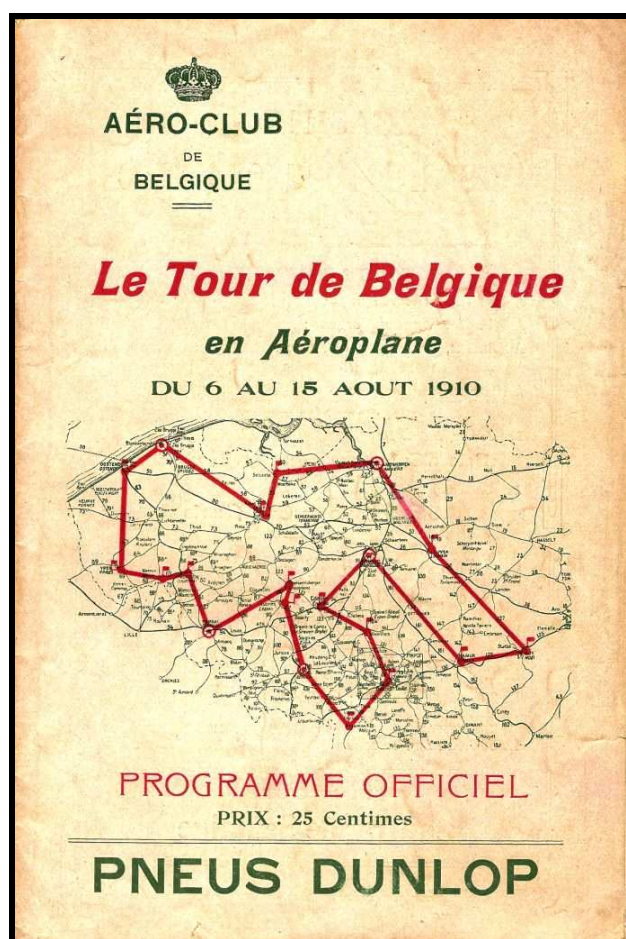


MEETINGS PRECURSEURS DE LA POSTE AERIENNE BELGE :
Le Tour de Belgique en Aéroplane :
6 - 23 Août 1911

Par Dr. Roger BAURAIN

Sous le Haut Patronage de Sa Majesté le Roi ALBERT 1^{er}, l'Aéro-club de Belgique avait organisé, durant l'été 1911, une course aérienne en cinq étapes, longue de 579 km à laquelle 18 pilotes ont participé, dix belges et huit français.

La course était dotée de prix spéciaux par étapes, de prix généraux et de primes diverses dont le total était de 100.000 francs (\pm 527.000 € actuels, soit \pm 21 millions FB), le premier du classement général recevant 20.000 francs.



A



B

Figure 1 : A. Reproduction du programme officiel, édité par la "Grande Imprimerie Nationale" de Bruxelles, (noter l'erreur « 1910 » au lieu de « 1911 »),

B. Reproduction de la CP polychrome, illustrant l'affiche originale annonçant le Tour de Belgique en aéroplane, prévu du 6 au 15 août 1911.

Les aviateurs belges suivants étaient engagés :

- | | | | |
|-------------------------|-----|----------|---------------------|
| • CROMBEZ Henri | sur | monoplan | <i>Sommer</i> |
| • OLIESLAGERS Jean | sur | monoplan | <i>Blériot</i> |
| • OLIESLAGERS Max | sur | monoplan | <i>Blériot</i> |
| • TYCK Jules | sur | monoplan | <i>Blériot</i> |
| • LANSER Alfred | sur | monoplan | <i>Deperdussin</i> |
| • Comte d'HESPEL Joseph | sur | monoplan | <i>Deperdussin</i> |
| • LESCARTS Fernand | sur | biplan | <i>Farman</i> |
| • HANCIAU Paul | sur | biplan | <i>de Brouckère</i> |
| • COSIC René | sur | biplan | |
| • DE ROY Willy | sur | biplan | |

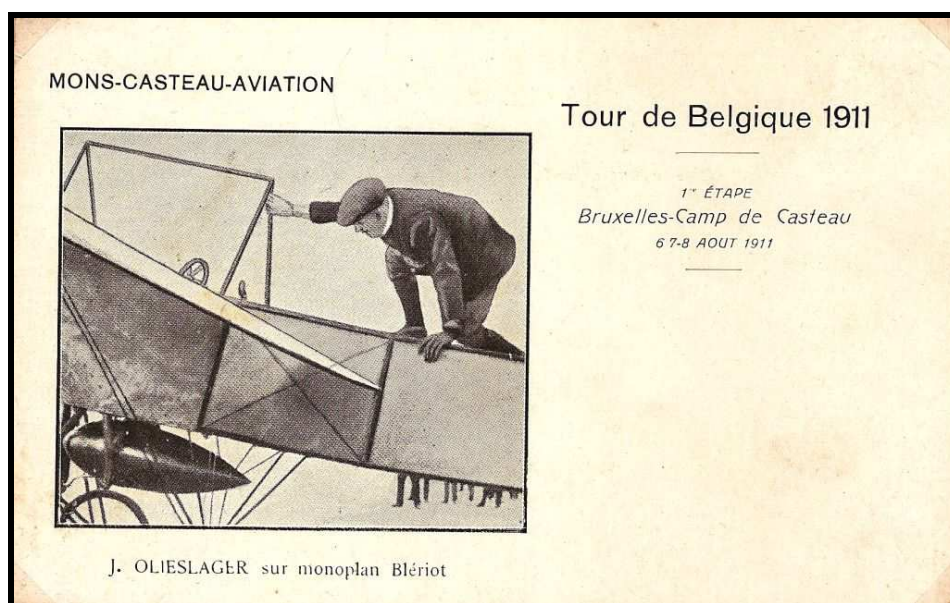


Figure 2 : CP neuve illustrant Jean OLIESLAGERS montant dans son monoplan Blériot.

Les aviateurs français suivants étaient engagés :

- | | | | |
|------------------|-----|----------|--------------------|
| • VASSEUR | sur | monoplan | <i>Vasseur</i> |
| • LE PRINCE Paul | sur | monoplan | <i>Nieuport</i> |
| • VEDRINES Jules | sur | monoplan | <i>Nieuport</i> |
| • PREVOST | sur | monoplan | <i>Deperdussin</i> |
| • TABUTEAU M. | sur | monoplan | <i>Morane</i> |
| • GAUBERT L. | sur | biplan | <i>Wright</i> |
| • CONTENET H. | sur | biplan | <i>Wright</i> |
| • PARISOT L. | sur | biplan | |

Le Tour de Belgique se faisait en cinq étapes :

- | | |
|---------------------------|----------|
| • BRUXELLES – MONS | : 130 km |
| • MONS – TOURNAI | : 74 km |
| • TOURNAI – BLANKENBERGHE | : 89 km |
| • BLANKENBERGHE – ANVERS | : 106 km |
| • ANVERS – BRUXELLES | : 180 km |



Vignette ronde, verte et rouge

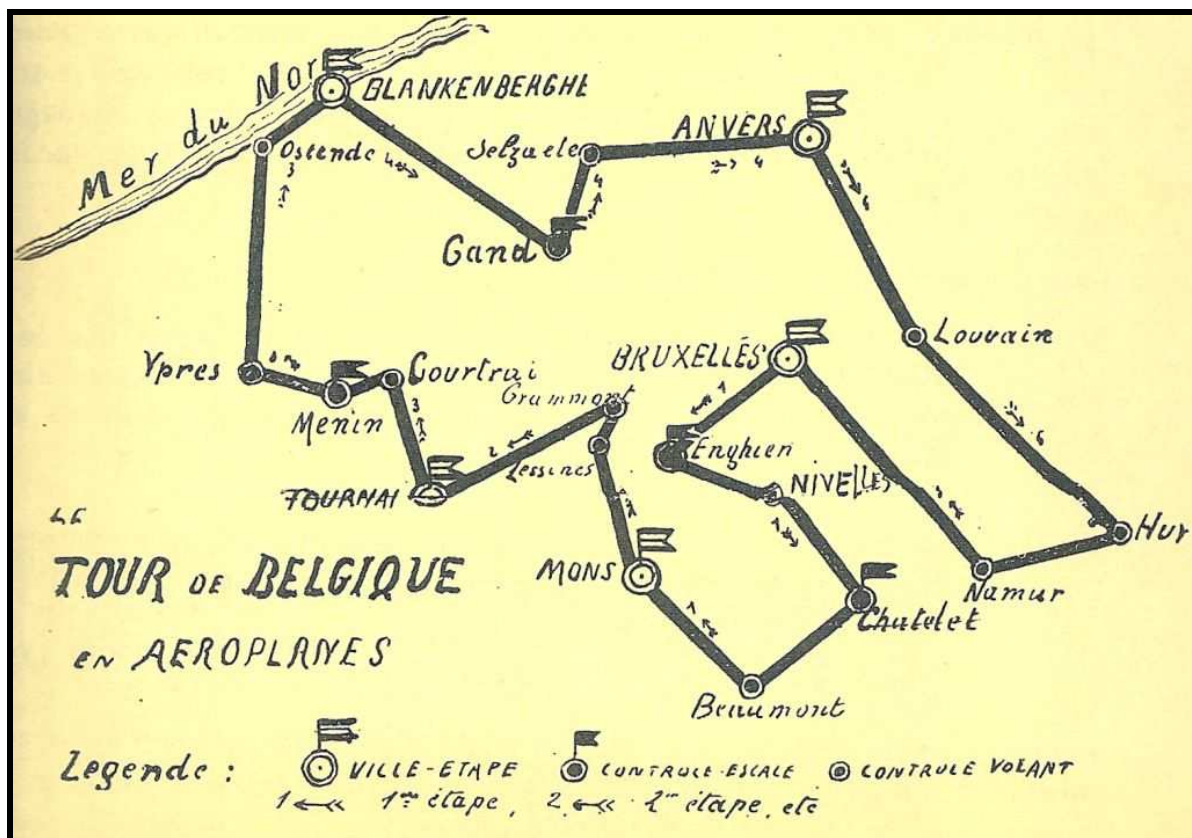


Figure 3 : Itinéraire du Tour de Belgique.

. Le règlement officiel (chapitre VIII, art.46) prévoyait deux catégories :

- La catégorie **A** : pour les aviateurs ayant parcouru **tout** l'itinéraire
- La catégorie **B** : pour les aviateurs ayant parcouru **partiellement** l'itinéraire

Seuls les pilotes classés en catégorie **A** ont droit aux prix du classement général, soit 20.000 francs au premier, 5.000 francs au deuxième, 2.000 francs au troisième et 1.000 francs du quatrième au huitième.

Un commissaire d'aviateur était affecté à chaque pilote, qui le suivait, pendant tout le circuit, en automobile.

1^{ère} étape : **BRUXELLES - MONS-CASTEAU : 130 KM**

L'itinéraire était le suivant : départ de l'aérodrome de BERCHEM-STE-AGATHE (BRUXELLES), contrôle fixe (obligation d'atterrir) dans le parc du duc d'Arenberg à ENGHIEU, contrôle volant à NIVELLES, contrôle fixe (atterrissage) au champ d'aviation de CHATELET, contrôle volant à BEAUMONT et arrivée à MONS-CASTEAU.

Dimanche 6 août 1911 :

Le temps est beau, malgré un vent assez fort. LANSER et TYCK réussissent un bon départ à l'aérodrome de BERCHEM-STE-AGATHE et arrivent le même jour à MONS, au camp de CASTIAU, suivis par le jeune pilote de 18 ans, Henri CROMBEZ.

De nombreux appareils ne parviennent pas à décoller tandis que d'autres sont le jouet de remous violents. Les départs sont très irréguliers, avec de nombreux atterrissages immédiats.

Le pilote français TABUTEAU, volant sur monoplan *Morane* doit abandonner suite aux avaries de son aéroplane et PARISOT, autre pilote français brise son monoplan en voulant atterrir à MANAGE.

Lundi 7 août 1911 :

Les concurrents qui n'ont pas réussi à décoller la veille, partent ce jour mais plusieurs auront encore des avaries, d'autres ne réaliseront des vols que de 15 minutes, ne volant jamais à une hauteur supérieure à 300 ou 400 mètres.

Mardi 8 août 1911 :

Le comte d'HESPEL volant sur monoplan *Deperdussin* arrive dans la journée et le pilote français CONTENET volant sur biplan *Wright*, attardé à GOTTIGNIES, rejoint enfin CASTEAU à 17 h. Le pilote français VASSEUR doit atterrir à SOIGNIES. Il repartira de là pour TAMINES afin de disputer les prochaines étapes.

2^{ème} étape : **MONS-CASTEAU - TOURNAI : 74 KM**

La deuxième étape ne comprend pas d'atterrissages intermédiaires.

L'itinéraire était le suivant : départ du camp de CASTEAU (MONS), contrôle volant (contourner l'Hôtel de Ville) à LESSINES, contrôle volant (contourner l'église) à GRAMMONT et arrivée à l'aérodrome de TOURNAI.



Figure 4 : CP neuve illustrant l'aviateur Alfred LANSER sur son biplan Farman, avec vignette rectangulaire polychrome type MONS-CASTEAU.

Mardi 8 août 1911 :

Le départ est retardé de 3 heures, puis les envols se font de 5 en 5 minutes. Le troisième concurrent, Henri CROMBEZ s'élève avec son monoplan *Sommer* à une hauteur de 150 mètres au-dessus des tribunes puis l'appareil capote. Le pilote est retiré blessé de l'appareil et étendu sur le gazon. Il doit abandonner la compétition.

VASSEUR, qui repartait de SOIGNIES, tombe en panne à MESLIN-L'EVEQUE, tandis que l'aéroplane de LANSER s'abîme en atterrissant en urgence près de GRAMMONT.

Le premier pilote à arriver à TOURNAI est le belge TYCK, suivi de près par le comte d'HESPEL.

Mercredi 9 août 1911 :

Le troisième concurrent, le pilote français CONTENET se perd en chemin, atterrit à ANTOING en cassant une roue, la répare et atteint TOURNAI.

Quatre épreuves se déroulent à TOURNAI et le comte d'HESPEL en gagne trois : le prix du Bourgmestre, le prix de la Ville (1.000 francs pour avoir fait deux fois le tour de la ville en 14 minutes) et le prix de la hauteur pour avoir atteint 600 mètres. CONTENET gagne la quatrième épreuve, le prix de durée de vol.

Pendant que le mécanicien de LANSER répare son aéroplane à GRAMMONT, le comte d'HESPEL prête son aéroplane à LANSER afin qu'il puisse rejoindre TOURNAI et continuer le circuit.

Le comte d'HESPEL et CONTENET sont déclassés en catégorie B pour avoir brûlé les contrôles des deux premières étapes. Il ne reste plus que cinq concurrents, le cinquième étant le français PARISOT.



Figure 5: CP neuve illustrant l'aviateur VERSCHAEVE sur son biplan Farman. (VERSCHAEVE n'a pas participé au Tour de Belgique)

3^{ème} étape : **TOURNAI - BLANKENBERGHE : 89 km**

L'itinéraire était le suivant : départ de l'aérodrome de TOURNAI, contrôle volant (contourner l'église) à COURTRAI, contrôle fixe (atterrissage au vélodrome) à MENIN, contrôle volant (contourner l'église) à YPRES, contrôle volant à Ostende (Hôtel Quittman à MARIAKERKE) et arrivée à la plaine De Smedt-De Nayer à BLANKENBERGHE.

Jeudi 10 août 1911 :

Le départ est fixé à 5 h 30 du matin, les aéroplanes partant de 5 en 5 minutes dans l'ordre d'arrivée à TOURNAI, soit TYCK en premier, suivi du comte d'HESPEL, puis de LANSER et CONTENET. Tous les concurrents ont des problèmes mineurs et aucun n'atteint BLANKENBERGHE ce jour-là.

VASSEUR, reparti de MESLIN-L'ÉVEQUE doit atterrir à ATH puis à CHAPELLE-A-WATTINES pour finalement toucher LEUZE à 19 heures.

Vendredi 11 août 1911 :

VASSEUR brise son aéroplane en tentant de repartir de LEUZE.

Le comte d'HESPEL, sur son monoplan *Deperdussin* arrive le premier à OSTENDE à 9h 21, suivi de TYCK qui arrive à 10h16.

LANSER et CONTENET ne repartent pas de MENIN, après leur atterrissage à ce contrôle fixe.

Samedi 12 août 1911 :

LANSER arrive à BLANKENBERGHE le matin à 6h18 suivi de CONTENET à 6h39. CONTENET qui a commencé le circuit à TOURNAI arrive à BLANKENBERGHE peu après, soit à 6h 47.

L'après-midi, LANSER remplace le moteur de son aéroplane pendant que les autres concurrents participent au meeting organisé par la ville. Le comte d'HESPEL réussit le trajet aller-retour BLANKENBERGHE – OSTENDE, tandis que PARISOT s'adjuge le quadruple circuit de BLANKENBERGHE en 30 min. 56 sec.

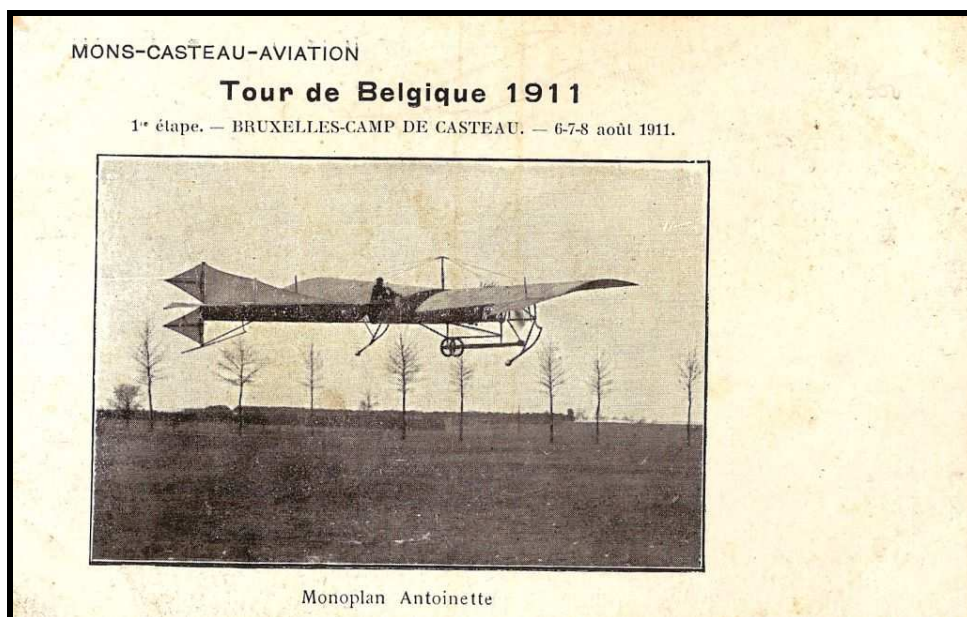


Figure 6: CP neuve illustrant le monoplan ANTOINETTE en vol. (aucun monoplan Antoinette n'a participé au Tour de Belgique)

4^{ème} étape : **BLANKENBERGHE - ANVERS : 106 km**

L'itinéraire était le suivant : départ de BLANKENBERGHE, atterrissage à la plaine Farman de St-Denis-Westrem à GAND, contrôle volant à ZELZAETE et arrivée à l'aérodrome de la plaine de Wilrijk à ANVERS.

Dimanche 13 août 1911 :

Tyck essaie de partir le premier mais il y renonce, victime d'une rafale de vent. Les aviateurs et le Comité décident de remettre le départ au lendemain.

Lundi 14 au Mercredi 16 août 1911 :

Le vent est extrêmement violent et aucun vol n'a lieu. Les aviateurs et le Comité décident de remettre le départ au lendemain.

Jeudi 17 août 1911 :

Les commissaires de la course décident de prolonger les délais d'arrivée à Anvers jusqu'au 20 août.

Le vent s'étant calmé en début d'après-midi, CONTENET part le premier à 16h31, suivi de PARISOT, du comte d'HESPEL et de TYCK. Le nouveau moteur de l'aéroplane de LANSER ne donnant pas satisfaction, le pilote décide de remettre son départ au lendemain.

Le comte d'HESPEL arrive le premier à GAND, et décide de ne repartir que le lendemain. TYCK et PARISOT arrivent peu après à GAND et décident chacun de repartir vers ANVERS où ils arrivent dans la soirée.

CONTENET, qui s'est perdu, a atterri à THOUROUT.



Figure 7: Carte postale envoyée de CASTEAU-LEZ-NEUFVILLES, le 1^{er} août 1911 vers PARIS (F), avec la vignette rectangulaire polychrome type MONS-CASTEAU.

Vendredi 18 août 1911 :

LANSER, parti de BLANKENBERGHE fait un atterrissage forcé près d'ECLOO, mais arrive à la plaine Farman de GAND quand la nuit est déjà tombée. Le comte d'HESPEL arrive, lui, à ANVERS.

LANSER et CONTENET n'arriveront à ANVERS que le **lundi 21 août** et seront déclassés en catégorie **B**.

Samedi 19 août 1911 :

Le vent étant extrêmement violent, aucun vol n'est possible.

5^{ème} étape : ANVERS - BRUXELLES : 106 km

L'itinéraire initialement prévu ne comprenait pas d'atterrissages (contrôles fixes) était le suivant : départ de la plaine de Wilrijk à ANVERS, contrôle volant à LOUVAIN et à ORP-LE-GRAND (contourner les églises), contrôle volant à HUY (contourner le fort) et à NAMUR (contourner la Citadelle) et arrivée à l'aérodrome de BERCHEM-STE-AGATHE (BRUXELLES). Cet itinéraire a été modifié lors de la compétition, les pilotes devant aller directement de HUY à BRUXELLES, sans passer par NAMUR.

Dimanche 20 août 1911 :

TYCK décide de partir d'ANVERS, malgré le vent violent mais doit atterrir à VERTRIJK, près de LOUVAIN.

PARISOT part à son tour d'Anvers mais doit atterrir en cours de route.

Lundi 21 août 1911 :

Le comte d'HESPEL, parti d'ANVERS arrive à BERCHEM à 10h. puis repart vers LOUVAIN pour l'étape du jour et après un vol pénible à cause du vent devenu violent, atterri à PONT-BRULE. Après une accalmie, il repart et malgré de violentes rafales de vent, atterrit à BERCHEM-STE-AGATHE à 17h15.

TYCK repart de VERTRIJK, mais doit de nouveau atterrir à LEAU.

PARISOT atterrit entre VILVORDE et GRIMBERGEN.

Mardi 22 août 1911 :

PARISOT arrive finalement à BERCHEM-STE-AGATHE à 8h26 tandis que CONTENET y atterrit à 13h10 suivi à 15h11 par LANSER.

TYCK repart de LEAU, atterrit à BURDINNE, redécollé, contourne ORP-LE-GRAND, mais surpris par un orage est contraint d'atterrir à JODOIGNE à 19h.

Mercredi 23 août 1911 :

TYCK repart de JODOIGNE et vole pendant 30 minutes pour faire les 45 km restant avant d'atterrir en vainqueur à BERCHEM-STE-AGATHE.

En effet, il est le seul des cinq pilotes ayant bouclé le Tour de Belgique, sur les dix-huit engagés, à être resté en catégorie A, c'est à dire à n'avoir brûlé aucune étape et à avoir terminé régulièrement le circuit. Il s'attribue ainsi la coupe du Roi d'un montant de 20.000 francs-or.

BIBLIOGRAPHIE :

1. José HENIN. *L'aube de l'aviation en Belgique*. Imprimerie J. Henin. Farciennes. 1967
2. A. van HOOREBEECK. *La Conquête de l'air. volume 1*. Marabout université. Presses de Gérard. Verviers. 1967
3. Jean SILOMBRA. *Histoire de l'aérostation et de l'aviation française de 1783 à 1930*. Imprimerie Yvert & Cie. Amiens, 1981.