

**ALLARD (Emile)**, Professeur aux Universités de Liège et de Bruxelles (Crespin, Nord, France, 24.7.1883 - Bruxelles, 5.9.1950).

Ayant opté pour la nationalité belge en 1901, Emile Allard sort de l'université de Liège en 1907 avec le grade d'ingénieur des mines. En 1908, il obtient le grade d'ingénieur-électricien de l'Institut Montefiore et est nommé ingénieur à la Société Cockerill.

Dès 1907, il effectue plusieurs vols en compagnie du célèbre aviateur et constructeur français Voisin. En 1909, il obtient son brevet de pilote, qui porte le numéro 1 pour la Belgique. C'est aussi à cette époque qu'en compagnie du Ministre d'Etat, Louis de Brouckère, ingénieur comme lui, il construit le premier avion fabriqué en Belgique.

Comme l'aviation ne permet pas de gagner sa vie, il entre à la Société belge des Pétroles comme ingénieur principal et établit les plans d'un pipe-line qui va relier Matadi à Léopoldville. Il se rend au Congo, en 1912, où il procède au montage et aux essais imposés pour la réception et la mise en fonctionnement de ce pipe-line. Ce travail de grande envergure comporte l'installation de sept stations intermédiaires avec machines de pompage, tanks à pétrole, quatre cents kilomètres de canalisation et l'édification de la station principale de Ango-Ango, avec ses sept grands tanks et ses bateaux d'accostage. Ce pipe-line existe encore et a été dédoublé.

Rentré en Belgique en 1913, il dirige les services d'électricité de la ville de Liège mais, en novembre 1916, il passe sous les lignes électrifiées établies par les Allemands et rejoint les lignes alliées par la Hollande. Il s'engage à l'artillerie puis, en 1917, il passe à l'aviation. Il est nommé chef du service de montage des avions à la base de Calais. Il est en même temps instructeur comme pilote militaire à l'école d'aviation. Il collabore aux travaux du laboratoire aéro-dynamique de Eiffel, à Paris. Après la guerre, dès sa démobilisation, en 1919, le CENAC (Comité pour l'Etude de la Navigation aérienne au Congo), créé par le roi Albert, le désigne pour étudier et réaliser la liaison aérienne Léopoldville-Stanleyville par hydravion.

En 1920, après la réalisation de la mission qui lui avait été confiée, il est nommé directeur du service technique de l'aéronautique et il crée le laboratoire aéro-dynamique de Rhode-St-Genèse, devenu le Centre de Formation aérodynamique expérimentale.

De 1925 à 1926, il effectue une inspection des lignes aériennes au Congo et il étudie, en même temps, la possibilité d'une liaison Belgique-Congo par la côte Ouest. C'est le moment où il survole le Rio de Oro, en pleine insurrection, et où, en compagnie de Mermoz, il survole les avions et les corps des pilotes français qui ont été abattus par les rebelles. En 1927, il étudie les deux autres voies de pénétration aérienne de Belgique vers l'Afrique, l'une par la vallée du Nil vers l'Est, et le retour par le Chari, le Tchad, la Nigérie et le Sahara. Jusqu'au moment de la déclaration de guerre 1940-1945, c'est cette dernière liaison qui est employée par la Sabena pour le trajet Belgique-Congo.

En 1930, il quitte la direction effective du laboratoire d'aérotechnique de Rhode-St-Genèse pour se consacrer entièrement à son enseignement aux Universités de Liège et de Bruxelles. Il a d'ailleurs eu l'occasion de former la plupart des ingénieurs ou officiers qui se sont consacrés à l'aviation en Belgique.

En plus de ses activités de professeur, il lutte en Belgique pour que l'aviation commerciale puisse se développer et reste conseiller technique au Ministère des Transports. Pendant la période entre les deux guerres, il participe à toutes les conférences internationales de la CINA en tant que délégué de la Belgique à cet organisme dont il fut l'un des fondateurs.

Dès 1940, il fait partie des professeurs qui sont suspendus à l'arrivée des Allemands et prend part activement à la résistance.

En 1944, il dirige la mission belge à la Conférence internationale de San Francisco sur l'aviation civile. Ensuite, il reprend son enseignement aux Universités de Liège et de Bruxelles et il crée un organisme inter-universitaire, le Centre national d'études et de recherches en aéronautique, dont il prend la direction. Pendant les cinq années qui précèdent sa mort, il effectue de nombreuses missions à l'étranger et à la Colonie pour le gouvernement belge.

Le professeur Allard était titulaire des plus hautes distinctions honorifiques belges et de plusieurs distinctions honorifiques étrangères. Celle dont il était le plus fier était l'Ordre du Scarabée Vert, qui lui avait été décernée lorsqu'il avait traversé le Sahara à bord d'une Renault 10 CV de l'époque, peu de temps après la croisière noire.

Il publia un cours imprimé sur l'aéronautique et de nombreux articles scientifiques.

Pionnier de l'aviation et homme de science hautement estimé en Belgique et à l'étranger, le professeur Allard était, en outre, un homme bon, généreux, affable et cultivé qui fut profondément aimé de ses disciples et de ses collègues.

15 mai 1964.  
G. Périer (†)