

Vliegtuigbouw in Zeebrugge

Jacques Willems

Zeebrugge 1922

Na de eerste wereldoorlog was de belangstelling voor de luchtvaart in een stroomversnelling terecht gekomen.

In een loods op de havenmuur bezat de industrieel Jules Frateur, afkomstig uit Leuven, een atelier. Naar wij kunnen vermoeden was hij ook een verwoede luchtvaartlanaat daar hij al in 1922 een poging ondernam voor de bouw van een vliegtuig. Dat gebeurde met eenvoudige middelen en het eerste product was een zweefvliegtuig dat de naam 'Frateur' kreeg. Op 26 mei 1923 verscheen in het Brugsch Handelsblad volgend bericht: *"Belangrijke proefnemingen: Dinsdagmorgen om 9 u. hadden op een vlakken grond te Zeebrugge, stabiliteitsproefnemingen plaats met het zweefstoetel Frateur. Bij een lichten zuidwesterwind is een oud Fransch krijgsvlieger, bijgestaan door Mr. Frateur zelf, er in geslaagd van meet af aan een gunstigen en beslissenden uitslag te bekomen. Al onze gelukwenschen aan Mr. Frateur die bewust de vliegtuignijverheid te Zeebrugge tot een verzekerden bijval zal weten te ontwikkelen"*.

Wat die 'beslissenden uitslag' inhield hebben we niet kunnen achterhalen. Een paar weken later verscheen er een foto met volgend opschrift: *"het toestel werd gebouwd in de werkhuizen ACAZ (Ateliers de Construction Aéronautique de Zeebrugge)"*.

De benaming ACAZ werd toen reeds aangewend daar de eerste contacten voor de oprichting van die firma reeds in 1922 werden gelegd.

De officiële oprichting gebeurde later.

Ontstaan van de firma ACAZ

In 1922 sloot ingenieur Allard, directeur van het Technisch Luchtvaartlaboratorium van St. Genesius-Rode, een overeenkomst met Jules Frateur om hem de plannen te bezorgen van een volledige metalen eendekker ontworpen door ingenieur Alfred Renard. Daarop stichtte Frateur samen met commandant Fernand Jacquet, een oorlogsvlieger, de naamloze Vennootschap "Ateliers de Construction Aéronautique de Zeebrugge" om over te gaan tot de bouw van dit vliegtuig de ACAZ T1.

De officiële akte werd op 11 januari 1924 betekend voor notaris De Valkeneer uit Brussel en verscheen in het Belgisch Staatsblad op 2 februari van hetzelfde jaar.

De aanwezigen op deze stichtingsvergadering waren: Jules Frateur, industrieel, Leuven; Leopold Frateur, universiteitsprofessor, Leuven; Fernand Jacquet, commandant gepensioneerd piloot, Jette; Baron Jean Kervyn de Lettenhove, gepensioneerd kapitein-commandant, Toronto, Canada; Joseph Spaas, landbouwingenicur, Lille Saint-Hubert; Victor Antoine, universiteitsprofessor, Herent; Gaston Wauters, zonder beroep, Sint-Gillis en Maria Hynderick de Ghelcke, eigenares, Brussel.

De sociale zetel werd gevestigd in de Naachtse Steenweg 122 te Brussel en het kapitaal vastgesteld op 380.000 frank. De stichtende leden stelden 220.000 frank ter beschikking van de maatschappij. Deze stelde zich als doel alle commerciële of industriële activiteiten te ontplooiën die direct of indirect in verband stonden met de vliegtuigbouw of de aandrijving van vliegtuigen. Jules en Leopold Frateur en Fernand Jacquet zorgden voor het matricieel, dat aanwezig was in het atelier op de havendam van Zeebrugge. Een inventaris werd daarvan opgemaakt.

Begin van de vliegtuigbouw

De T1 was een volledig metalen eendekker en werd gebouwd onder de leiding van ingenieur Alfred Herrmann die begin 1924 aangesteld was als hoofdingenieur van de firma ACAZ. Herrmann (°Brussel 15.01.1895) was afgestudeerd aan de universiteit van Brussel als ingenieur gespecialiseerd in de vliegtuigbouw.

Na een stageperiode in de fabriek van Les Murcaux in het noordwesten van Parijs, waar hij ook zijn brevet van piloot behaalde op 15 juni 1921, kwam hij in Zeebrugge terecht.

De T1 kreeg het bewijs van luchtwaardigheid nr. 95 op 14 juni 1924 met als registratie O-BAFK. De eerste proefvluchten waren al op 4 juni ondernomen op het vliegveld van Oostende (Stene) door Luitenant Etienne Hage, een vroegere oorlogspiloot.

Op 21 juni vloog Lt. Hage van Oostende naar Brussel. De vlucht zou in minceur eindigen. In een artikel van Aéro in 1983 verklaarde Lt. Hage: *"Die zaterdagmorgen zijn wij, mijn mecaniciens en ikzelf, opgestegen om ons naar Brussel te begeven. We gingen deelnemen aan een wedstrijd voor toerismevliegtuigen. De T1 was een toestel dat moeilijk te besturen was daar het steeds de neiging had hoog te verliezen. Niettegenstaande het barslechte weer bereikten we de omgeving van de hoofdstad toen ik plots rond 11u 30 boven Dilbeek een manoeuvre moest uitvoeren om over een heuvel van 80 m hoogte te komen. Verblind door de regen en de olie, die uit de motor spoot en mijn voorruit bevuilde, had ik de enige plateau die op die heuvel stond niet bemerkt. Ik heb hem geraakt met mijn vleugel en het vliegtuig heeft zich omgedraaid als een omelet! Mijn mecaniciens werd gekwetst aan het gezicht terwijl ik er met de schrik van af kwam. Het toestel was volledig vernield en werd nog de zelfde dag afgeschreven".*

Een verbeterde versie van de T1, de T2 werd dan gebouwd. Het was ook een eendekker met een krachtige motor, een Anzani van 70 PK en ook de vorm van het richtingsroer was veranderd. De vleugels waren opplooibaar langs de romp voor gemakkelijk vervoer. We hebben geen enkele foto van dit toestel gevonden. Toch moet het zijn proeven hebben afgelegd daar het zijn luchtwaardigheidsattest kreeg onder nr 105 met de registratie O-BAFM op 19.12.1924. Het werd later opnieuw geregistreerd als OO-AFM. In 1931 werd het verkocht aan een Belgische vliegschool en afgeschreven op 25 januari 1933.

Op 3 april 1925 werd de sociale zetel overgebracht naar de Liedtstraat 12 te Brussel. Ook in hetzelfde jaar had de firma ACAZ een acht bladzijden tellende brochure uitgegeven waarin reclame werd gemaakt voor de ACAZ T3 als toerismevliegtuig. Het ging hier waarschijnlijk om een verdere ontwikkeling van de T2 maar de foto's in die brochure waren deze van de T1.

Dit toestel werd nooit gebouwd door het feit dat er ook geen enkel werd verkocht.

Ingenieur Alfred Herrmann had ondertussen zelf een tweedekker ontworpen bestemd voor het militaire vliegwezen. Het was wel de eerste maal dat een Belgische firma een volledig metalen militair vliegtuig ontwierp. De constructie begon in 1925 in Zeebrugge. Volgens zijn kleinzoon werd dit vliegtuig gebouwd onder de auspiciën van Fernand Jacquet samen met enkele Oostendse mecaniciens waaronder een zekere De Preeter. Volgens gegevens ons bekend zouden daar onder andere ook enkele vissers aan meegewerkt hebben. Het was een volledige metalen tweedekker uitgerust met een Hispano Suiza motor van 450 PK.

Als jachtvliegtuig kreeg het de benaming ACAZ-C2. Het kon ook als verkenningsvliegtuig

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES
DE ZEEBRUGGE

A. C. A. Z.

Société Anonyme

Siège Social et Bureaux :

12, RUE LIEDTS
SCHAERBEEK - BRUXELLES

Monsieur Lang,

Adjudant-Aviateur.

Villa " Les Glands "

1200 chaussée De Haecht.

Evans.

Depuis l'entrée en service de l'armée
DES SOLDATS INVALIDES BELGES
de la Chaussée n° 27, Bruxelles

Briefhoofd van de ACAZ

gebouwd worden en kreeg dan de benaming ACAZ-A2. In het vervolg van dit artikel gebruiken we nu eens C2 en dan A2 naargelang de bestemming, maar het gaat wel steeds over hetzelfde toestel (0-BAFX).

De statische testen werden uitgevoerd begin november 1925. Als het toestel beantwoordde aan de prestaties berekend bij de proeven die in het technisch labo van Sint-Genesius-Rode werden uitgevoerd, dan zou België beschikken over een vliegtuig dat de vergelijking met alle buitenlandse toestellen met glans kon doorstaan.

Voor de eerste proefvlucht had men het strand van **Knokke** uitgekozen. Het toestel werd in ontmantelde toestand met paard en kar naar Knokke gebracht en ter plaatse op het strand gemonteerd. Het zou zijn luchtloop ondergaan in handen van de militaire piloot Jozef Lang. Adjudant Lang, Pichou genoemd, werd geboren op 18 april 1896 in Luik. Bij het uitbreken van de oorlog in 1914 had hij zich aangemeld als vrijwilliger in het Belgisch leger. Hij werd op 28 augustus 1914 krijgsgevangen maar ontsnapte op 30 april 1915. Hij meldde zich terug in het leger en opteerde voor het militair vliegwezen. In 1918 verkreeg hij zijn elementair brevet en op 1 december het brevet van militair piloot. Hij zou later nog vele lauweren oogsten in internationale wedstrijden, hij heeft ook het Belgisch hoogterecord verbeterd samen met adjudant Crooij (8980 m) in 1929 en vloog ook met Koning Albert I. Hij had een hele reeks onderscheidingen.

De piloot Joseph Lang gefotografeerd kort voor de proefvlucht.



Het toestel wordt gemonteerd op het strand in het Zoute.





Aan de 'Lekkerbek' is heel wat belangstelling voor de proefvrucht van de tweedelker.

Ter hoogte van het koffiekuis was de zeedijk met helling aangelegd in 1909.

Pas in 1929 werd deze verlengd in de richting van het Zwin met verdere faseringen in 1930 en 1938. Voor 1914 was de 'Lekkerbek' een pension uitgebaat door Constant Schotte. Latere nibbaler was Louis Mestdagh. De tea-room sloot haar deuren in 1960, het gebouw werd gestolpt in 1970.



Lang schreef op één van zijn foto's die deze memorabele vlucht met de ACAZ C2 vereeuwigde (vertaald): *"De eerste start met enkele rillingen"*. Hij vermeldde ook *"Als alles goed gaat vertrek ik opnieuw om het naar Evere te brengen"*. We mogen besluiten dat dit na de geslaagde vlucht ook zo gebeurd is daar men het omslachtige demonteren en hermonteren wilde vermijden. De volgende fase zou immers ook de voorstelling zijn, in Evere, voor de militaire en burgerlijke overheid. De ACAZ-C2 kreeg zijn certificaat van luchtwaardigheid op 28 juli 1926 onder nr. 126 en werd geregistreerd als O-BAFX. De officieel gecontroleerde prestaties achteraf waren zeer goed. Het toestel in handen van adjudant J. Lang vloog aan 230 km/u en bereikte een hoogte van 6.000 meter in minder dan 35 minuten.

Van Acaz naar Zacco

We weten niet wat er ondertussen aan de top van de maatschappij gebeurde.

Waren er financiële moeilijkheden of was er een andere reden? Een feit is dat op 4 oktober 1926 een buitengewone algemene vergadering plaatsgreep waar men besliste om naast ACAZ en een financiële groep een nieuwe maatschappij op te richten voor de exploitatie van de A2. Deze wijziging was van kracht vanaf 17 november van hetzelfde jaar. De benaming van de nieuwe groep was 'Zeebrugge Aeronautical Construction Compagny' (ZACCO), bij akte verleden bij notaris Ingeveld.

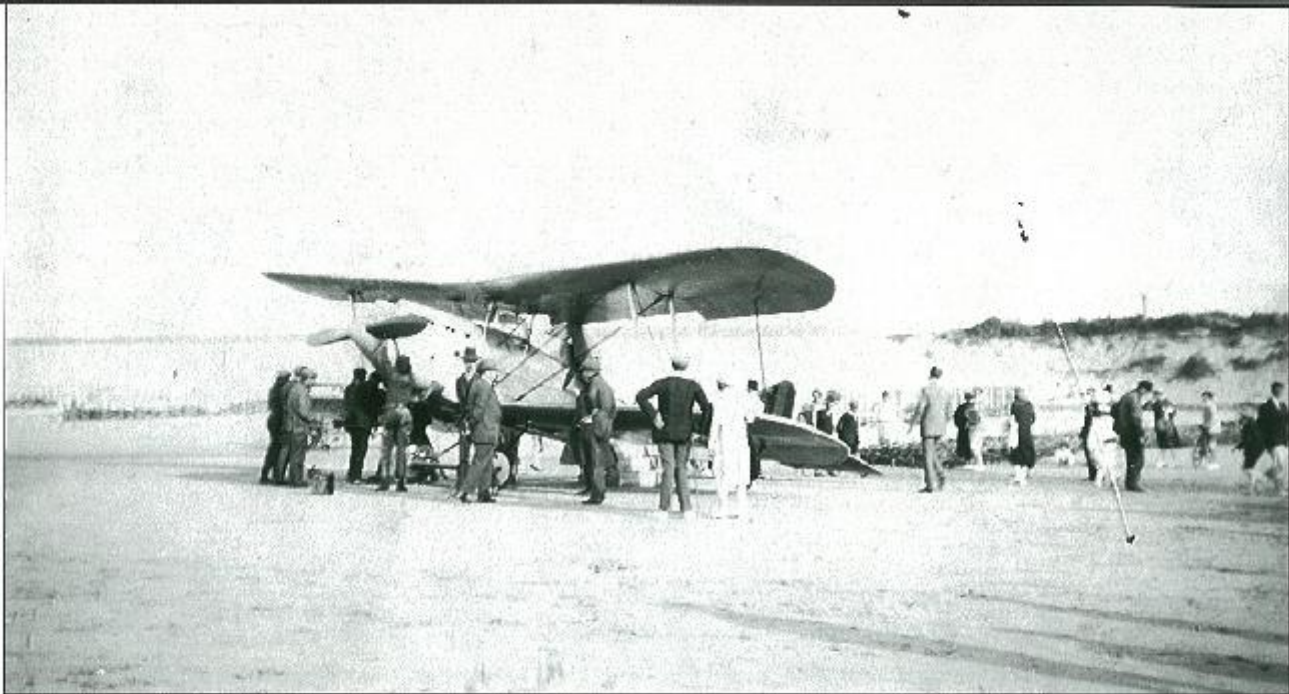
Aanwezig waren: voor ACAZ, Jules en Leopold Frateur. Verder, Alfred Feyens, industrieel; Saul Melckman, beheerder van vennootschappen; Alfred Feyens zoon, ingenieur; Emile Feyens, piloot en Charles Mulder, piloot.

AZAC stelde al zijn gereedschap en materiaal ter beschikking van ZACCO zijnde een verkenningsvliegtuig A2, een toerismevliegtuig T2 (verkeerdelijk vermeld als T3) en romp en onderdelen van een A2.

Officiële voorstelling

Op 2 december 1926 werd de C2 uitgevoerd als verkenningsvliegtuig (A2) bij de loodsen van het Militair Vliegwezen te Evere, voorgesteld door ZACCO. Onder de vele genodigden vernoemen we: Generaal van Crombrugge, algemeen directeur van de Luchtvaart bij het Ministerie van Transport; Luitenant Generaal Kestens; dhr Jean Wolff, algemeen secretaris van de Aero Club; baron Guy van Zuylen van Nyevelt, voorzitter van de Sportieve Luchtvaartcommissie; Majoor de Cartier, commandant van het 1ste Luchtvaartregiment en de regio van Brussel; reserveluitenant Edmond Thieffry, de held van de raid Brussel-Kinshasa. Bovendien waren ook nog enkele leden van de beheerraad van ZACCO, ingenieur en ontwerper van het vliegtuig Alfred Herrmann en talrijke vertegenwoordigers van de pers aanwezig.





Op het strand in Knokke-Zoute.

In een artikel in het tijdschrift 'La Conquête de l'Air' vonden we volgend commentaar: *"Adjudant Lang steeg gedurende de voorstelling met alle gemak na enkele meters op en demonstreerde de grote wendbaarheid van het vliegtuig. De aanwezigen waren vooral verbaasd over de grote verscheidenheid in snelheid. Vertraagd vloog hij tweemaal over het terrein zonder moeilijkheden en gaf dan vol gas om tot een indrukwekkende snelheid te komen"*.

Niettegenstaande het toestel een zeer goede indruk had nagelaten werd door de militaire overheid beslist de ACAZ A2 niet aan te schaffen en verder te gaan met het Franse toestel Breguet XIX waarvan er enkele in 1925 reeds waren geleverd.

De Breguet had namelijk al zijn mogelijkheden bewezen en had bovendien het voordeel dat hij zowel als jachtvliegtuig, verkenners- of bommenwerper kon aangewend worden. Men had de C2 niet als bommenwerper voorzien. Ondertussen had SABCA (Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques) de licentie bekomen voor het bouwen van de Breguet XIX en mocht ZACCO zijn droom voor levering van zijn C2 aan het leger, opbergen.

Toch nog een toekomst?

Eind 1927 kreeg de C2 (A2) een andere eerder beloftevolle bestemming. Edmond Thieffry, advocaat en gewezen oorlogsvlieger, koos de O-BAFX uit om een nieuwe verbinding tussen Brussel en Leopoldstad tot stand te brengen (hij had het reeds klaargespeeld om in februari-april 1925 met een Handley Page toestel de verbinding met Kongo te verwezenlijken). Het toestel onderging enkele veranderingen, uitgevoerd in de werkplaats van Alfred Feyens te Sint Pieters Woluwe. Er werd een krachtiger motor ingebouwd, 600 PK inplaats van 450 PK. Ook werden bijkomende brandstoftanks voorzien en het toestel als driezitter omgebouwd. Adjudant Lang, reeds lang vertrouwd met het toestel, nam al de proefvluchten voor zijn rekening.

Op 31 januari 1928 werd het vliegtuig te Evere door de Hertogin van Brabant gedoopt in aanwezigheid van haar gemaal Prins Leopold en leden van burgerlijke en militaire overheden. Op de zijkant van de kap werd haar naam 'Princesse Astrid' aangebracht.

De vlucht werd voorzien voor begin februari maar door de slechte weersomstandigheden werd het vertrek meerdere malen uitgesteld. Eindelijk kon op 9 maart om 8 u de eerste etappe vanaf Haren aangevat worden met als bemanning Edmond Thieffry, boordcommandant; adjudant Lang, piloot en Philippe Quersin, reserveluitenant.

's Morgens hadden ze nog de meteorologische gegevens opgevraagd. Er werd mistvorming gemeld boven de Maasvallei maar dit kon geen grote moeilijkheden opleveren daar men er langs of indien nodig boven kon vliegen. De vliegrouete was uitgestippeld over Charleroi, Philippeville, de vlakte van Mourmelon, Dijon, Lyon, Perpignan, langs de Spaanse kust en dan de overtocht van de Middellandse zee ter hoogte van Oran. Kort na het opstijgen had Quersin de 179° aangegeven als richting waarin moest gevlogen worden. Van dan af liep het fout. Thicffry had nadien een uitvoerig verslag uitgebracht aan de directie van ZACCO over wat er misgelopen was. Dit gebeurde nadat er in de pers een polemiek werd gevoerd over de raid. Zijn relaas verscheen in de 'L'Etoile Belge' 1928.

"Die richting van 179° werd doorgegeven aan de piloot maar zonder resultaat. Het vliegtuig vloog meer in zuidoostelijke richting. Na herhaald aandringen en het opgeven van een nieuwe richting (180°) om de tot dan toe gemaakte fout te corrigeren negeerde de piloot die aanbeveling. Dan werd hem een nieuw bevel gegeven: 'stijg in zuidelijke richting!' Toen kwamen we boven Namen en de piloot wees de Maas aan om te beduiden wat hij wenste. De piloot had met deze laten verstaan dat hij Dijon wilde bereiken langs Verdun en het plateau van Langres. Ondertussen verdwenen we in de mist zodat men zelfs de oevers van de stroom niet meer zag. Quersin gaf mij een briefje met daarop 'de mist zal naar het zuiden toenemen. Pas op in Langres!'

Daar de mist nog zou toenemen beval ik de piloot meer hoogte te nemen met de waarschuwing: 'Als je niet stijgt gaan we ons te pletter vliegen tegen de heuvels'.

De bedoeling was boven de mistlaag uit te stijgen; Daar de hoogtemeter niet bewoog en ik vermoedde dat de piloot geen hoogte kon nemen schreef ik een briefje: 'keer terug, wij gaan...' op dat ogenblik dook een donkere massa voor ons op. Het was een beboste heuvel waartegen we opvlogen. In een reflex trok de piloot de stuurstang naar zich toe en het vliegtuig had de kracht dit obstakel te vermijden.

Het bevel om terug te keren werd eindelijk opgevolgd alhoewel ik besepte dat de weg terug zo goed als gesloten was. De mist was inderdaad dikker geworden. Een volgende heuvel werd overgevlogen rakelings over de bomen. Een donker gordijn omringde de bemanning als een doodskleed. Ik besepte dat we in reëel doodsgevaar verkeren en gaf het bevel: "formeel order te landen bij de eerste opklaring! Daar de piloot een weinig afgeweken was van de stroom kwamen we plots uit een laag woikendek boven een prachtige vlakte langs de weg van Vodelée naar Gochenée (5km van de Franse grens). De landing werd op dit terrein uitgevoerd. Bij die landing begaf, na enkele meters, het landingsgestel onder het gewicht van het zwaar geladen toestel. Het vliegtuig nam een trage zwaai en sleepte met zijn onderste vleugel over de grond. De bemanning bleef ongedeerd".

Tot hier het ingekorte verhaal van commandant Thicffry.

Deze ganse onderneming zou nog een staartje krijgen daar de piloot Lang er van beschuldigd werd bevelen van zijn overste niet te hebben opgevolgd. Hoe dat afliep laten we hier in het midden. Toch moet gezegd worden dat hij een ervaren piloot was die ondermeer in 1920 op een internationale meeting van de Mont Saint Michel de twee eerste prijzen voor acrobatic wegkaapte vóór de Franse en Engelse piloten.

Na die mislukte landing werd de A2 per trein naar Brussel gebracht. Edmond Trieffry had wel te kennen gegeven dat hij met de A2 een nieuwe poging wilde ondernemen op voorwaarde dat bepaalde verbeteringen zouden gebeuren, onder andere het verstevigen van het landingsgestel.

In 1929 werd het toestel afgestaan aan de SEGA (Société des Entreprises Générales d'Arco-nautique). Het verband tussen ZACCO en SEGA is te zoeken in het feit dat Charles Mulder beheerder was van de 2 firma's. Als tegenprestatie kreeg ZACCO 625 aandelen van SEGA.

Van 1928 af hoorde men niet veel meer van ZACCO noch van hun C2. Er werden wel nog balansen opgemaakt tot eind 1929 maar van latere datum is er niets bekend.

In beperkte kring was sprake een tweede A2 te verkopen aan Duitsland, maar dit is om bepaalde redenen niet doorgegaan.

Ondertussen werd de O-BAFX opnieuw geregistreerd als OO-AFX en definitief uit de registers geschrapt op 25.01.1933.

Alfred Herrmann, ontgoocheld door alles wat er was voorgevallen met zijn creatie, verliet in 1928 de firma en startte zijn eigen bedrijf onder de naam 'Les ateliers Alfred Herrmann'. In de schoot van de fabriek nam men deel aan de constructie van een tweepersoonsvliegtuig De Glymes DGX ontworpen door zijn vriend ingenieur Raoul de Glymes de Holvebecque. Het vliegtuig was uitgerust met een Renard motor van 100 PK en werd geregistreerd als OO-AKV van 1931 tot 1935.

In 1929, in volle economische crisis verliet Herrmann de luchtvaartwereld... en zijn familie om zich in Roemenië te vestigen waar hij een directeurspost bekwam van een gasfabriek in Galatz. Hij werd kort daarop benoemd tot Consul van België. In het begin der jaren '60 kwam hij terug naar zijn thuisland waar hij nog een tijdje werkte bij Belgonucléaire. Hij overleed in 1980.

Besluit

Dat is het einde van het Zeebrugge avontuur. Het is bijna zeker dat de geschiedenis een heel andere wending zou gekregen hebben indien die vlucht naar Kongo gelukt was. De C2 was een degelijk toestel dat beantwoordde aan de eisen van toen. Bovendien was het een volledig metalen toestel, bekleding van romp, vleugels en stuurvlakken inbegrepen.

Een eventuele aankoop door het leger had een doorbraak kunnen betekenen voor een productie op grote schaal, maar andere redenen die we niet altijd volledig kennen hebben een rol gespeeld in de historiek van dit vliegtuig.

De poging om met een T3 de toerismemarkt te veroveren mislukte eveneens.

Het avontuur te Zeebrugge eindigde in mineur.

Ingenieur Alfred Herrmann heeft hier pionierswerk verricht maar zoals men soms zegt... *'men is geen sant in eigen land'*.

Een speciaal woord van dank aan de heren Roland Michau, kleinzoon van Alfred Hermann, aan Guy-Roberty en mevr. Willems-Lang dochter van Jozef Lang die mij uitvoerige documentatie bezorgde.

Verder konden wij putten uit de artikels verschenen in luchtvaarttijdschriften en andere: La Conquête de l'Air, Aéro, l'Etoile Belge.

Een woord van dank aan: het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis ; C. De Decker, George Lecomte, Johny Recour, Siegfried Van Eeghem, Luc Wittemans, Ewald Van Coppinolle en Daniel Deleyn.

Artikel overgenomen uit het tijdschrift 'Brussels Air Museum Magazine' 2007 met toelating van de auteur.