

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



**Mémorial  
de l'aviation belge**

**Jules de Laminne**

Présenté et parrainé par

**Jean-Pierre Decock**

*Administrateur*

et

**Michel Mandl**

*Président d'Honneur*



*Portrait du Chevalier Jules de Laminne en 1938, à l'époque cofondateur et vice-président de l'association les Vieilles Tiges Belges. (AELR/MRA-KLM)*

# Chevalier Jules de Laminne

## Premier instructeur officiel de l'aviation militaire belge en 1910

07.02.1876 – 28.09.1957

### I. Faits marquants



**Brevet belge de pilote d'avion numéro 09 délivré en 1910.**

**Pionnier de l'aviation en Belgique.**

**Promoteur de l'aviation militaire et civile belges.**

**Sportsman et recordman de l'aviation de la première heure.**

**Administrateur-fondateur et vice-président de l'association des Vieilles Tiges Belges créée en 1937.**

### II. Biographie

#### Farman et la découverte de l'aviation

Le Chevalier Jules de Laminne naquit à Liège le 7 février 1876. Il fit ses études secondaires au Collège Saint-Servais et s'inscrivit à la faculté de droit de l'université de Liège. Bien qu'étant diplômé docteur en droit, il ne fût jamais inscrit au barreau en tant qu'avocat, pas

plus qu'il ne devint magistrat. Il opta pour une carrière dans les affaires et, plus spécifiquement, dans l'industrie du zinc.

Marchant avec son siècle, il développa un vif intérêt pour l'automobile dont les progrès techniques étaient fulgurants à la fin du 19<sup>e</sup> et début du 20<sup>e</sup> siècle. Il s'intéressait non seulement à la conduite et à la compétition, mais aussi à l'aspect purement technique. Comme nombre de ses contemporains amateurs de prouesses dans les sports mécaniques, la passion commença par la bicyclette, puis la motocyclette, la voiture automobile et enfin l'aviation naissante, parcours parfaitement illustré par Jan Olieslagers, surnommé le diable anversois, qui brilla dans toutes les disciplines sportives à connotations mécaniques. Le Chevalier Jules de Laminne eut un parcours plus court, dans la mesure où, conquis par l'automobile, il eut le coup de foudre pour l'avion lors de la première semaine d'aviation de Spa en octobre 1909. L'aviation n'en était alors plus à ses premiers balbutiements, mais quand même à ses débuts : le premier vol d'un « plus lourd que l'air » (comme on disait à l'époque) reconnu comme tel fut celui qu'accomplit l'Américain Wilbur Wright, dans le biplan construit avec son frère Orville, à Kitty Hawk aux USA le 17 décembre 1903. L'exploit était un saut de puce d'une cinquantaine de mètres qu'il aurait, d'ailleurs, pu parcourir dans la carlingue d'un Boeing 747 Jumbo Jet construit soixante ans plus tard.

Par contre, c'est Henry Farman qui boucla le premier vol d'un kilomètre en circuit fermé à bord d'un aéroplane construit par les frères Voisin le 13 janvier 1908 à Issy-les-Moulineaux près de Paris. Ce vol était en soi un exploit, car il démontrait que l'avion pouvait manœuvrer et non plus seulement voler en ligne droite, ouvrant ainsi la voie au voyage aérien. En décrochant le prix Deutsch-Archdeacon de cinquante mille francs-or, Farman put réinvestir dans l'acquisition et l'amélioration, voire la création de machines volantes : c'est ainsi qu'il essaya les ailerons en bouts d'ailes afin de contrôler avec plus de précision les manœuvres de l'avion dans l'axe de roulis. Elles étaient jusque-là, assez maladroitement provoquées par le déplacement du pilote ou par un dispositif de câbles tordant ou déformant les bouts d'ailes plus ou moins fort et de façon plus ou moins probante pour mettre l'appareil en virage (ce qu'on qualifiait de « gauchissement »).

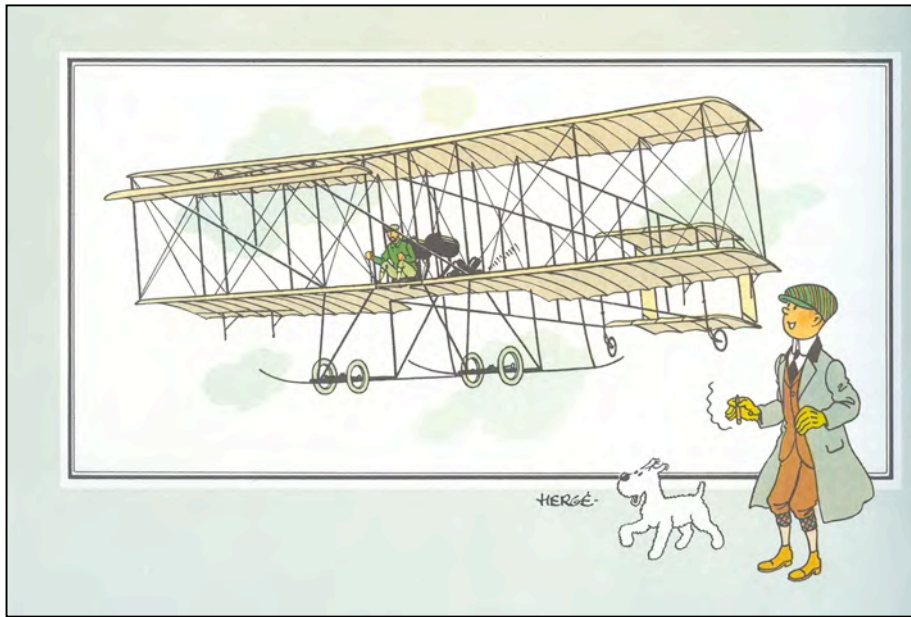
Les frères Voisin chez qui il avait commandé un nouvel aéroplane donnèrent la priorité à un autre client. Le dépit qu'en éprouva Henry



Farman à Gand.  
M. Farman devant sa machine.

*Henry Farman, le « Maître », avait bouclé le premier vol d'un kilomètre en circuit fermé le 13 janvier 1908. Cet exploit lui conféra une grande popularité et il fut invité à voler dans de nombreuses villes; la première de Belgique était Gand (à la plaine de Sint-Denijs-Westrem) et se tint du 25 mai au 2 juin 1908. Ses prestations aux commandes de son biplan Voisin furent relativement restreintes et la grande foule qui avait acheté des tickets fut déçue, ce qui incita les Gantois à le surnommer « Farceman ». (Archives JP Decock)*

Farman, fin pilote, doué en mécanique et nanti par ses exploits aéronautiques, l'incita à construire lui-même ses avions. Son premier appareil sortit de ses ateliers fin mars 1909, c'était le Henry Farman HF I biplan muni d'ailerons en bouts d'ailes. Il devint rapidement clair que le Farman HF I était l'une des meilleures parmi les machines volantes de l'époque.



*Ce chromo « Voir et Savoir » sur les origines de l'aviation représente le Henry Farman HF I de 1909, dont sont directement dérivés les modèles HF II et HF III tel celui acquis par le Chevalier Jules de Laminne en 1910. Cette collection réalisée sous la supervision de Hergé, le créateur de Tintin, et sous la direction technique de Jacques Martin était publiée par Casterman. Ces belles gravures étaient échangées contre des « points Tintin » offerts par divers produits de grande consommation dans les années 1950. (© Casterman)*

Le Farman HF II était une amélioration du HF I, de même que le HF III qui fut produit en série dès 1909. C'est donc cette machine que le Chevalier Jules de Laminne découvrit à Spa en octobre 1909 et qui déclencha chez lui la fièvre de voler. À cette époque glorieuse de l'aviation, Henry Farman était considéré comme un demi-dieu, sinon l'oracle,

quand il fonda la première école de pilotage à Mourmelon près de Reims. Les candidats pilotes y affluèrent pour y apprendre à manier l'aéroplane, étant entendu qu'ils devaient être plutôt fortunés, vu que la grande majorité achetait un avion Farman et « recevait » les leçons de pilotage comme complément normal et indispensable. Un seul appareil était affecté à la formation prodiguée par Henry Farman ou par le seul moniteur pour le seconder, Charles van den Born qui était de nationalité belge.

S'étant rendu à Mourmelon tout début novembre 1909, Jules de Laminne fut présenté à Henry Farman par son compatriote van den Born et eut la chance d'effectuer son premier vol sous la férule du maître le 2 novembre. Ce vol ne dura guère plus de cinq minutes, temps moyen d'une leçon de pilotage en ce temps-là. Jules de Laminne vit Henry Farman battre le record mondial de durée le 4 novembre 1909 en le portant à 4 heures 6 minutes, équivalant à une distance parcourue de 226 kilomètres. Parmi les élèves en formation à Mourmelon figurait Hélène Dutrieu, l'une des premières femmes pilotes et la première Belge à être brevetée chez Farman (brevet numéro 27). Convaincu par l'aviation, le Chevalier Jules de Laminne commanda son premier Farman HF III mais, celui-ci n'étant pas encore terminé, il poursuivit sa formation avec l'appareil école sur lequel il fut lâché par Charles van den Born en mars 1910. Mis en confiance par son premier solo, Jules de Laminne se livra à quelques fantaisies en vol et ne put éviter une rangée d'arbres bordant l'aérodrome où il revenait pour atterrir, la collision était inévitable et l'avion fut brisé menu, mais son pilote en sortit indemne. Comme le moteur n'avait pas donné le surcroît de puissance demandé pour franchir l'obstacle, Jules de Laminne déclara, péremptoire, qu'il ne monterait plus jamais dans un appareil muni d'un

moteur semblable et ne reprendrait les vols qu'avec son avion personnel. Il sauta dans sa voiture, accompagné de son fidèle mécanicien Guillaume Deguel, pour rallier Liège qu'il ne quitta que fin avril pour revenir à Mourmelon pour faire, avec son avion personnel, quelques vols et effectuer le 2 mai 1910 les épreuves pour l'obtention du brevet de pilote devant les commissaires de l'Aéro-club de France, lequel fut entériné par l'Aéro-club de Belgique sous le numéro 9.

### **Ardent promoteur de la cause aérienne et de l'aérodrome de Kiewit**



*À Kiewit (Hasselt) le 14 août 1911 : le Farman HF III du Chevalier Jules de Laminne est sorti de son hangar de toile. (Collection JP Lauwers)*

C'est à Kiewit (le terme néerlandais pour désigner le vanneau) que le Chevalier Jules de Laminne fit ériger un hangar pour son Farman HF III arrivé en caisse par chemin de fer début mai 1910. Il fut remonté par ses mécaniciens Guillaume Deguel et Joseph Erade et fut prêt à prendre l'air dès le 15 mai.

Kiewit, sur le territoire de la commune de Zonhoven au nord de Hasselt, était une plaine couverte de bruyères longue de près de deux kilomètres et qui avait servi comme piste d'entraînement pour les chevaux de course. D'autres hangars y avaient été récemment érigés pour abriter, entre autres, le Voisin d'Emile Allard, le Blériot de Benselin et le Farman HF III d'Alfred Lanser qui avait découvert Kiewit. Une belle clique d'aviateurs qui animaient fébrilement le premier aérodrome de Belgique (toutefois contemporain de la plaine de Sint-Job-in't-Goor au nord d'Anvers nivelée par le Baron Pierre de Caters détenant le brevet de pilote numéro 1).

La première session d'essais de l'appareil de Jules de Laminne le 15 mai 1910 fut problématique, étant donné qu'une clé anglaise oubliée sur l'aile glissa vers l'hélice à cause



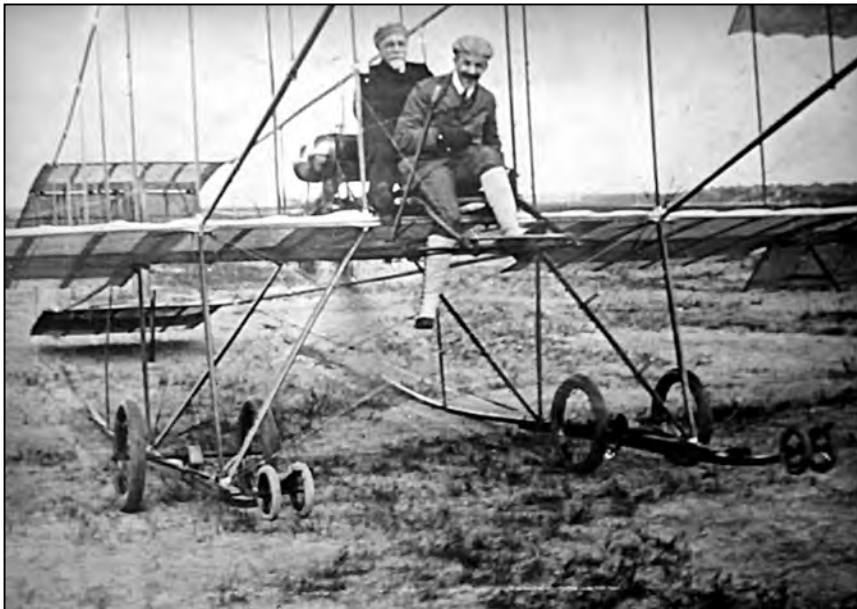
*Les premiers occupants de l'aérodrome limbourgeois de Kiewit au printemps ou à l'été 1910. Les deux Farman HF III sont la propriété d'Alfred Lanser, grand ami du Chevalier Jules de Laminne, également propriétaire d'un HF III avec un Blériot IX au centre appartenant à M. Varley. (A&C Blanckart/collection JP Lauwers)*

des vibrations du moteur et lorsque celle-ci fut touchée, elle s'émietta en projectiles frappant les vitres du hangar qui éclatèrent à l'impact. L'hélice remplacée en deux temps, trois mouvements, le moteur fut redémarré pour le premier vol mais il cala intempestivement. Relancé, il stoppa à nouveau juste après avoir franchi la clôture de l'aérodrome, mais l'appareil ne fut pas endommagé. Ramené à bras d'hommes au point de départ, le mécanicien Joseph Erade eut tôt fait de découvrir que le bouchon du réservoir d'essence était démunie d'un petit trou indispensable à une alimentation par gravité. C'était une précaution prise pour l'expédition de l'avion et le problème fut vite résolu. Plusieurs vols furent effectués, notamment avec des passagers.

À partir du 15 mai, Jules de Laminne accomplit de nombreux vols seul mais aussi avec des passagers. Jusque-là, tous les aviateurs belges ne quittaient guère les abords de leur port d'attache et Jules de Laminne se risqua à mener, au départ de Kiewit, un vol à destination du camp militaire de Beverloo distant de douze kilomètres et y atterrit le 6 juin à la grande surprise des militaires qui y étaient cantonnés.

Jules de Laminne commençait à être connu et nombreux furent les notables venus des quatre coins du pays pour le voir voler ou l'accompagner en tant que passagers. Très normalement, il commença à dispenser des leçons de pilotage aux plus enthousiastes et forma les pilotes de la première heure qu'étaient Alfred Lanser, Ferdinand Lescarts et Henri Crombez qui fut, durant la 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale, l'un des pilotes attitrés du Roi Albert I<sup>er</sup>.

## Naissance de l'aviation militaire belge

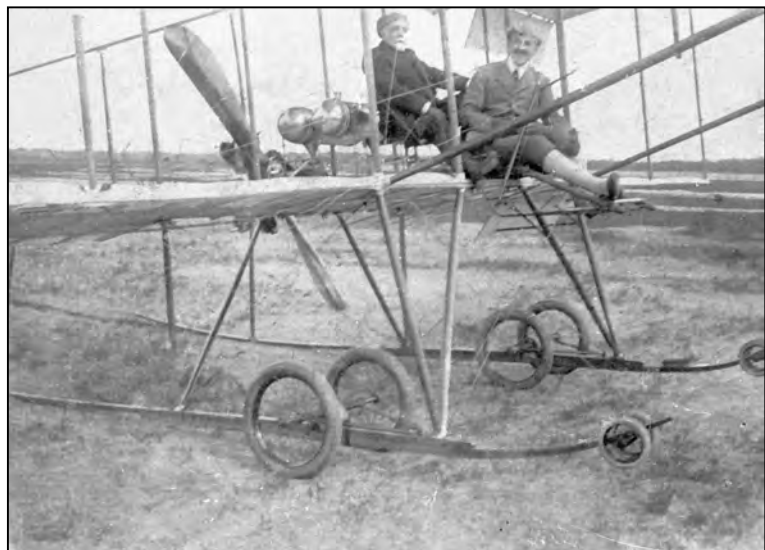


*Le Chevalier Jules de Laminne prêt à donner le baptême de l'air au Général Hellebaut, Ministre de la guerre, le 7 juillet 1910 à Kiewit ; on pourrait dire que c'est après ces deux vols mémorables que l'aviation militaire belge fut créée. (AELR/MRA-KLM)*

aviateurs militaires. Celui-ci, très honoré, marqua immédiatement son accord en la matière mais refusa toute rémunération et offrit ses services à titre gracieux. C'est alors que se présentèrent spontanément à lui les lieutenants de cavalerie Emmanuel Bronne et Robert Dhanis dans le but d'accomplir leur formation de pilote. Jules de Laminne appréciait la démarche et assura leur formation qu'ils réussirent et conclurent en volant en solo après une quinzaine de vols, mais ne passèrent pas les épreuves officielles du brevet, car l'aérostation dépendant du génie, comme le serait l'aviation, logiquement, les premiers aviateurs devaient émaner de cette arme. Le Ministère de la guerre désigna officiellement le Lieutenant Georges Nélis et le Sous-lieutenant Pierre Lebon, tous deux affectés au génie, comme les premiers élèves pilotes. Ils obtinrent leur brevet avec brio.

Georges Nélis devait, après la Grande Guerre, être le promoteur et le créateur du SNETA (Syndicat National d'Etude du Transport Aérien), de la SABENA (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne) et de la SABCA (Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique).

Le 7 juillet 1910 constitue le point de départ de la création de l'aviation militaire belge : c'est en effet ce jour-là que le Général Hellebaut, Ministre de la guerre, se rendit à Kiewit afin d'y effectuer deux vols avec le Chevalier Jules de Laminne. Le Ministre fut à ce point emballé qu'il révéla son intention de mettre sur pieds une Compagnie des Aviateurs rattachée à la Compagnie des Aéroliers et demanda au Chevalier de Laminne s'il acceptait de former les premiers



*Vue sous un autre angle du Général Hellebaut et du Chevalier Jules de Laminne apparemment fort réjoui. (Collection JP Lauwers)*



## Chronologie des « exploits » et faits saillants aéronautiques de juillet 1910 à juillet 1914

Le progrès s'accomplit bien souvent par une succession de petits bonds en avant. L'aviation n'a pas échappé à cette règle, comme le prouvent les actions et initiatives du pionnier qu'était le Chevalier Jules de Laminne.

### L'année 1910

C'était donc le 15 mai 1910 que son Farman HF III venait d'être remonté et essayé à Kiewitz-lez-Hasselt. Dès le 20, soit quelques jours plus tard, il totalisait une heure de vol en sept mouvements, le dernier l'étant dans l'après-midi pour un périple de sept minutes avec son frère Louis comme passager.



*Survols de Kiewit et de ses hangars en présence d'une cohorte de curieux par le Farman HF III piloté par Jules de Laminne en mai ou juin 1910. (A&C Blanckart/collection JP Lauwers)*

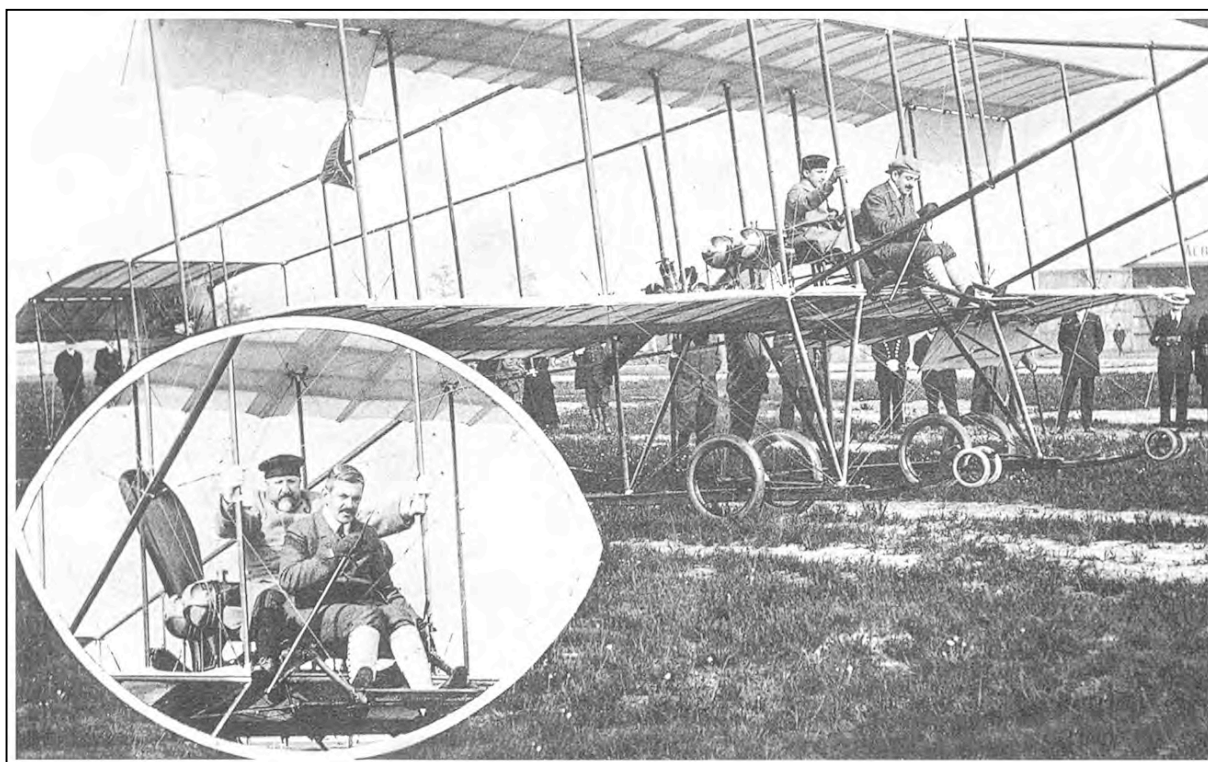
Le 4 juin, il quittait pour la première fois le voisinage de la plaine de Kiewitz et alla poser son aéroplane au camp de Beverloo ; un orage en développement le força à regagner sa base où il atterrit sous une pluie battante.

Le 17 juin, de Laminne effectua sept vols dont un avec le Chevalier Jules de Thier, journaliste sportif et secrétaire général de l'Aéro-club de Liège-Spa ; celui-ci dura dix-sept minutes et dix-neuf secondes.

Le 18 juin, il survola Hasselt durant vingt-cinq minutes et, le 19, il vola pratiquement une heure mais une panne de moteur le contraignit à se poser dans un champ d'où, réparation faite, il repartit après une demi-heure d'immobilisation.

Le 9 juillet, le Général Hellebaut, Ministre de la guerre, accompagné de ses proches collaborateurs et de son fils, capitaine d'artillerie, rendit visite à l'aérodrome de Kiewitz et y effectua deux vols, respectivement de quinze et neuf minutes en tant que passager du Chevalier Jules de Laminne.

Le jour le plus faste de l'année 1910 fut, sans conteste, le 15 juillet, jour où pour la toute première fois au monde, un souverain volait en aéroplane. En l'occurrence, le Tsar des Bulgares, Ferdinand de Saxe-Cobourg qui était venu rendre visite à son parent, le Roi Albert I<sup>er</sup>. Néanmoins, Jules de Laminne donna le baptême de l'air d'abord à ses fils, le Prince Cyrille et ensuite le Prince héritier Boris. Le Tsar exprima alors le désir de voler et si sa corpulence compliqua sa montée à bord du Farman, ce ne fut nullement le cas pour le vol lui-même et le distingué passager insista pour effectuer un deuxième tour de piste, totalisant sept minutes de vol. Le Chevalier Jules de Laminne relata avoir eu rarement un accompagnateur manifestant une satisfaction et une reconnaissance aussi vives vis-à-vis du pilote. Mais ce qui le surprit par-dessus tout, c'étaient les connaissances approfondies en matière de botanique du Tsar lorsqu'il cueillit une petite fleur parmi les bruyères et lui dit « drosera rotundiflora », une petite plante carnivore abondant sur la plaine de Kiewit.



*Le 15 juillet 1910 à Kiewit, le Chevalier Jules de Laminne emmène en avion successivement le Prince Cyrille et le Prince héritier Boris et enfin le Tsar des Bulgares, Ferdinand de Saxe-Cobourg (en médaillon dans la photo). (AELR/MRA-KLM)*

Le 16 août, de Laminne passa au dessus de Zolder et de Beverloo au cours d'un vol s'étendant sur vingt-cinq minutes.

Pour juger de l'activité de vol soutenue de Kiewit, il suffit de se pencher sur la seule journée du 23 août 1910 durant laquelle Jules de Laminne entreprit onze vols, tandis que Verschaeve et Lambiotte effectuaient respectivement trois et huit vols.

Le 10 septembre, le Chevalier Jules de Laminne accueillit le Prince Carol de Roumanie ainsi que tout son aréopage. Le pionnier de l'aviation exécuta d'abord un vol de douze minutes, mais sans le prince, interdit de vol in extremis par un télégramme envoyé par ses instances de

tutelle. Jules de Laminne fit voler son précepteur durant huit minutes avant de faire un dernier tour de onze minutes en solo.

Le 13 septembre, de Laminne entama les premiers vols de formation du Lieutenant Dhanis (deux vols de douze et six minutes) et du Lieutenant Bronne (onze et quatre minutes), les premiers élèves pilotes militaires qui s'étaient présentés spontanément au promoteur de l'aviation, lequel fit finalement un vol de vingt-trois minutes seul à bord.

Le 23 septembre, l'hôte distingué de Kiewit n'était autre que le Major Renner, attaché militaire auprès de l'ambassade d'Allemagne. Le Chevalier Jules de Laminne réalisa plusieurs vols au mépris du vent violent avec les lieutenants Dhanis et Bronne, Henri Crombez, Mademoiselle Fraipont et Messieurs de Thibaut et Lissoir comme passagers.

Dans l'intervalle, une demi-douzaine de pilotes avait acquis un aéroplane auprès des ateliers Henry Farman et nombreux étaient les concepteurs et constructeurs de machines volantes qu'ils essayaient avec plus ou moins de bonheur sur la plaine de Kiewit. C'est le concepteur-constructeur Léon de Brouckère qui assembla les avions aux performances les plus remarquables. Il s'établit ensuite à l'aérodrome de Genk tout proche et construisit en série jusqu'à l'été 1914 des biplans de son cru et des monoplaces Deperdussin sous licence de l'avionneur français.

Les 24 et 25 septembre, Jules de Laminne emmena en deux fois six passagers à la découverte de l'élément aérien.

Le 8 octobre, parti très tard de Kiewit, Jules de Laminne dut se poser au coucher du soleil à Wyckmael, distant de vingt-cinq kilomètres.

Le 11 octobre, lors du meeting d'aviation organisé à Kiewit du 8 au 16 octobre 1910, Jules de Laminne remporta la première place de la première course aérienne internationale jamais organisée en réussissant le raid Kiewit-Hasselt-Maastricht en trente-cinq minutes avec retour en trente-sept minutes.

Le 12 octobre, il couvrit entre deux averses, le circuit de Campine long de vingt kilomètres en vingt-cinq minutes. Malgré le vent soutenu du 13 octobre, il effectua cinq vols et, au cours de l'un d'eux, décolla son Farman HF III en 12,10 mètres !

Jules de Laminne était le seul à prendre l'air le 14 octobre par vent très soutenu. Le 15, il accomplit cinq tours du circuit de Campine (100 km) en deux heures six minutes.

Le 16 octobre, il effectua encore le trajet Kiewit-Ans en quarante-deux minutes cinquante-cinq secondes. Il réalisa le second meilleur temps du raid Hasselt-Liège le 17 octobre.

Le 21 octobre il survola le château d'Oudoumont (Verlaine) où résidait sa mère et s'y posa le surlendemain. Le 29 octobre, Jules de Laminne participa à l'inauguration de la plaine d'Ans (Liège) en compagnie des aviateurs Kuhling, Martin, Vidart et Parisot.

Le 10 novembre 1910, Jules de Laminne décrocha la coupe offerte par le Baron de Crawhez au premier aviateur belge ayant atteint les quarante heures de vol. Il terminait ainsi sa première année de pilote-aviateur en beauté.

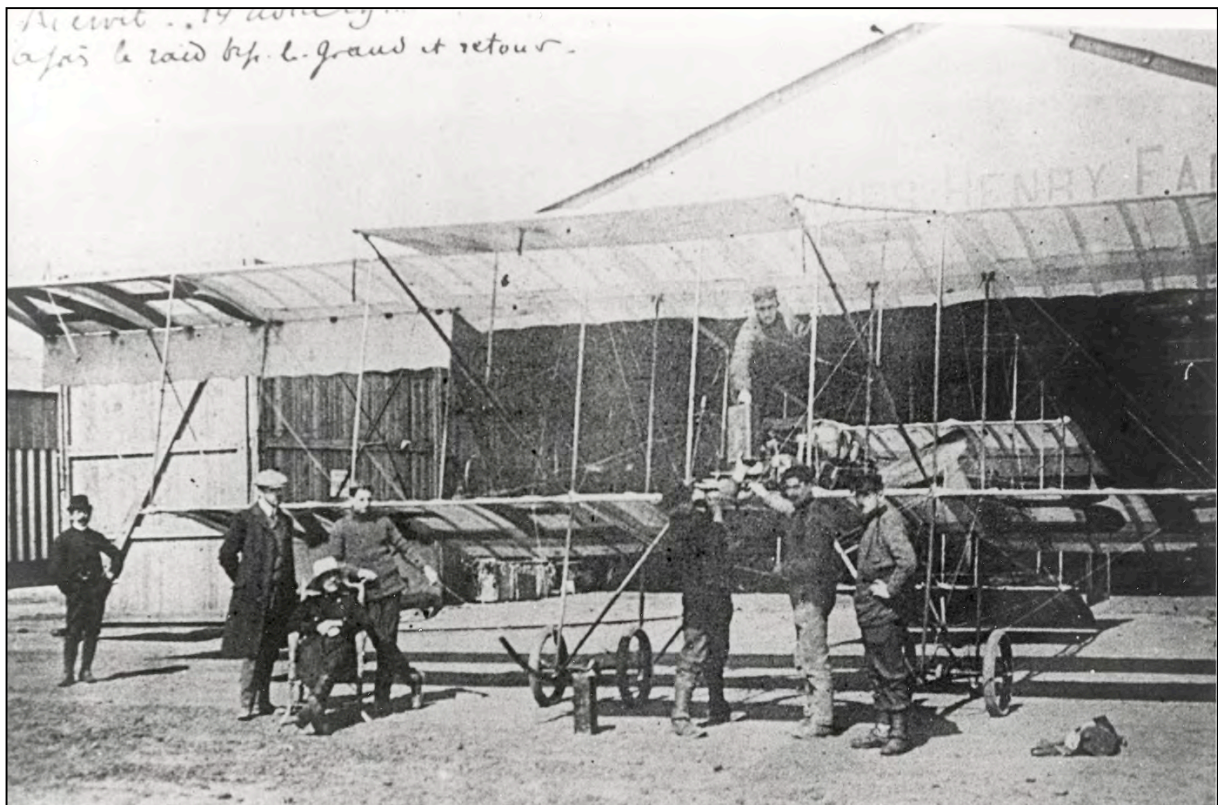
## L'année 1911

Après une période de léthargie provoquée par l'hiver, la plaine de Kiewit se mit à bourdonner d'activité avec le retour du printemps.

Le 21 mars 1911, à l'issue de nombreux vols, les lieutenants Bronne et Lebon passaient les épreuves du brevet de pilote, tandis que le Lieutenant Nélis, premier élève pilote officiel de l'armée belge, effectuait un vol à 350 mètres d'altitude.

Le 30 mars avec le Lieutenant Lebon comme passager, Jules de Laminne visita le polygone de Houthalen et puis le camp de Beverloo.

Le 14 avril, il décolla de Kiewit avec le Farman « à plans militaires » (aile supérieure allongée) accompagné du Lieutenant Nélis et, après tout un périple, atterrit à Orp-le-Grand chez les parents de Georges Nélis qui pilota l'avion durant trente-six minutes pour le vol retour.



*Le Farman type militaire 1910 (HF III), tout premier avion militaire belge, au retour du raid sur la campagne avec atterrissage à Orp-le-Grand chez les parents de Georges Nélis le 14 avril 1911. Ses ailes portent l'inscription AR-MEE BEL-GE pour le distinguer des appareils civils. (AELR/MRA-KLM)*

Le 19 avril, les lieutenants Nélis et Lebon survolèrent les sapinières incendiées à Kiewit et le camp de Houthalen le lendemain. Dans les derniers jours d'avril 1911, Jules de Laminne amena, avec le Lieutenant Nélis comme passager, le Farman militaire à Brasschaat pour l'inauguration officielle de l'école d'aviation militaire le 1<sup>er</sup> mai 1911.

Le 4 mai, il partit de Kiewit, toujours accompagné de Georges Nélis, pour atterrir sur la plaine de Wilrijk et repartir à destination de Brasschaat. Se partageant entre Kiewit et Brasschaat,

son hangar de Kiewit devint libre et il en profita pour y garer sa nouvelle acquisition, un Henry Farman léger dit type « circuit européen ». Cet appareil était également appelé Farman rapide et même FRN (pour Farman Rapide Nélis), car il fut loué par Jules de Laminne à l'armée.



*Le Chevalier Jules de Laminne acquit ce Farman rapide, dit également « type circuit européen 1911 » en avril 1911 ; il était ainsi dénommé par ce qu'il était de construction très légère. Loué à l'armée belge, il fut bientôt connu comme FRN (Farman Rapide Nélis). Un accident mit brutalement fin à sa carrière le 14 février 1913. (AELR/MRA-KLM)*

Le 9 juillet, toujours avec Nélis comme copilote, il effectua le raid Kiewit – Overpelt – Kiewit de cinquante kilomètres en quarante-six minutes cinquante-sept secondes. Le 16 juillet, le second raid vers l'usine de zinc à Budel (Pays-Bas) fut contrecarré par le mauvais temps, mais l'équipage Jules de Laminne – Georges Nélis décolla à six heures, arriva à Budel à six heures trente-quatre et en repartit à six heures quarante pour se poser à Kiewit à huit heures. Les vols vers les usines de zinc se terminèrent le 30 juillet lorsque Jules de Laminne rallia celle de Lommel. Comme il avait réalisé les meilleurs temps lors des trois épreuves, il se vit récompensé du prix promis par la direction des usines de zinc.

Le 27 juillet, Jules de Laminne vola avec son Farman rapide.

Le 20 août, les officiers aviateurs belges essayèrent le nouveau Farman rapide dit aussi « de course ».

Les 3 et 4 septembre, il atterrit à la propriété familiale d'Oudoumont d'où il survola les villages environnants en emmenant de nombreux passagers. Il vola encore le 23 septembre et emmena son frère Louis pour un vol sur campagne de quarante-deux minutes (160 km) le 5 octobre. Du reste, il opéra exclusivement du château d'Oudoumont et y a donné également le baptême de l'air à sa mère, âgée de soixante ans le 25 octobre 1911.

Au cours de l'année 1911, le Chevalier Jules de Laminne avait vendu quatre Henry Farman HF III/type militaire 1910 et 1911 à l'armée belge qui tous opérèrent depuis Kiewit mais qui furent basés à Brasschaat lorsque l'école de pilotage y fut implantée en mai de cette année.

#### Épilogue du procès de Caters – de Laminne le 26 juillet 1911.

Dès le début, le Baron Pierre de Caters (brevet de pilote belge numéro 1) et le Chevalier Jules de Laminne (brevet de pilote belge numéro 9) furent de grands rivaux dans la propagation de l'idée aérienne en Belgique, mais aussi en matière de « chasse » au contrat de formation de pilotes (et accessoirement de vente d'avions) à l'armée belge.

Cette rivalité exacerbée se mua en procès intenté par de Caters auprès du tribunal de Hasselt à l'encontre de Jules de Laminne – reconnu comme le représentant en Belgique des aéroplanes Henry Farman – pour contrefaçon de brevet du dispositif du gouvernail de profondeur de leurs biplans.

Pierre de Caters fut débouté par le tribunal qui émit un long jugement très motivé exposant que le brevet pris par lui était nul, d'autres brevets ayant été accordés antérieurement à d'autres pour la même invention, laquelle n'avait pas été suffisamment décrite par de Caters.

Le Chevalier de Laminne, qui avait intenté une action reconventionnelle, fut lui aussi débouté, les juges admettant en l'occurrence la bonne foi du Baron de Caters, mais celui-ci fut néanmoins condamné à tous les dépens.

Cette virulente rivalité entre les deux aviateurs ne faiblit guère jusqu'à l'avènement de la Grande Guerre en août 1914.

#### Les années 1912, 1913 et 1914

L'école de pilotage ayant été transférée à Brasschaat le 1<sup>er</sup> mai 1911, Kiewit fut quasi déserté durant 1912, d'autant plus que le Baron Pierre de Caters avait cédé son aérodrome de Sint-Job-in't-Goor, les hangars et quatre biplans Aviator aux frères Bollekens qui obtinrent la licence de construction des avions Farman le 27 février 1912. Ayant passé un contrat avec l'armée pour la formation des pilotes militaires le 23 octobre 1912, cette entreprise reprit aussi l'exploitation de l'école de Kiewit le 20 mai 1913.

Les premières grandes manœuvres militaires impliquant des avions furent organisées en Entre-Sambre-et-Meuse où deux escadrilles de quatre appareils chacune furent mises à contribution.

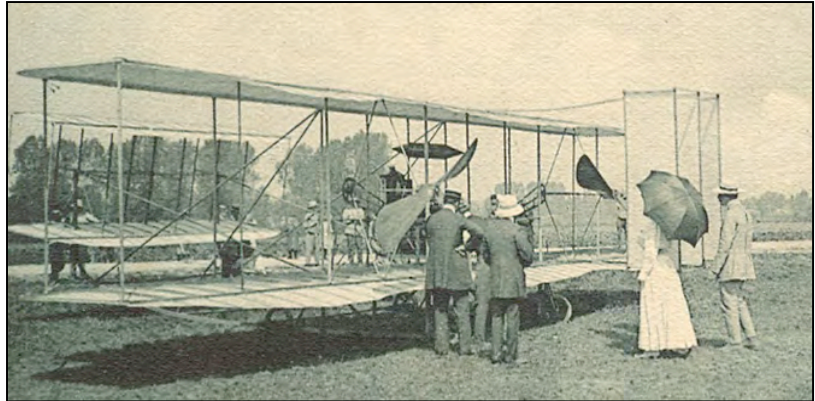
L'aviation militaire et la construction aéronautique étaient bien établies en Belgique, l'une des premières nations à disposer d'une aviation militaire. Tout fonctionna pour le mieux, trente-deux pilotes militaires furent formés, quelques-uns d'entre eux ayant péri dans des crashes,

avant que n'éclate le premier conflit mondial en août 1914, la guerre la plus meurtrière de tous les temps.

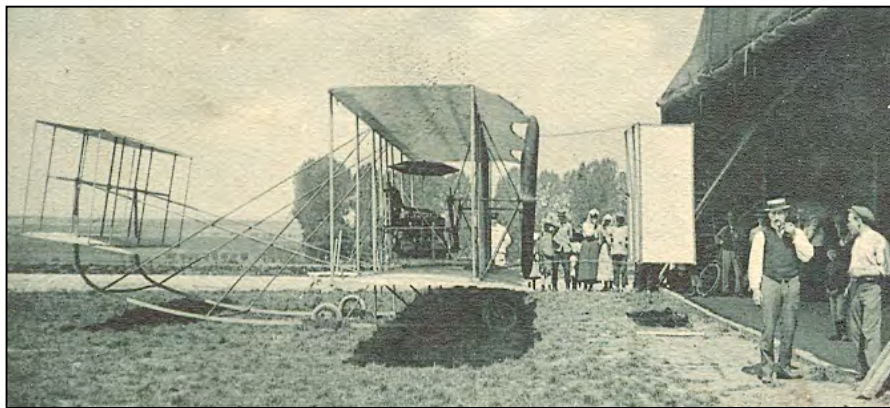
Le Chevalier Jules de Laminne offrit ses services à l'armée belge en août 1914, mais sa proposition n'eut guère d'écho...

## Le Chevalier Louis de Laminne

Frère de Jules, le Chevalier Louis de Laminne était passionné par l'automobile, tant pour la mécanique que pour la compétition. Il s'attela également en 1909 à la construction d'un appareil biplan censé être un Wright, mais l'avion fut tellement modifié qu'on pouvait encore difficilement l'appeler ainsi : sa construction particulière-



ment soignée faisait l'admiration de tous les connaisseurs. Par rapport au Wright original, il en avait augmenté l'envergure de 50 centimètres, la portant à 16 mètres, avec une profondeur de plans de 2,20 mètres au lieu de 2. L'entreplan mesurait 2 mètres au lieu de 1,80. Le



*Le splendide biplan Wright intrinsèquement modifié construit par le Chevalier Louis de Laminne, frère de Jules, dans la propriété familiale d'Oudoumont en 1909. (Archives JP Decock)*

mû par un moteur Vivinus de 60 CV de construction belge qui entraînait deux hélices propulsives. Les plans étaient tous recouverts de toile caoutchoutée fabriquée par les Établissements Englebert à Liège. Louis de Laminne avait déjà pratiqué le vol plané en 1909 et devait entamer la mise au point de son avion à l'automne 1909.

gauchissement se faisait sur 3 mètres au bout de chaque aile. Le gouvernail de profondeur placé à l'avant de la machine était de 10 mètres carrés au lieu de 8,40. Le gouvernail de direction triplan se trouvait à l'arrière. La menuiserie remarquable en frêne du Japon était due à Victor Jacques. Le biplan Louis de Laminne était

Et cet avion, soudainement, disparut des écrans et, malgré qu'il ait manifestement volé, on n'en trouve plus aucune trace après septembre 1909...

## Cofondateur de l'association des Vieilles Tiges Belges

Devenu industriel, la présence du Chevalier Jules de Laminne se fit très discrète dans le milieu de l'aviation belge durant l'entre-deux-guerres, mais il ne fut certes pas inactif. Il prit en charge en 1934 la remise en service de l'aérodrome de Kiewit qui fut inauguré en grande pompe le 4 août de cette même année en présence de nombreux pionniers et d'anciens aviateurs de 1914-1918 et d'avant, dont plusieurs avaient appris à manier le manche à balai en ce même endroit.

Le Limburg Aviation Club constitué à Hasselt le 10 août 1933 choisit tout naturellement Kiewit comme port d'attache. Ce club organisa une grande fête aérienne le 14 août 1938 où l'on vit évoluer, entre autres, la patrouille acrobatique militaire belge sur Gloster Gladiator commandée par le Capitaine Arendt.

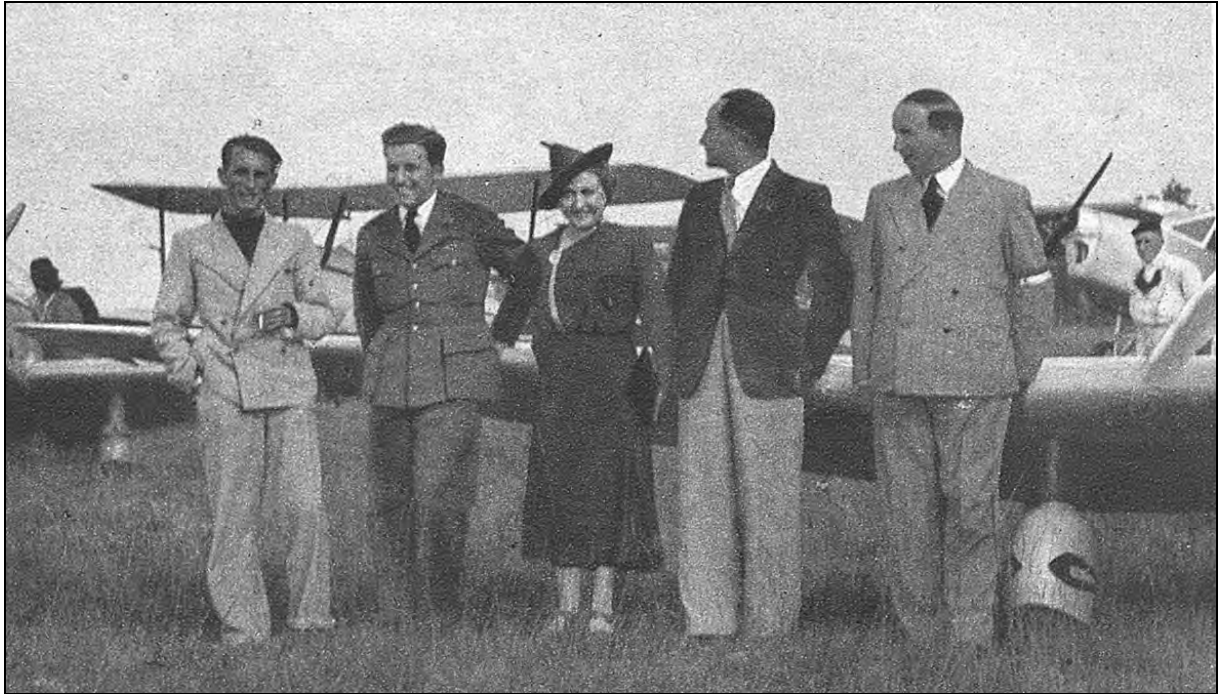
Le Chevalier Jules de Laminne mobilisa ses amis belges dans le cadre de la réouverture de l'aérodrome de Kiewit en 1934, mais il avait alors un plus grand projet à cœur.

Il y avait effectivement 104 Belges, civils et militaires, à conquérir le titre de pilote-aviateur (dont 34 étaient décédés) avant le déclenchement de la 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale. À l'instar de la démarche des pionniers français qui avaient constitué l'association des Vieilles Tiges dès le 20 novembre 1920, un petit comité dont faisait partie le Chevalier Jules de Laminne oeuvra en 1937 à la mise sur pieds de l'association Les Vieilles Tiges Belges. Les 70 pionniers toujours vivants en devinrent les membres associés fondateurs, mais l'association fut étendue aux aviateurs brevetés entre 1914 et 1918, soit durant la Grande Guerre, qui pouvaient postuler pour leur admission en tant que membres affiliés (ou, plus communément, « Vieilles Tiges B »). Officiellement constituée le 20 mars 1937, l'association des VTB était présidée par le Général Aviateur Félix Iserentant (brevet numéro 67), à l'époque commandant de l'Aviation Militaire Belge, avec comme coprésidents et fondateurs Jan Olieslagers (brevet numéro 5), doyen des aviateurs belges, et le Chevalier Jules de Laminne (brevet numéro 9). La première assemblée générale des Vieilles Tiges Belges se tint à Bruxelles le 19 mars 1938.

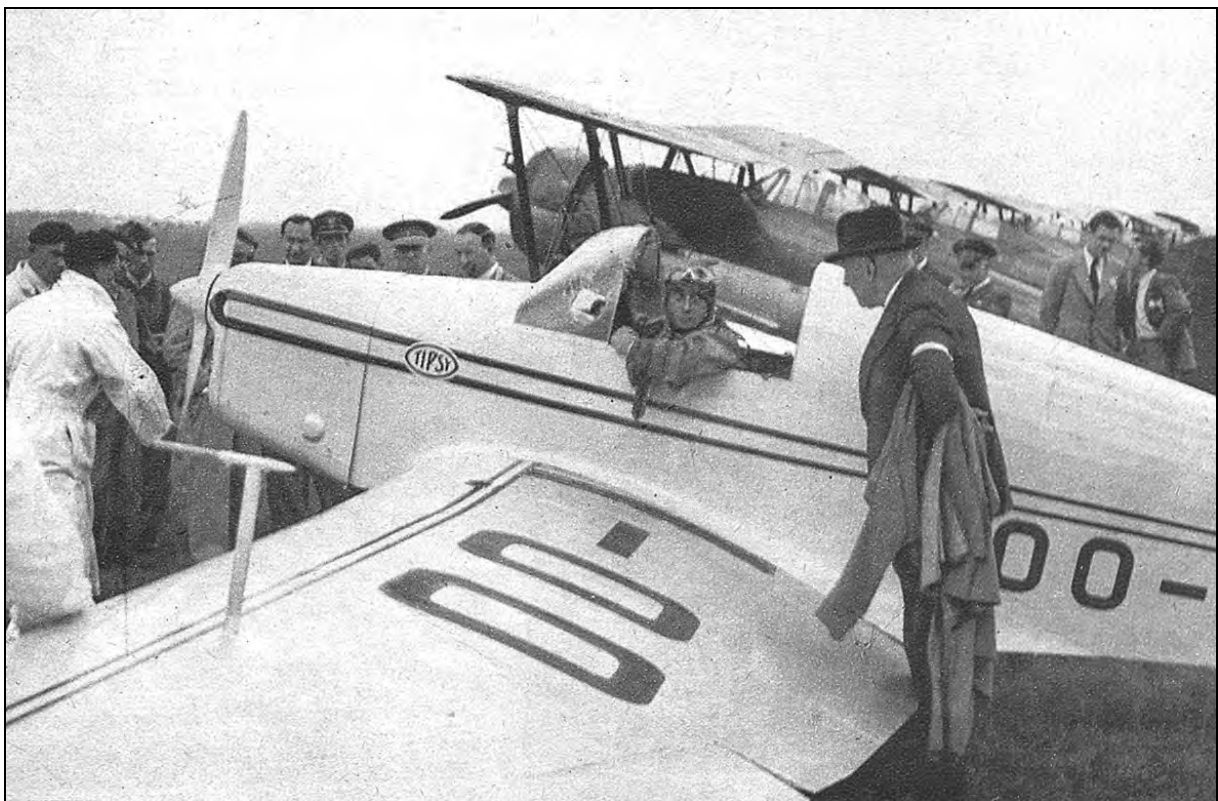


*Le premier emblème de l'association les Vieilles Tiges Belges fondée le 20 mars 1937.*





*Le Chevalier Jules de Laminne (avec brassard), Président du Limburg Aviation Club, pose avec plusieurs participants au meeting du 14 août 1938 à Kiewit célébrant la remise en service de l'aérodrome. (Collection JP Decock)*



*A Kiewit lors du meeting du 14 août 1938, Jules de Laminne discute avec le Capitaine Aviateur D'Hoore juste avant sa présentation du Topsy B national construit chez Fairey à Gosselies. (Collection JP Decock)*

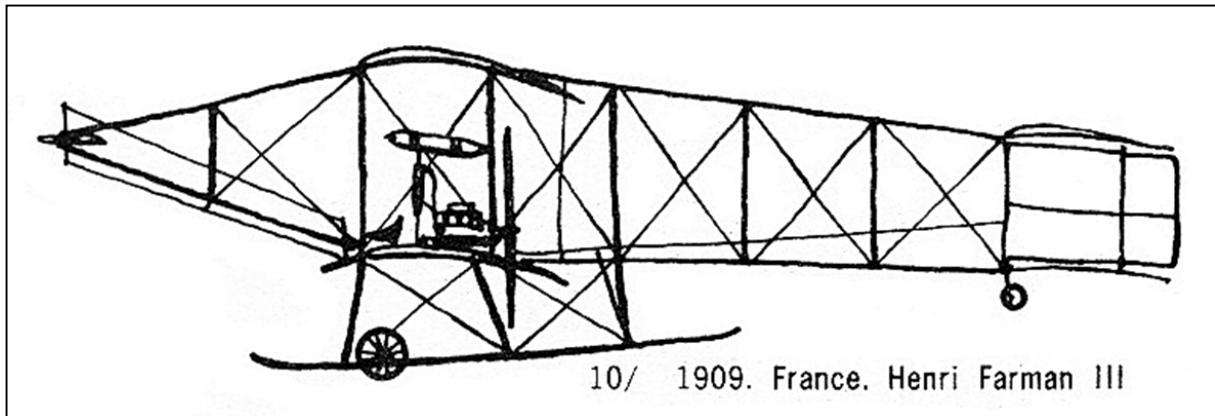
### III. ÉPILOGUE

Pour brève que fut la carrière d'aviateur du Chevalier Jules de Laminne (de 1909 à 1914) elle n'en fut pas moins intense. C'est grâce à des individus de sa trempe, dont son grand rival le Baron Pierre de Caters (brevet numéro 1), que la Belgique fut une des toutes premières nations à se doter (dès 1910) d'une aviation militaire digne de ce nom. Les aviateurs belges constituèrent durant la Grande Guerre une force qui, bien que de taille réduite, était reconnue par ses alliés comme pugnace et techniquement très avant-gardiste.

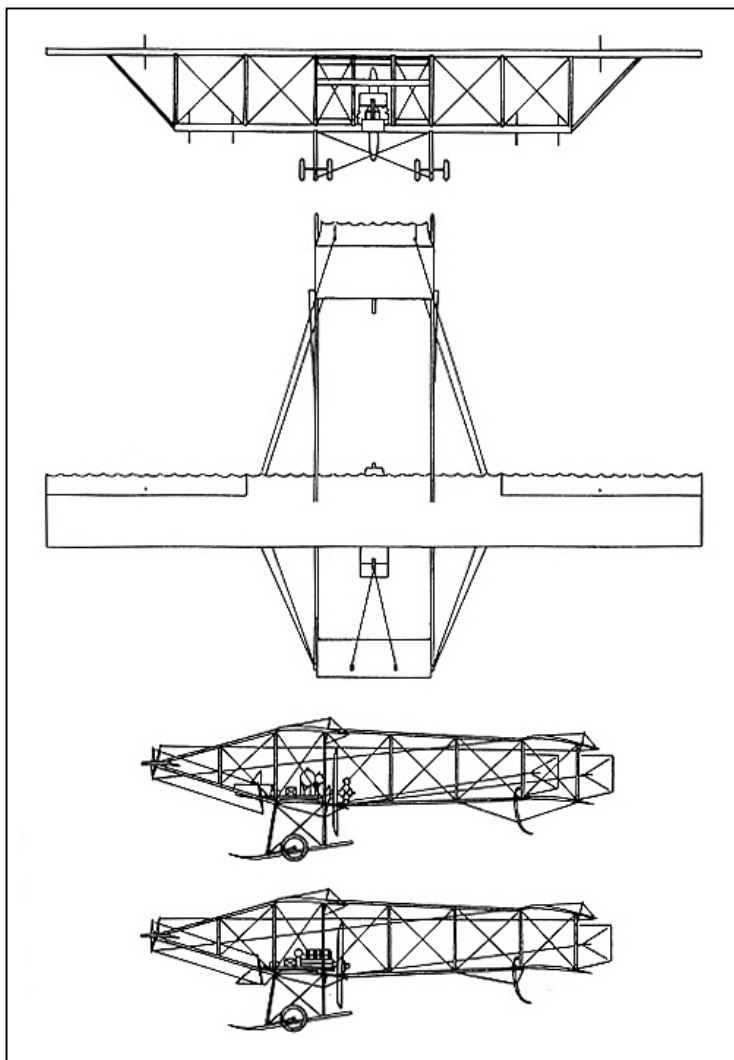
Il ne fait aucun doute que le Chevalier Jules de Laminne a largement contribué à l'établissement et à la renommée de l'aviation belge.

À part sa biographie dans les annales de l'ASBL Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge, son souvenir est perpétué par une rue de la ville de Liège qui porte son nom.

## IV. ANNEXES TECHNIQUES



Ce dessin de profil représente un Henry Farman III de 1909 tel que celui sur lequel le Chevalier Jules de Laminne apprit à piloter à Mourmelon (Reims) fin 1909 et début 1910. (Dessin de Joseph Phelan)



Le plan trois vues représente un Henry Farman type militaire 1911 (HF III). Le profil additionnel tout en bas représente un Aviator, soit un Henry Farman HF III construit sous licence en Allemagne par la firme Aviatik, dont l'agence pour le Bénélux était détenue par le Baron Pierre de Caters (brevet belge numéro 1), cofondateur de la Société Aviator qui projetait de le construire en série. Il offrit le premier Aviator au Roi Albert I<sup>er</sup> qui, à son tour, le céda à la Compagnie des Aviateurs. (Dessins de Jean-Pierre Loncour)

Caractéristiques Farman type militaire 1911 :

Envergure : 16,50 mètres  
Longueur : 11,67 mètres  
Hauteur : 3,72 mètres  
Surface alaire : 51,5 m<sup>2</sup>  
Poids à vide : environ 200 kg  
Poids maximum : environ 470 kg.

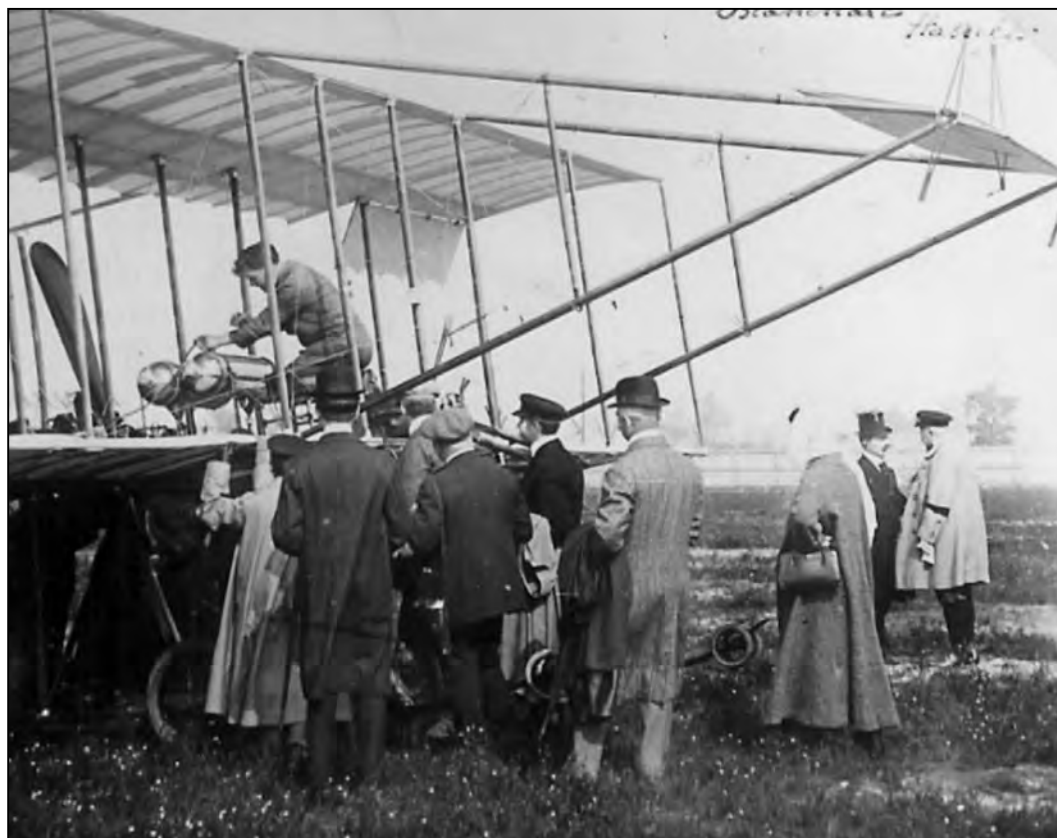
Performances Farman type militaire 1911 :

- Vitesse maximale : 76 km/h  
- Autonomie : environ 300 km.

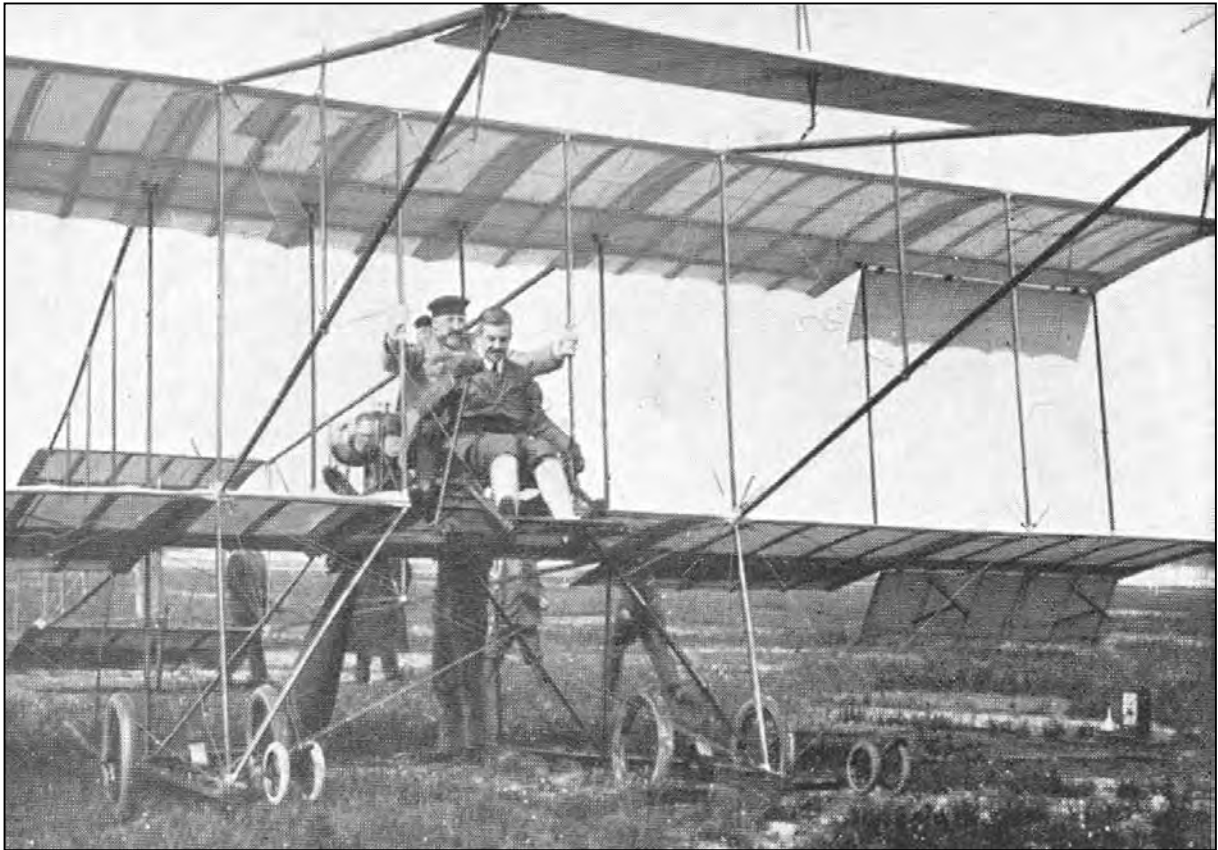
## V. ALBUM PHOTOS



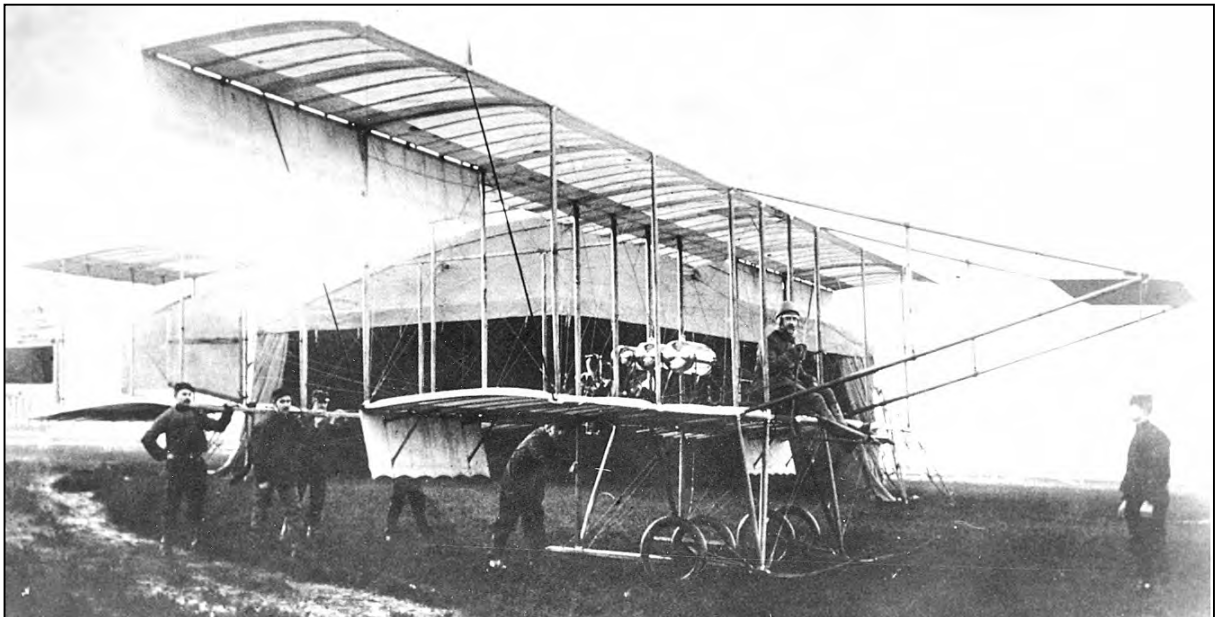
*Portrait du Chevalier Jules de Laminne en 1910, tel qu'il apparut à l'époque dans La Conquête de l'Air, le magazine de l'Aéro-club de Belgique. (Archives JP Decock)*



*Les fils du Tsar des Bulgares, les Princes Boris et Cyrille et leur suite observent attentivement le mécanicien qui fait les pleins du Farman HF III du Chevalier Jules de Laminne qui leur fera découvrir, à leur grande satisfaction, l'élément aérien quelques moments plus tard. Tout à droite, le Tsar des Bulgares discute avec Monsieur Ingenbleek, le secrétaire particulier du Roi Albert I<sup>er</sup>. (Collection JP Lauwers)*



*Le Tsar des Bulgares est assis derrière le Chevalier Jules de Laminne le 15 juillet 1910 à Kiewit avant le démarrage du moteur du Farman HF III pour le tout premier baptême de l'air au monde d'une tête couronnée.*



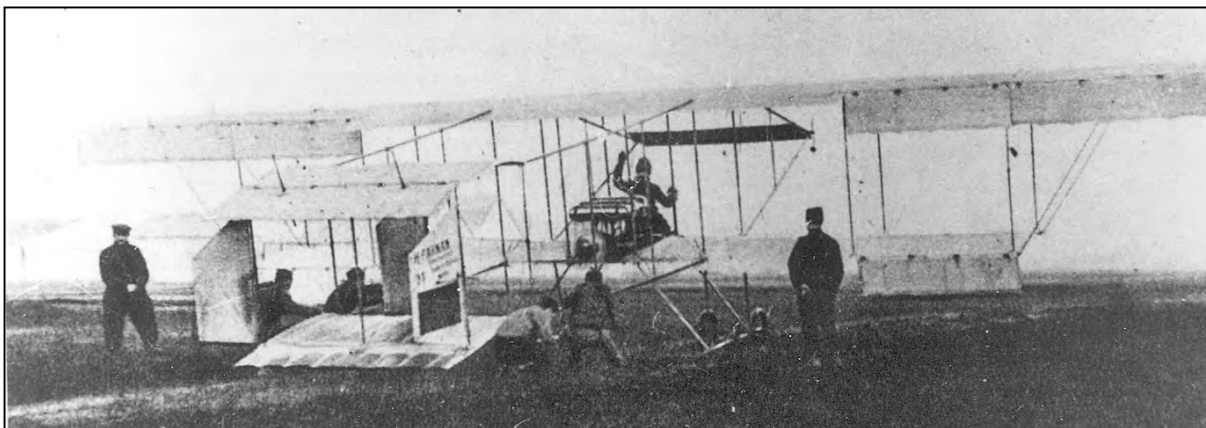
*Le Farman type militaire 1911 (Farman HF III de 1910), l'un des premiers avions militaires de Belgique. Vendu par l'entremise de Jules de Laminne, il est vu ici le 5 mai 1911 au retour de son vol Brasschaat-Kiewit avec le Lieutenant Georges Nélis comme passager, officiellement le premier pilote militaire belge.*



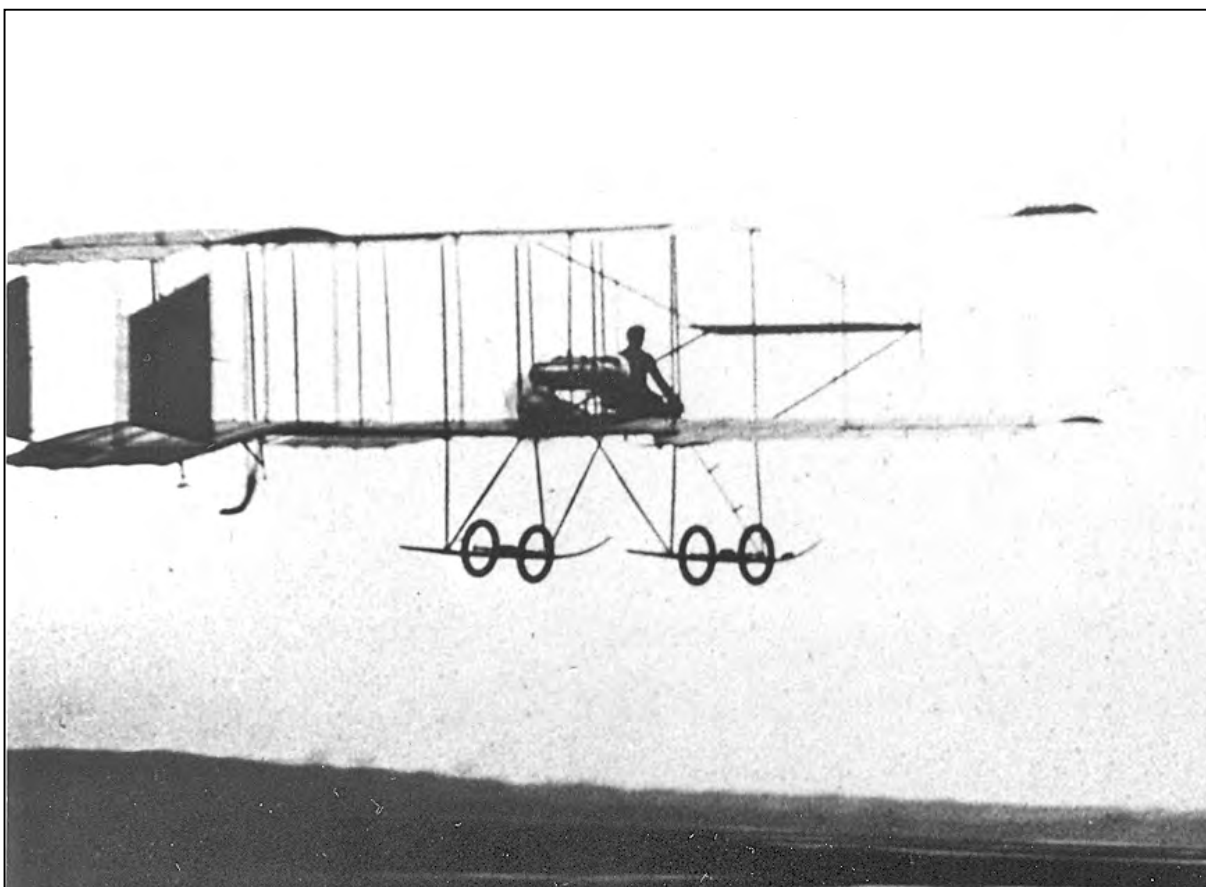
*Le Farman type militaire 1911 modifié (probablement une réparation après un accident) avec les officiers aviateurs à Brasschaat où l'aviation militaire fut officiellement basée en mai 1911. (AELR/MRA-KLM)*



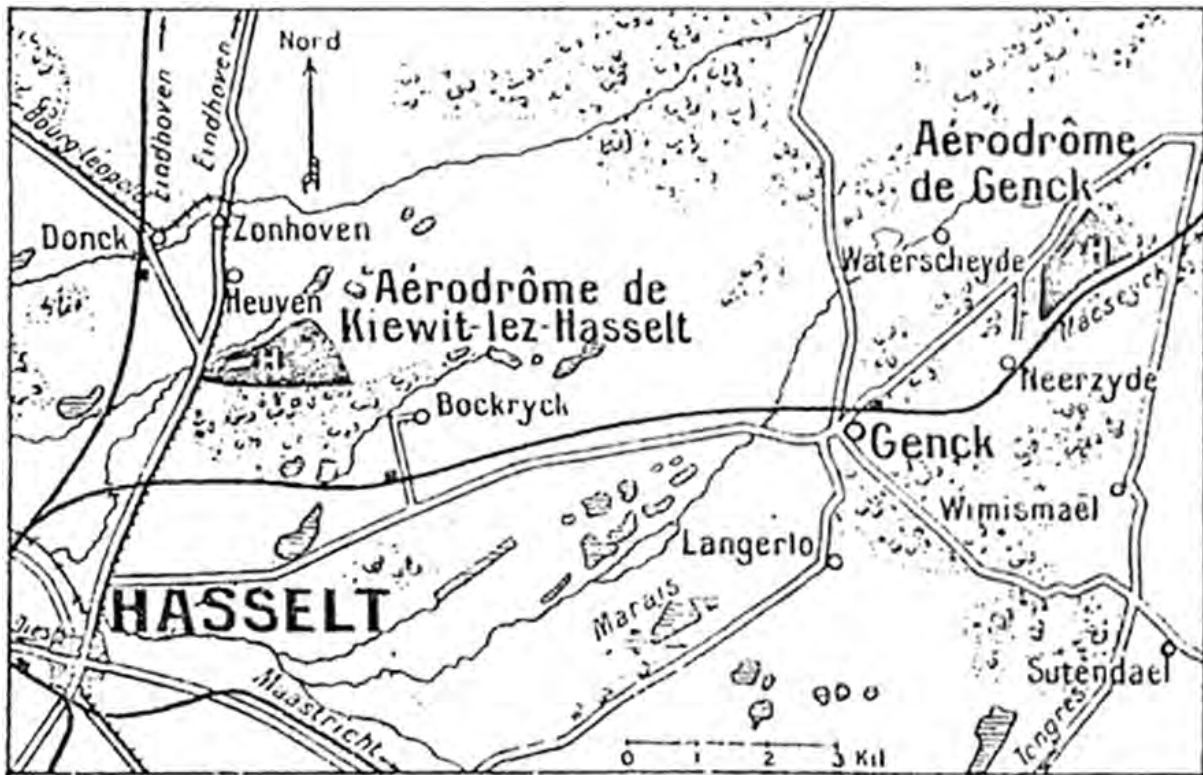
*Le premier avion militaire de l'armée belge (numéro de constructeur 93), le Farman HF III/type militaire 1910, avec le Lieutenant Georges Nélis au poste de pilotage en mai 1911, peu avant le démarrage du moteur avec l'escouade de mécaniciens prêts à retenir l'avion lorsque l'hélice se mettra à tourner. (AELR/MRA-KLM)*



*Le même appareil au même moment à Kiewit alors que l'hélice tourne, que l'escouade d'assistants le maintient immobile et que son pilote, le Lieutenant Georges Nélis, donne le signal du « lâchez tout ! ». (Collection JP Lauwers)*



*Toujours le même événement, mais Georges Nélis vient de décoller de Kiewit ; on peut remarquer le stabilisateur à l'avant dit « planche à pain ». À la demande des militaires, les ailes supérieures ont été allongées par rapport aux modèles civils. (AELR/MRA-KLM)*



Carte des aérodromes de Kiewit et de Genck en 1913.

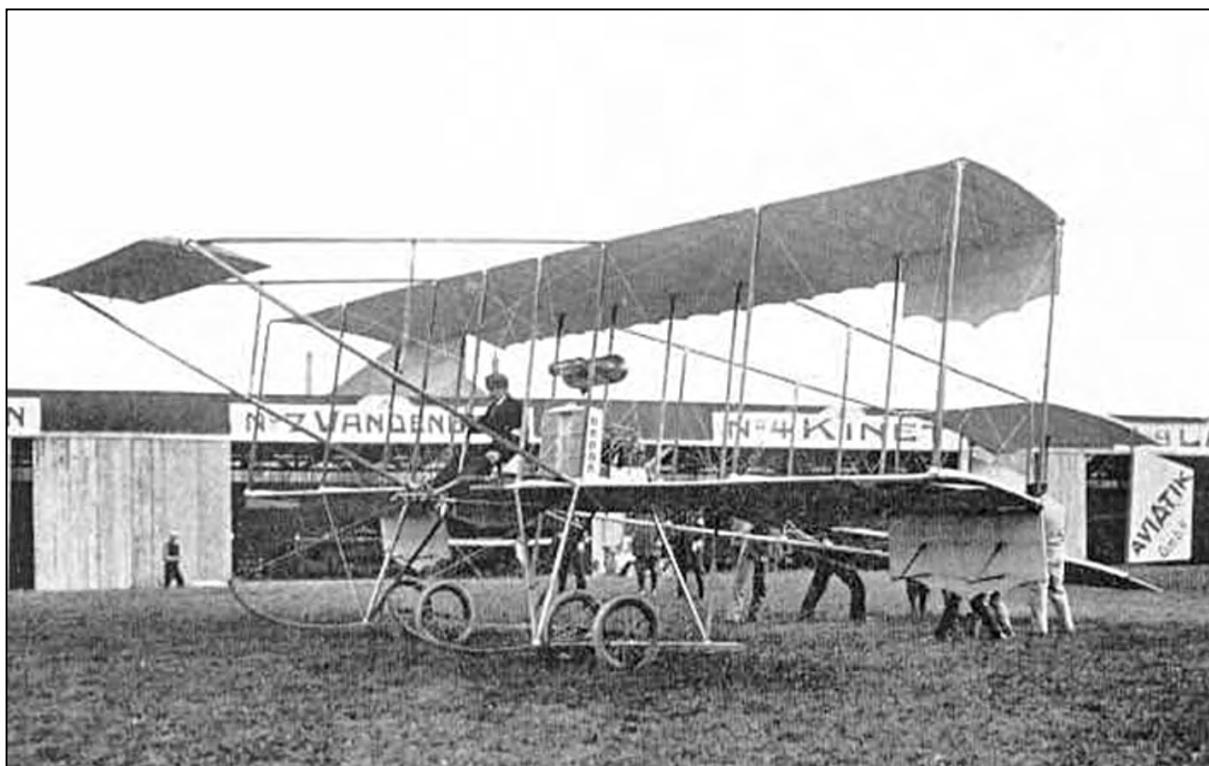


Caricature du Chevalier Jules de Laminne réalisée en 1910 par Jacques Ochs qui servira pendant la guerre de 14-18 à l'aviation militaire et plus particulièrement à l'escadrille d'hydravions de Calais. Celui-ci travaillait pour l'hebdomadaire Pourquoi Pas ? ainsi que pour la revue La Conquête de l'Air dans l'entre-deux-guerres et l'après-guerre 1940-45.





*Le Baron Pierre de Caters (brevet de pilote belge numéro 1), le grand rival du Chevalier Jules de Laminne, vu ici au poste de pilotage de son avion Voisin lors de la semaine d'aviation de Francfort (Allemagne) fin 1909. (Guy de Caters)*



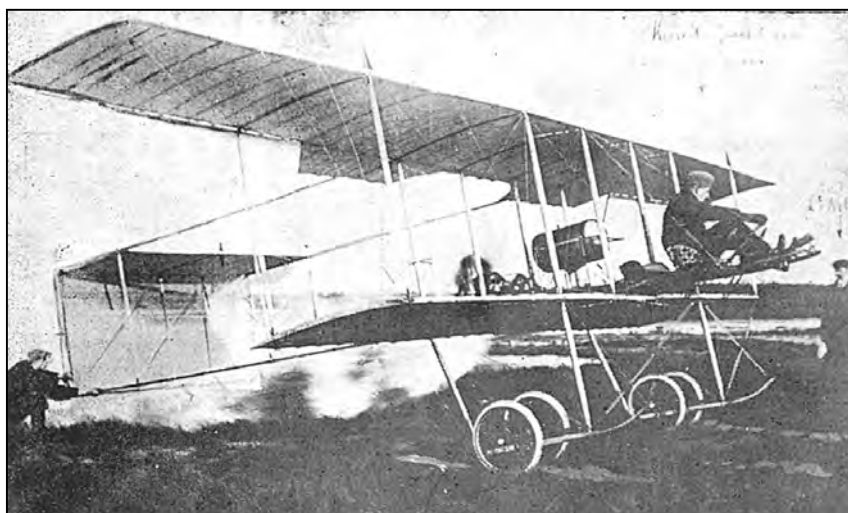
*Lors de la semaine d'aviation de Stockel du 23 juillet au 4 août 1910, le Baron Pierre de Caters à bord de l'Aviatik qu'il avait acquis auprès de la firme du même nom qui construisait cet HF III sous licence Henry Farman. C'est cet appareil qu'il servit de base pour la fabrication de quatre machines par les Ets Bollekens d'Anvers pour le compte de la société belge Aviator dans laquelle Pierre de Caters détenait des parts. (Collection JP Lauwers)*

*Trompettes de la renommée et merchandising avant la lettre, un fabricant de cigares de Hasselt a commercialisé ses cigares dans des caisses à l'effigie du héros local du jour. (J. de Laminne)*



*Le Farman rapide (FRN - Farman Rapide Nélis) au château d'Oudoumont sur lequel Jules de Laminne donna le baptême de l'air en octobre 1911 à sa mère alors âgée de soixante ans. (M. de Laminne)*

*Le Farman rapide au démarrage, retenu à l'arrière par des auxiliaires, à Kiewit en 1911. (J. de Laminne)*





Le Printemps  
de l'Aviation Belge  
L'ÉPOQUE DES PIONNIERS

SOUVENIRS ET ANECDOTES VÉCUS

par

le Chevalier Jules de Laminne

Premier moniteur officiel de l'Aviation militaire  
de Belgique.



*O Primavera, gioventù dell'anno !*

*O Gioventù, primavera della vita !*

DANTE.

L'HORIZON NOUVEAU

2<sup>me</sup> EDITION

MCMXXXVIII

Couverture du livre écrit par le Chevalier Jules de Laminne et publié en octobre 1938. (Archives JP Decock)

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

## Le Printemps de l'Aviation Belge

## VI. BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage rédigé par le Chevalier Jules de Laminne

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

### Sources bibliographiques

L'année aéronautique belge 1911, Albert Bracke, auteur-éditeur, 1911.

L'année aéronautique belge 1912, Albert Bracke, auteur-éditeur, 1912.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cent ans de technique aéronautique en Belgique, Michel Mandl & Alphonse Dumoulin, Céfal asbl, 2011

Les magazines La Conquête de l'Air, À vol d'oiseau (Force Aérienne belge), AELR/Brussels Air Museum Magazine, l'Aviation Illustrée, L'Aviation Belge.

### **Remerciements**

Nous tenons à adresser nos plus vifs remerciements à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de ce Mémorial, en particulier les personnes et associations suivantes :

Jean-Pierre Lauwers, collectionneur spécialisé dans les débuts de l'aviation en Belgique.

Charles de la Royère, bibliothécaire de la Section Air du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire.

Général-major Aviateur e.r. Wilfried De Brouwer, Président des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

Major Aviateur e.r. Didier Waelkens, Secrétaire général des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

*Le contenu du présent ouvrage présenté formellement le 30 avril 2016 est strictement © auteur et ASBL Vieilles Tiges de l'Aviation belge.*

*Les photographies et illustrations émanent du Chevalier Jules de Laminne, des archives de Jean-Pierre Decock, de Jean-Pierre Lauwers et de la photothèque de la Section Air du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire.*