

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

Jan OLIESLAGERS

Présenté et parrainé par

Guido WUYTS

Administrateur

et par

M. Jos GHOOS

Traduit par

Jean-Pierre DECOCK

Jan OLIESLAGERS
1883-1942
« Le Diable Anversois »,
l'une des figures proéminentes des débuts de l'aviation belge,
co-fondateur et ancien président des « Vieilles Tiges »

I. La personnalité

Né à Anvers le 14 mai 1883.

Aviateur, pionnier de l'aviation, héros de guerre et champion sportif.

Détenteur de plusieurs records mondiaux d'altitude et de distance.

Membre fondateur en 1937 et président de 1939 à 1942 de l'association « Les Vieilles Tiges Belges ».

Président d'honneur de l'association jusqu'à son décès.

Premier doyen des aviateurs belges.

Président des doyens des corps de métier.

Principal promoteur de la création de l'aéroport d'Anvers à Deurne.

Décédé à Anvers le 24 mars 1942.

Carrière aéronautique

1908

Acquiert son premier avion, en l'occurrence un Blériot.

1909

Participe à la semaine internationale de l'aviation d'Anvers.

1910

Décroche le brevet d'aviateur n° 5.

Part en Algérie pour effectuer des vols de démonstration à Oran.

Achète un second Blériot. Réalise des démonstrations en Espagne et dans le Midi de la France.



7 juillet 1910

Reims : surclasse tous les grands champions, améliore le record mondial de distance en circuit fermé en le portant à 255 km; trois jours plus tard, il le porte à 397 km et, peu après, à 625 km en 7 heures 18 minutes de vol.

Porte le record d'altitude à 1.524 mètres et tient l'air durant plus de 5 heures.

Juillet/août 1910

Meeting de Stockel : il se taille la part du lion dans les prix et encaisse quelques 40.000 francs. Il acquiert un troisième Blériot.

1913

Effectue son premier looping à Paris.

1^{er} août 1914

Olieslagers envoie le télégramme suivant au Baron de Broqueville, Ministre belge de la guerre : « Suis à la disposition de mon Roi, ma Patrie avec mes avions, mon auto et mon personnel ».

Incorporation aux « sapeurs-aviateurs » du génie à Brasschaat en tant que caporal.

Mène des vols de reconnaissance afin d'observer les mouvements des troupes allemandes.

Est nommé sergent.

Après un accident suivi d'un mois à l'hôpital, il se voit attribuer la croix de Chevalier de



l'ordre de Léopold qui est épinglée sur sa vareuse par le Roi Albert.

19 mars 1915

Est promu au grade de Sous-lieutenant.

12 septembre 1915

L'état-major autorise les combats aériens. Il échange son Blériot contre un fameux chasseur « Nieuport » avec lequel il enregistre ses premiers succès au sein des escadrilles de chasse belges.

13 septembre 1915

Homologation de sa première

*Photo BAHA 100 ans d'aviation en Belgique.
Collection Yves Duwelz*

victoire en combat aérien. Son tableau de chasse se complétera encore de six victoires officielles mais, en réalité, il y en eut bien davantage.



Aérodrome «Ten Bogaerde» - Furnes

Février 1916

Rejoint la 1^{ère} escadrille de chasse. Ses compétences techniques indéniables l'amènent à apporter des améliorations substantielles aux mitrailleuses Lewis, lesquelles sont reprises sans restrictions par le constructeur pour toutes les armes montées sur les appareils alliés.

3 mai 1918

Le Lieutenant Olieslagers est reconnu comme as de l'aviation.

10 novembre 1918

L'avion du Lieutenant Olieslagers est descendu par un obus au-dessus de Gand. Le Roi Albert Ier vient le visiter personnellement lors de son hospitalisation à Eeklo.

3 août 1919

Démobilisation à 36 ans.

1920 – 1930

Œuvre activement pour la construction de l'aéroport d'Anvers-Deurne.

1927

Fonde « L'Antwerp Aviation Club » et en devient le premier président.

1934

Dernière apparition officielle en février en tant que porte-drapeau de l'Aéronautique Militaire lors des funérailles du Roi Albert Ier.

1937

Co-fondateur de l'association des « Vieilles Tiges Belges ».

1939 – 1942

Président des « Vieilles Tiges Belges ».

23 mars 1942

Décès de Jan Olieslagers. Malgré l'occupation allemande, son cercueil fut recouvert du drapeau belge et, faisant fi de l'interdiction édictée par l'occupant, la Brabançonne fut exécutée lors de la cérémonie religieuse.

Mai 1953

Une statue de Jan Olieslagers est érigée à l'aéroport d'Anvers.

1976

Un timbre « Olieslagers » est émis par la poste belge à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'Aéro-club royal de Belgique.

II. Biographie

Jan a fréquenté l'école communale et s'y révéla excellent en mathématiques. L'année 1894, celle de son onzième anniversaire, fut funeste au jeune Olieslagers car le décès de son père en faisait le soutien de famille pour sa mère et ses deux jeunes frères.

Il fut embauché par un chantier de réparation de bateaux au salaire horaire de 10 centimes. Il travaillait le soir et les dimanches chez un fabricant de bicyclettes du voisinage. Il fut engagé par le grand fabricant français de cycles Gladiator alors qu'il avait 14 ans et qu'il quitta pour entrer chez Mercury cycles.

Il travaillait en 1901 chez Minerva, la célèbre firme belge de construction automobile, où sa fonction consistait officiellement à tester les motocyclettes.

Il mit l'agence parisienne de Minerva sur pieds alors qu'il n'était âgé que de 19 ans.

Il participa à la course Paris-Bordeaux-Paris organisée par l'Auto-cycle Club de France et remporta cette redoutable épreuve.

Il n'y aura, dès lors, plus de course motocycliste importante en Europe à laquelle n'ait pris part le Démon Anversois.

Le quotidien « Le Figaro » titrait d'ailleurs : « Olieslagers, le Démon Anversois, est le champion incontesté de la motocyclette ».

Le « Times » prétendait que, bien qu'il n'existait pas de championnat du monde officiel de motocyclisme, « the Antwerp Devil is the real world champion ».

On peut dire qu'en 1908 Jan était à l'aise financièrement.

Ses ateliers français étaient implantés à Levallois-Perret, ce qui lui permettait des visites régulières au terrain d'Issy-les-Moulineaux où Santos-Dumont effectuait des essais avec des plus lourds que l'air. Sa rencontre avec Louis Blériot, qui venait juste d'effectuer la traversée de la Manche qui le rendit célèbre, l'incita à mettre un terme à sa carrière de motocycliste pour désormais ne plus se consacrer qu'à voler en « aéroplane » !

Jan Olieslagers acheta son premier Blériot type XI et, après quelques explications fournies par Louis Blériot, il entreprit d'effectuer son premier vol à Issy-les-Moulineaux. Il atteignit une hauteur de cinq mètres mais, voyant les hangars surgir devant lui, il coupa les contacts et effectua, contre toute attente, un atterrissage parfait. Fort de cette expérience, il fit un deuxième vol au cours duquel il effectua plusieurs virages qui ne lui réussirent pas, car l'avion perdit de la hauteur, l'aile toucha le sol et se détacha amenant brutalement l'appareil au sol, suite à quoi le train d'atterrissage fut effacé. Jan Olieslagers fit réparer son avion et lança une nouvelle tentative, contre l'avis exprès de Blériot, étant donné le mauvais temps, mais Jean n'en eut cure et décolla malgré un fort vent latéral. Son manque d'expérience et de connaissance du pilotage fut la cause d'un nouveau crash. Cela ne l'empêcha cependant pas de prendre part en 1909 à la semaine internationale de l'aviation d'Anvers. En dépit du temps exécrable, il parvint à faire un vol de huit minutes durant le troisième jour de l'épreuve.

L'Aéro-club de Belgique lui octroya le brevet de pilote-aviateur numéro 5 le 31 mars 1910.

Il partit pour l'Algérie afin d'y effectuer le premier vol d'un plus lourd que l'air en Afrique. Il y vola durant plusieurs semaines avant que son avion ne soit détruit et ne prenne feu en s'empêtrant dans des fils de télégraphie, lui infligeant du même coup plusieurs brûlures.

A handwritten note in French, written in cursive ink. The text reads: "A mon Ami Jules Tyck en souvenir de notre voyage à Anvers le 7.4.10. Jan Olieslagers". The signature "Jan Olieslagers" is written in a larger, more prominent cursive script at the bottom.

(Envoyé avec sa photo)

C'est à Pau qu'il rencontra son compatriote Jules Tyck (brevet numéro 8) et ce fut le début d'une longue amitié.

Il prit part à de nombreux meetings aériens en Espagne, en France et aux Pays-Bas.

Le déclenchement de la première guerre mondiale amena de forts sentiments patriotiques chez Jan Olieslagers qui était convaincu que des reconnaissances aériennes effectuées au-dessus des belligérants étaient d'une importance capitale pour les forces armées belges.

Jan n'avait pas fait de service militaire car le tirage au sort lui avait été favorable.

Il se présenta, avec son ami Jules Tyck, au camp de Brasschaat où ils furent incorporés aux sapeurs-aviateurs intégrés au génie.

Ses reconnaissances aériennes étaient grandement appréciées et Jan fut promu au grade de sergent. Le Roi Albert Ier n'ignorait rien des prouesses de Jan Olieslagers et lui attribua la croix de chevalier de l'ordre de Léopold, distinction jusqu'alors jamais octroyée à un sous-officier.

Un livre aurait pu être écrit sur les faits d'Olieslagers durant la Grande Guerre, pour autant que les sources et les témoins fussent encore disponibles.

Il fut démobilisé le 3 août 1919. Il avait 36 ans et devait s'atteler à une nouvelle carrière dans le civil.

Olieslagers se révéla une dernière fois être un démon lorsque le champ d'aviation de Wilrijk dut être fermé après les jeux olympiques de 1920 face à l'extension de l'agglomération. Il parvint à convaincre le conseil communal de la nécessité d'un aérodrome à Anvers et put accompagner l'échevin responsable à Bruxelles afin d'y plaider le choix de son implantation à Deurne.

La construction de l'aéroport international d'Anvers débuta en 1923. En signe de reconnaissance, la rue qui y menait fut baptisée à son nom toujours de son vivant.

Il fonda l'Antwerp Aviation Club en 1927 et en devint le premier président.

Son ultime apparition en tant qu'officier le fut comme porte-drapeau de l'Aéronautique Militaire lors des funérailles du Roi Albert Ier.

Jan Olieslagers décéda le 3 mars 1942. Malgré les diktats de l'occupant allemand, son cercueil fut recouvert du drapeau belge et, bravant l'interdiction, la Brabançonne retentit dans l'église.

III. Faits saillants et actions d'éclat

Cadre

- Ses origines modestes et son adolescence difficile en tant que soutien d'une famille privée de père.
- Son engagement dans les compétitions de vitesse avec des motocyclettes primitives qui le rendirent célèbre et nanti.
- Pionnier autodidacte de l'aviation qui, en se relevant de ses échecs, acquit l'expérience lui permettant de pénétrer et de réussir dans des domaines jusque-là inexplorés.
- Son engagement vis-à-vis de sa patrie et de son roi.

Réalisations

1. Avant la 1^{ère} guerre mondiale 1914-1918

1910

- Premier vol sur le continent africain à Oran. Il y vola durant des semaines mais en télescopant des fils de télégraphie, son avion fut détruit et il souffrit des brûlures.
- Exhibitions aériennes avec son nouveau Blériot XI à Séville en Espagne où il remporta maints trophées et prix en espèces. Un second Blériot fut acheté.

7 juillet 1910

- Olieslagers établit ses premiers records mondiaux à Reims : 255 km en circuit fermé, porté trois jours plus tard à 392 km et plus tard encore à 625 km.
- Il porta le record d'altitude à 1.524 mètres.

18 décembre 1913

Il tourna ses trois premiers loopings lors du salon de l'aviation de Paris. Il en effectua encore trois autres sous l'œil attentif de Winston Churchill et pour le plus grand plaisir de Louis Blériot, car démontrant que seul son appareil était capable de telles manœuvres acrobatiques.

2. 1^{ère} guerre mondiale

1^{er} août 1914

Olieslagers envoya le télégramme suivant au Baron de Broqueville, Ministre de la guerre : « Suis à la disposition de mon Roi, ma Patrie, avec mes avions, mon auto et mon personnel ».

10 août 1914

- Jan aperçut un Taube allemand qui avait effectué durant toute la semaine des vols de reconnaissance au-dessus des lignes; il fut le premier aviateur belge à poursuivre un avion ennemi et à lui tirer dessus avec un pistolet Browning.
- Les autorités militaires avaient formellement interdit d'engager des combats aériens et d'effectuer des manœuvres acrobatiques, car pouvant être la cause de dégâts occasionnés au matériel militaire. L'état-major permit enfin de livrer des combats aériens en date du 12 septembre 1915.

22 septembre 1914

- Olieslagers descendit son premier avion allemand au-dessus de Stuyvenskerke. Six autres victoires homologuées vinrent compléter son tableau de chasse, mais ce score est bien en dessous de la réalité.
- Ses connaissances techniques l'amènèrent à apporter des modifications magistrales aux mitrailleuses Lewis montées, entre autres, sur les chasseurs Nieuport. Ces améliorations furent aussitôt exécutées par le fabricant au profit des chasseurs alliés.

3. L'après-guerre

- Il se vit contraint de chercher une nouvelle carrière dans le civil suite à sa démobilisation. Il milita pour la construction d'un aéroport digne de ce nom à Anvers-Deurne et vit ses efforts récompensés par l'érection des nouvelles installations à partir de 1923.
- Il fonda l'Antwerp Aviation Club en 1927 et en fut le premier président.

4. Post-mortem

- Une statue de Jan Olieslagers fut érigée à Anvers à la Luchthavenlaan le 14 mai 1953.



- Un timbre-poste à l'effigie de Jan Olieslagers fut émis le 12 juin 1976 à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'Aéro-club Royal de Belgique. L'illustration comportait le dessin d'un Blériot XI avec lequel il entama sa carrière d'aviateur.

IV. Bibliographie

Dépliants, affiches et programmes ainsi qu'articles de journaux et de périodiques parus au fil des ans dans la presse.

1. « Les Belges à la conquête de l'air », publié par Hayez à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'Aéro-club Royal de Belgique.
2. « 75 jaar luchtvaart te Antwerpen », Uitgeverij De Vlijt, 1984, par J.D. Ghooos Commandant honoraire de l'aéroport d'Anvers.
3. « 100 jaar luchtvaart in België », Lannoo éditeur, 2002.
4. “Histoire de l'aviation belge”, Paul Legrain éditeur.
5. « L'aviation belge et nos souverains », J.M. Collet éditeur.
6. « The Belgian Rattlesnake (The Lewis automatic machinegun) by M. Easterly.
7. “The Leaner, Meaner Rattlesnake – The Lewis Assault Rifles” by J. David Truby.
8. Feestrede op het Antwerpse stadhuis door Dhr. J.D. Ghooos, ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de “Royal Antwerp Aviation Club”.
9. BAHA website : <http://www.baha.be>
“The origins of flying in Belgium”
“The first pilots”

V. Annexes

La mitrailleuse Lewis

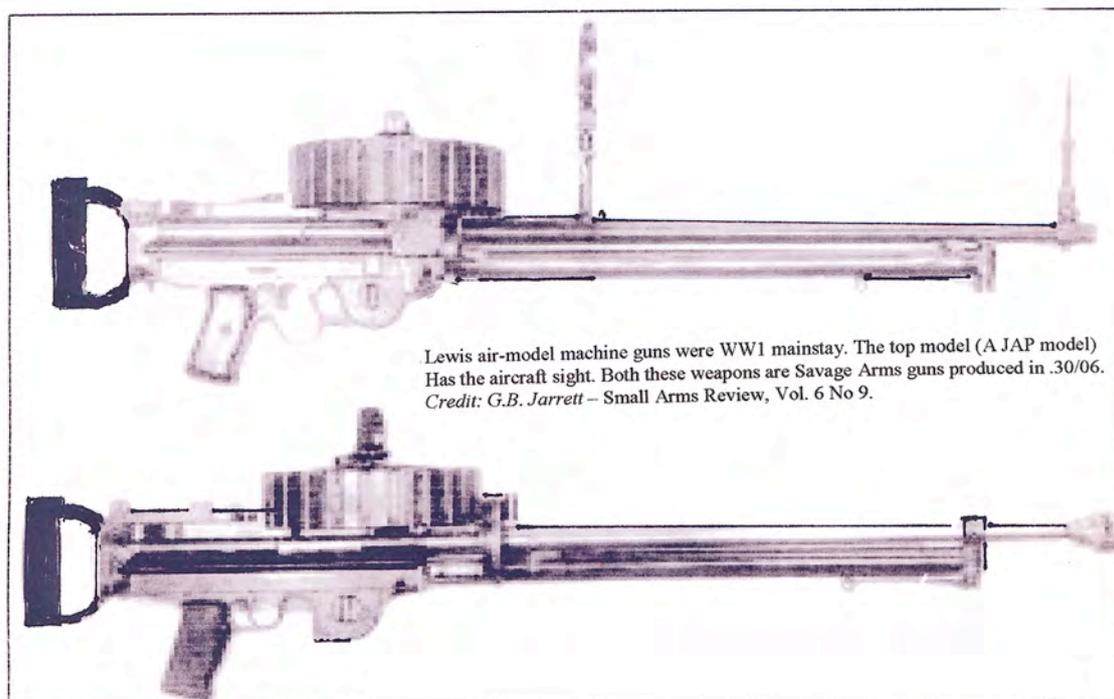
Le colonel américain Lewis était déçu du refus de son invention par l'armée des Etats-Unis. Il quitta l'armée et vint en Belgique en 1913 afin d'y présenter sa nouvelle arme. L'armée belge fut prompte à réaliser les avantages de ce type de mitrailleuse et la fit construire sous licence à Liège. L'armée britannique devint ultérieurement aussi utilisatrice de cette arme. Environ 15.000 mitrailleuses Lewis furent fabriquées. Les Allemands lui donnèrent le sobriquet « the Belgian rattlesnake (le serpent à sonnettes belge).

La contribution de Jan Olieslagers au développement de la version « air » de la mitrailleuse Lewis.

Nonobstant le fait que les aviateurs français pouvaient livrer des combats aériens dès 1914 et abattre des avions et des ballons allemands, les pilotes belges durent se limiter aux vols de reconnaissance, de liaison et de photographiques jusqu'en 1915.

Jan Olieslagers reçut un biplace Nieuport à moteur le Rhône de 80 CV le 17 juillet 1917. Une mitrailleuse était montée sur pivot sur l'aile supérieure, obligeant le pilote à se mettre debout pour faire feu, ce qui déséquilibrait l'avion et engendrait une traînée additionnelle qui le freinait. Ce système ne rencontra guère l'agrément d'Olieslagers qui fit placer le pivot sur le côté droit du fuselage, de sorte qu'il utilisait son arme avec une main et pilotait l'avion de l'autre. Les résultats de cette tentative furent décevants.

Nieuport transforma son avion en monoplace et plaça le pivot de la mitrailleuse à l'étambot de l'aile supérieure. Mais il devait toujours piloter l'avion d'une main et tirer avec l'autre.



Lewis air-model machine guns were WW1 mainstay. The top model (A JAP model) Has the aircraft sight. Both these weapons are Savage Arms guns produced in .30/06. Credit: G.B. Jarrett - Small Arms Review, Vol. 6 No 9.

Le Capitaine Jacquet descendit un Aviatik le 17 avril 1915 avec son Farman équipé d'une mitrailleuse Lewis. C'est la première victoire officielle belge.

Jan Olieslagers était également un technicien compétent et entreprit de modifier une mitrailleuse Lewis qu'il avait reçue de Monsieur Waterkeyn. Il en retira le volumineux système de refroidissement par eau gainant le canon et démontra que le courant d'air lors du vol permettait un refroidissement suffisant de l'arme. La mitrailleuse était ainsi allégée de 7 kg (passant de 16 à 9 kg) et offrait moins de résistance à l'air. Il inventa simultanément le moyen de pallier ses fréquents enrayages. La société Lewis accepta ces modifications et les appliqua aux armes construites en série et, à la demande du pilote belge lors d'une visite dans leur usine en Grande-Bretagne, des chargeurs de capacité double furent développés.

Jan Olieslagers se pencha ensuite sur un projet de mitrailleuse tirant dans l'axe de l'avion au-dessus du champ de l'hélice et qui pouvait être basculée afin de changer de chargeur. Ce montage permettait au pilote de viser à l'aide de deux viseurs montés à hauteur des yeux et de commander le tir à distance grâce à un câble. Un Nieuport fut même équipé de deux mitrailleuses jumelées tirant au-dessus du champ de l'hélice.

Cette modification fut acceptée par le constructeur Nieuport mais également par l'aviation britannique à laquelle Jan fournit même des photos détaillées de son ouvrage.

Même si Jean a inventé et développé les remarquables améliorations de la version « air » de la mitrailleuse Lewis, la construction des prototypes dut beaucoup à l'habileté de son frère Jules qui était un technicien aviation hors pair. Les nombreuses pièces nécessaires aux modifications de l'arme pour le combat aérien furent coulées ou forgées par lui dans l'atelier de l'escadrille à Saint-Idesbald. Jan et Jules demeurèrent ensemble jusqu'à la fin de la guerre.

Source : « Un homme volant – Jan Olieslagers » par Willy Coppens de Houthulst publié aux éditions Rex en 1935.

Nieuport XI Bébé

Le surnom de « bébé » lui fut accolé à cause de la petite taille de l'avion, de sa vitesse et de sa maniabilité.

Ce fut le premier appareil allié conçu dès le début en tant que chasseur. Les premiers exemplaires arrivèrent sur le front de l'Yser en août 1916. Les 1^{ère} et 5^{ème} escadrilles stationnées à Coxyde en furent dotées.



Envergure : 7,55 m
Longueur : 5,80 m
Vitesse maximum : 156 km/h
Rayon d'action : 320 km
Moteur : un Rhône 9J rotatif développant 80 CV
Armement : une mitrailleuse Lewis de calibre 7,7 mm montée sur l'aile.



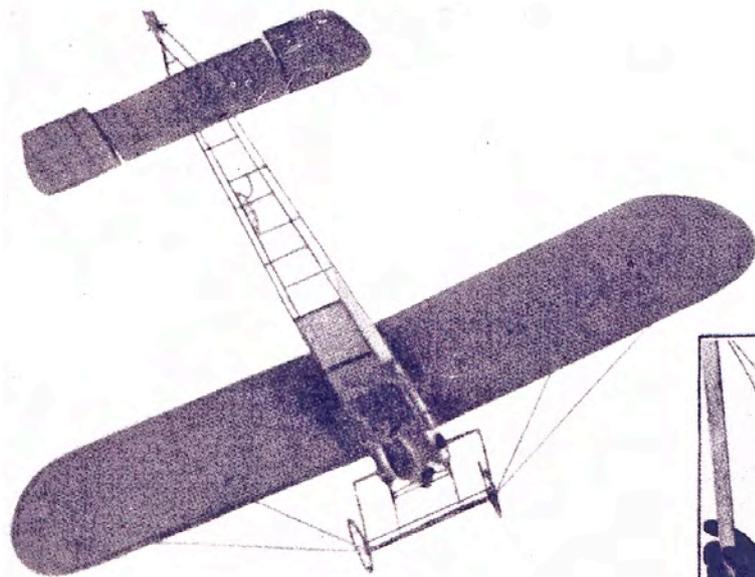
VI. Album photos



Le brevet d'aviateur n° 5 délivré à Jan Olieslagers par l'Aéroclub de Belgique le 31 mars 1910.



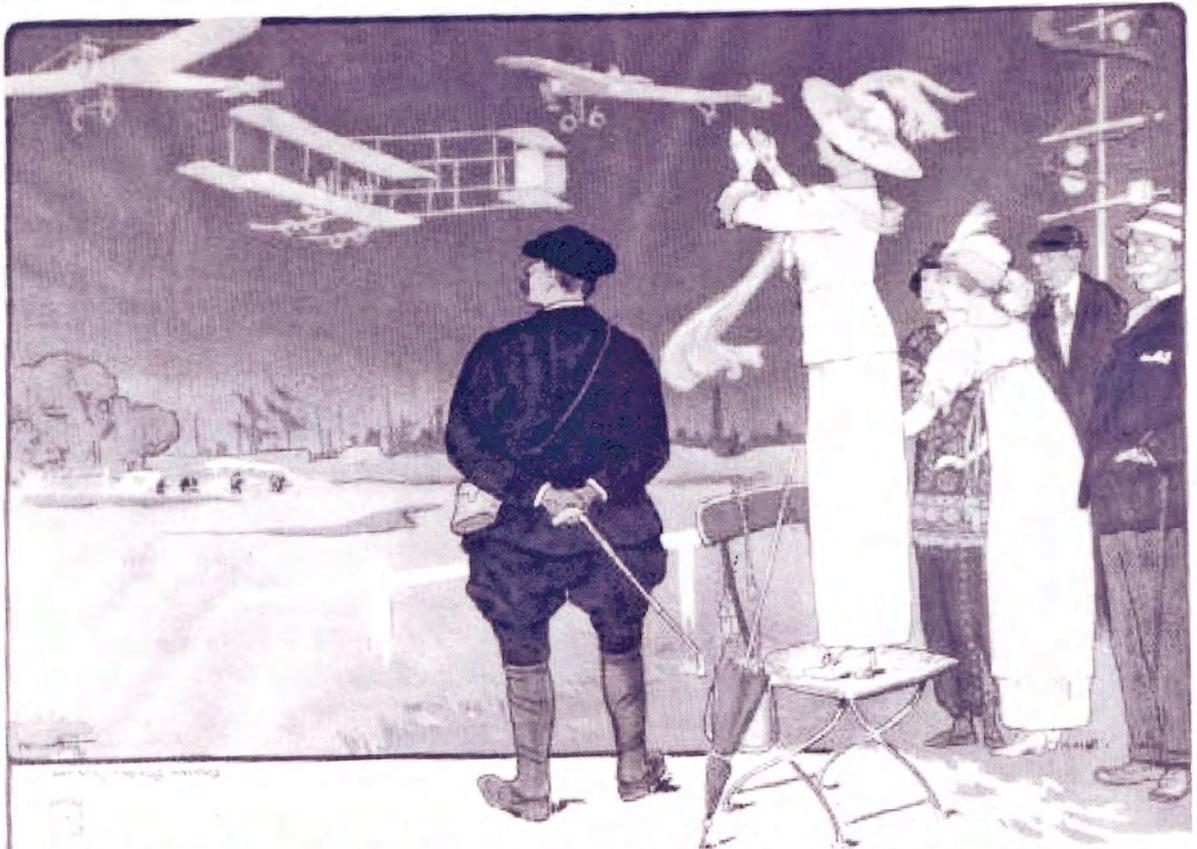
Deux grands amis : Jan Olieslagers et Jules Tyck devant un Blériot lors de la Semaine de l'Aviation à Séville, 1-10 avril 1910.



QUINZAINE D'AVIATION DE STOCKEL *sept 1909*
UN VOL D'OLIESLAGERS.



Avec le Roi Albert, Stockel 1909.



MEETING D'AVIATION

D'ANVERS

Tour de Belgique en Aéroplane

du 12 au 16 août

organisé à la

Plaine de Wilryck

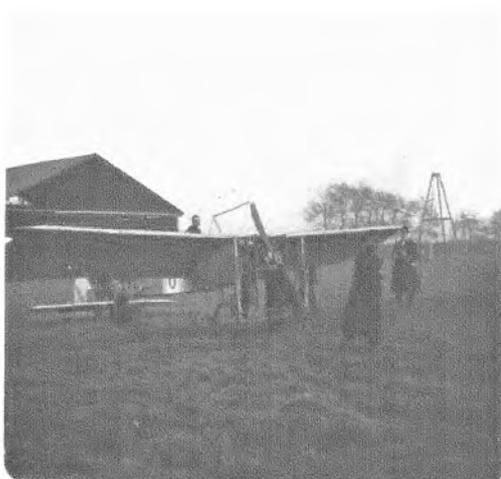
PRIX
des
PLACES

Tribune	fr. 10	; Carte de Dame	fr. 5.
Réservée	fr. 5	; idem	fr. 2.50
Pelouse	fr. 2	; Rempart	fr. 0.50



JAN OLSLAEGERS A BORD DE SON MONOPLAN BLÉRIOT

Cliché Van Os



OLSLAEGERS PRÊT A PARTIR

Cliché D. Canivet

Semaine d'Aviation d'Anvers
13 octobre - 2 novembre 1909



OLSLAEGERS EN PLEIN VOL.

Cliché D. Canivet



UN BEAU VOL DU DIABLE ANVERSOIS

Cliché D. Canivet



*Aéroport d'Anvers (2100 Deurne) - Meeting aérien des 19 & 20 juin 1976
 Carte postale avec timbre spécial « Jan Olieslagers sur Blériot XI »
 émise à l'occasion de l'édition du timbre spécial « Aéroclub Royal de Belgique »
 (composé le premier jour d'émission 12/6/1976)*



1^{er} Guerre mondiale 1914-1918



Mitrailleuse Lewis montée sur le «Nieuport».



*De gauche à droite:
Thieffry, Olieslagers, De Meulemeester & Jacquet.*



Jan Olieslagers et Jules Tyck.





Sur Blériot XI à Issy-les-Moulineaux, 1909.



Jan Olieslagers, Lauréat du Travail.



*Max-Joseph,
Un frère.*

Tombe de Jan Olieslagers



Parc militaire du cimetière communal « Schoonselhof » à Anvers.