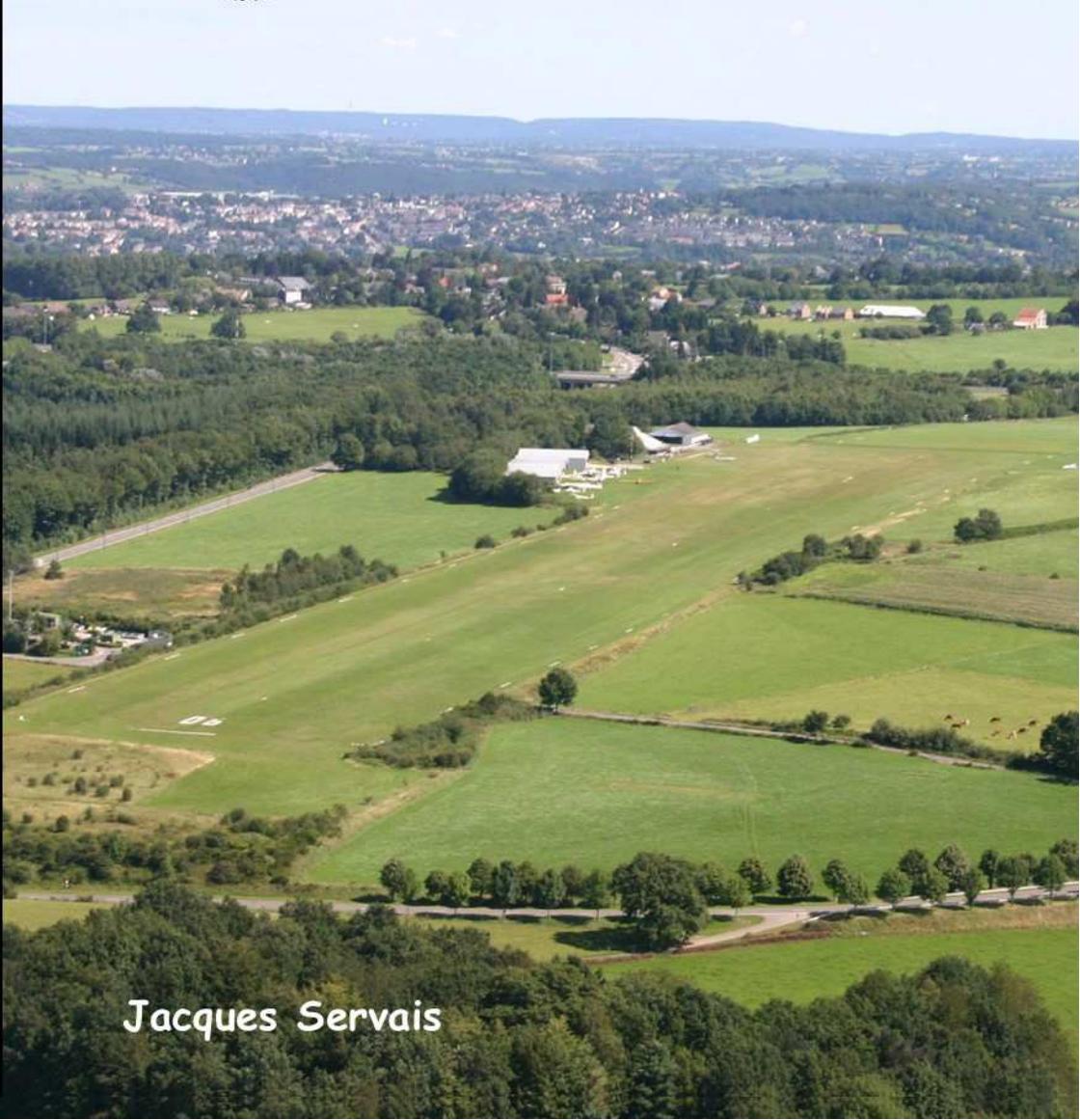


# ROYAL VERVIERS AVIATION



**75 années  
dans le ciel de Verviers  
1931 - 2006**



**Jacques Servais**

**75 années  
dans le ciel de Verviers  
1931 - 2006**

**Des aérodromes**

**Des pilotes**

**Des planeurs**

**Des avions**

**Jacques Servais**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>PREFACE</b> .....	5
<b>INTRODUCTION</b> .....	6
<b>LE COMMENCEMENT</b> .....	9
• Avant la guerre de 1940 .....	9
• Après la guerre .....	13
<b>LE LABORU</b> .....	17
• Première version .....	17
• Version actuelle .....	20
<b>LES BATIMENTS</b> .....	23
• Le hangar Georges Genet .....	24
• Le hangar Charles Lejeune .....	24
• Le «Préau» .....	25
<b>LES HOMMES</b> .....	26
• NOS PRÉSIDENTS D'HONNEUR .....	26
• LES PRÉSIDENTS ET ADMINISTRATEURS DÉLÉGUÉS .....	30
• Les CARTIGNY .....	39
• Les LITT .....	45
• Les Autres .....	49
• Et tous les autres ? .....	76
<b>L'ECOLAGE EN PLANEUR DANS LES ANNEES 50</b> .....	81
<b>LE VOL D'ONDE</b> .....	86
<b>LES VOLS DE DISTANCE DANS LES ANNEES 60</b> .....	90
<b>LE MATERIEL DU ROYAL VERVIERS AVIATION</b> .....	95
• Les planeurs .....	96
• Les avions .....	107
<b>En guise de conclusion</b> .....	121
<b>GLOSSAIRE</b> .....	122



## PREFACE

C'est pour moi un grand plaisir, après avoir lu ce petit livre, d'en rédiger la préface.

L'histoire de l'aviation, mère de la grande aventure spatiale, est d'abord la saga de pionniers aussi enthousiastes qu'anonymes pour qui tout était encore à découvrir et à faire.

Cette quête de l'infini est l'œuvre de millions de fanatiques qui se sont rassemblés à travers le monde dans des milliers d'associations.

Sans conteste, le Royal Verviers Aviation, maintenant le plus ancien club du Royaume, en fait plus que largement partie.

Son histoire nous est ici contée par le petit bout de la lorgnette, ses heurs et malheurs quotidiens, mais aussi, au fil des années, l'émergence d'un invincible progrès, depuis de rustiques machines volantes hissées au haut de collines et réalisant des vols de quelques secondes, jusqu'aux planeurs les plus modernes, s'élevant à plus de dix mille mètres et parcourant des distances exprimées en milliers de kilomètres.

Par son œuvre de propagande et de diffusion, cette ASBL fidèle à ses statuts a largement essaimé, initiant une multitude de pilotes tant à l'art du vol à voile que dans les techniques motorisées et suscitant des vocations civiles, sportives et militaires.

Tous ont porté au loin cet "airmind", passion si présente dans ce club, ferment indispensable de la continuité, de la persévérance et de la réussite.

Puisse cet esprit souffler encore longtemps et qu'un jour un adolescent timide, venu y tâter le planeur, connaisse devenu adulte le bonheur suprême d'aller découvrir les étoiles.

Vicomte Dirk Frimout  
*Premier astronaute belge*

# INTRODUCTION

Beaucoup de vent a soufflé et de nombreux nuages ont traversé le ciel de Verviers depuis ce jour de février 1931 où quelques enthousiastes décidèrent de créer un club de vol à voile et de lui donner le nom de Verviers Aviation.

Les années ont passé et René Liégeois, membre fondateur, fait toujours partie de notre club, même si son grand âge ne lui permet plus guère de nous rendre visite.

Le temps fait son effet et commence à estomper des souvenirs qui risquent de disparaître à jamais. Faut-il jouer à l'historien et écrire l'Histoire du club avec un « grand H » ? Ce serait un travail énorme et fastidieux qui n'intéresserait qu'un nombre relativement restreint de personnes.

Je me refuse néanmoins à laisser le chemin libre à l'oubli. Trop de personnes se sont dévouées pour que le Royal Verviers Aviation devienne et reste ce qu'il est : le club de référence pour la Wallonie et peut-être pour la Belgique. Je vais donc essayer de raconter la légende en évoquant les aventures et mésaventures, je n'ose pas dire des « héros » mais de tous ceux qui ont marqué peu ou prou la vie du R.V.A.

Chacun d'entre eux a apporté sa pierre à l'édifice. Les petits cailloux côtoient souvent les blocs de rocher, et le dévouement a cimenté le tout.

Il me paraît bon de commencer par raconter la grande transhumance de la poignée d'enthousiastes à la recherche d'un endroit où exercer leurs activités. Ce n'est qu'en 1953 qu'ils arrivèrent à la terre promise (le Laboru). Leur nombre et leur matériel avaient grandi, quelques uns n'y sont pas arrivés, mais contrairement à la géopolitique actuelle, il y a plus d'un demi siècle que leurs successeurs y vivent en paix avec leurs voisins.

Je vais donc vous raconter cette transhumance, évoquer le souvenir des figures marquantes de ces trois quarts de siècle, décrire l'évolution du matériel et des techniques.

Je voudrais néanmoins insister encore sur un point : la richesse du Royal Verviers Aviation, c'est le nombre et la diversité de ses

membres. En regardant le chemin parcouru, je revois énormément de visages disparus et c'est surtout sur ces visages que je m'attarderai pour éviter de les voir disparaître dans le brouillard de l'oubli. Je m'étais fixé pour règle de ne parler que de ceux qui ne peuvent plus le faire. Parmi ceux qui volent encore, ou qui viennent régulièrement se replonger dans notre atmosphère, il en est quelques-uns que j'évoquerai, car leur nom est indiscutablement lié à l'histoire du Club et il serait injuste de les passer sous silence. De mauvaises langues me susurrent à l'oreille, que le silence n'est peut être pas leur qualité principale, mais si on commence à écouter les mauvaises langues...

J'ai le privilège d'avoir une assez bonne mémoire et la plume relativement facile. Étant arrivé au club en 1949, j'ai connu personnellement tous ceux dont je parle. Cela ne m'a pas empêché, à chaque fois que c'était possible, d'interroger les membres de leur famille pour éviter toute erreur ou malentendu. Je les remercie pour leur aide, ainsi que pour les albums photos qu'ils ont permis de consulter, de scanner etc. L'aide de Michel Nizet a été particulièrement précieuse dans ce domaine. Opérer un tri dans les souvenirs de Paul Darimont, André Litt, Marcel Cartigny et bien d'autres fut passionnant, mais souvent source de regret devant l'élimination obligatoire de certains documents pour raison de concision.

Composer un texte et choisir des photos pour l'illustrer est une chose. Bien le présenter avec une mise en page soignée, en réaliser l'impression et la reliure en sont deux autres. Au prix d'un long travail, Michel Coumont et Michel Petit-Jean ont apporté la touche finale à mon travail. Je les en remercie du fond du coeur. Une fois de plus au R.V.A., une collaboration amicale a surmonté un défi.



# LE COMMENCEMENT

## Avant la guerre de 1940

Les premiers vols de Verviers Aviation en 1931 eurent lieu dans la prairie Bonhomme, tout près du carrefour du Cheval Blanc.

En 1932, le club vole au Laboru, à quelques centaines de mètres de la piste actuelle, mais à un endroit qui servait de remblai à la ville de Verviers et de champ de manœuvre.

Trop exigu, cet endroit fut vite abandonné au profit de l'hippodrome de Spa, déjà agréé comme aérodrome semi-privé.



(1939) – Sabca – Kassel 12

La photo ci-dessus a été prise le lundi de Pâques 1939 à l'aérodrome de Spa. Le club montre fièrement son matériel.

Entre les deux planeurs, un Sabca et un Kassel 12, près de la remorque, on remarque la voiture Chevrolet sur laquelle était monté le treuil. A côté de cette voiture le fuselage d'un Kassel 17.

Le Kassel 12 « Tchèt volant » est actuellement au musée du cinquantenaire à Bruxelles.

Il faut aussi signaler qu'à de nombreuses reprises, au cours des années trente, le club participa à des « camps » de vol à voile organisés principalement à Hébronval, petit village situé entre Salmchâteau et la Baraque de Fraiture. S'il est vrai que ces camps regroupaient plusieurs associations belges, les Verviétois en étaient les principaux animateurs sous la houlette de Paul Cartigny.



Lancer au sandow, Hébronval

On ne peut qu'admirer les efforts que firent ces pionniers pour réaliser des vols de quelques minutes. Hébronval présentait une colline descendant en pente douce vers la vallée, l'idéal à cette époque. L'ennui est que cette pente était composée d'une série de prairies clôturées par des barbelés. Il fallait donc acheter à chaque propriétaire l'autorisation d'enlever les barbelés sur une largeur suffisante pour que les vols puissent se dérouler sans problème, car

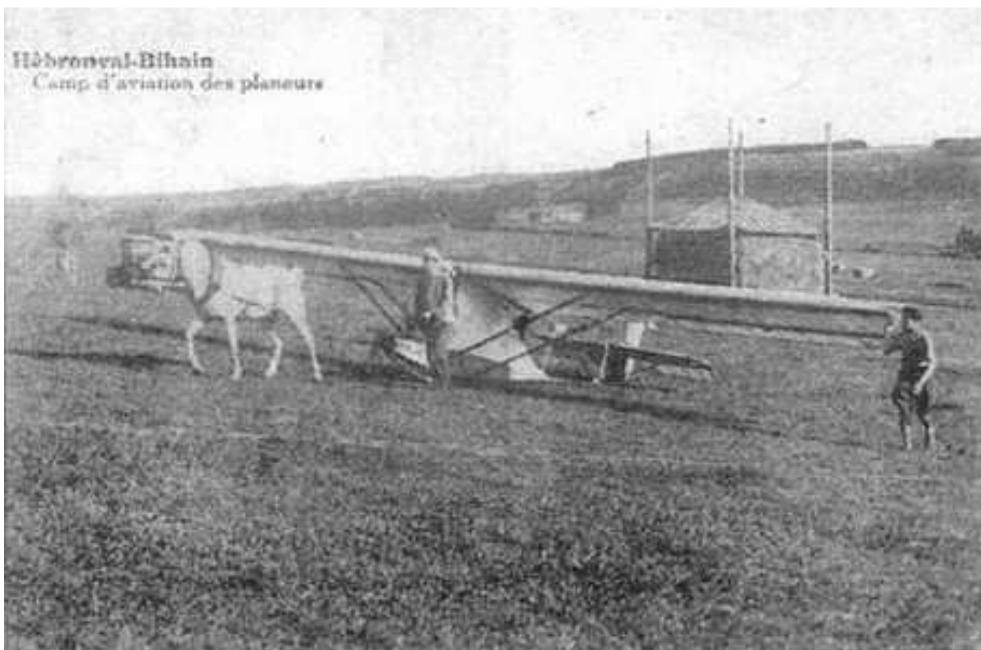
tous les pilotes ne réussissaient pas à arriver jusqu'au bas de la pente !

Les lancers se faisaient au sandow : un genre d'énorme élastique en forme de V, avec 4 ou 5 aides à chaque branche du V et le planeur au milieu. Je vous laisse imaginer la suite : les aides tendaient l'élastique et à un signal se mettaient à courir tandis qu'on libérait le planeur qui partait comme une balle.

L'ennui est qu'après être arrivé en bas de la pente, il fallait remonter le planeur et à ce moment, il paraissait bien lourd et la piste bien longue. Heureusement, de temps à autre, un fermier attelait son cheval et la brave bête, habituée à de bien plus lourds travaux ramenait le planeur à son point de départ.



Hébronval



Hébronval

Les vols étaient chronométrés à la seconde et les évolutions soigneusement décrites dans les carnets de vols. Il arrivait, trop rarement sans doute, qu'un vol durât quelques minutes. Le pilote et les anciens cherchaient à comprendre et arrivaient ainsi à force de patience et d'observation à découvrir quelques uns des secrets de l'atmosphère. Qu'ils en soient remerciés par ceux qui maintenant ne parlent plus qu'en heures et en centaines de kilomètres.

## Après la guerre

Le 10 février 1946, Georges Genet effectuait le premier vol en planeur de l'après-guerre au Sart-Tilman. Quelques mois plus tard les premiers vols en remorqué avaient lieu sur l'aérodrome de Bierset, à près de 40 km de Verviers, et il n'y avait pas encore d'autoroute !

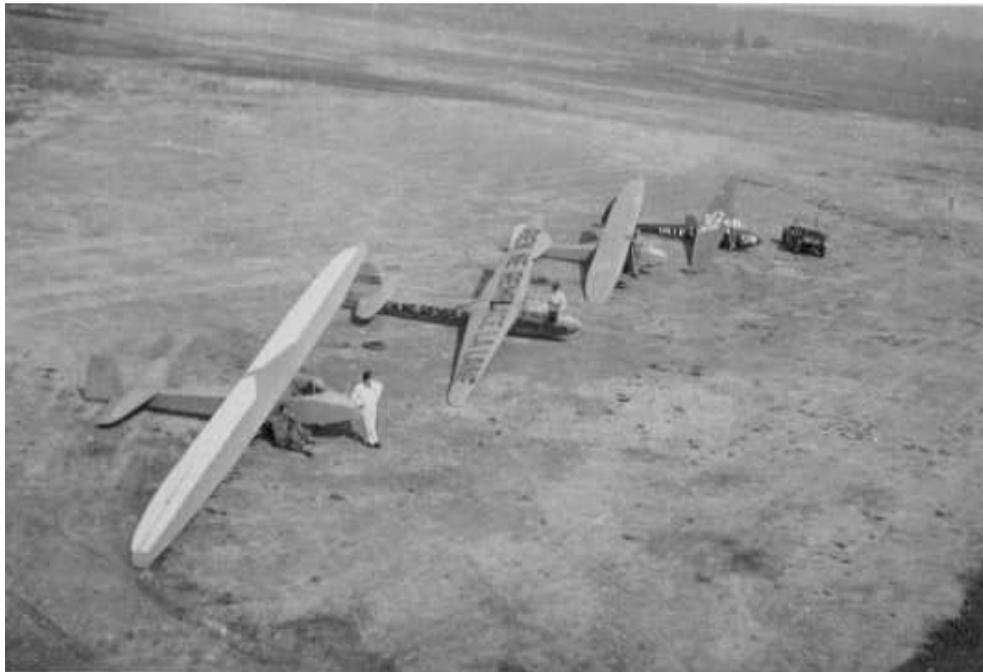
Quelques vols eurent lieu à Maison-Bois sur l'aérodrome privé de Charles de Kerchove situé sur une de ses prairies, déjà utilisée à cette fin par les Américains en 1944.

En 1947, Verviers Aviation (le brevet « Royal » viendra en 1956) s'établissait à Spa. Le hangar actuel n'existait pas encore. Le matériel était abrité dans de longs hangars semi cylindriques situés environ 500 mètres au nord des installations actuelles et les rentrées et sorties des planeurs exigeaient un maximum d'efforts physiques.

Fin 1948 : catastrophe. Un des hangars s'écroule sous le poids de la neige et écrase deux avions.

La Régie des Voies Aériennes commence la construction d'un nouveau hangar dont les dimensions étaient prévues pour abriter deux DC 3. Ce hangar ne deviendra accessible que dans le courant de 1949. C'était évidemment le rêve pour les pilotes de l'époque puisqu'on n'y vit jamais de DC 3 et que le matériel pouvait rentrer en ligne droite.

La photo ci-dessous montre le matériel du club au début 1950 : 2 Grünau, 1 Olympia et 1 Sohaj. A comparer avec celle d'avant guerre !



2 Grünau - 1 Olympia - 1 Sohaj

Hélas, le rêve fit rapidement place au cauchemar, surtout pour le trésorier. Le prix du garage devint prohibitif. Malgré de savants encastrement de planeurs, Verviers Aviation était requis de payer un droit de garage pour une surface supérieure à celle du hangar !

La Régie calculait en effet la surface occupée par chaque machine sur base de son envergure multipliée par la longueur du fuselage. Malgré de nombreuses démarches, la Régie maintenait obstinément son point de vue. Le résultat ne se fit pas attendre : les administrateurs commencèrent, en douceur, à prospecter les possibilités de déménagement.



Hangar Spa (1951)

Charles de Kerchove était membre du club depuis plusieurs années. Il avait effectué un vol de plus de huit heures sur le Bussard au départ de Spa (record du club) et surtout était locataire de prairies situées près de son château sur le sommet entre Heusy et Theux, au lieu-dit Laboru. Le club retournait donc dans la région qui avait vu ses débuts.

Le reste ne fut pas trop difficile, car contrairement à l'époque actuelle, les choses de l'air attiraient alors une curiosité sympathique. Le Laboru allait donc naître.

L'accouchement se réalisa à terme, mais au prix de gros efforts techniques.



Le Laboru (1953)



# LE LABORU

## Première version

C'était très bien d'avoir trouvé un endroit susceptible d'être accepté par l'administration, encore fallait-il l'aménager. Nous étions en 1953. Quinze ans auparavant, le terrain était occupé par une futaie d'épicéas. Celle-ci fut abattue pendant la guerre et remplacée par des champs de seigle qui finalement devinrent des prairies... ce qui ne signifie pas, mais alors là pas du tout, des surfaces planes. Il fallut aplanir, mais à une époque où les bulldozers étaient rares et hors de prix.

Un travail de forçat commença. Paul Darimont passa des heures et des jours au volant d'un tracteur pour charruer, herser, rouler etc. Heureusement, son patron était aussi l'administrateur délégué du club ! Paul était suivi d'une équipe de ramasseurs de pierres qui avaient l'impression que plus ils en ramassaient, plus il en apparaissait de nouvelles.

Pendant ce temps, se construisaient deux hangars : celui qui abrite notre atelier et la cafétéria et en face le hangar privé de Charles de Kerchove, destiné à recevoir son Auster et plus tard son Jaskolka.

L'aérodrome était beaucoup plus petit que ce que nous connaissons actuellement. Le permis d'exploitation daté du 3 juillet 1953 parle d'une piste de 575 mètres. Elle débutait à hauteur du pipeline de l'Otan et se terminait à environ 50 mètres de l'ancienne route de Sassor (actuellement coupée par la fin de la piste). Coté est, elle était limitée par une clôture électrique amovible. Le matin, avant de commencer à voler, petite partie de corrida pour transférer les jeunes veaux de Charley(\*) dans une autre prairie. Ensuite démontage de la clôture et pose d'un balisage de début de piste, à peu près à l'endroit actuel du seuil de piste 24. Le soir même opération, mais en sens inverse !

(\*) voir page 28

Dans le hangar du club, on arrivait à abriter au sol : 2 Grünau, 1 Sohaj, 1 Olympia, 2 Piper-cubs, 1 Luscombe et un Auster (le remorqueur). Et on suspendait aux fermes de la toiture, à l'aide de palans : 1 planeur biplace Mu 13, 1 monoplace Spatz et un Grünau. Assez rapidement une prolongation du hangar de Charley permit de ranger l'Olympia, le Bussard et un Grünau.

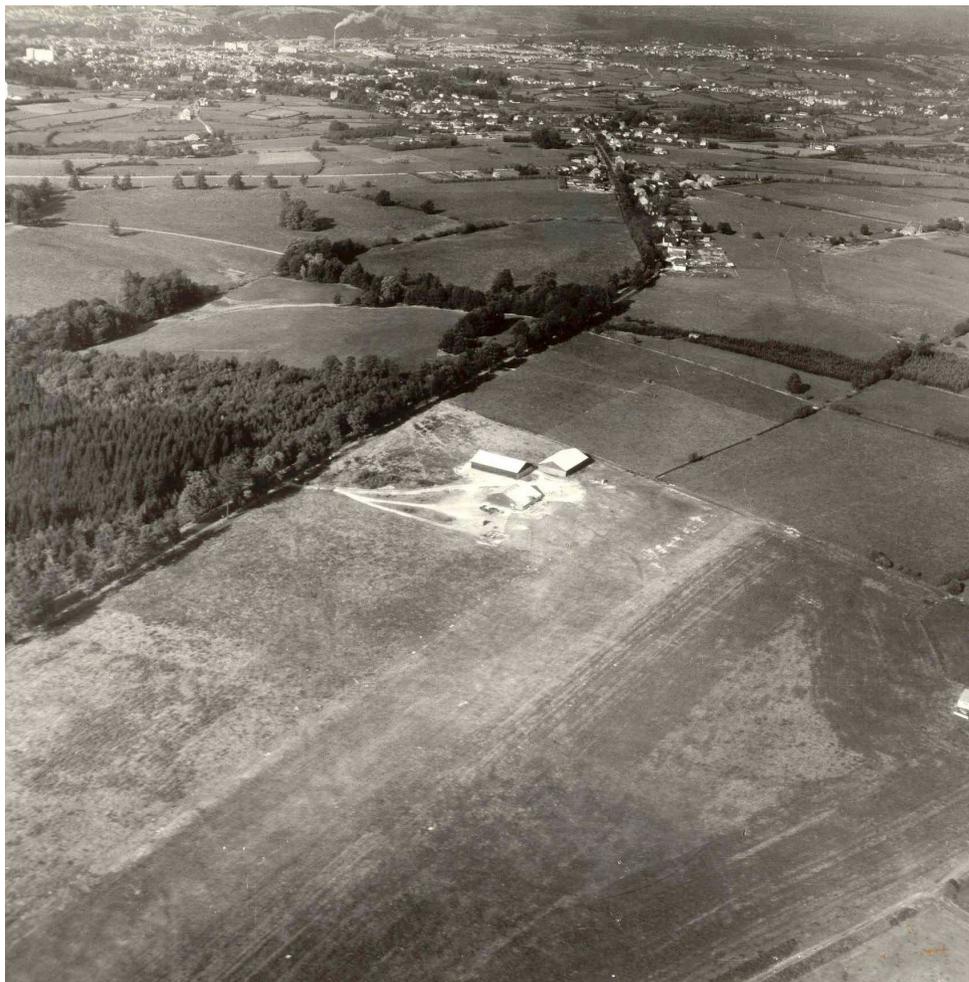
A cette époque, nous avions le téléphone (obligatoire) mais pas encore l'électricité. Le bar était éclairé par des lampes à pression de gaz de pétrole. Il faut se rendre compte qu'il s'agissait d'un étroit boyau avec une seule rangée de tables contre les fenêtres côté piste. Le mur mitoyen avec le hangar était pourvu de tablettes rabattables de 30 cm de large.



Le bar (1958)

Henri Blavier – Marcel Cartigny – André Cartigny – Madeleine Cartigny – Jacqueline Xhaët – (?)  
Caroline Xhaët - Pierre Annez – Ben Weerts

1959 vit la construction du hangar Cartigny qui abrite maintenant nos planeurs d'entraînement. Son inauguration fut l'occasion d'un bal dont la publicité fut assurée par des jets de tracts (par avion évidemment) sur tous les villages du voisinage. C'est vers cette époque, que cessèrent les corridas préalables à l'ouverture de la piste, Charley ayant trouvé une autre solution pour ses veaux à l'engraissement.



Le Laboru (1960)

## Version actuelle

Les pilotes du club (devenu en 1956 le Royal Verviers Aviation) avaient la réputation de savoir se poser n'importe où par suite de leur entraînement sur une piste dont le manque de longueur angoussait les pilotes des autres aérodromes.



Le Laboru (2002)

En 1976, l'autoroute Verviers Prüm progressait et partait à l'assaut de la colline vers l'aérodrome. On se rend encore compte aujourd'hui des énormes travaux de terrassement qui eurent lieu derrière Séroule. Qui dit terrassement, dit déblais à évacuer. Encore faut-il trouver un endroit et si possible pas très loin car les frais de transports deviennent vite prohibitifs.

Une fois de plus, le club sut saisir la bonne occasion au bon moment. Les interventions d'Albert Nizet (le père de Michel) arrivèrent à convaincre tout le monde. Le passage de l'autoroute à

proximité du seuil de piste 24 bloquait toute extension de l'aérodrome de ce côté. Par contre, le club ne verrait aucun inconvénient à ce que l'entrepreneur se débarrasse de ses fameux déblais à l'autre extrémité de la piste, à condition évidemment de bien les aplanir. Il faudrait couper et détourner la route vers Sassor, mais ce n'était quand même pas la mer à boire comparé aux avantages que le club avait la gentillesse de proposer.

Et cela a marché ! La piste a actuellement une longueur officielle de 735 mètres, plus une zone de sécurité d'une centaine de mètres avant le bord du talus vers Theux.



Le Laboru (2005)

Les installations du Laboru (2005)



Hangars: Genet – préau – Lejeune

Cafétéria/atelier – Cartigny – de Kerchove

## LES BATIMENTS

A l'origine, leurs parois étaient en planches. Malgré une épaisse couche de créosote, ce n'était pas l'idéal pour un endroit battu par le vent et les pluies. Petit à petit, des murs en blocs de ciment vinrent remplacer les planches. Et ce fut de nouveau une aventure, un challenge et une démonstration d'esprit d'équipe. Un pilote, conducteur de travaux, trouva quelques maçons qui acceptèrent de venir travailler un week-end. On emprunta une ou deux bétonnières, on trouva quelqu'un qui pouvait avoir du ciment à un prix imbattable. Idem pour les blocs en béton. Les maçons ne travaillèrent jamais aussi vite de leur vie. Chacun disposait en effet de trois ou quatre aides qui n'y connaissaient rien mais qui leur passaient les briques, le ciment etc. Ils ne durent jamais quitter leur échafaudage, sauf pour le rehausser.

Tout ce dont ils avaient besoin leur était mis dans les mains. Cette opération se renouvela chaque hiver jusqu'au moment où tous les hangars eurent des murs en dur.

La cafétéria subit deux élargissements pour arriver à son état actuel et chaque fois, toutes les compétences furent sollicitées parmi nos membres où nous avons trouvé des menuisiers, mécaniciens, électriciens, carreleurs, plombiers, chauffagistes et j'en oublie. Qu'ils veuillent bien m'en excuser. Oserais-je rappeler que nos appuis de fenêtres en marbre ont été offerts par un constructeur de monuments funéraires ?

Malgré tout, cela coûtait de l'argent. Heureusement un cinéaste(\*) décida de tourner un film dans la région et fut séduit par l'aspect vieillot de notre cafétéria. A l'annonce de sa rénovation, il nous supplia de n'y pas toucher et de lui laisser faire son film dans ce décor. Comme il joignit quelques espèces sonnantes et trébuchantes à ses supplications, nous lui fîmes le plaisir de reporter à quelques mois la modernisation prévue, et dans la foulée, on construisit le hangar « atelier planeurs ».

(\*) Voir page 77

## **Le hangar Georges Genet**

Faire entrer des planeurs trop grands dans un hangar trop petit est un exercice coutumier en vol à voile, mais malgré tout, il y a des limites. Certains administrateurs ont une brique dans le ventre et des idées plein la tête. L'Adeps est d'accord d'aider les clubs sportifs à construire des infrastructures, à condition de ne pas dépasser un certain montant et que le club en question paye la moitié de la somme totale. Pourquoi ne pas essayer de profiter de cette opportunité ?

En aviation, on a besoin de hangars très larges et pas très profonds et surtout sans colonnes intérieures. Cela veut dire que ce n'est pas simple. Et ce qui n'est pas simple est coûteux ! Donc la moitié à fournir sera élevée.

Une fois de plus, une solution fut trouvée. Quelques pilotes possesseurs de leur propre machine acceptèrent de fournir les fonds nécessaires, à condition de pouvoir héberger leurs planeurs dans le bâtiment en question. Et l'opération finit par réussir, non sans de multiples péripéties et délais (environ 5 ans) comme on peut en attendre d'un dossier qui doit voyager entre plusieurs administrations et qui ne se trouve pas toujours au-dessus de la pile des affaires à traiter. Fin 1985, le hangar était enfin opérationnel.

Quelques méchantes langues prétendent que les conditions obtenues de l'entrepreneur chargé de la construction furent si âprement discutées qu'il faut y trouver la raison de sa faillite peu après l'achèvement des travaux.

## **Le hangar Charles Lejeune**

A peu de choses près, ce fut le même schéma, sauf que cette fois, le club puisa dans ses fonds propres sans appel à des privés. De plus l'expérience de la première opération permit d'éviter certains

écueils et de mieux connaître les portes auxquelles il fallait frapper pour éviter un sommeil trop prolongé au dossier.

Le hangar est opérationnel depuis la mi 2002. Il y eut un peu de retard : de nouveau un des entrepreneurs tomba en faillite ! Il vaudrait peut-être mieux ne pas trop en parler si nous envisageons d'autres constructions.



Hangar Genet – Le préau – Hangar Lejeune

### **Le «Préau»**

Les remorques des planeurs souffraient beaucoup en hiver, d'où l'idée de réunir les hangars Genet et Lejeune par un toit pour les abriter et de fermer le fond de cet abri pour éviter les vents d'ouest. Par ailleurs, et ce n'est pas le moins important, ce genre de construction légère pouvait prétendre à un subside. Cette fois, le constructeur n'est pas tombé en faillite !

## LES HOMMES

« A tout seigneur, tout honneur » dit le dicton; nous commencerons donc par :

### NOS PRÉSIDENTS D'HONNEUR

#### Adrien HOUGET (Président d'honneur)

Un nom bien connu de l'industrie lainière verviétoise. Il fut d'ailleurs bourgmestre de Verviers et sénateur. J'avoue ne pas savoir exactement à quelle date il devint notre président d'honneur. En tous cas, il l'était déjà en 1949.



(?) - Willy Grandjean - Adrien Houget – Marcel Cartigny – André Xhaët

En 1950, alors que le club venait de casser sa tirelire pour acquérir une machine de performance, l'Olympia, les Tchèques vinrent présenter « la » machine de l'époque : le Sohaj.

« Pourquoi ne l'achetez vous pas ? » demanda Adrien Houget. L'explication fut facile à donner et la réponse inattendue : « Eh bien, je vous l'offre ! »

Il faut encore ajouter que c'est sous son mayorat, en 1951, lors des fêtes du tricentenaire de la Bonne Ville de Verviers que le Conseil communal décida, à l'unanimité s'il vous plaît, d'acheter et d'offrir à notre club son premier biplace. Ce Mü 13 E, Bergfalke, fut d'ailleurs baptisé « Ville de Verviers ».

Nous voyons ici Adrien Houget assis dans la voiture de piste (« la B2 ») entre W. Grandjean et M. Cartigny.

## Charles de KERCHOVE (Président d'honneur)



Charles de Kerchove

Les intimes l'appelaient Charley. Pour l'état civil c'était le comte Charles de Kerchove de Dentergem de Pinto. Il habitait le château situé à proximité de l'autoroute (pour les pilotes de planeur : le point d'entrée en vent arrière pour la piste 06). C'est grâce à lui que notre club est installé au Laboru. Charley était d'abord un pilote d'avion, propriétaire d'un Auster. Il vint ensuite au vol à voile, réalisa un vol de plus de huit heures en Bussard, acheta un Jaskolka quelques années plus tard et remporta les Championnats de Belgique de 1959.

Les anciens se souviennent d'un mouton à la broche, dans la cour du château, offert par Charley aux moniteurs d'un stage de vol à voile « Adeps » ainsi que d'un réveillon de Nouvel An, également au château où le thermomètre descendit à  $-18^{\circ}\text{C}$  et la neige monta à 50 cm.

En remerciement des services rendus au club, il fut nommé président d'honneur et son nom fut donné à notre premier challenge annuel. Le hangar qui porte son nom fut construit en même temps que notre premier hangar et il en fit don au club lorsqu'il cessa de voler.

Charley se retira dans une de ses propriétés de la région de La Roche, d'accès très difficile, où il ne souhaitait guère recevoir de visites. Il fit cependant une exception et vint assister à une de nos réunions de fin d'année, à Sart. Il y fut extrêmement ému par la chaleur de l'accueil que lui réservèrent les pilotes.

## LES PRÉSIDENTS ET ADMINISTRATEURS DÉLÉGUÉS

Une des caractéristiques du Royal Verviers Aviation a été d'être pendant de nombreuses années animé principalement par l'administrateur délégué.

Certains dirigeants portèrent d'ailleurs successivement les deux « casquettes » au cours de leur activité au sein du club.

### Charles LEJEUNE

« **Le président** » dont les pilotes se souviennent est indiscutablement Charles LEJEUNE qui nous a quitté en janvier 2001 après 48 années de présidence et 70 ans de présence au club puisqu'il en était un des fondateurs !



Charles Lejeune

Breveté pilote de tourisme en 1929 et obtenant les brevets A et B de pilote de planeur en 1931, Charles fut toujours extrêmement actif au sein du Club. Après la guerre, comme beaucoup d'anciens, il était propriétaire d'un Piper-Cub, ex-avion d'observation de l'armée américaine. Il le céda au club et de nombreux pilotes firent leur écolage sur le OO-VIL.

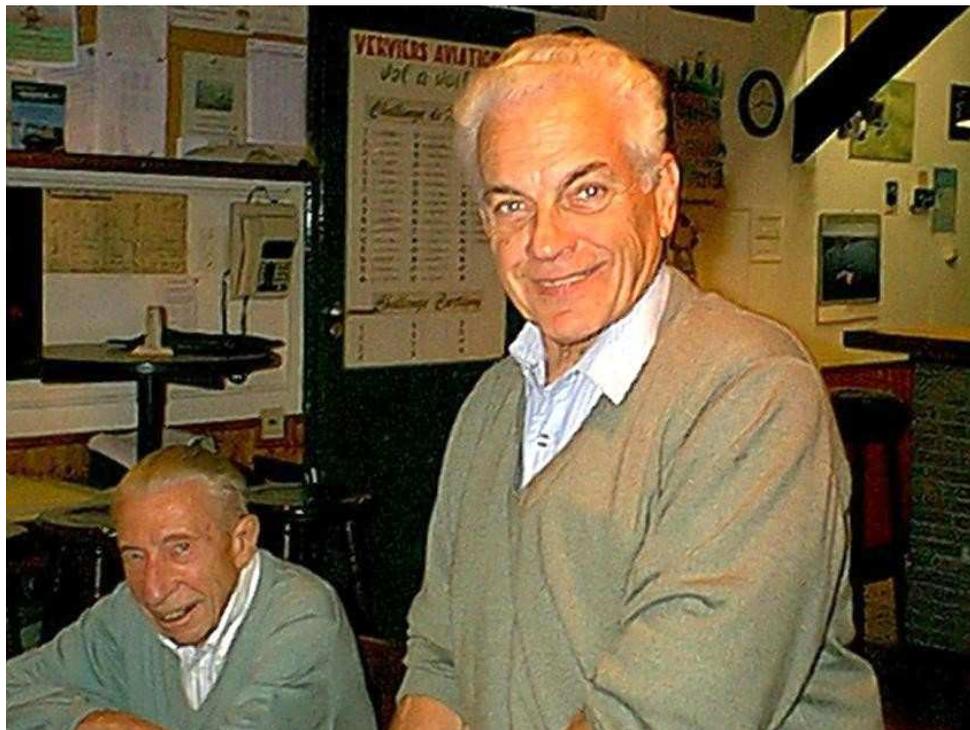
Élu président du club en 1953, il conserva cette fonction jusqu'à son décès, à l'âge de 91 ans. Quelques jours avant sa mort, il présidait encore le Conseil d'administration jusque tard dans la nuit. Homme de dialogue, sa gentillesse et son efficacité discrète lui avaient attiré le respect de tous. Il était notre « sage », toujours prêt à intervenir avec doigté et compétence.

Le tableau ne serait pas complet si on ne faisait pas allusion à son action dans la résistance et à son dévouement à la Fabrique d'Église de Dison. Mais il était tellement discret à ce sujet que nous ne possédons aucun détail.

## Paul BOURGARD

Le président actuel, nommé par le Conseil d'administration après le décès de Charles Lejeune est Paul BOURGARD.

Pendant de longues années, il avait rempli les fonctions d'administrateur délégué et c'est donc en toute connaissance de cause qu'il accepta la proposition du Conseil d'administration.



Charles Lejeune - Paul Bourgard

C'est en 1957 que Paul arriva au Club et fit ses premières armes tant en avion qu'en planeur.

Comme pilote, il allait être le digne successeur de Marcel Cartigny en collectionnant comme lui les participations aux Championnats du Monde. Si Marcel fut le premier pilote belge à obtenir les 3 diamants, Paul fut le premier à parcourir plus de 1.000 km. Et il

réalisa cet exploit à plusieurs reprises... inscrivant au passage quelques records de Belgique à son nom.

Comme administrateur délégué, il ne laissa personne indifférent ! Dire que sa gestion était un peu autoritaire serait un euphémisme auquel je ne me risquerai pas. Il n'en reste pas moins vrai qu'il prit ses fonctions très au sérieux et qu'il modernisa nos infrastructures d'une façon spectaculaire.

Sa ténacité lui permit de convaincre le Conseil d'administration d'adopter un système d'auto-assurance pour les dégâts matériels qui rapporta et rapporte encore beaucoup au club. Ce système fait d'ailleurs l'envie de tous les autres clubs belges.

Chaque année, Paul continue à partager avec de plus jeunes son expérience du vol en montagne dans le sud de la France à bord de notre Duo Discus.

Même ceux qui ne sont pas d'accord avec ses choix, ne peuvent nier qu'il ne ménage ni sa peine ni son temps pour les intérêts du club.

## Les administrateurs délégués

### Willy GRANDJEAN

Administrateur délégué de Verviers Aviation jusqu'en 1955, administrateur, puis vice président de l'Aéro Club Royal de Belgique, fondateur du Centre Nationale de Vol à Voile, Willy GRANDJEAN est l'homme à qui le vol à voile belge doit son existence et son développement. Il connaissait tout le monde, il savait dynamiser ses équipiers et persuader ses interlocuteurs de la possibilité de ses projets.

Il obtint son brevet B de pilote de planeur en 1937. Ce qui n'est à présent qu'une formalité était alors l'aboutissement d'une longue période d'entraînement. N'oublions pas que l'écolage se faisait en monoplace.



Willy Grandjean – Le Prince Albert – Pierre Charron

Nous le voyons ici, en 1953, à Temploux, avec le Prince Albert et P. Charron, chef de centre.

Qualifié en remorqué dès 1946, il fit avec les pilotes de Verviers, le tour des principaux aérodromes de Belgique où ils arrivaient en remorqué sans prévenir, se larguaient et démontraient qu'à l'évidence un planeur peut se poser n'importe où, sans gêne pour le trafic de l'époque.

Au moment où l'administration commença à froncer les sourcils au sujet du vol des planeurs dans les nuages, il réussit à convaincre le président de l'Aéro Club Royal de Belgique de créer un challenge récompensant le meilleur gain d'altitude réalisé en Belgique, ce qui ne pouvait, à l'époque se faire qu'en nuage. Le gag est que ce président, défiant ainsi l'administration, était aussi le Procureur général du royaume et le frère du Premier ministre !

Marcel Cartigny ayant besoin d'un Jaskolka pour les Championnats du Monde et le temps pressant, Willy Grandjean parvint à faire accrocher le wagon de marchandise contenant le planeur à l'express Varsovie Paris, et à faire arrêter cet express en gare de Verviers-Central pour décrocher le wagon !

Il pratiqua également l'avion jusqu'au stade de pilote privé IFR.

Lorsque je le rencontrai pour la première fois en 1949, j'ignorais que 24 ans plus tard il serait mon patron pendant près de 15 ans. Il donnait à ses collaborateurs le droit à l'erreur mais pas à la connerie et n'avait aucune considération pour ceux qui cherchaient des excuses et des faux-fuyants.

Peu après sa retraite, un problème vasculaire vint altérer fortement ses facultés et sa fin fut pénible pour son entourage tellement habitué à son dynamisme et sa clairvoyance.

## Marcel CARTIGNY

Il succéda à Willy Grandjean au poste d'administrateur délégué, lorsque Willy alla s'établir à Bruxelles pour raisons professionnelles. Nous parlerons plus loin de la famille Cartigny, mais laissez moi déjà vous présenter Marcel :



José Andry – Rony Barbière – Marcel Cartigny – Scarlett Cartigny – Berthe Cartigny – Christiane Weerts – (1961)

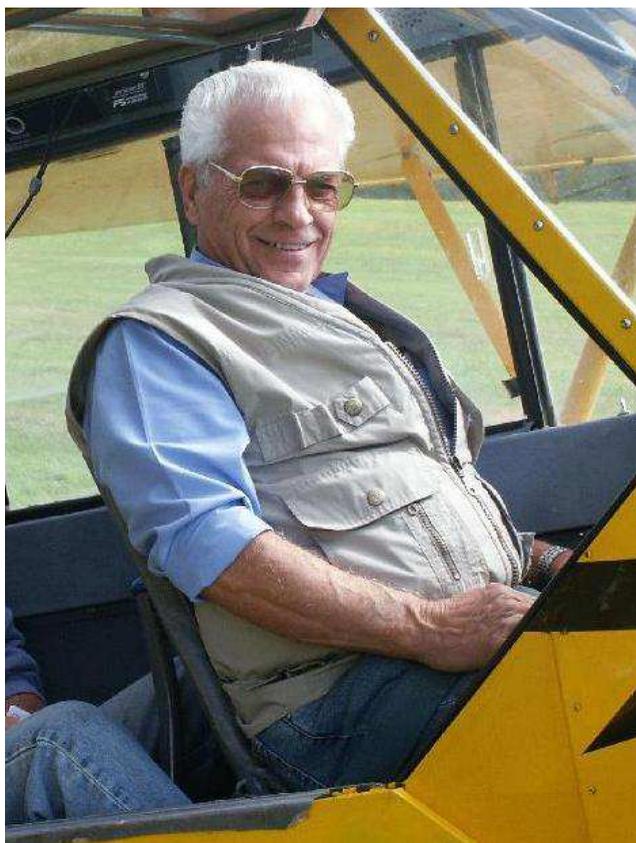
A 14 ans, en 1934, il obtenait son brevet B à Pont-Saint-Vincent près de Nancy. Non seulement il fut un des deux premiers brevets D de Belgique mais encore le second brevet E et le premier pilote belge à obtenir les 3 diamants. Le Jaskolka était son planeur préféré et dans les années 60, à la moindre occasion, il s'offrait la balade Verviers Temploux Saint-Hubert (200 km). On ne compte plus les Championnats du Monde auxquels il participa. Il était connu et apprécié de tous les concurrents et j'ai eu un jour le plaisir de lui montrer un livre français dans lequel il était élogieusement cité !

C'est son amitié avec le pilote français Pierre Charron qui est à la base de la venue de celui-ci en Belgique comme directeur du Centre National de Vol à Voile situé à Temploux à cette époque. La maladie allait malheureusement miner sa santé et l'empêcher de continuer à voler. Lorsque son petit fils Géry fut lâché, il reprit une licence. C'était toujours le grand Marcel, qu'on retrouvait dans les meilleures pompes et qui se posait le dernier. Il comprit cependant qu'il valait mieux ne pas insister et renonça définitivement à voler. Il venait cependant presque tous les jours à l'aérodrome pour rester dans cette atmosphère qui fut une grande partie de sa vie.

## **Paul BOURGARD**

Après Marcel, ce fut au tour de Paul Bourgard de prendre la relève pour ce poste de lourdes responsabilités. Nous avons fait sa connaissance dans la liste des présidents.

Lors du passage de Paul à la présidence, la fonction d'administrateur délégué ne fut plus décernée, mais un vice-président fut nommé : Michel Petit-Jean.



Paul Bourgard

Avant de parler de ceux qui firent la légende du club et qui ne sont plus là pour le dire eux-mêmes, il faut évoquer deux familles qui ont marqué le club de leur empreinte :

Les 4 générations de Cartigny et les 2 générations de Litt :

## **Les CARTIGNY**

### **Paul, André et Marcel**

Un peu de généalogie s'impose : Paul est le père d'André et de Marcel.

Marcel est le père de Scarlett.

Géry et Jean Christophe Brixhe sont les fils de Scarlett.

Ouf ! Voilà 4 générations de pilotes. Et quels pilotes ! Attendez la suite.

## Paul CARTIGNY



Paul Cartigny

Membre fondateur du Club en 1931. Détenteur d'une licence de « pilote de tourisme » avant la guerre de 1940 (il n'y en avait pas beaucoup !) Pilote de planeur... évidemment.

Ce fut un des pionniers du vol à voile belge et l'organisateur des nombreux camps de vol à voile avant la guerre, notamment à Hébronval (entre Salmchâteau et la Baraque de Fraiture)

Après la guerre, il se consacra surtout à l'aviation à moteur. Il possédait un Piper-Cub OO-ZOU. Le « père Cartigny » était bien connu partout avec sa pipe et son éternel béret. A l'âge de 80 ans, sans même prendre la peine de prescrire un examen médical, l'administration le déclara trop vieux pour voler et lui retira sa licence sans le moindre ménagement. Il en fut profondément meurtri et sa santé déclina rapidement.

Pourtant, elle était de fer sa santé. C'est lui, presque seul, qui en 1959 étala, à la pelle, tous les gravats et remblais qui forment la base du hangar « planeur » qui porte maintenant le nom de son fils Marcel.

## André CARTIGNY

Avant la guerre, il fut le plus jeune pilote belge détenteur du brevet C. Il participa à la relance d'après-guerre. En 1949, avec son frère Marcel, il obtint le brevet D et collectionna ensuite quelques records de Belgique. Un incident sur le Bussard faillit mal tourner. André en arriva même à larguer la verrière pour sauter. Il parvint néanmoins à reprendre le contrôle de la machine et à se poser à peu près normalement sur l'aérodrome. Cet incident l'avait néanmoins profondément marqué et il cessa rapidement de voler, même en avion et s'orienta vers le tennis où il se révéla un joueur de grande classe.



Marcel Cartigny – André Cartigny – Henri Blavier

Avec son frère Marcel, il fut propriétaire d'un avion «Luscombe » qu'ils cédèrent ensuite au club. Sur la photo ci-dessus, nous voyons de gauche à droite, Marcel et André accompagnés de Henri Blavier, aux championnats de Belgique à Temploux en 1953.

## Marcel CARTIGNY

Nous en avons parlé dans le chapitre réservé à nos administrateurs délégués.



Marcel Cartigny

### **Scarlett CARTIGNY**

Elle est évidemment tombée dans la potion magique dès son plus jeune âge et ne pouvait que suivre les traces de son père, sans toutefois partager son goût pour la compétition de très haut niveau. Membre du club depuis sa naissance, elle continue de voler en planeur et en avion et on la voit très souvent aux commandes du remorqueur ou d'un Discus.

### **Ses deux fils Géry et Jean-Christophe BRIXHE**

« Bon sang ne peut mentir » :

**Géry** est instructeur en planeur, pilote d'avion et se dévoue chaque hiver pour enseigner la théorie aux jeunes élèves.

**Jean Christophe** ne parle pas beaucoup (encore un trait de famille) mais est un excellent pilote de planeur.

## Les LITT

### André LITT



Membre du club depuis 1949, André débuta par le vol à voile avant de commencer l'écolage en avion. Il devait d'ailleurs continuer à pratiquer simultanément les deux activités. Au moment de son service militaire, la Force aérienne manquait de pilotes. Grâce à l'appui de W. Grandjean, André, déjà titulaire d'une licence de pilote privé fut rattaché à une promotion d'élèves pilotes et termina son service comme pilote de chasse sur Gloster Meteor.

Cet entraînement allait lui être précieux lorsqu'il décida de transformer son

hobby en profession, ce qui fit de lui l'instructeur que nous connaissons depuis plus de 40 ans.

Par ailleurs, sa formation technique et ses «doigts en or» le dirigèrent vers l'entretien de notre matériel auquel il consacra de très nombreuses heures dans des conditions parfois très pénibles. N'oublions pas que pendant de nombreuses années, l'atelier était un nid à courants d'air et qu'en hiver la température y descendait fréquemment en dessous de zéro !

Notons encore qu'il fut à plusieurs reprises sélectionné dans l'équipe belge de vol à voile et qu'il est encore titulaire des records belges d'altitude.

## Geogeo LITT (Georgette Gabriel)



Elle arriva au Club en 1951 comme élève pilote de vol à voile, rencontra André et comme dans les contes de fées : « ils se marièrent et eurent beaucoup d'enfants » (beaucoup = 5 !).

Geogeo montra très rapidement ses qualités de pilote et commença avec succès à collectionner tous les records de Belgique. Elle fut aussi championne de Belgique et monta à plusieurs reprises sur le podium des Championnats internationaux féminins.

Elle fut aussi championne dans la recherche de lots destinés à récompenser les lauréats des différentes compétitions organisées par le club au point que personne n'arriva à la remplacer dans ce domaine.

## **Baudouin, Bernadette, Joëlle et Manu LITT**

Tous sont tombés dans la soupe étant petits... sauf Jean-Pierre. N'étant pas tombé dans la soupe, il décida d'en faire et devint le chef du restaurant d'un hôtel prestigieux.

**Baudouin:** Progression rapide, 3 diamants, pilote militaire sur F 16. Émigré aux USA, il s'avère un très redoutable concurrent dans les compétitions d'Outre-Atlantique. Cerise sur le gâteau, il réussit le vol de plus de 1.000 km.

**Bernadette:** digne fille de sa mère, elle se permit même d'être sa concurrente lors d'un championnat européen féminin en Russie.

**Joëlle:** moins mordue par le virus, elle n'en termina pas moins son brevet D.

**Manu:** décidé à rattraper les autres, il se fit lâcher et effectua un vol de 5 heures avant d'avoir 15 ans. Il est actuellement chef pilote du centre de Saint-Hubert et remporta plusieurs fois les Championnats de Belgique.



## Et maintenant: les Autres

Je n'hésite pas à mettre une majuscule à ce mot.

Ils ne sont plus là pour entendre des mots élogieux ou des louanges. Ils n'ont peut-être pas inscrit leur nom à des palmarès ou reçu des distinctions, mais sans eux le club n'existerait pas.

Chacun a pris sa part dans la grande aventure : grande gueule ou timide, administratif ou manuel, spécialiste ou bon à tout faire, sérieux en tout ou folklorique. S'il faut de tout pour faire un monde, l'échantillon du club est parfait...

Ils font partie de notre légende et leur mémoire a droit à tout notre respect, car on ne peut comprendre « l'esprit » du Royal Verviers Aviation qu'à travers ces trop courtes biographies et anecdotes. L'histoire avec un grand « H » est parfois ennuyeuse, la légende et les anecdotes permettent de rêver...

Si par malheur, un d'entre eux avait échappé à ma vigilance, je m'en excuse à l'avance et suis prêt à rectifier le tir à la première occasion.

Je les ai classés par ordre alphabétique, ce qui élimine toute préséance. Il serait difficile et injuste de comparer les mérites de ceux qui ont fait de leur mieux.

## Pierre ANNEZ de TABOADA

Pierrot arriva au club en 1955 comme élève pilote de planeur. Il obtint son brevet D en 1962 et réussit le vol de 300 km du brevet E en 1963.

A cette époque, les pilotes essayaient encore de réaliser leur gain de 3000 mètres en nuage, généralement en Mucha ou en Olympia. Pierrot s'offrit ainsi la frayeur de sa vie en se retrouvant hors du nuage en piqué dos, pas loin de la vitesse maximale. Tout se termina bien, mais il ne recommença pas l'expérience.



Pierre Annez de Taboada

Il était devenu pilote d'avion et continua sa progression dans cette discipline jusqu'à la licence d'instructeur. Cela devint d'ailleurs son métier, au départ de Bierset, pendant quelques années.

Lorsque le club connut des problèmes de tenancier de bar, il s'offrit à remplir cette tâche qu'il allait assumer jusqu'à l'âge de 65 ans, limite qu'il s'était lui-même fixée.

Il faisait également fonction d'adjoint au commandant d'aérodrome et assurait quelques remorquages en semaine. A sa grande stupéfaction lors d'un examen médical de revalidation de licence, il s'entendit dire qu'il avait fait un infarctus et qu'il n'était plus apte à voler.

Bien qu'il fût peu communicatif pour ce genre de choses, les familiers virent qu'il en était fort affecté.

Après avoir cessé ses fonctions de barman, il venait encore très régulièrement à l'aérodrome, mais après quelques années, ses problèmes de santé refirent surface et il nous a quitté mi-novembre 2002 après une longue maladie à l'âge de 73 ans.

## Henri BLAVIER

Henri était pilote militaire à la déclaration de guerre. Il exécuta trois missions de bombardement avant que l'aviation belge ne soit clouée au sol et passa ensuite cinq années de captivité en Allemagne. En 1952, quand Charles Delhaes, « moniteur avion », entra à la Sabena, Henri fut pressenti pour le remplacer, et il assuma cette fonction jusqu'au début de 1970.

Il était aussi pilote de planeur, et son job de « moniteur avion » ne l'empêcha pas, en 1953, d'établir un record de distance en biplace (258 km entre Namur et Melun-Villaroche). Ce fut un record mixte, sa passagère Marie-Thérèse Thyssen était encore élève pilote. En 1959, Henri se classait sixième aux Championnats de Belgique.



Henri Blavier

Il avait des doigts en or, qu'il s'agisse de mécanique ou de menuiserie (son frère était luthier!). Il termina sa carrière d'enseignant comme directeur de l'École d'Application (École Normale) de Verviers. Sous des dehors parfois un peu rudes, il cachait un cœur d'or. C'était un fin psychologue et il avait vite fait de

déceler et de corriger les erreurs de ses élèves pilotes. Il savait aussi à qui il pouvait faire confiance.

Quelques-uns se souviennent du « Blavier circus ». Henri accompagné de quelques pilotes de son choix organisait des baptêmes de l'air en campagne, dans des prairies, à l'occasion de la kermesse du village ! Son épouse venait par la route avec la caravane qui servait de PC pour les opérations. Il arriva que les baptêmes durent être interrompus, pendant le temps de midi, le bourgmestre voulant absolument avoir les pilotes à sa table... Heureuse époque !

En 1970, il y eut quelques frictions au sein du club et Henri alla « moniter » à Elsenborn. Cela ne l'empêcha pas de conserver l'estime et l'amitié de tous ses anciens élèves.

Un problème cardiaque lui fut fatal et il nous quitta le 20 septembre 1972. Il avait 53 ans.

Pour ceux qui ne le sauraient pas, Daniel, notre responsable d'atelier est le fils de Henri.

## Paul DARIMONT



Paul Darimont

Encore un ancien d'avant la guerre. Je devrais dire de tout juste avant la guerre de 1940. Pendant celle-ci, Paul fut le plus jeune soldat du fort de Battice et passa ensuite de longues années de captivité en Allemagne dont il ramena une blessure à la jambe. Interné dans la région de Königsberg, il fut libéré par les Russes et revint en Belgique via la Russie, la Mer Noire et la Méditerranée. Un long et douloureux périple dont il ramena une chapka « empruntée » au cadavre d'un soldat russe, ce qui lui permit d'éviter d'avoir les oreilles gelées.

Réparateur de génie, il était l'équipier idéal pour les championnats. En cas de casse, il arrivait à faire les réparations les plus délicates, son éternel fume-cigarette au bec, en un temps record, au prix de nuits blanches si nécessaire. Sa débrouillardise lui permit même de traverser Hanovre derrière une voiture de police qui lui ouvrait le

chemin, sirène hurlante, pour aller rechercher André Xhaët, posé sur une île de la Baltique !

Paul qui avait énormément réparé ne voyait pas toujours d'un bon oeil les départs sur la campagne qu'il considérait comme un risque potentiel de casse dont on le prierait de s'occuper. Et comme sa franchise ne connaissait guère de limite et qu'il avait des cordes vocales en acier, il y avait souvent des étincelles qui découragèrent certains.

Vers la fin de sa vie, il ne volait plus guère que comme pilote remorqueur. Tout son plaisir était alors de trouver la meilleure pompe pour larguer le planeur. Une très longue maladie finit par l'emporter.

## Jean DELCOUR

Jean nous a quitté dans les premiers jours de 2003 à l'âge de 93 ans.

Contrairement à ce que son âge pourrait laisser supposer, ce n'était pas un de nos membres fondateurs. Il n'est arrivé au club qu'en 1962.



Jean Delcour – Marie-Claire Nizet

Il obtint sa licence de pilote privé en 1953 comme pilote du Royal Motor Union, basé à Bierset et déjà à cette époque sa silhouette ne passait pas inaperçue. Il vola à également à Spa et arriva ensuite au R.V.A. Entre temps, il avait acquis ses qualifications de pilote de planeurs et de remorqueur.

Peu de gens savent que c'était un brillant ingénieur, un chercheur. Il eut quelques idées farfelues mais il n'en reste pas moins qu'il est l'inventeur du TECO, ce disjoncteur qui équipe maintenant les

compteurs électriques de toutes les maisons. Il avait d'ailleurs débuté ses études par une grande distinction en première candi...tout en travaillant à temps plein comme ouvrier à l'usine « Impéria » de Nessonvaux.

C'est lui, qui traça nos deux seuils de piste et en dessina la numérotation. Il avait appris qu'une cimenterie faisait des essais de ciment blanc et s'offrit pour réaliser un test sur le terrain... moyennant fourniture gratuite du ciment expérimental. S'il est vrai qu'il se fit aider par quelques jeunes, cela ne lui en demanda pas moins un effort physique auquel on ne s'attendait pas, compte tenu de son âge.

Ses théories et ses prises de position firent le désespoir de quelques moniteurs et des médecins du Service de Santé Administratif, mais il se sortait toujours avec sérénité de toutes les situations. Contrairement à beaucoup de pilotes de planeurs, il était plus concentré sur sa vitesse et sa bille que sur les indications de son variomètre et c'est sans doute pour cela qu'il ne fit jamais des vols de longue durée.

Il imagina un appareil d'étalonnage des barographes qui est actuellement officiellement reconnu par l'Aéro Club Royal de Belgique. Cerise sur le gâteau, Jean initia lui-même, à peine un an avant sa mort, quelques commissaires sportifs du club au maniement de cet appareil qui perpétuera ainsi sa mémoire.

## François de SAUVAGE VERCOUR (Chevalier)

François commença à voler avant la guerre et dès mai 1946 reprenait ses activités de pilote avec un stage en Suisse dont il revint qualifié pour le vol remorqué. Il était accompagné de Willy Grandjean. Tous deux travaillaient d'ailleurs ensemble au « Grand Garage » à Verviers.

Le Grand Garage fut pendant plusieurs années le quartier général du club. Pour mémoire, Paul Darimont était également employé dans cette entreprise.



François de Sauvage Vercour

Étant lâché en remorqué, il n'y avait aucune raison pour que François n'utilise pas cette technique en Belgique. Aucune raison sauf qu'au club, il n'y avait aucun pilote qualifié pour le remorquage... à supposer que cette qualification existât déjà en Belgique à l'époque.

Peu importe, André Cartigny (à moins que ce ne soit Marcel), titulaire d'une licence d'entraînement de pilote d'avion et de

quelques heures de vol en solo se chargea des remorquages... et avec un câble d'acier s v p.

François réussit le 1 mai 1951 la liaison Spa-Anvers à bord de l'Olympia. C'était à l'époque une performance de valeur. Peu de temps après, il terminait son insigne d'argent avec le vol de cinq heures.

Il ne s'arrêta pas en si bon chemin et en 1962, il manquait de peu les 500 km à bord d'un Mucha, en atterrissant en France à plus de 450 km du Laboru. Ce fut sa dernière grande performance. Il démissionna de son mandat d'administrateur et quitta le club dans les années qui suivirent.

## Charles DELHAES

On le voit ici dans l'Olympia, à Bierset, lors du convoiage Angleterre-Ostende-Bierset.



(?) – Jean d'Otreppe – Willy Grandjean – Charles Delhaes – cdt Aéro – Marcel et André Cartigny

De grâce, ne le confondez pas avec son frère jumeau Lambert ! Ils se ressemblaient tellement que les pires gags devenaient vraisemblables. On prétend même, qu'à l'occasion d'une course de ski organisée à Spa, le Delhaes qui franchit en vainqueur la ligne d'arrivée n'était pas le même que celui qui prit le départ... (information non vérifiée et invérifiable !)

Pilote de moto-cross de catégorie internationale, skieur, boxeur, il pratiqua tous les sports et fut mordu par le vol à voile puis l'aviation. Il devint le moniteur avion du club.

Il pratiquait la voltige en planeur et le vol sans visibilité avec la témérité qui était de mise à l'époque. C'est d'ailleurs en sortant d'un "cunimb" par la base qu'il s'aperçut qu'il était plus bas que la crête de Malchamps, mais du côté de la piste de ski du Mont des Brumes.

La vache se termina mal pour le planeur. C'était notre nouveau Sohaj, offert par le président A. Houget ... qui avait projeté de venir l'admirer quelques jours plus tard. Le magicien Paul Darimont hurla, mais le planeur fut réparé en un temps record et notre président ne voulut jamais croire qu'il avait sous les yeux un appareil accidenté quelques jours auparavant.

En 1950, invité au prestigieux meeting de Villacoublay et décidé à en mettre plein la vue aux pilotes français (les super as de l'époque), Charles termina son dernier loop assez bas, tellement bas que la roue de l'Olympia toucha légèrement le sol. Il réussit heureusement sa ressource et vint se poser sans encombre.

Le 13 mai 1951 il obtenait son brevet D complet et début 1952 quittait le club pour entrer à la Sabena, où il termina sa carrière comme commandant de bord long-courrier.

## Jean DHEUR

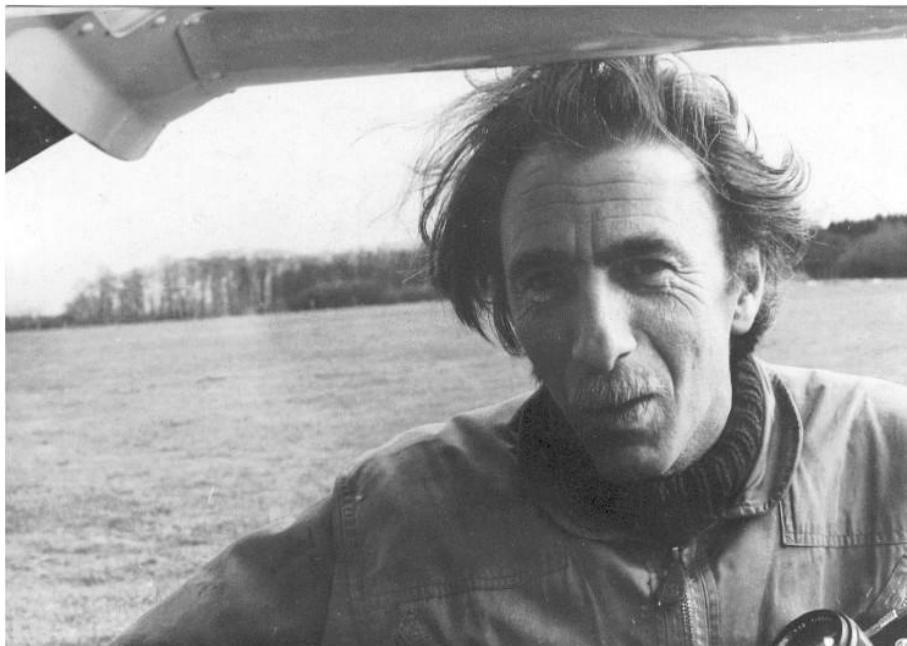


Jean Dheur – Marie-Claire Liégeois

Il ne fut jamais pilote, ni administrateur, mais simplement le tenancier du bar pendant de très nombreuses années en débutant en 1957. Tenancier du bar peut-être, mais mettant la main à tout ce qui concernait le club. C'était un colosse de (largement) plus de 100 kg, une force de la nature, qui ne crachait pas sur le «pèkèt», faisait les pleins, rentrait et sortait les avions, tenait le registre des vols, j'en passe et des meilleures.

Son épouse, gentille, effacée et efficace préparait chaque dimanche des steaks-frites, dont le souvenir fait encore saliver les pilotes de l'époque. On ne peut évoquer le club durant les années 60 sans parler du « père Dheur ». Comme pour beaucoup de costauds de son genre, le choc fut brutal et inattendu. Embolie, thrombose, que sais-je ? Du jour au lendemain la paralysie s'installa et il vécut encore péniblement de longues années, régulièrement visité par une (trop) petite poignée de pilotes. Son épouse, comme toujours, effacée et efficace le soutenait de son mieux.

## Adrien DUVETTER



Un inconnu pour beaucoup de pilotes d'aujourd'hui car il était la discrétion personnifiée.

Arrivé au club en 1970, il obtenait ses brevets B, C et altitude de D en 1971.

Technicien dans l'âme, il fut rapidement attiré par l'atelier et devint le bras droit d'André Litt pour l'entretien du matériel.

Si son nombre d'heures de vol avait égalé son nombre d'heures à l'atelier, il serait certainement devenu un très grand pilote ! Et pourtant dans les années 70, l'atelier était un nid à courants d'air où l'hiver la température descendait fréquemment en dessous de zéro.

La fierté d'Adrien était d'assurer la disponibilité du matériel pour les pilotes. Il n'hésitait pas à acheter, de sa poche, de l'outillage qu'il laissait ensuite au club. Et pas n'importe quoi : un tour, une foreuse sur pied, et bien d'autres choses qu'on ignore encore lui devoir.

Sa santé n'était pas très solide et en mars 1998, une rupture d'anévrisme, au volant de sa voiture, lui fut fatale.

## Georges GENET (membre fondateur)

Comment évoquer en quelques lignes une existence vouée au vol à voile ?



Georges Genet – Jean Lallemand

Georges était un homme d'une intégrité absolue et un catholique pratiquant comme il n'en existe plus guère. Une méticulosité parfois exagérée et le souci du détail l'empêchaient souvent d'aller à l'essentiel. Détail typique : du premier jour où je suis arrivé au club jusqu'à la mort de Georges, j'ai toujours entendu parler du « vieux » monsieur Genet.

Original, il l'était et ne s'en rendait pas toujours compte. Ayant œuvré dans la résistance, il arriva un jour, peu après la fin de la guerre au commissariat de police, en moto, avec deux mines anti-char sur son porte-bagages en demandant ce qu'il devait en faire...

Il porta pendant très longtemps son blouson de pilote d'avant-guerre ainsi qu'un casque en cuir de la même époque. C'était déjà un peu mieux que son chapeau melon du début des années 40.

Il connaissait tout sur le vol à voile, principalement sur la période d'avant guerre où il était un des pilotes de pointe. Il obtint ses brevets A et B en 1932 et son brevet C en 1935.

Lors d'un vol de démonstration dans la région de Pepinster, les curieux envahirent la prairie pour voir les planeurs de plus près et Georges n'eut d'autre ressource que de poser sa machine dans la Vesdre ! A une autre occasion, arrivant un peu court, il posa son planeur juste au sommet d'une haie, aux applaudissements des spectateurs : « vraiment comme un oiseau ! »

Il eut malheureusement beaucoup de difficultés à suivre l'évolution des techniques au point que ce n'est qu'en 1959 qu'il termina son brevet D par un vol de distance en Spatz vers Saint-Hubert. Je crois que ce fut le seul vol de distance qu'il réalisa jamais. Par contre, un pilote parvint à le convaincre de l'accompagner à Sisteron. Il y alla à plusieurs reprises et y réussit son gain de 3000 m en 1978.

Instructeur adjoint de la vieille école, et se rendant compte de la diminution de ses réflexes, il hésitait parfois à confier trop longtemps les commandes à ses jeunes élèves. Par contre, il n'avait pas son égal dans le très petit temps, pour « gratter dans du zéro » et se maintenir en l'air contre toute vraisemblance.

Trésorier méticuleux, vérifiant ses comptes au centime, il compensait son manque de souplesse par un dévouement sans limite.

Il se fit excuser au Conseil d'administration du 28 avril 1986 pour raison de fatigue intense. Et durant la séance, un coup de téléphone nous annonça son décès, effondré sur son bureau. Il avait 78 ans.

Célibataire, le club était devenu sa seule famille. Les quelques cousins éloignés qui vinrent à son enterrement furent vraiment surpris de voir la foule de pilotes qui lui rendaient un dernier hommage.

## José HAMEL (membre fondateur)

Il obtint son brevet B avant la guerre et fut administrateur du club après la reprise des activités. Il devait cesser de piloter à la fin des années 40 mais resta extrêmement attaché au club auquel il apporta le soutien inconditionnel du Secrétariat International de la Laine.



José Hamel – Paul Darimont

La « Wool Mark » nous sponsorisa longtemps notamment sur le Sohaj «Rien ne remplace la laine» et même sur les Mucha. Lorsque « Miss Monde » vint rendre visite à Verviers, elle atterrit à Bierset et José trouva le moyen de lui faire effectuer en vol remorqué le trajet Bierset-Laboru... dans un Lerche ! Dire qu'il y a des pilotes qui dédaignent cette machine !

A son grand regret, il ne put assister aux festivités du cinquantième anniversaire du Club, la maladie l'avait déjà trop affaibli et il devait nous quitter peu après.

## René LIEGEOIS (membre fondateur)



Paul Darimont – René Liégeois- (le planeur est un Goevir)

Pilote de planeur d'avant guerre, René fit très peu parler de lui. Il obtint sa licence de pilote privé d'avion aux environs de 1951 et fut lâché sur Olympia. Sans se faire remarquer par ses performances, il était toujours au poste comme treuillard et pour aider les jeunes et moins jeunes. Il cessa ses activités aux environs de 1952, mais revint à l'occasion des fêtes du cinquantième anniversaire du club. Sa santé ne lui permettant plus d'espérer revoler en solo, son plus grand bonheur était d'accompagner un ancien en biplace ou en motoplaneur. On le voit ici, debout près d'un Goevir avec Paul Darimont. Âgé maintenant de 94 ans, il continue régulièrement à payer sa cotisation mais on ne le voit plus guère.

## Guy SANDER

Guy ne fait pas partie de l'équipe des pionniers puisqu'il commença à voler en 1957.



Guy Sander

Très brillant ingénieur (prix de l'Académie des Sciences de Belgique), professeur à l'Université de Liège, seul étudiant de sa Faculté à voir sa thèse réimprimée à plusieurs reprises, Guy était connu dans le monde de l'aéronautique et se rendait régulièrement à Toulouse pour conseiller les constructeurs de la fusée Ariane. Il participa plusieurs fois au fameux rallye automobile Liège Rome Liège, au volant d'une Porsche mise au point en collaboration avec son père (également ingénieur) et l'équipe Sander Sander était redoutable. Voyageur infatigable, toujours accompagné de Janine, il se rendit en voiture en Iran, en Afghanistan et jusqu'au Cachemire. Et à plusieurs reprises, s'il vous plaît... au point que Janine disait : « quand au retour, on arrive à Istanbul, on se croit déjà à la maison. »

Le tableau ne serait pas complet si on oubliait de mentionner qu'il était le Saint Nicolas attiré de son village.

Excellent pilote de planeur, il fut un des premiers Belges à découvrir Vinon. Il était titulaire des 3 diamants. La première fois qu'il tourna le triangle de 500 km, son baro ne fonctionna pas et s'arrêta après deux heures de vol, ce qui le déçut énormément, mais il remit cela et réussit.

Il fit partie de l'équipe de jeunes qui, au début des années 70, redynamisa la section vol à voile et reprit en main l'écolage au club. Paul Bourgard lui fit découvrir Rieti. Il remporta les Championnats de vol en montagne de Vinon, participa aux Championnats du Monde à Rieti et, à son grand regret, déclina sa sélection pour deux autres championnats mondiaux, malheureusement situés à l'autre bout de la planète.

Il nous a quitté en 1987 lors du Concours de Vinon. On le retrouva décédé dans les débris de son planeur après un atterrissage en campagne. Les circonstances ne furent jamais clairement élucidées.

Son intelligence exceptionnelle ne l'empêchait pas de rester très simple, bon vivant, connaisseur en vins et sachant dénicher le petit resto sympa à l'occasion des dépannages.

Longtemps administrateur du club, il savait poser les bonnes questions au bon moment et ses avis étaient écoutés... et suivis !

Sa disparition fut une grosse perte pour le club. Son épouse Janine a créé le « Challenge Guy Sander » qui récompense chaque année le pilote du club qui a accompli la meilleure performance en triangle au départ du Laboru.



## **Jacques SCHMITZ**

Passionné de la première heure, Jacques suivait avec envie les évolutions des pionniers dès 1932 à Hébronval. Son premier vol eut lieu en 1938 bientôt suivi du brevet A. Le brevet B devait être obtenu un an après en 1939 en France à Pont-Saint-Vincent.



Jacques Schmitz

Il reprit ses activités après la guerre en 1953 à Temploux d'abord et au Laboru ensuite en 1957. Ironie du sort, un médecin examinateur le déclara inapte au vol moteur, alors qu'il s'entraînait avec Henri Blavier. Il continua à voler en planeur sur différentes plates-formes jusqu'au début des années 80. Ensuite, il ne vola plus qu'avec ses enfants et ses souvenirs. Pour ceux qui ne l'auraient pas deviné, Éric notre médecin examinateur est le fils de Jacques.

## Tony VAN DEN EEDE

Un jour de 1951, en arrivant à l'aérodrome de Spa, les pilotes furent accueillis par une personne portant une casquette sur laquelle on pouvait lire en lettres dorées : « Verviers Aviation ».

Il s'agissait de Tony, engagé comme mécanicien pour l'entretien du matériel du club.



Tony Van den Eede

Personnage haut en couleur, Tony avait pas mal bourlingué, roulait à moto et comme beaucoup de motards était passionné de mécanique. Ajoutons qu'il était aussi grand pêcheur à la ligne et tenancier du café du « Cheval Blanc » situé au carrefour du même nom et actuellement détruit.

Tony fut vite l'homme à tout faire du club et ne se débrouillait pas mal du tout. Il comprit très rapidement comment régler le moteur des Cub et du Luscombe pour que le lancer à la main s'effectue sans problème et supportait avec le sourire les plaisanteries des

jeunes pilotes de planeurs qu'il appelait « les hirondelles ». Par contre, il était réellement furieux quand il croyait entendre un moteur tournant à un régime trop élevé.

Il participa au déménagement vers le Laboru, à deux pas de chez lui, et en devint tout naturellement le tenancier du bar. Dans le courant de 1956, des divergences de vue éclatèrent entre le trésorier et lui. On peut dire que ce ne fut pas une séparation à l'amiable.

## André XHAËT (Dédé)

Personnage folklorique mais excellent pilote, Dédé commença à voler en planeur en 1951.

En 1959, il était sélectionné (avec Marcel Cartigny) pour les Championnats du Monde. Pas mal comme progression.

Lainier comme beaucoup de Verviétois, passionné de voitures de sport et de vitesse, il participa à Francorchamps à une course de voitures de série sur son MG et termina sur le podium !



André Xhaët

Il s'y reprit à cinq fois pour réussir l'examen théorique de la licence de pilote privé. Et à la cinquième, en revenant à l'aérodrome, il nous décrivit comment il avait caché ses copions, sans remarquer la

présence au bar d'un examinateur de l'administration. Celui-ci eut le bon goût de faire semblant de ne pas entendre.

Un peu trop fonceur notre Dédé. Monté dans un congestus qui se transformait en "cunimb". Son barographe indiqua une montée à près de 6000 mètres, mais Dédé était évanoui et ne se réveilla que vers 1500 mètres sans trop savoir où il était.

Moralement, il réussit son vol de 500 km, mais l'homologation ne suivit pas. Lors des Championnats du Monde, en 1959, il partit des environs d'Aix-la-Chapelle vers la Baltique et continua le plus loin possible en se posant sur une petite île à plus de 495 km de son point de départ. Il était encore à 1500 mètres, mais devant lui, il n'y avait plus que la mer...

Le bagou de Dédé et sa bonne humeur le firent rapidement connaître un peu partout dans le monde de l'aviation.

Début des années soixante, il alla s'établir en Italie, terminant ainsi une carrière de pilote brève mais bien remplie.

## Et tous les autres ?

Ils furent légion, mais il faut bien se limiter.

Certaines anecdotes ne devraient cependant pas se perdre.

Guy C. au retour de sa première grande navigation solo en avion, par un temps très calme, était fort relax et sur le bon cap. On le vit passer en vol de croisière au-dessus de l'aérodrome et on pensa qu'il continuait jusque chez lui (à quelques km de l'aérodrome) pour signaler son retour. Erreur : Guy somnolait et se retrouva perdu au-dessus de l'Allemagne où il atterrit dans une prairie. C'est ici que cela se corse. La police le conduisit vers une autre prairie, plus grande, d'où notre moniteur pourrait redécoller. L'ennui fut que la voiture de police qui ouvrait la route à l'avion freina un peu brusquement et que l'hélice du Piper vint grignoter le coffre... Cerise sur la gâteau : quelques mois plus tard, Guy épousait la fille du propriétaire de la prairie !

Un élève pilote, dont j'ai oublié le nom, se pose, perdu, dans une prairie, à la limite de la panne d'essence. La première personne qu'il rencontre est un pilote du club qui habite à deux pas et va chercher un bidon d'essence (auto). Quelques recommandations sur la meilleure façon de rejoindre le Laboru (à moins de quinze kilomètres), lancer de l'hélice à la main, et retour à l'aérodrome... Tout finit toujours par se savoir.

**Le 20 mai 1951**, le temps est brumeux, mais André Cartigny décolle en Sohaj, remorqué par François de Sauvage. On les perd de vue et après environ 40 minutes, on voit revenir le remorqueur, piloté par André ! François s'était perdu ! Furieux, André avait largué et s'était posé dans une belle prairie à Jevoumont. François s'étant posé à côté de lui, André, toujours furax, l'avait laissé à la garde du planeur et était rentré à Spa par la voie des airs...

**Juillet 1959**, les Championnats de Belgique de vol à voile se déroulent au Zoute. Ils seront remportés par Charles de Kerchove. Un jour, vers la fin des lancers, le DC 3 de la Sabena qui assurait la liaison Londres Le Zoute Bruxelles atterrit sous les regards

intéressés des équipiers groupés près des planeurs le long de la piste. L'équipage du DC 3 arrive au pas de course. Le copilote est bien connu, c'est un pilote de planeur. « Dites, n'y a-t-il pas un biplace libre? Mon commandant de bord n'a jamais volé en planeur et je voudrais faire un vol avec lui pendant l'escale ! » Si tôt dit, si tôt fait ! On pousse un biplace en piste, et après vingt minutes de vol et un tas de remerciements, l'équipage repart vers son DC 3 et redécolle peu après.

Il n'a cependant pas battu des ailes pour dire au revoir !

**Cinéma:** En 1988, le cinéaste Jean-Jacques Andrien tourne de nombreuses scènes de son film «Australia» sur notre aérodrome. Les pilotes auront ainsi l'occasion de côtoyer Fanny Ardant, Jeremy Irons et Tcheky Karyo. Ce dernier pour les besoins du film apprit à piloter un planeur sous la houlette de Michel Nizet. Sympathique en diable l'ami Tcheky, il voulait être appelé par son prénom et se comportait comme n'importe quel élève, poussant les machines, donnant un coup de main etc. Malheureusement, le producteur s'aperçut à la dernière minute que Michel allait le lâcher et s'y opposa pour des questions d'assurance.

Tcheky, qui peu de temps auparavant avait été la vedette du film «L'ours», fut assez surpris lorsqu'au cours d'une conversation au coin du bar, un de nos pilotes, très gentil mais piètre cinéphile, lui demanda s'il avait vu ce film !

**Mai 1950**, le club organise un stage de vol à voile à Spa avec l'aide du club français de Beynes. Pierre Charron qui allait devenir le chef de centre de Temploux vient à Spa avec un biplace CM 7, le fin du fin de l'époque. Décollage vers le lac de Warfaaz et au-dessus du lac... rupture de câble.

Seule solution : le club de golf et Charron réussit un atterrissage impeccable sur un des greens. Dommage qu'il y ait tant de trous dans un golf dira Paul Darimont. Le démontage fut l'occasion d'un pique-nique dans un endroit très huppé !



Vache au golf de Spa (1950)

Jean Evrard - Charles Lejeune – Jean d'Otreppe – Marcel Cartigny – André Litt – Pierre Charron  
Denise Lejeune – Janine Betin – Pilote remorqueur militaire – Mme Charron - Chantal Lejeune  
Madeleine Cartigny - épouse pil. rem. mil. – Scarlett Cartigny – Christiane Grandjean  
Denise Grandjean – Berthe Cartigny

Marcel Cartigny, avec des lunettes de soleil est debout près de la verrière, avec Charles Lejeune à sa droite. Près du nez du planeur : André Litt et Pierre Charron.

## Qui est cette jolie fille ?



Guy Sander – Marcel Cartigny – Miss Monde – Paul Darimont – (1965)

Tout simplement « Miss monde 1965 », Anne Sydney, venue visiter Verviers, ville lainière par excellence, dans le cadre du secrétariat de la « Wool Mark » et qui, ayant atterri à Biersef, fit le reste du chemin en Lerche.

Marcel Cartigny, heureux pilote, Paul Darimont, très attentionné et à l'arrière plan, Guy Sander.



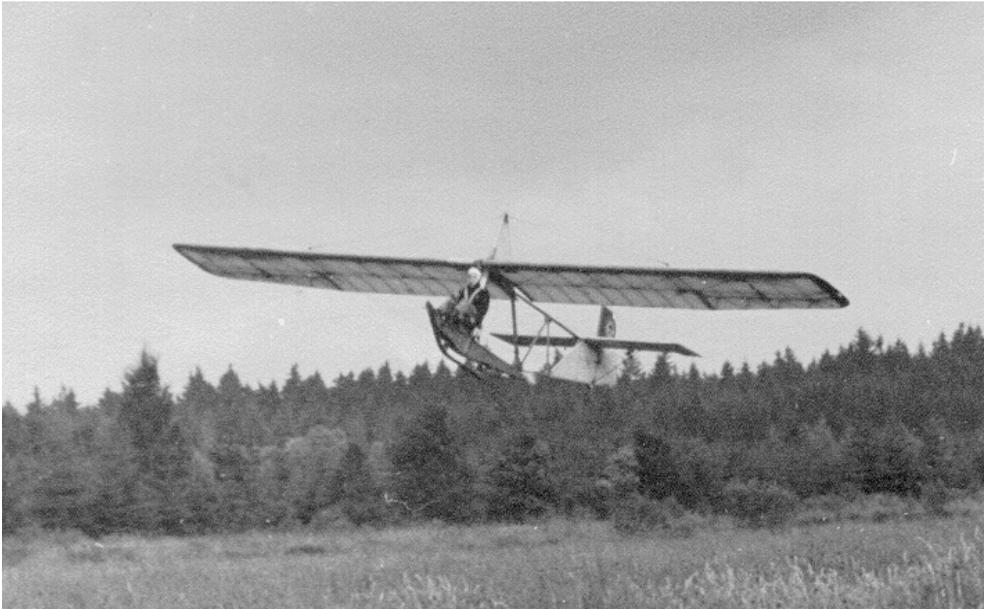
## L'ECOLAGE EN PLANEUR DANS LES ANNEES 50

Jusqu'en 1949/50, les élèves pilotes de planeurs de Verviers Aviation étaient encore formés comme avant la guerre.

Le planeur école était un SG-38 monoplace. Il était surnommé « la chaise volante » et cela décrivait très bien l'engin dont la rigidité était assurée par une multitude de câbles d'acier.

Le pilote était assis sur un siège qui ressemblait à une chaise sans pieds. Devant lui une poutre d'environ 50 cm de long au bout de laquelle se trouvaient fixés le palonnier et le crochet de largage. Ce dernier était commandé par un câble attaché à la chaise. Le manche à balai complétait les commandes. Pas d'instruments ni d'habitacle. « Si vos yeux pleurent, c'est que vous volez trop vite ».

La première leçon avait lieu à l'occasion d'une journée de vent assez fort. Le planeur était placé face au vent et l'élève essayait de le tenir en équilibre à l'aide du manche. Si vraiment le vent se faisait attendre, le moniteur balançait les ailes à la main et observait si l'élève réagissait dans le bon sens.



SG-38 (Chaise volante)

Venaient ensuite les glissades. Le treuil tirait le planeur au sol, pas assez vite pour qu'il décolle mais assez pour vérifier si l'élève savait maintenir les ailes horizontales.

Ensuite on passait aux « sauts de puce » Montée à un ou deux mètres suivie évidemment de l'atterrissage et progressivement on montait de plus en plus haut, toujours en ligne droite.

Lorsque l'élève a pu être lâché assez haut pour effectuer un vol en ligne droite de plus de 30 secondes avec un atterrissage correct, on lui décerne le brevet A.

On commençait alors l'apprentissage des virages : grosses explications au sol, puis allez vous débrouiller tout seul pour faire ce qu'on vous a dit.

En Belgique en 1949, il n'y avait qu'à Temploux qu'existaient deux biplaces et les moyens de communication n'étaient pas évidents.

L'écolage en SG 38 fut définitivement abandonné lorsque le club déménagea au Laboru en 1953. Le SG 38 y fit encore quelques vols de démonstration, mais les dimensions de la piste rendaient la pratique du treuil dangereuse et ce mode de lancement fut abandonné.

En 1949, deux élèves dégrossis en SG 38 furent envoyés en formation en France au Centre de Beynes où les frères Cartigny venaient de réussir leur brevet D.

L'écolage s'y faisait en biplace côte à côte, au treuil. Les élèves avaient cependant généralement droit à un ou deux vols d'initiation au remorquage. Les vols au treuil duraient 4 parfois 5 minutes, juste le temps de faire un tour de piste. Après 20 à 25 exercices de ce genre, l'élève était déclaré bon pour le lâcher.

Mais évidemment pas question d'effectuer le lâcher sur le biplace d'écolage qu'il aurait fallu lester pour rétablir le centrage. Le jeune solo allait donc devoir faire ses preuves sur un engin qu'il n'avait jamais piloté et qui était beaucoup plus léger et maniable que le bon vieux lourdaud de C 800 ou C 25S.

On se retrouvait ainsi lâché solo et brevet B, croyant tout savoir, avec un bagage d'à peine plus de deux heures de vol.

Revenu à Spa, l'entraînement se poursuivait au treuil. Celui-ci était monté sur un camion récupéré auprès de l'armée britannique avec volant à droite etc. Cela fonctionnait néanmoins de façon très satisfaisante.



Le treuil et une remorque planeur

Le club organisait aussi à l'une ou l'autre occasion une session de perfectionnement en invitant un instructeur français qui venait avec un biplace. L'armée prêtait un Tiger-Moth et un pilote pour les remorquages. En effet nos Piper 65 CV étaient trop faibles pour assurer les remorquages de biplaces.

Les élèves étaient testés et après deux ou trois vols en double déclarés aptes au remorquage. Il y avait un tas de choses qu'on n'avait pas pigées, mais on n'osait pas le dire et on y allait quand même. A cette époque, les anges gardiens n'étaient pas encore syndiqués et faisaient des heures supplémentaires sans rouspéter. C'est de cette façon qu'en 1950 furent lâchés en remorqué Charles Lejeune, André Litt et Jacques Servais.



– (?) – François de Sauvage – dans le Mü 13 Bergfalke

En 1952, arrivée à Verviers Aviation de notre premier biplace : un Mü 13 E Bergfalke dénommé « Ville de Verviers ». Il nous avait en effet été offert par la Ville de Verviers à l'occasion des fêtes du tricentenaire de la ville.

La même année, fut créé à Temploux, le Centre National de Vol à Voile sous la direction du moniteur français Pierre Charron. L'écolage y fut mieux structuré, mais on se rendit rapidement compte que les élèves lâchés au Centre avaient encore beaucoup à apprendre. C'est alors que fut créée la qualification de « check pilot », ancêtre de celle d'instructeur adjoint. Elle permettait à d'anciens pilotes de contrôler et de relâcher sur un autre aérodrome, les élèves formés au Centre.

La formation de « check-pilote » par Pierre Charron était tout, sauf de la tarte. Les candidats trempaient leur chemise. Pas la moindre erreur n'échappait à Charron qui avait à cœur de transmettre le maximum de son expérience. La formation se faisait en Ka2, prédécesseur du Ka7. Pendant une dizaine de vols en place avant, le candidat était testé, réapprenait à piloter et observait comment s'y prenait son formateur. Ensuite, changement de place et de rôle.

L'instructeur devenait élève et même élève très peu doué, auquel le candidat check-pilote devait faire assimiler l'entièreté de la formation.

La méthode évolua au cours des années et en 1980, les check pilotes devinrent des instructeurs adjoints, autorisés à donner toute la formation à l'exclusion du lâcher solo qui resta toujours le privilège de l'instructeur complet.



**Rhönlerche OO-ZEW**

## LE VOL D'ONDE

Le Royal Verviers Aviation est le seul club belge qui pratique régulièrement cette forme de vol très spéciale, qui permet d'atteindre des altitudes très élevées sans l'aide des cumulus.

Tout débuta par hasard le 22 octobre 1950. Ce jour là, le vent venait du sud et était très fort.

Ce n'est que tard dans l'après-midi qu'on décide de faire quelques vols au treuil. Et surprise, après une bonne treuillée jusque près de 400 mètres, le Grünau ne redescend pas. Il monte très lentement en ligne droite au dessus de la grande sapinière du côté est de la piste. Arrivé à la lisière sud de ce bois, il fait demi tour, se remet ensuite face au vent et recommence à monter doucement. Il arrivera ainsi à 850 mètres. Au sol, on commence à s'énerver, le soleil est couché, la nuit tombe vite (fin octobre !). Le pilote voit les enseignes lumineuses de Spa s'allumer les unes après les autres...et des voitures, phares allumés, commencent à baliser la piste.

Le pilote comprend qu'il est temps de renoncer à prolonger son vol et revient atterrir, dans une atmosphère très turbulente après un vol de 52 minutes.

Personne n'y comprend grand-chose. Willy Grandjean parle de vol d'onde. Des expériences de ce genre ont eu lieu dans un petit patelin français dénommé Saint-Auban, mais on ne s'explique pas encore très bien le mécanisme. C'est le dernier vol de la saison et on démonte le matériel...

Près d'un an après, le 22 septembre 1951, les mêmes conditions se présentent et le même pilote, sur le même planeur, décolle au treuil et accroche le même genre d'ascendance. Cette fois, il n'est plus seul, Dédé Xhät a aussi accroché sur l'autre Grünau et les deux compères montent doucement jusque 1650 mètres, toujours face au vent, mais dans des plages plus larges et avec un meilleur vario. Malgré un décollage moins tardif, le même cinéma recommence. Les pilotes sont en vol de nuit, les voitures balisent la piste, le vent est très fort.

Un des chauffeurs est tout étonné de voir Dédé frapper à sa portière. Il vient d'atterrir à une cinquantaine de mètres de la voiture, mais il faisait si noir et le bruit du vent était si fort que personne ne s'en était aperçu. Et l'autre ? L'autre s'était laissé déporté par le vent lors de sa descente et avait compris à temps qu'il ne rentrerait jamais à l'aérodrome. Il avait alors décidé de se "vacher" à Nivezé. Manque de veine, au dernier moment il se rendit compte que la belle prairie qu'il avait choisie était coupée en quatre par des barbelés. Choix rapide de la plus grande parcelle, glissade, aérofreins, et le planeur s'arrête juste le nez contre la haie. Soulagement à l'aérodrome à la réception du coup de téléphone : une vache de nuit, ce n'est pas courant. Le vol avait duré 1 heure et 50 minutes.

Le club déménagea au Laboru l'année suivante (1953) et on oubliera ces anecdotes. Dédé allait partir vivre en Italie et Jacques faire carrière au Congo.

Fin des années 60 ou au début des années 70, lors d'une séance d'écolage en hiver, un Lérche en vol au dessus de la Hoëgne prolongea son vol d'une manière étonnante. On se souvient des vols réalisés à Spa et une prospection sérieuse commença.

José et Baudouin en furent les pionniers. De nombreux gains de 3000 mètres furent enregistrés, mais le gain de 5000 ne fut jamais concrétisé, il s'en est fallu souvent de quelques centaines de mètres.



Vol d'onde – Discus OO-ZXV

Dans les années 80, avec Edgard comme remorqueur, les pilotes mettaient en piste à la lueur des phares de voitures pour être prêt à décoller dès l'heure légale (si pas avant !) et il fallut prendre des mesures sévères pour les obliger à se poser avec une visibilité suffisante.

Un réseau d'alerte téléphonique en cascade avait été mis au point pour prévenir les amateurs.

Ce genre de vol était réservé aux pilotes bien entraînés. Il faut se souvenir que l'onde se déclenche par vent du sud et que notre piste est orientée vers l'ouest. Des décollages (et même des atterrissages !) eurent lieu en travers de la piste tant la force du vent était grande. Les turbulences dans les basses couches étaient à la limite du tolérable et la hantise des pilotes était la rupture de câble à basse altitude. Heureusement, cela n'arriva jamais.

Par contre, dès qu'on était entré dans le laminaire, tout devenait d'un calme incroyable, et on montait tranquillement bercé par le son

du vario électrique. On se retrouvait ainsi à plusieurs planeurs survolant la région pendant des heures à plus de 4000 mètres.

Les limitations de l'espace aérien furent fatales à ce genre de vol, car la meilleure zone d'exploitation se trouve tout juste dans l'airway G1, le plus fréquenté d'Europe et nous devons maintenant interrompre notre montée aux environs de 1800 mètres.

Néanmoins, chaque hiver, quelques pilotes effectuent encore des vols de longue durée en râlant d'être chaque fois obligés d'interrompre une montée prometteuse...



Ka 8 et Janus C – vol d'onde (octobre 2005)

## LES VOLS DE DISTANCE DANS LES ANNEES 60

En fait, pendant les années 50, les pilotes belges étaient surtout à la recherche de leur épreuve de 5 heures. Bien sûr, Marcel Cartigny avait volé de Temploux à Auxerre en 1953, réalisant ainsi le premier 300 km à but fixé au départ de Belgique.

Néanmoins ce fut l'année 1959 (nonante jours consécutifs sans pluie !) qui sonna le départ des grandes distances. C'est en 1959 que Marcel Cartigny terminait son insigne de diamant avec un vol de 500 km du Laboru à la Normandie en Jaskolka.



Jaskolka

Cette même année, Charles de Kerchove et Dédé Xhaët réussissaient le but fixé de 300 bornes. Le premier triangle (100 km: EBTX, Lammersdorf, Saint-Vith) était tourné par Marcel Cartigny et Dédé, le premier en Jako et le second en Ka 6 Cr.

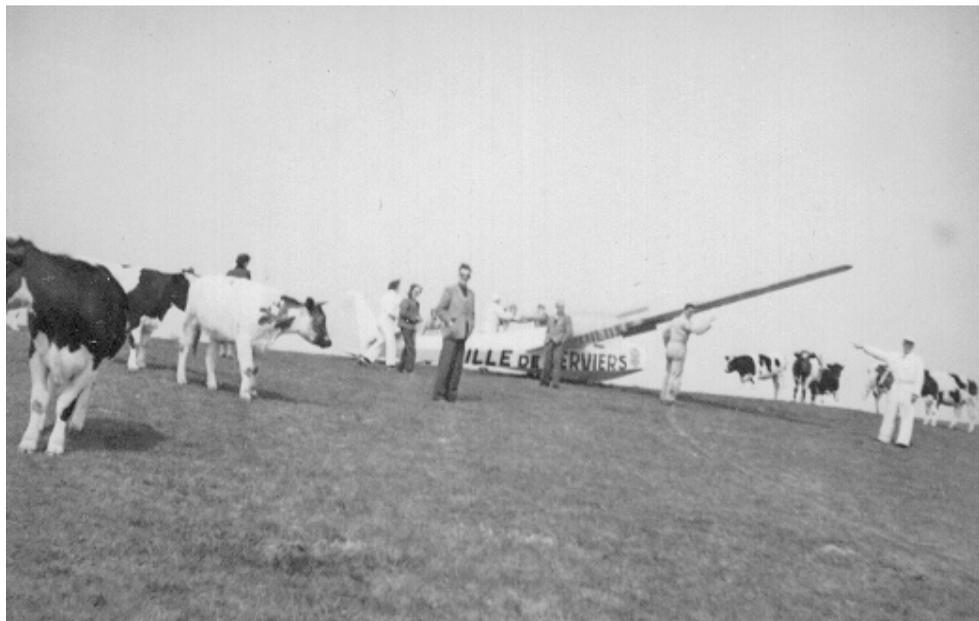
A cette époque, vers la fin mai, début juin, on remarquait souvent une période de 15 jours avec vent d'est et beaux plafonds. L'idéal pour partir vers la France.

N'oublions pas que vers l'est, le rideau de fer était à un peu moins de 300 km et que les triangles de plus de 100 km relevaient encore du rêve !

Par contre les longues distances relevaient du folklore. Gardons bien en tête, que nos planeurs n'avaient pas la radio, que les GSM n'existaient pas, encore moins les GPS, et que si le passage de la frontière française en voiture n'était pas trop compliqué, le retour avec un planeur dans sa remorque était parfois épique. Déclaration en douane, planeur non immatriculé, passage de la frontière aux petites heures du matin... rien que cela pourrait faire l'objet d'un roman fleuve.

Le schéma classique était le suivant : les pilotes décollaient et une heure après, si les conditions météo continuaient à être favorables, les équipes de dépannage prenaient la route.

Généralement juste avant la frontière française, elles appelaient l'aérodrome pour s'informer si leur pilote avait déjà donné signe de vie. Sans nouvelles, elles continuaient dans la direction supposée du vol et retéléphonaient à intervalles réguliers. Cela permettait d'espérer qu'elles ne seraient finalement pas trop loin du lieu d'atterrissage de leur pilote, dès que celui-ci serait connu.



Le Bergfalke posé aux vaches

Se posait alors souvent le problème du repérage de la prairie, entre deux petits patelins à peu près inconnus sur la carte, et au milieu de la nuit évidemment. Encore plus compliqué, si le pilote, complètement bourré par un accueil bien arrosé, avait oublié de laisser des indices de son passage sur les poteaux indicateurs voisins.

Évidemment, il arrivait qu'il n'y ait pas assez de remorques disponibles... alors on se débrouillait. L'équipe de X posé dans un champ près de la Loire, passait d'abord récupérer en chemin le pilote Y dont le planeur était à l'abri sur un aérodrome. Elle continuait avec lui jusqu'au brave X et ramenait sa cargaison à EBTX. Y n'avait qu'à repartir le lendemain avec une autre équipe et la remorque vide pour récupérer sa machine. Ce n'est pas de la blague, cela s'est passé le 1 juin 1962...et les jours suivants.

C'est quelques jours plus tard, alors que le temps commençait à changer qu'un autre pilote tenta sa chance. Malheureusement, le temps était assez brumeux et le vent varia assez fort en direction au

cours de la journée. Heureusement les plafonds restaient élevés. Fin de la journée, le pilote était complètement paumé et la visibilité de moins en moins bonne. Soudain, il remarqua qu'il abordait la rive d'un lac. Sa carte ne lui fournissant aucune indication, il hésita un peu puis décida de ne pas continuer et de se poser.

Sage décision, car nous avons été le dépanner pas loin de la plage, près du Touquet... Il aurait peut-être réussi à traverser la Manche !

Il faut encore noter que quelques vols de distance en ligne droite ont eu lieu vers le nord-est.

C'est ainsi que Guy Sander rata ses 500 km à quelques km près en se posant non loin des côtes de la Baltique. Son compagnon de voyage eut un peu plus de chance.

Réflexion d'un autre pilote parti également dans cette direction:  
« C'est drôlement long à traverser Hambourg ! »



# LE MATERIEL DU ROYAL VERVIERS AVIATION

## De la « chaise volante » au Duo Discus. Du Piper J3 au Grumann.

Énumérer dans l'ordre chronologique le matériel acquis par le club serait vite ennuyeux. Il n'est cependant pas sans intérêt de rappeler comment le club a grandi et a développé son matériel, surtout dans ses premières années d'existence.

On se rendra compte, en ce qui concerne le vol à voile, qu'il y a eu dans les années 50 une phase d'expansion rapide suivie d'une « consolidation » et d'une modernisation du matériel. Comme toujours, le Royal Verviers Aviation a été aux aguets pour saisir les opportunités qui se présentaient.



# Les planeurs

## De la « chaise volante » au Duo Discus

Avant guerre, tous les planeurs belges étaient du type « chaise volante » tel que décrit dans le chapitre «écolage»



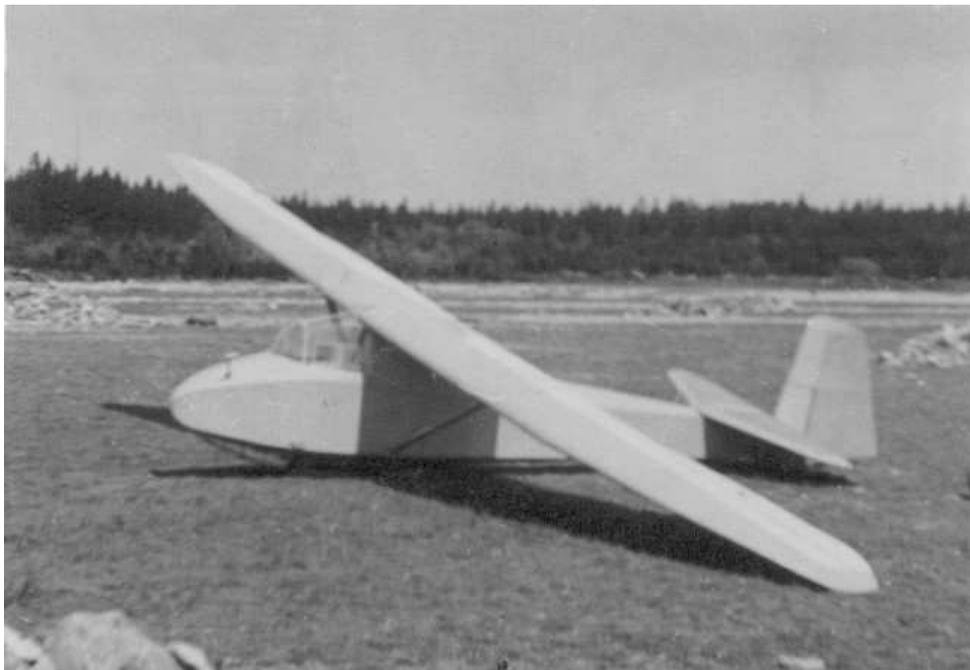
Jacques Servais aux commandes de la chaise volante

Le premier planeur du club, un SABCA, fut offert en 1931 par les cigarettes « Saint Michel». Il allait être suivi d'un Kassel 12 dénommé « lu Tchèt Volant » qui se trouve actuellement au Musée de l'air à Bruxelles.

Cet appareil vola encore après la guerre, accompagné d'un SG 38, considéré (avec beaucoup de bonne volonté) comme plus moderne. Arrivèrent ensuite les Grünau.

**En 1949**, le parc planeurs se composait **d'un SG 38** et deux **Grunaü**. Toutes ces machines avaient un patin comme atterrisseur, ce qui réduisait considérablement la course à l'atterrissage. Pour le

décollage, le Grunaü utilisait un petit train de roues largable. C'était assez folklorique : largué trop tôt, il rebondissait dans le plan fixe arrière, largué trop tard, il provoquait la fuite éperdue des spectateurs qui cherchaient à éviter cet engin diabolique qui rebondissait dans tous les sens.



Grünaü Kraft

Notons aussi que les Grunaü de cette époque étaient fabriqués suivant les plans originaux allemands et étaient d'excellentes machines qui n'avaient rien de comparable avec les bâtards trafiqués qui virent le jour en Belgique à partir de 1954.

## En 1950

Arrive enfin une machine moderne : l'**Olympia** qui repose, encore en état de vol dans le hangar « Cartigny ».



Olympia

Acheté neuf en Angleterre, il arriva en Belgique, convoyé en vol remorqué au-dessus de la Manche par André Cartigny et Charles Delhaes. Le remorqueur était un Piper J3 de 65 CV. Malgré leur flegme légendaire, quelques pilotes anglais avalèrent de travers. Le Conseil d'administration délibéra gravement pour savoir si une machine de cette finesse pouvait se poser sans danger à Spa et s'il ne valait pas mieux la baser à Bierset. Le bon sens l'emporta.

L'Olympia venait à peine d'arriver que les Tchèques présentaient une nouvelle machine :



Sojah – Henri Blavier

le **Sohaj**, nettement supérieur, « la machine » de l'époque. « Un peu beaucoup pour les finances du Club » dira le trésorier au président d'honneur Adrien Houget qui répondit tout simplement : « Eh bien je vous l'offre ».

### **En 1951**

Fin de l'année, grande nouvelle : on élargit notre flotte. La France a déclassé une série de planeurs qui d'après nos experts sont encore très valables mais qu'il faut reconditionner.

Un **Rhönbussard** et un Grünau.



Rhönbussard

L'importation par la route posa comme d'habitude une série de problèmes au passage de la frontière : nous avons obtenus ces « épaves » gratuitement mais il fallait absolument déclarer leur importation et la rubrique douanière n'existait pas. Finalement ils furent dédouanés sous la rubrique « cerfs-volants ».

L'hiver vit une vérification minutieuse des collages, le rentoilage, la peinture etc. Une verrière fermée fut construite pour le Bussard et on raccourcit le patin du Grünau pour l'équiper d'une roue. Les Français n'ont pas perdu beaucoup en nous les donnant : en examinant attentivement la dérive du Bussard, on pouvait distinguer sous sa couleur blanche, une bande rouge marquée de la croix gammée ! Eux aussi, avaient fait de la récupération !

1951 vit également le club organiser le 24 juin, le meeting du tricentenaire de la ville de Verviers et dans la foulée, le Conseil communal votera (à l'unanimité s'il vous plaît !) l'achat pour le Club d'un planeur biplace de performance : le **Bergfalke** qui fut baptisé « Ville de Verviers » et nous fut livré début 1952.

## En 1952

La flotte se compose donc de 8 planeurs : 1 SG-38, 3 Grünau, 1 Bussard, 1 Olympia, 1 Sohaj et un Bergfalke biplace. Nous sommes le club le plus important de Belgique avec 44 pilotes qui totaliseront 438 Heures de vol pendant l'année. Cette année vit également l'achat d'un remorqueur : un Auster V de 125 CV. (voir plus loin : les avions).

L'École Technique Provinciale de Verviers met en chantier, dans son atelier de menuiserie, la construction d'un Grünau avec Paul Darimont comme conseiller technique.

## En 1953

La Sabena qui cherche des pilotes sponsorise le vol à voile et nous obtenons un **Spatz** flambant neuf. Il est vrai que nous avons déjà au moins trois anciens du Club qui volent à la Sabena. Le Grünau de l'École Technique fait ses premiers vols. La flotte est maintenant de 10 planeurs.

Nous avons atteint une phase importante de notre développement et le club va souffler un peu. Cela ne signifie pas que l'on reste inactif, au contraire. L'expansion va se ralentir, mais des changements internes se réalisent. Des machines un peu vieilles seront remplacées par d'autres, plus récentes, de niveau équivalent ou supérieur.

**En 1959**, deux Grünau ont disparu, mais le Club a acquis le **Jaskolka** sur lequel Marcel Cartigny avait participé aux Championnats du monde.

Un **Lerche** a également fait son apparition pour l'écolage.

**En 1960 et 1961** arrivent les **Mucha**.

Jaskolka et Mucha d'origine polonaise étaient d'excellentes opportunités : la Pologne avait besoin de devises fortes et les prix étaient très compétitifs.



(1962) Mucha – Alain Breuer – Michel Nizet – Jacques Servais

**Vers 1967**, nous avons aussi un biplace Ka 7, un second Lerche, un premier **Ka 6 E** et un **FOKA**.



Foka – Guy Sander

Cette très belle machine polonaise, au fuselage en forme de fusée, avec le pilote en position couchée, avait été conçue pour voler rapidement, mais par gros temps et n'était pas bien adaptée aux conditions du climat belge. Elle allait bientôt être remplacée par notre premier planeur « plastic » le **Libelle 301** « Hutter ». Voir plus loin.

Le Jaskolka OO-ZUX devait bientôt être revendu au grand désespoir de Marcel Cartigny pour acquérir le second Ka 6 E.

## 1970 – 2000

Le club passe alors aux machines en matériau composite et commence les années 70 avec un **Libelle Standard** (ZBR) et un **Libelle « course »** (ZMM). Vers la fin de la décennie, le ZBR sera crashé et le ZMM revendu. Il semblait, à l'époque, que ces machines de la première génération «plastic» n'avaient pas un potentiel aussi important qu'espéré.

Notre flotte varie suivant les opportunités du marché en tendant vers la modernisation.

Un second Lerche est acquis. Jean Delcour met son Ka7 en pool avec le Club. Le RCAE de l'Université de Liège fait de même avec un **KA 6CR**.

Le club rachète en 1978 le **CIRRUS** ZLG que la fédé avait mis à la disposition de Geogeo Litt. Ce sera ensuite une opération semblable pour le **MININIMBUS** LGA.

Un premier **KA 8** fait son apparition, en 1978, grâce à l'appui de Louis Fauconnier, président de la Fédé et directeur à l'Adeps.

Un peu plus tard, J.P. Crustin achète un nouveau planeur et cède son **Cirrus OO-ZCJ** au club à un prix qui tient du mécénat.



Duo Discus OO-ZXC

L'effort se poursuivra pour arriver à la situation actuelle avec l'acquisition du **DISCUS**, du **DUO DISCUS**, du **LIBELLE CLUB** et du **TWIN ASTIR**.

Le club racheta l'épave du **Ventus OO LIT** qui fut minutieusement remis en parfait état de vol par Ph. Benoît et Ch. Starck qui passèrent de très longues heures à ce travail. Le vol d'essai (concluant) eu lieu en début de saison 2003.

Nouvelle opportunité : fin 2003 le club acquérait le **Discus** de la fédé et l'équipe Ventus le reconditionnait pour la saison 2004. Ne dites pas : « c'est toujours les mêmes qui... » mais :

« never change a winning team ! »



Ventus OO-LIT



## Les avions

### Du Piper-Cub J3 au Grumman

#### En 1948

Le club possède un **Piper J3** (65 CV) et un **Ercoupe** : joli petit avion métallique, biplace, tricycle, bidérive... sans palonnier, conçu pour des pilotes handicapés.

Charles Lejeune et Paul Cartigny possèdent chacun un J3 et les frères Cartigny un Luscombe.



Ercoupe – René Ortmans

Fin 48, le hangar s'effondre sous le poids de la neige et écrase l'Ercoupe et le Luscombe (entre autres).

### **En 1949**

L'Ercoupe, réparé mais peu rentable, est remplacé par un Aeronca Chief, biplace 65 CV côte à côte. Et le Club rachète le **Luscombe** Cartigny. Non pas celui qui avait été écrasé par le hangar (OO-KAR) et déclassé. En effet, suite à cet accident, les frères Cartigny avaient retrouvé un autre Luscombe (OO-GMA) exactement semblable. La propriétaire était une brave dame qui l'avait gagné à une tombola et ne savait qu'en faire !

### **En 1952**

Le club se sépare de l'Aeronca Chief et achète le J3 de Charles Lejeune : OO-VIL. On achète aussi, en Angleterre un **Auster V** de 125 CV pour assurer le remorquage du nouveau biplace offert par la Ville de Verviers. Sa mise en service fut une suite de gags courtelinesques, pour arriver à déterminer sous quelle immatriculation il pourrait voler et être piloté par les pilotes du club. Son immatriculation belge (OO-VAV) était peinte sur le fuselage. On disposait de l'immatriculation anglaise (G-ALNW) sur une bande de toile. Il arriva un jour que cette bande soit recollée et décollée plusieurs fois suivant l'interprétation des textes légaux par la Régie des Voies Aériennes à Spa.

### **En 1953**

Le Club émigre vers le Laboru et sa flotte avion se compose de : 2 piper Cub : OO-VIL, OO-AJI, un Luscombe OO-GMA et un Auster V OO-VAV.

## 1956 à 1959 : Opération JODEL

Avant la guerre, la construction du « Pou du Ciel » de Mignet avait attiré beaucoup d'amateurs. Le même engouement survint avec les **Bébé-Jodel** dont les plans étaient vendus aux adeptes du « Do it yourself ».



Jodel 112

Évidemment, il arrivait souvent que ces amateurs se découragent. C'est ainsi que le club racheta 2 Bébés et 2 biplaces Jodel 112 en cours de construction à ... un marchand de cercueils de la région de Charleroi. Je n'invente rien !

Ben Weerts possédait rue aux Laines, le long de la gare Ouest un grand atelier vide, au premier étage. Ce furent de longues heures de travail, mais fin 1958, les deux bébés volaient (OO-19 et OO-20) suivis en 1960 par un **Jodel 112** Biplace (OO-VRV).

Un des gros problèmes fut de sortir les machines de l'atelier. Par la cage d'escalier ? A oublier ! Par la fenêtre ? Trop petite ! Alors, on a démolit la fenêtre. Et pour la facilité, on a fait venir un wagon de

marchandise sous cette fenêtre pour faciliter la descente des ailes et des fuselages. André Litt doit encore avoir des photos de cette opération.

En même temps, notre Auster V était devenu un **Auster VI** (OO-FDI). Une série de démarches avait permis de récupérer, pour les clubs, les avions d'observation d'artillerie de la Force terrestre lors de leur remplacement par du matériel plus moderne. Tous les anciens se souviennent de cette machine « bondissante » qu'on n'arrivait généralement à arracher du sol qu'au troisième bond !



Tiger-Moth

Un **Tiger-Moth** (OO-EVG), complétait la flotte et servait de remorqueur. J'avoue ne pas connaître avec précision comment il était arrivé chez nous. Il provenait de la Force aérienne qui s'en débarrassait au profit des SV 4. Et suite aux bonnes relations existant entre le chef d'état-major de la Force aérienne et notre ancien administrateur délégué...



SV4C – OO-AFJ

En 1964, notre **SV 4 C** (OO-AFJ) fait son apparition au Club et remplace le « Tigre- mou ».

Un an plus tard, arrivent un **Morane Rallye** (OO-EVZ) et un **Super-Cub Pa-18** de 150 CV pour le remorquage (OO-VVE).

Les Jodel 112 sont remplacés en 1967 par le OO-FDT, **Jodel 120 «Paris Nice»**, muni non pas de flaps, mais d'un aérofrein sous le fuselage. Ce brave FDT se transformera d'ailleurs en 1973 en FDU. En effet, il avait été sérieusement endommagé lors d'un atterrissage en campagne et nous avons pu récupérer le fuselage intact d'un autre Jodel immatriculé FDU. C'est cette dernière immatriculation qui a été acceptée par l'administration.



Piper Cub PA.18 – OO-KKK

### **Opération Piper Pa 18**

Encore un peu de folklore ! Comme toujours, le Club a le flair pour dénicher et retaper ce dont les autres ne veulent plus. Cette fois c'est l'armée française qui se sépare d'avions d'observation. Des Piper mais un peu plus modernes et surtout plus puissants que nos braves VIL et AJI. Ces avions furent convoyés en vol pendant l'hiver 1969. Avec traversées de tempêtes de neiges, atterrissages en campagne, enquêtes de gendarmerie (c'était l'époque de l'OAS et les séquelles de la guerre d'Algérie), redécollages en catastrophe au petit matin etc.

C'est de cette époque que datent les VIM, VIW, VIX etc.



Cessna 172 – OO-VEV

Les **CESSNA 172** arrivèrent en 1972 et 1973 suivis début 1974 du **PA.18 LVP** qui assurera le relais du VVE pendant sa révision générale. Pendant celle-ci, au prix de pas mal de démarches administratives, un moteur de 180 CV remplacera celui de 150.



Super Cub 180 Cv – OO-VVE

## Les ROBIN (1980)



Robin DR.400 – OO-VMS

L'histoire se répète : on apprend qu'il y a une faillite à Temploux et que des avions sont à vendre. Comme toujours dans pareil cas, notre négociateur habituel est envoyé sur les lieux et après pas mal de tractations, discussions etc., le club se retrouve possesseur d'un **HR 200/100** biplace, le OO-VSA et d'un **DR 400/160** quadriplace le OO-VMS.

Entre temps, le Cessna 172 OO-WIN nous quittait pour d'autres cieux.



Motoplaneur SF25C Falke – OO-MFS

Fin 1987, nous recevions le **motoplaneur SF25C Falke** OO-MFS destiné à la formation des élèves pilotes de planeur. Ceci nous dispensait de devoir recourir en hiver à la location d'un motoplaneur au Centre de Saint-Hubert.



Cessna 172 – OO-OMA

En 1992, le **Cessna 172 OO-OMA** faisait son apparition et remplaçait le VEV qui s'était fait « souffler » par un Boeing 747 sur l'aérodrome de Schipol. Le bruit courut que nous avions récupéré le Cessna qui s'était posé sur la Place Rouge de Moscou. Le VEV devait cependant être réparé et continuer sa carrière au RVA pendant quelques années avant de nous quitter pour raison de diversification de notre flotte.

C'est également au cours de cette dernière décennie du vingtième siècle qu'arrivèrent le **Grumman OO-LAK** et en 1998 le **Cessna 152 OO-KMS**.



Grumman AA5B –OO-LAK



Cessna 152 – OO-KMS

L'histoire ne serait pas complète si on ne signalait pas l'arrivée, fin 2002, d'un Morane Rallye de 180 CV destiné à remplir les fonctions de second remorqueur et d'avion de vols de vulgarisation. Cet « oiseau rare » était recherché depuis longtemps par le Conseil d'administration. L'entretien d'un remorqueur de réserve, volant peu était indispensable, mais peu rentable. Un quadriplace réservé aux vols de vulgarisation présentait les mêmes inconvénients. On cherchait alors un avion « polyvalent ». On espère l'avoir trouvé !



Morane Saulnier 893E Rallye 180GT

Dernière décision connue à ce jour : notre Cessna 172 devrait être équipé d'un moteur diesel, ce qui permettrait d'en diminuer notablement le coût d'exploitation et donc le tarif.

Tout ce qui précède est incomplet : certains avions ont été endommagés et remplacés par d'autres du même type. La liste des Cub qui sont passés par chez nous serait bien longue à établir. Ils ont beaucoup souffert et beaucoup pardonné ! Et il nous arrive même de les faire décoller sur la neige !



Piper Cub PA.18 – OO-LVZ



## **En guise de conclusion**

75 années se sont écoulées, les défis du XXe siècle ont été relevés avec succès. Nous voyons maintenant se profiler ceux du XXIe et ils sont de taille.

Au point de vue financier, il faudra affronter le prix du carburant, la modernisation des techniques et du matériel. Heureusement, nous avons déjà amélioré nos infrastructures, mais leur développement signifie aussi des frais d'entretien accrus malgré l'apport non négligeable du bénévolat.

Du point de vue administratif, la création récente de l'EASA (European Aviation Safety Agency) ne va pas nous simplifier la besogne. Nous devons assimiler une foule de nouveaux règlements et chercher comment nous y adapter. Cela va mobiliser beaucoup de moyens financiers et humains. Le gros problème est que cet organisme a tendance à placer au même niveau l'aviation légère des clubs et l'aviation commerciale des lignes aériennes.

De gros défis que le club relèvera avec la même énergie et la même imagination que celle dont ont fait preuve tous ceux dont nous avons parlé ici.

Comme pour toute entreprise humaine, le futur sera fait d'épreuves et de réussites et nous sommes confiants. Le Conseil d'administration se renouvelle de façon régulière mais progressive. De nouvelles figures continueront à apporter des idées nouvelles qui permettront de progresser dans la voie ouverte par les anciens. Et tout compte fait, ceux-ci ne se sont pas mal débrouillés.

Verviers, janvier 2006.

Jacques SERVAIS

# GLOSSAIRE

L'aviation a son langage particulier, son jargon, son argot. Je n'allais pas, lors de la rédaction de cet ouvrage, renier ces mots qui nous viennent régulièrement à la bouche et qui font partie de notre folklore. Quelques amis m'ont gentiment laissé croire que ces souvenirs pourraient intéresser des personnes étrangères à ce petit monde qui est le nôtre et qu'elles seraient heureuses de mieux comprendre. Ainsi soit-il !

J'ai donc une fois de plus remis mon ouvrage sur le métier et essayé de le lire avec des yeux profanes. J'espère ne pas avoir été trop incomplet...

- ADEPS:** Administration (régionale) De l'Éducation Physique et des Sports.
- Airways:** «Routes» aériennes jalonnées de radiobalises, suivies par les avions commerciaux et interdites aux planeurs.
- Auster:** Avion léger monomoteur des années 50, d'origine anglaise.
- B2:** Voiture "Citroën" utilisée pour tirer les planeurs sur la piste. A l'époque, ces voitures ne valaient pas grand-chose. Actuellement on se les arracherait !
- Barographe:** Appareil enregistrant l'altitude pendant le vol.
- Brevets:** A B C D E et diamants: récompensent l'accès à différents niveaux de qualification sportive. Les diamants demandent des vols de 300 et 500 km et un gain d'altitude de 5000 mètres.
- Bille:** Indicateur d'inclinaison latérale composé d'une bille d'acier coulissant dans un tube en verre incurvé et permettant d'adapter l'inclinaison du planeur à la force centrifuge provoquée par les virages.
- Cunimb:** Cumulonimbus: nuage d'orage, accompagné de très fortes turbulences. Très dangereux, à éviter à tout prix.
- DC 3:** Bimoteur de transport dénommé «Dakota» pendant la guerre de 1940.

- EBTX:** Code officiel de l'aérodrome de Verviers-Theux. Tous les aérodromes du monde ont un code en 4 lettres. En Belgique, le code commence par EB.
- Gratter dans du zéro:** Travail du pilote qui essaye par un pilotage soigné de se maintenir sans descendre dans des conditions difficiles, lorsque son variomètre indique 0.
- I F R:** Règles de vol aux instruments (voir aussi VFR).
- Laminaire:** Ecoulement où tous les filets d'air suivent des trajectoires parallèles. C'est le cas en vol d'onde, au-dessus de la zone de turbulence.
- Piste 24:** Piste dont l'orientation est de 240° par rapport au Nord magnétique, donc orientée vers le S-W. Prise en sens inverse, elle devient la piste 06.
- Pompes:** Les courants ascendants dénommés aussi «thermiques» qui permettent aux planeurs de monter jusqu'aux nuages.
- Rieti:** Aérodrome italien où se déroule chaque année une compétition de très haut niveau.
- «Tigre mou»:** Surnom donné par les pilotes belges et français au Tiger Moth qui était moins maniable et moins nerveux que l'SV 4 de fabrication belge.
- Treuil:** Système de lancement des planeurs à l'aide d'un câble métallique qui s'enroule rapidement sur un tambour. C'est le principe du cerf volant qu'un enfant fait monter en courant, en tirant sur la ficelle.
- Vache:** Aller aux vaches: se poser hors de l'aérodrome, par exemple dans une prairie (où il vaut d'ailleurs mieux qu'il n'y ait pas de vaches !).
- Vario:** Variomètre: appareil indiquant en mètres/seconde la vitesse à laquelle un planeur monte ou descend.
- Vinon:** Aérodrome français renommé pour les possibilités de vols en montagne dans les Alpes de Haute Provence.
- Vent arrière:** Partie de la procédure d'atterrissage où le planeur longe la piste en sens inverse de la direction d'atterrissage, donc avec le vent dans le dos.
- V F R:** Règles de vol à vue (voir aussi IFR).



**ROYAL VERVIERS AVIATION ASBL**  
(Aérodrome de Verviers-Theux)  
Route d'Oneux, 79  
B-4800 VERVIERS

Tél.: +32-87-22.30.32  
Fax: +32-87-23.00.22  
Email: [info@verviers-aviation.be](mailto:info@verviers-aviation.be)

[www.verviers-aviation.be](http://www.verviers-aviation.be)

