

**DE “VIEILLES TIGES”
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**

Jaarlijks Banket
22 april 2017



PROUD TO BE ONE OF THEM

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
SOCIÉTÉ ROYALE**

Banquet Annuel
22 avril 2017

Salons de Romree
Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Uw tafel _____ Votre table



Salons de Romree Grimbergen



Menu

Accueil avec apéritif maison, cocktail sans alcool, jus de fruits, amuse-bouches & tapas

Ontrangst met huisaperitief, alcoholvrije cocktail, fruitsap, hapjes & tapas



Ravioli aux cèpes, sauce à la crème & légumes

Ravioli geruld met eekhoortjesbrood in een roomsausje en groentjes



Tournedos d'agneau avec tian de légumes & gratin dauphinois

Lamstournedos met torentje van ratatouillegroenten & gratin dauphinois



Buffet de desserts

Dessertenbuffet



Moka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2015

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2014

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

Sont inscrits aujourd'hui

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Zijn vandaag ingeschreven

Alfred LANSER & Florent VAN ROLLEGHEM



**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Albert DEMOULIN, José MICHEL & Henri SAEYS.

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Florent BEHITS, Jean BOGAERT, Willy COULBEAUX,
Charles DE RUDDER, Dirk DESPLENTER, Hendrik GIELEN,
Pierre LECOMTE, Serge MARTIN, Gustave NUYS,
Guy OGER, Pierre OPDECAM, Jacques SIROUX & Jos WAUTERS.

**MEDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Paul AELAERTS, Danny CABOOTER, André DAMBLY, Jean-Pierre DELORME,
Bruno de WOUTERS de BOUCHOUT, Achille GIELIS, Jean-Luc HERIJGERS,
Bruno LEEMAN, Camille MONTAIGU & Luc VERSCHUEREN

Alfred LANSER

1886 – 1960

Brevet d'aviation numéro 16, et donc un vrai pionnier, Alfred Lanser mérite sans nul doute de figurer dans la galerie des premiers aviateurs dont la Belgique peut s'enorgueillir.

Lanser est né à Pont-à-Celles le 24 août 1886. Après avoir fait des études de mécanicien, il est comme pas mal de jeunes de l'époque, attiré par l'aviation. Dès 1909, il trouve un moteur adéquat et se met à construire un avion tout autour. Pour tester son appareil, il part à la recherche d'un terrain suffisamment long pour permettre à son appareil de décoller et découvre la plaine de Kiewit. Il y rencontre Jules de Laminne et c'est ensemble qu'ils vont apprendre à voler à Mourmelon en France. Il effectue son premier vol à Kiewit le 20 mai 1910.

En juillet 1910, il effectue avec son Farman un survol de Hasselt avec trois passagers et le même mois, il survole la capitale à l'occasion de l'Exposition Internationale de Bruxelles. Il est bien sûr également présent au grand meeting de Stockel, début août. Le 1 octobre 1910, l'Aéro-Club de Belgique lui décerne le brevet de pilote n° 16.

Parmi les performances réalisées par Alfred Lanser, on retiendra le vol Bruxelles-Paris et retour effectué avec passager fin décembre 1910. Au cours de l'année 1910, il participe à de nombreux meetings (Casteau, Braine-le-Comte, Kiewit) et en 1911, on le retrouve au Tour de Belgique.

En septembre 1912, il s'inscrit avec un appareil de sa propre conception, au concours international d'hydro-aéroplanes de la Tamise.

Lorsque la guerre éclate, Lanser propose ses services. Malheureusement, ses relations avec l'Allemagne en font à tort un personnage non-grata. Cela ne l'empêchera pas de mettre tout son savoir au service des armées alliées.

Jules de Laminne qui l'estime beaucoup, dira de lui qu'il était un des hommes les plus intelligents qu'il connaisse : « Grand mécanicien, il est, entre autres, l'inventeur du système d'enveloppement élastique des réservoirs d'essence, dont il assure l'étanchéité, même après avoir été transpercé par les balles. Ce système a sauvé la vie de nombreux pilotes pendant la guerre ». N'ayant reçu aucune aide ni encouragement de la part des autorités belges, Lanser proposera son système d'étanchéité aux aviations alliées et c'est finalement en France qu'il mettra son invention au point. Notre grand as, Willy Coppens, lui en sera fort reconnaissant lorsqu'il pourchassera inlassablement les Drachen sur son Hanriot-Dupont.

À la fin de la guerre, Lanser poursuit ses travaux de recherche et invente entre autres, les toutes premières pompes à essence qui remplacent définitivement le stockage de bidons. Lanser émigrera aux États-Unis où il deviendra un homme d'affaires remarqué.



Ceux qui l'ont connu diront de lui que c'était un pilote d'un sang-froid étonnant, doué de réflexes sûrs et rapides. Technicien hors pair et inventeur de génie, Lanser finit sa vie au Venezuela où il décède à Caracas, le 25 mars 1960, à l'âge de 74 ans.

Alfred Lanser, houder van het vliegbrevet nr 16 en dus een echte pionier, hoort met recht en reden thuis in de galerij van de eerste vliegeniers waarop België trots mag zijn.

Lanser wordt op 24 augustus 1886 in Pont-à-Celles geboren. Na zijn technische studies gaat hij zich, zoals wel meer jongeren in die tijd, interesseren voor de ontlukende luchtvaart. In 1909 vindt hij een geschikte motor en bouwt er een vliegtuig omheen. In zijn zoektocht naar een oefenterrein, groot genoeg om er met zijn toestel op te stijgen,



Stockel, 29 Jul 1910.

Alfred Lanser, King Albert I & Queen Elisabeth.

van hem ten onrechte een persona non-grata. Maar dat belet hem niet om al zijn kennis ten dienste van de geallieerde legers te stellen.

Jules de Laminne, die zeer veel respect heeft voor Lanser, zal hem omschrijven als één van de meest intelligente mannen die hij ooit heeft ontmoet: "Hij, de getalenteerde technicus, is onder meer de bedenker van een elastisch omhulsel binnenin de brandstoftank, waardoor die laatste, zelfs na de inslag van een kogel, niet gaat lekken. Dat systeem heeft tijdens de oorlog vele pilotenlevens gered." Omdat Lanser geen hulp of aanmoedigingen van de Belgische overheid krijgt stelt hij voor om zijn ondoordringbare brandstoftank in te bouwen in de geallieerde vliegtuigen. Uiteindelijk zal hij in Frankrijk zijn uitvinding verfijnen. Onze grote Aas Willy Coppens, die met zijn Hanriot-Dupont onvermoeibaar jacht maakt op de Drachen, is Lanser daarvoor zeer erkentelijk.

Op het einde van de oorlog zet Lanser zijn onderzoeken voort en bedenkt onder meer de eerste bezinepompen die de opslag in bidons overbodig zal maken.

Lanser wijkt uit naar de Verenigde Staten om er een belangrijke zakenman te worden.

Diegenen die hem hebben gekend omschrijven hem als een verbazend koelbloedige vliegenier, met snelle en kordate reflexen. Lanser, een buitengewone technicus en geniale uitvinder, slijt zijn laatste levensjaren in Venezuela. Hij overlijdt op 25 maart 1960, op 74-jarige leeftijd, in de Venezolaanse hoofdstad Caracas.

komt hij in Kiewit terecht. Hij leert er Jules de Laminne kennen en samen volgen ze vliegies in Mourmelon, Frankrijk. Op 20 mei 1910 maakt hij al zijn eerste vlucht boven Kiewit.

In juli 1910 waagt hij zich in zijn Farman boven Hasselt, met aan boord drie passagiers. En nog diezelfde maand vliegt hij boven het terrein van de Wereldtentoonstelling in Brussel. Begin augustus tekent Lanser present op de grote meeting in Stockel.

Op 1 oktober 1910 keurt de Aero-Club van België zijn brevet goed. Lanser krijgt vliegbrevet nr. 16. Van al zijn prestaties onthouden we onder meer de vlucht met passagier van Brussel naar Parijs en terug, eind december 1910. Nog in 1910 neemt hij aan verschillende meetings deel (Casteau, 's Gravenbrakel, Kiewit). In 1911 start hij in de Ronde van België.

In september 1912 neemt hij met zijn eigen toestel deel aan de internationale wedstrijd voor watervliegtuigen in Temse.

Als de oorlog uitbreekt biedt Lanser zijn diensten aan. Helaas, zijn relatie met Duitsland maken

Florent VAN ROLLEGHEM, DSO, DFC

1912 – 1983



Florent Van Rolleghem est indéniablement une grande figure de l'aviation militaire belge et un officier d'une stature extraordinaire.

Il entre à l'Ecole des Cadets de Namur en 1927 âgé de quinze ans à peine et rejoint ensuite l'Ecole Militaire en 1930. Officier de cavalerie, il passe son brevet d'observateur à l'aviation avant d'être admis à l'Ecole de Pilotage.

Il est capitaine et adjudant-major de la 1^{ère} Escadrille du 3^{ème} Régiment d'Aéronautique lorsque les Allemands déclenchent la Blitzkrieg le 10 mai 1940. Le désastre des premiers jours de la guerre oblige le régiment à se replier en France. La Belgique dépose les armes le 28 mai et la France le 24 juin, forçant les aviateurs belges à l'inaction.

Florent Van Rolleghem y accomplira le premier de ses nombreux exploits en négociant avec les Allemands et en obtenant le support logistique nécessaire au rapatriement, depuis le Midi de la France, des effectifs du 3^{ème} Régiment. Revenu en Belgique, il entre dans la clandestinité avant de rejoindre l'Angleterre. Parti de Bruxelles en avril 1941, il est intercepté par la police espagnole et interné pendant dix mois au sinistre camp de Miranda. Arrivé en Grande-Bretagne, il demande à être affecté au bombardement et est versé fin avril 1943 au Squadron 103 équipé de bombardiers lourds

Avro Lancaster. Il y effectuera trois tours d'opérations, totalisant 65 missions en territoire ennemi, là où près de la moitié des équipages engagés ne devrait, statistiquement parlant, pas survivre au-delà d'une dizaine de missions de guerre.

Sa détermination à accomplir ses missions l'amèneront à être surnommé « The mad Belgian », c'est à dire « le cinglé de Belge », sobriquet admiratif autant qu'ironique... Mais son ardeur à combattre amènera ses supérieurs à le décorer de la DFC et de la DSO; il est l'un des trois pilotes belges à avoir décroché cette dernière.

La paix revenue, il sera un des fondateurs de la Force Aérienne Belge et y occupera de hautes fonctions, culminant avec celle de sous-chef d'état-major et commandant de la défense du territoire. Il est investi, en fin de carrière, d'une fonction importante au SHAPE en tant que responsable des questions nucléaires.

Superbe figure d'officier ainsi que d'aviateur d'une trempe peu commune, Florent Van Rolleghem s'est éteint le 30 avril 1983.

Modeste, il attribuait son succès opérationnel aux circonstances favorables et au fait d'avoir eu beaucoup de chance : c'est l'apanage des individus supérieurs de réduire leur destin, après coup, à des paramètres simples...

Florent Van Rolleghem is onmiskenbaar een belangrijke persoonlijkheid uit de Belgische militaire luchtvaart en een officier van een uitzonderlijk formaat.

In 1927 gaat hij binnen in de Kadettenschool van Namen, hij is dan nauwelijks 15 jaar oud. Daarna, in 1930, gaat hij naar de Militaire School. Als officier bij de cavalerie behaalt hij zijn brevet van observator in het vliegwezen, voor hij wordt toegelaten tot de vliegschool.

Hij is kapitein en adjudant-majoor van het 1ste Smaldeel van het 3de Regiment van het Vliegwezen wanneer de Duitsers op 10 mei 1940 hun Blitzkrieg starten. De catastrofale eerste dagen van de oorlog verplichten het regiment zich terug te trekken in Frankrijk. België legt de wapens neer op 28 mei, Frankrijk op 24 juni, wat de Belgische vliegeniers tot inactiviteit dwingt.

Florent Van Rollegheem verricht er de eerste van zijn vele exploten door met de Duitsers te onderhandelen en van hen de nodige logistieke steun te krijgen voor de repatriëring vanuit Zuid-Frankrijk van de manschappen van het 3de Regiment.

Terug in België duikt hij onder vooraleer naar Engeland te vertrekken. Na zijn vertrek uit Brussel, in april 1941, wordt hij door de Spaanse politie opgepakt en 10 maanden opgesloten in het lugubere kamp van Miranda. In Groot-Brittannië vraagt hij onderverdeeld te worden bij de bommenwerpers en zo komt hij eind april 1943 in het 103 Squadron terecht dat vliegt op de Avro Lancaster. Hij zal er uiteindelijk drie operationele tours doen, goed voor 65 zendingen over vijandelijk grondgebied, daar waar statistisch gezien ongeveer de helft van de bemanningen slechts een tiental oorlogszendingen overleeft.

Zijn vastberadenheid om de zendingen uit te voeren, geeft hem de bijnaam « The mad Belgian », of « de gekke Belg », een beschrijving die tegelijk bewonderend en ironisch bedoeld is... Zijn onverdroten strijd lust zette zijn oversten ertoe aan hem de DFC en de

DSO toe te kennen; hij is een van de drie Belgische piloten die deze laatste onderscheiding kregen.

Na de oorlog wordt hij een van de grondleggers van de Belgische Luchtmacht waar hij hoge functies vervult, met als hoogtepunt onderstafchef en commandant van de verdediging van het grondgebied. Aan het einde van zijn loopbaan krijgt hij nog een belangrijke functie bij de SHAPE als verantwoordelijke voor de nucleaire kwesties. Florent Van Rollegheem, een unieke officier en vliegenier van een uitzonderlijk kaliber, vertrekt voor zijn laatste vlucht op 30 april 1983. Bescheiden als hij was, dankte hij zijn operationele succes aan gunstige omstandigheden en een flinke dosis geluk: het is kenmerkend voor uitzonderlijke individuen dat ze hun levensloop reduceren tot enkele eenvoudige parameters ...





Albert Demoulin

Albert Demoulin est né le 12 avril 1926 à Gilly (Charleroi). Diplômé mécanicien de précision (A2), il termine 1er avec 88% aux Aumôniers du Travail de Charleroi en 1944. Il devient volontaire de guerre à la RAF à l'âge de 18 ans, de 1945 à 1946. Ensuite, il obtient son brevet d'aptitude et sa licence (n° 828/1184) d'officier mécanicien navigant à l'administration de l'aéronautique à Bruxelles. En 1947, il était déjà employé à la Sabena comme mécanicien au sol à Evere. Il effectua la première liaison Belgique - Congo en juin 1947 sur DC-4. Il fut officier mécanicien navigant DC-3 sur les lignes intérieures africaines, dont la base était située à Léopoldville. De 1947 à 1956, il participa à des missions spéciales, comme la mission cartographique. Il faut rappeler qu'Albert a été basé en Afrique suite à l'accident subi par son équipage avec le Baron Gérard Greindl. Comme Albert était malade lors de ce vol, il a été

remplacé par Louis Deverdenne et échappa donc à l'accident. A Elizabethville, il a rempli la fonction de chef d'équipe pour mécaniciens au sol et mécaniciens d'escale pendant deux ans.



De 1956 à 1970, Albert a quitté la Sabena pour remplacer son beau-père, malade puis décédé, et devenir garagiste pour son propre compte. Entretemps, il fut technicien pour révision d'avion

chez Fairey Gosselies et technicien au bureau de préparation SABCA Gosselies. En 1970, il part pour Brazzaville au service de la compagnie Lina Congo jusqu'en 1974, avec comme commandant de bord Jean Michotte sur DC-6. En 1974, c'est le retour à Anvers au service de la Delta Air Transport jusqu'en 1977. En 1978 et 1979, Albert a effectué divers vols sur DC-6, notamment pour une compagnie espagnole et une autre africaine. Malgré la parenthèse dans sa carrière en tant que garagiste, Albert a 10.055 heures de vol à son actif.

En Angleterre, Albert a suivi des cours (sans vol) sur Tiger Moth, Mosquito, Lancaster, Halifax, Spitfire 14 (sur lequel il a eu son examen "moteur") & Harvard.

En Belgique, il a volé sur Pembroke (vols d'essai avec Bernard Mees), Nipper, Domini, Tipsy, DC-4 et DC-6 (navigant) & Britannia (entraînement). En Afrique : DC-3, DC-4 et DC-6 (navigant).



Une anecdote : en attendant mon départ vers Bruxelles pour un G2 (place disponible), on me demanda d'effectuer un contrôle de piste. En enlevant les cales nécessaires au maintien des commandes, j'ai manipulé l'aileron de l'aile droite. J'entendis alors un bruit comme celui du "cricket" utilisé par les parachutistes alliés lors du débarquement en Normandie. Aussitôt, j'avertis Monsieur Rose, chef ingénieur de la base de Ndolo. Estimant l'incident très grave, Monsieur Martin, contrôleur en chef de l'aéronautique, fit stopper l'avion. A la suite de quoi l'équipage et les 21 passagers débarquèrent du DC-3 et un avion de réserve fut mis en service. Des mécaniciens cellules dégagèrent la plaque aux multiples rivets. Une fêlure d'environ 15 cm apparut sur le longeron qui supportait le guignol. Tôt ou tard, l'aileron pouvait être bloqué sur le haut ou le bas. Cela aurait pu avoir des conséquences dramatiques !

10.000 hr de vol !

José MICHEL

José est né en avril 1924.

Le 18 novembre 1944, José s'engage comme volontaire de guerre au 16^e Bataillon de Fusiliers et participe à la Campagne d'Allemagne avec les 1st & 4th US Army.

C'est le 17 avril 1946 qu'il rejoint l'Aéronautique militaire belge comme volontaire de carrière.

Le 1 octobre, il est admis PN élève radio de bord. Il est breveté le 10 juillet 1947 et se retrouve le 29 juillet au 169 Wing, 366 Squadron sur DC3 à Melsbroek. Le 01 mai 1948, les dénominations des unités ont changé et il se retrouve alors à la 20 Esc du 15 Wing. Il est nommé Adjudant Aviateur le 26 décembre 1952.



En 1954, il est admis à l'Ecole de Navigation et en ressort breveté le 09 juillet 1954. Il est nommé Sous-Lieutenant Aviateur de Réserve le 23 août 1956.

Il termine sa carrière militaire comme Commandant Aviateur le 01 juillet 1969.

Henri 'De Lange' SAEYS

Henri is in mei 1924 geboren.

Na mijn bijdrage aan de bevrijding van de haven van Antwerpen als lid van de verzetsbeweging NKB heb ik mij op 5 oktober 1944 als vrijwilliger piloot in dienst gesteld van de RAF, Beliardstraat te Brussel bij Sqn Ldr Boussa. In



afwachting opgeroepen te worden heb ik dienst gedaan als chauffeur in de Royal Navy HMS Royal Athelstan in Antwerpen onder de V1 en V2 (ik trok bibbergeld).

Eindelijk ben ik vertrokken naar de Belgian Training School te Bottisham en Snailwell (Cambridge). Vanaf maart 1946 heb ik op DH Tiger Moth gevlogen (EFTS). In januari 1947 ben ik opnieuw gemuteerd naar GB om er mijn opleiding verder te zetten op Harvard IIB bij de 7 SFTS te Kirton Lindsey (Lincolnshire). Op 24 september 1947 krijg ik mijn vleugels eindelijk opgespeld !

Terug in België heb ik 30 vliegreuren conversie op Spitfire IX gedaan in EPA te Brustem. Begin 1948 werd ik gemuteerd naar de vermaarde 349 Sqn te Beauvechain. De overgang naar de veel krachtigere Spitfire XIV verloopt zonder problemen. Omdat ik als onderofficier geen administratieve taken te vervullen had, heb ik een groot aantal vliegreuren opgestapeld.

Op 11 oktober 1948 heb ik een motorpech gehad (reduction gear) met Spit XIV MV-246/SG-55 GE-R en een buiklanding uitgevoerd te Opvelp (dit vliegtuig staat in zijn volle glorie te bewonderen in het Kon. Leger Museum). In de hoedanigheid van ferry-pilot heb ik verschillende Spit

XIV overgevlogen van Lyneham, High Erccall en Cosford (GB) naar Melsbroek (Brussel).

In januari 1949 maak ik mijn eerste vlucht in een Meteor T.7 onder toezicht van Maj M. Mullenders en solo in Meteor IV GE-E. Wat een verschil !! De conversie van Spit naar straaljager verliep foutloos. Op de Meteor IV EF-5/GE-H neem ik deel aan de meeting van Evere in juni '49. Mijn vliegreuren op straaljager gingen de hoogte in en zo werd ik bevriend met Rolls-Royce ingenieur Leslie Bumpstead om technische testen in vlucht uit te proberen.



Op Meteor IV bij 349 Sqn.

In september 1949 nam ik deel aan de "Bulldog exercise" te RAF Thorney Island (GB). In oktober 1949 ben ik vertrokken onder leiding van Cpt Y. Bodart naar Orléans (FR) om op het schietveld van Cercottes een schietdemonstratie te verzorgen in bijzijn van een aantal generaals. Nadien gaven we nog een acro demonstratie met onze 3 Meteors. Daarop ben ik als enige 349er opgenomen in het "Peloton acrobatique"

van 350 Sqn onder leiding van sectie 1: Maj G. de Patoul met Tony de Maere en Procureur, sectie 2: Y. Bodart met Paul De Wulf en ikzelf (GE-H) en solo display R. Delelienne. Wij namen deel aan de meeting van Orly in juni '50, alsook aan de meeting van Deurne-Antwerpen. Ik werd gedemobiliseerd in juli 1950 en werd als 1ste Sergeant overgedragen naar het Hulpmaaldeel. Ik vloog dan terug op Spit XIV gevolgd op Meteor IV en daarna op Meteor VIII to juni 1956.

Ik heb er enorm van genoten !





Florent BEHITS

Flo is in januari 1932 geboren.
Militaire luchtvaart:
1957 tot 1978 bij het Licht Vliegwezen
van de Landmacht.

Brevet piloot-waarnemer in 1957.
Schoolescadrille Licht Vliegwezen
Landmacht: vlieginstructeur, eerst op
Piper L18c daarna op Dornier 27.

1964: US Army Europe voor IFR
rating, daarna vlieginstructeur IFR.

1966: US Army Aviation Centre Fort Rucker (Ala) voor Instrument Flight Examiner Course en Twin Engine Rating.

1969: Helicopter rating Alouette II.

1972-1973: Project officier transport helicopter SA-330 Puma.

Frans leger: brevet gezagvoerder SA-330 Puma.

1975-1976: Project officier Britten-Norman Islander en vervolgens instructeur.

1978: verlaat actieve dienst als Kapitein-Commandant.

Burgerluchtvaart:

1979-1983: Hessenatie-Sotramat (general aviation) als piloot en directeur operaties.

Flanders Airlines: pilot on FedEx operation.

1985: Trans European Airlines

1988-1997: Achtereenvolgens Directeur Operaties bij TEA, Eurobelgian Airlines en Virgin Express.

1997-2012: Expert Operaties bij Bestuur der Luchtvaart.



Vlieginstructeur op Dornier 27.

Jean BOGAERT

Jean est né en mai 1934. Il est d'abord officier radio à la marine marchande (du 15 février 1953 au 13 janvier 1957) avant de passer à la Sabena où, le 1^{er} février 1957, il est candidat officier radio navigant. Après avoir obtenu la licence de l'Administration de l'Aéronautique, Jean sillonne les cieux à bord d'avions de la compagnie nationale Sabena. Lors de la disparition du radio navigant des appareils et après avoir comptabilisé 6.680 heures de vol, Jean devient



Mécanicien-navigant sur DC-10.

mécanicien navigant et est affecté d'abord sur Caravelle, puis sur B-707 et sur DC-10. Sur ce dernier appareil, il est aussi instructeur au simulateur et instructeur en vol. Il ajoute alors dans son carnet de vol 13.974 heures de vol.

En 1994, Jean passe dans une compagnie charter où il est mécanicien navigant sur DC-10 et bientôt chef mécanicien navigant. Il termine sa carrière le 24 août 2000 pour totaliser 22.885 heures de vol.

Willy COULBEAUX

Willy est né en mai 1925. Engagé dans la RAF, je fis mon training de technicien radio en Angleterre. Après ma formation, je fus muté au 350 (Belgian) Squadron basé à Fassberg en Allemagne en 1945. Début 1946, nous avons été déplacés à Wunstorf et de là, nous allâmes à Sylt pour une séance de tir. C'est de Sylt que j'ai été envoyé à Saffranberg pour y être démobilisé.

Rendu à la vie civile en 1957, j'ai passé mon brevet de pilote privé au club National d'Aviation à Grimbergen et j'ai fait de petites navigations à Lille, Le Zoute, etc. Ensuite, j'ai fait évoluer ma licence en professionnelle; 15 heures d'acro, plus de navigation à longue distance, plus la licence radio et qualification IFR avec comme instructeur le commandant Feyten qui



avait ouvert une école de perfectionnement à Gosselies. Entretemps, étant devenu directeur commercial Europe de la multinationale américaine GTE (Général Téléphone Electronique), j'ai fait l'acquisition d'un Cherokee d'occasion avec peu d'heures de vol au compteur que j'ai utilisé pour mes déplacements en Europe.

Voilà chers amis mon histoire qui s'est terminée par un dernier vol le 2 septembre 1998. Et pour finir, je fais actuellement des avions radioguidés comme hobby.

Charles DE RUDDER

Charles est né en novembre 1926.

Adolescent de 13 ans en mai 1940, il est en France avec sa famille. Son père est mobilisé et attaché à un dépôt militaire belge dirigé par le colonel Branders. Après la capitulation française, la famille décide de rejoindre la Grande-Bretagne via Lisbonne. Son père, étant déclaré trop âgé (37 ans!) pour faire partie des Forces belges en Grande-

Planeur Bergfalke.



Bretagne, décide de se diriger vers le Congo Belge. La famille s'embarque le 9 mars 1942 dans un bateau portugais à destination de Luanda. Peu après, elle atteint le Congo Belge.

Après diverses péripéties, le père de Charles crée à Léopoldville une société de constructions métalliques à laquelle est associé Charles. Ce dernier obtient

une licence d'apprentissage au vol le 23 septembre 1955 et la licence de pilote privé le 26 novembre 1957. Il vole notamment sur Piper Cub, Tri-Pacer et Tiger Moth. Il effectue également des vols en planeur à Léopoldville et à Brazzaville sur Bergfalke et Caudron. Charles rentre en Belgique en juillet 1960 et peu à peu, se crée une place dans la société industrielle belge tandis que son père resté au Congo doit, en 1962, se résigner à abandonner sur place les acquis d'une vie de 22 ans de labeur.

Dirk DESPLENTER

Dirk is in februari 1935 geboren. Hij vervoegt de Luchtmacht als leerling-piloot van de 133^e promotie in januari 1956. Na zijn opleiding, respectievelijk in Goetsenhoven (SV-4), Kamina (Harvard T-6) en Brustem (Meteor IV), wordt hij gebrevetteerd in oktober 1957.

Hij wordt toegewezen aan de 7^{de} Wing te Chièvres waar hij deel uitmaakt van het 8^{de} Smaldeel dat toen opereerde met Hunter Mk.6.

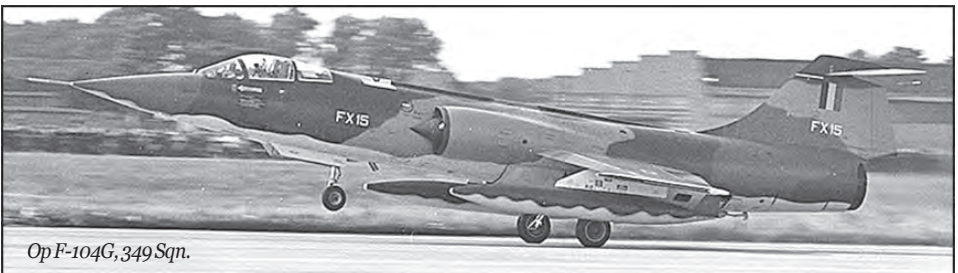
In 1961 wordt hij instructeur van Fouga Magister in Brustem, en dit tot in 1966 wanneer hij zijn conversie doet op F-104 Starfighter. Hij wordt operatieofficier van het 349^{ste} Smaldeel en is de leider van het winnend team dat in 1969 glansrijk de "AFCENT Air Defence Competition" wint.

Van 1974 tot 1977 is hij commandant van het Smaldeel voor Vliegonderricht van de Elementaire Vliegschool op SF-260 te Goetsenhoven.

Na twee stafbeurten, in de hoofdkwartieren van 2 ATAF in Rheindahlen en de NAVO in Brussel, gaat hij in april 1986 op pensioen.

Ondertussen is Dirk zeer actief in de burgerluchtvaart. Hij behaalt reeds in 1968 zijn BL beperkte vergunning van professioneel piloot en vliegt na zijn pensioen met F-27, Mitsubishi Mu-2, Embraer Bandeirante en Fairchild Metroliner. In 1991 behaalt hij zijn ATPL USA, zijn Zwitserse vergunning nr 102706 en zijn Franse ULM vergunning. Hij was de leader van de Flying Legends (7 vintage aircraft) en instructeur bij ALFACO te Wevelgem.

Hij totaliseert meer dan 13.000 vlieguren.



Op F-104G, 349 Sqn.

Hendrik GIELEN

Rik is in april 1936 geboren.

Hendrik gaat op 28 september 1953 als leerling-piloot in dienst bij de Luchtmacht. Na een voorselectie begint hij te vliegen op SV-4B in de D.E.P.E te Koksijde en hij wordt aangeduid om een opleiding te volgen in de USA (MDAP Class 55-S).



Hij vertrekt op 20 april 1954 naar Lackland AFB nabij San Antonio (Texas) voor 'Language Training'. Op 1 augustus 1954 wordt hij naar de Primary Flying School, Stallings Air Base in Kingston N.C. gemuteerd om er te vliegen op PA-18 en T-6, om vervolgens op 1 maart 1955 voor Basic Flying Training naar Williams Air Force Base in Arizona overgeplaatst te worden. Hier vliegt hij op T-28 en T-33 bijgenaamd 'T-Bird'. Zijn eerste solovlucht op de 'Shooting Star' is op 11 mei 1955, maar kort daarop wordt hij einde juni 1955 uit de opleiding ontslagen en is zijn verblijf in de States voorbij.

Bij zijn terugkomst in België volgt hij vanaf 1 december 1955 een conversie cursus op SV4B

en L18C in de E.V.S te Goetsenhoven.

Nadien volgt hij vanaf 15 maart 1956 een opleiding in het 15e Escadrille Lt. Aviation en op 18 februari 1957 ontvangt hij in het 18e Escadrille te Merzbrück BSD zijn vleugels en het brevet van pilootwaarnemer Lt. Avn.

Als vrijwilliger gaat hij op 16 juli 1960 bij de onafhankelijkheid en de aldaar heersende onlusten naar het vliegveld van Kitona in Congo. Vervolgens wordt hij samen met zijn gedemonteerd vliegtuig op 9 augustus in een C-119 van de Belgische Luchtmacht van Kitona via Kamina naar Usumbura gevlogen. In Usumbura verblijft hij in een villa aan het Tanganikameer samen met luchtmachtpiloten van de FAF (Flight Appui Feu). Hij zal er opereren in het onrustige Ruanda-Urundi maar ook zendingen uitvoeren in het toenmalig onafhankelijk Katanga en dit tot december 1960.

Als Do27-piloot behaalt hij op 6 juli 1965 zijn IFR instrument card en wordt hij overgeplaatst naar het 16e Escadrille te Butzweilerhof bij Keulen waar er met radarondersteuning van het vliegveld Cologne-Bonn in de luchtwegen kan gevlogen worden. De omgebouwde Dornier was wel traag maar had een vliegduur van bijna 7 uur, maar om er meerdere uren in de wolken mee te vliegen zonder automatische piloot en met maar een beperkt instrumentarium met daarbij soms veel ijsvorming op de vleugels en de schroef was geen sinecure.



In de cockpit van een Dornier 27 bij het 18 Smd (BSD).

In 1966 zegt hij vaarwel aan zijn militaire vliegersloopbaan maar zal hij nog enkele jaren actief zijn in de burgerluchtvaart voornamelijk als piloot voor paradrup. Ondertussen werkte hij gedurende dertig jaar voor een en dezelfde farmaceutische firma als medisch afgevaardigde en dit tot aan zijn oppensioenstelling in 1996.

Rik behaalde ook in 1959 het burgerbrevet van Beroeps Vliegtuigbestuurder (beperkt) en in 1961 het brevet van zweefvlieger.

Pierre LECOMTE

Pierre est né en février 1933. Il est motivé au départ par la vue des avions militaires en action pendant la guerre 40/45 et le retour, au sortir de la guerre, d'un cousin, Louis Lecomte, devenu pilote de chasse dont le parcours fut Belgique, France, Espagne (camp de Miranda), Angleterre, entraînement en vol au Canada, puis revenu en Belgique comme sergent pilote aux ailes de la RAF.



1949 : candidature à la FAé, non retenue et engagement chez les CGR.Gn.

Mai 1957 : licence pilote de vol à voile au CNVV à St. Hubert (1^{er} vol 09 mai sur Ifjúság OO-ZPO).

17 mai : premier vol solo sur Grunau Baby (OO-ZDF) et brevet C le 25 mai.

Avril 1958 : licence d'entraînement pilote avion n° 3219.

01 mai 1959 : entrée comme candidat élève-pilote à l'E.P.E. (Gossoncourt).

Novembre 1959 : Esc. Ecole Lt Avn à Brasschaat sur L18C (Moniteur G. Streeel).

Mars 1960 : final test avec Capt Dumoulin et mutation à la 16^{ème} Esc Lt Avn à Butzweilerhof (RFA).

Juin 1960 : licence civile restreinte belge de pilote professionnel avion n° 2427/3219.

Février 1961 : Flight Lt Avn au Rwanda (Usumbura) et licence pilote privé avion Rwanda-Burundi n° 016/C.

Juin 1961 : retour en escadrille à la 16ème Esc Lt Avn.

01 mai 1962 : cours hélico (Bell 47 G1) ESALAT (Dax, France) et brevet AL.II (militaire) en août 1962. Entretemps,

candidat moniteur civil avec test acro sur SV4 à Gossoncourt et en avril 1964, licence de moniteur civil avion 1^{er} degré.

Moniteur avion à l'Aéroclub des FBA/BSO (Butzweilerhof, RFA) nouvellement créé (licence moniteur n°2427/3219).

Août 1967 : cours moniteur hélico à l'ESALAT (Dax) et retour en escadrille en décembre 1967.

Janvier 1969 : mutation à l'Escadrille Ecole Lt Avn à Brasschaat comme moniteur en vol Alouette II.



01 juin 1969 : pension et engagement comme moniteur avions à la SOTRAMAT Flying School (Antwerpen).

Février 1970 : commercial pilot S/E. Land A/P n° 1996919 (USA).

Juin 1970 : Pilote professionnel hélico Belgique (n° 2427/3219).

Octobre 1970 : flight instructor 1996919CFI (USA).

Novembre 1971 : Pilote professionnel Hélico Alouette II et III, Indonesian Air Transport (IAT) pour Shreiner AirWays (Nederland) puis Chief pilot pour la même société (licence indonésienne n° 1147).

Juin 1974 : fin de carrière prise librement sans contrainte de quelque ordre que ce soit.

Mars 1978 : pilote pro hélico chez Abelag (Belgium); photographie aérienne.

Octobre 1978 : fin de carrière définitive.

N.B. ce n'est pas une carrière exceptionnelle mais elle m'a donné de simples et plus grandes satisfactions, surtout dans des régions moins connues comme Bornéo (Kalimantan) où j'ai pu constater déjà en 1970 le massacre de la forêt qui manque aux Orang-outangs et ours de Malaisie; tout cela pour faire de ces arbres du «comprimé de bois» et planter des palmiers à huile, etc !



Serge MARTIN

Serge est né en février 1934 et entre comme volontaire de carrière à la FAé le 12 novembre 1953. Il est élève à l'Ecole Technique à Saffraanberg.

1954 : à la 25^e Escadrille à Brustem comme mécanicien moteur sur Meteor.

23 Dec 1954 : E.P.E. avec la 133 Promotion sur SV4Bis.

16 Mai 1956 : E.P.A. à Kamina sur T-6 Harvard.

1957 : à l'Ecole de Chasse à Koksijde et à Brustem sur T-33.

Juin 1957 : Breveté pilote.

18 Jun 1957 : 10 Wing, OTU sur F-84F.

15 Nov : 2^e Wing, 1^e Esc sur F-84F.

Dec 1957 : ATPL théorique AA.

01 Avr 1962 : au Flight Appui Feu à Bujumbura sur T-6 Harvard.

15 Oct 1962 : quitte la Force Aérienne.

Oct 1962 : SABCA Gosselies comme pilote d'essai (F-104G et Mirage 5).

26 Fev 1970 : au cours d'un vol d'essai en F-104G à 32.000 pieds entre Bitburg et Florennes, il est victime d'une panne de moteur. Plusieurs tentatives de rallumage restent sans succès. Il se pose sans moteur à Chièvres. Exploit ! C'était la première fois qu'un F-104G se posait sans moteur.

1971 : chez TEA, Cdt de bord sur B737-300/400 et B707.

22 Jul 2002 : fin de l'activité aérienne.

Gustave 'Steve' NUYTS

Steve is in januari 1937 geboren.

4 Mar 1954: bij de Luchtmacht als kandidaat leerling-piloot (130 Promotie).

Apr 1954: DEVS in Wevelgem, grading op Tiger Moth en EVS in Goetsenhoven voor opleiding op SV4Bis.

Apr 1955: VVS in Kamina op T6 Harvard.

Sep 1955: Jachtschool in Koksijde op Meteor 4 en 8.

01 Feb 1956: zwaar gewond (Militair hospitaal in Oostende).

Mei 1957: verdere opleiding met de 133 Promotie.

18 Okt 1957: gebrevetteerd piloot.



1957: OCU in 7^{de} Wing in Chièvres op Hunter en daarna in het 8^{ste} Smaldeel (7 Wing).
 Mar 1960: cursus vlieg-instructeur in Kamina op Fouga.
 Sep 1960: tijdelijk instructeur in Gilze Rijen op T-6 (verplaatsing van BAKA).
 Jan 1961: VVS in Brustem – Instructeur.
 1965-1967: vleugeladjutant van Comd TAF, Generaal-Majoor Graaf Ivan Du Monceau de Bergendal.
 Feb 1967: 1 Wing, 350 Squadron op F-104G. Hij maakt talrijke stratosferische vluchten op 78.000 ft.
 Mei 1969 – 11 Jul 1975: leader van het demo team "The Slivers" (met Palmer De Vlieger); 68 airshows in gans Europa. Bekroond met de prijs Dutoit.
 1974: Comd 11^{de} Smaldeel in Brustem (T-33).



Getting ready to fly, Brustem airshow, June 1971.

1976: Comd 9^{de} Smaldeel.
 1981: benoeming Luitenant-Kolonel Vlieger SBH en Comd Vlieggroep 1ste Wing Beauvechain op F-16.
 1983-1985: functies op Staf Luchtmacht en Comdo TAF.
 1985: benoeming van Kolonel Vlieger SBH.
 1985: Korpsoverste Basis Brustem.
 1989: Stafchef van het Comdo TAF
 31 Mar 1991: pensioen
 Lid van de raad van bestuur van het Directiecomité van de Koninklijke Luchtkadetten van België en instructeur zweefvliegtuig.

Guy OGER

Guy est né en septembre 1937.
 1956 : Stage de vol à voile.
 1957 : Bourse de pilotage pour étudiant; licence de pilote privé.
 1958 : Service militaire comme officier de réserve; breveté pilote-observateur à l'Aviation Légère, 15^e Escadrille à Brasschaat.
 1960 : Force Aérienne, 144^e promotion; breveté pilote avec la 143^e en juin 1961.
 Prix Captain Gade, USN. Désigné pour la 2^e Esc à Florennes. Participe au 13^e PAIM en 1964.



Sur F-84F à la 2e Escadrille de Florennes.



A la Sabena, captain sur A-310.

1966 : Engagement à la Sabena et vols opérationnels à la FAé comme réserviste jusqu'en 1968.

1998 : Fin de carrière à la Sabena. Activités comme pilote privé avec avion en partenariat jusqu'en 2004 (Cessna 177 RG).

Bilan : 20.000 heures de vol passées trop vite !
 Liste non exhaustive des avions pilotés : Piper Cub, Aeronca Champion & Chief, Fouga Magister, T-33, Tiger Moth, Thunderstreak F-84F, SV-4, Convair 440 Metropolitan, L-18C, Caravelle, nombreux Cessna (310P, 421A), Boeing 707, 737 & 747, Airbus 310.

Pierre OPDECAM

Pierre est né en janvier 1935 et est un des tout derniers du flight universitaire.

Après l'examen médical militaire (très sévère) à la caserne Géruzet (Etterbeek), on commençait l'écolage élémentaire à Wevelgem (DEPE) au cours du mois d'août précédant notre dernière année à l'université. Pendant cette année, on pouvait se rendre à Gossoncourt (EPE) pour continuer notre formation élémentaire aérienne et le 1^{er} septembre suivant notre sortie de l'université, on était incorporé à la promotion (la 133^e) qui partait pour l'EPA à Kamina fin septembre. L'OCU se faisait à Brustem. On recevait ses ailes à la fin de l'OCU.



18/08/1955 : 1^{er} solo DH.82A Tigermoth.

09/09/1955 : 1^{er} solo SV-4B.

01/09/1956 : incorporation à la 133^e promotion BAF.

19/10/1956 : 1^{er} solo Harvard T-6.

05/05/1957 : venue à Brustem OCU.

31/05/1957 : 1^{er} solo Meteor 7.

03/06/1957 : 1^{er} solo Meteor 8.

01/11/1957 : Transfert Coxyde 13^e Wing OTU.

28/02/1958 : Démobilisé.

En 1963, reprise d'activité pour les Cadets de l'Air : remorquage des planeurs jusque fin 1990, d'abord sur SV4b puis L-21B.

Total d'heures de vol : 1.530,55 h.



Jacques SIROUX

Jacques est né au Congo belge en août 1935.

En 1944, en congé avec mes parents en Afrique du Sud, je vois mon premier avion ! Un Spitfire qui fait une démonstration au-dessus de la plage d'East London. J'attrape le virus de l'aviation. Retour au Congo en Junkers 52, mon baptême de l'air.

En 1956, retour définitif en Belgique en DC-6. Oui, je veux devenir aviateur !

1957 : Ecole de vol à voile à St Hubert avec +/- 10 hr de vol sur Ifjúság, Kranich, Grunau.

1958 : Bourse de pilotage, +/- 60 hr de vol sur Aeronca et Piper Cub.

1959 : Service militaire et engagement à la FAé.
 E.P.E. sur SV-4b, Ecole de Salon de Provence sur Fouga Magister,
 E.P.A. à Brustem sur T-33, O.T.U. sur F-84F et puis escadrille de
 chasse sur Hunter F.4 à Chièvres pour un total d'environ 900 hr de
 vol.

1965 : Brevet de pilote professionnel belge.
 1966 : Chez Linair (Tripoli, Libye); ravitaillement des pétroliers
 dans le désert (captain sur DC-3 et F-27). +/- 3.500 hr de vol.
 1969 : Brevet de pilote de ligne américain (ATR). Vole chez OXY
 (Occidental Petroleum Company); captain et instructeur sur Pilatus
 Porter, DC-3 et F-27 avec +/- 1.600 hr.
 1971 : Royal Air Maroc (Air Inter), captain sur F-27 (2.200 hr).
 1974 : TEA (Trans European Airways) sur B.707 pour charters en
 Europe (+ Air Algérie, Egyptair), +/- 1.200 hr.
 1976 : Tunis Air à Tunis, captain sur B.727. Licence suisse de pilote de ligne.
 1977 : Singapore Airlines, captain et instructeur sur B.707 (900 hr) et captain B.747 (9.000 hr).
 1995 : fin de carrière avec +/- 20.000 hr de vol.



*E.P.E. à Gossoncourt
 sur SV-4b.*



Chez TEA, captain sur B.707.

Jos WAUTERS

Jos is in februari 1939 geboren.
 Gestart met een stage in het Nationaal Zweefvliegcentrum te Saint Hubert en het B brevet zweefvliegen op 14 Aug 1957. Dit heeft geleid tot het bekomen van een vliegbeurs van 40 uur van de Belgische Federatie van Vliegclubs met de vergunning van privaat piloot bekomen in juli/augustus 1959.

Veel gevlogen als sleeppiloot in het zweefvliegmilieu (KAZM, NZC, Keiheuvel, Brasschaat), met +/- 475 uur op Tiger Moth en SV4, 3.000+ sleepvluchten en het D brevet zweven. In 1963 bij de 13e promotie BLS/EAC om in januari 1967 aanvaard te worden als kandidaat F/O bij Sabena.



Bij Sabena, F/O op Caravelle.

Tot 1983 gevlogen als F/O bij SN op Convair 440 Metropolitan, Caravelle, Bo707, DC10 en Bo737.
Van 1983 tot april 1997 gevlogen als Capt op Bo737, DC10 en Bo747; dan pensioen.
Van 1989 tot 2001 nog gevlogen op zweefvliegtuigen bij KAZM.



Captain op B.747 van Sabena.

Tot daar een zo kort mogelijke beschrijving van m'n "loopbaan"... Laat me toe om niet na te laten de wrange nasmaak te vervoemen, die overblijft na het verdwijnen van de maatschappij waarvoor zovelen alsook ik, het beste van zichzelf hebben gegeven om onze vleugels wereldwijd een goede naam te geven en/of te behouden...

Een anekdote?

Wel, ergens op het einde van de jaren 80 vroeg Toronto ground na de landing "hé Sabena stands for what?". Ik heb

dan niet anders gekund dan te zeggen dat het in het Frans het volgende was, enz., maar U kan best begrijpen dat ik niet over de frequentie in het Antwerps durfde vertalen,... en *Sex And Beauty Every Night Again* ging dus ook niet. Ik vermoed dat die kerel meer wist en dat hij het van een Sabenien wilde horen...



NOTES

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 50 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 50 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Paul AELAERTS

Paul is in november 1937 geboren.
1960-1966: zweven bij Duitse Club te Soest.

1966-1967: opleiding piloot Lt Avn in Goetsenhoven op SV4-bis met Adj Chef VI Alex Janssens die mij de liefde voor acrovliegen bijbracht. Daarna Brasschaat op Piper Cub PA18. Na het verkrijgen van de vleugels mutatie naar de 17 Esc te Werl (BSD).

1968: cursus helikopter op Alouette II, inbegrepen bergvliegen te Saillagousse in de Franse Pyreneeën.

1968: theorie burger beroepsplioot.

1969: praktijk beroepsplioot en instructeur vliegtuigen.

1969: medestichter en instructeur afdeling Werl van de militaire vliegclub die na Bierset nu in Florennes zit; nu erelid.

1970: examen burgervliegexaminator.



BSD Aeroclub Werl Tower en vliegveld bestaan niet meer; met muts dat ben ik.



1973: mutatie naar EBBT, vorming instructeur VFR & IFR op Do27 en BN2.

1978: piloot op zakenjets en turboprops te Deurne.

1980: vlieg instructeur bij Sabena/ Burgerluchtvaartschool op SF260 en EMB 121 Xingu. 10 jaar vliegen als vrijwilliger

Ik heb in de Pyreneeën een cursus bergvliegen georganiseerd voor KACB. Er was ook een burger Do27 bij en die heeft deze prachtfoto met open deur gemaakt. Achterste Piper achterste zetel ben ik at the controls.

(met toestemming Sabena) op Alouette III OO-PCB van de burgerbescherming; 6 zomermaanden in Brugge St Jan, 6 wintermaanden in Namen St Camille.

1990: mede opstarten van de Belgian Aviation School te Scottsdale (Arizona).

1991: piloot bij IBIS Aviation op N265 Sabreliner, C550 en C560.

1992: TRI/TRE op deze types.

1998: overname door Flying Partners, zelfde functies tot 2002 (65 jaar, einde commercieel vliegen).

2002 tot 2015: instructeur VFR-IFR op Multi-engine bij BAFA vliegschool te Antwerpen, 2 dagen per week.

2015 tot nu: instructeur bij de Koninklijke Aeroclub van Brasschaat.

Total flight time: 24.170 hrs.

Danny CABOOTER

Danny is in maart 1939 geboren. Hij begon zijn loopbaan in 1955 als radarbediener maar werd snel luchtverkeersleider, zowel militair als burger. In Beauvechain, Chièvres en Brustem vloog hij regelmatig mee als TVP op CF100, T33 en Fouga.

Hij behaalde in 1967 de vergunning van PPL bij de Golden River Aviation Club in Wevelgem.

In 1967 werd hij leerling piloot, toegevoegd aan de 68B Lt Avn promotie en gebrevetteerd in januari 1969, vervolgens werd hij instructeur op Do27 en BN Islander.

In 1978 vroeg hij vervroegd pensioen aan en trad in functie als commercieel directeur en Cessna dealer bij de firma Transmarcom Air op Deurne.



Met de Albatros D.V.



Zijn laatste vliegtuig verkocht hij aan de firma Bosal en vloog 25 jaar voor hen, dit in combinatie met de taak van training manager bij Jet-operator Flying Group. Hij vloog op C500, 510, 550, 560 en 650.

Zijn laatste vlucht deed hij aldaar in 2013.

Ondertussen, als grote fan van de SV4 stichtte hij, samen met Karel Bos, het Stampe en Vertongen Museum waar o.m. de loopbaan van de Belgische militaire piloot wordt geschetst, SV4, Harvard, Fouga.

Dit heeft hem de gelegenheid gegeven om op de meest verscheidene toestellen te vliegen zoals de Fouga, Spitfire, Harvard en oldtimers van de WW1, Fokker Triplane, Fokker D.VIII, Albatros D.V, Nieuport 28.

Hij is momenteel nog examinerator voor het Directoraat Generaal Luchtvaart en houder van het Paul Tissandier diploma, hij telt ruim 24.000 vlieguren.

Danny is ook bestuurder bij de Vieilles Tiges van België sedert 2006.

In de cockpit van een Spitfire Mk.XVI.

André "Phil" DAMBLY

Le Colonel Aviateur BEM e.r. André « Phil » DAMBLY est né à Wellin le 4 juillet 1946. Après les humanités effectuées au collège Notre-Dame de Bellevue à Dinant, il s'engage à la Force Aérienne en 1965 et fait partie de la promotion 65B. L'entraînement d'élève-pilote se fait en Belgique et aux Pays-Bas et les vols s'effectuent sur SV-4, Fouga Magister et T-33 avant de passer sur F-84F à Eindhoven.

En avril 1968, il est affecté à la 2^{ème} Esc de la 2^{ème} Wing de Florennes où il vole sur F-84F et Mirage 5. Durant ces quinze ans, il occupe entre autres les fonctions d'Off Ops and Trg GV puis de CO de la 2^{ème} Esc. 1983 voit sa mutation vers le QG Comdt TAF à Evere. En 1985 et 1986, il suit les cours du 3^{ème} Cycle qui donnent accès au Brevet d'Etat-Major. En juin 1986, il prend le commandement du Service d'Enquêtes Accidents d'Aviation (SEAA) où il dirige plus de 30 enquêtes en environ trois ans. En janvier 1989, il devient chef de la Section Sécurité Aérienne et Physique au sein de l'Etat-Major de la Force Aérienne. Son



Sur F-16, Base Co du 2^{ème} Wing à Florennes.

expérience au SEAA combinée à une évaluation de la situation de la sécurité lui fait appréhender l'ampleur de la tâche. Une équipe dynamique se consacre entièrement à la prévention des accidents, motive autour d'elle et finalement, grâce à l'action de tous, la Force Aérienne va connaître la première année sans accident grave depuis sa création.

En 1991, il a l'honneur d'être désigné pour prendre le commandement du 2^{ème} Wing et va effectuer ses prestations aéronautiques sur F-16. Le 2^{ème} Wing ne déplorera aucun accident aérien ni aucun accident de roulage ou de travail grave avec décès pendant cette période. En 1994, il est désigné en tant que chef d'Etat-Major du QG Comdt TAF à

Jean-Pierre DELORME

Jean-Pierre est né en août 1941; voici un résumé de sa carrière aéronautique.

Brevet vol à voile le 2 mai 1962.

Licence restreinte de pilote privé le 28 avril 1964.

Ecole d'aviation civile, 13^{ème} promotion, de mai 1964 à janvier 1967.

Licence pilote professionnel en septembre 1965, sur Tiger Moth DH-82A.

Licence IFR le 28 juin 1966, sur Cessna 310.

Pilote Sabena d'avril 1967 à avril 2001.

Copilote successivement sur Convair 440, Caravelle SE-210, Boeing 707 & 747 jusqu'en 1982.

Sur F-84F à la 2^{ème} Esc de Florennes.





Licence IFR sur Cessna 310 à l'EAC.

De juin 1982 à avril 2001, commandant sur Boeing 737, DC-10, Airbus A-330 & A-340.

Ce qui donne un total de 17.400 heures de vol. J'ajouterais que mon père Paul était pilote à la Force Aérienne belge. A ma connaissance, il a volé entre autre sur Gloster Javelin et sur Spitfire à la 350e RAF. Ma fille aînée Florence est également pilote et vole actuellement sur Airbus A-330 et A-340.

Bruno de WOUTERS de BOUCHOUT

Bruno est né en décembre 1943. Voici les "milestones" de sa carrière.

Août 1965 : Heureux gagnant d'un concours organisé par le journal Tintin et la Force Aérienne, je bénéficie de 5 heures de vol gratuites que j'effectue en Piper Cub à Temploux. Moniteur François Goosse.

16 Dec 1965 : Engagement à la FAé, candidat élève-pilote, candidat officier auxiliaire.

24 Jan 1966 : Admis PN élève, Promotion 66B.

En Belgique : Goetsenhoven sur SV4b et Brustem sur Fouga Magister CM170,

Pays-Bas : Woensdrecht sur T-33 et Eindhoven sur F-84F.

Entraînement normal

6 Oct 1967 : Breveté pilote à Woensdrecht.

29 Mar 1968 : Brevet supérieur de pilote.

1 Aou 1968 : Nommé Sous-lieutenant Aviateur, cadre auxiliaire, à la 2 Esc du 2 Wing sur F-84F.

Pair leader.

Jan 1971 : sur Mirage 5B (brevet n° 27) jusqu'en janvier 1985. Plus de 2.000 heures.

27 Sep 1980 : Promu Capitaine-Commandant Aviateur.

01 Jan 1989 : Pension, passe dans le cadre des officiers de réserve.

26 Mar 1995 : Promu Lieutenant-Colonel Aviateur (Res).



Sur Mirage 5BA à Florennes.



Dans le cockpit d'un ASK-14.

Autres activités aériennes :

12 ans de remorquage planeurs au profit des Cadets de l'Air, en SV4b et Piper Cub.

Licence pilote planeur ACRB.

Licence pilote ULM DGAC.

Licence nationale de maintenance aéronefs B1 DGAC.

Ops manager chez Skyjet SA/NV de 1990 à 1993.

Safety Expert ICAO & Bureau Veritas de 1994 à 2014.

Achille "Chille" GIELIS

Kol-VI Gielis, geboren in Heusden (BE) op 26 april 1946, woont in Hasselt in het noordoosten van België, ongeveer 35 Km ten zuiden van Kleine Brogel AB waar hij het grootste deel van zijn actieve vliegende carrière vervulde. Hij begon zijn militaire loopbaan in de Koninklijke Kadettenschool in Laken van 1962 tot 65. Via het examen A begon hij in 1965 zijn opleiding als piloot bij de LuM op SV-4b in Goetsenhoven. Na de Fouga in Brustem behaalde hij zijn vleugels op T-33 in 1967 in Woensdrecht. Na de OCC in Eindhoven werd hij afgedeeld bij het 2de Smd in Florennes. Hij vloog in totaal ongeveer 500 uren op F-84F.



Op T-33 in Woensdrecht (NL) met Frits Hartmann en instructeur Ben Drente.

In januari 1970 werd hij overgeplaatst naar het 23^{ste} Smd in Kleine Brogel. Hij vloog er ongeveer 1.900 uur op T/F-



Op F-104G in mei 1974 tijdens de Tactical Weapons Meet.

104G, behaalde zijn kwalificatie als Sqn Leader en klom er op tot Ops Officier van het smaldeel. Na de Krijgsschool werd hij overgeplaatst naar HK Comdo TAF.

Na 3 jaar keerde hij terug naar Kleine Brogel als Ops & Trg VG en werkte er gedurende 3 jaar mee aan de operationele introductie van de F-16 op de basis.

Nadien, van 1984 tot 86, was hij CO van het 23^{ste} Smd. In totaal vloog hij 450 uur F-16 in Kleine Brogel.

Na 3 jaar Chief Attack bij HK 2 ATAF in Rheindahlen (DE) werd hij aangesteld als Comd VG van 3 Wing Tac in Bierset.

Votre rendez-vous mensuel, le 2^{ème} mercredi du mois à 12 Hr. à la

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles

Uw maandelijkse afspraak, de 2^{de} woensdag van de maand om 12 u. in het

HUIS DER VLEUGELS

Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel

In die functie was hij gedurende 1 maand Det Co van het 8 Smd tijdens de NAVO ontplooiing in Diyarbakir (TU) in het kader van Operatie Desert Storm voor de bevrijding van Koeweit.

Nadien volgden Stafffuncties bij HQs 2 ATAF, BE Airstaff/VS3/Tac, SHAPE en HQs AIRNORTH in Ramstein (DE).

Ook deed hij 3 maal een operationele inzet bij de CAOC in Vicenza (IT) in steun van de operaties boven Bosnië-Herzegovina waarvan 2 maal als BE Senior Representative (SNR) en Battle Staff Director (BSD).

Tot op het einde van zijn militaire carrière is hij blijven vliegen op de Fouga Magister en totaliseerde ongeveer 720 vliegreuren op dit toestel.

Jean-Luc HERIJGERS

Jean-Luc est né en juillet 1946. C'est le 13 décembre 1965 que Jean-Luc Herijgers s'est présenté à la caserne Gérard à Bruxelles après avoir été admis comme candidat élève-pilote. Il a été intégré dans la promotion 66 B où ils étaient douze à pouvoir rêver de devenir pilote.

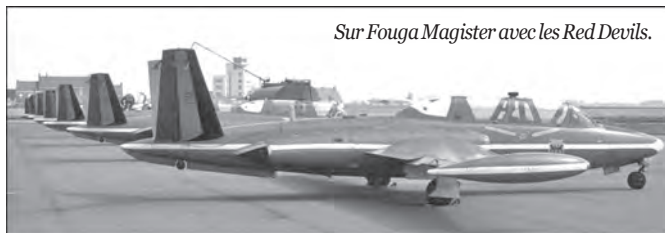
Dans la foulée la promotion fut envoyée à l'EPE (Ecole de Pilotage Élémentaire) à Gossoncourt pour y apprendre à voler sur SV4; premier vol le 25 janvier 1966.

Les 7 rescapés de la 66B se rendirent ensuite à l'EPA (Ecole de Pilotage Avancé) à Brustem pour y poursuivre l'écologie sur Fouga Magister. Là, un autre copain de promotion dû quitter le navire et c'est à 6 qu'ils ont été mutés à Woensdrecht (NL) pour y poursuivre leur écologie à l'EPT (Ecole de Pilotage de Transition) sur T-33 et s'y voir décerner, en date du 06 octobre 1967, le brevet de pilote militaire.

Vint ensuite la conversion opérationnelle sur F-84F, au 315 Squadron à Eindhoven (NL), suivi par la mutation à la 1^e Esc du 2^e Wing à Florennes.



En janvier 1969, Jean-Luc se retrouve à nouveau à Gossoncourt aux commandes du SV4, puis à Brustem sur Fouga Magister dans le cadre de la Formation de Moniteur en Vol. Le brevet de moniteur en poche, il intégrera la patrouille acrobatique "Les Diables Rouges" dont la moyenne d'âge des alliés était inférieure à 25 ans.



Retour en unité opérationnelle en mars 1971, au 350 Sqn du 1er Wing de Chasse Tout-Temps à Beauvechain sur F-104-G. Il y fera une large partie de sa carrière puisqu'il y est arrivé comme jeune lieutenant et le quittera comme C.O. (Commanding Officer).

En 1980, conversion sur F-16 avec un premier vol solo le 12

novembre en tant que Ops officer du 350 Sqn. Il sera par la suite muté pour 3 ans à l'Etat-Major FAÉ à Evre (VS3 Tac) où il œuvrera à la mise en œuvre opérationnelle du F-16 avant de revenir à la 350 comme C.O.

A l'issue de sa période de CO, troisième cycle d'études à l'IRSD (Institut Royal Supérieur de Défense) où le Brevet d'Etat-Major (BEM) lui fut décerné. Etant parfait bilingue, il est désigné comme professeur à la chaire de Tactique Aérienne dans cette même institution.

En 1987, une opportunité s'est alors présentée pour aller donner cours au Zaïre dans le cadre de la Coopération Technique Militaire (CTM) au Centre Supérieur Militaire de Kinshasa et il l'a saisie. Comme un C-130 de la FAÉ était, à cette époque, basé en permanence à Kinshasa, il fit une conversion opérationnelle sur cet appareil; il a pu ainsi

sillonner cet immense pays dans tous les sens pendant trois ans et en acquérir une très bonne connaissance qui se révélera être utile dans ses futures fonctions.

De retour en Belgique, il est muté à l'Etat-Major Général (JSO-P/Ops), où il participera à la gestion des troupes belges déployées à l'étranger (Yougoslavie, Somalie, Sahel, etc.). Par la suite, à l'issue de la guerre du Golfe, il séjournera plusieurs mois au Kurdistan comme commandant du détachement belge fort de 120 hommes déployés dans le cadre d'une aide humanitaire. Il effectuera également un séjour de plusieurs mois en ex-Yougoslavie comme observateur pour le compte de la Communauté Européenne.

Sa fonction au sein de l'EMG étant difficilement compatible avec les missions effectuées par les C-130, généralement de longue durée, Jean-Luc a alors suivi un cours de conversion sur Swearingen Merlin III, avion sur lequel il s'est énormément plu comme 'pilote visiteur' en effectuant des missions généralement en milieu civil.

En 1993, Jean-Luc est appelé à prendre le commandement de l'Ecole de Pilotage Elémentaire de Gossoncourt équipée depuis 1970 du Marchetti SF-260, avion sur lequel il effectuera ses prestations aéronautiques. Comme ancien Diable Rouge, il aura à cœur de faire renaître la patrouille acrobatique "The Swallows" dissoute quelques années auparavant et qui est à la base de la patrouille des Diables Rouges actuelle.

A nouveau attiré par l'Afrique, cette fois par le Kenya, il postule pour y occuper la fonction d'Attaché de Défense, un nouveau poste qu'il a été amené à créer auprès de l'ambassade de Belgique à Nairobi. Un poste important qu'il occupera pendant 4 ans, accrédité également pour L'Ouganda et la Tanzanie, avant d'être admis à la retraite.

Il fera ensuite encore diverses missions de six mois à un an pour le compte d'organisations internationales qui le conduiront à nouveau dans les Balkans, à Vienne en Autriche et encore de nouveau à Kinshasa. Mais, ceci est une autre histoire.

Bruno LEEMAN

Geboren te Leuven op 25 mei 1946.
Bruno haalde eerst zijn vergunning als zweefpiloot bij de ACRB in 1967. Daarna behaalde hij de vergunning van Belgisch beroepsopiloot IFR in 1971 na een opleiding bij de Sotramat Flying School te Antwerpen en nadien American Pilot en IFR commercial te New York.

Hij behaalde tevens een vergunning helikopter piloot na een opleiding in Duisland Saffig.

Hij werkte van 1971 tot 1974 bij Sotramat en deed er taxivluchten met Aero en Turbo Commander.

Hij was helikopterpiloot bij Heli Belgium op Hughes 500 heli en Hughes 300 heli in 1974.

Bruno werkte nadien van 1975 tot 2002 bij Delta Air Transport en Brussels Airlines.

Is sindsdien gepensioneerd.

Aantal vliegreuren : 15.500.



Op Turbo Commander bij Sotramat.

Camille MONTAIGU

Né le 26 décembre 1934 à Fameck (France).

Camille et son épouse Janine étaient journalistes, d'abord en France puis pendant 28 ans au Républicain-Lorrain au Grand-Duché de Luxembourg, édition dirigée par Camille pendant 20 ans. C'est en arrivant à Luxembourg que j'ai pu réaliser, enfin, mon rêve d'enfance : devenir pilote d'avion.

Je me suis inscrit au club «Aéro-Sport» en 1965 auquel je suis resté fidèle jusqu'à ce jour. Mes premiers vols datent de l'année 1965 durant laquelle j'ai d'abord obtenu le premier brevet qui à cette époque me permettait de voler seul



à bord mais uniquement dans les limites du territoire luxembourgeois. Mon PPL, je l'ai passé le 24 avril 1967, date de la première délivrance de ma licence de pilote avec renouvellement chaque 2 années, la dernière validité (LAPL) allant jusqu'au 06 Jul 2016.

Coorganisateur des stages de perfectionnement pendant 11 ans (chaque fois une semaine) sur un petit terrain de l'Ardenne luxembourgeoise à Wiltz-Noertrange en appui de mon instructeur Meny Kraemer.

Membre de l'Union des Pilotes luxembourgeois (U.P.L.) depuis ma licence PPL et secrétaire pendant 9 ans.

Membre de la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (FAL) et secrétaire général pendant 10 années.

En plus de l'Aéro-Sport, je suis membre de deux clubs d'avions de collection : Piper-Club et Old Wings Club à Luxembourg.

Qualification vol de virtuosité à Porrentruy (Suisse) le 14 Avr 1972.

Membre de l'Association européenne des Pilotes de Montagne (EMP) et délégué pour le Grand-Duché de Luxembourg jusqu'en 2015.

Participation à de très très nombreux rallyes aériens comme pilote commandant de bord à travers de nombreux pays d'Europe y compris la Russie et les pays baltes.

Membre fondateur depuis le 25 janvier 1979 et président depuis 1995 sans discontinuer jusqu'à ce jour des Vieilles Tiges de l'Aviation Luxembourgeoise.

Membre d'Honneur des Vieilles Tiges de France et de Belgique.

Titulaire du Diplôme Paul Tissandier.

Titulaire de la Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges de France.

Titulaire de l'Ordre du Mérite et Astronautique Luxembourgeoise.

Après achat d'une épave d'un Bellanca Citabria, je l'ai reconstruit à Mondorf durant deux ans de août 1998 à août 2000 dans mon atelier.

Ma passion : écrire l'histoire de l'aviation sous toutes les coutures.



Camille et son Bellanca Citabria.

Luc VERSCHUEREN

Luc is in mei 1946 geboren.

Maart 1967: Na mijn legerdienst, begin Burgerlijke Luchtvaartschool met de 16^{de} Promotie.

Juni 1967: Behalen van mijn eerste brevet op Tiger Moth.

Juni 1968: Behalen van het theoretisch T.P., begin van vliegopleiding op Marchetti.

December 1969: Behalen van de vergunning Commercial Multi engine IFR op Cessna 310.

1968, begin opleiding op Marchetti van de Burgerlijke Luchtvaartschool.



7 januari 1970: Ondertekening Sabena contract, vergunning F/O Caravelle.

September 1970: P2/P3 Caravelle (in het vooruitzicht van de 2-men cockpit werden er geen F/E meer getraind en moesten F/O altemnerend als F/E vliegen).

September 1972: einde P2/P3 en opnieuw full F/O Caravelle.

1974: F/O B727.

1976: F/O B737-200.

1977: F/O DC10.

November 1983: Captain B737; tijdens de zomermaanden was ik gedetacheerd bij Sobelair voor 3 en soms voor 5 maanden.

Augustus 1991: Captain B747.

Augustus 1998: Captain A340 – A330.

1 april 2001: Pensioen Sabena.

November 2001: bij Flying Group in Antwerpen, Captain CJ3.

2004: Captain Challenger 604.

10 januari 2010: Laatste vlucht op CJ3.

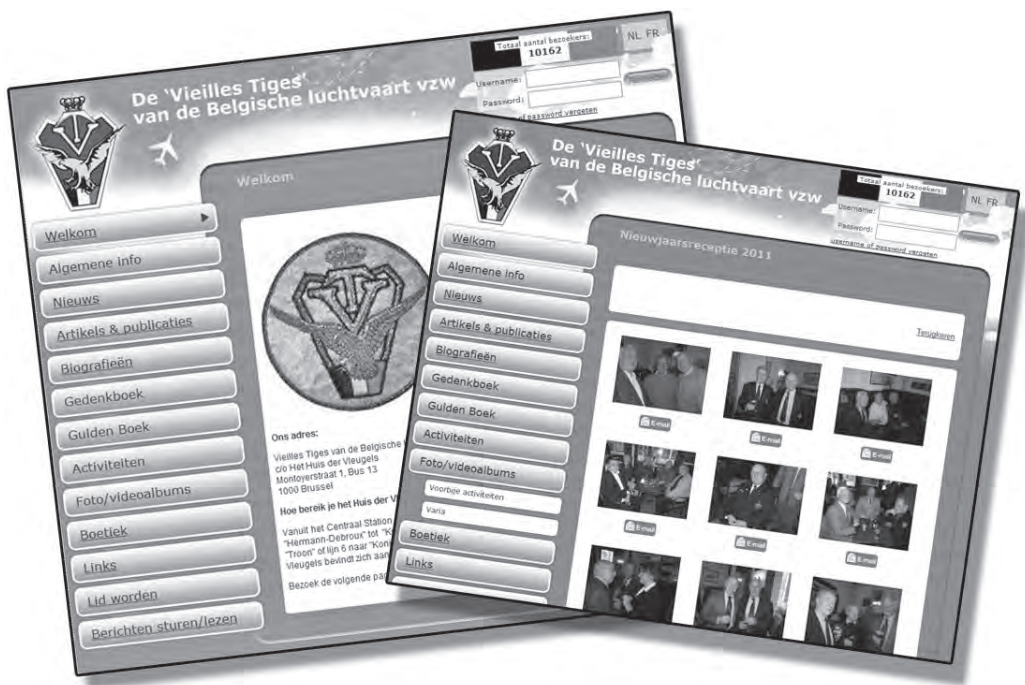
In het totaal heb ik iets meer dan 20.000 vliegreuren.



1974: F/O op Boeing 727.



NOTES



Nous sommes aussi sur Internet, une visite s'impose !

www.vieillestiges.be

We zijn ook op het Internet, een bezoek is de moeite waard!



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02/251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com

Website www.vieillestiges.be

