

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



Mémorial

de l'aviation belge

Les Frères BOLLEKENS

**Constructeur d'avions
1909-1917**

Présenté et parrainé par :

Roland VERSELE
Capitaine-Commandant Ing. e.r.
Membre

Guido WUYTS
Administrateur

LES VIEILLES TIGES DE L'AVIATION BELGE

*

**Société Royale
Association sans but lucratif
des Pionniers et Anciens de l'aviation belge
Fondée en 1937**



**Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1
1000 BRUXELLES**

Les Frères Bollekens

Constructeurs d'avions

1909 – 1917

I. Dates essentielles



Eugène, Joseph et Isidore Bollekens

1858: Démarrage de l'entreprise par Eugène et François Bollekens.

1877: Nouveaux ateliers dans la rue du Pélican.

1905: Création de la société des « Frères Bollekens ». Les frères Eugène, Joseph et Isidore reprennent l'entreprise familiale.

Octobre 1909: Réparation du biplan Voisin du Baron Pierre de Caters.

1910: Construction de quatre biplans pour la société Aviator.

Juin 1911: Reprise de quatre biplans Aviator et de l'École d'aviation de Sint-Job-in-'t-Goor. Mise sur pied de la société Jéro.

1911-1913: Construction de quatre biplans Jéro.

27 février 1912: Obtention de la licence de construction et de vente des avions Farman en Belgique.

11 mars 1912: Commande de quatre Jéro HF16 par l'Armée belge.

23 octobre 1912: Contrat avec l'Armée belge pour la formation des pilotes à Sint-Job-in-'t-Goor en vue d'obtenir le brevet d'aviateur civil.

2 décembre 1912: Commande par l'Armée belge d'une remorque pour le transport par route d'un avion démonté.

20 mai 1913: Contrat avec l'Armée belge pour la formation des pilotes à Kiewit en vue de l'obtention du brevet d'aviateur civil.

8 avril 1914: Le chef pilote Fernand Verschaeve se tue à Sint-Job-in-'t-Goor lors d'un piqué à grande vitesse.

4 août 1914 : Début de la Première Guerre Mondiale ; les activités aériennes de la firme Bollekens passent sous contrôle du commandant Mathieu.

7 octobre 1914: Évacuation d'Anvers ; la section aviation des Frères Bollekens se rend par train militaire à Stene

11 octobre 1914: Départ par train militaire vers la France ; poursuite des activités à Calais.

1 mars 1917: Fin des commandes par l'Armée belge. Il est ainsi mit fin aux activités aéronautiques des frères Bollekens.

1919: Procès contre l'État belge.

1923: Les frères se séparent ; Eugène poursuit les activités de menuiserie ; Joseph et Isidore ouvrent un garage de voitures.

5 avril 1939: La Cour d'Appel de Bruxelles condamne l'État belge à un important dédommagement des frères Bollekens.

Janvier 1942: Le pourvoi en Cassation de l'État belge est rejeté.

II. Les faits marquants

L'entreprise des « Frères Bollekens »

La firme Bollekens voit le jour en 1858 lorsque les jeunes menuisiers Eugène et François Bollekens démarrent une petite entreprise sise rue de Jésus à Anvers. En 1860, lors d'une exposition à Paris,

François découvre de nouvelles machines anglaises qui facilitent considérablement le travail du bois. Ces machines permettent entre autres de raboter simultanément les quatre faces de longues pièces. Les frères décident de construire de nouveaux ateliers rue Appelmans et d'acheter les nouvelles machines anglaises Robinson ainsi qu'une machine à vapeur pour fournir la force motrice. La nouvelle société « *E.F. Bollekens Frères* » connaît un succès rapide. À partir de 1886, ils produisent déjà des volets mécaniques, des chambranles de portes, les moulures et autres corniches, ce qui n'est pas courant à l'époque. La ville connaît une forte extension grâce à l'accroissement des activités portuaires. Avec la démolition des remparts et de la citadelle de la ville, de nouveaux espaces se libèrent pour la construction immobilière qui connaît dès lors un énorme essor.

Un chiffre d'affaires en hausse constant amène les frères Bollekens, en 1877, à construire de nouveaux ateliers, cette fois dans la rue du Pélican, le long des voies de chemin de fer. La superficie des ateliers et des magasins, étages compris, va atteindre progressivement 3.000 m².

En 1895, François rachète la part de son frère. Ses trois fils, Eugène, Isidore et Joseph l'assistent dans la gestion de l'entreprise. La construction et le placement de volets en Belgique et à l'étranger constitue une part importante de leurs activités. La confection de boîtes à cigare à l'aide de petites planchettes en bois de cèdres est une autre de leur spécialité. À Anvers, ils réalisent également d'importants travaux. Tous les ouvrages en bois de la Gare du Sud, de la Banque Nationale et de la nouvelle Gare Centrale leur sont confiés.



Le 28 août 1905, peu avant le décès de leur père, les trois frères reprennent la menuiserie et fondent la société des « Frères Bollekens ». Eugène est en charge de la comptabilité et de l'administration, Isidore est responsable de la production et Joseph s'occupe des contacts avec la clientèle. À ce moment, l'entreprise compte 150 salariés, essentiellement des menuisiers charpentiers.

Premiers contacts avec l'aviation

Fin octobre 1909, la première Semaine d'aviation d'Anvers est organisée sur la plaine de Wilrijk. En fait, le nombre de pilotes capables de participer à l'événement n'est pas très élevé. L'un des principaux aviateurs est le Baron Pierre de Caters de 's-Gravenwezel qui participe avec un Voisin biplan. Lors de son deuxième envol, l'appareil, soufflé par un vent de côté, fait une embardée et passe sur le nez. Le baron s'en tire avec quelques égratignures, mais son Voisin est sérieusement endommagé. Eugène Bollekens est présent lors de l'accident et propose à Pierre de Caters de réparer son appareil. Sa proposition est acceptée avec gratitude car le baron espère bien pouvoir revoler au cours de la même semaine. L'entreprise des frères Bollekens parvient à relever le défi et les réparations sont effectuées avec beaucoup de professionnalisme.

Il est peut-être utile de préciser que les constructeurs d'avions de l'époque n'étaient pas nécessairement de grands menuisiers charpentiers et que des professionnels du métier pouvaient dès lors apporter d'importantes modifications. Les ateliers Bollekens travaillent jour et nuit à l'avion et le cinquième jour de la semaine d'aviation le baron monte à bord de l'appareil et remporte le prix du premier aviateur belge ayant franchi la distance de mille mètres. Pierre de Caters est plein d'éloges à l'égard du travail réalisé. Dorénavant, il ne devra plus s'adresser à la firme parisienne Voisin pour la réparation de ses appareils. La firme des frères Bollekens pourra s'en charger. Cet accident peut ainsi être considéré comme l'amorce d'une nouvelle activité prometteuse : la construction aéronautique. Par ailleurs, les frères Bollekens vont également se charger de la construction d'un certain nombre de hangars d'avions sur la plaine du baron à Sint-Job-in-'t-Goor.

La construction d'avions

Se rendant compte lors des compétitions aériennes que ses biplans Voisin ne sont plus en mesure de concourir avec les autres appareils, le Baron de Caters commande un biplan Aviatik à une firme de Mulhouse, encore allemande à l'époque. La firme Aviatik GmbH possède une licence pour la construction d'appareils Henry Farman. L'Aviatik est livré en juillet 1910 et Pierre de Caters l'étréne lors du meeting aérien de la Ville de Bruxelles (Stockel). Une aile s'étant brisée, l'avion est immédiatement transporté à la plaine d'aviation de Sint-Job-in-'t-Goor. L'appareil est précautionneusement démonté afin de pouvoir servir de modèle pour la construction de quatre biplans pour la firme « Aviator », entreprise où le baron a acquit une part majoritaire.



Ateliers Bollekens à Anvers

Les frères Bollekens sont chargés de la fabrication des appareils et à cette fin, ils construisent des ateliers spécialisés dans leur entreprise. Il s'agit des premiers appareils construits en série en Belgique. Leur confection ne nécessite pas plus de dix semaines.

Bien que l'Aviatik serve de modèle à ces Aviator biplans, différentes améliorations y sont apportées, sur conseil du Baron de Caters d'une part, mais également à l'initiative des spécialistes du travail du bois de la firme Bollekens. Ils sont les premiers à utiliser du bois appelé « silver spruce » pour de longues pièces en lieu et place du bois de peuplier ou de pin. Un choix qui plus tard sera généralisé dans la construction aéronautique.

À la semaine d'aviation de Sint-Job-in-'t-Goor, en octobre 1910, les biplans Aviator sont présentés une première fois avec succès à un nombreux public. Dans la revue « Het Handelsblad » du 22 octobre, on peut lire l'article fort enthousiaste suivant :

« Le biplan belge Aviator, moteur Argus, a connu hier un franc succès à St-Job. Les nombreux passagers, parmi lesquels figuraient des membres de la presse anversoise, ont pu se rendre compte au cours des essais effectués en compagnie du comte d'Hespel que l'appareil Aviator possède toutes les qualités de puissance, de flexibilité, de fiabilité, de facilité d'utilisation, de résistance et de portance qu'on peut attendre actuellement d'un tel appareil. Le biplan Aviator peut donc se comparer avec les meilleurs produits réalisés à l'étranger. Pourquoi donc acheter des aéronefs ailleurs, alors que notre propre industrie est capable de produire l'excellent Aviator à des conditions particulièrement intéressantes ».

À la mi novembre 1910, le Baron de Caters part en bateau pour quatre mois aux Indes afin d'y effectuer des démonstrations aériennes. Il emporte deux appareils Aviator tandis que son compagnon Jules Tyck volera sur son monoplan Blériot. Les ateliers Bollekens se sont chargés de confectionner le matériel d'emballage des appareils et d'imaginer un système rapide de montage et de démontage des avions. Ce dispositif fera d'ailleurs l'objet d'un brevet.

Lorsqu'en juin 1911, la société Aviator connaît des difficultés financières, un accord est conclu avec l'entreprise de menuiserie Bollekens. Les quatre biplans Aviator, encore non payés, ainsi que les hangars construits sur la plaine de St-Job, deviennent leur propriété. Dorénavant, la firme Bollekens va louer le terrain d'aviation à la Baronne de Caters. Ils reprennent également le personnel d'aérodrome ainsi que l'École d'aviation Aviator. Plusieurs pilotes continueront à y louer des hangars pour leurs appareils.

La Société coopérative « Jéro »

Pour faire une différence avec les travaux de la menuiserie, les activités aériennes de la firme s'effectuent sous l'appellation « Jéro » en mémoire du père François Jérôme. Jéro est également le label utilisé pour les appareils ainsi que pour l'école d'aviation. Le Français Henri Molla y est instructeur. De nombreux baptêmes de l'air sont également effectués. Au mois d'août 1911, Henri Molla participe avec un biplan Jéro à la Semaine d'Anvers et remporte la coupe Montigny pour le décollage le plus court (15,8 m), ainsi que le prix pour le plus grand nombre de vols avec passagers. Le pilote Parisot remporte une autre victoire avec un appareil Jéro lors de la Semaine d'aviation de Blankenberge et il termine deuxième de l'étape Blankenberge-Anvers du Tour de Belgique en 1911.

Entre 1911 et 1913, les frères Bollekens construisent encore quatre avions pour leur propre compte. Ces appareils sont équipés d'un moteur rotatif Gnome de sept cylindres, refroidi par air. Comme pour les avions précédents, le moteur est placé derrière les passagers et est en contact direct avec l'hélice propulsive.

Un de ces appareils, d'une envergure de 17 mètres, est transformé en 1912 en hydro-aéroplane afin de participer en septembre au « Concours d'Hydro-aéroplanes fluviaux et coloniaux » organisé à Tamise. L'avion arrive toutefois en-dehors des délais et ne peut donc concourir. Cela n'empêchera pas les pilotes Fernand Verschaeve et René Vertongen d'effectuer pendant toute une journée d'impressionnantes démonstrations au-dessus de l'Escaut à Anvers. Le 20 décembre 1912, Verschaeve réussit avec ce même avion modifié à battre le record du monde d'altitude en atteignant avec quatre passagers la hauteur de 586 m, au cours d'un vol de 37 min 6 sec. Il s'agit en Belgique, d'un record d'altitude et de durée. Par ailleurs, Verschaeve obtient définitivement le Prix Brichart avec Jéro, pour le pilote qui, entre 1910 et 1912, à effectuer un vol d'au moins une demi heure avec la plus grande charge utile, dans son cas 264 kg.

Au total, la firme Bollekens a construit quatorze appareils civils : d'abord, en 1909, la double restauration du biplan Voisin du Baron de Caters, avec entre autres chaque fois un nouveau fuselage, six appareils pour Aviator (1910-1911), deux pour le voyage du baron vers les Indes (1910) et finalement, quatre appareils pour leur propre compte, dont deux avions d'écolage à quatre places.

L'Aviation Militaire

Le général Hellebaut, ministre de la guerre, a effectué un baptême de l'air sur le terrain d'aviation de Kiewit, le 7 juillet 1910, avec aux commandes d'un Henry Farman, le Chevalier Jules de Laminne. Bien que l'utilité de l'aviation ne fasse pas l'unanimité au sein de l'Armée, le ministre perçoit quant à lui tout l'intérêt des avions pour les missions d'observation.

Il existait depuis 1886, au sein du Génie, une Compagnie d'Ouvriers et d'Aérostiers, qui disposait de ballons, et plus tard également de cerfs-volants et d'un dirigeable, le Belgique III. Il était dès lors logique de confier les avions à cette arme. En conséquence, ce sont deux officiers du génie, le lieutenant Georges Nélis et le sous-lieutenant Pierre Lebon, qui sont désignés pour obtenir leur brevet civil d'aviateur à l'École d'aviation de Kiewit. Fin 1910, un appareil Farman HF-3 tout neuf arrive à Kiewit. Il s'agit du premier avion militaire acheté par le gouvernement belge.



Le lieutenant Wahis aux commandes d'un Jéro (Bollekens) Farman HF16 (vers 1912)

L'École d'aviation Militaire voit le jour début 1911, à Brasschaat, sur proposition et commandement du capitaine-commandant Georges Le Clément de Saint-Marcq, commandant de la Compagnie des Ouvriers et des Aérostiers. Le seul appareil militaire H.Farman est toutefois déjà démolé, le 5 mai 1911, lors de son premier atterrissage sur la plaine de Brasschaat.

En 1911, trois autres appareils HF-3 sont encore directement commandés en France par l'intermédiaire du Chevalier de Laminne. Le deuxième appareil est également détruit lors d'une de ses premières sorties. En juillet 1911, le capitaine-commandant Émile Mathieu devient le nouveau commandant de l'École d'Aviation Militaire avec Nélis et Lebon comme adjoints techniques.

C'est sous son commandement que l'École d'Aviation Militaire est rattachée à la Compagnie des Aviateurs Militaires qui voit le jour le 26 avril 1913, à Brasschaat.

La situation internationale fait craindre un nouveau conflit entre les grandes puissances, la France et l'Allemagne. Dans cette éventualité, les livraisons françaises à l'Aviation Militaire belge pourraient fortement être compromises. C'est la raison pour laquelle la construction des avions militaires suivants sera confiée à une firme belge. Le 15 juin 1911, la firme Bollekens avait déjà fait savoir que « toute commande d'un avion complet, équipé de n'importe quel moteur, pouvait faire l'objet d'une livraison endéans les huit jours ».

Au ministère de la guerre, on est cependant d'avis à ce moment, que les avions H. Farman conviennent le mieux. Il importe dès lors d'obtenir de la firme parisienne « Farman Frères » une licence de construction en Belgique de leurs appareils.

La firme Bollekens est la mieux positionnée parmi les entreprises belges pour répondre aux commandes de l'Armée pour les raisons suivantes :

- de tous les constructeurs belges, elle a construit le plus grand nombre d'avions.
- elle possède un terrain d'aviation, des avions et une École d'aviation.
- elle est stratégiquement la mieux située. En effet, elle se trouve dans la Position Fortifiée d'Anvers qui a déjà été choisie en 1859 comme Réduit National. En cas de conflit, c'est le refuge où le roi, le gouvernement et l'Armée se replieront pour y mener des combats retardateurs en attendant l'aide militaire des garants de l'indépendance belge.

La construction d'avions et la formation des pilotes de l'Armée belge

Le 27 février 1912, les frères Bollekens obtiennent un contrat de licence pour la construction et la vente des avions Henry et Maurice Farman en Belgique, et ce pour une durée de cinq ans à partir du 1 mars. Le 11 mars, l'Armée commande pour la première fois quatre appareils H. Farman auprès des frères Bollekens, pour un montant de 100.000 francs. Le cahier des charges prévoit entre autres les spécifications suivantes :

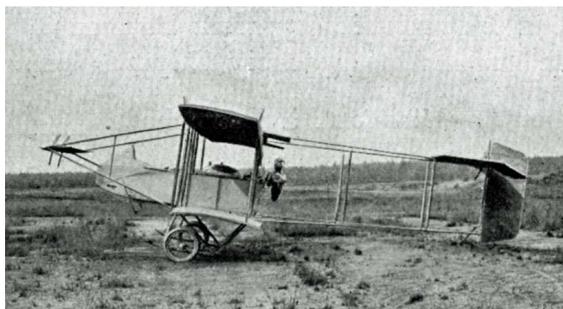
Dimensions maximales : envergure 12 m, longueur 8,5 m, hauteur 2,5 m.

Poids maximum : 350 kg avec réservoirs vides.

Charge utile minimum : pilote, passager, carburant, outillage: 285 kg.

Vitesse de vol : minimum 90 km/h.

Vitesse ascensionnelle : minimum 500 m en 15 minutes.



Le premier appareil Jéro-Farman HF16 de la firme Bollekens livré à l'Armée

Le 12 mars, la firme Bollekens commande à son tour, auprès de la firme Farman, un appareil H. Farman équipé d'un moteur Gnome de 70 cv qui correspond aux spécifications de l'Armée belge et qui va dès lors pouvoir servir de modèle.

Il s'agit du HF16 construit par les Bollekens et qui va brillamment passer les épreuves de réception les 6 et 7 juillet. Les résultats obtenus dépassent largement les spécifications.

Le 26 juillet, le ministère de la guerre autorise la firme Bollekens à effectuer des essais avec un hydro-aéroplane sur les fossés du fort de Schoten, ce qui démontre que la firme s'intéresse toujours aux appareils civils.

Le 23 octobre, l'Armée signe un contrat avec les Bollekens en vue de l'obtention par les aviateurs militaires de la licence civile de pilote à l'École d'aviation Jéro de Sint-Job-in-'t-Goor, endéans maximum trois mois.

Au mois de mars, Fernand Verschaeve avait été engagé comme chef pilote et instructeur en vol.

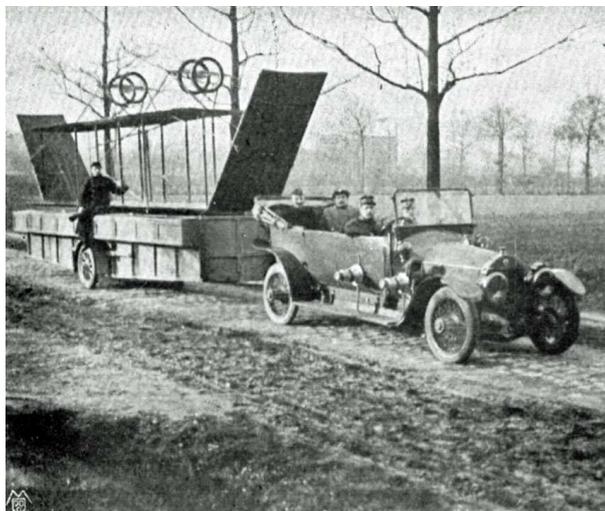
La firme s'engage à livrer les avions, à fournir les moniteurs, le terrain et les hangars. Une première session de candidats se compose de Théophile Wahis, Johan Hagemans et Adolphe Schmit. Ils obtiennent tous les trois leurs brevets civils, le 6 janvier 1913.

Le 8 novembre, quatre nouveaux appareils sont commandés, cette fois avec un moteur Gnome de 80 cv. Vitesse minimum 110 km/h, vitesse ascensionnelle minimum 500 m en 7min 30.

Le 30 novembre, il est demandé aux Bollekens de remplacer, sur les quatre premiers avions, les moteurs de 70 cv par des moteurs Gnome de 80 cv, de pourvoir ceux-ci d'hélices Romanoff et d'y apporter encore un certain nombre de modifications.

Le 2 décembre, les Bollekens reçoivent une commande pour la confection d'une remorque pour le transport d'un appareil démonté en six parties. Cette remorque est en mesure de transporter tout un avion, le moteur de réserve, deux hélices de rechange et une tente Bessonneau. Par la suite, les escadrilles seront équipées de telles remorques.

Le 21 janvier 1913, les Frères Bollekens reçoivent un brevet d'invention pour ce « chariot-remorque pour aéroplanes ».



Le 17 décembre, l'Armée commande un biplan Jéro-Farman (sans moteur, le moteur de 70 cv sera livré par l'École d'aviation Militaire) comme avion école pour 12.550 francs.

D'autres commandes sont encore effectuées en 1913 et 1914. La firme Bollekens construit maintenant des appareils Jéro HF20 et Jéro HF23bis avec un moteur Gnome de 80 cv. Ces appareils ne sont plus pourvus de stabilisateur avant (planche à pain).

Des panneaux démontables de 4,5 m de long peuvent être ajoutés de part et d'autre de l'aile supérieure. La longueur totale de l'aile atteint alors 16 m. En longueur, l'appareil mesure 9 m et la hauteur totale est de 3,3 m. Le poids maximum peut s'élever jusqu'à 450 kg et la charge utile (pilote et carburant compris) au minimum 325 kg. Avec une telle charge, l'appareil doit pouvoir atteindre au moins 90 km/h et une altitude de 500 m en moins de 10 minutes. En 1914, le prix de cet appareil avec moteur s'élève à 28.000 francs

Au total, 20 Jéro HF20 et Jéro HF23bis neufs sont construits et deux appareils sont restaurés après avoir subi d'importants dégâts. À ce moment, dans les ateliers Bollekens, 75 à 90 ouvriers travaillent exclusivement à la fabrication des avions.

Pour protéger les pilotes contre les tirs sol-air, la firme Cockerill a développé une tôle de blindage qui est fixée sous l'avion. Les avions peuvent aussi être équipés d'une mitrailleuse. Les premiers essais de tir en Europe ont lieu à Brasschaat, au mois d'août 1912, avec la mitrailleuse Lewis montée sur un Jéro HF16. Le lieutenant Georges Nélis est le pilote et le tireur est le lieutenant Louis Stellingwerf. Par la suite, d'autres essais seront encore effectués avec des mitrailleuses Lewis, mais également avec des mitrailleuses Hotchkiss et Madsen.



Exercice de tir avec la mitrailleuse Lewis. Georges Nélis est le pilote du Jéro-HF16, Louis Stellingwerf est le tireur. Le mécanicien Coppens se trouve derrière l'hélice

Étant donné que l'Armée a besoin de plus d'aviateurs que l'École d'aviation de St-Job ne peut former, un contrat est signé le 20 mai 1913 avec le ministère de la guerre pour la formation des pilotes à l'École d'aviation de Kiewit, qui est également aux mains des frères. L'Armée se charge de la protection des terrains d'aviation et a désigné comme officier responsable aux Écoles de Préparation de Sint-Job-in-'t-Goor et de Kiewit, respectivement les lieutenants aviateur Alfred Sarteel et Arsène Demanet.

À ce moment, l'instruction en vol est donnée à Sint-Job par Fernand Verschaeve. Le 8 avril 1914, il est victime d'un accident mortel et remplacé par René Vertongen. Henri Molla et Max Olieslagers sont instructeurs à Kiewit et remplacés ultérieurement par René Cozic et Ernest Demuyter. Au total, les Écoles d'aviation des Bollekens permettront à 32 pilotes militaires d'acquérir un brevet civil de pilote.

La Première Guerre Mondiale

Le 4 août 1914, l'Allemagne viole la neutralité belge et envahit le pays. Après avoir mené des combats retardataires, l'Armée se replie le 20 août dans la Position Fortifiée d'Anvers, à l'exception des troupes de la Position Fortifiée de Namur qui résisteront encore jusqu'au 25 août.

Le 27 septembre, l'artillerie lourde allemande et autrichienne fait le siège de la Position Fortifiée d'Anvers. Le 10 octobre, celle-ci tombe aux mains de l'ennemi.

Au cours de ces deux mois, l'activité de la firme Bollekens est maximale : finition de nouveaux appareils et réparation d'avions endommagés. Sur recommandation du capitaine-commandant Mathieu, les Bollekens ont, au cours des mois précédents, constitué d'importantes réserves de pièces de rechange, afin de pouvoir rapidement construire de nouveaux appareils. Dès le début de la guerre, l'entreprise passe sous son contrôle. Les quatre appareils de l'École d'aviation Bollekens St-Job sont immédiatement mis à la disposition de l'Armée et transférés à Brasschaat.

Les 5 et 6 août, ce centre de vol militaire est transféré pour des raisons de sécurité vers la plaine de Wilrijk où la Compagnie des Aéroliers dispose de deux hangars pour dirigeables. Les avions d'école Jéro y seront utilisés, à partir du 15 août, pour la formation de pilotes volontaires. Le commandement de la Compagnie des Aviateurs s'établit dans les bureaux de la firme Bollekens. Dans la même rue, il réquisitionne deux terrains pour y installer leurs services. Grâce au travail effectué jour et nuit par la firme Bollekens, qui a considérablement augmenté ses ouvriers d'aviation, ainsi qu'au travail du Parc Central de la Compagnie des Aviateurs sous le commandement du lieutenant Nélis, la 1^{re} Escadrille parvient à être rééquipée et de nombreux avions endommagés à être remplacés.

Lorsque début octobre un repli de la troupe est envisagé vers la côte, un parc sur rails est constitué sur la rive gauche à la station du pays de Waas, avec tout le matériel nécessaire au fonctionnement ultérieur de l'Aviation Militaire, en cas de départ d'Anvers.

Les 3 et 5 octobre ce matériel est acheminé par train vers Ostende. Le matériel roulant quitte Anvers via le pont flottant sur l'Escaut, le 7 octobre. Ce jour, une quarantaine d'ouvriers parmi les plus qualifiés de la firme Bollekens quittent par train militaire (environ 40 wagons de marchandises et de personnes) la station du pays de Waas avec leur famille, leur outillage, du matériel et des pièces de rechange d'avion (entre autres, des moteurs Gnome et le bois silver-spruce atteignant parfois 20 m de longueur). Les trois frères et leurs familles font le voyage vers Ostende en voiture. La responsabilité de la menuiserie à Anvers est confiée à Gaston Lens, un membre de la famille.

À partir du 8 octobre, l'Armée constitue des ateliers de réparation à Ostende. Le terrain tout proche de l'hippodrome du Wellington est utilisé comme terrain d'aviation.

En France

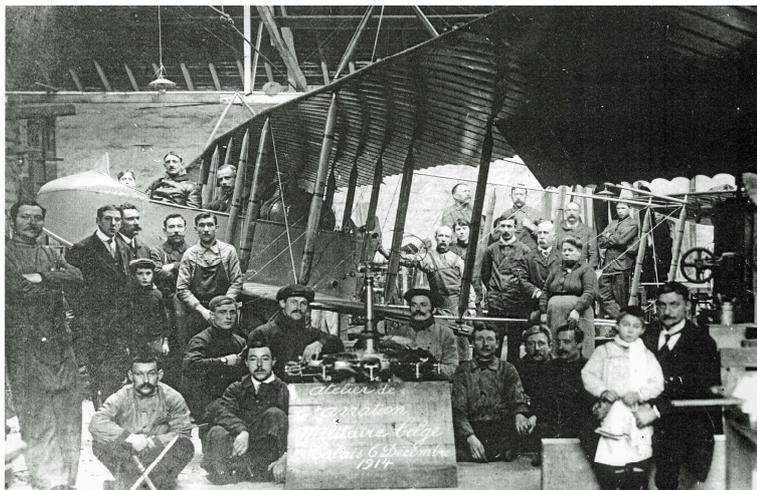
Le 12 octobre, le Parc Central d'Ostende se rend en France par chemin de fer. Il arrive finalement au Beau Marais près de Calais où le lieutenant Nélis peut organiser un Parc de Maintenance permanent dans des hangars en bois proche d'un terrain d'aviation en bon état.

Après quatre jours de travail dans une grande menuiserie de Stene, au cours desquels un Jéro-HF20, sérieusement endommagé, est remis en état de vol, la firme Bollekens poursuit également sa route avec son train militaire.

À Nieuport, ils sont les derniers à traverser le pont sur l'Yser à la suite d'un train blindé. Pendant cinq jours, le voyage se poursuit, d'abord en direction du Havre, ensuite de Calais. Le train va y rester plusieurs semaines sur une voie désaffectée, les ouvriers y trouvant provisoirement refuge avec leurs familles.

À Calais, les Bollekens louent des ateliers de menuiserie avec machines et outillage de la firme Eugène Legros, sise 12, rue Laroche. Outre les spécialistes qui les ont accompagnés, ils engagent également de la main d'œuvre française et disposent ainsi d'une soixantaine d'ouvriers. Plus tard, quelques militaires viendront également les rejoindre.

Le premier travail consiste en la réparation de quelques Jéro HF20 endommagés lors d'une tempête à Dunkerque et St Pol. Par ailleurs, la construction d'avions Jéro Farman se poursuit sans relâche et de nombreuses réparations sont effectuées, non seulement sur les avions Farman, mais également sur d'autres appareils (entre autres Nieuport et BE-2c). Tout ceci se passe en étroite collaboration avec les ateliers militaire du Beau Marais, où le lieutenant Mathieu Demonty est responsable du contrôle du travail effectué à Calais. Malgré le peu de moyens dont dispose la firme, celle-ci parvient à maintenir un rythme de production élevé. Un relevé des appareils construits pendant la Première Guerre Mondiale permet de s'en faire une bonne idée.

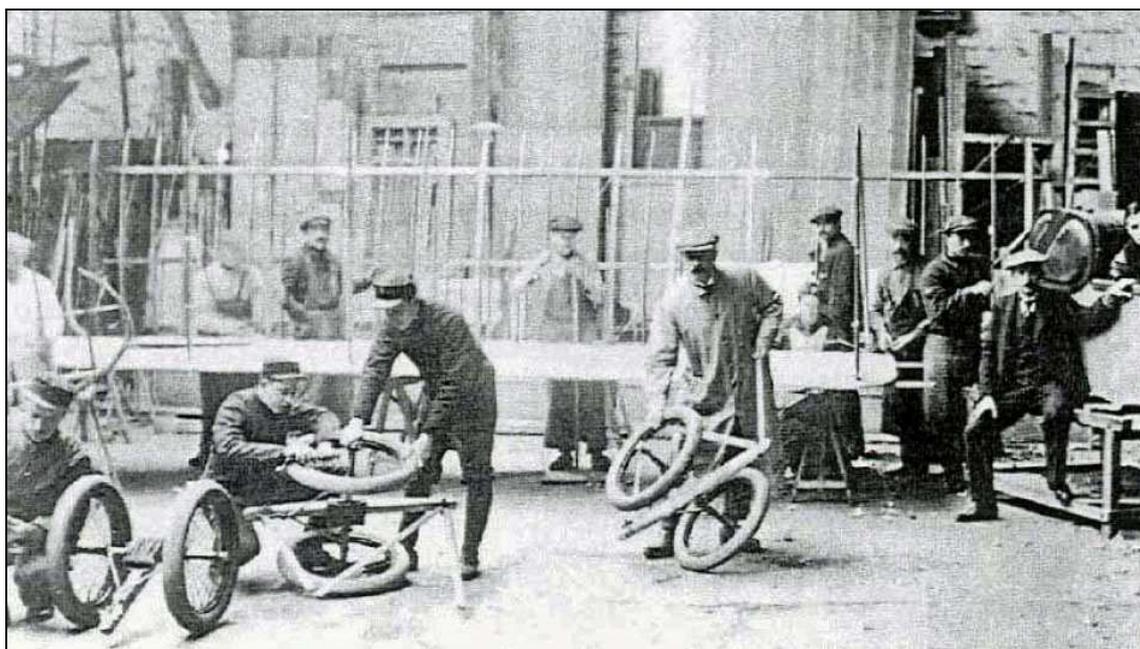


Les ateliers Bollekens à Calais le 6 décembre 1914. René Vertongen est assis dans l'avion et Isidore Bollekens est derrière lui.

1914: 6 Jéro-HF20 (dont trois restaurations)

1915: 14 MF11 (avions Maurice Farman, dont sept restaurations)

1916: 8 MF11 (dont quatre restaurations) 18 F40 et 18 F41



À Calais où civils (Bollekens) et militaires travaillent ensemble

La construction des F40 nécessita un effort tout particulier. Cet appareil diffère à bien des égards des HF20 ou des MF11. Néanmoins, deux mois après la réception des plans, le premier F40 est déjà terminé et prêt à l'emploi.

1917: 18 F41 et 2 G.N.

Les appareils G.N. (Georges Nélis) constituent un essai de développement par le lieutenant Nélis de ses propres avions, ceci afin d'être moins dépendant de la bonne volonté des autorités françaises et britanniques en matière de livraison de pièces de rechange. L'ingénieur Mathieu Demonty en dessine les plans au départ du F40. Au total, six avions G.N. voient le jour, les deux premiers étant construits dans les ateliers Bollekens.



Le terrain d'aviation de Beau Marais - printemps 1917. Isidore Bollekens présente le G.N.
De droite à gauche: Fernand Jacquet, Georges Nélis, René Vertongen, Isidore Bollekens et l'Adjudant Pauwels

Ce que la major Tournay, responsable de la direction technique au Beau Marais, avait déjà fait comprendre aux frères Bollekens, fin 1916, devient réalité le 1 mars 1917, jour où leur contrat avec Farman devait être prolongé.

À la grande stupéfaction, mais également déception des frères, il est mis fin, sans aucune justification, à toutes les commandes de l'Armée. La firme a toujours travaillé à la grande satisfaction de son employeur et n'a jamais reçu aucune plainte. La capacité de production atteinte à Calais avec les moyens limités de la firme et les conditions particulièrement difficiles de réapprovisionnement nécessitèrent des prestations plus qu'exceptionnelles.

Quant aux raisons de cette fin brutale, les frères Bollekens ne recevront jamais une réponse satisfaisante du ministère de la guerre. Plusieurs interprétations divergentes verront le jour à cet égard :

- Les avions Farman n'avaient pas été en mesure de suivre l'évolution de la construction aéronautique et s'étaient ainsi retrouvés sur la touche. Mais pourquoi l'Armée va-t-elle dès lors encore acheter douze appareils Farman F40 supplémentaires des stocks de l'Armée française ?
- Dans l'éventualité d'une reprise de la construction aéronautique d'après-guerre, on aurait voulu éliminer un concurrent potentiel à Anvers. Les frères Bollekens n'ont jamais accordé beaucoup de crédit à cette thèse.
- Le Parc de Maintenance du Beau Marais, sous la direction de George Nélis, avait pris une telle extension, que le travail réalisé par les Bollekens devenait superflu. Mais pourquoi Nélis leur confie-t-il encore la construction des deux G.N ?
- Le rythme de production des Bollekens était insuffisant.
- La situation financière difficile du gouvernement belge en exil est peut-être une explication plus plausible. En 1916, le responsable des finances et des achats militaires, le général Baron Louis Empain, fit vérifier scrupuleusement toutes les dépenses. Il est probable qu'une augmentation de 10 % du prix des avions Farman, en date du 1 novembre 1916, constitua la goutte qui fit déborder le vase.

La décision ministérielle met donc une fin bien triste à la construction aéronautique des frères Bollekens qui, par patriotisme et passion pour leur métier, s'étaient mis à la disposition du pays et de son armée. Au total, la firme Bollekens aura construit 26 appareils avant et 84 pendant la Première Guerre Mondiale, soit un total de 110 avions (dont 16 restaurations d'avions) au profit de l'Armée belge. Jamais ils ne reçurent la moindre reconnaissance officielle ni la moindre mise à l'honneur.

Les activités de la firme Bollekens ayant totalement cessé, les ouvriers sont obligés de trouver du travail ailleurs. Le personnel mobilisable ainsi qu'un certain nombre de volontaires rejoignent le Parc de Maintenance du Beau Marais. D'autres ouvriers vont s'établir à leur compte tandis que d'autres quittent définitivement l'aviation. Les meilleurs spécialistes non mobilisables passent à l'entreprise Farman et y travailleront entre autres, sous la direction de l'ancien contremaître Frans Vennix, au prototype du bimoteur Goliath.

Lorsqu'à la fin de la Première Guerre Mondiale, les frères Bollekens regagnent Anvers, ils y trouvent une fabrique pratiquement pillée et surtout, plus aucun client. La persévérance est toutefois une de leur grande caractéristique et petit à petit, l'entreprise va renaître. En 1923, les frères vont cependant se séparer. Eugène va poursuivre à Anvers, la construction de volets et persiennes. Il démarre également à Duffel une nouvelle entreprise de carrosserie pour camions. Quant à Isidore et Joseph, ils vont exploiter un garage auto dans leur partie des ateliers.

En 1919, les frères Bollekens intentèrent un procès contre l'État belge en vue d'obtenir un dédommagement à la suite de la rupture de leur contrat. Bien que les frères Bollekens obtiennent gain de cause à plusieurs reprises, l'État fera durer l'affaire en allant chaque fois en appel. Finalement, le 5 avril 1939, la Cour d'Appel de Bruxelles condamne l'État à un important dédommagement des frères Bollekens. Le jugement ne prendra toutefois ses effets qu'en janvier 1942, lorsque le pourvoi en cassation de l'État belge sera rejeté.

III. Bibliographie

Guy de Caters, *Pierre Henry Marie Amédée Baron de Caters 1875-1944 - Een leven vol beweging.*

Jules de Laminne, *Le Printemps de l'Aviation belge.*

Emile Mathieu, *Les débuts de l'Aviation Militaire belge.*

A. Servais, *Filiation des unités de la Force Aérienne*

Roland Versele, *Gebroeders Bollekens, Vliegtuigbouwers 1909-1916.*

Ludo Vrancken, *De geschiedenis van de Belgische militaire vliegerij.*

Société Coopérative « Jéro » – Biplans démontables – École d'Aviation.

Catalogue de la Société « Jéro » Anvers.

La vie militaire, années 1912-1914.

Sources d'archives non publiées :

Mémoires d'Henri Bollekens

Documents et photos de Francis Bollekens

Pierre Crijns, Aviator

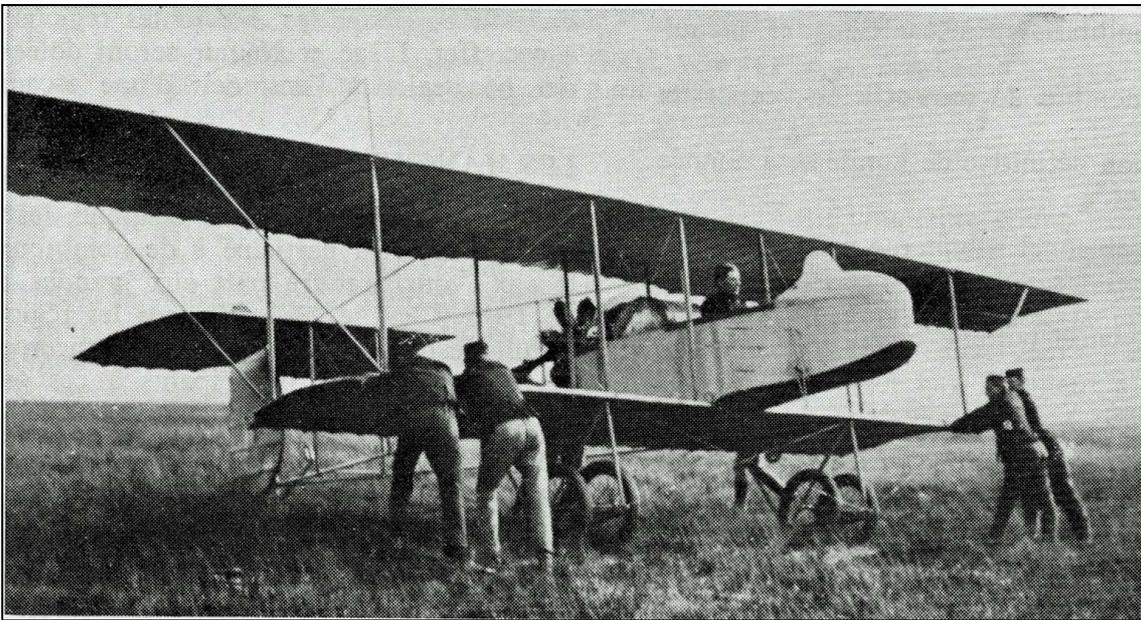
Archives du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire : documents de l'aviation militaire belge (période 1909-1916) et dossiers personnels.

IV. Annexe

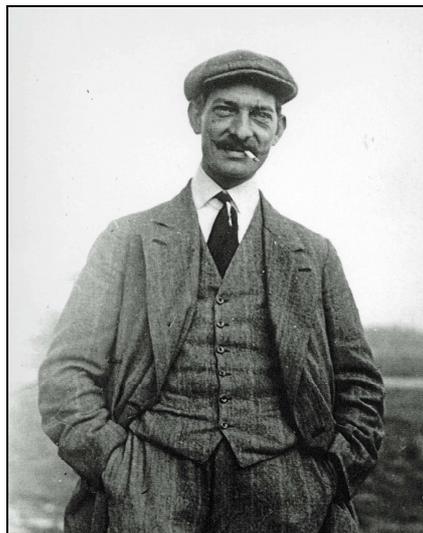
Quelques autres photos de l'album



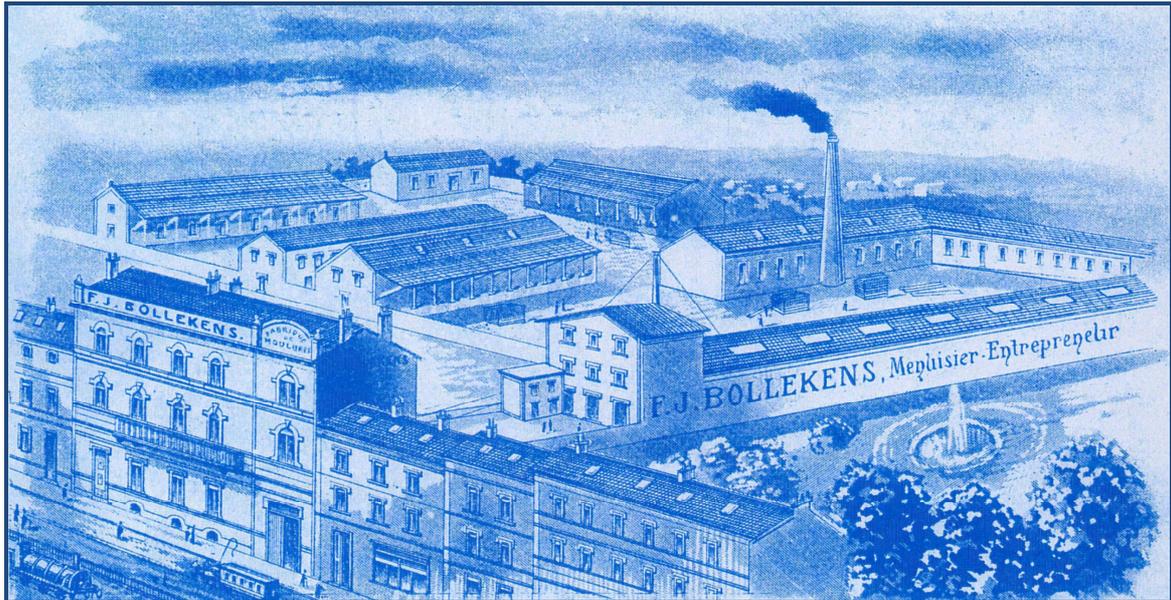
Plaque de façade de la société coopérative Jéro à Anvers



Un Jéro-Farman prêt au décollage



Le Chef pilote Fernand Verschaeve
(Accidenté le 8 avril 1914 à Sint-Job-in-'t-Goor)



L'usine F. J. Bollekens, rue du Pélican à Anvers



Le château Zorgvliet à Sint-Katelijne-Waver, un temps résidence secondaire des Frères Bollekens