

L'IMPACT DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE WALLONNE DANS L'OCCUPATION DE L'ESPACE AÉRIEN DU 20^E SIÈCLE

En septembre 1909, lors de la Quinzaine d'aviation de Spa, alors que l'industrie aéronautique était déjà bien implantée chez nos voisins, le journaliste Léon Gérard, en conclusion d'un article substantiel, s'inquiétait du rôle que la Belgique tiendrait dans l'expansion de cette révolution technologique : *La Belgique va-t-elle rester inactive dans cette direction ? Va-t-elle passivement assister au Sud et à l'Est à la naissance d'une industrie nouvelle qui est susceptible d'occuper beaucoup de main-d'œuvre, ne nécessite que des capitaux réduits et est admirablement appropriée à l'outillage de l'industrie moyenne, c'est-à-dire de celle qui emploie en Belgique les huit dixièmes de la population ouvrière ? Nous avons tous les éléments nécessaires pour suivre et égaler nos voisins dans cette voie. Souhaitons que les initiatives nécessaires se produisent et, en suivant d'un œil attentif et bienveillant les manifestations dites sportives comme celle de Spa, disons-nous qu'il ne s'agit là ni d'éveiller des curiosités tôt satisfaites ni d'intéresser les parieurs d'un nouveau turf, mais bien d'aider aux expériences nécessaires et indispensables au développement futur d'une industrie nouvelle et d'aider à la réalisation d'un grand progrès de l'humanité* (Supplément à l'Indépendance belge du 20 septembre 1909, p. 9).

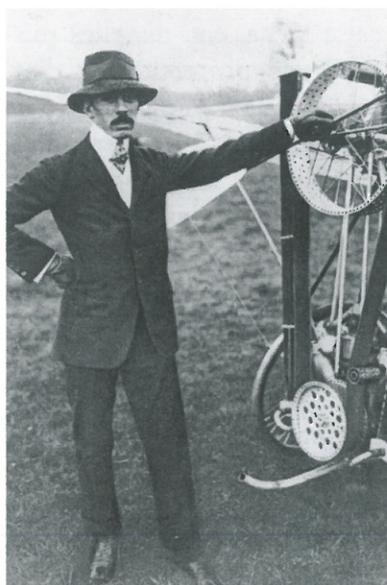
Son appel ne resta cependant pas longtemps sans réponse puisque l'industrie aéronautique fit ses premiers pas à Zeebrugge vers 1910. Elle s'est déplacée quelques années plus tard à Gosselies en Wallonie où elle allait être le catalyseur d'une activité économique importante au 20^e siècle. Gosselies, située aux portes de

Charleroi, connaîtra son expansion aéronautique de par l'installation de l'usine Fairey en 1931, puis de celle de la SABCA (Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique) en 1953. A cette époque, l'aéroport de Gosselies n'était encore qu'une simple piste d'essai pour les avions qui sortaient des usines SABCA et Fairey. Quelques appareils prestigieux datent de cette période tels que : *Avro, de Havilland, Avia, Bréguet, Gloster-Meteor, F 104, Mirage, Hawker-Hunter*, bref, la plupart des grands noms de l'aéronautique d'après-guerre s'inscrivent au palmarès des deux entreprises. *Tipsy, Stampe, Vertongen...* sont des avions de conception typiquement belge.

Sans vouloir faire ici, dans le cadre de cet article, une rétrospective de l'histoire de l'aviation, on ne peut passer sous silence l'action de quelques astucieux pionniers, qui, parfois au péril de leur vie, ont

permis aux humains de réaliser le rêve d'Icare. Qu'il s'agisse des ascensions toujours périlleuses des plus légers que l'air des 18^e et 19^e siècles où se distinguèrent, chez nous, le prince de Ligne et le duc d'Arenberg; des manifestations aérostatiques (ballons ou dirigeables) malheureusement trop souvent ternies par des accidents mortels tel que, pour n'en citer qu'un seul, celui du belge Vincent de Groof, le 9 juillet 1874, qui vint s'abattre dans une rue de Chelsea à bord d'une machine volante de son invention accrochée sous un ballon; des manifestations sportives aux dénouements heureux ceux-ci tels que les exploits d'Ernest Demuyter, qui, à partir de 1911, fut vainqueur à plusieurs reprises de la célèbre Coupe Grodon-Bennett. Qu'il s'agisse maintenant des premiers avions pilotés par Santos-Dumont, Henry Farman ou les frères Wright, des premiers vols de Gand de 1908, des semaines d'aviation

ÉTUDE



Alberto Santos-Dumont (1873-1932) (L'Aviation d'Ader et des temps héroïques, Pl. IX).



La mort de Vincent de Groof, le 9 juillet 1874. (Histoire de l'aéronautique, p. 112).

de Tournai et d'Anvers, de la quinzaine de Spa, en 1909, des meetings de Stockel, Ostende, Verviers, Liège, Mouscron, etc., en 1910, des manifestations en chaîne, jusqu'en 1914, où les premiers pilotes belges comme Pierre de Caters, Jan Olieslagers, Charles Van den Born, Joseph Christiaens, Joseph d'Hespel, Alfred Lanser, Fernand Lescart et bien d'autres firent la démonstration de la fiabilité du plus lourd que l'air.



L'aviateur Nicolas Kinet sur Farman. Il se tue à Stockel le 4 août 1910. (Chronique de la Belgique, p. 780).



L'aviateur Jan Olieslagers. (Chronique de la Belgique, p. 797).

Durant la Première Guerre mondiale, l'aviation belge, constituée par une escadrille spécialisée, en liaison avec les unités de terre, se distingua par la qualité de ses photographies aériennes. Son rôle ne



Sur une plage belge, un printemps de 1915, un biplan d'observation - de style anglais - vient d'atterrir. (Histoire de l'aéronautique, p. 290).

AUTOMOBILES VIVINUS

MOTEURS

D'AVIATION

Les premiers fabriqués en série
et adoptés par tous les grands aviateurs

VENDUS DANS LE MONDE ENTIER

**COMPLET MÉCANIQUE S'ADAPTANT à TOUS
LES APPAREILS**

Vivinus, un des premiers moteurs d'avions construit en Belgique. (Supplément à l'Indépendance belge du 20 septembre 1909, p. 10).

s'est cependant pas limité à cette tâche, car, dans les missions de protection et d'attaque, les escadrilles belges de chasse surent aussi démontrer leur valeur : le témoignage en est donné par les nombreuses victoires d'André de Meulemeester, de Thieffry, d'Olieslagers et surtout celles de l'"as des as" Willy Coppens.

L'aviation civile va également ouvrir la route du transport aérien avec Thieffry, Roger et de Bruycker qui, du 12 février au 3 avril 1925, vont de Bruxelles à Léopoldville à bord

d'un trimoteur construit par la SABCA.

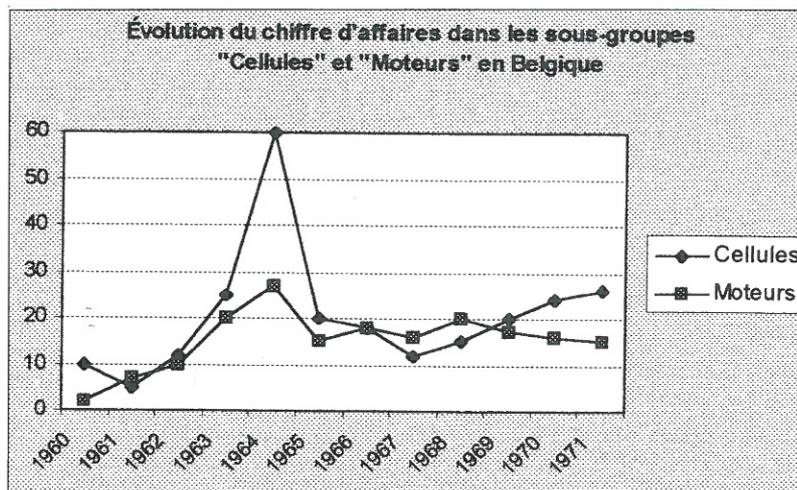
Un an plus tard, entre le 9 mars et le 12 avril 1926, les lieutenants Medaets et Coppens, avec le sergent Verhaegen, à bord d'un *Breguet-19* à moteur Hispano, couvrent en 14 étapes, à 195 km/h, les 18.000 kilomètres de la double liaison Bruxelles-Kinshasa par la vallée du Nil (Charles DOLLFUS & Henri BOUCHÉ, *Histoire de l'aéronautique*, Paris, L'Illustration, 1932, p. 402).

Le programme industriel de l'aéronautique

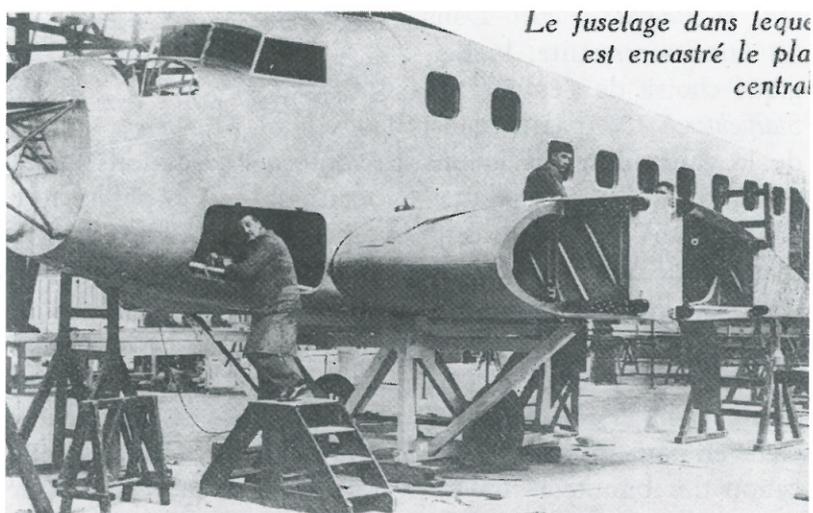
La construction d'avions se répartit en trois secteurs industriels qui sont chacun une spécialité de l'activité aéronautique, qu'elle soit civile ou militaire :

1. La fabrication des structures de l'avion (fuselage, ailes, gouvernes, ...) se définit comme secteur de la "cellule". Il représente quelque 50 % du coût de construction d'un avion;
2. Le secteur des "moteurs" représente environ 20 % du coût total;
3. Système de vol, de navigation, de télécommunication, d'instrumentation, s'inscrivent dans le secteur des "équipements" et représentent environ 30 % du coût global de construction. Mais l'ajustement d'un avion militaire aux technologies actuelles peut coûter jusqu'à 50 % du prix total de l'appareil.

Sans avoir de production propre, les entreprises belges se partagent ces trois secteurs : la SONACA et la SABCA (le secteur "cellule"), La FN, Fabrique Nationale de Herstal (le secteur "moteurs"), et Philips & MBLE Associated (le secteur "équipements"). Les entreprises belges travaillent sous licence étrangère, en sous-traitance, ou encore en co-production avec d'autres pays. L'aéronautique procurant un bon rapport en investissement et en création d'emplois, les finances publiques s'y impliquent tout en faisant bénéficier une série de secteurs annexes de technologies de pointe.



En 1970, le sous-groupe "Cellule" est redevenu le premier domaine de l'aéronautique belge, suite à la prise de participation de la firme Dassault dans la société SABCA. (La construction aéronautique dans la CEE. Analyse sectorielle, p. 12).



Construction d'un avion : le fuselage dans lequel est encastré le plan central. (L'Aviation marchande, p. 18).



Construction d'un avion : le squelette de l'aile. Dans le prolongement de l'aile, le volet d'intrados. (L'Aviation marchande, p. 18).

Les industries wallonnes

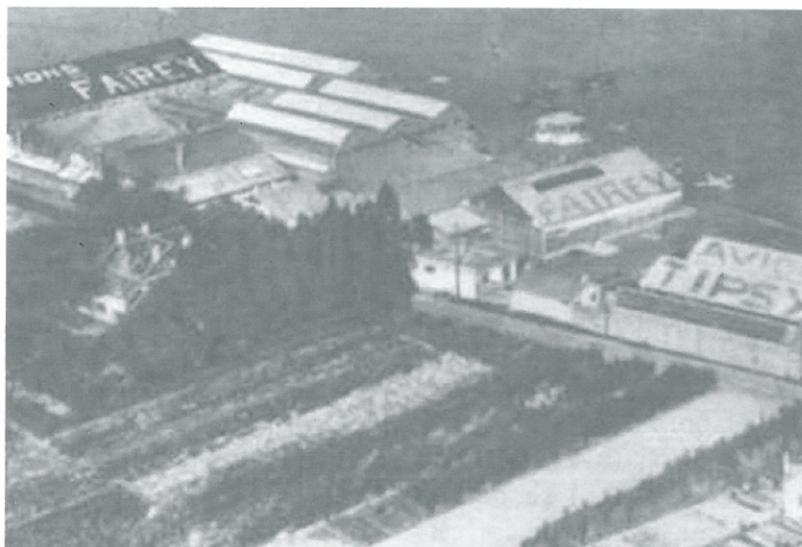
1. La SONACA

La société Avions Fairey (filiale du groupe britannique Fairey) est fondée en août 1931. Elle devient SONACA (Société Nationale de Construction Aérospatiale) en 1978.

En 1931, il s'agissait de produire des avions de chasse *Fairey Firefly* (britanniques) pour équiper la Force aérienne belge. L'histoire de l'entreprise s'est illustrée par la fabrication de plusieurs grands types d'appareils : *Firefly*, *Fox*, *Hurricane* et *Hawker Hunter*. Dans les années soixante, la Belgique choisit de s'équiper du *Starfighter F 104*, passant ainsi de la génération des avions volant à Mach 1 à ceux atteignant Mach 2, offrant, de cette manière, de nouveaux débouchés pour l'entreprise.

En 1972, Fairey se lance également dans l'aéronautique civile en participant à la fabrication des bimoteurs *Islander* et les trimoteurs *Trislander*.

L'achat par la Belgique du chasseur américain *F 16* de la société texane General Dynamics provoque la chute de la S.A. Fairey qui est déclarée en faillite en 1977. Un an plus tard, les pouvoirs publics et le secteur privé, conscients de l'intérêt commun de maintenir un outil de production aéronautique aussi performant, créent ensemble la SONACA, entreprise mixte, dans laquelle les pouvoirs publics détiennent la moitié des actions (39,4 % pour la Région Wallonne et 10,6 % pour la SRIW (Société Régionale d'Investissement Wallonne), tandis que



L'usine Fairey des années trente. On peut y remarquer le témoignage de la construction de l'avion *Tipsy*. (Avions Fairey Gosselies & Sonaca : a Tips of genie).

le secteur privé détient l'autre moitié : la FN (24,4 %), SAIT Electronics (12,2 %), les ACEC (7,3 %), Cartonex (1,2 %) et la SABCA (4,9 %).

Avant sa liquidation, Fairey occupait 1.700 personnes, ramenées à 1.250 à la date de la faillite. Dans les années quatre-vingt, la SONACA en compte plus de 1.350 et participe à deux grands contrats aéronautiques du moment : le *F 16*, dans le domaine militaire, pour lequel l'entreprise de Gosselies fabrique des pièces de la dérive, du fuselage arrière (*aft fuse*), assemble les tabilisateur verticaux (*vertical stabilize box assembly detail parts*) et procède à l'assemblage final (hors moteur) de l'appareil. L'autre contrat, civil celui-là, relève du domaine de l'*Airbus*. L'entreprise devient maître d'œuvre industriel dans la part belge de la construction des

Airbus A 310 et *A 320*. Elle assemble la partie mobile avant des ailes de l'*Airbus A 310*.

Cet élément est composé de trois volets (*slats*) et des rails en titane permettant la mobilité des *slats* (*slatracks*), ceux-ci étant construits par ASCO (Zaventem). La SONACA ajoute à cet ensemble la pièce *Krüger*, fabriquée par la SABCA, ainsi que le carénage de cette dernière (*fillet fairing*). La fabrication est identique pour l'*Airbus A 320*, à deux exceptions près : la pièce *Krüger* disparaît, mais en compensation, la Belgique est chargée de la fabrication des crémaillères des *slatracks*.

(A suivre...)

Jacques MAYNÉ

Art & Histoire de la région de Wavre



L'*Airbus Industrie A 310* possède un fuselage plus court que le *A 300* et une aile de technologie plus avancée conçue par *British Aerospace*. (Chronique de l'aviation, p. 794).