



Pierre de Caters,  
de eerste Belgische  
vliegenier



Koninklijk Museum van het Leger  
en de Krijgsgeschiedenis

*Pierre de Caters,  
de eerste Belgische vliegenier*

Tijdelijke tentoonstelling

29 november 2008 - 3 mei 2009

## Honderd jaar geleden...

# Pierre de Caters, de eerste Belgische vliegenier

Pierre de Caters, een **verbeten wielrenner, tennisspeler en schermer**, kan dankzij zijn fortuin ook verschillende **auto's** kopen, waarvan hij de motor bewerkt om de prestaties van de voertuigen op te drijven. In mei 1904 mag hij een wereldrecord op zijn naam schrijven: tussen Oostende en Nieuwpoort weet hij meer dan 150km/u te behalen. Na deelname aan talrijke autowedstrijden gaat hij zich voor de snelheid op het water interesseren en met zijn **motorboot** "Sea Sick" blinkt hij ook daar uit.

In de zomer van 1908 besluit hij zich volledig op de **luchtvaart** toe te leggen. Hij bestelt twee toestellen bij de broers Voisin, de bekendste constructeurs uit die tijd. Baron de Caters laat het materieel naar zijn domein in de streek van Antwerpen overbrengen, waar hij een groot privé-vliegveld aanlegt met loodsen, werkplaatsen en oefenbaan.

Hij wijzigt het oorspronkelijke toestel en voorziet het van een Belgische motor van 100 pk. Na een reeks systematische proeven slaagt hij erin een gecontroleerde vlucht over minstens 200 m te maken. **Op 30 november 1908 is de eerste Belgische vlucht door een Belg op een toestel met een motor van plaatselijke makelij een feit!**

In 1909 en 1910 neemt de baron aan talloze vliegmeetings deel. Hij sleept heel wat prijzen in de wacht en wordt ook de eerste vliegenier in Constantinopel, Cairo en India. In Calcutta en Bangalore deelt hij de schijnwerpers met Jules Tyck, één van onze andere pioniers, die op Blériot vliegt.

In het begin van de Eerste Wereldoorlog is hij als instructeur in de vliegschool van Etampes te vinden. Daarna vestigt de Caters zich in Parijs en trekt hij zich uit het sportcircuit terug. Hij overlijdt in de lichtstad in maart 1944, na een groot deel van zijn fortuin aan de ontwikkeling van de luchtvaart in ons land te hebben gespendeerd.

**Tussen 29 november 2008 en 3 mei 2009 loopt in het Koninklijk Legermuseum een tentoonstelling over baron de Caters en zijn luchtvaartavontuur.** Een replica op ware grootte van zijn Voisin tweedekker vormt het middelpunt van het evenement. Verschillende grote schaalmodellen, uitzonderlijke motoren uit die tijd en originele documenten vervolledigen het aanbod. Dankzij de hulp van het Belgische Filmarchief kunnen de bezoekers ook een film uit 1911 bekijken, met beelden van een Belgische etappe in het "Europese circuit", één van de eerste internationale luchtvaartwedstrijden.

### Koninklijk Legermuseum

Jubelpark 3

1000 Brussel

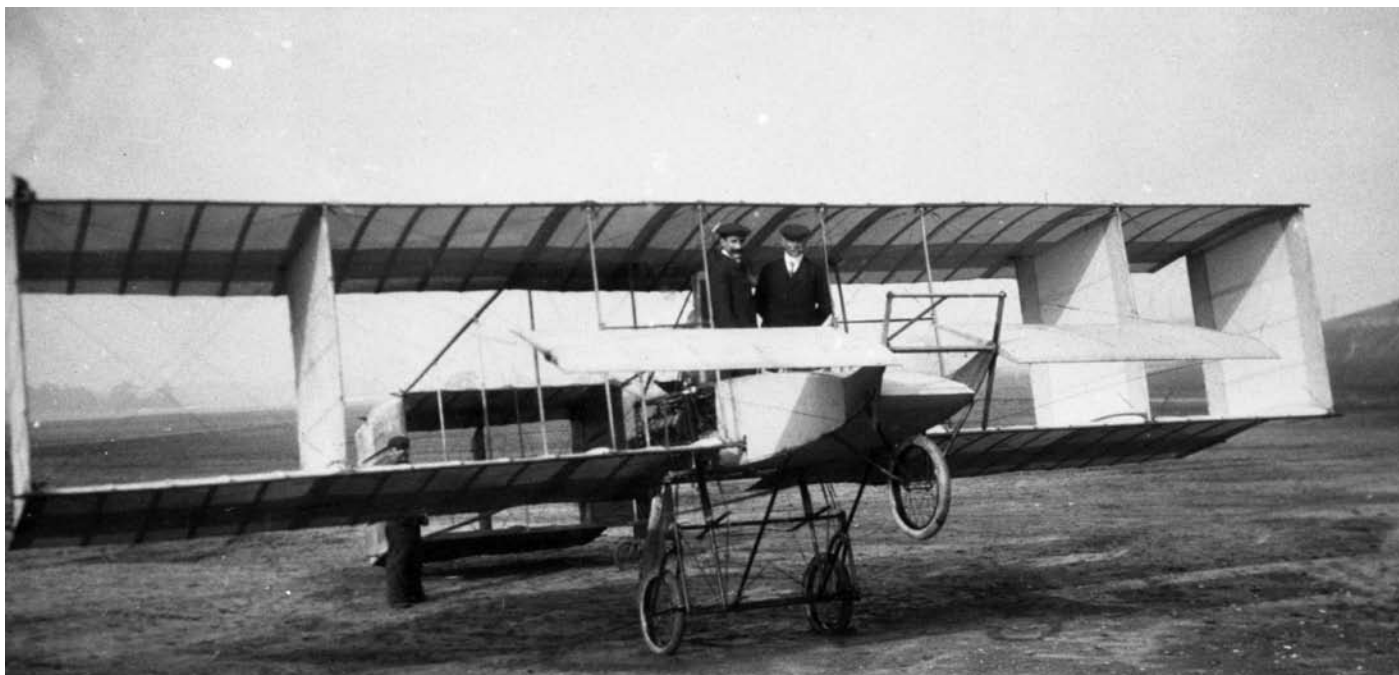
02/ 737 78 11

[www.legermuseum.be](http://www.legermuseum.be)

[infocom@klm-mra.be](mailto:infocom@klm-mra.be)

**De tentoonstelling loopt van 29 november 2008 tot 3 mei 2009 en is alle dagen (behalve op maandag) toegankelijk van 9 tot 16u45. Gratis toegang.**

Public relations en perscontact: Diane Vanthemsche: 02/ 737 78 09, [infocom@klm-mra.be](mailto:infocom@klm-mra.be)



### 100 jaar geleden : een verhaal van durf en wilskracht...

Baron Pierre de Caters ziet het levenslicht op 25 december 1875. Reeds op jonge leeftijd toont hij interesse voor mechanica en ook sport weet hem te boeien. Na een tijdje aan wielrennen te hebben gedaan, koopt hij verschillende wagens die hij bewerkt om de prestaties ervan op te drijven. Hij neemt aan talrijke wedstrijden deel, kan verschillende prijzen in de wacht slepen en vestigt op 15 mei 1904 zelfs een fantastisch wereldrecord. Tussen Oostende en Nieuwpoort weet hij de nooit geziene pieksnelheid van 156km/u te behalen!

Onze sportman heeft het voor alle soorten motortuigen en motorboten fascineren hem dus ook. In april 1906 behaalt hij drie wereldrecords tijdens de Week van Monaco en een jaar later triomfeert hij eveneens tijdens de Week van Oostende.

De vliegsuccessen van Henry Farman en Wilbur Wright in Frankrijk zetten Pierre de Caters ertoe aan om zich volledig op de luchtvaart te gaan toeleggen. In september 1908 bestelt hij twee toestellen bij de broers Voisin : een tweedekker en een driedekker. Met de driedekker maakt hij een eerste vlucht in Issy-les-Moulinaux, nabij Parijs. Het vliegtuig wordt dan in kratten geladen en naar het domein van de baron in Brecht, bij Antwerpen, overgebracht. Daar legt hij een privé-vliegveld aan, compleet met loodsen, werkplaatsen en startbaan. Ondanks verschillende wijzigingen voldoet de driedekker echter niet en de volgende proeven worden daarom met de tweedekker uitgevoerd.

De baron is vastberaden: hij moet en zal in zijn opzet slagen. Daarom rust hij zijn grote tweedekker met een krachtigere motor uit en zijn keuze valt op een 100 pk-Vivinius van Belgische makelij. Elke poging levert een pak ervaring op en op 30 november 1908 is het dan eindelijk zover: de Caters slaagt erin op te stijgen en met zijn machine op 4 à 5 meter hoogte kleine, gecontroleerde vluchten te maken. Er kan zelfs een vlucht over meer dan 200 meter worden opgetekend en de krant L'Étoile belge brengt daar op 2 december ruim verslag over uit.

**De eerste Belgische vlucht, door een Belg en met een motor van lokaal fabrikaat, is een feit!**

Pierre de Caters gaat zijn toestellen én zijn vliegtechniek nu verder perfectioneren; hij is dan ook al snel voor de eerste vliegmeetings klaar. In 1909 verschijnt hij in Oostende, Frankfurt, Berlijn, Antwerpen en Warschau. In oktober is hij opnieuw in Frankfurt, waar hij het tegen Louis Blériot in hoogsteigen persoon opneemt en hij wint de 40.000 mark die de langste vlucht belonen! Op 3 december 1909 krijgt hij van de Internationale Vliegfederatie het allereerste Belgische vliegbrevet. In 1910 behaalt hij tijdens de Week van Berlijn nog eens drie prijzen. Onze man duikt ook op in Sint-Job-in't-Goor, Warschau, Budapest, Düsseldorf, München en Stockholm.

Deze talloze deelnames beletten de Caters echter niet om zijn diensten eveneens bij het ontluikende militaire vliegwezen aan te bieden. Hij leidt onze twee eerste officieren-vliegers op, luitenanten Montens en Sarteel en schenkt het Belgische leger in 1911 zijn eerste Aviator.

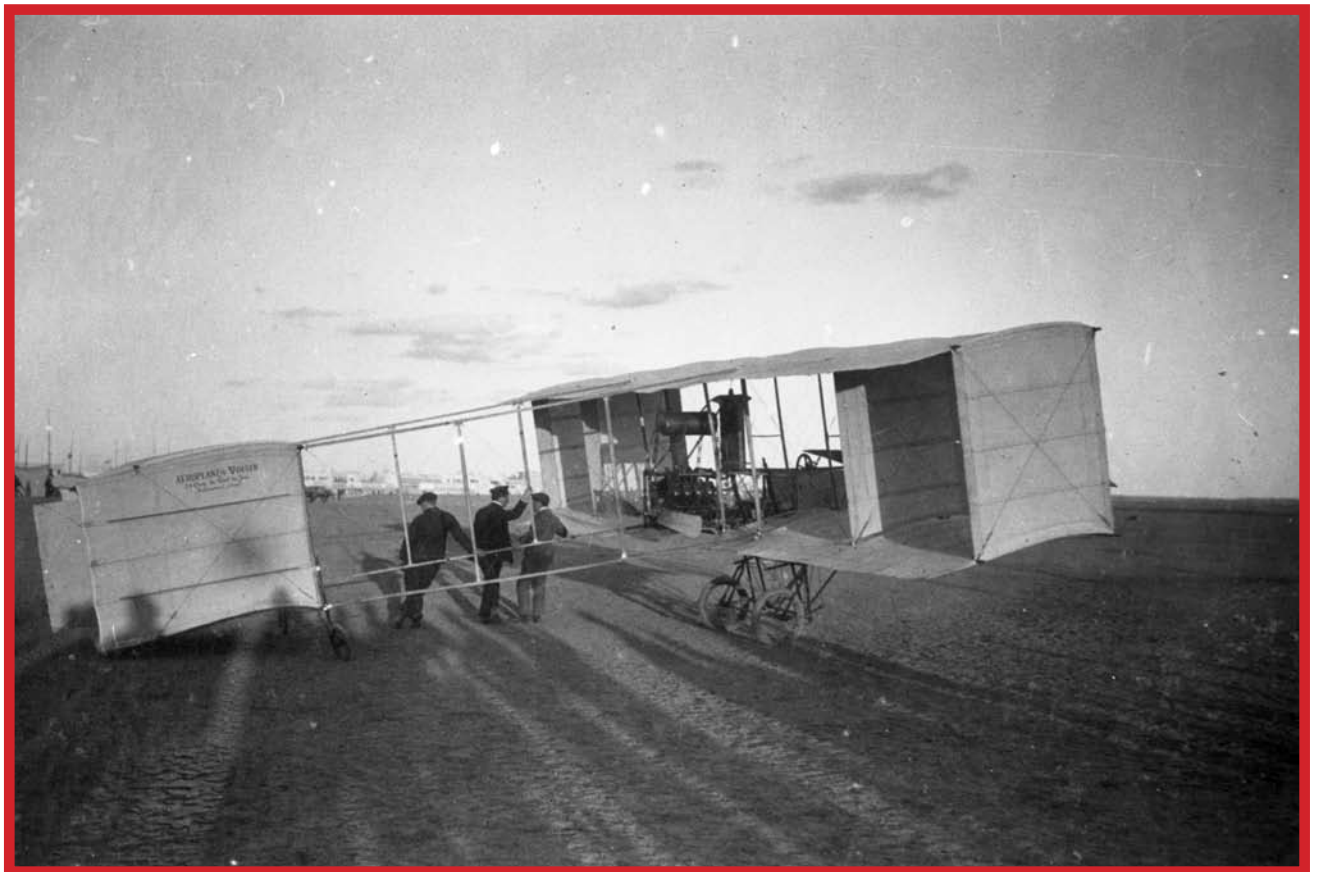
Baron de Caters is ook de eerste vliegenier in het Turkse luchtruim evenals de eerste om in Cairo op te stijgen. Het volgende jaar, in december 1910, duikt onze piloot met zijn twee Aviators in India op, waar hij door Jules Tyck met zijn Blériot eendekker wordt vergezeld.



**Pierre de Caters en Jules Tyck**

De twee pioniers brengen tot 30.000 toeschouwers in verrukking en de lokale pers is dolenthousiast. Pierre de Caters keert dan naar Europa terug, maar zal aan geen enkele wedstrijd meer deelnemen. Bij de mobilisatie woont de Caters in Parijs. Met zijn toestel meldt hij zich als vrijwilliger aan, net zoals verschillende andere Belgische pioniers. Hij staat enkele maanden aan het hoofd van de vliegschool in Etampes en wordt tijdens de bliksemuitval in de Antwerpse Kempen ook bij het nieuwe Korps voor Autokanonnen opgemerkt. De baron vestigt zich vervolgens definitief in Parijs. Op 20 maart 1937, bij de oprichting van Les Veilles Tiges de Belgique, brengt veteraan Jan Olieslagers hem een ware hulde, waarmee Pierre de Caters een verdiende plaats tussen onze pioniers krijgt.

De allereerste Belgische vliegenier overlijdt in maart 1944 in Parijs, na een groot deel van zijn fortuin aan de ontwikkeling van de luchtvaart in ons land te hebben gespendeerd.



Ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van de eerste geslaagde vlucht in België door één van onze landgenoten organiseert het KLM een grote tijdelijke tentoonstelling over dit onderwerp. Topstuk is een replica op ware grootte van de Voisin tweedekker van Pierre de Caters. De nieuwe tentoonstelling is te vinden op de eerste verdieping van de Grote Hal en blijft tot 3 mei 2009 toegankelijk.

## Meer in detail...

### *De autopiloot*

Pierre de Caters is aanvankelijk een enthousiaste wielrenner, maar hij loopt al snel warm voor de autosport en koopt verschillende wagens (de Dion, Daimler, Vincke, Mercedes).

Hij neemt deel aan de wedstrijd Parijs-Wenen in 1902, wint de Eerste Week van Oostende en verschijnt aan de start van drie Gordon-Bennet-wedstrijden.

Op 15 mei 1904 vestigt hij tussen Oostende en Nieuwpoort een fantastisch snelheidsrecord op de weg. Met zijn Mercedes van 90 pk haalt hij een topsnelheid van 156 km/u. In juli 1907 wint hij het Circuit des Ardennes, waar hij het van de beste Belgische en buitenlandse piloten haalt.

### *Motorboten*

Baron de Caters is een onderlegd mecanicien en interesseert zich voor allerlei soorten motorvoertuigen. Dankzij zijn aanzienlijke fortuin kan hij zich eveneens op wedstrijden voor motorboten toeleggen.

In april 1906, tijdens de Semaine de Monaco, behaalt hij aan boord van zijn acht meter lange boot drie wereldrecords, op één, tien en vijftig kilometer.

Zijn "Sea Sick" bezorgt hem ook een triomf tijdens de Week van Oostende, in augustus 1907. In die tijd ligt de naam van de wedstrijdboot van onze baron op eenieders lippen. De beroemde miljardair W. Vanderbilt gebruikt hem zelfs voor één van zijn beste volbloeden...

### *Eerste pogingen in Frankrijk*

In Frankrijk weten Henry Farman en Wilbur Wright enkele prachtige vluchten op hun naam te schrijven. Pierre de Caters besluit zich dan ook volledig op het vliegwezen toe te spitsen. In september 1908 bestelt hij bij de broers Voisin twee toestellen: een driedekker en een tweedekker. Gewapend met de raadgevingen en adviezen van de constructeurs maakt hij met de driedekker een eerste vlucht in Issy-les-Moulineaux (nabij Parijs).

Het vliegtuig wordt daarna in kisten geladen en naar het domein van de baron in Brecht, bij Antwerpen, overgebracht. Hij richt er zijn eigen vliegveld in, met loodsen, ateliers en een landingsbaan. Ondanks verschillende wijzigingen beantwoordt de driedekker niet aan zijn verwachtingen. De volgende pogingen worden daarom met een tweedekker ondernomen.

### *De eerste Belgische vlucht*

Pierre de Caters is een vastbesloten man. Hij moet en zal in zijn opzet slagen. Uiteindelijk besluit hij zijn grote tweedekker met een sterkere motor uit te rusten en hij kiest een 100 pk Vivinus van Belgische makelij.

Tijdens zijn verschillende pogingen boekt hij heel wat vorderingen. Op 30 november 1908 is het dan zover: hij maakt enkele perfect gecontroleerde vluchtjes, op zo'n 4 à 5 meter hoogte. Er kan zelfs een vlucht van minstens 200 meter worden opgetekend en de krant L'Etoile Belge brengt daar op 2 december uitgebreid verslag over uit.

De eerste Belgische vlucht, ondernomen door een Belg, op een toestel uitgerust met een motor van lokale makelij, is een feit.

### *De eerste luchtvaartwedstrijden*

In 1909 worden de eerste meetings georganiseerd en ze trekken massa's nieuwsgierigen. De piloten doen heel wat ervaring op en de technische vooruitgang van de toestellen is niet te stuiten. Heuse luchtvaartwedstrijden blijven dan ook niet uit. De beste piloten verschijnen op het appel, aangetrokken door de roem en... de indrukwekkende prijzen. De krant Le Journal organiseert bijvoorbeeld een "Europees Circuit" dat van 18 juni tot 2 juli 1911 loopt. Tweeënvijftig deelnemers verschijnen in Vincennes aan de start, in de hoop de eerste prijs van 220.000 frank (we zouden nu over 2 miljoen euro spreken!) in de wacht te slepen...

Deze film kan u worden voorgesteld dankzij de goede zorgen en de hulp van het Koninklijk Filmarchief.

### *De vliegmeetings*

Pierre de Caters sleutelt onophoudelijk aan zijn toestellen en perfectioneert zijn vliegtechniek: hij is klaar om zich in de strijd te storten. In 1909 neemt hij aan verschillende meetings deel en is te zien in Oostende, Frankfurt, Berlijn, Antwerpen en Warschau.

In oktober 1909 treedt hij opnieuw in Frankfurt aan en moet het er opnemen tegen Louis Blériot, de man die als eerste het Kanaal wist te bedwingen. De baron kan de eerste prijs in de wacht slepen: hij krijgt 40.000 mark toegeschoven als beloning voor de langste vlucht!

Twee weken later neemt de Caters aan de Week van Antwerpen deel. Hij belast de firma Bollekens met de reparatie van zijn verongelukte toestel en het transport van het vliegtuig naar Polen. Dat is de eerste tussenstop in een internationaal parcours.

In mei 1910 verschijnt hij op de Week van Berlijn, waar hij drie prijzen wint. Pierre de Caters vliegt ook in Sint-Job-in't-Goor, Warschau, Budapest, Düsseldorf, München en Stockholm.

Dichter bij huis, in Stokkel (juli-augustus) en Etterbeek (oktober), is de aandacht op andere Belgische vliegeniers gericht. Jan Olieslagers staat bijvoorbeeld volop in de belangstelling.

Alsof hij het nog niet druk genoeg heeft, biedt de Caters eveneens zijn diensten bij ons ontluikende militaire vliegwezen aan. Hij leidt onze twee eerste officieren-vliegers op, de luitenanten Montens en Sarteel. In januari 1911 schenkt hij het Belgische leger zelfs zijn eerste "Aviator".



### *Oosterse successen...*

Baron de Caters vliegt heel Centraal-Europa rond en is de eerste vliegenier in Turkije. Opnieuw steekt hij de grote Blériot de loef af.

Op 5 december 1909 maakt hij verschillende mooie vluchten boven Constantinopel; tienduizenden toeschouwers komen het spektakel bijwonen. Een week later verschijnt hij in Cairo en wordt daar de eerste vliegenier in het Afrikaanse luchtruim. Het evenement wordt officieel te boek gesteld.

Het volgende jaar, in december 1910, vertrekt Pierre de Caters naar India, met twee van zijn

“Aviator”-toestellen. Hij wordt vergezeld door Jules Tyck die met zijn “Blériot”-ééndekker vliegt.

Op het einde van de maand slaagt hij erin een vlucht van 27 minuten boven Calcutta te maken. Het is meteen ook de luchtdoop van de zus van de Maharadja van Kuchbehar. De twee pioniers verschijnen eveneens in Bangalore, waar ze 30.000 toeschouwers weten te lokken.

Ten slotte rondt de Caters zijn Indiase circuit af in Secunderabad, waar hij tussen 16 en 18 februari 1911 verschillende vluchten maakt.

De baron keert dan terug naar Europa. Hij zal echter aan geen enkele wedstrijd meer deelnemen.



### *De Grote Oorlog en de stilte na de storm...*

Wanneer in augustus 1914 de mobilisatie wordt afgekondigd, woont de Caters in Parijs. Hij geeft zich, met zijn toestel, als vrijwilliger op, net zoals verschillende andere pioniers. Gedurende enkele maanden leidt hij de vliegschool van Etampes en fungeert als technisch raadgever bij het zopas opgerichte Korps van de Belgische Autokanonnen. Deze eenheid zal zich tijdens bliksemanvallen in de Antwerpse Kempen illustreren.

De baron vestigt zich daarna definitief in Parijs en trekt zich volledig uit de sportwereld terug.

Op 20 maart 1937, ter gelegenheid van de oprichting van de Vieilles Tiges de Belgique, spreekt veteraan Jan Olieslagers zich heel lovend over de baron uit. Hij brengt hem een waar eerbetoon en bevestigt zo de plaats die Pierre de Caters in de Belgische luchtvaart verdient.

Onze allereerste vliegenier overlijdt in maart 1944 in Parijs, nadat hij een groot deel van zijn fortuin aan de ontwikkeling van de luchtvaart in ons land spendeerde.

KONINKLIJK MUSEUM VAN HET LEGER  
EN DE KRIJSGESCHIEDENIS

Jubelpark 3  
1000 Brussel

02/ 737 78 11

[www.legermuseum.be](http://www.legermuseum.be)  
[infocom@klm-mra.be](mailto:infocom@klm-mra.be)

