

OOSTENDSE LUCHTHAVEN : VAN WEIDE TOT GATEWAY VAN EUROPA

De oorsprong van het eerste vliegveld van Oostende is nogal duister en de juiste datum van de in gebruik name is niet precies gekend.

Uit betrouwbare gegevens weet men althans dat reeds gedurende de Eerste Wereldoorlog een weiland te Stene, als start en landingsveld werd gebruikt voor de militaire vliegtuigjes van die tijd.

In de jaren 1921 / 22 richtte de Militaire Luchtvaart van België dit stuk in als oefenterrein voor haar machines. Maar ook de Directie der Burgelijke Luchtvaart, die in die tijd nog onder het gezag van de Minister van Landsverdediging stond, had dit militair vliegplein toen ook al ter beschikking. Zo kreeg Oostende zijn «Luchthaven» in de jaren 1921 / 22.

Het weiland dat als vliegveld dienst deed was 550 m lang bij 480 m breed. In het zuiden van het veld had men het woord «Oostende» gekalkt en in de westelijke hoek stonden een luchthavengebouwtje en twee metalen loodsen, elk van een 66 m lang en 4,70 m hoog.

Op 23 mei 1923 werd de Belgische Nat. Luchtvaartmaatschappij Sabena opgericht, maar die datum is ook voor Stene-Oostende een mijlpaal in de geschiedenis van zijn luchthaven geworden. Diezelfde dag immers, maakte er een Havilland DH-9, een éénmotorige tweedekker van de pas opgerichte Sabena, een tussenlanding, om daarna door te vliegen naar Lymphe (Engeland), met enkele postzakken.

Vier jaar later, dus in 1927, startte de Sabena met een geregelde seizoensdienst Brussel-Londen, via de luchthaven van Oostende-Stene. Na een hele tijd niet meer op de Oostendse Luchthaven gevlogen te hebben werd vanaf 20 mei 1974, door Sabena in samenwerking met Dan-Air, een regelmatige lijndienst op Londen-Gatwick onderhouden.

Volwaardige luchthaven.

In de loop van de jaren groeide Oostende-Stene verder uit tot een volwaardige vlieghaven. Stene was

uitgerust met radioapparatuur, radiogoniometrie enz. Kortom, de vlieghaven was geschikt zowel voor dagals voor nachtlandingen.

In die avontuurlijke periode van de nog prille luchtvaart diende Oostende-Stene vooral als technische landingsplaats en uitwijkhaven voor de vliegtuigen die het Kanaal overvlogen. Alle bewegingen gebeurden op een grasmat, want een betonnen start- en landingsbaan werd er te Stene nooit aangelegd.

Verzadigd.

Van 1936 af, zag de toenmalige Directie in dat de weide te Stene weldra te klein zou worden voor het zich snel uitbreidende luchtverkeer en de steeds zwaardere toestellen die werden gebouwd. Er werd dus gezocht naar een uitgestrekter, gunstiger gelegen terrein. Men vond dit op het grondgebied van de gemeente Middelkerke. Het was een vlak terrein, vlak achter de duinen dus dichtbij de zee. Een plaats die nu benijd wordt door alle grote luchthavens, kwestie van geluidshinder. De opmetingswerken en onteigeningsprocedures werden uitgevoerd in 1939.

Middelkerke en de W. O. II.

Er volgde nu wel een zeer merkwaardige fase in de historiek van de Oostendse luchthaven. De in 1939 ontwikkelde plannen werden door de Duitse bezetters uitgevoerd, zodat de vlieghaven van Stene naar Raversijde verhuisde. Ze werd de thuishaven van verschillende Duitse «Jagdgeschwaders» die deelnamen aan de «Battle of Britain».

Door tal van verplichte werklieden en krijgsgevangenen werd onder leiding van de Duitsers een betonnen start- en landingsbaan aangelegd van 602 m bij 101 m. De plaatselijke Luftwaffe-staf vestigde zich in een aldaar gelegen hoeve, die tot 4 april 1968 dienst bleef doen als administratief gebouw van de luchthaven. Er werden verder nog twee hangars opgetrokken, links en rechts van het hoofdkwartier.

Naarmate de oorlog verder liep werd het vliegveld duchtig gebombardeerd door de Royal Air Force, zodat de Duitsers het terrein als vliegveld afschreven en het hele gebied inschakelden in hun beroemde «Atlantik Wall», door het te bezaaien met mijnen en anti-tankpalen.

Vaste lijn vanaf 1947.

Uit een verslag opgesteld in augustus 1947, in opdracht van het Ministerie van Verkeerswezen, bleek dat de piste bezaaid was met een groot aantal bomtrechters, waarvan sommige een diameter van meer dan 10 m hadden, verder waren ook de meeste gebouwen onbruikbaar. Er werd onmiddellijk met de ontmijningswerken begonnen. Een paar gebouwen werden volledig gesloopt en met het afbraakmateriaal werden de overblijvende constructies heropgebouwd en geres-taureerd.

De luchthaven van Oostende werd vervolgens door de inmiddels opgerichte Regie der Luchtwezen, geheel uitgerust met moderne navigatie-apparatuur. Verder werd een nieuwe baan in beton aangelegd met een lengte van 1.465 m. Daarnaast beschikte men nog over een secundaire run-way in gras van 950 m.

Op 15 juni 1947 opende Sabena een geregelde luchtlijn voor de zomer, Het Zoute - Oostende - Lymphe, die gevlogen werd met een Douglas DC3. Hiermee was de eigenlijke start gegeven voor Oostende als volwaardige luchthaven.

Internationale luchthaven.

Oostende-Middelkerke zou zich steeds verder ontwikkelen en tien jaar later werd 4 juni 1957 een derde grote datum in de geschiedenis van de Belgische kustluchthaven. Er kwam een geregelde luchtverbinding tot stand door de Britse privé-maatschappij Air Charter Ltd.

Steeds meer en meer Engelse maatschappijen gingen gebruik maken van de Oostendse luchthaven. Onze vlieg-

haven fungeerde als het ware als springplank voor Europese rondreizen. Ook Sabena vloog gedurende de zomer naar Palma.

Toen in 1960 het aantal passagiers op de toenmalige oude installaties van Oostende-Middelkerke, die inmiddels door fusies geheel op Oostends grondgebied is komen te liggen, tot 213.362 passagiers opliep, had de Regie der Luchtwegen begrepen dat de tijd gekomen was om een geheel nieuw complex te ontwerpen.

Ondertussen steeg het aantal passagiers ieder jaar, tot zij in 1964 een top van 486.000 passagiers bereikte.

Nieuwe gebouwen.

Na verschillende jaren van voorstudies werd in 1963 een aanvang genomen met deze grootscheepse werken. Vijf jaar later in aanwezigheid van Koning Boudewijn en van de toenmalige Minister van Verkeerswezen Bertrand, werd op 4 april 1968 dit nieuw luchthavencomplex officieel in gebruik genomen.

Het ganse projekt had bij de half miljard frank gekost. Maar men mocht terecht fier zijn op deze verwezenlijking. Oostende bezat van dan af een luchthaven die qua uitrusting gerust een vergelijking kon doorstaan met gelijk welke andere Europese luchthaven.

Bestond het oude luchthaven, die jarenlang zoveel passagiers had verwerkt, uit een aantal aaneengevoegde gebouwtjes en barakken, dan bestaat de huidige vlieghaven uit drie ruime gebouwen : het eigenlijke luchthavengebouw, die tot twee miljoen passagiers per jaar kan verwerken ; het zes verdiepingen tellende technisch gebouw, met bovenaan de controletoeren ; en tenslotte het vrachtgebouw. Voor dit ganse complex ligt een inschepingsvloer, die plaats biedt aan niet minder dan 22 vliegtuigen van het type Boeing B707 of Douglas DC8. De tarmac heeft als afmetingen : 625 m bij 225 m.

Naast de oprichting van nieuwe gebouwen, werd bij het plan van 1963 ook de aanleg voorzien van een volledig nieuwe runway, met een lengte van 2.210 m. Tevens werd er een kruisbaan gepland, die echter achteraf vervangen werd door een grasmat van 627 m bij 45 m.

Voor de hedendaagse vliegtuigen is de start- en landingsbaanlengte echter tekort geworden. Door tussenkomsten van het Oostends stadsbestuur en de Promotie-Groepering zal deze nog dit jaar verlengd worden tot 3.190 m, wat voldoende is om alle bestaande en geplande vliegtuigtypes volgetankt te laten vertrekken.



De begindatum der werken is voorzien tegen einde augustus 1975, terwijl de verlenging een feit moet zijn tegen einde februari 1976.

Hoogtepunten voor de nieuwe installaties.

Hoogtepunten sedert de in gebruikname van de nieuwe installaties op 4 april 1968, zijn ongetwijfeld de oprichting geweest van de plaatselijke chartermaatschappij Pomair Ostend, die echter wegens financiële moeilijkheden in 1974 van de markt is verdwenen. Verder de komst van de

Mc Donnell-Douglas DC10-10 van Laker Airways, alsook de landing van de Lockheed L-1011 Tristar van Court line, die in 1973 plaats had.

Op 14 februari 1975 zorgde Trans European Airways, de Belgische chartermaatschappij die als eerste niet-geregelde luchtvaartmaatschappij met de Europese A-300 Airbus vliegt, voor een presentatie-vlucht Brussel-Oostende. Hierbij kon de geluidloosheid van deze luchtbus duidelijk aangetoond worden.

Michel VANDAELE
Public Relations Officer
Aviation Research Group Ostend

**U WENST VERZORGD DRUKWERK,
OP DE BELOOFDE DAG GELEVERD ?**

DOE GERUST BEROEP OP ONS !



Drukkerij PUBLIGRAFIK
Postbus 90 - Oostende
Duinenweg 347 - Middelkerke
Tel. 059 - 30.02.67