

# Hélène Dutrieu, eerste vrouwelijke vliegenier, pionierster van de luchtvaart, postuum erelid van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart

Door Alphonse Dumoulin en Robert Feuillen

vertaald door Marie-Christine en Paul Buyse

## I. De Persoon

Geboren te Doornik op 10 juli 1877.

Jonge sportvrouw, kampioene wielrennen, motoren en auto's in de internationale klasse.

Vliegenierster, houdster van het eerste brevet toegekend aan een vrouw in België; tweede pilote op wereldniveau.

Verpleegster en vrijwillige ambulancierster tijdens de eerste wereldoorlog.

Journaliste en uitgeefster van in Frankrijk verschenen publicaties.

Vereremerkt met verschillende Belgische en Franse onderscheidingen.

Titularis van het Officierenkruis in het Erelegioen.

Haar naam werd gegeven aan een laan in Doornik-Warchin.

Geassocieerd stichtend lid van de Belgische Vieilles Tiges.

Postuum erelid van de Koninklijke Sociëteit, de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

Overleden te Parijs op 26 juni 1961.

### *Haar loopbaan in de luchtvaart*

\* Aangetrokken door de prille luchtvaart begint Hélène Dutrieu op 31-jarige leeftijd haar vliegeniersopleiding. In 1910 verwerft ze het Belgische vliegbrevet nummer 27, het eerste dat aan een vrouw wordt toegekend. Zodoende wordt ze de tweede vliegenierster in Europa.

\* Opgemerkt voor haar durf wordt ze uitgenodigd deel te nemen aan verschillende wedstrijden en aan vliegmeetings in België, Frankrijk, Nederland, Zwitserland, Italië, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten.

\* Ze behaalt de Vrouwelijke Trofee in 1910 en in 1911 en is recordhoudster in vluchtduur, hoogte en afstand.

\* Ze neemt afstand van de luchtvaart bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog en neemt dienst als verpleegster en ambulancierster bij het Rode Kruis en de Strijdkrachten.

\* Na de oorlog lanceert ze zich in de journalistiek en huwt in 1922 met Pierre Mortier, kolonel, journalist, letterkundige en Frans parlamentslid. Tot aan de dood van haar echtgenoot in 1946 zal ze hem helpen met de administratie van zijn publicaties.

Daarna wijdt ze zich, tot haar dood, aan de promotie van de vrouwelijke vliegsport en richt ze in 1956 de "Beker Hélène Dutrieu-Mortier" op, een langeafstandswedstrijd, voorbehouden voor Belgische en Franse vliegeniersters.



## II. Curriculum Vitae

Hélène , Marguerite, Marie, dochter van Florent, Désiré Dutrieu en van Marie, Clotilde Van Tieghem, wordt op 10 juli 1877 te Doornik in de woning van haar ouders geboren, Sint Eleuthèrstraat. De geboorteakte wordt opgemaakt op 13 juli onder het nummer 481 van de bevolkingsregister die getekend wordt door de schep en Delwart en de vader van de boreling. Hélène heeft een oudere broer, Eugène, eveneens geboren in Doornik op 26 oktober 1872.

Reeds op jeugdige leeftijd verlaat zij de school om in haar eigen onderhoud te voorzien. Op 14 jaar kiest zij haar sportieve gaven uit te spelen in het wedstrijdfietsen. Eugène Dutrieu, haar oudste broer is reeds een wielrenner die zeer populair is in de streek en in het Noorden van Frankrijk en zal later de leiding op zich nemen van het Circus-Excelsior-Dutrieu. Hij dient tot voorbeeld van zijn zuster. Ze neemt in 1895 deel aan de eerste wedstrijden die op de velodroom van Doornik voorbehouden zijn aan de vrouwen en vestigt er het snelheidsrecord.

Snel wordt zij een beroepswielrenster, ze schrijft zich in 1897 in voor het kampioenschap snelheid op de piste van Oostende alwaar zij de gerenommeerde proef wint die haar de bijnaam van “De Menselijke Pijl” bezorgt.

In augustus 1898 wint zij de “Grote Prijs van Europa” en in september de wielervedstrijd van “De Twaalf Daagse van Londen”.

De verschillende successen van de getalenteerde sportvrouw worden door Koning Leopold II beloond met het toekennen van het “Sint Andreuskruis met Diamanten”.

Rust noch duur kennende, neemt ze deel aan allerlei spektakels; in 1903 in Marseille en daarna in Londen brengt ze een acrobatisch circusnummer waarbij ze een echte ‘looping’ maakt op een speciaal daarvoor gemaakte piste. Door haar spectaculaire vertoningen met de fiets, de motor en de auto geniet ze overal veel bijval.

Ze wordt enige tijd gesponsord door Simpson, Britse fabrikant van ‘schalmenkettingen speciaal voor fietsen’ en wordt ze ook opgenomen in het ‘Simpson Lever Chain Racing Team’.

De internationale tournees leiden haar naar Frankrijk waar in 1908 de constructeur Clément-Bayard, onder de indruk van deze stoutmoedige vrouw, haar vraagt de eerste vrouwelijke pilote te worden op het vliegtuig ‘La Demoiselle’, een zeer lichte ééndekker ontworpen door Santos-Dumont. Het betekent de grote ommekeer in haar leven. Hélène Dutrieu die Wilbur Wright in Le Mans heeft zien vliegen, wil vliegenierster worden en aanvaardt het voorstel.

Haar debuut op het vliegveld van Issy-les-Moulineaux is zeer moeilijk : onvoldoende voorbereid is de eerste vlucht van zeer korte duur. De “Demoiselle” wordt vernield. Doch de smaak naar avontuur en naar de competitie laten haar de “Demoiselle” verlaten en zij gaat op zoek naar een beter presterend vliegtuig.

Op 9 april 1910 kan Hélène Dutrieu eindelijk een eerste vlucht van een twintigtal minuten tot een goed einde brengen, te Mouzon in de Franse Ardennen. Ze doet dat met een grote tweedekker, gebouwd door Sommer en aangedreven door een Belgische motor Vivinus van 40 pk. Gesterkt door het succes doet ze met hetzelfde toestel een nieuwe vlucht op 19 april en wordt zodoende de eerste vrouwelijke vliegenierster die een passagier meeneemt.

Gezien vanaf 1909 een pilotenbrevet in Frankrijk verplichtend is, gaat zij naar de school Farman te Mourmelon. Om administratieve redenen (zij is Belgische...) tijdens de proeven op 23 augustus

1910 georganiseerd, beslist de Aéroclub van Frankrijk om haar het brevet niet toe te kennen.

Ze gaat dus in België vliegen waar een pilotenlicentie nog niet vereist is. Dat stelt haar in staat een overeenkomst te sluiten met de organisatoren van een vliegmeeting in Blankenberge. Op 3 september 1910 stijgt ze op met een Farman-tweedekker vanaf het strand met aan boord haar mecanicien Béaud. Ze zet koers naar Oostende en keert via Brugge naar Blankenberge terug. Tijdens de driehoeksvlucht verwerft ze, zonder het gewild te hebben, met enkele belangrijke 'premières' een plaats in de geschiedenis van de (vrouwelijke) luchtvaart.

Ze neemt ook nog deel aan andere Belgische meetings, waaronder deze te Menen, 's Eigenbrakel, Luik, Kiewit en Antwerpen. Ze betwist de "Schaal van Groningen" in Nederland en vliegt in Groot-Brittannië.

Rekening houdend met haar opmerkelijke prestaties, ziet ze zich op 23 november 1910 het Belgisch brevet nummer 27 als vliegtuigbestuurster toegekend, juist voor Georges Nélis, eerste militaire vliegenier. Het is het eerste brevet dat door de Belgische Aeroclub aan een vrouw wordt toegekend.

Pas gebrevetteerd en al een vliegenierster met heel wat ervaring, voegt ze ook enkele opvallende prestaties aan haar palmares toe. Nadat ze in 1910 met een Sommer-toestel in Rusland heeft deelgenomen aan de meeting van Odessa en daarna aan de Gordon-Bennett Schaal met een Farman-Gnôme in New-York, wint ze op 5 december te Etampes de eerste editie van de 'Schaal voor Vrouwen' door een traject van 60 km 800 af te leggen in 1 uur 9 min. Ze is de eerste vrouwelijke pilote die onafgebroken langer dan één uur vliegt.

In 1911 neemt Hélène Dutrieu deel aan verschillende proeven en voorstellingen in Europa en in Noord Amerika. In Italië verwerft ze in Firenze de 'Schaal van de Koning', een snelheids- en betrouwbaarheidswedstrijd. Ze gaat er dertien mannelijke vliegeniers vooraf waaronder de onbetwistbare kampioenen in de discipline zoals de Fransen Vedrine en Tabuteau. In oktober keert ze terug naar de Verenigde Staten waar ze haar naam schrijft op de tabel van de Amerikaanse vrouwelijke records, waaronder een vlucht van 1 uur 5 min over een afstand van 136 mijl. Op 31 december van datzelfde jaar is ze terug in Etampes, Frankrijk, waar ze voor de tweede maal de Schaal voor Vrouwen wint met enkele opvallende vluchten: 254 km 800 in een vluchttijd van 2.58 u.

Het jaar 1912 is gekenmerkt door de opkomst van het "watervliegtuig" met vlotter of als vliegboot. Deze nieuwigheid noopt er toe speciale proeven voor deze getransformeerde toestellen te organiseren. De eerste proef heeft in april in Monaco plaats gehad en wordt gewonnen door de Belg Fischer met een Farman-Gnôme. Hélène Dutrieu wordt in juli de eerste vrouw op de wereld die met een watervliegtuig vliegt.

Voor al haar resultaten in de internationale klasse die ze heeft behaald met Franse vliegtuigen in een relatief korte tijdsperiode, ontvangt Hélène Dutrieu op 9 januari 1913 het Ridderkruis in het Erelegioen, haar overhandigd door de Franse regering. In België wordt ze door de regering benoemd in de Nationale Orden als Officier in de Orde van Leopold.

In de loop van de zomer 1914 barst de Eerste Wereldoorlog los, wat het einde betekent van de korte doch uitzonderlijke loopbaan van vliegenierster Hélène Dutrieu. Vrouwelijke piloten mochten inderdaad niet vliegen. In het begin van het conflict stelt ze zich als ambulancierster ten dienste van het Franse Rode Kruis. Nadien wordt haar op vraag van Generaal Février, de leiding van de ambulances van het hospitaal Messimi toevertrouwd.

Maar met haar onaangetast gebleven prestige vraagt Generaal Gallieni, toekomstig Oorlogsminister, haar om deel te nemen aan propagandaconferenties doorheen de Verenigde Staten waar ze beroemd is. Ze vervult er deze burgerlijke opdracht in 1915 en in 1916.

Terug in Frankrijk neemt ze tot het einde van de oorlog de leiding in handen van het militair hospitaal te Val de Grâce.

Aan het einde van de vijandelijkheden in 1918 is Hélène Dutrieu 41 jaar oud en lanceert ze zich in de journalistiek. In 1922 huwt zij Pierre Mortier, journalist, schrijver en Frans parlementslid. Dankzij dat huwelijk krijgt ze de Franse nationaliteit. Pierre Mortier vertrouwt zijn echtgenote de administratie toe van de publicaties die hij uitgeeft.

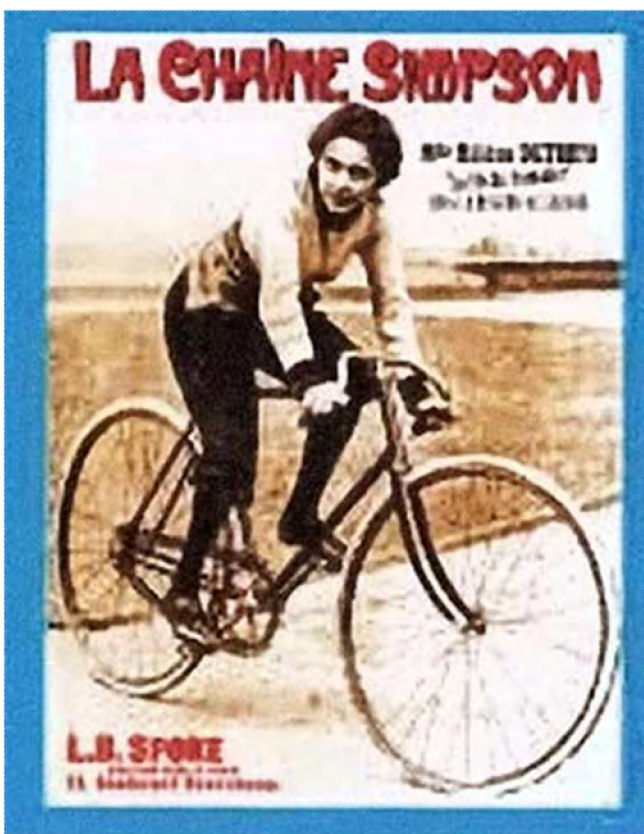
Met de dood van haar echtgenoot in 1946 laat ze de administratieve taken vallen die hij haar heeft toevertrouwd en wijdt ze zich aan de promotie van de luchtvaart. Zij is Ondervoorzitster van de Vrouwelijke Sectie van de Franse Aeroclub en sticht in 1956 een prijs voor Frans-Belgische vrouwen. Het is de 'Schaal Hélène Dutrieu-Mortier' die elk jaar de vliegenierster belooft die alleen aan boord de langste afstand in rechte lijn zonder tussenlanding verwezenlijkt.

### III. De Uitzonderlijke Verwezenlijkingen

#### *In het historisch en sociaal kader*

Het is een zeer zware en moeilijke tijd voor haar ouders wanneer Hélène Dutrieu eind 19<sup>de</sup> eeuw wordt geboren. Haar vader is werkloos. Ze is verplicht zeer snel haar studie te onderbreken en zelfstandig in haar levensonderhoud te voorzien. Op 14 jaar kent ze geen enkel vak maar toch kan ze in haar behoeften voorzien door deel te nemen aan de pas opgerichte wielervedstrijd die schuchter vrouwelijke deelnemers toelaat.

Haar begin is veelbelovend: ze is een licht meisje en de massa dweept met haar sportieve exploits en in het bijzonder in de snelheidswedstrijden op de baan die ze dikwijls wint door de records te breken. De journalisten kennen haar de naam 'De menselijke pijl' toe. Haar reputatie overschrijft ruimschoots de grenzen van België: ze maakt ontelbare verplaatsingen om nieuwe wedstrijden te gaan winnen en dit niet alleen in de buurlanden maar ook in landen aan de andere van de Atlantische Oceaan.



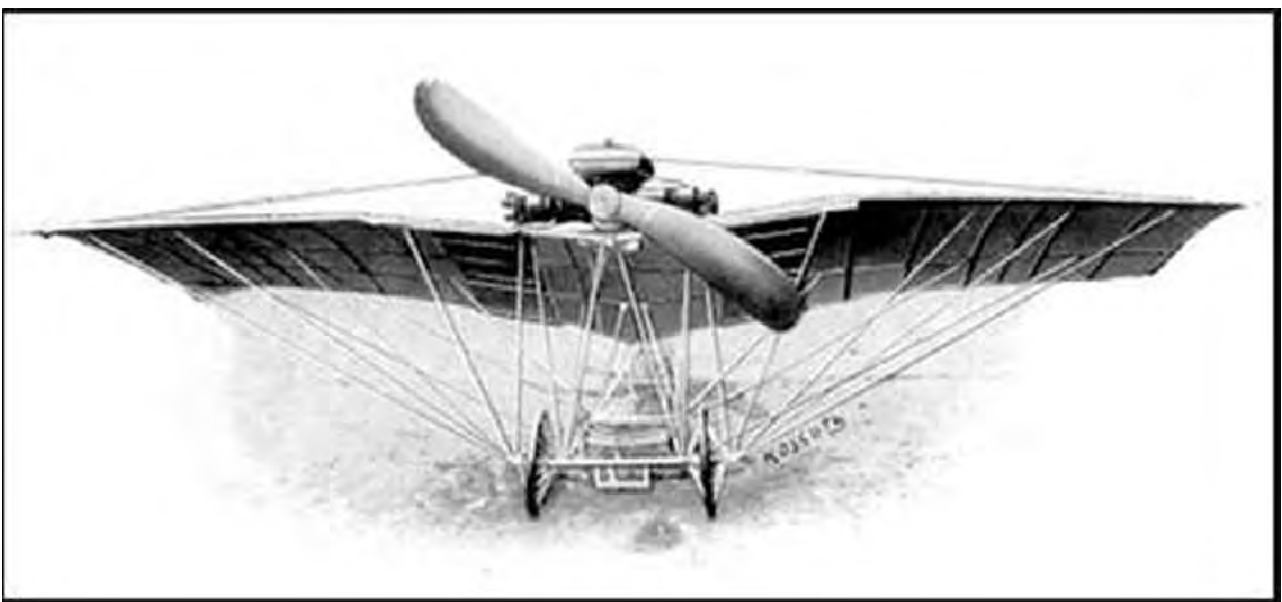
Buiten haar sportieve kwaliteiten bezit Hélène Durieu eveneens de gave van het spektakel. Haar oudste broer Eugène die ook aan de wielervedstrijd deelneemt, leidt een circus dat de naam van de familie draagt.

Tussen de wielervedstrijden door neemt ze deel aan de grote volksmanifestaties waar ze acrobatische nummers met de fiets, de motor en de auto opvoert. Het zijn prestaties die andere gaven onthullen zoals stoutmoedigheid, vindingrijkheid en fysieke weerstand in het beoefenen van motorsporten.

Dat leidt haar heel logisch naar deze andere sport, de prille luchtvaart: de ‘Flyer’ van de gebroeders Wright heeft in 1903 in de Verenigde Staten gevlogen.

Wanneer men in december 1908 aan de op dat ogenblik 31-jarige Hélène Dutrieu voorstelt met een ‘Demoiselle’ te vliegen, zijn er op de hele wereld maar weinig mannen in geslaagd om een vliegtuig in de lucht te krijgen en te houden. In de Verenigde Staten en in enkele Europese landen, waaronder België, zijn er een twintigtal dapperen die trachten deze ‘eigenaardige machines’ meester te zijn. Het is de periode van de pioniers.

Het is in mei 1908 dat de Fransman Henri Farman als eerste in de streek rond Gent met een vliegtuig over België vliegt. In november vindt er een grote gebeurtenis plaats: Baron Pierre de Caters is de eerste Belgische burger die boven ons territorium heeft gevlogen en ditmaal in de omgeving van Antwerpen.



*De ‘Demoiselle nr 19’ lichte eendekker (ongeveer 125 kg).  
Het is op dit type vliegtuig dat Hélène Dutrieu in 1908 haar eerste opleiding heeft gehad.*

Enkele militaire installaties daar gelaten, zijn er weinig officiële plaatsen om de vliegsport te beoefenen: men gebruikt grote weiden of summier ingerichte velden. Daarbij komt nog dat de stoutmoedige pioniers zelfs nog over geen vliegbrevet moeten beschikken. Trouwens wie zou deze brevetten kunnen afleveren? Er bestaat nog geen erkende vliegschool noch een officieel reglement: zij die het risico durven te nemen, mogen vliegen.

In 1909 levert de Franse Aeroclub wel al brevetten af voor ballonvaren en vliegen met bestuurbare zeppelins. Beslist wordt dat ook voor piloten te verplichten. Deze beslissing leidt tot de oprichting van de scholen die tot doel hebben een elementaire opleiding te geven aan hen, uiterst talrijk, die een   ndekker of een tweedekker willen aanschaffen. De toestellen worden door de fabrikanten voorgesteld op de markt van de toestellen die ‘zwaarder zijn dan lucht’.

Het is tevens in 1909 dat de in 1901 opgerichte Belgische Aeroclub start met het uitreiken van vliegbrevetten. Het brevet nummer 1 wordt overhandigd aan baron Pierre de Caters.

Het is dus zonder bezit van het minste brevet dat Hélène Dutrieu in 1908 zal trachten met een ‘Demoiselle’ te vliegen. Maar vanaf 1909 – wegens een nieuw reglement – schrijft ze zich in op de

school van Mourmelon, opgericht door Henri Farman; ze oefent er op een Farman-tweedekker met Gnôme-motor.

Ze had de eerste vrouwelijke piloot op de wereld kunnen zijn! Wanneer ze 1910 voor de jury van de Franse aeroclub verschijnt, wordt, niettegenstaande haar opmerkelijke verwezenlijkingen, het brevet haar geweigerd (zogezegd om administratieve redenen). In haar plaats krijgt Elise Deroche (die zich barones de la Roche laat noemen) op 8 maart 1910 als eerste vrouw dit kostbare document overhandigd.



*Hélène Dutrieu als passagier bij de beroemde Henri Farman,  
hier aan de stuurknuppel van één van zijn vliegtuigen.*

Onder druk van Farman die wenst haar te kunnen inschrijven voor de vliegmetingen en de officiële competities, aanvaardt Hélène Dutrieu met tegenzin zich een tweede maal te presenteren voor de proef voor het behalen van het brevet van de Franse Aéroclub : ditmaal slaagt zij moeiteloos.

## *Markante feiten*

Nadat ze als jong meisje haar kunsten heeft getoond op de fiets, op de motor en met de auto, begint op rijpere leeftijd haar opmerkelijke verhaal als vliegenierster. Het is echter van korte duur, van 1908 tot 1914, wegens het uitbreken van de Grote Oorlog.

Ze is 31 jaar wanneer ze beslist de risico's van de prille luchtvaart te trotseren. Deze staat nog in zijn kinderschoenen en nieuwe ontwikkelingen zijn meestal gesteund op empirische ervaringen. De vele defecten, de afgebroken vluchten, de ontelbare ongevallen tonen de pioniers wat ze moeten doen en wat ze moeten laten.

Hélène Dutrieu maakt deel uit van de moedige en onverschrokken 'testpiloten' die aan de basis



*Lachend en ontspannen zit ze in haar vliegtuig.  
(Let op de schoenen met hoge fijne hakken)*

liggen van de weliswaar trage vooruitgang die elke dag in de luchtvaart werd gemaakt. Als pionierster onder de pioniers wordt er voornamelijk bij Henri Farman rekening gehouden met haar ervaring en haar raadgevingen. Vanaf 1909 gebruikt ze ook de toestellen met dezelfde naam om talloze records te breken en spectaculaire demonstraties te geven

Tussen de vele markante feiten in haar loopbaan vermelden we de driehoeksvlucht Blankenberge -Oostende-Brugge en terug. Met deze vlucht doet Hélène Dutrieu haar intrede in de legende van wereldluchtvaart.

Bijna ongewild vestigt ze op 3 september 1910 enkele grootse premières:

- \* eerste vrouw ter wereld die een vlucht over land heeft uitgevoerd
- \* eerste pilote die een passagier heeft meegenomen
- \* eerste vrouwelijke vlucht heen en terug zonder tussenlanding van stad tot stad met een passagier aan boord
- \* officieus hoogterecord van ongeveer 400 m
- \* officieus duurrecord van ongeveer 40 min vlucht
- \* officieus afstandsrecord in gesloten omloop van ongeveer 45 km.

In 1910 en in 1911 bewijzen haar twee opeenvolgende overwinningen van de Schaal voor Vrouwen dat ze een beslissende rol speelt in de vooruitgang van de constructietechnieken en de motoren van de toestellen die 'zwaarder zijn dan lucht'. In één jaar worden de geregistreerde resultaten van deze unieke vliegenierster gebracht van 60 km 800 in 1 u 9 min naar 254 km 800 in 2 u 58 min.

In de Verenigde Staten start de geschiedenis van de luchtvaart officieel in 1903. De prestaties van Hélène Dutrieu in 1910 en in 1911 tonen aan het publiek en aan de Noord-Amerikaanse vliegtuigconstructeurs dat de in

Europa ontwikkelde toestellen zich op een hoger niveau bevinden. Ze behaalt er verschillende Amerikaanse vrouwelijke records waarvan een over een afstand van 136 miles.

Vermoedelijk in 1912, tijdens een vlucht bij Henri Farman te Mourmelon, wordt Hélène Dutrieu belast met de promotie van het merk in de Verenigde Staten: iets wat ze zeer goed doet met haar durf, intelligentie en bevalligheid. In de ploeg waarvan ze deel uitmaakt is België goed vertegenwoordigd: ze ontmoet er talentrijke landgenoten, de piloten Jules Fischer en Jan Olieslagers.



Een ander groot moment is de 'Coppa del Re', de Schaal van de Koning van Italië die in Florentië in 1911 wordt betwist. Hélène Dutrieu geeft er een adembenemende demonstratie als vliegenierster door niet minder dan dertien mannelijke piloten, allen specialisten in deze discipline die geduld en stalen zenuwen vereist, de loef af te steken in snelheid en in uithoudingsvermogen.

*Aan de stuurknuppel van haar Farman III in de Verenigde Staten (1912)*

De ultieme gebeurtenis in haar loopbaan als actieve vliegenierster is vliegen met 'watervliegtuig', een nieuwigheid die de constructeurs in 1912 op de markt brengen. In juli is Hélène Dutrieu de eerste vrouwelijke pilote op de wereld die een watervliegtuig bestuurt. Dit gebeurt vanaf het meer van Enghien in Val d'Oise. In augustus is ze met haar tweedekker Farman uitgerust met motor Gnôme van 50 pk, aanwezig op de meeting van Ouchy-Lausanne in Zwitserland.

Tegenover concurrenten die met één-dekker- en tweedekker watervliegtuigen uitgerust zijn met een zwaardere Gnôme-motor dan deze waarvan haar toestel is voorzien, slaagt ze er toch in een ereprijs te behalen. Andere wedstrijden met watervliegtuigen hebben plaats in Monaco, Deauville en ook op het meer van Como in Italië waar, naar men zegt, Hélène Dutrieu een zo'n overtuigende demonstratie geeft voor de Italiaanse regering dat deze watervliegtuigen bij Henri Farman bestelt.

Als erkenning ontvangt Hélène Dutrieu als vrouw en als eerste vliegenierster in 1913 het Ridderkruis in het Erelegioen.



*Bij één van haar vluchten in de Verenigde Staten, wellicht in 1912*



#### IV. Epiloog

Ziedaar dus het fascinerend leven, vol avonturen, en successen van Hélène Dutrieu. Haar moed, haar vastberadenheid, haar sportiviteit bij de proeven, haar buitengewone gaven als vliegenierster en haar zin voor humor hebben haar overal waar zij gevlogen heeft met haar Farmans heel wat waardering bezorgd.

Zij kreeg de bijnaam van ‘‘Menselijke Pijl’’ door journalisten die verwonderd waren door haar succes in de snelheidproeven met de fiets : haar vrienden noemden haar ‘‘Slanke van Vichy’’ verwijzend naar haar taille: zij was ook door haar kennissen gekend als ‘‘girl hawk of aviation’’ (vrouwelijke sperwer) voor de stoutmoedige en gedurfde manoeuvres die zij tijdens de demonstraties vertoonde.

In de herfst van haar leven blijft Hélène Dutrieu erkenning krijgen voor haar exploitatie als jonge vrouw. Zij ontvangt in 1953 het ‘‘Franse Ereteken van de Luchtvaart’’. De Franse regering verheft haar in 1955 tot de titel van Ridder als Officier in het Erelegioen. In de nationale Ordes kent de Belgische regering haar in 1958 de titel toe van Officier in de Orde van Leopold.

De gedachtenis aan haar pionierswerk blijft ook na haar dood verder leven. Te postume titel wordt zij erelid van de Koninklijke Vereniging ‘‘De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart’’.

In 1998 beslist een jongedame van het Sint Gertrude College van Nijvel een korte biografie te schrijven als onderdeel van een schoolwerk: ‘De vrouwelijke piloten in de luchtvaart van de 20<sup>ste</sup> eeuw’. Ze had hiertoe beslist door wat ze had gelezen over deze ‘kampioene waaghals’, ‘mislukte jongen’ en ‘geniale persoon die alles aandurft’.

Tijdens een gemeenteraadszitting in 2005 beslist de Gemeenteraad van Doornik een invalsweg van haar geboortestad de ‘Hélène Dutrieu-laan’ te noemen.

Na al hetgeen overvloedig geschreven werd omtrent dit onderwerp, kan men stellen dat Hélène Dutrieu eerder te rangschikken valt onder de stoutmoedigen, de onverschrokkenen, de doordrijvers en de grond- en luchtacrobaten. En nochtans op de foto’s die wij over haar bezitten, en dit meestal aan de besturing van een vliegtuig, vertoont ze zich gans aangenaam ontspannen en dikwijls tovert zij een vrolijke lach te voorschijn van een vrouw die goed in haar vel zit. De anglosaksische pers noemt haar een ‘‘wondere dame’’. Vandaar hoogst vermoedelijk de inspiratiebron van een hedendaags Frans schrijver, de ingenieur Gérard Hartmann, die in 2005 een historische en technische studie heeft gewijd aan deze goedlachse vrouw vol humor en waarin hij haar eenvoudigweg ‘‘De Godin Hélène Dutrieu’’ noemt.

Ontegensprekelijk een grote pionierster van de beginluchtvaart, sterft Hélène Dutrieu op 26 juni 1961 in de leeftijd van 84 jaar. Ze woonde in de Chalgrinstraat nummer 7 van het XVIde Parijs Arrondissement.



## V. Bibliografie

LEFEBVRE Gaston – Doornikse Biografieën XiXe – XXe eeuw – Doornik 1990.

DE VIEILLES TIGES VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART (Koninklijke Vereniging) – Gulden Boek van de Associatie.

GEMEENTELIJKE ADMINISTRATIE VAN DOORNIK (Dienst Archieven – Mevrouw Laurette Locatelli)

– Intingen Burgerlijke Register en historische en topografische gegevens.

GERARD JO – De Belgische vrouwen in onze geschiedenis – Uitgeverij Byblos – 1963.

HARTMANN Gérard – De Godin Hélène Dutrieu –

LAUWERS Jean-Pierre – Biografische nota's omtrent Hélène Dutrieu – Site [www.earlyaviators.com](http://www.earlyaviators.com) – 2007.

PARY Sarah – De vrouwelijke piloten in de luchtvaart van de 20ste eeuw – Sint-Gertrudiscollege/6de B Nijvel – Schooljaar 1997-1998.

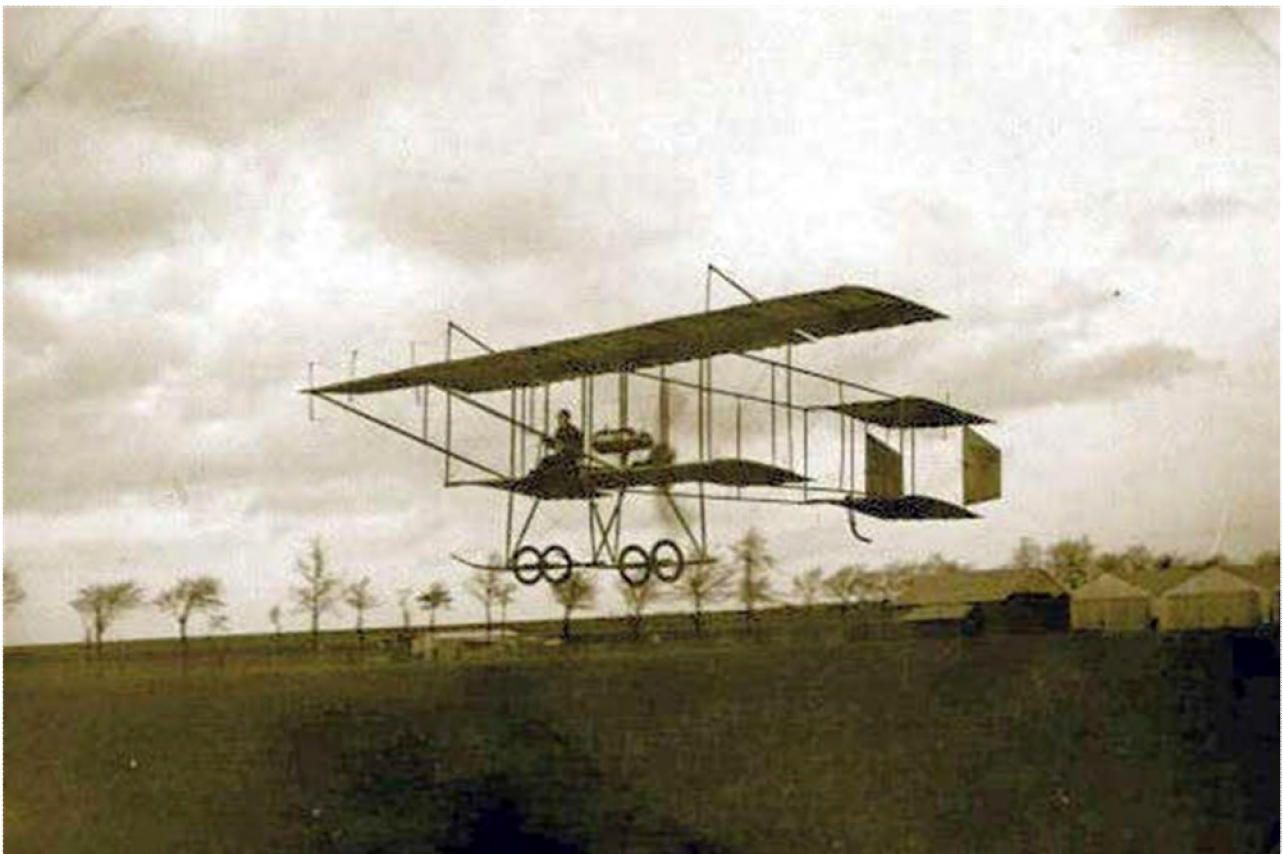
## VI. Bijlagen: Foto's en Documenten



*Aan de sturen van een Farman III (rond 1912)*



*In zeer verzorgde en vrouwelijke vliegekledij, de vliegenierster en haar "Demoiselle"*



*Op haar Farman in Etampes. Hélène Dutrieu wint in 1910 de eerste uitgave van de "Beker voor Vrouwen"*

**⋮ BURTON ⋮**  
**AVIATION WEEK**  
**Sept. 26th to Oct. 1st**  
(inclusive)

---

**SEVEN FLIERS**

The Famous Lady Aviator  
**Mdlle. DUTRIEU**  
will Fly with Passengers

On the opening day the whole of the fliers will endeavour to fly from Doncaster to the Burton Aviation Meeting.

Gates Open 11 a.m.      Contests from 2 till 6.

---

Admission 1s., 2s. 6d., 5s. & 10s. 6d.

*De affiche voor de meeting in Burton-on-Trent (1910) vermeldt dat H el ne Dutrieu zal vliegen met passagiers. Dit was zeer uitzonderlijk voor een vrouwelijke pilote.*



*Met haar mecanicien B aud als passagier. Waarschijnlijk rond 1910 voor haar recordvlucht met passagier, driehoek: Blankenberge-Oostende-Brugge en terug.*



*Hélène Dutrieu, minuscuul, aan het stuur van een Farman III die zij lanceert om op te stijgen*

Farman III  
Spanwijdte 15 m  
Draagkracht 480 kg  
Gnome rotatiemotor, 7 cilindres, 50 pk  
Maximum snelheid: 75 km/uur.

Zonder er de oorsprong van te kennen, hebben wij een korte tekst gevonden die aan Hélène Dutrieu is gewijd. Hij zou geschreven zijn in 1958 bij de dood van Henri Farman, piloot en pionier van vliegtuigconstructies in Frankrijk en die aan de jonge Belgische het vertrouwen had geschonken door haar te leren vliegen. Deze enkele zinnen van onze eerste vliegenierster zijn zoals een schijnwerper op de persoonlijke details van haar vruchtbare samenwerking met de grote voorganger.

“Ik was zijn oudste vriendin. Hij betekende mijn groei naar volwassenheid, mijn ganse jeugd. Ik kende hem reeds toen ik 15 jaar was. De drie Farman’s oefenden in tandem en wanneer ik aankwam op de landingsbaan als jeugdig meisje met mijn haarlok op de rug, riep de steeds vriendelijke Henri mij : “Allez, allez, Dutrieu, kom je, we gaan je meenemen”. En ik volgde zo snel mijn benen mij dragen konden. Onze levens scheidde. Ik ontmoette Henri Farman terug in 1902. Hij woonde toen de kant van Montmarte, op een zolder die hij met uiterst veel zorg als artiestenatelier had ingericht. Ik stelde hem in verbinding met de directeur van Gil Blas, Pierre Mortier(1). Zij kregen wederzijdse sympathie en werden vrienden.

Hoe dikwijls hebben wij niet zijn kleine trap opgeklommen om de avond door te brengen met het spreken over het schilderen.

De luchtvaart ontsproot reeds in Issy. Henri Farman was er een gepassioneerd pionier. Hij werkte hardnekkig aan het vliegtuig dat hij had ontworpen en hij ging elke dag vooruit terwijl ik met mijn arme Demoiselle elke morgen uit de lucht viel. Na zijn glorieuze vlucht die wij vol enthousiasme volgden, zou ik de Demoiselle laten voor wat ze was om over te stappen naar Mouzon en Sommer.

Ik verstond mij geenszins met Sommer en na mijn ongelukkige vlucht in Odessa(2), haastte ik mij terug te keren naar Parijs.

Ondertussen was Henri Farman een vliegtuigbouwer geworden. Ik ging hem een toestel vragen waaraan ik gehecht zou blijven. In lange tijd verlieten we mekaar niet : Mourmelon, Etampes, de Schaal Michelin waardoor voor mij de Schaal voor Vrouwen op een kier werd gezet. Tussen elke etappe tijdens mijn verschillende reizen, was ik gelukkig hem om raad te kunnen vragen. Wegens mijn pluimgewicht fabriceerde hij een wonderlijk mooi klein vliegtuig hetgeen mij toeliet de strijd aan te gaan met de vliegeniers, de Schaal van de Koning te Florentië te winnen en in de Verenigde Staten de glorie te vinden.

Na verschillende maand afwezig te zijn geweest diende ik Henri Farman te ontmoeten op het diner van ....(?). Met welke een enthousiasme hebben wij niet onze oude herinneringen opgehaald.

Vandaag kom ik hem voor de laatste maal, kalm en sereen in zijn slaap, bezoeken. Hij gaf mij de indruk te murmelen : Allez, allez, Dutrieu, kom, allez, we nemen je mee!!!”

(1) Waarvan zij later de echtgenote werd.

(2) Zij had een schouw geraakt en de Sommer was verwoest waardoor de constructeur weigerde haar contract te verlengen.

*Door Alphonse Dumoulin en Robert Feuillen*

*Vertaald door Marie-Christine en Paul Buyse*