

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE

A.S.B.L.



A.S.B.L. des Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Siège social
1, rue Montoyer
1040 BRUXELLES

CCP 000-0356122-35

Editeur responsable

~~Léon Bronders~~
André Dillien

QUATRIEME ANNEE

JUL AUG SEP 82

Bruxelles, le 28 juillet 1982

S O M M A I R E

Le mot du Président

Le mot du Secrétaire

Le mot du Trésorier

L'adieu au Président G. Van Keerbergen
par notre amis V. Winants

Le Prince Philippe a reçu ses ailes

Poelkapelle

Mon premier combat

par le Général L. Leboutte

Les V T à Gosselies

Notre musée

Visite au Musée Royal de Mariemont

Nécrologie

Le télégramme suivant a été envoyé le 9 juillet 1982
au Prince Philippe, à l'occasion de la remise de ses ailes
par le Roi:

LX = SON ALTESSE LE PRINCE PHILIPPE,
CHÂTEAU DU BELVEDERE, BRUXELLES =

APPRENANT QUE VOUS AVEZ RECU VOS AILES DE PILOTE,
LES VIEILLES TIGES DE BELGIQUE NE VEULENT PAS MANQUER
L'OCCASION DE VOUS FELICITER ET DE VOUS ACCUEILLIR
DANS LA GRANDE FAMILLE DES AVIATEURS =

POELKAPELLE

=====

La cérémonie annuelle en souvenir de la mort glorieuse du
Capitaine Georges Guynemer aura lieu à Poelkapelle le Samedi 18
septembre 1982. Elle se déroulera comme suit:

- 11.15 h. : Arrivée des personnalités et des invités.
 Visite du musée Guynemer.
- 11.30 h. : Réception.
- 12.30 h. : Déjeuner.
- 15.00 h. : Cérémonie officielle au monument.

Les membres des VTB désireux d'accompagner le président
sont priés de se faire connaître au secrétaire général, pour
la répartition des places dans les voitures.

Comme il s'agit du 65e anniversaire de la mort de ce héros,
un bureau de poste occasionnel avec une oblitération spéciale
fonctionnera toute la journée sur place. Philatélistes, signalez-
vous.

LE MOT DU PRESIDENT

Bien chers Amis,

Vous aurez appris que le conseil d'administration, après mûres réflexions, m'a élu Président des Vieilles Tiges de Belgique. C'est une lourde charge, et croyez que j'apprécie à leur juste valeur toutes les responsabilités que cela implique.

Le Docteur Van Keerbergen, de par ses qualités, sa manière d'être, son punch, a fait de notre association, malgré une dénomination qui pourrait paraître démodée, une association moderne. Elle est bien vivante et a pour but de créer et de maintenir, coûte que coûte, des liens étroits d'amitiés entre hommes de tous âges qui ont connu, vécu, pratiqué, de la cage à poule à l'avion supersonique, du ballon au planeur, les joies et les subtilités du vol. Nous nous devons de suivre la ligne qu'il nous a tracée, jour après jour; c'est la seule manière de lui marquer notre reconnaissance.

Comme il vous l'a souvent demandé instamment, nous avons besoin de votre participation active. Nous prévoyons dès maintenant une visite guidée à Mariemont et, en 1983, nous comptons nous rendre au meeting du Bourget. J'en ai déjà fait part aux Vieilles Tiges de France. Alors, que ce soit oui ou non, montrez votre intérêt, faites connaître votre point de vue. C'est vrai qu'il est difficile de décider à l'avance, que les temps sont durs, mais faites-nous des propositions pour réduire les coûts, dites-nous ce qu'il faut faire pour vous convaincre.

De l'avis général, la réunion à la Ferté-Alais a connu, à nouveau, un franc succès. Mais le nombre de participants, malgré tous les espoirs, s'est réduit à dix-huit. Or, les bus coûtent cher ! Cette fois encore, nous ferons intervenir notre trésorier, mais dans l'état de nos finances, nous ne pouvons pas nous permettre des folies ! Un moyen de nous aider est de faire de nouveaux membres. Nous allons nous atteler à cette tâche.

Je suis convaincu que vous me comprendrez. Alors, que vos réponses à ce périodique soient nombreuses. Et profitez de l'enveloppe et du timbre pour y ajouter un petit mot : Le nom d'un candidat, vos idées, vos critiques. Et n'oubliez pas le premier Mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à 11 heures, dès le 1er septembre.

LE MOT DU SECRETAIRE GENERAL

Très chers Amis,

J'étais heureux sur mon fumier, comme secrétaire général adjoint. J'avais un peu de travail et pas de responsabilités, avec un président et un secrétaire général en or !

Mais hélas, tout a une fin, et me voici devenu, par la force des choses, votre secrétaire général.

Ce pâle reflet que je suis, se met à votre disposition. Usez et abusez. On verra bien quand je craquerai, ou quand je vous ferai craquer. Je vous dois à tous un respect filial, en tant que cadet. Mais ceci ne durera pas, car je recrute de plus jeunes Vieilles Tiges encore.

HARO SUR LE BAUDET !

... Et le baudet en question, c'est moi !

Figurez-vous que lors de l'envoi des Bulletins précédents j'avais égaré la liste des membres en retard de règlement de leur cotisation 1982, ... et je me suis fié à ma mémoire pour marquer les croix rouges. Quelle erreur ! Une mémoire de retraité, vous voyez ce que cela donne !

Mille excuses donc à ceux qui ont reçu un Bulletin avec une croix rouge, alors qu'ils étaient en règle de cotisation.

Mais cette expérience m'amène à tirer quelques conclusions intéressantes. Parmi nos membres, les réactions peuvent être bien différentes de l'un à l'autre.

Il y a les consciencieux, à la mémoire comme la mienne, c'est-à-dire un peu courte, qui paient immédiatement en voyant la petite croix sur leur Bulletin... alors qu'ils étaient en règle. Mes félicitations à ceux-là : ils sont déjà en règle pour 1983 et en possession de leur carte de membre.

Viennent ensuite ceux qui vérifient, s'aperçoivent qu'ils ont déjà payé, et râlent sans doute, et avec raison, contre ce fichu trésorier. Qu'ils veuillent bien me pardonner cette erreur : je ne le ferai plus... je l'espère !

Il y a enfin les, disons, moins consciencieux, qui remettent à plus tard et oublieront probablement de payer.

Quant à ceux qui n'ont plus l'intention de faire partie des Vieilles Tiges et donc de régler leur cotisation, c'est leur affaire évidemment. Dommage qu'à côté de cette réaction négative, ils n'aient pas aussi une positive, celle de nous le dire bien franchement. L'esprit de corps, d'escadrille, d'équipage, serait-il en train de disparaître ?

Non, n'est-ce pas !

M D

Une croix rouge dans ce carré vous rappelle que votre cotisation 1982 (300 Fr) n'a pas encore enregistrée.

Voulez-vous bien faire, sans retard, un versement à notre CCP 000-0356122-35.

Merci d'avance

Le 14 mai 1982

ALLOCUTION PRONONCÉE PAR
VICTOR WINANTS AUX FUNÉRAILLES DU
PRESIDENT DES VIEILLES TIGES DE
BELGIQUE : LE DOCTEUR GEORGES
VAN KEERBERGEN.

Mon Cher Georges,

Étant enfant, tu avais fait un rêve merveilleux : devenir pilote - aviateur militaire. Ton rêve, tu l'as réalisé. Tes années d'aviation t'ont profondément marqué, imprégné de tout ce qui touche à l'aéronautique.

Par ailleurs, ta très forte personnalité fit que les Vieilles Tigres de Belgique voulurent que tu sois leur président.

Avec une volonté opiniâtre, une imagination continuellement renouvelée, tous les mois, - tantôt avec gentillesse, parfois avec force, - tu présidas nos réunions du Conseil.

Tu n'eus de cesse de réaliser ton programme dont l'idée maîtresse était de maintenir au cœur des Vieilles Tigres, le soutien ardent de leurs belles années d'aviation; l'entretenir aussi l'estime mutuelle qui unit les aviateurs.

Cette tâche à laquelle tu t'es tenu jusqu'à ton dernier jour, tu l'as pleinement réussie.

Tu l'as réussie comme tout ce que tu avais rêvé de réaliser d'austalougue vie, pleine d'action, et aussi : "pleine de rêves".

Il ya un an, toi et ta chère épouse, vous réunissiez de nombreux amis pour fêter tes 75 ans.

J'eus l'honneur, ce jour-là, de faire ton éloge; de te dire notre admiration sincère pour la volonté avec laquelle tu

Conquis ta réussite dans les rivières
romaines on "tu te fis un nom".

"Pilote - aviateur, Marin, Chirurgien,
résistant armé".

Tout cela, tu l'as réalisé à la force du
poignet, car tes jeunes années ne furent
point faciles. Les nombreuses difficultés
placées en travers de ta route, tu les as
surmontées l'une après l'autre... Volant
toujours de tes propres ailes. Al'aviateur, succéda
"l'homme en blanc": ta réputation de
Chirurgien dépassa les frontières.

Mais nous, Georges, Vieilles Tiges de
Belgique, en ce jour si triste où tu nous
quittes, nous te dirons du plus profond du
Cœur, deux mots très simples, mais qui
contiennent le fond de nos pensées; nous
te disons, pour la tâche que tu as accom-
plie, pour ton dévouement à ton idéal et
au nôtre: "PRÉSIDENT: MERCI".

Je veux te lire maintenant, Georges,
un télégramme qui arrive des Vieilles
Tiges de France:

"Le Président et les membres des Vieilles Tiges
de France adressent à leurs Camarades des
Vieilles Tiges belges leurs condoléances attristées
et les assurent de leur vive sympathie".

Je m'adresse maintenant à Madame
Van Kerbergen pour lui dire notre affectueuse
admiration pour la patriote, la Résistante,
l'épouse aimante et courageuse.

Lui disons qu'elle a respecté le serment:
"Tu aimeras ton Conjoint dans les belles
"époques de la Vie, mais tu l'aideras
courageusement dans les périodes difficiles".

VICTOR WINANTS
INGÉNIEUR I.E.G.

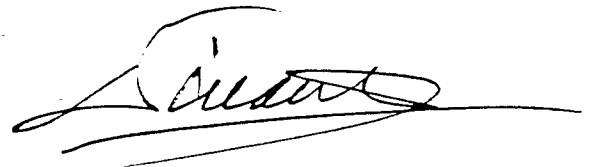
RÉSIDENCE OXFORD
AV. CHÂTEAU DE WALZIN, 11 BTE 10
B - 1180 BRUXELLES
TEL (02) 345.63.74

3

Madame, Chère Mary,

Que la certitude d'une promesse si pleinement tenue, ainsi que l'affection de vos fils vous apportent le réconfort nécessaire à votre cœur -

A votre cher époux, nous disons en cet instant solennel l'adieu de ses amis et associés



NECROLOGIE

L'association a la tristesse d'informer ses membres du décès de son président, le docteur Georges Van Keerbergen, le 11.06.82, et des membres Olivier De Keyser, le 11.06.82, Jules Kaisin, le 20.06.82 et Husson, le 20.06.82.

L'association présente ses condoléances aux familles de ses anciens et les assure de toute sa sympathie.

Vous rappelez-vous FREDERIC JAMAR, le navigateur solitaire de l'espace eurafricain ? Il termine son voyage aérien le 18 juin 1932, il y a donc 50 ans de cela . C'était extraordinaire !

Un autre homme extraordinaire devra dépasser "cette chaîne d'impossible, de trop osé, d'intérêts, d'interdits". Il vous conte son premier combat de nuit comme pilote de la Royal Air Force.

Il deviendra le premier Chef d'Etat-Major Général de la Force Aérienne Belge d'après-guerre, et quel chef ! Fin des atermoiements, et pleins feux sur une aviation militaire moderne et réputée dans le monde entier.

Le Président.

+++ +++ +++

MON PREMIER COMBAT

Enfin, j'étais pilote à la chasse de nuit !

Depuis mon départ de Belgique, en janvier 1941, j'avais subi bien des avatars : Temps perdu à Montpellier pour chercher une voie d'évasion, traversée des Pyrénées à pied et de nuit, incarcéré pendant deux mois à Badajoz, interné pendant cinq mois au camp de Miranda, expulsé d'Espagne via Gibraltar et enfin arrivé en Grande-Bretagne.

Là, malgré l'opposition de notre Attaché Militaire et de l'air, qui voulait me donner le commandement d'une école belge, je persiste à vouloir entrer dans la R.A.F.

Je me présente dans un centre de pilotes brevetés, par lequel sont passés la plupart des Belges, mais là, on me refuse, me déclarant "Sorry, vous êtes trop vieux". J'avais 43 ans. Catastrophe ! Désespoir !

Je rentre à Londres, anéanti. Je raconte mes malheurs à un ami, un lieutenant des Chasseurs Ardennais, Paul Goormachtig, qui me demande ma carte d'identité. Il la falsifie et me la rend le lendemain. Il m'avait rajeuni de dix ans!

J'apprends qu'il existe un centre de recrutement de pilotes de chasse de nuit et je m'y rends trois jours plus tard. C'était à Uxbridge. Pour tenter de réussir, je fais valoir tous mes atouts: Pilote expérimenté, plus de douze cents heures de vol, ayant commandé une escadrille de chasse et même un groupe. On regarde à peine ma carte d'identité, on me fait passer un examen médical: Je suis reconnu "perfectly fit et engagé sur l'heure, mais comme simple "pilot officer", alors que j'étais major-aviateur depuis 1935 !

Après trois mois d'un excellent entraînement sur différents bimoteurs, je passe en O.T.U. (Operational training unit). C'était à Charter Hall, en Ecosse. Il y avait là des pilotes et aussi des navigateurs-radar qui venaient d'obtenir leur qualification dans une école spéciale. Les pilotes choisissent leur navigateur, et me voilà fort embarrassé, seul belge, pas un français, et assez isolé à cause de mon anglais "petit nègre". Alors un jeune sergent anglais de 21 ans, Harry Parot, m'interpelle: "Sir, dit-il, je parle un petit peu le français et, si vous n'avez pas encore choisi un navigateur, j'aimerais voler avec vous, car je pourrais ainsi améliorer un peu mon français".

Toc ! C'est fait ! Enchanté, l'équipage est formé.

On effectue des vols de nuit pendant lesquels on s'entraîne à faire des interceptions au radar.

Et en août 1942, nous sommes versés à la 141 Sq. (Night fighters squadron) basée à Ford, près de Little Hampton, dans le sud de l'Angleterre, pas loin de l'île de Wight.

Je vole sur Bristol Beaufighter, gros bimoteur formidablement armé de quatre canons de 20 mm sous le nez du fuselage, et de six mitrailleuses dans les ailes.

Nous sommes en opérations une nuit sur deux, parfois deux nuits d'affilée, effectuant des patrouilles en bord de mer entre l'île de Wight et Beachy Head, Hastings.

Nous volons toujours à deux avions, car pendant les patrouilles, on effectue des exercices d'interception de nuit. L'un des avions joue le rôle de chasseur et l'autre, celui de "target", l'ennemi. On change de rôle toutes les vingt minutes, et ce sont surtout les navigateurs qui s'exercent à utiliser leur radar.

Cependant, au bout de quinze jours d'euphorie, je commence à désenchanter.

En effet, vers la fin 1942, les Allemands ne viennent plus fréquemment au-dessus de l'Angleterre. De temps en temps, quelques Ju 88 (Junkers 88), quelques Messerschmit 110 ou même des Messerschmit 109 monoplaces, viennent larguer quelques bombes sur un port, une centrale électrique ou une usine et font demi-tour aussitôt après l'attaque.

Je m'aperçois bientôt avec déconvenue que lorsqu'il y a alerte, c'est le Wing-co, un Squadron Leader et un Flight Lieutenant qui décollent en vitesse et sont pris en charge par les contrôleurs. Même quand j'attends en alerte au dispersal, je suis toujours dans la deuxième vague, et bien vite je me rends compte que jamais il n'y aura un boche pour moi.

Toutefois, une nuit que j'étais en patrouille et donc en exercice le long de la côte sud, le contrôleur m'appelle par radio: "Blackburn 27, bandit for you ". Blackburn 27, c'est mon indicatif. Bandit signifie un chasseur de nuit ou un bombardier moyen ennemi. Sur ma réponse "OK", le contrôleur ajoute "Increase speed, up thousand feet, 86 degrees". Sur le champ j'exécute, je pousse mes moteurs à plein gaz, je grimpe de mille pieds et je prends mon cap.

On nous dirige vers l'est, et tout de suite j'aperçois loin devant moi une sorte d'illumination. Il n'y a pas de doute, c'est Douvres qui subit un bombardement. Je vois les bombes qui explosent au sol, les projecteurs qui braquent leurs faisceaux vers le ciel, les obus de la Flak qui éclatent de toutes parts.

Dans mon avion, c'est le pilote qui parle avec le sol, mais par l'intercom, le navigateur entend tout. Au bout de deux minutes, mon navigateur me crie: "Contact". Il y a donc un écho sur son radar. Je répète au sol: "Contact", et à partir de ce moment, c'est mon navigateur-radar qui me donne des instructions. "Increase speed, up hundred feet, two degrees left". J'obéis, sauf que je suis déjà en plein régime de mes moteurs.

Bientôt, Parot me crie: "Nous approchons, il est à environ trois mille pieds, vous pourriez peut-être déjà le voir". Je scrute le ciel devant moi, j'écarquille les yeux, et j'aperçois une vague silhouette. Immédiatement, je communique à mon navigateur "Je l'ai, venez vite près de moi pour l'identifier avant que je ne tire".

Dans le Beaufighter, le navigateur est installé à cinq ou six mètres derrière le pilote, dans le milieu du fuselage. Pendant qu'il arrive, je me suis rapproché de l'ennemi, la silhouette devient plus distincte. Tout d'un coup, je me trouve en pleine transpiration, les nerfs à vif. Mon coeur bat la chamade et je me dis: "J'ai un boche, est-ce possible ? Quelle chance"! Parot est là, debout derrière moi, sa tête collée contre la mienne. Il scrute l'horizon, examine la silhouette et quelques instants après, il me dit: "C'est un Ju 88 (Junkers 88), il a pris des "evasive actions", il a été recherché par les projecteurs et il s'est trouvé dans la zone des obus de la Flak, c'est un Ju 88".

Je me rapproche, l'ennemi se trouve à douze cents pieds, distance à laquelle je peux ouvrir le feu, car mes canons, mes mitrailleuses, ma mi-photographique et mon collimateur, le tout est réglé en convergence à douze cents pieds. Mais je réfléchis: Si c'est un chasseur de nuit allemand, cela ne peut être qu'un Messerschmit 110 ou un Ju 88, mais certains de ces avions sont équipés d'une tourelle arrière armée de deux mitrailleuses calibre 7,65 mm.

Peut-être est-ce le cas. D'un coup, je décide de laisser à l'ennemi la possibilité d'ouvrir le feu. J'ai été observateur et je connais l'imprécision de ces tourelles arrières. S'il ouvre le feu, il s'identifie avec certitude et un quart de seconde plus tard, il est mort. Je tiens en effet ma cible en plein centre de mon collimateur, le doit sur la gâchette de mes dix armes automatiques. Il ne peut plus m'échapper; il peut entreprendre toutes les manoeuvres qu'il veut, je suis plus fort que lui, il est à moi, il est déjà mort.

J'arrive à onze cents pieds, puis à mille pieds. Il n'ouvre pas le feu, moi non plus. Je distingue alors mieux la silhouette et je vois que cela n'est pas un Messerschmit 110, cela ne peut être qu'un Ju 88.

A huit cents pieds, j'aperçois les "exhausts", les pots d'échappement, et je reconnais que ce ne sont pas les exhausts d'un Ju 88. Alors, me rapprochant toujours, j'arrive à six cents pieds, puis à cinq cents, et je dis à mon navigateur: "Eh bien, qu'est-ce que c'est "? "Ah oui", dit-il, "excusez-moi, j'ai fait une erreur, c'est un Beaufighter".

Je m'approche, et je viens voler côte-à-côte avec mon ennemi présumé. Je fais signe au pilote de la main, et alors qu'il me répond, le contrôleur m'appelle: "Blackburn 27, go home ".

Je fais demi-tour, et je rentre à ma base à Ford. Quand j'arrive près du hangar, je constate une grande effervescence. Tout le monde est dehors sur le tarmac. J'arrête mes moteurs et je descends de mon avion. Mon chef de Flight, le Sq/Lt Joy est là qui m'attend. "Alors", dit-il, "vous avez eu un combat "? Je lui réponds: "Non, pas un combat, mais une poursuite". "Vous avez tiré " me dit-il ? "Non, je n'ai pas tiré". On vérifie: Mes munitions sont à bord, tout y est. Sur le débouché des canons, il y avait des plaques ovales, collées sur le fuselage, pour empêcher l' "icing", le gel de la graisse des canons. Cest toiles s'arrachent par le premier obus tiré des canons. Mes toiles étaient intactes.

Rentré au dispersal, j'apprends que mon chef de section, le Flight-Lieutenant Dilems avait été descendu avec son navigateur à peu près à l'endroit où je me trouvais. Alors, une rumeur s'était répandue à l'escadrille "C'est sans doute ce bleu, ce foreigner" étranger qui l'a abattu: J'étais donc soupçonné, mais je n'avais pas tiré.

Une heure plus tard on apprenait que Dilems et son navigateur étaient sains et saufs. Ils avaient atterri en parachute. Et puis on apprenait que le pilote qui les avait descendus était un Wing-Commander anglais, commandant d'une autre escadrille de nuit.

C'était mon premier combat... Et quelle déception !!

L. Leboutte.

LES V T A GOSSELIES

Il était une fois des avions en bois recouvert de toile, des cordes de piano qui tenaient tout cela ensemble et, entre les jambes, le pilote avait un manche à balai. Et ça volait, vaille que vaille, pas vite, pas haut et pas loin.

Ce que les VT ont eu le privilège de voir à Gosselies en mars dernier dans les usines SABCA et SONACA nous a laissés rêveurs.

Dans le F 16, ni bois, ni cordes, ni toile et ça vole vite, haut et loin, et le pilote n'a plus rien entre les jambes, nous y reviendront car il doit piloter avec quelque chose.

La technologie des matériaux y est présente partout et le F 16 était déjà sur les planches à dessin il y a une dizaine d'années. Je me bornerai à vous rapporter quelques exemples qui ont frappé les humbles visiteurs que nous étions.

Les frigos observés dans un hall de fabrication ne sont pas là pour une boisson rafraîchissante mais bien pour garder les rivets à température. En effet, descendus à -50° C, ils ramollissent puis ramenés et maintenus en frigo à -20° C, dans des petits sacs; après leur mise en oeuvre, ces rivets vont durcir et les refroidissements ultérieurs jusqu'à -50° C à 40.000 pieds n'auront plus d'effet, ils resteront durs.

Dans un nouveau hangar un peu à l'écart, on fabrique les pièces en matériaux "composite" dont la base est le nid d'abeilles mis en sandwich entre du polyester et des fibres en carbone. L'autoclave qui solidarise ces matériaux mesure 3 m de diamètre et 10 m de longueur. Les pièces "composite" résistent à la chaleur, ne se déchirent pas, ne brûlent pas, sont légères et indéformables (j'ignore ce qu'elles coûtent). De plus en plus, ce matériaux sera vulgarisé dans la construction d'avions, de voitures (il ne rouille pas) ou de bateaux.

Bien entendu, le F -16 est, comme tout avion moderne, un fly-by-wire, autrement dit, plus de commande de gouvernes par câble d'acier, mais 4 fils électriques répartis dans le fuselage jusqu'aux moteurs des gouvernes. Rien n'est laissé au hasard dans cet appareil aussi toutes les fonctions existent en double, triple ou même quadruple pour obtenir une assurance totale.

La machine qui nous a probablement le plus frappé est ^{une} foreuse à tête multiple montée sur châssis roulant et, commandée par un ordinateur et un seul homme, sculpte dans une masse de base en aluminium les grosses pièces qui seront plus légères et plus résistantes que par le passé.

Le poids reste toujours une question primordiale et tout est fait pour écarter les kilos inutiles, aussi toutes les tôles qui peuvent être amincies aux endroits de moindre effort le seront par un trempage dans un bain chimique.

Et pourquoi plus de manche à balai ?

Le pilote est appelé à supporter des forces de 7 et même 9 g. Au-delà de 7 g, la force exercée sur le bras qui commande un stick ne permet plus un contrôle normal. Ici, le coude et l'avant-bras droits reposent sur un accoudoir et seule la main peut bouger et actionner une manette haute d'une douzaine de centimètres, donc plus d'effort et le sang circule mieux. L'homme est physiquement limité à 9 g tandis que le F 16 peut encaisser plus de 11g !

Notre avion est un chef-d'oeuvre de haute technologie, les assemblages exigent des mesures micrométriques.

Pour ma part, j'aurais aimé passer 2 jours au milieu de ces machines et de ces hommes hautement qualifiés qui nous permettent de toucher à la pointe du progrès.

P.H.

NOTRE MUSEE

Avez-vous vu le magnifique catalogue que vient se sortir l'A.E.L.R.?...si oui, vous devez avouer que c'est remarquable, même si ce n'est qu'un catalogue, il est le reflet de ce qu'un groupe d'enthousiastes a su réaliser.

Si les derniers mois le musée a été rudement bousculé suite aux travaux de peinture de la grande charpente mais maintenant tout respire un aspect nouveau, aussi, nombreux sont les Vieilles Tiges qui s'y rendent régulièrement pour y revivre des souvenirs du temps où ils étaient et jeunes et ;;;beaux! Une armoire est spécialement réservée à notre association et nous faisons par la présente un pressant appel aux anciens pour qu'ils nous confient tout objet ou photo ayant un caractère documentaire ou sentimental pour nous.

D'avance, un grand merci.

PS - le musée est ouvert tous les jours sauf le lundi.

PROJET DE VISITE AU MUSEE ROYAL DE MARIEMONT

HISTORIQUE.

Le domaine de Mariemont naît, au coeur de la campagne hennuyère, au milieu du XVI^e siècle. En 1545 en effet, Marie de Hongrie, soeur de Charles-Quint et Gouvernante des Pays-Bas, se fait bâtir, non loin de Binche, une résidence d'été sur un coteau, qui portera son nom. Elle fait appel à un célèbre architecte et sculpteur de la Renaissance, Jacques Dubroeuwcq. Aucun document iconographique ne renseigne sur l'état du château, à cette époque. Des documents d'archives laissent supposer qu'il s'agissait d'un fort donjon décoré d'éléments empruntés au style Renaissance et entouré de jardins et d'un vaste parc boisé. En 1554, le château est détruit par les troupes du Roi de France Henri II.

La houille est exploitée en ces lieux dès le XIV^e siècle. En maints endroits, le charbon affleure. L'Abbaye de l'Olive, notamment fondée au XIII^e siècle, en pleine forêt, non loin de l'emplacement du futur château, organise la production.

Après le règne du terrible Roi d'Espagne Philippe II et les guerres de Religion qui troublent la deuxième moitié du XVI^e siècle, les Archiducs Albert et Isabelle ramènent une prospérité et une quiétude relatives dans les Pays-Bas (1599-1621).

Au château de Mariemont, que fréquentent très souvent les Souverains, l'architecte Coberger entreprend des travaux de restauration et d'agrandissement. Divers documents évoquent ces travaux: Peintures de Jan Breugel de Velours - 1611 et 1612; peinture de Jan Breugel II (le fils) vers 1636; peintures de Rubens, surtout la copie du tableau de Van Alsloot, peinture des Archiducs (1620).

Au XVII^e siècle s'ouvre une parenthèse sur l'histoire de Mariemont. De 1668 à 1678, le domaine passe aux mains de Louis XIV. Le Roi-Soleil, qui apprécie beaucoup Mariemont, fait représenter le château dans une suite de tapisseries (Gravure de Sylvestre, également 1673).

En 1713, les Pays-Bas reviennent aux Habsbourg d'Autriche. A Mariemont, la Gouvernante Marie-Elisabeth (1725-1741) tente de créer, sans guère de résultat, une station thermale à l'instar des cures de Spa. Aux alentours du domaine, l'exploitation de la houille continue, parfois avec difficulté. Elle est organisée méthodiquement, puis arrêtée par le Gouverneur Charles de Lorraine.

En 1756, ce dernier ordonne la démolition de l'ancien château et la reconstruction d'un nouveau palais de style classique (2 grandes peintures de Simons).

En 1794, lors d'un engagement entre révolutionnaires français et troupes autrichiennes, le château est incendié. Ses ruines sont visibles aujourd'hui encore, en contrebas du musée.

Sous le régime français, l'exploitation de la houille continue. Une poignée d'hommes d'affaires (marchands de charbon...) fonde, en 1802, la Société du Parc de Mariemont. Parmi ces hommes, un Montois, Nicolas Warocqué, fait rapidement prospérer l'entreprise, dont l'essor est rapidement considérable. Pendant plus d'un siècle, ses trois descendants directs, Abel, Arthur et Raoul accroissent l'extraction de la houille et créent un immense empire industriel dont ils tireront une fortune colossale.

En 1831, Nicolas se fait ériger une demeure aristocratique en un endroit du parc qu'il s'est gardé de convertir en zone industrielle (Aquarelle de Lauters, 1870). Au début du XXe siècle, Raoul Warocqué agrandit le bâtiment en y adjoignant deux ailes (1910 et 1914).

Maints témoignages de l'activité industrielle, politique, philanthropique et culturelle de la famille Warocqué, subsistent: Institut Commercial de Mons; à Morlanwelz, Raoul Warocqué, toujours célibataire, collectionneur émérite et grand mécène, né le 4 février 1870 et décédé en 1917, fit construire une crèche, une maternité, un orphelinat, un athénée et un lycée. Ses dons dans tous les domaines sont innombrables.

Lors de son décès, Raoul Warocqué légua ses collections et son domaine à l'Etat.

Telle est l'origine du Musée Royal de Mariemont, qui est un musée moderne dans un cadre de verdure: Cinquante hectares de parc plantés d'arbres séculaires, orné de bronzes orientaux et de sculptures des XIXe et XXe siècles, une architecture sobre et harmonieuse conçue pour l'agrément du visiteur, des collections variées, d'une qualité et d'une richesse inattendues, font de Mariemont un haut lieu d'art et d'histoire unique en Wallonie.

De plus, un millier d'objets judicieusement choisis donnent un aperçu général de l'évolution des civilisations en Europe et en Asie, depuis la fin du néolithique jusqu'à l'époque contemporaine. La présentation est à la fois chronologique et synoptique: La Grèce et l'Italie côtoient l'Egypte, le Moyen-Orient, la Chine...

Marbres grecs, buste colossal d'une reine d'Egypte, fresques romaines, figurines Han et T'ang, céramiques Song, porcelaines Ming et K'ang-hi, autant de chefs-d'oeuvre universels replacés dans leur cadre historique et géographique.

La visite est fixée au Samedi 25 septembre 1982. Rendez-vous à la Maison des Ailes, 1 Rue Montoyer, à 9 heures. Vos amis et vos familles sont les bienvenus. La cafetaria-restaurant sera ouverte de 11 heures à 17 heures 45 à Mariemont.

VISITE DU MUSEE ROYAL DE MARIEMONT DU 25 SEPTEMBRE 1982.

500 FRANCS PAR PERSONNE (AUTOCAR). BULLETIN DE PARTICIPATION.

A COMPLETER ET A RENVOYER RAPIDEMENT AUX VIEILLES TIGES DE BELGIQUE,
RUE MONTOYER, 1, 0 B-1040 BRUXELLES.

JE SOUSSIGNE : _____

ADRESSE : _____

TELEPHONE N° : _____

ACCOMPAGNE DE: _____

PARTICIPERAI A LA VISITE DU MUSEE DE MARIEMONT LE 28 SEPTEMBRE 1982.

FRAIS DE PARTICIPATION, A VERSER AU CCP 000-0270325-83 DES VTB-DILLIEN,
AVANT LE 25 AOÛT 1982.

DATE: _____ SIGNATURE : _____