

NICOLAS LEMPEREUR (1909-2001)

Souvenirs d'un passionné de mécanique et d'aéronautique (seconde partie)

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 Albert Dewandre avec le Professeur Allard, le Colonel Massaux et Fernand Frenay, directeur à Cockerill.

Albert 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 Fernand Frenay a été un des huit membres fondateurs de notre association en mai 1937.

Fraîchement diplômé de l'université, il avait, avec un groupe d'amis, fabriqué un avion (en 1909). Ce groupe comptait Martin Fagard, qui avait créé en 1902 le département "Moto-cyclettes" de Sarolea, le futur Professeur Allard et Albert Dewandre.

Albert Dewandre fut un des plus grands ingénieurs belges. Il devint administrateur à la Banque de Bruxelles, à la Fabrique Nationale (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 de munitions de Herstal "Les Forges de Zeebrugge".

Les circonstances n'ont pas été favorables à la création de cette fabrique belge de moteurs d'aviation militaire.

Cependant, Frenay m'avait remarqué et m'a engagé à Cockerill (Département "Construction mécanique").

Comme tous ces hommes étaient des amis, j'ai continué à superviser — officieusement et 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 80 cm au lieu du piston Sarolea de 80 mm.

ETUDE

Ces moteurs pesaient jusqu'à 100 tonnes, au lieu des 32 Kgs pour le moteur d'aviation mais leur vitesse de rotation était de 150 tours par minute, car ils attaquaient directement l'hélice du navire.

Immédiatement après la capitulation de 1940, je repris mes fonctions à Cockerill, car cette firme avait obtenu des Allemands l'autorisation de poursuivre ses activités à la condition de ne pas produire de matériel de guerre.

Chacun craignait l'invasion de l'Angleterre et, peut-être, la victoire des Allemands.



Fig. 1. - Albert Dewandre (†1964), Vice-président de la FN de 1953 à 1962.

Or je pus constater un phénomène révélateur : j'avais, par l'observation de nombreux trains militaires chargés de matériel ultra-moderne (chars d'assaut, artillerie perfectionnée et canons de DCA) déduit que les Allemands n'allaient pas attaquer l'Angleterre, car tous les trains retournaient vers l'Allemagne.

Le 2 septembre 1940, je me suis dit : "les Allemands préparent autre chose. Ils vont donc rater leur coup et être battus". Je me suis encore dit, en voyant arriver 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 secrètement la décision de créer dès la Libération ma propre entreprise et de travailler avec les Américains car, pendant plusieurs années, les Allemands seraient "à plat" et les Français n'avaient pas encore assez progressé, de même que les Anglais.

Heureusement, les contacts, par exemple par courrier, pouvaient encore s'effectuer par la Suisse, tout au moins avant la fin de l'année 1940.

J'étais devenu un excellent ami du directeur de la grande bibliothèque technique de Cockerill, l'ingénieur retraité Kraft de la Saulx. La documentation technique, jusque la fin de décembre 1940, continuait à arriver d'Amérique.

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, Philip Mac Kenna. Cette firme fabriquait du "carbone de tungstène". Tout en assurant mon travail ordinaire à Cockerill, j'ai étudié la technique américaine de fabrication de ce genre de produits. Je n'aime pas beaucoup parler des connexions que j'ai établies pendant la guerre, mais je vous prie de croire que cela a fonctionné admirablement.

Dès la Libération, j'ai rendu visite à Frenay et lui ai expliqué que je remettais ma démission pour créer ma propre entreprise. Frenay (qui avait été diplômé 22 années avant moi) m'a dit sa sympathie et ses encouragements en m'assurant que, si nécessaire, il serait là pour m'aider de ses conseils.

Le gouvernement belge avait mis sur pied une mission vers les Etats-Unis. Il s'agissait de la Mission du Ministre Kronacker¹. De très nombreux cadres supérieurs belges, partis d'Anvers par bateau, étaient revenus et m'avaient fortifié dans ma résolution.

Mi-1946, la Sabena avait obtenu plusieurs avions DOU-

GLAS D.C.4. Il avait été décidé de faire des vols "expérimentaux" Bruxelles - Shannon - Gander (Terre-Neuve) - New-York. Le D.C.4 ne pouvait emporter que 45 passagers en plus de l'équipage, composé de 6 personnes.

Cet avion n'était pas pressurisé et ne pouvait donc pas dépasser 2200 mètres d'altitude. On prévoyait un arrêt de 2 heures à Shannon pour vérification et pour faire le plein et le même arrêt était prévu 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. 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.

Etaient 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 un des héros de la «Bataille d'Angleterre». Le navigateur était



Fig. 2. - Douglas D.C.4.

1. Homme politique libéral né à Anvers en 1897. Ministre sans portefeuille de 1944 à 1946, ses missions d'achats aux Etats-Unis après la Libération améliorèrent le ravitaillement de la population belge.

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 pour cela un ticket et une réservation sur une ligne américaine. Celle-ci était assurée par des quadrimoteurs américains "Constellation".

Mon voyage d'études s'accomplit parfaitement car dans tous les grands centres, comme New-York, j'étais reçu par des directeurs de Kennametal. Inutile de dire que par les visites de douze 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 présentais 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" (70 appareils au total), parce que deux d'entre eux venaient d'exploser en vol, tuant évidemment passagers et équipage. La cause des explosions n'était pas connue. Ce n'est que plus tard qu'on a découvert l'origine 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.

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 qu'une réservation m'attendait pour le lendemain sur un D.C.4. américain qui effectuait la liaison New-York - Terre-Neuve - Londres mais, j'avais besoin d'un visa pour atterrir à Londres.

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".

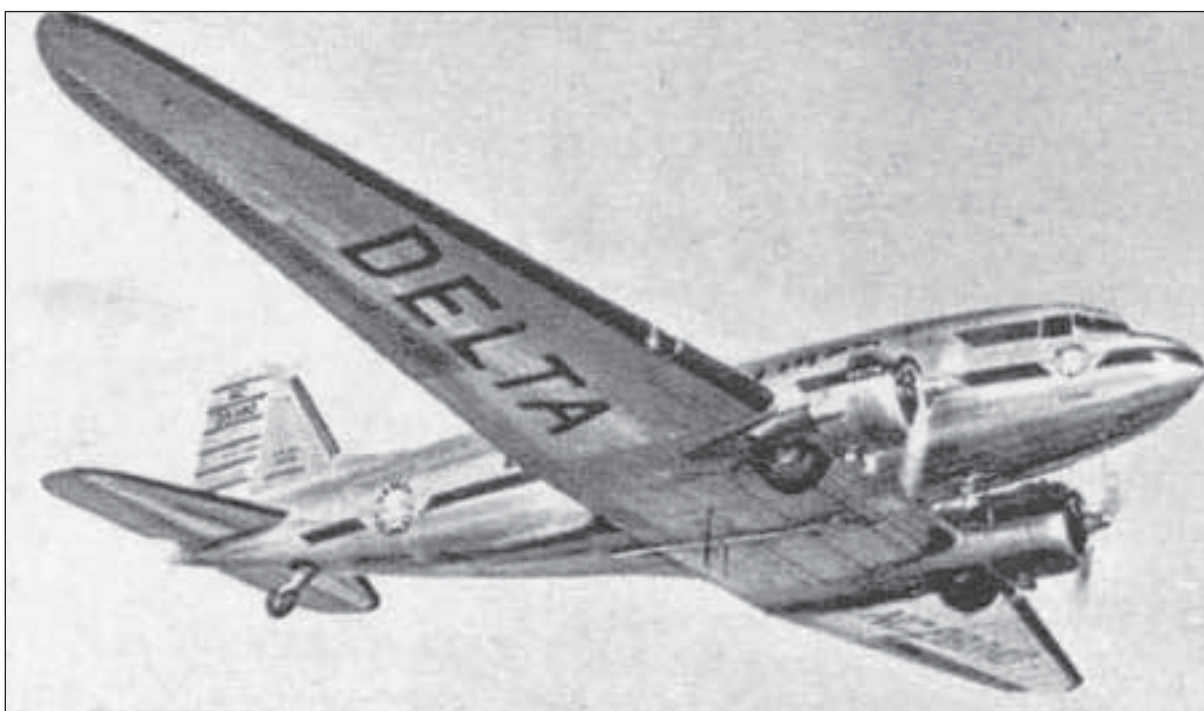


Fig. 3. - Douglas D.C.3.

Toute cette aventure se terminait bien, grâce à toutes ces personnes qui m'avaient aidé.

Un autre voyage mémorable eut lieu le 30 octobre 1949.

J'ai embarqué de 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 composé de six personnes, que sept passagers dont seulement «cinq et demi» avaient payé leur place.

En effet, un des passagers était 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 car à l'époque la ligne Amérique - Italie n'existait pas encore. Le jeune enfant était à la garde et aux soins de l'hôtesse de l'air. A

l'arrivée à Bruxelles, il descendit l'escalier, porté par l'hôtesse et fut accueilli par de nombreuses personnes, y compris une demi douzaine de photographes : c'était une belle publicité pour la Sabena.

Au départ de New-York le 30 octobre 1949, j'avais très amicalement conversé avec M. Schouvaerts qui m'avait expliqué que l'accident du boxeur Marcel Cerdan (le 28 octobre 1949) avait eu un retentissement tel que presque tous les passagers avaient annulé leur réservation. Il me raconta les circonstances du drame. 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. Pour éviter cette zone, il obliqua vers les Açores et l'aérodrome de Santa Maria. Or il

se fait qu'aux Açores, il y a un "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 de l'équipage (48 personnes).

A son bord, Marcel Cerdan effectuait le vol Paris - New-York car il devait combattre quelques jours plus tard pour le titre de champion du monde. Ginette Neveu, une des plus grandes violonistes du moment, était également à bord. Elle était attendue en grande pompe à New-York et 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 du 30 octobre.



Fig. 4 - Marcel Cerdan (à droite) et Edith Piaf (Cliché tiré du livre de Dominique Grimault et Patrick Mahé, *Piaf-Cerdan : un hymne à l'amour 1946-1949*, Paris, Robert Laffont, 1983).



Fig. 5 - Ce qu'il reste du Constellation F-BAZN, qui s'est écrasé en pleine nuit sur le pic Redondo, dans l'île de Sao Miguel, aux Açores (Cliché tiré du livre de Dominique Grimault et Patrick Mahé, *Piaf-Cerdan : un hymne à l'amour 1946-1949*, Paris, Robert Laffont, 1983).

En cours de route, M. Schouvaerts m'a dit qu'on ne savait pas du tout si l'on pourrait survoler Terre-Neuve, mais qu'on allait bientôt le savoir. Effectivement, à un moment donné, l'avion s'est mis à souffrir terriblement 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 le chemin inverse de celui emprunté par le "Constellation" d'Air France. Rassurez-vous, depuis cette date, plus aucun avion n'a heurté ce pic !

Je vous ai parlé d'Albert Dewandre, un des "ingénieur, banquier et industriel" les plus compétents de Belgique. Il faut remarquer qu'il 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 Albert Dewandre, à l'époque, président de notre association d'ingénieurs (AILg), était resté un grand supporter de l'aviation. Membre de 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 40e 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 intéressant : l'aérodrome civil de Rocourt avait été supprimé depuis longtemps

et seul Bierset, uniquement militaire, existait. La très dynamique organisation Le Grand Liège avait décidé d'agir pour que l'on crée un aérodrome civil moderne à Liège. Une commission fut établie avec la participation de Motor Union et de l'AILg (toujours M. Dewandre).

Je fus délégué de l'AILg à cette commission. Nous eûmes de nombreuses réunions et Le Grand Liège avait demandé la participation d'architectes du groupe "L'Equerre". Un officier aviateur faisait partie de ces rencontres. 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 Liège allait démarrer le

projet, l'aviation militaire a dit : "Nous voulons que ce terrain soit à nous". Cependant, il fut convenu que ce terrain d'aviation soit à la fois militaire et civil et l'armée eut la gentillesse de dédommager Le Grand Liège en payant les frais des architectes du groupe "L'Equerre". 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 de fonctionner (casernes, mess, etc...) et la dénomination "Aérodrome de Bierset" a été conservée bien que le site se trouve 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 vingt 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 matériel récupéré 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 étonnant de voir diriger un combat aérien au-dessus d'Anvers. On allait commencer la construction

d'un radar moderne (réalisé depuis) 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-Emael (17 km de galeries), j'ai pu visiter en détail ce fort, qui fut pris 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 ; car ce type d'attaque n'avait pas été prévue.

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 Henri mais j'ai été bien surpris d'apprendre après la guerre que son nom était Henri 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 Henri : il a été fusillé immédiatement après.

Mon major s'appelait Renson. Il était passé en Angleterre, où on l'avait affecté au pilotage d'avions de transport. Après de vives réclamations, il a obtenu de piloter des avions qui bombardaient 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. Depuis longtemps retraité, au grade de général, il est décédé de mort naturelle. Je lui garde une très grande reconnaissance. Lui aussi connaissait mes expériences dans l'aviation et au sein de Cockerill. Il aimait 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.