

**DE VIEILLES TIGES
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW**



**Gedenkboek
van de Belgische luchtvaart**

Alfred Lanser

Voorgesteld en gepatroneerd door

Michel Mandl

Erevoorzitter

en

Karin De Greeve

VTB lid

Vertaald door Karin De Greeve



*Alfred Lanser in 1910 tijdens de vliegmeeting in Stokkel.
(Coll. Michèle Heck)*

Alfred Lanser

Luchtvaartpionier
Uitvinder

24.08.1886 — 25.03.1960

I. Enkele opmerkelijke feiten



Geboren in Pont-à-Celles op 24 augustus 1886.

1909: bouwt zijn eerste vliegtuig.

3 juli 1910: slaagt in pilotenexamen.

1 oktober 1910: ontvangt het brevet nummer 16 van de Aero-Club van België.

31 december 1910: raid Parijs-Brussel met Marc Panier.

12 oktober 1911: meeting in Luxemburg-Hollerich en eerste postvlucht naar Luxemburg.

8 december 1911: wereldrecord met drie passagiers.

Uitvinder van zelfdichtend brandstofreservoir.

Uitvinder van de moderne benzinepomp.

1937: Stichtend lid van de VTB.

Overleden in Caracas (Venezuela) op 25 maart 1960.

6 mei 1967: wordt postuum benoemd tot erelid van onze organisatie.

II. De pionier

De mecaniciens ontdekt de vliegerij

Alfred Lanser wordt op 24 augustus 1886 in Pont-à-Celles geboren. Hij is de zoon van Henri Lanser en de Luxemburgse Thérèse Ensch.

Op het ogenblik van zijn geboorte werkt zijn vader als ambtenaar bij Bruggen en Wegen. Hij is onder meer betrokken bij de verbreding van het kanaal Charleroi-Brussel.

Alfred Lanser heeft drie zussen. De eerste twee, Anne en Jeanne, zijn respectievelijk in 1885 en 1889 geboren in Pont-à-Celles. Over zijn jongste zus hebben we niets teruggevonden.

Zoals wel meer jongeren in die tijd, gaat Lanser zich na zijn technische studies interesseren voor de ontluikende luchtvaart. In 1909 vindt hij een geschikte motor en bouwt er een

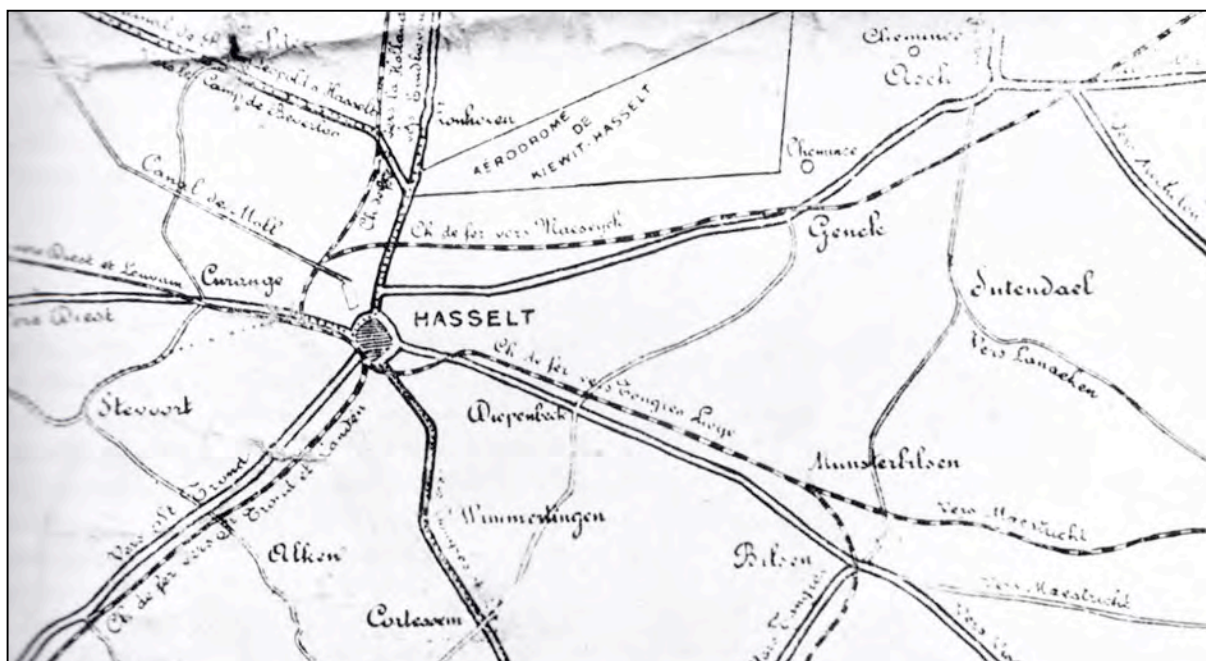
vliegtuig omheen. Om zijn toestel te testen gaat hij op zoek naar een geschikt en uitgestrekt oefenterrein waar hij met zijn machine kan opstijgen.



Het eerste vliegtuig dat Lanser in 1909 bouwt. Het zal echter nooit opstijgen...

Alfred Lanser en de vlakte van Kiewit

De geschiedenis van het vliegveld Kiewit start in 1909-1910, op het ogenblik dat Limburg een enorme bloei kent. André Dumont heeft enkele jaren eerder steenkool ontdekt in de Genkse ondergrond. De industriële activiteit neemt toe en Limburg hijst zich op gelijke hoogte met de andere provincies. Het is dus niet zo verwonderlijk dat Alfred Lanser in Kiewit arriveert waar hij in contact komt met kasteelheer Emile Vroonen. Die laatste verhuurt hem een gedeelte van de vlakte die het vliegveld Kiewit zal worden. Lanser laat er meteen een loods bouwen om er zijn vliegtuig te stallen.



Situering van het vliegveld Kiewit, ten noorden van Hasselt.

Het terrein, halverwege Hasselt en Zonhoven is uitermate geschikt om er te leren vliegen. Voordien deed het dienst als piste voor paardenrennen. De ondergrond is dus goed aangestampt, de broze toestellen uit die tijd kunnen er zonder al te veel risico's opstijgen en landen, zelfs als het regent.

Het gebied is vrij uitgestrekt: 8 km lang en 3 km breed, er staat geen enkele boom of ander obstakel in de weg. En héél belangrijk, de wind waait hoofdzakelijk uit het westen, in het verlengde van het veld. Zelfs de Franse pionier Henri Farman zal zich, tijdens zijn bezoek aan Kiewit op 12 mei 1910, aangenaam verrast tonen over de uitgestrektheid van het gebied.

Alfred Lanser vliegt met Jules de Laminne

Ridder Jules de Laminne, een andere belangrijke Belgische pionier, behaalt op 2 mei 1910 zijn brevet in Mourmelon, Frankrijk, voor de commissarissen van de Aéro-Club de France. De Aero-Club van België bekrachtigt het brevet onder nummer 9.

Jules de Laminne beslist in Kiewit te vliegen en laat daar een loods bouwen voor zijn Farman HF III, die begin mei vanuit Frankrijk is overgebracht.

Hij wordt al snel een bekende figuur. Van heinde en ver komen notabelen naar Kiewit om hem aan het werk te zien of om als passagier mee aan boord te gaan. Enthousiastelingen kunnen bij hem terecht voor vlieglessen en zo leidt de Laminne de piloten van het eerste uur op. Fernand Lescart en Henri Crombez behoren tot zijn eerste leerlingen.

We hebben lang gedacht dat ook Lanser vlieglessen kreeg van de Laminne. Maar de postkaart hieronder toont aan dat het wel degelijk in Mourmelon was dat Lanser leerde vliegen, trouwens in dezelfde periode als de Laminne. De laatste zin op de kaart die Lanser op 24 april 1910 vanuit Mourmelon naar Dhr. Vroonen schreef lezen we als volgt: "*L' apprentissage va très bien en je compte bien être rentré d'ici une dizaine de jours*"¹ ... of precies 2 mei, de datum waarop de Laminne zijn brevet behaalt in Mourmelon.



¹ De opleiding verloopt vlot en ik hoop binnen een tiental dagen thuis te zijn.



In het tijdschrift l'Amicale Philatélique schrijft Roger Baurain in het artikel “Meeting précurseur de la poste philatélique”:

“Op 15 mei 1910 vliegt Ridder Jules de Laminne voor het eerst met zijn tweedekker Farman boven het vliegveld Kiewit.

Om 5 uur in de ochtend van 20 mei, vliegt hij gedurende 10 minuten, daarna volgt een tweede vlucht van 10 minuten met zijn mecaniciens Guillaume Grader, dan een derde vlucht van 6 minuten met Lanser, een vlucht van 8 minuten met Moulin en een vlucht van 9 minuten met Enschedé. Diezelfde middag, gaat hij opnieuw de lucht in. Eerst twee vluchten van 5 en 6 minuten gevolgd door een vlucht van 7 minuten met zijn broer Louis.”

(vrije vertaling)

Op 20 mei 1910 heeft Lanser dus zijn eerste vlucht in Kiewit gemaakt. Maar het is wel dankzij zijn opleiding in Mourmelon dat hij zonder problemen op zondag 3 juli 1910 in Kiewit slaagt in de proeven voor het behalen van zijn vliegbrevet.

De proef bestaat uit drie vluchten van minstens 5 km en landen op minder dan 100 meter van een vooraf bepaald punt. In dit geval is dat de toren van de tijdschaarnemer.

Diezelfde zondag zal hij nog een aantal keren opstijgen en landen. Hij sluit de dag af met een vlucht boven Hasselt met een passagier aan boord.

Pas op 1 oktober 1910 krijgt Lanser het vliegbrevet nummer 16 van de Aero-Club van België.

Het vliegveld van Kiewit krijgt vorm

Om zijn doel te bereiken heeft Lanser hulp nodig. Daarom doet hij een beroep op de leden van de beheerraad van de Aéro-Club Liège-Spa om samen de uitbouw van het eerste vliegveld in België te realiseren. Er wordt een tijdelijk reglement opgesteld. Met de bijdragen van de leden wordt de infrastructuur (een toren, telefoonlijnen, meteorologische meetapparatuur), de bouw van het restaurant, de aanleg van een parkeerterrein en de bouw van een publiekstribune betaald. Er komt ook een voetbalveld en er is plaats voorzien om wedstrijden met windvogels te laten organiseren. De plaatselijke harmonie zorgt geregeld voor de muzikale omlijsting van de evenementen. De leden van de Aéro-Club Liège-Spa mogen gebruik maken van het vliegveld “voor het geval het vliegveld in Waremme er niet zou komen”



De Farmantoeestellen van Alfred Lanser en Jules de Laminne.



De Internationale Tentoonstelling in Brussel in 1910

Alfred Lanser is niet alleen de drijvende kracht achter het vliegveld, hij brengt ook heel wat volk op de been met zijn spectaculaire vluchten.

Slechts 10 dagen na het behalen van zijn vliegbrevet laar hij al van zich spreken.

Op 10 juli 1910, om 4 uur in de namiddag, stijgt Lanser in Kiewit op richting Brussel. In Elsene, ten zuidwesten van Brussel vindt op dat ogenblik de Wereldtentoonstelling plaats. Duizenden exposanten staan er verspreid over een terrein van 130 hectare. Er worden de volgende weken enkele miljoenen bezoekers verwacht.



Als auteur van dit Gedenkboek, in samenwerking met Karin, vermeld ik hier graag dat mijn grootvader Hugo Mandl, samen met zijn broer Louis, de Wereldtentoonstelling heeft bezocht. Getuige, de foto hiernaast.

Louis en Hugo Mandl op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1910...

Een afstandsrecord

Van zodra de organisatoren van de tentoonstelling op de hoogte zijn van de plannen van de jonge vliegenier, laten ze het sportterrein ontruimen. Het nieuws verspreidt zich als een lopend vuurtje en de bezoekers haasten zich in dikke drommen naar de voorziene landingsplaats.

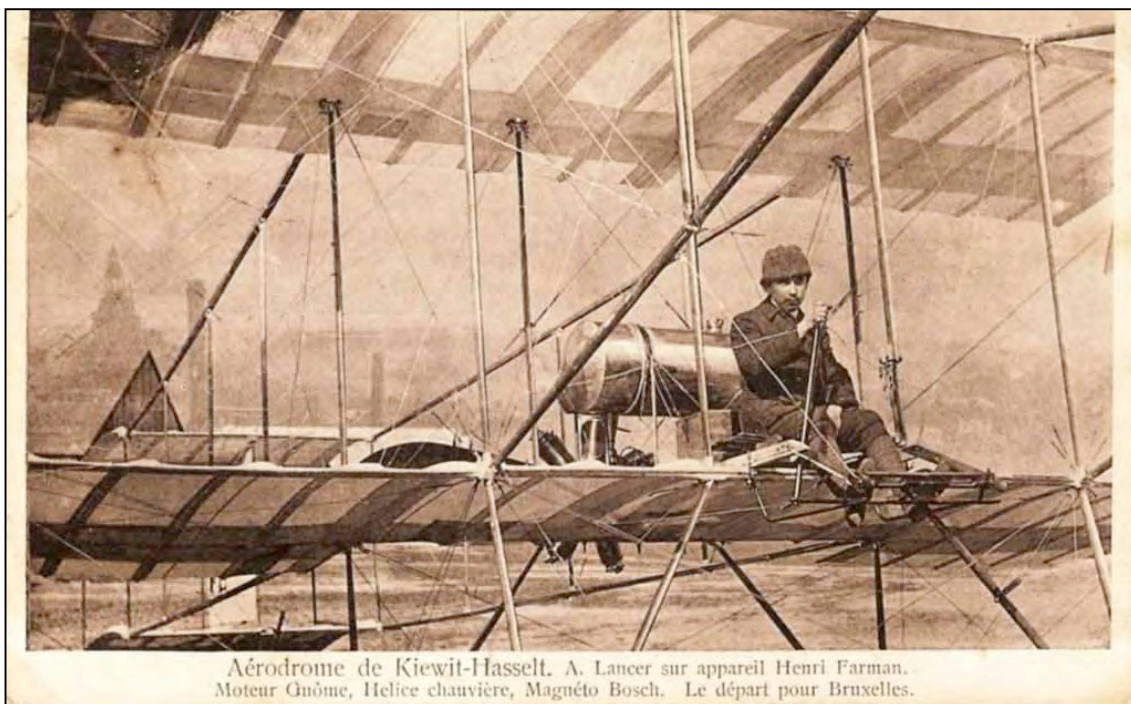
In de late namiddag arriveren de auto's die Lanser vanuit Hasselt volgen bij de terreinen van de tentoonstelling. Maar van de vliegenier is er voorlopig geen spoor: na Leuven hebben ze alle contact verloren.

Door een probleem met de brandstoftoevoer heeft Lanser zijn toestel ter hoogte van Tervuren aan de grond moeten zetten. Hij is er toch in geslaagd opnieuw op te stijgen maar door de slechte zichtbaarheid als gevolg van de buien slaagt hij er niet in om de terrein van de tentoonstelling te vinden.

Het publiek wordt ongeduldig en onder de plenzende regen verlaten de eerste bezoekers de landingsplek.

Alfred Lanser is er de man niet naar om zich te laten afremmen... Rond 7 uur 's avonds vliegt hij over het Jubelpark –feitelijk een primeur vermits het om de eerste vlucht boven Brussel gaat- ziet de lichtjes van de kermis (al de Ancienne Belgique) en slaagt er zo in om de voorziene landingsplaats te vinden.

Daarmee zijn Lanser 's problemen nog niet van de baan. In de laatste fase van de landing kan hij maar net twee telefoonpalen ontwijken, maar raakt de schroef van zijn toestel verstrikt in de omheining. De motor valt meteen stil. Toch slaagt Lanser er in om zijn licht gehavende toestel op het doorweekte terrein aan de grond te zetten.



Aérodrôme de Kiewit-Hasselt. A. Lanser sur appareil Henri Farman. Moteur Guôme, Hélice chauvière, Magnéto Bosch. Le départ pour Bruxelles.

Lanser met een Farmantoesel. (Coll. M. Heck)

Het aanwezige publiek viert deze prestatie uitbundig, Lanser ontvangt zelfs de gelukwensen van Koning Albert 1^{ste}.

Onze pionier schrijft zo een belangrijke bladzijde in de Belgische luchtvaartgeschiedenis door als allereerste een afstand van 65 km te overbruggen.

De vlucht boven Brussel

Het duurt zo'n tiental dagen om de schade aan zijn Farman te repareren. Maar op woensdag 20 juli is Lanser klaar voor een volgende uitdaging: een lange vlucht boven Brussel op een hoogte van 300 meter zonder een landingsplaats in geval van nood. Hij vertrekt op de terreinen van de tentoonstelling, volgt de Louisalaan, vliegt rond het Justitiepaleis, dan richting de Kathedraal van Sint-Michiël en Sint-Goedele en tenslotte over het Kanaal. De Brusselaars kijken verbaast naar dat broze toestel boven de daken van de hoofdstad. Het is een gewaagde onderneming, veel gevaarlijker dan bijvoorbeeld een vlucht boven Parijs. Daar konden de vliegeniers van het eerste uur in geval van nood hun toestel op de brede boulevards langs de Seine neerzetten.

Alvorens richting Laken te vliegen waar Koning Albert I op hem wacht, landt Lanser op het plein aan het Jubelpark. Dat is toch wat de volgende foto, persoonlijk door hem getekend, laat veronderstellen. Waarschijnlijk profiteerde hij van zijn vlucht boven Brussel om dit te doen.

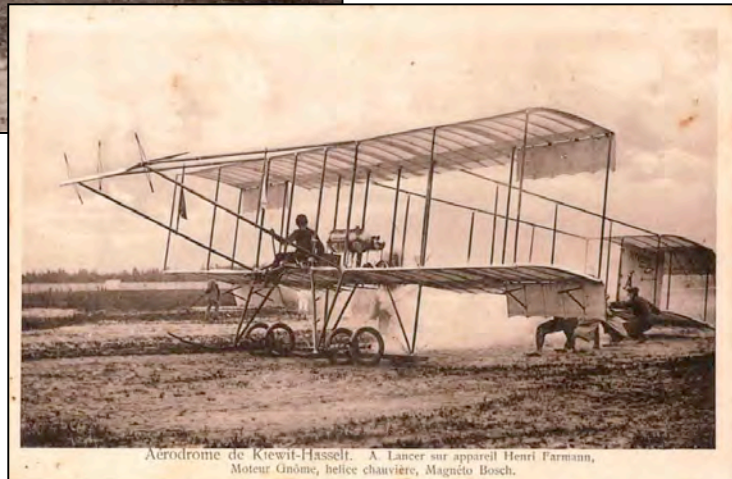
Helaas komt de mist opzetten en kan Lanser de koning niet gaan groeten. Onze vliegenier vervolgt dus zijn vlucht richting het wedstrijdterrein van Stokkel om deel te nemen aan de eerste grote meeting in ons land, van 23 juli tot 4 augustus 1910.



"Juli 1910, Lanser landt op het plein van het Jubelpark tegenover het huidige Legermuseum."



Op deze kaart staat de datum van 26 augustus 1910...



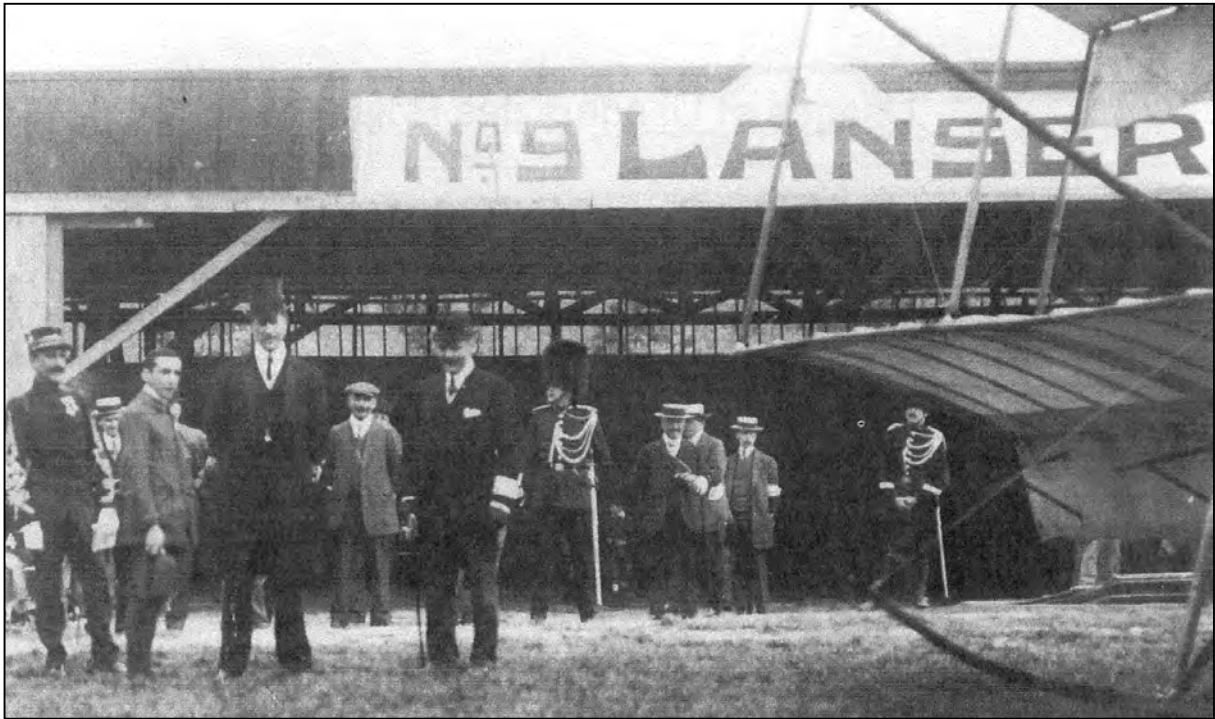
De Vliegweek van Bussel in Stokkel



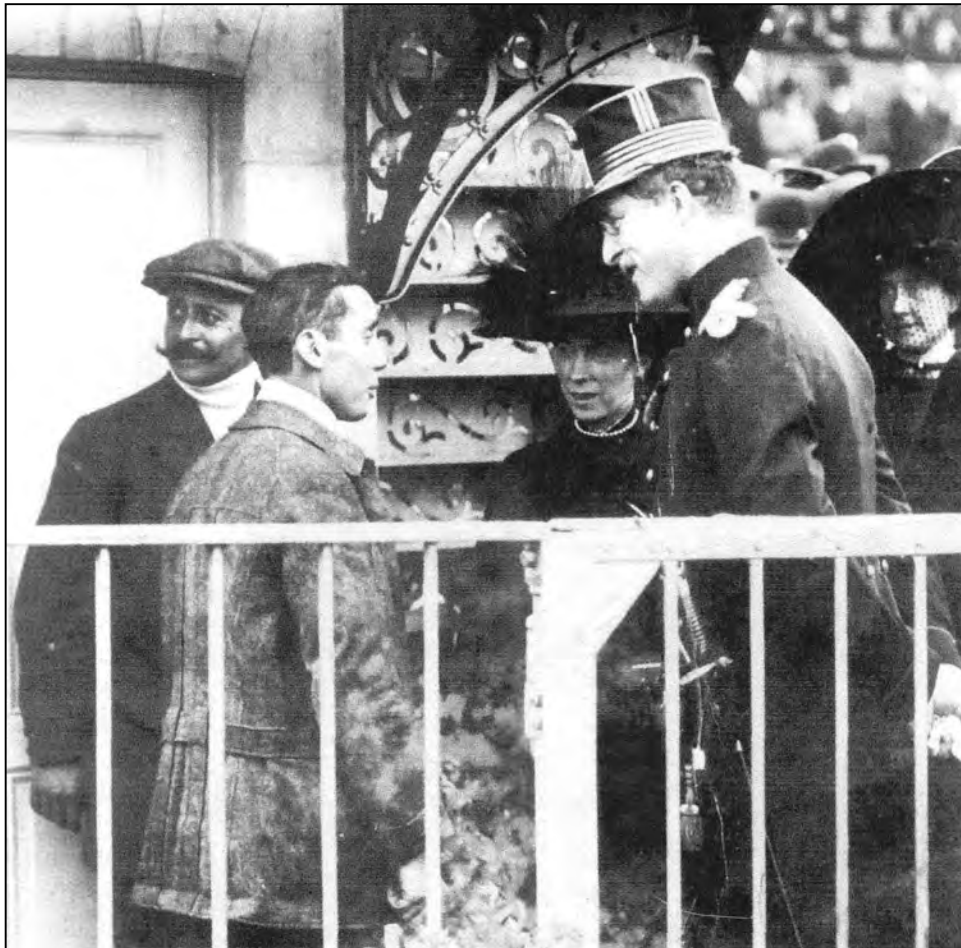
Op het internet lezen we het volgend verslag van Stéphanie Meynel:

*“Zondag 23 juli 1910 start de Vijftiendaagse van Brussel, op het vliegveld van Stokkel. Dit luchtvaartevenement, waaraan twaalf vliegeniers en niet minder dan drieëntwintig toestellen deelnemen, is een initiatief van de Aero-Club van België in nauwe samenwerking met de Vereniging van de Brusselse pers. Ondanks regen en wind hebben de koning en de koningin, samen met een massa mensen, de verplaatsing gemaakt om de prestaties van de vliegeniers toe te juichen. Op deze eerste dag overkwam Charles Van den Born, die het spektakel opende, een klein ongeval gelukkig zonder veel erg. **Alfred Lanser** won de eerste dagprijs met een hoogte van 425 met. Jan Olieslagers moest zich met een hoogte van slechts 375 meter tevreden stellen met de tweede plaats op het podium. Maar hij kon zich troosten met de prijs voor de eerste Belg die de 350 meter passeerde.”*

(vrije vertaling)



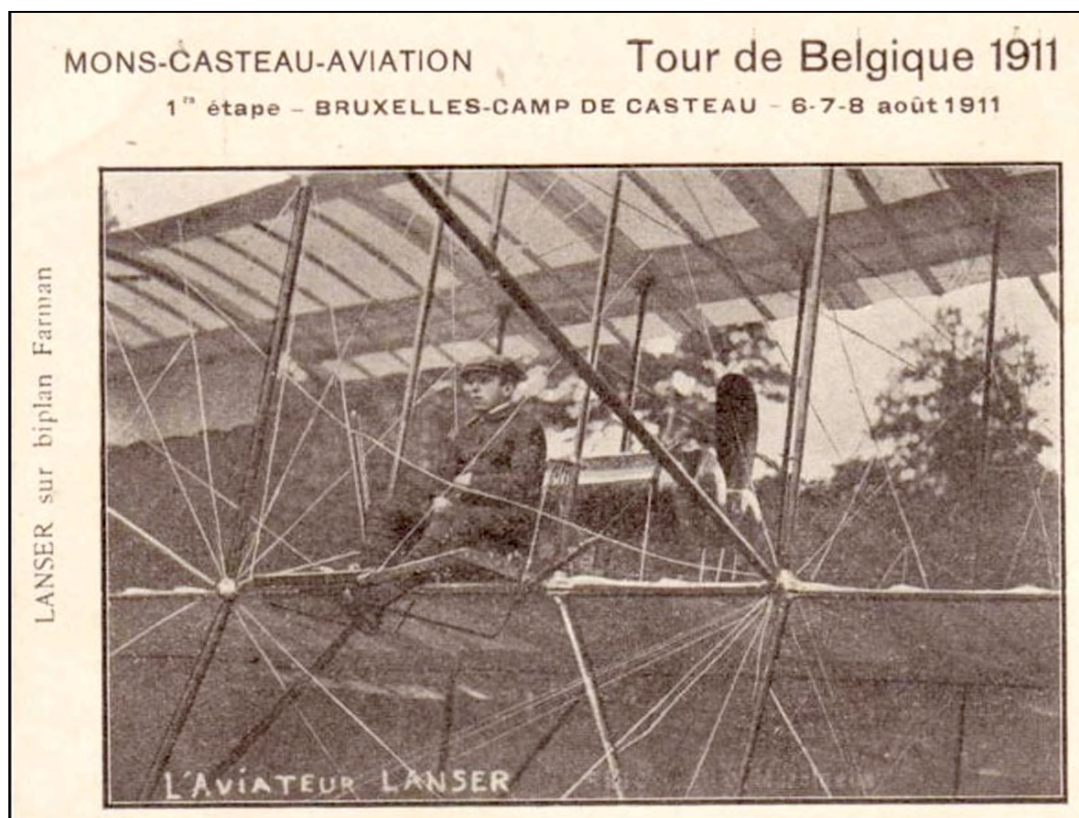
Alfred Lanser in het gezelschap van Z.K.H. Albert 1^{ste}. (Coll. M. Heck)



Lanser en Z.K.H. de Koning, Koningin Elisabeth volgt aandachtig het gesprek.



Meeting in Stokkel. (Coll. M. Heck)



Op de foto hierboven zien we Lanser die in augustus 1911 deelneemt aan de “Ronde van België”. Hij is ook aanwezig in Jambes.



Meeting in Jambes. (Coll. M. Heck)

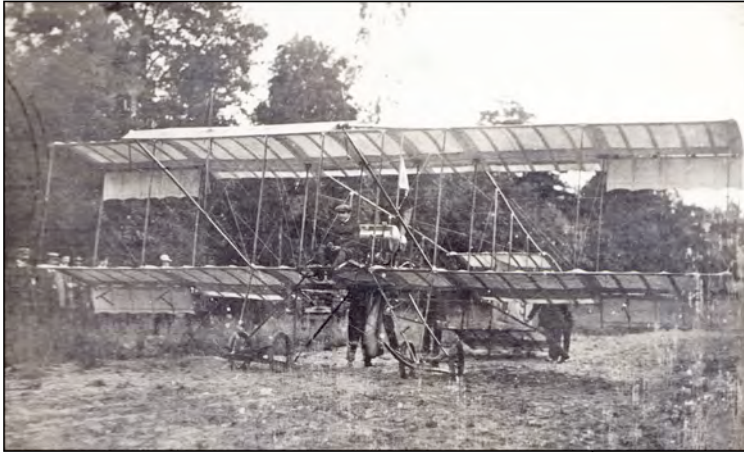
Alfred vliegt boven Henegouwen

Lanser neemt ook deel aan de Vliegweek van 's Gravenbrakel van 10 tot 19 september 1910. Op de aankondigingsaffiche staat zijn naam in grote letters afgedrukt naast die van Hélène Dutrieu, onze eerste vrouwelijke vliegenier.



Zo'n dertig jaar later schrijft de pers over dit evenement en de Henegouwse vluchten van Lanser:

“De eerste vliegenier die bij ons succes en enige bekendheid had is Alfred Lanser. Zijn eerste vluchten in deze streek brengen ons in de buurt van Charleroi. Op 17 augustus 1910 maakte Lanser succesvolle vluchten boven Marcinelle en Mont-sur-Marchienne. Een dag later bleef hij een kwartier in de lucht boven Couillet en de twee locaties hierboven aangehaald.



Lanser in Marcinelle in 1910 en 1911.
(VTB)



Op 25 augustus steeg Lanser op van het veld La Praye bij Châtelet voor een vlucht boven Charleroi. Die dag durfden de eerste passagiers met hem mee. De 29^{ste} deed hij dat nog eens ondanks een stevige wind. Op 7 september repten zo'n 3000 toeschouwers zich naar Frasnes-lez-Gosselies om er Lanser te zien opstijgen. In drie etappes en 1u20 later bereikte hij 's Gravenbrakel, ondanks de mist.

In 's Gravenbrakel en Morlanwez keken de mensen gespannen toe toen de eerste vliegende mensen voorbij suisden.

Op 10 september startte een grote meeting in 's Gravenbrakel. Lanser was de vedette en nam vanaf die dag zijn passagiers mee boven het veld van Scaubecq.

Prins Carol van Roemenië (de later koning Carol II) verbleef op dat ogenblik in België. Hij was bijzonder geïnteresseerd in deze nieuwe sport en bezocht onder meer het vliegveld Kiewit bij Hasselt. Op 13 september bracht hij een blitsbezoek aan de meeting in 's Gravenbrakel. En de 15^{de} kwam hij nog even langs.

Ondertussen had Lanser met zijn Farman-tweedekker het parcours 's Gravenbrakel-Soignies afgelegd. Dat deed hij nog eens de 16^{de}. De 17^{de} kwam daar ook nog het traject 's Gravenbrakel-Casteau en terug bij. Daarmee won hij de Beker van Burggraaf Vilain XIII. De 18^{de} ontving hij uit handen van Adhémar de la Hault de eremedaille van La Conquête de l'Air.

Vanuit 's Gravenbrakel trok Lanser naar Casteau om er te oefenen (zoals eerder gemeld zou hij daar van 21 tot 26 september verblijven). De 20^{ste} vertrok hij vanuit 's Gravenbrakel met ingenieur Bracke als passagier. Maar door zware regenbuien moest hij noodgedwongen rechtsomkeer maken. De menigte die in Casteau stond te wachten was eraan voor de moeite.

Pas de volgende dag kon het traject worden afgewerkt: Lanser en Bracke, nog altijd met de Farman-tweedekker bleven 40 minuten in de lucht tussen Casteau en 's Gravenbrakel. Ze passeerden boven Naast, Thieusis, Casteau, Maisières, Nimy, Bergen, Cuesmes, Hyon, opnieuw Nimy, Obourg en Casteau.

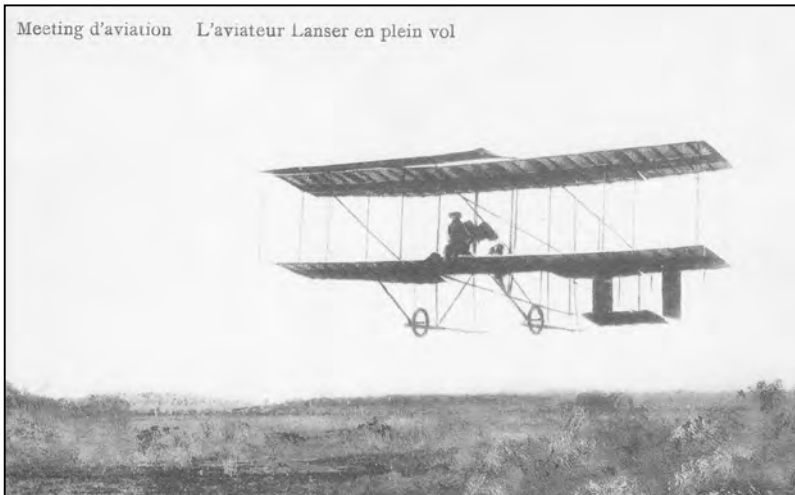
Drie dagen later, op 23 september tekende Lanser opnieuw present in Casteau. Hij vloog er zo'n half uur, met passagiers.

Tussen 22 en 26 september maakte Lander verschillende vluchten en gunde verschillende inwoners van Bergen een doopvlucht.

Op 26 september vertrok hij via Rebecq, Sombreffe en Gemblours naar Namen.”
(vrije vertaling)

Een meeting in Kiewit

Foto's uit het Gulden Boek van de Vieilles Tiges...

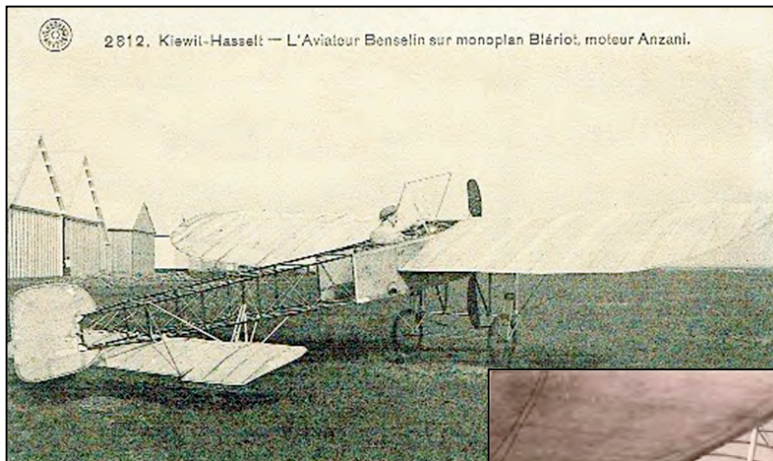


Meeting d'aviation L'aviateur Lanser en plein vol

"De vliegenier Lanser in volle vlucht". (VTB)

Lanser en Varley met een Farman in Kiewit in 1910. (VTB)

Lanser neemt deel aan de meeting die tussen 8 en 16 oktober 1910 op het vliegveld Kiewit wordt georganiseerd door Ridder Jules de Laminne. Hij heeft er het gezelschap van onder meer Félix Lamblotte, Fernand Verschaeve, de Fransman Benselin op een ééndekker Blériot en de Nederlander Vredeburg.



2812. Kiewit-Hasselt — L'Aviateur Benselin sur monoplan Blériot, moteur Anzani.

De vliegeniers Benselin op Blériot en Lamblotte op Voisin.



Aérodrome de Kiewit-Hasselt. F. Lamblotte sur appareil Voisin. Moteur F. S. V.

De raid Brussel-Parijs en terug

In 1910 organiseert de Automobile-Club de France de raid Parijs-Brussel. Er ligt 100.000 frank² klaar voor de vliegenier die dat jaar, mét passagier, de afstand heen-en terug (etappes inbegrepen) aflegt in maximum 36 uur.

De Nederlander Wynmaelen heeft slechts 27 uur nodig om heen en terug te vliegen. Anderen proberen dat record te breken maar mislukken. Enkele dagen voor de poging van Lanser en zijn passagier Marc-Albert Panier, komen Laffont en Pola om het leven als hun vliegtuig op 28 december crasht bij het opstijgen in Issy-les-Moulineaux.

Begin december koopt Lanser de Farman-tweedekker van Legagneux, een briljante Franse vliegenier. Hij laat er een nieuwe Gnômemotor inbouwen. Om zijn kansen zoveel mogelijk te vrijwaren vraagt hij zijn vriend Marc-Albert Panier mee. Panier is een journalist die eerder al deelnam aan de poging van een Franse vliegenier. Het duo moest toen een noodlanding maken in een veld en slaagde er niet in opnieuw te vertrekken. Het verslag van het avontuur met Lanser, zoals opgeschreven door M. Panier, staat in bijlage A

Een vlucht met passagiers. Een wereldrecordpoging

Op vrijdag 14 april 1911 schrijft Lanser opnieuw geschiedenis. Hij stijgt op met aan boord maar liefst drie passagiers, zijn drie zussen. Om te slagen voorziet hij zijn Farman van een 70pk-sterke Gnômemotor.

Héél vroeg in de ochtend stijgt Lanser op. Via Hasselt en St-Truiden gaat het richting Tienen en Leuven. Door een probleem met de brandstoftoevoer kan hij niet rechtstreeks doorvliegen naar St-Agatha-Berchem. Hij zet zijn toestel neer in de buurt van Kortenberg waar hij rond 10 uur opnieuw de lucht in gaat.

Aan de journalisten die hem in St-Agatha opwachten vertelt hij het volgende over zijn vlucht: *“Het spijt mij dat ik jullie heb laten wachten. In normale omstandigheden verbruikt de 70pk-motor zo’n 28 liter per uur. Ik ben vertrokken met 55 liter. Maar het verbruik lag beduidend hoger waardoor de motor ter hoogte van Kortenberg is stilgevallen. Ik vloog toen net boven een grote weide en kon er dus probleemloos landen. Ik vond vrij vlug een kan met 20 liter brandstof maar ik had geen trechter om het over te gieten in mijn brandstoftank. Gelukkig had mijn jongste zus een geweldige ingeving. Ze had namelijk gezien dat er een gat was in mijn sigarettenetui die ik dus als trechter kon gebruiken. En wonder-boven-wonder, het werkte! Ik heb dan een boer uitgelegd hoe hij de schroef moest draaien, en na twee mislukte pogingen sloeg de motor aan. De rest van de vlucht verliep probleemloos.*

In tegenstelling tot mijn vlucht van dinsdag verliep deze vlucht moeilijker dan verwacht. Er stond een sterke zijwind. Mijn zussen en ik wegen samen zo’n 250 kg. Onder die omstandigheden is het moeilijk om hoogte te winnen. We vlogen daarom de hele tijd op tussen 100 en 150 meter hoog.”

(vrije vertaling)

² 100.000 frank uit die tijd is nu 400.000 euro waard...



Lanser met zijn drie zussen. (VTB)

Lanser vergeet echter de Aero-Club van België op de hoogte te brengen van zijn vlucht. Bij aankomst in Sint-Agatha zijn er dus geen waarnemers aanwezig en krijgt zijn vlucht geen erkenning als wereldrecord.



Vliegmeeting in Luxemburg in oktober 1911

Op het internet, op de site Aero 100 naar aanleiding van de 100^{ste} verjaardag van de Luxemburgse luchtvaart, staan volgende gegevens:

- 8 tot 15 oktober 1911: Vliegmeeting in Luxemburg op de terreinen van de Racing Club langs de weg naar Esch.
- 12 oktober 1911: Eerste luchtpostvlucht van Luxemburg naar Colmar-Berg.
- 17 oktober 1911: Landing van de vliegenier Lanser in Dudelange.



De Deperdussin van Lanser in Luxemburg.



Eén jaar na de eerste vliegmeeting in Mondorf-les-Bains, met onder meer de Belgen Pierre de Caters en Christiaens, organiseert de Aéro-Club Luxembourgeois een nieuw luchtvaart-evenement in Luxemburg-Hollerich (Park Merl ten westen van het stadscentrum). Het wordt een succesvolle meeting. Voor het eerst vertrekt een vlucht met luchtpost vanuit Luxemburg-stad naar het kasteel van Colmar-Berg³, met post voor Groothertogin Charlotte.



Lanser in gesprek met de organisatoren van de meeting.

³ Het kasteel van Colmar-Berg is de residentie van de belangrijkste familie uit het Groothertogdom Luxemburg.

De heenvlucht, een klein 30 km, verloopt zonder noemenswaardige problemen. Het ene vliegtuig wordt bestuurd door Alfred Lanser (op Deperdussin) het andere door Félix Lamblotte (op Farman). De terugvlucht daarentegen bezorgt de organisatoren enkele kopzorgen. Oordeel zelf! Félix Lamblotte keert op Park Merl terug zoals voorzien, maar geen spoor van Lanser. Tegen valavond worden vuren aangestoken langs de piste... , maar nog steeds geen Lanser. Hij verschijnt pas de volgende ochtend, tot grote opluchting bij de organisatoren. Op de terugweg is hij in Redange geland om er de avond door te brengen in het gezelschap van een dame. Die dame had hij daar afgezet tijdens de heenvlucht van Aarlen naar Luxemburg.

Tijdens de volgende nacht breekt een hevig onweer los boven Luxemburg-stad. De twee toestellen van onze landgenoten lopen zware schade op. Dat hindert Lanser niet om op 17 oktober naar Dudelingen te vliegen zoals te zien is op de volgende foto's.



Het wereldrecord “vlucht met 3 passagiers” gebroken

Op 6 december 1911 rijdt Lanser een nieuwe “militaire” Farman uit de loods. De kranten schrijven over een “gigantische machine” of ook nog over een “enorme menselijke vogel” met plaats voor 5 tot 6 passagiers. Achter de piloot nog altijd een 70pk-motor Tijdens de eerst vlucht neemt Lanser twee mecaniciens mee. Hij blijft een half uur in de lucht. Tijdens de volgende vluchten neemt hij een lading van 3 tot 400 kg aan boord.

Op vrijdag 8 december 1911 kiest Lanser vanop Kiewit het luchtruim met drie passagiers aan boord. Het zijn de heren Leroux, Marquet en Pirotte. Allen samen wegen ze 243 kg. Lanser blijft 1 uur 6 minuten en 24 seconden in de lucht op een hoogte van 200 meter. Hij verbreekt zo met voorsprong het oude wereldrecord “vlucht met drie passagiers”.

Een paar weken later, op 30 december 1911, waagt Lanser zich aan een vlucht met 4 passagiers, of een gewicht van 304 kg. Eén vlucht van 5 minuten en een tweede vlucht van 10 minuten en 19 seconden... Een opmerkelijke prestatie maar helaas onvoldoende om het wereldrecord te breken.

III. De vliegtuigbouwer en de uitvinder

Een volledig Belgisch toestel

Zoals hierboven vermeld, bouwde Lanser zijn eerste toestel in 1909, maar die machine heeft nooit gevlogen. Met het prijzengeld dat hij vergaart tijdens de vliegmeeting van Stokkel bouwt Lanser nieuwe ateliers waar hij zich toelegt op die eerste passie, het bouwen van vliegtuigen. Meteen heeft hij begrepen dat een solide en betrouwbare motor onontbeerlijk is in de evolutie van de luchtvaart.

In 1912 stelt Lanser een nieuw toestel voor, voorzien van een motor ontworpen door de Gentenaar Stas de Richelle. Het is een rotatiemotor met 7 cilinders en 40pk. Het resultaat is een volledig Belgisch toestel dat “Biplan Militaire Lanser” wordt gedoopt. De eerste vlucht vindt plaats op 17 februari 1912 in Kiewit. Er zullen nog verschillende testvluchten volgen. Het zullen uiteindelijk de Russen zijn die zich interesseren voor de motor “zonder kleppen” van Stas de Richelle.



De loods van Lanser in St-Agatha-Berchem in 1912.

Het watervliegtuig Lanser

Van 7 tot 16 september 1912 vindt in Temse een wedstrijd voor watervliegtuigen plaats. Het is de bedoeling een geschikt toestel voor Belgisch Congo te selecteren. Er zijn vijftien deelnemers. Drie Belgen, één Duitser en elf Fransen nemen aan het evenement deel, een primeur voor België. Het aantal Franse deelnemers lijkt misschien erg hoog, maar vergeet niet dat het watervliegtuig in feite een Franse uitvinding is. Verscheidene meetings vonden al eerder plaats bij onze zuiderburen, onder meer in Monaco (met deelname van enkele Belgen) en in Saint-Malo.

Alfred Lanser neemt deel met een zelfontworpen toestel, voorzien van een 70pk-motor en met het startnummer 3. Hij eindigt achtste.

De Fransman Georges Chemet wint met een ééndekker Borel. De Donnet-Lévêque eindigt als vierde en wint de Beker van de Koning.



Zelfs 100 jaar later is het evenement in Temse nog niet vergeten.

L'Appareil
Het Toestel **Lanser**

L'aviateur Lanser, le brillant aviateur belge.
De vliegenier Lanser, den uitmuntenden Belgischen vliegenier.

Nous verrons à Tamise un hydro-aéroplane construit par M. Lanser qui participa à de nombreux meeting belges, qui manqua de triompher dans Paris-Bruxelles et fit de brillantes performances dans ses vols avec passagers.



Lanser met een watervliegtuig in Temse. (Coll M. Heck)

De uitvinder: een zelfdichtend reservoir

De grootste bijdrage aan de geschiedenis van de luchtvaart is zonder twijfel de zelfdichtende brandstoftank. De militairen gaan zich meer en meer interesseren voor de “zwaarder dan lucht”, en zijn zich bewust van de kwetsbaarheid van het vliegtuig op klaarlichte dag. Een goedgericht schot met een karabijn volstaat om het reservoir te laten exploderen. Om aan dat zwakke punt van het vliegtuig te verhelpen vindt Lanser een oplossing die alleen genieën kunnen bedenken.

Hij bezet de binnenkant van het reservoir met een laagje natuurlijk rubber en daarbovenop een laagje gegalvaniseerde rubber. Zodra het reservoir is doorboord lekt de brandstof naar buiten. Maar gelijktijdig veroorzaakt de brandstof een chemische reactie met het laagje natuurlijk rubber waardoor het gat wordt gedicht.

De Belgische militaire overheid is echter niet geïnteresseerd in deze uitvinding. Lanser trekt dan maar de grens over naar Duitsland en Nederland. Uiteindelijk is het de Nederlandse vliegenier en ingenieur Anthony Fokker die het nut van de uitvinding inziet. Hij zal Lanser technische en financiële steun geven voor de verder ontwikkeling van dit systeem.

Ontgoocheld en verbitterd

In 1914, net voor het begin van de oorlog, verlaat Lanser Duitsland waar hij zich had gevestigd. Hij meldt zich bij het Belgisch leger, maar wordt wandelen gestuurd. Hij wordt zelfs van spionage verdacht en verblijft een paar dagen in de cel. Verbitterd en zwaar ontgoocheld in de Belgische overheid vertrekt hij naar het neutrale Nederland Vervolgens reist hij naar Groot-Brittannië om zich daarna tot het einde van de oorlog in Frankrijk te vestigen.

In Parijs verbetert hij zijn uitvinding om de brandstoftanks te beschermen tegen kogelinslagen. Baron Willy Coppens de Houthulst, onze grote Belgische Aas, zal één van de eersten zijn om Lanser en diens uitvinding te prijzen.

Uiteindelijk wordt de uitvinding ook in België naar waarde geschat en krijgen alle militaire vliegtuigen een dergelijke brandstoftank aan boord. Lanser redt zo tientallen pilotenlevens.

Na de oorlog zet Lanser zijn onderzoek voort in Frankrijk. Hij bedenkt en bouwt de eerste benzinepompen. Dankzij die uitvinding is het niet langer nodig om benzine in grote reservoirs op te slaan. De pompen worden tot vandaag nog gebruikt in de benzinestations.

Lanser ruilt Frankrijk voor Zwitserland en vandaaruit emigreert hij naar de Verenigde Staten. Hij groeit er uit tot een belangrijke zakenman. Hij staat aan de wieg van verschillende firma's (waaronder SATAM en CIMA) die nu nog altijd wereldwijd actief zijn zoals verderop zal blijken.

Lanser zal nog maar zelden naar ons land terugkeren. Hij is wel aanwezig tijdens de eerste Algemene Vergadering van de Vieilles Tiges in Brussel op 12 mei 1937.

Hij slijt zijn laatste levensjaren in Venezuela. Hij overlijdt in Caracas op 25 mei 1960 aan een hartinfarct.

Eerherstel door de vereniging Vieilles Tiges

Onze vereniging is er zich van bewust dat Lanser tijdens zijn leven nooit de erkenning heeft gekregen die hij verdient. Opdat latere generaties zich deze belangrijke figuur voor de luchtvaartgeschiedenis zouden herinneren... krijgt hij uitzonderlijk postuum de titel van Ereid.

De erfenis van Lanser

Lanser heeft in Amerika verschillende brevetten gedeponereerd. Ter illustratie tonen we twee patenten in bijlage B.

Op het internet lezen we:

« **La Société SATAM** est un fabricant français d'équipement de comptage pour les hydrocarbures liquides.

Experts en comptage transactions commerciales, nous développons, fabriquons, commercialisons, maintenons et rénovons les compteurs volumétriques et systèmes de comptage destinés à la chaîne logistique des hydrocarbures.

Conçus pour une mesure transactions commerciales des hydrocarbures liquides et des liquides chimiques non corrosifs, nos groupes, fabriqués en France, sont utilisés dans les dépôts pétroliers, sur les camions citernes et les aviateurs pour les opérations de chargements, déchargements, transferts, mélange et additivation.

Nous sommes également fournisseur de solutions clé en main pour dépôts pétroliers primaires et secondaires incluant systèmes de mesure, calculateurs de débit, système acquisition de données et systèmes d'automatisation et de supervision.

Aviation

Reconnu pour la fiabilité et la robustesse de son matériel, Satam est présent chez tous les pétroliers du domaine : Air TOTAL, Air BP, ESSO Aviation, SHELL ainsi que chez les sociétés de mise à bord FAS, GPA, AIR FUEL, GAO.

Samengevat: De firma SATAM is een Franse fabrikant van meters voor benzinepompen op tanks en tankwagens. Dankzij de betrouwbaarheid worden SATAMproducten in de luchtvaart gebruikt door: Air TOTAL, Air BP, ESSO Aviation, SHELL alsook FAS, GPA, AIR FUEL en GAO.



Voorbereiding biodiesel.



SATAM-meter.

CIMA

De firma CIMA, tijdens de Tweede Wereldoorlog eigenaar van de Amerikaanse licentie voor de zelfdichtende reservoirs, is nog altijd actief in de petroleumsector, maar dan nu als verzekeringsagent...

Petroleum Storage Tanks

CIMA can place pollution liability coverage for owners of above-ground or underground petroleum storage tanks at gas stations/convenience stores, fuel distribution facilities, trucking companies, contractors' locations, manufacturing plants, local government facilities, hospitals, auto dealers, and other locations where this risk exposure exists.

Samengevat: CIMA levert een betrouwbare beschermingslaag voor allerlei toepassingen op petroleumtanks.



IV. Getuigenissen



Baron Willy Coppens de Houthulst

Op 27 december 1955 schrijft Baron Willy Coppens in *La Libre Belgique* een mooi eerbetoon aan zijn vriend Alfred Lanser.

“Beste Lanser, zo vindingrijk, intelligent, bekwaam, geletterd. Er is niet één Vieille Tige die geen aandeel heeft in de reden van zijn emigratie: de enen hebben onwaarheden verteld (laster), de anderen hebben de onwaarheden niet bestreden en eentje wilde de toekomstige concurrent uitschakelen; wat een triest verhaal.

Na gevlogen te hebben op Farman, bouwde Lanser een toestel volgens zijn eigen inzichten. Al vrij jong kwam de toekomstige ingenieur naar boven. Hij kreeg geen enkele steun in België, met uitzondering van de financier Dubois. Maar de heer Dubois kreeg geen voldoende groot budget bijeen.

Net zoals andere Belgische vliegeniers, zoals Pierre de Caters en Jan Olieslagers, vloog Lanser

in Duitsland. De Duitsers hadden wel waardering voor de ingenieur, en om hem bij hen te houden hebben ze hem alle faciliteiten gegeven, net zoals Fokker, de Nederlandse ingenieur.

Er wordt gezegd dat Lanser zelfs overwoog om zich tot Duitser te laten naturaliseren. Wat zeker is, is dat Lanser vanaf de eerste oorlogsdreiging in 1914 onmiddellijk naar België is teruggekeerd om zijn land te dienen. En wat ook zeker is, is dat zijn aanvraag om ingeschakeld te worden in de Compagnie van Vliegeniers geweigerd werd. “Hij zou onze motoren saboteren!” legden de vliegeniers van '14 uit, onder hen diegenen die het kleinste risico op motorpech liepen! Lanser werd opgepakt en in de gevangenis opgesloten.

Na zijn vrijlating vertrok hij naar Nederland, dan naar Engeland om tenslotte in Parijs te belanden waar de Belgische politie hem voortdurend in het oog hield.

Hij heeft lang moeten wachten op de officiële test van het reservoir, beschermd tegen kogelinslag, dat zovele mensenlevens zou redden. In 1918 waren de meeste vliegtuigen en tanks voorzien van het reservoir Lanser. Zijn fabriek kon de vraag niet volgen.

Vanaf dan was Lanser verloren voor België. Hij zou hier nooit meer wonen. En de vliegeniers van 1914, die zich maar al te graag vergeleken met de Gebroeders Wright, Santos-Dumont en Louis Blériot, maar verder geen enkele bijdrage leverden aan de luchtvaart, hebben hun fout nooit recht gezet. Zij bekijken de luchtvaart met alleen maar aandacht voor zichzelf. Want enkel een slecht geheugen laat toe om de goeie oude tijd op te hemelen.

In Frankrijk zal Lanser na 1918 de eerste benzinepompen bedenken en fabriceren. Die pompen zie je tegenwoordig in elke garage of opslagplaats. Het is een Belg die dit en nog vele

andere uitvindingen ontwikkelde. Nooit is de Belgische militaire vliegerij erin geslaagd zo'n heldere geest in te lijven. Nu leeft Lanser in de Verenigde Staten.” (vrije vertaling)

Het artikel eindigt met een sneer van Coppens naar het establishment van die tijd :

“Door diegene, die enthousiasme en initiatief toonde, op de één of andere manier aan de kant te schuiven, heeft de Belgische luchtvaart haar eigen groei in de kiem gesmoord. Haar reputatie heeft geleden door dat soort verliezers.

Deze dochter van het leger heeft nooit een vader gehad; iemand met een doordacht idee. Het was als een onvruchtbare voortplanting, een bevruchting zonder liefde, waaruit enkel albino's werden geboren. En opdat de inzichten van de vliegeniers niet zouden overheersen, hebben onze beleidsmensen neofobe chefs binnen de luchtvaart gedropt, verstoken van enig inzicht. De vliegtuigen breken ondertussen door de geluidsmuur, maar de Belgische luchtvaart slaagt er nauwelijks in om over de kazernemuur te springen... “

(Vrije vertaling)

Persartikel (1934) en getuigenis van Jules de Laminne

Naar aanleiding van de opening van het nieuwe vliegveld in Kiewit, verschijnt er in het magazine “L' Aviation illustrée” van augustus 1934 een persartikel dat, voor het geval het nog nodig moest zijn, bevestigt wat een grote meneer Alfred Lanser wel was:

“Op dat ogenblik was er in Kiewit een andere jonge sportieveling, Alfred Lanser, de eerste compagnon van Ridder de Laminne. Beiden vlogen op Farman. Het was een echte durfal. Terwijl de meeste vliegeniers zich nauwelijks buiten de vliegvelden waagden, aarzelde Lanser niet om op een mooie dag in juli van Kiewit naar Brussel te vliegen om er midden de wereldtentoonstelling te landen. Lanser is ook een voorname industrieel en mechaniker. Het is aan hem dat we de benzinepompen danken. Hij is ook de bedenker van de bescherming van de brandstoftanks in vliegtuigen die zelfs na een kogelinslag niet gaan lekken.”

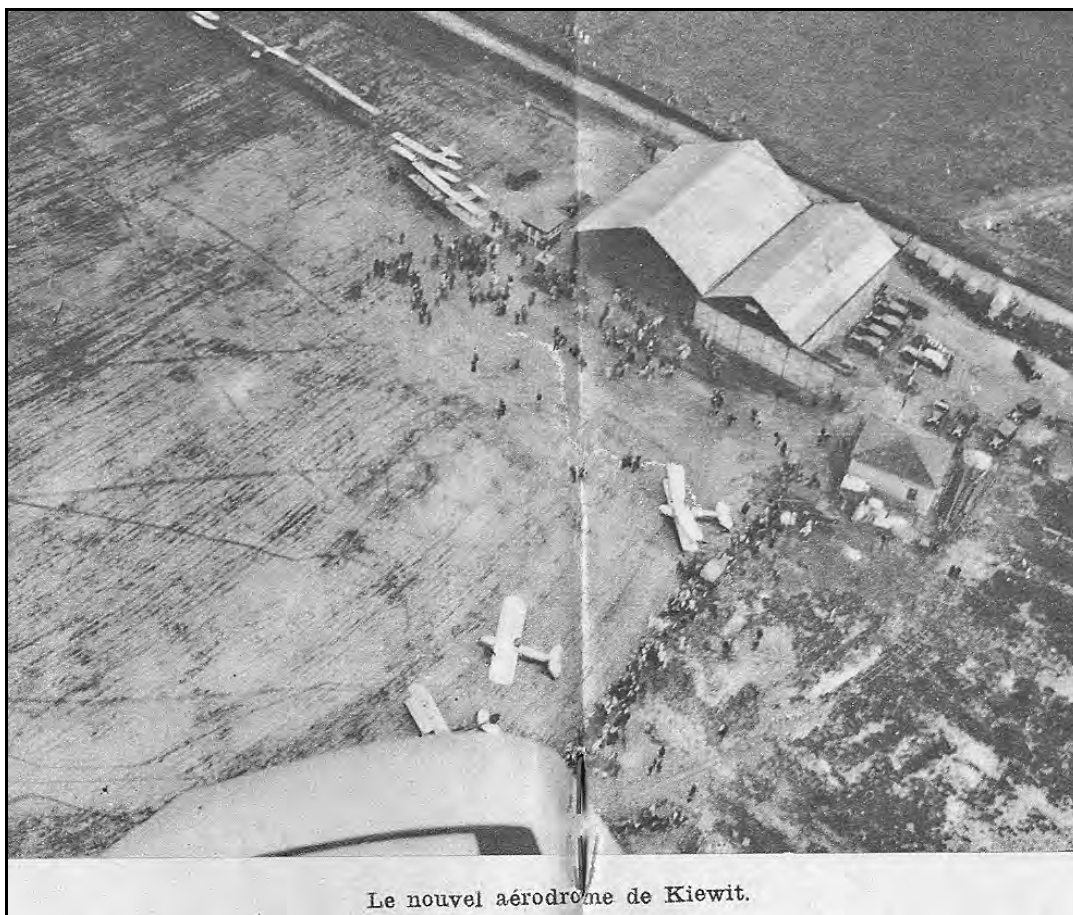
(vrije vertaling)

De journalist citeert ook nog **Ridder de Laminne**: *“De ontdekking van de vlakte in Kiewit hebben we te danken aan Alfred Lanser, mijn eerste leerling in 1910. Hij zag meteen de mogelijkheid om er een vliegveld uit te bouwen. Meneer Lanser is een man met doorzicht en een buitengewone intelligentie. En dit is niet zijn enige ontdekking. Want, niet alleen België, maar ook de andere geallieerden hebben aan hem uitvindingen te danken die een belangrijke rol speelden in de luchtoorlog: die rol was de mooiste van allemaal, omdat de toepassing ervan, in het heetst van de strijd, héél veel waardevolle levens heeft gered.”*

(vrije vertaling)

Aan het eind van het artikel gaat het nog eens over Lanser: *“Op 31 december 1911 won Lanser de Prijs de Beuckelaer, een wedstrijd “precisie landen”. Hij zette zijn toestel neer op 9 cm van het doel. Al op 23 jarige leeftijd streefde deze grote mecaniciens naar precisie en perfectie.”*

(vrije vertaling)



Le nouvel aérodrome de Kiewit.

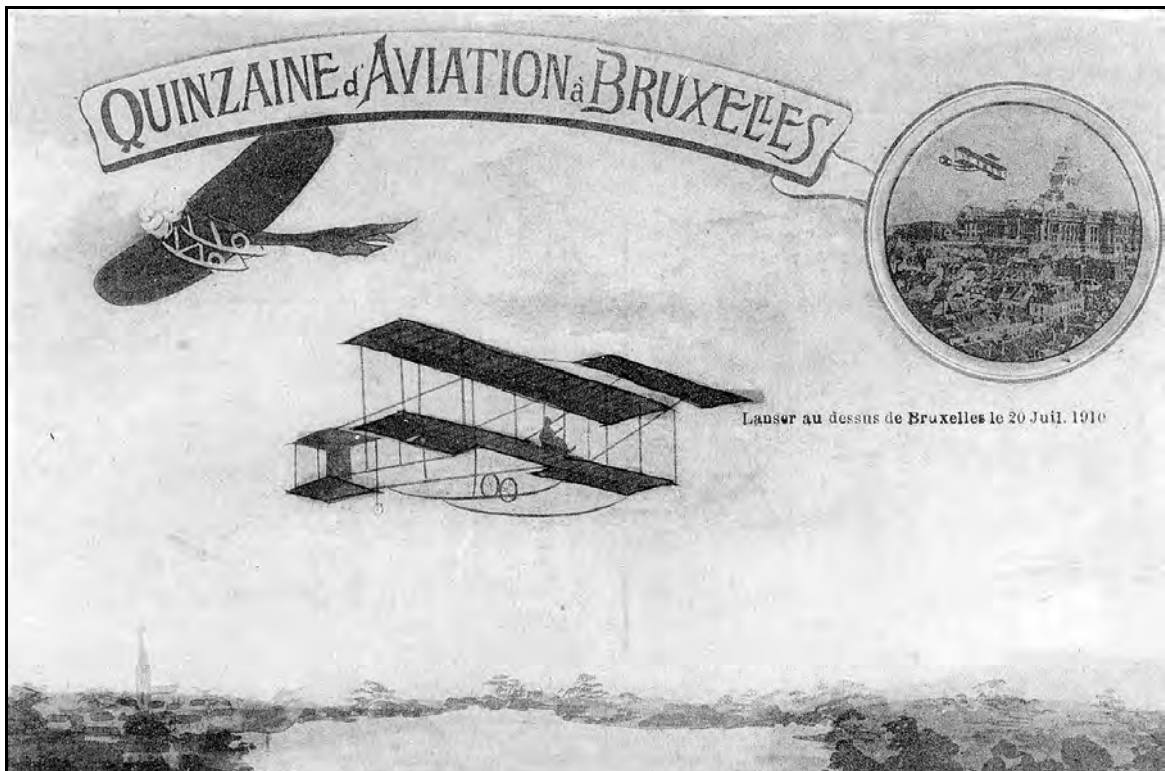
Le groupe d' « Amis de Kiewit », contenant plusieurs vieilles tiges. On y reconnaît, de gauche à droite : Le colonel Massaux, l'as de guerre commandant Jacquet, M. de Brouckère, le major Bronne, le chevalier de Laminne, M. Lanser, le colonel Dhanis, M. Lescarts, l'as de guerre Jan Olieslagers, le colonel Iserentant, commandant la brigade d'aéronautique, le colonel Daumerie, capitaine de réserve Jacques Ochs, colonel Hugon.

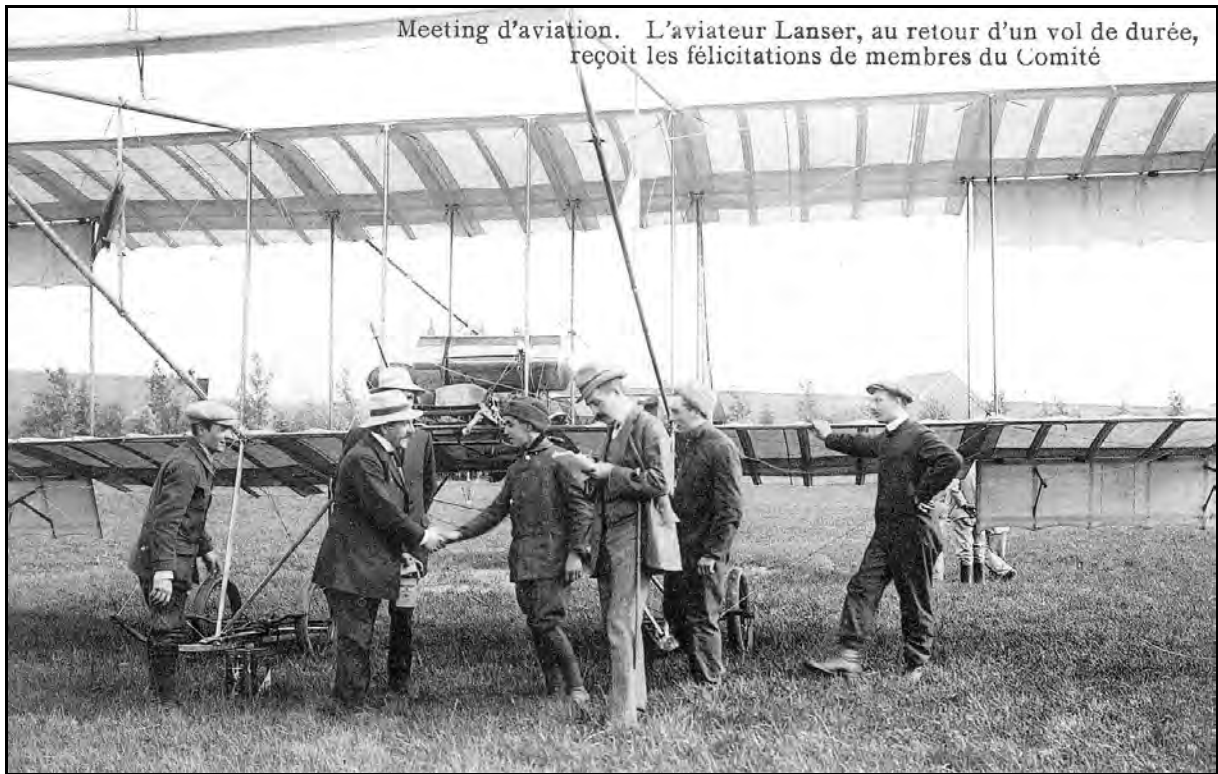


Kol Massaux, Jacquet, de Brouckère, Bronne, de Laminne, Lanser, Dhanis, Lescarts, Olieslagers, Kol Iserentant, Daumerie, Kapt Ochs en Kol Hugon.

V. Fotoalbum

De foto's in dit album komen allemaal uit de verzameling van Mevrouw Michèle Heck, waarvoor onze hartelijke dank.





“Vliegmeeting: gelukwensen voor Lanser na een uithoudingsvlucht.”





Meeting d'aviation. Lanser, le jeune et célèbre aviateur belge



Meeting d'aviation. L'aviateur Lanser sur son appareil.



Lanser klaar voor vertrek met zijn Deperdussin.

VI. BIJLAGEN

Bijlage A

Parijs-Brussel en terug in 1910

Door Marc-Albert Panier (Artikel verschenen in “L’Aviation illustrée” in augustus 1941)



De moedige Marc-Albert Panier.

30 jaar later wilt “L’Aviation Illustrée” mijn herinneringen vastleggen. Ik moet toegeven dat het herbeleven van deze glorieuze periode mij vervuld met blijheid maar ook met emoties.

In het België van toen, waren de grote namen in de luchtvaart: Kinet, Lescart, Ridder Jules de Laminne, Olieslagers en vooral Lanser.

Binnen de militaire wereld werkten andere piloten in stilte naarstig voort. Hun verdienste is zeker niet minder waard. Langzaam maar zeker groeide ook bij de grote massa de interesse voor deze nieuwe sport.

Lanser werd beroemd na zijn landing op het plein van de Wereldtentoonstelling. Zijne Majesteit Koning Albert kwam hem persoonlijk feliciteren. De volgende dag werd hij zelfs op het paleis in Laken ontvangen. Sensationeel.

Op een avond kwam Lanser me vinden in Namen waar ik woon. Hij vroeg of ik hem wilde vergezellen naar Parijs om er deel te nemen aan de raid Parijs-Brussel. Hij wilde deze vlucht 's nachts uitvoeren “want dan is het erg rustig”. Hij zou zich richten op vuren, die om de 20 km naast de weg zouden branden. Maar uiteindelijk werd het plan opgeborgen...

De tweedekker stond in Parijs, maar de 50pk rotatiemotor Gnôme, stond nog op de testbank. Schouderophalend klonk het dat “ het technisch gezien onmogelijk was om te vertrekken”.

We passeerden ongemerkt in Issy-les-Moulineux. Belgen! We kregen wat aanmoedigingen van Legagneux, een toffe compagnon die zijn vliegtuig “Glin-Glin” had gedoopt, van Laffon en de Pola en de ingenieur Levasseur die zich volledig had toegelegd op de bouw van eendekkers. Net voor ons vertrek crashte zijn Antoinette bij het opstijgen. Lafon en de Markies de Pola lieten het leven.

De volgende dag vertrokken we toch richting Saint-Quentin. Twee dagen eerder hadden we slechte test uitgevoerd. We waren nog maar net boven La Bagatelle als een dichte mist viel.

Het werd een blinde vlucht rakelings boven daken en langs fabrieksschoorstenen, met als epiloog een noodlanding op een eiland in de Seine. De pers reageerde verontwaardigd. Hoe kon de overheid deze jonge mensen laten deelnemen aan deze nieuwe vorm van “zelfmoord”.

Hoe dan ook, op 30 december 1910 begaven we ons richting Brussel. We vorderden snel aan 80 km per uur. Een record! Een wonder! Aan boord hadden we een kompas dat, in de war gebracht door de motor, voortdurend ronddraaide in zijn koperen doos; met een wegekaart schaal 1/80.000, vastgemaakt op een rol van ineengestoken sigarendoosjes en met een “hoorn”. In elk geval een geweldige uitvinding. Als ik met de piloot wilde praten dan tikte ik hem even op de schouder en als de omstandigheden het toelieten dan schudde hij met zijn hoofd als bevestiging. Ik plaatste dan het uiteinde van de hoorn tegen zijn oor en gaf nuttige aanwijzingen aan de hand van de kaart. Hij was er zich van bewust dat een piloot niet gelijktijdig kon sturen en de kaart lezen. Ik werd op slag “navigator” avant-la-lettre. Ik was me snel bewust van het belang dat de luchtvaart in de toekomst zou spelen. Achteraf vertelde ik dat aan verschillende mensen die mij eens goed uitlachten

Toen ik in 1915 mijn examen voor onderluitenant aflegde stelde ik voor om een mitrailleur op de vliegtuigen de monteren. Ik kreeg als antwoord dat de terugslag het toestel zou beschadigen. Ik herinner me ook nog wat de voorzitter van de Aero-Club van België met de nodige sceptis zei: *“Post of koopwaren vervoeren is mogelijk, maar passagiers is een ander paar mouwen. En vergeet het wat de oorlog betreft. Dat is nog niet voor morgen.”*(vrije vertaling) We waren in 1910!

Maar terug naar onze reis. Tot boven Saint-Quentin was het een mooie vlucht op een hoogte van zo'n 2 à 300 meter. Op enkele kilometer van de stad zou iemand ons bij een boerderij opwachten met brandstof. Die man dacht, en niet helemaal ten onrechte, dat we niet gingen vertrekken. Dus was hij naar huis gegaan en had de bidons meegenomen. Eens verwittigd van onze komst kwam hij meteen terug, maar we hadden heel wat tijd verloren. Door de mist moesten we 24 uren aan de grond blijven. De wedstrijd was verloren. We konden enkel nog onze eer redden. De volgende dag zetten we onze reis voort langs het bos van Mormal, over de terrils van de Pays Noir, om te landen op een veld in Etterbeek waar de avond voordien 20.000 mensen tevergeefs hadden gewacht op een “vogel uit Frankrijk”.

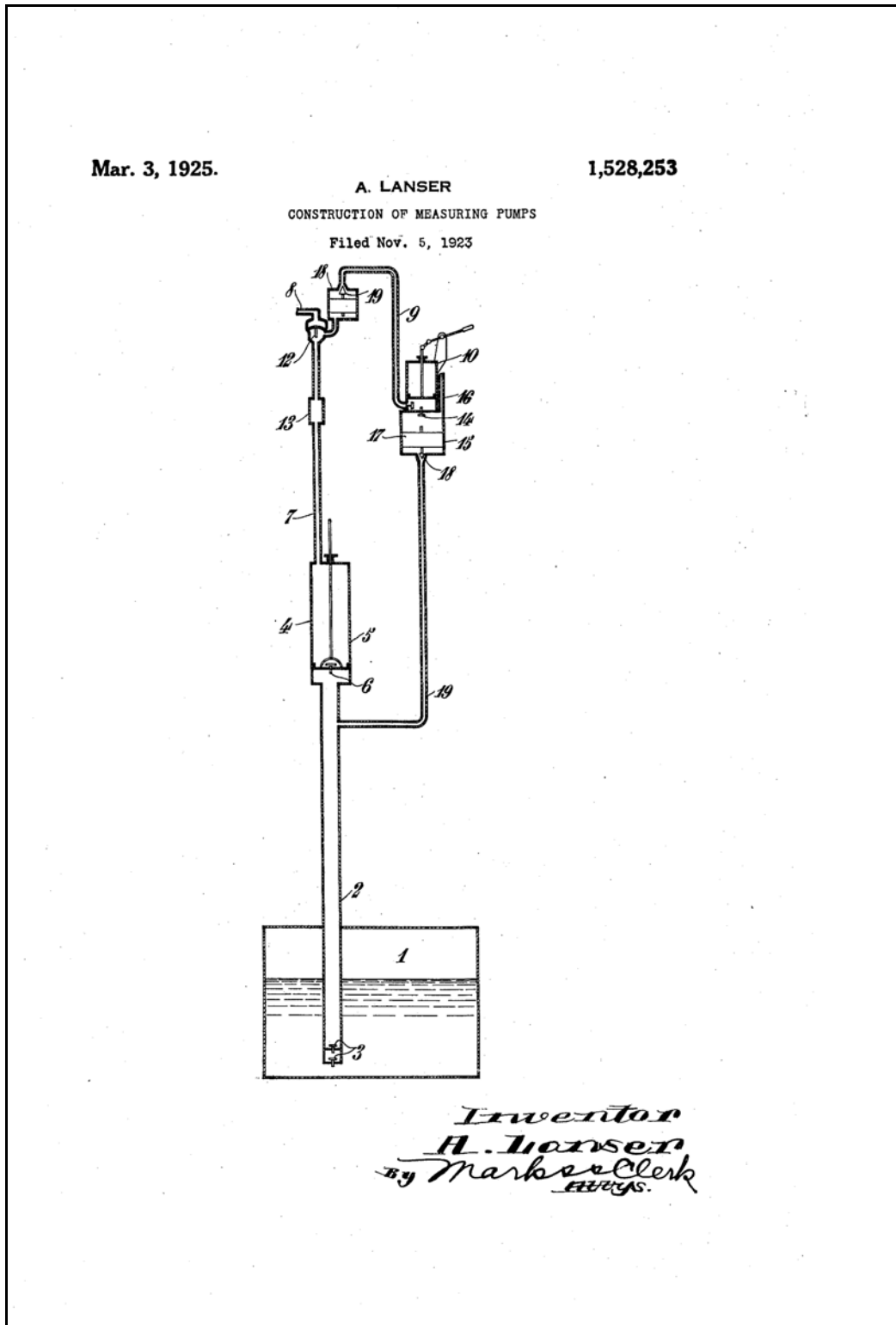
Om te eindigen wil ik in het bijzonder Alfred Lanser eren. Ik heb hem tijdens de oorlog teruggezien, maar sindsdien niet meer ontmoet.

Alfred was een onderzoeker. Zowel elektriciteit als mechanica boeiden hem. Hij werd vliegenier, op het gevoel. Rustig, klein, efficiënt, gevangen in zijn droom, letterlijk voorbestemd. Aan de wedstrijd Parijs-Brussel verdiende hij geen cent. We deden het voor de sport.

Al dertig jaar denk ik: *“En zeggen dat er mensen reizen met het vliegtuig, voor hun werk, voor het plezier. Zeggen dat er duizenden piloten door het immense luchtruim snorren, zelfs op gevaar van hun leven, maar het plezier en de trots ervaren van over de continenten te vliegen en de zorgen en de monotonie van het bestaan te overstijgen. De geluksvogels.”*
(vrije vertaling)

De patenten van Lanser

Het eerste brevet toont een instrument dat het debiet van een brandstofpomp meet. Niet vanzelfsprekend in die tijd. Het brevet is van 3 maart 1925 en werd gedeponereerd in de Verenigde Staten. Op dat ogenblik woonde Lanser in Corseaux-Vevey in Zwitserland.



UNITED STATES PATENT OFFICE.

ALFRED LANSER, OF CORSEAUX, SWITZERLAND.

CONSTRUCTION OF MEASURING PUMPS.

Application filed November 5, 1923. Serial No. 673,039.

To all whom it may concern:

Be it known that I, ALFRED LANSER, subject of the King of Belgium, residing at Corseaux, Switzerland, have invented certain new and useful Improvements in the Construction of Measuring Pumps, of which the following is a specification.

Measuring pumps used for the distribution of liquids, such as hydrocarbons, are inconvenient, during the periods of rest, because they allow the liquid which has been raised above the piston to pass downwardly below the same. It results therefrom that the purchaser does not receive the exact volume of liquid, upon distribution, and that, if the period, of stoppage is somewhat long, the pump will be drained completely, the liquid returning to the reservoir. In the latter case, the operation of the distribution or control meter is deceptive since on restarting the pump and actuating the piston, there is re-registered a quantity of liquid which should have been distributed and this fact does not appear from the registering device.

The present invention has for its object improvements in the construction of measuring pumps of the above mentioned type, for the purpose of remedying the inconveniences above indicated. In obtaining this result and in order to permit either of compensating the losses of liquid by leakage around the piston, or of re-starting the measuring pump in case the pump is drained without necessity of actuating the piston of the latter and, consequently, the distribution meter, to the said measuring pump is connected a secondary circuit in which is arranged a mechanism which places in movement the liquid in the main pipe line on which is arranged the said pump. This auxiliary mechanism consists of a hand pump the operation of which raises the liquid through the barrel of the measuring pump, the piston of the latter remaining stationary.

The accompanying diagrammatic drawing represents by way of example a form of the present invention.

1 designates the reservoir containing the liquid to be distributed. In the latter is immersed the suction tube 2, provided with a double check valve 3, which is connected with the barrel 4 of the measuring pump.

The piston 5 of the latter carries a check valve 6 and its movements are registered by the control meter. From the pump 4 extends the pipe 7 which is connected to the distributing pipe line or pipe lines 8.

This known plant presents, as indicated in the foregoing, the inconvenience, when the pump remains at rest, that the quantity of liquid contained above the piston 5 and which must constitute the volume to be distributed does not remain constant. In fact, leakage takes place between the piston 5 and the pump barrel 4; this leakage can take place to such an extent that, if the period of stoppage is somewhat long, it results in the draining of the pump.

For the purpose of maintaining the constancy of the volume of liquid to be distributed and avoiding the draining of the pump without having to act on the piston 5 of the measuring pump 4, with the pipe line and with the said pump there is combined, in accordance with the present invention, an auxiliary pipe line 9 in which is arranged a suction mechanism 10. In the case shown, this mechanism consists of a hand pump.

The delivery pipe line 7 which carries a sight glass 13 is in communication with the distributing pipe line 8 and with a pipe 9 of small diameter constituting the suction pipe line of the auxiliary pump. At the entrance of this pipe line 9 is arranged a constant level reservoir 18, the float of which controls a valve 19. In addition, an automatic check valve 12 controls the distributing pipe line 8.

The auxiliary pump 10 is in relation, through the medium of a valve 14, with a reservoir 15 communicating with the atmosphere (pipe 16) and enclosing a float 17. The latter controls the displacements of a valve (needle valve 18) arranged at the orifice of a pipe 19 which is branched on the suction pipe line 2 of the measuring pump 4.

Normally, the volume of liquid which must be distributed by the measuring pump at each upward movement of its piston 5, is determined by the level coming opposite a mark on the sighting glass 13. If the operator notices that these conditions are not satisfied, he actuates the piston of the pump 10, and he can therefore raise the liquid up to its normal level. In fact, it will be seen

that when the auxiliary pump 10 is operated, the valve 12 automatically fits upon its seat and cuts off all communication between the piping 7 and the distributing pipe line 8.

5 It will be noted that the auxiliary pump 10 sucking through a pipe line 9 of small diameter creates a very high partial vacuum in the main measuring pipe line and, consequently, overcomes the resistance which is
10 opposed to the raising of the liquid in the latter.

When, under the action of the auxiliary pump 10, the raising of the level of the liquid has been produced in the pipe line 7, the float of the reservoir 18 is lifted, so that
15 the valve 19 is actuated and closes the pipe line 9 thus putting out of action the auxiliary pump 10.

At this time the valve 11 can open for
20 permitting, by means of the piston 6 of the measuring pump, the distribution of the volume of hydrocarbon which is contained in the latter.

The condensation products or the liquid
25 which can fortuitously enter in the auxiliary pump so return through the medium of the float reservoir 15, in the suction pipe line 2 of the measuring pump, in other words in the reservoir 1.

30 What I claim and desire to secure by Letters Patent is:

1. In combination with a measuring pump, an auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary
35 pump to the delivery orifice of the measuring pump, an exhaust pipe line branched on the preceding pipe line, means for controlling this exhaust pipe line, and means for controlling the preceding pipe line between the point of junction with the exhaust
40 pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump.

2. In combination with a measuring pump in communication with a feed reservoir, an
45 auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary pump to the delivery orifice of the measuring pump, an exhaust pipe line branched on the preceding pipe line, means for controlling this exhaust
50 pipe line, means for controlling the preceding pipe line between the point of junction with the exhaust pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump, means for connecting the delivery orifice of the auxiliary
55 pump with the feed reservoir.

3. In combination with a measuring pump, the suction orifice of which is connected by a pipe to a feed reservoir, an
60 auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary pump to the delivery orifice of the measuring pump, an exhaust pipe line branched on the preceding pipe line, means for controlling this exhaust pipe line, means for controlling the preceding pipe line between the point

of junction with the exhaust pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump, a pipe line connecting the delivery orifice of the auxiliary pump and the suction pipe
70 of the measuring pump.

4. In combination with a measuring pump the suction orifice of which is connected by a pipe to a feed reservoir, an
75 auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary pump to the delivery orifice of the measuring pump, an exhaust pipe line branched on the preceding pipe line, means for controlling this exhaust pipe line, means for controlling the preceding pipe line between the point of
80 junction with the exhaust pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump, a pipe line connecting the delivery orifice of the auxiliary pump and the suction pipe of the measuring pump, means for controlling
85 this pipe line so that it may be closed when the auxiliary pump does not deliver any liquid.

5. In combination with a measuring
90 pump the suction orifice of which is connected by a pipe to a feed reservoir, an auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary pump to the delivery orifice of the measuring pump, an
95 exhaust pipe line branched on the preceding pipe line, means for controlling this exhaust pipe line, means for controlling the preceding pipe line between the point of junction with the exhaust pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump, a
100 pipe line connecting the delivery orifice of the auxiliary pump and the suction pipe of the measuring pump, a reservoir interposed in this pipe line, a float valve arranged
105 in this reservoir.

6. In combination with a measuring pump the suction orifice of which is connected by a pipe to a feed reservoir, an
110 auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary pump to the delivery orifice of the measuring pump, an exhaust pipe line branched on the preceding pipe line, means for controlling this exhaust pipe line, means for automatically
115 closing the preceding pipe line between the point of junction with the exhaust pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump when the liquid enters in this pipe line, a pipe line connecting the delivery
120 orifice of the auxiliary pump and the suction pipe of the measuring pump, a reservoir interposed in this pipe line, a float valve arranged in this reservoir.

7. In combination with a measuring
125 pump the suction orifice of which is connected by a pipe to a feed reservoir, an auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary pump to the delivery orifice of the measuring pump, an exhaust pipe line branched on the preced-

ing pipe line, means for controlling this exhaust pipe line, a reservoir arranged on the preceding pipe line between the point of junction with the exhaust pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump, a float valve arranged in this reservoir, a pipe line connecting the delivery orifice of the auxiliary pump and the suction pipe of the measuring pump, a reservoir interposed in this pipe line, a float valve arranged in the reservoir.

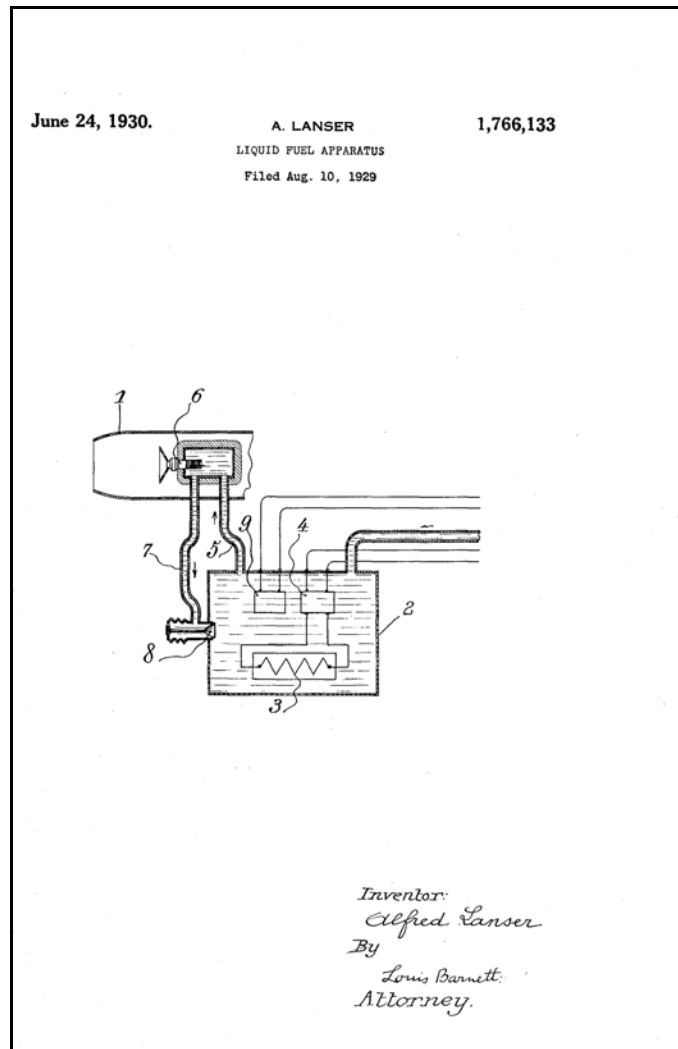
8. In combination with a measuring pump the suction orifice of which is connected by a pipe to a feed reservoir, an auxiliary pump, a pipe line connecting the suction orifice of the auxiliary pump to the delivery orifice of the measuring pump, an

exhaust pipe line branched on the preceding pipe line, a valve automatically closing the exhaust pipe line when the measuring pump does not operate, a reservoir arranged on the preceding pipe line between the point of junction with the exhaust pipe line and the suction orifice of the auxiliary pump, a float valve arranged in this reservoir, a pipe line connecting the delivery orifice of the auxiliary pump and the suction pipe of the measuring pump, a reservoir interposed in this pipe line, a float valve arranged in this reservoir.

In testimony whereof I have signed my name to this specification.

ALFRED LANSER.

Het volgende brevet werd op 24 juni 1930 gedeponeerd. Het is een toestel dat de temperatuur van de brandstof regelt om zo de vloeibaarheid ervan op elk moment te verzekeren.



UNITED STATES PATENT OFFICE

ALFRED LANSER, OF CORSEAUX-VEVEY, SWITZERLAND

LIQUID-FUEL APPARATUS

Application filed August 10, 1929. Serial No. 385,033.

My invention relates to heating installations utilizing liquid combustibles and particularly heavy oils.

The invention has for an object to improve installations of the type indicated so that they operate in a way superior to those known in the prior art.

The invention consists essentially with a view to preventing the operation of the atomizer and consequently the burner except when the combustible has been transformed into a state which produces the best spray thereof and hence perfect operation of the burner and at the same time to have recourse to a heating means for the said combustible controlled by a thermostatic apparatus, in providing the atomizer with a means such as a by-pass and to control said by-pass by an element subjected to the pressure existing in the feeding zone of the atomizer and subjecting to the control of a thermostat placed under the influence of the temperature of the combustible in the said feeding zone, the elements, such as pumps, assuring the feeding in combustible to the burner in question.

My invention will be more readily understood by those skilled in the art in the following description when taken in connection with the accompanying drawing forming part of this specification and in which the single figure represents a diagrammatic sectional view of my apparatus.

In the drawing 1 represents a burner and 2 a supply tank for fuel. I dispose in the fuel tank 2 a heating means such as an electrical resistance 3 and I control said electrical resistance 3 with a thermostat 4 placing said electrical resistance in circuit when the combustible contained in the fuel tank is not at a predetermined temperature which is the temperature for which the said thermostat has been regulated and places the said resistance 3 out of circuit when said predetermined temperature has been attained.

In addition to the normal feed pipe 5 of the atomizer 6 of the burner 1 leading to the fuel tank 2 I utilize a conduit 7 placing the said atomizer 6 also in communication with the fuel tank 2 as shown and I control the opening in said conduit 7 at the fuel tank end

by means of a check valve 8 adapted to respond to the pressure existing in conduit 7, atomizer 6, conduit 5 and fuel tank 2.

I dispose in the fuel tank 2 a thermostat 9 opening the circuit to one or more motors actuating the one or more pumps pumping the combustible under pressure into the fuel tank 2.

I preferably heat insulate the atomizer 6 or at least the rear part thereof.

The operation of my apparatus takes place as follows:

Suppose that it is desired to feed the burner 1 with fuel oil which, as is known in the art, has a certain viscosity when cold and consequently is atomized only with difficulty, and suppose it is desired to render the combustible in question completely atomizable, and consequently bring the same to a temperature which gives it the indispensable fluidity for a proper atomization, I regulate the thermostat 9 for the particular temperature desired.

If all operates as desired, that is to say, if the combustible arrives at the burner at the predetermined temperature the check 8 is on its seat and the atomizer 6 is fed normally. If for some reason the temperature of the combustible falls, the thermostat 9 opens the circuit to one or more of the motors actuating the one or more pumps feeding the fuel tank 2 with combustible under pressure.

The pressure in the system falls which system comprises the fuel tank 2, the conduit 5, the atomizer 6 the conduit 7, the check 8 opens the end of said conduit 7 and places thus the atomizer in short circuit. The resistance 3 becomes hot and heats the combustible which rises in the conduit 5, passes through the atomizer 6 and by a thermosiphon effect if everything is in order returns to the fuel tank 2 and so on so long as the combustible has not attained the desired temperature. When said temperature is attained the thermostat 9 replaces in circuit the one or more motors actuating the pumps and the pressure existing anew the check 8 falls back on its seat, closes the conduit 7 and the atomizer is suitably fed.

My invention thus prevents flooding of the

heating installation which takes place when the atomizer cannot operate properly due to a lack of fluidity to the proper degree of the combustible with which it is fed.

5 Having described my invention what I claim as new and desire to secure by Letters Patent is—

10 1. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, pressure responsive means for closing one of said conduits, heating means disposed in said fuel tank, temperature responsive means in said fuel tank adapted to control said heating means and temperature responsive means disposed in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

20 2. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, pressure responsive means for closing one of said conduits, an electrical resistance for heating disposed in said fuel tank, a thermostat in said fuel tank adapted to control said heating resistance and temperature responsive means disposed in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

30 3. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, pressure responsive means for closing one of said conduits, heating means disposed in said fuel tank, temperature responsive means in said fuel tank adapted to control said heating means and a thermostat disposed in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

40 4. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, pressure responsive means for closing one of said conduits, an electrical resistance for heating disposed in said fuel tank, a thermostat in said fuel tank adapted to control said heating resistance and a thermostat in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

50 5. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, a pressure responsive check valve

for closing one of said conduits, heating means disposed in said fuel tank, temperature responsive means in said fuel tank adapted to control said heating means and temperature responsive means disposed in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

60 6. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, a pressure responsive check valve for closing one of said conduits, an electrical resistance for heating disposed in said fuel tank, a thermostat in said fuel tank adapted to control said heating resistance and temperature responsive means disposed in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

70 7. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, a pressure responsive check valve for closing one of said conduits, heating means disposed in said fuel tank, temperature responsive means in said fuel tank adapted to control said heating means and a thermostat disposed in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

80 8. A heating installation for liquid combustibles having a fuel tank, a burner, an atomizer in said burner, and a feed pipe for said fuel tank, the combination of a pair of conduits interconnecting said burner and said fuel tank, a pressure responsive check valve for closing one of said conduits, an electrical resistance for heating disposed in said fuel tank, a thermostat in said fuel tank adapted to control said heating resistance and a thermostat in said fuel tank adapted to control the supply of combustible through said feed pipe.

In testimony whereof I have affixed my signature.

ALFRED LANSER.

70

75

80

85

90

95

100

105

110

115

120

125

130

VII. Bibliografie

Artikels verschenen in het driemaandelijks tijdschrift van de Cercle d'Histoire et d'Archéologie de Pont-à-Celles, 2003. Auteurs: Valère Magritte en Michèle Heck.

Documenten van mevrouw Karin De Greeve.

Documenten van Jean-Pierre Decock.