R. BAURAIN. *Meetings précurseurs de la poste aérienne : Grande Quinzaine d'aviation de Spa, 20 septembre-5 octobre 1909.* Bull. Amicale philatélique n° 557 de septembre 2010.

28. R. BAURAIN. *Meetings précurseurs de la poste aérienne : Semaine d'aviation d'Anvers, 23 octobre-2 novembre 1909.* Bull. Amicale philatélique n° 573 de mars 2012.

29. R. BAURAIN. *Meetings précurseurs de la poste aérienne : Inauguration de l'aérodrome et meeting de Kiewit, mai et octobre 1910.* Bull. Amicale philatélique n° 545 de mai 2009.

30. Raoul HUBINONT. *Les vols de Gand 1913.* Impr. J. Henin, Farciennes, 1963.

31. R. BAURAIN. *Débuts de la poste aérienne belge : les vols de Gand – 1er mai – 25 août 1913.* Bull. Amicale philatélique n° 583 de mars 2013.

Nous vous conseillons la lecture du « Delcampe Magazine », revue mensuelle en ligne, gratuite et téléchargeable.