

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.

SIEGE SOCIAL

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P. 000-0356122-35

Editeur responsable

Jacques DOME
Rue de la Station 80
1200 Bruxelles



Les Vieilles Tiges de Belgique

SOCIÉTÉ ROYALE

A.S.B.L. DES PIONNIERS ET ANCIENS DE L'AVIATION
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE S.M. LE ROI

DIXIEME ANNEE

AVR, MAI, JUN

Bruxelles, le 29 avril 1988

S O M M A I R E

Convocation à l'assemblée générale
du 4 juin 1988
Uitnodiging tot de algemene vergadering
op 4 juni 1988

Inscription au banquet de l'A.G.

Nouvelles de notre association

L'aviation dans ma carrière (suite et fin)

Lettre d'appréciation de Maurice Lagouge

Pour LA FERTE ALLAIS,
voir nos activités à venir

CONVOCATION A L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DE 1988, FIXEE AU 4 JUIN 1988.

à 11 H. en LA MAISON DES AILES.

Tous les membres sont les bienvenus, mais, en vertu des statuts, le droit de vote est réservé aux membres en règle de cotisation des catégories:

"A" Pionniers de l'aviation brevetés avant le 2 août 1914 (cités pour mémoire: sont tous décédés).

"B" Pilotes d'aéronef, brevetés depuis 30 ans au moins;

"C" Autres membres d'équipage titulaires d'un brevet depuis 30 ans au moins.

Si vous ne pouvez participer à cette assemblée, faites vous représenter en nous envoyant une procuration ou en la remettant au membre que vous aurez choisi pour vous représenter.

O R D R E . D U J O U R

1. Allocution du Président.
2. Approbation du Procès Verbal de l'Assemblée Générale du 9 mai 1987 publié dans le bulletin du 3ème trimestre 1987.
3. Rapport du Secrétaire Général.
4. Rapport du Trésorier pour 1987 et projet de budget pour 1988.
5. Rapport des Commissaires aux comptes: MM Albert CUSTERS et Georges DUBAR.
6. Décharge aux Administrateurs pour la gestion écoulée.
7. Nomination de 2 Commissaires aux comptes pour 1988.
8. Elections statutaires. L'article 9 des statuts est ainsi rédigé:
" Le renouvellement du Conseil d'Administration a lieu à l'Assemblée Générale annuelle, par tiers tous les ans, suivant tirage au sort qui désignera trois séries d'administrateurs, chaque série comportant un tiers des administrateurs sortants et rééligibles."
La série sortant en 1988 comprend: MM. André DILLIEN, Paul JOUREZ, Robert THONON, Charles VAN STRAELEN, Gérard VERMANDER. Tous se représentent à vos suffrages. Les membres des catégories B et C désireux de poser leur candidature aux fonctions d'Administrateur sont priés de le faire par écrit. Ces demandes doivent parvenir au siège de l'association au moins huit jours avant l'assemblée.
9. Remise des diplômes de 60 ans de brevet à MM. Marcel BAUDOUX, Max CAMBRON, Camille DAUNAU, Henri DEPASSE, Paul DUBOIS, Max GORGE, Joseph KINET; Henri MATERNE, Gérard MOT.

Remise des médailles de 50 ans de brevet à MM. Michel DONNET, Marc HERRY, Jean KLEIN, Hubert MOJET, Jean PARISSÉ, Paul PIROTTE, Etienne PLATEAU, Jean SOHET, Albert VAN EECKHOUT, Albert VAN WERSCH.

Ces listes sont dressées en se référant aux renseignements repris dans la liste des membres. Si par un malencontreux hasard votre nom a été oublié, veuillez nous en faire part.

Si vous ne pouvez vous déplacer pour recevoir ce diplôme ou cette médaille, veuillez nous en informer et, si possible, nous donner le nom d'un ami qui vous représentera.
10. Les membres désireux d'inscrire un point particulier à l'ordre du jour, sont invités à le faire connaître par écrit au moins huit jours avant l'assemblée.

UITNODIGING TOT DE STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN 1988 OP 4 JUNI 1988.
te 11 H: in LA MAISON DES AILES.

Alle leden zijn welkom, maar volgens de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de leden van categorie A, B, C, die hun lidgeld betaald hebben.

Ter herinnering: A. Zijn er niet meer.

B. Piloten gebreveteerd sedert meer dan 30 jaar.

C. Andere leden van cockpitpersoneel sedert meer dan 30 jaar gebreveteerd.

Indien U niet aanwezig zijn op deze A.V., stuur Uw volmacht naar het bestuur of laat U vertegenwoordigen door een lid B of C.

D A G O R D E

1. Welkomstwoord door de Voorzitter.
2. Goedkeuring van het P.V. van de A.V. van 9 mai 1987
3. Verslag van de secretaris.
4. Verslag over 1987 door de Schatbewaarder en voorstel voor 1988.
5. Verslag van de kommissarissen van de rekeningen: Mr Albert CUSTERS en Georges DUBAR.
6. Ontheffing van de bestuurders voor de voorbije beheersperiode.
7. Aanduiding van 2 Kommissarissen voor de rekeningen van 1988.
8. Statutaire verkiezingen. Volgens arikel 9 van de statuten, treedt tijdens de A.V. èèn derde van de bestuursleden af (na loting): uittredend en herverkiesbaar.
De reeks die in 1988 uittreedt bestaat uit: Mr Andre DILLIEN, Paul JOUREZ, Robert THONON, Charles VAN STRAELEN, Gérard VERMANDER. Allen zijn terug kandidaat.
Leden van categorie B en C die hun kandidatuur willen stellen worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op te zetel van de vereniging uiterlijk 8 dagen voor de A.V.
9. Uitreiking van diplomas van 60 jaar brvet aan: Mr Marcel BAUDOUX, Max CAMBRON, Camille DAUNAU, Henri DEPASSE, Paul DUBOIS, Max GORGE, Josph KINET, Henri MATERNE, Gérard MOT.
Uitreiking van medailles van 50 jaar brvet aan: Mr Michel DONNET, Mard HERRY, Jean KLEIN, Hubert MOJET, Jean PARISSE, Paul PIROTTE, Etienne PLATEAU, Jean SOHET, Albert VAN EECKHOUDT, Albert VAN WERSCH.
Deze lijsten zijn opgesteld afgaande op de inlichtingen vervat in onze ledenlijsten. Indien U om.ken of andere reden vergeten werd, gelieve ons te verwittigen.
Indien U zich niet kunt verplaatsen voor deze ceremonie, gelieve ons te verwittigen en duid zo mogelijk iemand aan die U mag vertegenwoordigen.
10. Leden die een punt willen toevoegen aan deze dagorde worden verzocht ons uiterlijk èèn week vóór deze A.V. te verwittigen.

INSCRIPTION POUR LE BANQUET QUI SUIVRA L'ASSEMBLEE GENERALE DU SAMEDI 4 JUIN.

Vers 13 heures, après l'Assemblée Générale, un déjeuner nous réunira, au Club PRINCE ALBERT, rue des Petits Carmes. Parking: dans la cour de la caserne.

M E N U

Apéritif : "KIR" , offert par l'association.

Les asperges fraîches, vinaigrette.

La bisque de crustacés.

Le magret de canard au miel, vinaigre de framboise et citron vert.

Pommesbuchettes.

La charlotte au chocolat.

VINS : Muscadet sur lie - Clos Hersandière
Saint Estèphe A.C. - Château Balangé.

COUT : 1.000 francs par personne.

Pour participer à ce banquet, versez immédiatement votre quote-part au moyen du bulletin de versement C.G.E.R. joint au présent bulletin.

Notez qu'il faut compter jusqu'à huit jours pour un transfert d'un organisme bancaire à un autre. L'an dernier, les inscriptions tardives ont causé bien des tracas aux organisateurs et au restaurateur.

Cette année, les inscriptions (avec preuve de paiement) seront clôturées 15 jours avant le 4 juin, c-à-d le 21 mai. Ne ratez par négligence, notre fraternel banquet.

IMPORTANT

IMPORTANT

P R O C U R A T I O N

à remettre au mandataire choisi ou à renvoyer à l'association avant l'Assemblée Générale qui se tiendra le samedi 4 juin 1988, à 11 heures.

Le soussigné (nom et prénom)
membre de la catégorie de l'association "LES VIEILLES TIGE DE BELGIQUE"
donne par la présente pouvoir à
à l'effet de le représenter à l'Assemblée Générale annuelle statutaire du samedi 4 juin 1988, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification au besoin.

DATE:

SIGNATURE:

POUR RAPPEL: Ne peuvent voter que les membres des catégories A, B et C en règle de cotisation pour 1988.

NOUVELLES DE NOTRE ASSOCIATION.

BIENVENUE à : _ le 10 février,

Jean-Jacques DESCHEPPER, rue Gustave Charpentier 22 - F 59170 CROIX. Tél: 00/33.20 75 42 33. Breveté pilote d'avion en 1943 par l'USAF. Vice Président des VT du Nord de la France.

- le 9 mars,

Frans-Hugo BOEREWAART , Fontaine au Chêne, 3 - 1320 GENVAL. Tél: 02/653 30 43
Breveté pilote d'avion le 24.06.1954 par l'USAF

Willy COULBEAUX, rue des Francs 44 -1040 BRUXELLES. Tél: 02/734 97 36. Breveté pilote d'avion le 18.09.1957 par l'Administration de l'Aéronautique.

Xavier JANSSENS , rue Gabrielle 16 - 1640 RHODE-St-GENESE. Tél: 02/380 91 90
Breveté pilote d'avion en décembre 1956 par la FAé.

José DECHAMBRE , rue Vervloesem 50 - 1200 BRUXELLES. Tél: 02/762 12 67. Breveté mécanicien de bord en 1957 par la FAé.

Yvan PROSMAN, Bevrijdingslaan 12 - RHODE-St-GENESE. Tél: 02/358 36 31. Breveté pilote d'avion en 1952 par la FAé.

- le 13 avril,

Robert LAURENT, rue Léopold de Mulster 68 - 5002 NAMUR. Tél: 081/73 15 75
Breveté pilote d'avion le 03.04.1952 par l'Administration de l'Aéronautique.

Jacques DUBOIS; Rond Point St Martin 9 - 5990 BEÛVECHAIN. Tél: 010/86 10 37
Breveté pilote d'avion le 24.06.1954 par la FAé.

Paul HUBIN, Schub^beeckstraat 106 - 3212 LUBBEEK. Breveté pilote d'avion le 14.09.1958 par la FAé. Tél: 016/63 25 27.

Christian du BOIS , rue de la Victoire - 1060 BRUXELLES. Admis comme mem. bre sympathisant.

ADIEU A CEUX QUI NOUS ONT QUITTES.

Désiré GUILLAUME, breveté pilote en 1923. Décédé le 26.02.1988.

Etienne HAGE, breveté pilote en 1917.

AUGustin BEGON, breveté pilote en 1928

Autres décès dont nous avons eu connaissance: Frank BROSENS et de CARITA.

la procuration
est au
RECTO



NOS ACTIVITES PASSES.

Nous étions plus de 50 pour fêter les 90 ans du Général Lucien LEBOUTTE à qui furent offerts notamment une ancienne hélice et deux déjeuners décorés de silhouettes de vieux coucous.

Le mercredi 13 avril, notre réunion à BIERSET fut un franc succès: 76 participants! La visite des bassins de l'aquarium de l'Université de LIEGE, organisée par Simone FABRY, a surpris par son ampleur et la beauté des spécimens. Quant à la visite de la base, elle fut conduite de main de maître par son commandant le Colonel avi JOURDAIN.

NOS ACTIVITES A VENIR.

LA FERTE ALLAIS - 21, 22 et 23 MAI - MEETING DES VIEUX COUCOUS.

Nous avons obtenu de réduire notre participation à 20 personnes au minimum en maintenant les prix prévus pour 25. A savoir:

- CHAMBRE à 2 PERSONNES :6.100 FB/personne.
- CHAMBRE INDIVIDUELLE 7.500 FB
- POSSIBILITE DE CHAMBRES à 3 PERSONNES: 5.500 FB/personne

Nous devons confirmer la réservation sans tarder. Faites donc connaître IMMEDIATEMENT au Secrétaire votre choix de chambre. en téléphonant à Jacques DOME au 02/762 60 56.

L'hôtel prévu est le CAMPANIL à EPERNAY sur ORGE, non loin de LA FERTE ALLAIS.

Un programme détaillé parviendra prochainement aux participants.

et comme usages.



NOTRE MAGASIN A VOTRE DISPOSITION

Les articles "Vieilles Tiges" suivants sont à votre disposition :

CRAVATE	350 Francs
INSIGNE BLAZER	400
INSIGNE REVERS	350
AUTANT-COLLANT VOITURE	25
ECUSSON "50 ANS" VTB SUR BOIS	500

Ces articles sont disponibles

AU BAR DE LA MAISON DES AILES
AUPRES DU TRESORIER

En cas d'envoi postal, veuillez ajouter 40 Francs pour frais de timbre.

MAURICE LAGOUGE
LA VIEILLE POSTE
6346 MERLEMONT

Le 4 Avril 1988.

Chef Président,

Ayant longtemps œuvré en Afrique, j'ai lu avec intérêt l'éditorial de José Clement, consacré aux ailes Belges en Afrique, jusqu'aux derniers paragraphes où il est fait allusion, incidemment à l'infrastructure qui a permis le magnifique développement du transport aérien au Congo. Cet aspect n'est pas au centre des préoccupations de l'auteur, aussi voudrais-je insister sur l'importance de l'énorme investissement consenti par la Belgique pour doter sa colonie d'un réseau d'aéroports modernes, et de la protection aérienne concomitante.

J'en parle en connaissance de cause, ayant eu la chance de diriger de 1945 à 1960 les Services du Gouvernement Général de Leopoldville, qui ont conçu ce réseau, en ont obtenu le financement, et l'ont fait construire.

Revenant un instant sur le sujet de l'aéroport de N'Djili, sa piste de 4.850 m. détient toujours, à ma connaissance, le record mondial de longueur.

pour un aéroport civil. Cependant, je n'ai pas
aussi conçu dans le but futile d'établir un record, mais
bien pour assurer dès le départ l'utilisation optimale
du site magnifique de la N'ali, par l'établissement
d'un plan de base approprié. Une telle longueur de piste
n'était pas indispensable à l'époque; cependant, j'étais
convaincu en la créant, qu'elle prouverait son utilité.
Elle l'a fait, dans les circonstances de 1960 rapportées
par Top Clément. Si les Boeing 707 de la Sabena ont
pu décoller en surcharge lors de l'évacuation, emportant
un nombre record de rescapés, ce fut, entre autres raisons,
grâce à la longueur de roulement inégalée dont ils
pouvaient disposer.

L'infrastructure aéronautique est l'un des belles et
durables réalisations dont la Belgique peut s'enorgueillir
au Congo. Je reste fier de l'avoir réalisée, je ne veux
pas qu'on l'oublie, et je suis sûr que mon fait sera
partagé par mes amis des Vieilles Tiges.

Je voudrais enfin associer à ces quelques lignes le nom de mon
collaborateur et ami très proche, Victor SEYDEL, Top
tout disparu. Comme moi-même, Ingénieur sorti de
l'École d'Application, évadé, pilote de chasse dans la
R.A.F., il m'a aidé pendant des années dans
l'accomplissement de ma tâche.

Je vous prie d'agréer, cher Président, l'assurance de
mes sentiments cordiaux.

Mlaq

L'AVIATION DANS MA CARRIERE.

Ces cours se donnaient le samedi après-midi à l'Aérodrome Civil de Liège qui était à ce moment là Rocourt car Bierset était uniquement Aérodrome Militaire. Trois officiers aviateurs donnaient des cours (navigation, fonctionnement des avions, météorologie, etc..). Régulièrement, on nous faisait effectuer de petits vols au-dessus de la région liégeoise. Les petits avions étaient des R.S.V. utilisés par les militaires comme premiers avions d'école. Il s'agissait de biplaces mais les élèves n'ont jamais été autorisés à piloter même en double commande. C'est là que j'ai eu le plaisir de faire la connaissance d'un des instructeurs qui était le Lieutenant FABRY, donc notre futur Colonel.

Il se fait que par suite des circonstances, je n'ai pas cessé d'être en rapport avec Robert FABRY jusqu'à devenir aux environs de 1970, Administrateur dans l'affaire qu'il avait créée lors de sa mise à la retraite. Il s'agit d'une petite fabrique de pièces de précision en plastique (FAB-RO), qui est actuellement dirigée par Madame Simone FABRY, fille du Colonel.

Fin 1930, j'apprends l'ouverture de la première école de vol à voile en Belgique. C'était une organisation de l'aéroclub et les cours se sont donnés pendant tout le mois de septembre à l'Aérodrome du Zoute. C'était une organisation patronnée par le Comte LIPPENS qui était à ce moment Ministre des Transports et de l'Aviation (on lui a créé un monument commémoratif au Zoute). J'étais le seul élève liégeois et nous étions 14 élèves.

Cinq ans auparavant, des aviateurs de la plus haute expérience avaient participé, à l'étranger, à des vols de haute performance et notre Major MASSAUX de Bierset avait battu le record du monde de durée en planeur le 26 juillet 1925.

Il faut bien remarquer qu'il y avait une immense différence entre les performances des recordmen sur des terrains étrangers sélectionnés et l'école des débutants (brevet de vol à voile A du Zoute).

Les élèves s'asseyaient pour la première fois de leur vie en face d'un "manche à balai". On accrochait au nez du planeur deux élastiques appelés SANDOWS. A chaque SANDOW, cinq élèves tenaient fermement. A l'arrière de l'avion, s'accrochaient deux autres élèves. Tout en formant un "V", les deux SANDOWS étaient tendus à l'extrême. A ce moment, les deux élèves qui tenaient l'arrière lâchaient brusquement et le planeur était projeté en avant.

Le "pilote" maintenait la ligne droite grâce au "palonnier" et en tirant sur le manche à balai, il provoquait "l'envolée" du planeur. On commençait par des bonds de quelques centaines de mètres car au moment où l'avion était 4 ou 5 mètres en l'air, l'anneau des SANDOWS se détachait.

Progressivement, on remorquait le planeur sur des endroits (bordant l'aérodrome) qui étaient les dunes du Zoute et qui étaient d'ailleurs à cet endroit les dunes les plus hautes et les mieux dégagées de Belgique.

Il n'y a jamais eu d'accident mais deux pilotes avaient été rapidement éliminés parce qu'ils n'étaient pas doués pour ce genre de sport.

Je possède encore la photo sur laquelle on voit la fille du Comte LIPPENS qui fut une excellente élève et obtint son brevet.

Lorsque nous partions du point le plus haut de la dune et que le vent s'y prêtait, on parvenait à faire de beaux petits vols (relativement en ligne droite), toujours au-dessus de l'aérodrome du Zoute.

La session (à temps plein) a duré tout le mois de septembre.

Le planeur utilisé était un planeur allemand d'instruction élémentaire qui portait le nom de "ZOEGLING".

L'aéroclub avait aussi approvisionné un planeur de haute performance dénommé "PROEFLING". Sur ce planeur, nos deux instructeurs qui s'appelaient Jacques LEDURE et VILAIN XIV ont profité plusieurs fois des ascendances dues à la direction du vent favorable et à la hauteur des dunes : je possède encore une photographie de ce planeur en vol.

Cette école de vol à voile a eu sur ma carrière d'Ingénieur des conséquences considérables. Il faut remarquer que la traction par "treuil" n'existait pas encore en Belgique ni le remorquage du planeur par un autre avion.

J'en reviens à ma carrière.

Je n'aimais pas pour faire du vol à voile de dépendre d'une réunion de 14 jeunes gens et je me suis dit, à ce moment, qu'il serait tellement intéressant de munir le planeur d'un petit moteur à 2 cylindres.

Il s'est passé une circonstance que je n'ai jamais oubliée pendant plus de 50 ans.

Parmi les visiteurs de l'école, se sont trouvés un jour deux officiers supérieurs d'aviation qui étaient en mission d'information pour l'aéronautique militaire. Il se fait qu'au repas de midi (on disposait d'un joli petit mess à l'aérodrome) j'étais assis à côté de l'un de ces officiers supérieurs. Je lui ai naturellement parlé du concours organisé par l'aviation militaire pour le choix d'un nouvel avion de chasse. Inutile de dire que je m'étais documenté tant que je pouvais (par la presse) sur le fonctionnement de ce concours qui venait d'être gagné par l'avion de chasse français "DEWOITINE".

Au moment où le concours était complètement terminé et le verdict prononcé, m'a dit l'officier supérieur, la firme anglaise FAIREY s'est présentée et a dit : vos conditions du concours sont les suivantes :

- 1) vous ne voulez pas de moteur à réducteur : notre moteur a un réducteur.
- 2) vous ne voulez pas de compresseur : notre nouveau moteur ROLLS-ROYCE 680 CV a un compresseur.
- 3) vous voulez que l'avion et des parties du moteur soient construits par la SABCA (il s'agissait du moteur français GNOME et RHONE). Nous ne sommes pas d'accord mais nous accepterions de construire notre usine très moderne et puissante en Belgique, en acceptant vos délais de livraison.

Comme nous n'avons même pas participé au concours, nous vous serions reconnaissants si vous acceptiez que nous vous fassions une démonstration de notre nouvel avion.

L'aéronautique militaire ayant accepté, la démonstration eut lieu et le FAIREY fit montre de performances formidables qui dépassaient tout ce qui avait été vu précédemment.

Et le Colonel, mon voisin de table m'a dit "nous ne pouvons pas ne pas commander le FAIREY. Nous devons commander le meilleur avion parce que nous allons avoir la guerre". Je pense encore à cette déclaration fort souvent. Effectivement, FAIREY a accompli le programme prévu dans sa nouvelle usine de Gosselies dont le grand patron était un belge qui avait fait carrière chez FAIREY en Angleterre : Vous connaissez le nom de Monsieur E.O. TIPS qui est d'ailleurs décédé il n'y a pas si longtemps à Bruxelles à l'âge de 83 ans.

J'ai repris mes cours à l'université et effectué (présenté par l'université) un stage d'études à la Société Motocyclettes SAROLEA de Herstal. Je m'y suis fait de solides relations et, mon stage terminé, j'ai continué à fréquenter SAROLEA étant admis, à titre vraiment exceptionnel, à séjourner au laboratoire où l'on mettait au point et procédait aux essais des moteurs de course qui étaient pratiquement les plus puissants du monde (avec FN, GILLET et NORTON en Angleterre).

Mon diplôme d'Ingénieur Métallurgiste étant obtenu, j'ai réussi les examens médicaux et physiques passés à Bruxelles et j'ai été admis à l'école d'observateurs située à ce moment à Evre.

Une chose m'a frappé au plus haut point : il y avait plus de 40 jeunes hommes qui avaient réussi l'examen physique et médical d'entrée à l'armée comme candidat officier et lors des examens de Bruxelles, seulement 20 ont réussi. Il s'agissait d'examens médicaux extrêmement plus sévères que ceux de l'armée de terre et d'examens physiques (course à pied, saut en hauteur, saut en longueur, etc..)

Nous avons commencé les cours à l'école d'Evre et lors des premiers vols qui prévoyaient la lecture de cartes et l'orientation du pilote suivant un programme fixé, deux élèves ont été éliminés (il paraît qu'ils se perdaient en vol).

Nous avons donc accompli l'école seulement à 18 élèves. Après dix mois d'Evre, nous étions caporaux et nous devions passer l'examen final, obtenir notre brevet d'observateur et être envoyés en escadrille. Inutile de dire si pendant 10 mois, nous avons beaucoup étudié, nos professeurs étaient magnifiques et nous volions presque tous les jours (cours le matin et vol l'après-midi). Le cours le plus difficile était celui de radio télégraphie : les avions militaires à ce moment disposaient d'un émetteur en graphie mais pas de récepteur. Veuillez bien croire qu'émettre des messages à la vitesse où on nous le demandait, exigeait des centaines d'heures de pratique (il s'agissait évidemment d'émissions "en morse").

Il s'est passé alors une chose qui m'a fait énormément de peine : le bruit avait couru que l'examen consistait surtout en épreuves pratiques et que, au fond, le cours des théories d'électricité et le cours relatif aux fonctionnements techniques de l'émetteur n'étaient pas d'importance vitale. Or, à ma grande stupéfaction et à ma grande peine, la direction de l'école a éliminé 8 des 18 observateurs et les a donc renvoyés comme caporaux à la troupe. Il y avait un fameux écart de psychologie entre le Major (qui nous connaissait fort peu) et l'officier supérieur qui trois ans avant, m'avait dit : nous allons avoir la guerre. Je répète qu'à mon avis, en navigation, photographie aérienne, tir à la mitrailleuse (d'avion vers un autre avion) et émissions de radio télégraphie, les huit élèves ne méritaient pas d'être éliminés : qui aurait demandé à un observateur en guerre de décrire le fonctionnement chimique d'une batterie d'accumulateurs et les détails de fonctionnement technique de l'intérieur d'un émetteur de radio.

Je reviens à mon vol à voile. J'avais imaginé de faire pour ma complémentaire d'Ingénieur Aéronautique les plans d'un moteur 2 cylindres de 25 CV en m'inspirant des pièces fabriquées chez SAROLEA, principalement pour les moteurs de course.

J'ajouterai que l'atelier de révision des moteurs de l'aviation militaire était situé à quelques mètres de notre école d'observateurs. J'étais devenu très camarade avec le directeur de l'atelier (fort moderne) et j'y passais tous mes instants de loisir : le moteur ROLLS ROYCE KESTREL, son turbo compresseur et son réducteur, ses bielles et ses pistons n'avaient plus de secret pour moi. En face de la caserne, j'avais loué une chambre, installé une planche à dessin et je dessinais mon projet d'étude de l'année universitaire suivante et je disposais d'ailleurs de la notice d'entretien et de plans du fameux moteur ROLLS-ROYCE.

Versé à Bierset, il me restait 4 mois à accomplir; j'étais breveté OBSERVATEUR.

J'ai repris mes cours en septembre 1933 et, d'accord avec le Professeur JACOVLEFF et avec la Direction de SAROLEA, j'ai dessiné mon moteur au bureau d'études de SAROLEA Herstal dont les techniciens étaient d'ailleurs de première force sur le plan international.

Début juin 1934, la Direction de SAROLEA m'a demandé que le moteur puisse être construit par cette firme, sous ma direction. Ce que j'ai accepté et, évidemment, j'ai dû m'excuser auprès du Professeur JACOVLEFF et du Professeur d'Aéronautique ALLARD dont je n'ai jamais cessé de garder l'amitié.

Un problème délicat s'était posé pour moi et SAROLEA : on n'avait jamais fabriqué en Belgique que des culasses de moteurs de moto en fonte. Pour gagner près de 10 Kgs, il fallait fabriquer des culasses en aluminium, ce qui n'avait jamais été fait en Belgique. Le Professeur ALLARD à qui j'avais parlé de cette situation, a accepté de m'introduire chez GNOME et RHONE de Paris car il était un excellent ami du Président-Directeur Général de cette firme.

Le Professeur ALLARD a arrangé le rendez-vous et j'ai été reçu par ce grand P.D.G. Il m'a orienté vers la grande usine du Boulevard Kellerman qui était la seule usine (d'ailleurs très grande) de GNOME et RHONE où le Directeur m'a fait observer tous les détails de fabrication, ensuite j'ai été introduit à la fonderie qui coulait les culasses.

Celles-ci ont été réalisées en Belgique et jamais aucun problème délicat ne s'est posé.

Je viens de citer cet exemple pour montrer à quel point les Professeurs d'Aéronautique (JACOVLEFF et ALLARD) étaient passionnés par l'aviation et dévoués à leurs élèves.

La construction de ce moteur fut un total succès. Le moteur réussit brillamment les essais au Ministère de l'Aéronautique et je vous assure que l'homologation d'un moteur d'aviation c'est une fameuse performance. L'homologation du moteur SAROLEA prototype fut un succès total.

Un évènement s'était produit quelques mois auparavant : l'aéroclub de Gand avait remarqué en Angleterre un planeur équipé d'un moteur de motocyclette "DOUGLAS" de 600 cm³ et ce planeur avait effectué le voyage Angleterre-Gand mais ce moteur n'avait qu'une puissance de 16 CV pour une cylindrée de 600 cm³ tandis que le SAROLEA 2 cylindres donnait 25 CV à une vitesse plus favorable pour l'hélice : 2750 tm.

SAROLEA venait de lancer une première série de 12 moteurs quand Mr TIPS de Gosselies l'a appris. Autant j'étais passionné pour les moteurs, autant Mr TIPS l'était pour les petits avions. Le succès du FAIREY de chasse était complet et l'usine de Gosselies fonctionnait à l'admiration de tous.

Le hobby de Mr TIPS était de fabriquer un petit avion monoplace mais il n'avait pas de moteur vraiment valable à disposition. Aussi il a adopté le moteur SAROLEA que j'avais baptisé "EPERVIER" et son avion monoplace a été homologué : il en a construit de très nombreux exemplaires.

Un des motifs pour lesquels SAROLEA avait construit mon moteur était dû au fait qu'il y avait un ralentissement (crise) en 1934 et du chômage à l'usine : mon moteur venait à point.

Toutefois, dès le début de 1937, la situation avait changé et surtout presque toutes les usines fabriquaient du matériel de guerre : SAROLEA avait notamment obtenu l'approbation de l'armée Belge pour une moto spéciale avec side-car et traction sur la roue du side-car. Je n'étais pas d'accord de diriger un petit département mais je demandais à construire des moteurs plus puissants, par exemple un 4 cylindres en ligne inversé mais la direction de SAROLEA, surchargée de travail, n'avait pas de raison de faire d'importants investissements pour la fabrication de moteurs plus puissants.

Je fais ici une parenthèse en disant que Mr TIPS avait décidé d'agrandir sa gamme de petits avions en construisant un biplace côte à côte pour lequel le moteur "WALTER MIKRON" était idéal.

Il est intéressant de constater que deux collègues de promotion, élèves de JACOVLEFF et ALLARD, ont réussi dans l'aviation. L'un était Edgard SANZOT,

collègue d'escadrille à l'aviation et le second était PIRSON qui est devenu Directeur Technique à la SABENA. J'avais recommandé à Mr TIPS l'engagement d'Edgard SANZOT pour l'étude de son biplace 60 CV.

Monsieur TIPS a suivi mon conseil et cet avion a été un succès. Mr TIPS n'a pas continué la fabrication des monoplaces après la guerre et SAROLEA avait d'ailleurs arrêté cette fabrication à la déclaration de la guerre.

Un petit détail intéressant : j'avais reçu à Herstal la visite de deux Ingénieurs Polonais délégués de l'aviation militaire qui décidait de créer de nombreux monoplaces pour l'entraînement des élèves pilotes : A ce moment, la puissance du moteur avait été portée de 25 à 32 CV pour un régime d'hélice descendant de 3000 à 2750 tm.

Nous reçûmes un rapport extrêmement élogieux : les experts polonais estimaient que c'était le moteur idéal. Suivait une commande de 3 moteurs.

Ensuite SAROLEA a reçu une commande de 18 moteurs et il était question d'une commande de 100 moteurs.

Les 18 moteurs (commande ferme) avaient été expédiés quand soudain les allemands ont attaqué la Pologne. SAROLEA a reçu une lettre disant : lors de l'attaque de la gare de Varsovie, une bombe est tombée sur le wagon contenant vos moteurs et ceux-ci sont détruits. Pour le paiement, veuillez vous adresser à tel office des dommages de guerre.

SAROLEA a répondu : la commande avait été passée par crédit irrévocable confirmé et nous avons été payés lors de l'expédition des moteurs.

On n'a jamais plus entendu parler du problème polonais.

En ce qui me concerne, j'avais constaté au début de 1937, un engouement général pour l'aviation. J'avais participé à une réunion chez Mr Albert DEWANDRE avec le Professeur ALLARD, le Colonel MASSAUX, Mr Fernand FRENAY, Directeur à COCKERILL.

Monsieur DEWANDRE suggérait la création en Belgique d'une usine pour la fabrication de moteurs d'aviation pour les armées. C'est probablement ce qui explique que Monsieur Fernand FRENAY a été (voir notre bulletin numéro Jubilaire de janvier à juin 1987) un des huit membres fondateurs de notre association, en mai 1937.

Monsieur Fernand FRENAY, fraîchement diplômé de l'Université avait, avec un groupe d'amis, fabriqué un avion (en 1909) . Parmi ses amis se trouvaient Martin FAGARD qui avait créé en 1902 le département motocyclettes de SAROLEA, le futur Professeur ALLARD et Monsieur DEWANDRE.

Monsieur Albert DEWANDRE fut un des plus grands ingénieurs belges qui devint Administrateur à la Banque de Bruxelles, à la FN, à Ougrée-Marihaye, à la Société des Pieux Franki et à une demi douzaine d'autres sociétés belges importantes : c'est lui qui a fondé la Fabrique d'Obus de Herstal "Les Forges de Zeebrugge".

Les circonstances ne permirent pas la création de cette fabrique belge de moteurs d'aviation militaire. Cependant, Monsieur FRENAY m'avait remarqué et il m'a engagé à COCKERILL (Département Construction Mécanique). Comme tous ces hommes étaient des amis, j'ai continué officieusement à superviser (en dehors de mes heures de travail) la vie du département moteurs d'aviation de SAROLEA.

Je suis entré à COCKERILL le 17 août 1937. C'était passionnant de passer de petits moteurs extrêmement légers à d'énormes moteurs diesel avec par exemple comme alésage de pistons 80cm au lieu du piston Saroléa de 80mm. Ces moteurs pesaient jusqu'à 100 tonnes, au lieu des 32Kgs du moteur d'aviation mais leur vitesse de rotation était de 150 tours par minute car ils attaquaient directement l'hélice du navire.

Immédiatement après l'Armistice en Belgique, j'avais repris mes fonctions à COCKERILL car cette firme avait obtenu des allemands un accord formel de ne pas fabriquer du matériel de guerre.

Chacun craignait l'invasion de l'Angleterre et peut-être la victoire des allemands. Or, un phénomène extraordinaire se passa : j'avais, par l'observation de nombreux trains militaires chargés de matériels ultra modernes (chars d'assaut, canons modernes et canons de DCA), imaginé que les allemands n'allaient pas attaquer l'Angleterre car tous les trains retournaient en Allemagne.

Le 2 septembre 1940, je me suis dit "les allemands préparent autre chose. Ils vont "rater leur coup" et ils vont être battus". Je me suis dit en voyant encore passer un de ces fameux trains au passage à niveau de Seraing que la fin de la guerre allait provoquer un changement formidable de l'industrie. Je pris la décision mais j'ai toujours gardé secrète cette décision, de créer dès la libération ma propre firme et de travailler avec les américains car pendant plusieurs années les allemands seraient "à plat", les français n'avaient pas assez progressé de même que les anglais. Chose étonnante : les contacts par exemple par lettres arrivaient facilement en Suisse et cette situation n'a été changée que fin 1940.

J'étais devenu un excellent ami du Directeur de la Grande Bibliothèque Technique de COCKERILL, l'Ingénieur retraité KRAFT de LASSAUX. Les documentations techniques jusque fin décembre 1940 continuaient à arriver d'Amérique à cette bibliothèque.

C'est ainsi que j'ai appris l'existence d'une firme américaine qui avait une supériorité à l'échelle mondiale et dont le développement était extraordinaire. Il s'agissait de la firme KENNAMETAL créée par un savant qui s'appelait Philip Mac KENNA.

Il s'agissait de la fabrication de "carbures de tungstène". Je vous prie de croire que tout en assurant mes travaux normaux à COCKERILL, j'ai fait un énorme effort pour étudier, pratiquement tous les jours, la technique américaine de ces genres de produits.

Je n'aime pas beaucoup de parler des connexions que j'ai établies pendant la guerre mais je vous prie de croire que cela a marché admirablement. Dès la libération, j'ai visité Monsieur FRENAY et lui ai expliqué que j'allais créer ma propre firme et que je remettais ma démission. Monsieur FRENAY (qui avait été diplômé 22 années avant moi) m'a dit sa sympathie et ses encouragements en me disant que si nécessaire, il serait là pour m'aider de ses conseils.

Le gouvernement belge avait créé une mission appelée "Mission du Ministre KRONAKER" et de très nombreux cadres supérieurs belges partis d'Anvers en bateau, étaient revenus et m'avaient fortifié dans mon programme.

Mi 1946, la SABENA avait obtenu plusieurs avions DOUGLAS D.C.4 et il avait été décidé de faire des vols "expérimentaux" Bruxelles-Shannon-Gander (à Terre-Neuve)-New-York. Le D.C.4 ne pouvait emporter que 45 passagers plus un équipage de 6 personnes. Cet avion n'était pas pressurisé et ne pouvait donc pas dépasser 2200 mètres d'altitude. On prévoyait un arrêt de 2h à Shannon pour ultime vérification et faire le plein, plus le même arrêt à Terre-Neuve. Ce qui mettait le temps total à 24 heures.

Il était vital pour moi d'obtenir une place sur le premier avion et vous devez bien vous dire que ce n'était pas facile. Il fallait aussi disposer d'un "Ordre de mission" d'un ministère belge.

Le départ eut lieu le 4 juillet 1946 et le vol se déroula parfaitement bien. J'étais assis à côté de l'ex-premier Ministre VAN ZEELAND. Étaient présents le Colonel DEFRAITEUR, Ministre de la Défense Nationale et son bras droit, le Capitaine Aviateur Commandant DE ZOOMER qui était le chef de l'aviation et qui était un des héros de la bataille d'Angleterre. Le navigateur était notre camarade DANS très actif parmi nos anciens.

Parce que c'était un voyage expérimental, il n'y avait pas de retour SABENA prévu mais j'avais un ticket et une réservation sur la ligne américaine. Celle-ci était assurée par des quadrimoteurs américains Constellation.

Mon voyage d'études s'accomplit parfaitement car dans tous les grands centres (évidemment New-York), j'étais reçu par des directeurs de KENNAMETAL. Inutile de dire que par les visites de 12 des plus grandes firmes ultra modernes américaines (y compris PRATT et WHITNEY à HARTFORD, géant de la construction des moteurs d'avion), j'avais formidablement augmenté mes connaissances techniques.

Six semaines plus tard, je quittais New-York en ayant salué toutes mes relations là-bas et je me présentai à l'aéroport. A ce moment, on me dit "Regrets, plus d'avion Constellation". A ma grande surprise, j'ai appris que quelques jours plus tôt, on avait bloqué au sol tous les avions Constellation existant au monde (70 avions), parce que deux avions Constellation venaient d'exploser en vol détruisant évidemment passagers et équipages et la cause des explosions n'était pas connue. Je signale que ce n'est que nettement plus tard qu'on a découvert la cause des deux drames. C'était un réglage défectueux du dispositif de chauffage de la soute à bagages. Une accumulation de combustible non brûlé se faisait et lorsqu'une flamme se déclenchait, c'était l'explosion de l'avion.

Je me suis rendu d'urgence à la Compagnie Française de Navigation Maritime où j'ai appris qu'on me faisait la faveur de m'inscrire sur la liste d'attente des passagers moyennant un délai d'au moins deux mois : vous comprenez que j'avais "l'air fin" de me trouver dans de telles circonstances seul à New-York.

Heureusement, j'avais un ami très haut placé à Washington et répondant à mon appel téléphonique, il m'a fait savoir : au guichet n° untel de l'aéroport, tu as une réservation pour demain sur un D.C.4 américain qui fait New-York-Terre-Neuve - Londres mais, va bien vite chercher un visa au Consulat d'Angleterre parce que tu ne peux pas atterrir à Londres sans visa. Au Consulat d'Angleterre, on m'a dit "Regrets Monsieur, car une seule personne, le Consul, peut signer les visas et il est en congé aujourd'hui. Revenez demain".

J'ai immédiatement retéléphoné à mon ami de Washington qui m'a dit : "j'annule ta réservation et je la reporte à après-demain".

Ensuite, tout s'est bien passé. J'ai obtenu mon visa et j'ai trouvé ma nouvelle réservation pour le voyage du retour. En arrivant à Londres, je me suis présenté au bureau Sabena où on m'a dit "Par priorité, vous avez une réservation sur le D.C.3 de la Sabena pour Bruxelles".

Toute cette aventure se terminait bien mais, croyez moi, cela avait fait jusqu'alors une fameuse collection de personnes qui m'avaient aidé. J'ai de sérieux motifs de ne jamais dire le pourquoi et le comment de tout ce qui s'est passé depuis la déclaration de guerre jusqu'à mon retour à Bruxelles fin août 1946.

Un autre voyage mémorable eut lieu le 30 octobre 1949.

Je me suis embarqué à New-York vers Bruxelles dans un des premiers avions D.C.6 de la Sabena. Dans cet avion, il n'y avait outre l'équipage de six personnes que sept passagers dont seulement cinq et demi avaient payé leur passage. En effet, un des passagers était Mr SCHOUVAERTS, Directeur Commercial de la Sabena qui rentrait d'une mission aux Etats-Unis et un passager de 3 ans qui voyageait seul effectuant le voyage New-York-Bruxelles et Bruxelles-Milan. En effet, la ligne italienne Amérique-Italie n'existait pas encore. Le passager de 3 ans était à la garde et aux soins de l'hôtesse de l'air. A l'arrivée à Bruxelles, ce passager a descendu l'escalier porté par l'hôtesse et accueilli par de nombreuses personnes y compris une demi douzaine de photographes : c'était une belle publicité pour le SABENA.

Au départ de New-York le 30 octobre 1949, j'avais très amicalement conversé avec Mr SCHOUVAERTS qui m'avait expliqué que l'accident de Marcel CERDAN (le 28 octobre 1949) avait eu un retentissement tel que presque tous les passagers avaient annulé leur réservation. Au-dessus de Terre-Neuve, une tornade d'une puissance extraordinaire régnait depuis plusieurs jours. L'avion d'Air France (un Constellation) s'aperçut qu'il ne parviendrait pas à passer au travers de la tornade et il l'avait évitée en se dirigeant vers la gauche, c'est-à-dire vers les Açores, Aérodrome de Santa Maria. Or il se fait qu'aux Açores, il n'y avait qu'un seul "pic" sur une distance de plusieurs centaines de kilomètres. Le navigateur du Constellation n'était probablement pas prévenu et dans l'obscurité, il a percuté le pic causant la mort de tous les passagers et l'équipage (48 personnes).

Marcel CERDAN effectuait le vol Paris-New-York et il devait combattre quelques jours plus tard pour le titre de champion du monde de boxe. Une des passagères s'appelait Ginette NEVEU, une des plus grandes violonistes du monde. Elle était attendue en grande pompe à New-York et elle emportait avec elle son célèbre violon "Stradivarius".

Le retentissement mondial de cet accident avait été perçu d'une façon extraordinaire et c'est ce qui explique la panique des passagers inscrits pour ce vol (sauf 7 personnes).

En cours de route, Mr SCHOUVAERTS m'a dit qu'on ne savait pas du tout si l'on pourrait survoler Terre-Neuve, qu'on allait bientôt le savoir. Effectivement, à un moment donné, l'avion s'est mis à souffrir terriblement de la limite de la tornade et la décision fut prise d'obliquer vers les Açores, d'y faire le plein et puis de faire Santa Maria-Bruxelles : c'est-à-dire exactement en sens inverse ce que le Constellation d'Air France aurait voulu faire.

Rassurez-vous, depuis cette date, plus aucun avion n'a heurté le pic !

Je vous ai parlé de Monsieur Albert DEWANDRE, un des plus compétents "Ingénieur, Banquier et Industriel" de Belgique. Il faut remarquer qu'Albert DEWANDRE avait déjà en 1910 dessiné un moteur d'avion "rotatif" et ce moteur fut construit à Liège par les Ateliers DONNAY. Comme ce moteur tournait très bien, une firme française l'a acheté mais la construction en série n'a pas eu lieu.

Tout ceci explique pourquoi Monsieur Albert DEWANDRE, à ce moment Président de notre Association d'Ingénieur (AILg), était resté un grand supporter de l'aviation.

Membre du Motor Union de Liège, il y avait proposé la création d'une section "Motor Union Aviation". Ceci se passait en 1945 et on retrouvait parmi les membres de cette section le Chevalier de LAMINE, le Colonel Aviateur FABRY et moi-même.

Au Club House Motor Union de Bierset en 1985, on a fêté le 40è anniversaire de cette section mais le Chevalier de LAMINE était décédé. Quant au Colonel FABRY, il était encore à ce moment en parfaite santé (85 ans).

Autre détail amusant : L'aérodrome civil de Rocourt avait été supprimé depuis longtemps et seul, Bierset, uniquement militaire, existait.

La très dynamique organisation "LE GRAND LIEGE" avait décidé d'agir pour que l'on crée un aérodrome civil moderne à Liège. Une commission fut établie avec la participation du Motor Union et de l'AILg (toujours Mr DEWANDRE). Je fus délégué de l'AILg à cette commission. Nous eumes de nombreuses réunions et LE GRAND LIEGE avait demandé la participation d'un groupe d'architectes appelé "L'EQUERRE". Un officier aviateur faisait partie des réunions.

Après avoir examiné plusieurs terrains possibles tout autour de Liège, il apparut que le site le plus intéressant se trouvait à VELROUX juste de l'autre côté de la route qui longeait Bierset.

Ce site parut tellement intéressant qu'au moment où le GRAND LIEGE allait démarrer, l'aviation militaire a dit : "nous voulons que ce terrain soit à nous". Cependant, il fut accepté que ce terrain d'aviation soit à la fois militaire et civil et l'armée eut la gentillesse de dédommager LE GRAND LIEGE en payant les frais des architectes du groupe L'ÉQUERRE.

Ce qui précède se passait en 1947. Une aérogare civile fut construite ainsi que, évidemment, de nombreux hangars militaires et civils : les installations militaires de Bierset ont continué à fonctionner (casernes, mess, etc..) et la dénomination Aérodrome de Bierset a été conservée bien que le site se soit trouvé en grande partie sur les terrains de Velroux.

Dès la libération, j'avais continué à effectuer de nombreux rappels. Progressivement je montais en grade : Capitaine, puis Commandant, avec les décorations normalement affectées : j'étais déjà avant la guerre et après de nombreux rappels Chevalier de l'Ordre de Léopold et Chevalier de l'Ordre de la Couronne puis, avec mon dernier grade, Officier de l'Ordre de la Couronne.

J'ai effectué mon dernier rappel en 1952 c'est-à-dire 20 années après mon incorporation. Je fus affecté, en tant que technicien, à l'Organisation "RADAR" que l'aviation militaire avait établie à Glons. Il s'agissait de matériels récupérés de l'armée anglaise mais je vous assure que le fonctionnement du radar au point de vue militaire est quelque chose de passionnant. De Glons, on observait presque toute la Belgique et c'était amusant de voir diriger de Glons un combat aérien au-dessus d'Anvers. On allait commencer la construction d'un radar moderne qui a été réalisé et dont les éléments vitaux se trouvent à 30 mètres de profondeur, tandis que les écrans d'observation se trouvent, eux, à une grande hauteur.

Lorsque, à l'examen d'incorporation, on m'avait demandé mes options, j'avais choisi l'aviation et, en cas d'échec, l'artillerie de forteresse : tout cela parce que dans les forts modernes, il y avait une fameuse quantité de "machineries".

Comme un dépôt de l'aviation existait dans le Fort d'EBEN EMAËL (17kms de galeries), j'ai pu visiter en détail ce fort qui fut conquis pratiquement sans aucune dégradation et cela parce que les allemands avaient appliqué des procédés modernes de guerre, notamment l'attaque par des parachutistes et par des planeurs contre lesquels il était bien difficile de réagir, ces attaques n'ayant pas été prévues.

Je voudrais dire un mot du temps merveilleux que j'ai passé à l'aviation car, au total, cela a fait trois années complètes (service militaire, plus mobilisation en 1939, plus de très nombreux rappels).

Je conserve un souvenir ému de mon dernier Capitaine d'Escadrille : il s'appelait HENRY mais j'ai été bien surpris d'apprendre après la guerre que son nom était Henry de la LINDI. On a donné ce nom à une rue de Grâce-Hollogne (près de Bierset). Se trouvant en Angleterre pendant la guerre, mon Capitaine s'est fait parachuter avec des postes de radio émetteurs. Il avait créé son installation dans un grenier à Liège. A ce moment, les allemands avaient mis au point des appareils de détection installés sur des camions. Pendant une mission, les allemands ont envahi l'immeuble par les toits et ont surpris HENRY : il a été fusillé immédiatement après.

Mon Major s'appelait RENSON. Il est passé en Angleterre et on l'a affecté au pilotage d'avions de transport. Etant donné ses vives réclamations, il a obtenu de piloter en bombardement sur l'Allemagne. Malheureusement, il a trouvé la mort au cours d'une de ses missions. Son souvenir est perpétué par la Caserne "Lieutenant Colonel RENSON" qui se trouve à Saint-Trond (aussi aérodrome militaire).

Je citerai aussi le Colonel FOIDART qui était le Chef de Corps de Bierset et qui est décédé, depuis longtemps retraité (Général), de mort naturelle : Je lui garde une très grande reconnaissance. Lui aussi connaissait mes travaux d'aviation et de Cockerill. Il aimait de m'en parler et m'exprimait sa sympathie.

De 1932 à 1952, fort souvent sous les drapeaux, j'ai connu, grâce à notre Armée de l'Air, des heures inoubliables.

NICOLAS LEMPEREUR