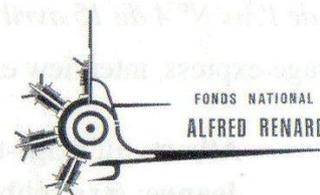


L'ÉCHO DU FNAR



FONDS NATIONAL
ALFRED RENARD

Jeanne Bruylant, première "Air-hostess" à la Sabena

A Elise qui se rappellera...



Lorsque l'on évoque les hôtesse de l'air, qu'elles soient de notre bonne vieille Sabena ou d'ailleurs, je ne peux m'empêcher de penser à la chanson de Jacques Dutronc, l'hôtesse de l'air, dans laquelle il dit que toute sa vie il a rêvé d'être l'une d'entre elles et d'avoir... les fesses en l'air.

Parmi toutes ces hôtesse de l'air, il en est une qui, parce qu'elle était la première "air-hostess" de la Sabena, comme tous ceux ou celles qui étaient les premiers dans quelque domaine

que ce soit, m'intéresse particulièrement.

Lorsque je la regarde sur ses photos, dans son joli uniforme bleu de notre ex-compagnie aérienne, sous son petit chapeau, sa veste et sa jupe plissée, sa sacoche en bandoulière, je lui trouve une élégance certaine. Son nom: Jeanne Bruylant, surnommée Jenny par les intimes.

C'est au lendemain de la seconde guerre mondiale que la Sabena décida d'engager du personnel féminin à bord de ses avions de transport. Elle s'alignait ainsi sur les compagnies américaines qui engagèrent leurs premières hôtesse au début des années 30', sur la ligne San Francisco-Chicago (*La première fut la jeune infirmière Helen Church*).

Ces hôtesse de l'air étaient recrutées parmi les infirmières dont la fonction première était de calmer les passagers confrontés à la peur de l'avion.

Sommaire :

- Jeanne Bruylant, première « Air-hostess » à la Sabena
- La réplique du Renard R-31

Même politique à la Sabena où le rôle des hôtesses de l'air se résumait, tout comme aujourd'hui encore, à s'occuper des voyageurs depuis l'accueil au sol et durant leur voyage qui, compte tenu des avions de l'époque, pouvaient s'avérer être long et mouvementé, ce qui bien souvent forçait les voyageurs à utiliser ce petit sac en papier plastifié devant servir à ce que l'on devine.

Voici donc l'interview réalisé par Albert Bouckaert, journaliste au journal "Le Soir", lors de sa rencontre avec Jeanne Bruylant (*Interview repris intégralement de la revue « La Conquête de l'Air N° 4 du 15 avril 1946 »*).

A voyage express, interview express écrit Albert Bouckaert.

- **Albert:** qu'exige-t-on des candidates à la profession d' "air-hostess" ?
- **Jeanne:** être célibataire et connaître le français, le néerlandais et l'anglais.
- **Albert:** pas de limite d'âge et de poids comme en Amérique ?
- **Jeanne:** pas encore, mais il en est question. La Sabena, je pense, compte surtout recruter des jeunes filles d'une vingtaine d'années.
- **Albert:** vous oubliez, je pense, une condition essentielle requise par toutes les compagnies qui utilisent des "air-hostess" ?
- **Jeanne:** laquelle ?
- **Albert:** avoir un physique agréable.
- **Jeanne:** il ne m'appartenait évidemment pas de vous le dire.
- **Albert:** bien sûr ! Et après votre engagement, volez-vous d'emblée ?
- **Jeanne:** non. Nous faisons un stage de trois mois au "booking", c'est-à-dire, au bureau de réservation et de vente des billets, de manière à nous familiariser avec les multiples détails du trafic: itinéraires, horaires, correspondances avec les lignes étrangères, poids des bagages autorisés, assurance etc. Puis nous faisons quelques vols d'essai, hors service, par beau temps d'abord, puis par mauvais temps. Et si vous "tenez le coup", on vous dote d'un coquet uniforme et on vous lâche... comme un pigeon; ou plutôt, comme une colombe. Vous permettez, le devoir m'appelle !

L' "air-hostess" sert quelques sandwiches, du thé, répond à des questions que lui posent des passagers (*Où sommes-nous ? A quelle altitude ? Dans combien de temps arriverons-nous au Bourget ? etc.*). Puis l'interview reprend:

- **Albert:** Le métier est dur ?
- **Jeanne:** assez fatigant. L' "air-hostess" doit s'occuper de 42 passagers sur les Douglas DC-4, s'occuper des repas, veiller à ce que les fumeurs ne jettent pas leurs mégots ailleurs que dans les cendriers etc.
- **Albert:** et les victimes du mal de l'air ... avez-vous la charge de les soigner ?

- **Jeanne:** oui, mais vu les progrès techniques réalisés, qui permettent au pilote de choisir l'altitude de vol la plus favorable, ces victimes se font de plus en plus rares. Bientôt toutes les lignes aériennes belges compteront, au nombre du personnel de bord, au moins une "air-hostess."

FIN de l'interview.

C'est le 1^{er} janvier 1946 que Jeanne Bruylant intègre la Sabena en qualité de "première" hôtesse de l'air. Elle sera affectée sur le vol Bruxelles-Léopoldville le 24 février 1946 à bord d'un Douglas DC-4.

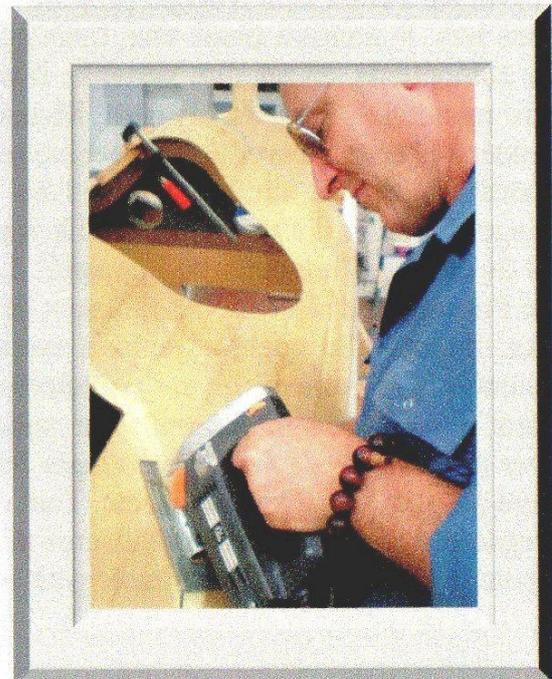
Le 19 septembre 1946, 0h30', alors que Jeanne Bruylant se trouve à bord d'un DC-4 de la Sabena, en direction du Canada, on est sans nouvelles de son avion. Celui-ci devait atterrir à Gander "Terre-Neuve". Ce n'est que vingt-quatre heures après le constat qu'est annoncée une terrible nouvelle : le DC-4 de la Sabena, immatriculé OO-CBG, s'est écrasé sur une colline, à 30 km de son point d'atterrissage.

L'avion transportait 44 personnes (37 passagers et 7 membres d'équipage). Vingt-sept personnes, dont Jeanne et le ministre belge des Victimes de la Guerre, Henri Pauwels, comptent parmi les victimes. La deuxième hôtesse de l'appareil, Mlle Jeanne Roockx, fut la seule survivante de l'équipage et aida considérablement ses compagnons d'infortune, blessés, mais vivants.

Quant aux causes de l'accident, les milieux aéronautiques de l'époque soutiennent la thèse des perturbations magnétiques qui se seraient produites durant le trajet Bruxelles - New-York et auraient dérégulé les altimètres.

Alain Delannai

La réplique du Renard R-31



**En haut: Plaque avec chambres de visite et fixation provisoire des mâts du plan fixe.
A droite: Alain Vanderheyden s'attaquant à la découpe de l'habitacle de l'observateur.**



Le R-31 avec le cadre « A » et son train de roues

Il va sans dire que la construction d'une telle réplique à l'échelle 1/1 ne se fait pas sur un simple claquement de doigts. Commençons depuis le début.

Dès la création du FNAR en 1991, les statuts envisageaient « la reconstruction d'aéronefs jugés dignes de figurer dans le patrimoine national », avec priorité aux appareils conçus en Belgique ou ayant un lien historique avec l'aviation belge.

En 1997, la décision tombe, sous l'impulsion du colonel Terlinden : le choix se portera sur le Renard R-31, parce qu'il fut le seul avion de conception et de fabrication

belge à avoir participé au second conflit mondial en mai 1940, au nombre d'une vingtaine d'unités dans deux escadrilles.

Un comité de cinq de nos membres (*MM. J. Booten, R. De Donckers, A. Hauet, V. Jacobs, et A.F. Renard*) est mis en place pour étudier les possibilités de réaliser cette réplique en bois, le choix et la quantité des matériaux à utiliser, les moyens de reproduction des plans de l'avion (*par qui et comment ?*), les coûts du projet, et pour trouver des bénévoles aptes et disposés à participer à la construction de la réplique.

En 1998, M. Ferhat Ben Khedda propose un premier projet de construction et de budget. Depuis lors, le temps a passé vite, mais grâce à la persévérance d'une poignée de bénévoles compétents, en nombre variable, l'aventure du R-31 se poursuit au-delà du second conflit mondial. S'ils nous voyaient, Monsieur Alfred Renard ainsi que les pilotes et observateurs de cette merveilleuse machine seraient fiers de l'hommage qui leur est rendu.

Aujourd'hui, on peut être heureux de l'état d'avancement des travaux. Le fuselage, l'empennage et le train d'atterrissage avec le train de roues sont assemblés à la suite du placement du cadre "A" au cœur de l'appareil. Les ailes existent séparément, fabriquées par la firme Poncelet. La réplique des tableaux de bord est en cours de réalisation.

Certes, il aura fallu quelques années avant d'arriver à ce stade. Mais, les bénévoles ne viennent que le samedi, quand ils peuvent (*congés, maladie, vie familiale...*), certains travaux doivent être interrompus par suite des conditions de températures en période d'hiver (*impossible de faire des collages lorsqu'il fait trop froid*), les machines adéquates ne sont pas toujours disponibles, etc. Tout cela se répercute sur la durée des travaux.

En regardant les photos, vous réaliserez peut-être que la réplique du R-31 à l'échelle 1/1 est, pour nos bénévoles, un véritable petit « chef d'œuvre ». Mais, restons modestes...

Alain Delannai