

**DE "VIEILLES TIGES"
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**

Jaarlijks Banket

21 april 2018



Proud to be one of them

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

Banquet Annuel

21 avril 2018

Salons de Romree

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Uw tafel _____ Votre table



Salons de Romree Grimbergen



Menu

Ontvangst met huisaperitief, alcoholovrije cocktail, fruitsap, hapjes & tapas

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



*Gerookte zalm met tapenade van romanesco, saffraanmayonaise
en quenelle van mascarpone*

*Saumon fumé avec sa tapenade de romanesco, mayonnaise au safran
et quenelle de mascarpone*



Gebakken eendenborst met duo van paddestoelen en gesauteerde aardappelen

Filet de canard avec duo de champignons et pommes de terre sautées



Dessertenbuffet

Buffet de desserts



Mokka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2016

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2015

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Est inscrit aujourd'hui

Is vandaag ingeschreven

Maurice 'Teddy' FRANCHOMME



**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Jean d'OTREPPE de BOUVETTE

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Jacques CHOQUE, Lodewijk CORNELISSENS, Jean-Pierre DECOCK,
Daniel DE LEYN, Camille GOOSSENS, Paul HUBIN, Roger LAMS,
Jacques MARCHAND, Guibert PAUL, Jean-Pierre QUODBACH,
Tony VANGRIEKEN, Liévin van OUTRYVE d'YDEWALLE
& Willy VERDEYEN

**MÉDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Xavier CASTIAUX, Jean DE BOECK, Jacques DRAPPIER, Honoraat LEEMAN,
Jean-Marie LIGOT, Guy RASSE, Bert SCHMELZER, Paul SPAEPEN,
Herman STESENS, Daniel VAN BELLE, Jo VAN DE WOESTYNE,
Etienne VAN DOORSSELAER, Daniel van RIJCKEVORSEL
& Wolfgang VAN WINGENE

Maurice "Teddy" FRANCHOMME 1892 - 1976

Voici l'essentiel de la préface de Giorgio Franchomme, Général de Brigade en poste comme Attaché de Défense à Washington et petit-fils de Maurice Franchomme dit Teddy.



« Amendola, Italie, une nuit d'avril 1999. Je vais faire ma première mission de guerre. Je suis les différents briefings de préparation, donne mon plan d'évasion, si nécessaire en cas d'éjection à la section renseignement, et je marche, le cœur serré vers mon avion. J'ai la gorge serrée.

Et si ça se passait ? Et si par une malchance inouïe je me faisais abattre par un missile serbe ? Ce sentiment très fort de risque et de plongeon vers l'inconnu, je ne l'ai ressenti que quelques fois. Par

après, il s'est estompé et la routine s'est installée.

Il y a plus d'un siècle, mon grand-père, Papy Teddy, n'a pas voulu passer la vie tranquille que sa situation familiale lui aurait permise. En 1910, inspiré par les exploits des frères Wright, il fait des essais de vol à voile au Coq. À partir de 1912, il entreprend de construire et de piloter ses avions. Pendant la Première Guerre mondiale, il a demandé de passer son brevet de pilote pour pouvoir rejoindre la Chasse belge en 1916. Après 150 heures de vol passées au front, il devient instructeur des élèves pilotes belges d'abord à Étampes, ensuite à Juvisy. En 1934, il réalise la liaison Belgique-Congo la plus rapide de l'époque. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, il s'occupe d'exfiltrer les pilotes alliés vers l'Angleterre avant de devoir fuir vers Londres car il a été dénoncé.

Il a aussi établi et fait respecter les traditions régnautes au sein de la communauté des pilotes : premier pilote belge à avoir dessiné une comète sur le fuselage de son avion, grand-maître de la confrérie du Cardinal Paf, vice-président pendant plus de vingt ans et finalement président des Vieilles Tiges jusqu'à son décès en 1976. »

L'association des VTB est heureuse d'avoir pu contribuer à ce devoir de mémoire en relatant la vie oh combien captivante de ce grand ancien.

Hierbij vindt U de kern van het voorwoord van Giorgio Franchomme, Brigadegeneraal vlieger, defensieattaché in Washington DC en kleinzoon van Maurice 'Teddy' Franchomme.

« Amendola, Italië, een nacht in april 1999. Ik ga mijn eerste oorlogszending uitvoeren. Ik volg de verschillende voorbereidende briefings en geef mijn ontsnappingsplan, dat in geval van uitschieting uiterst noodzakelijk is, aan de sectie inlichtingen. Mijn hart klopt in mijn keel als ik naar mijn vliegtuig stap.



En indien dat echt zou gebeuren? En indien ik, door een onwaarschijnlijke tegenslag, zou neergehaald worden door een Servisch raket? Dat heel sterk gevoel van risico en die sprong in het onbekende, heb ik maar enkele keren gevoeld. Daarna is het verdwenen en is de routine gekomen.

Mijn grootvader, Papy Teddy, heeft meer dan een eeuw geleden niet het rustige leven willen leiden, dat zijn familiale toestand zou toegelaten hebben. In 1910, geïnspireerd door de gebroeders Wright, test hij zweefvliegtuigen uit in De Haan. Vanaf 1912 begint hij zijn eigen vliegtuigen te bouwen en te besturen. Gedurende de Eerste Wereldoorlog vraagt hij om zijn vliegbrevet te mogen behalen, om in 1916 de Belgische jachteenheden te kunnen verwoegen. Na 150 vliegreuren boven het front wordt hij instructeur van de Belgische leerling-piloten, eerst in Etampes en dan in Juvisy. In 1934 realiseert hij de snelste verbinding van die tijd tussen België en Congo. Gedurende de Tweede Wereldoorlog is hij betrokken bij de ontsnappingsroutes van de geallieerde piloten naar Engeland, voor zichzelf, na een verklikking, naar Londen moet vluchten.

Hij heeft in de vliegerij ook tradities opgestart en bewaakt: de eerste Belgische piloot die een komeet op de romp van zijn vliegtuig geschilderd heeft, grootmeester in de broederschap van Kardinaal Paf, gedurende twintig jaar vicevoorzitter en daarna voorzitter van de Vieilles Tiges, tot zijn overlijden in 1976. »

De vereniging VTB is gelukkig dat ze, door zijn boeiende levensloop te vertellen, kon bijdragen aan de herdenking van deze grote voorganger.





Jean d'OTREPPE de BOUVETTE

Jean est né en février 1920.

Antécédents de vocation : mon oncle, Paul de Mélotte de Lavaux, était pilote militaire, mort en mars 1918 ; mon cousin germain, Emmanuel d'Otreppe était pilote militaire de 1925 jusqu'en juillet 1927. J'étais passionné d'aviation depuis juillet 1927, constructeur de modèles réduits de planeurs et avions depuis 1935

et chef de la section « modèles réduits d'avions » de mon collège, de 1936 à 1938.

Je suis engagé volontaire à l'Aviation militaire belge le 16 mai 1940 à l'aérodrome de Caen-Carpiqueux par le Général Tapperoge ; c'est ensuite le retour en Belgique et, le 13 juillet 1940, la formation d'un groupe de résistance avec mon frère aîné André. Evadé de Belgique en fin 1943, j'arrive en Angleterre en février 1944. J'ai été refusé à la section belge de la RAF car j'avais plus de 21 ans. Ensuite, c'est la participation aux campagnes de Normandie, Belgique & Hollande avec l'escadron blindé belge.

Je débute le vol à voile en avril 1948. J'obtiens les brevets A et B en 1948, C en 1949, D en 1950, le 1er diamant en 1956, le 2ème en 1957 et le 3ème en 1961 ; j'ai également 5 records de Belgique de vol à voile à mon actif.

Mes débuts de vol en avion (moteur) se font le 1er novembre 1951 et j'entre à l'E.A.C. le 19 avril 1952.

J'ai piloté les avions de ligne suivants : DC3, DC4, Convair 240, Convair 440, DC6, DC7, Caravelle, Bo707, Bo737 & Bo747. Je suis retraité de la Sabena depuis le 31 janvier 1980.



Autre passion : je me lance dans la construction d'avions en 1972. En 1978, je commence la construction du Verry-Eze ; son premier vol a lieu le 6 juillet 1984.

J'ai effectué mon dernier vol le 3 juillet 1993 et totalise environ 18.000 heures de vol dont 1.000 en planeur.



Jacques CHOQUE

Je suis né en août 1931 et je crois sans prétention être un des seuls à pouvoir dire et confirmer avoir occupé toutes les fonctions du personnel de maîtrise aux commandes des avions: mécanicien

de bord, radio de bord, navigateur et, suite au progrès rapide des moyens de navigation, ces deux dernières fonctions ont été cumulées; ensuite copilote, commandant et instructeur.

Mécanicien de bord PNT à la Force Aérienne sur DC3 à Kamina pendant 3 ans, de 1955 à 1958.

Mécanicien de bord Sabena Afrique sur DC3, DC4 & DC6. Radio mécanicien sur Convair 440 de 1959 à 1966.

Je suis arrivé à Kamina après un cours à Bristol sur hélicoptère Bristol Sycamore de mécanicien et opérateur de treuil. Malheureusement, cette machine ne convenait pas vu l'altitude et la température à Kamina. Conclusion : je ne faisais pratiquement rien sauf un vol d'entraînement quelques heures par mois. Il m'a alors été proposé de voler comme mécanicien sur DC3 avec un statut de PNT (personnel navigant temporaire).



Control Tower à BAKA.

Entretemps, je suivais les cours de pilotage à Kamina; nous avions même acheté un avion (un Swift) avec un copain, mais les instructeurs de l'EPA à Kamina n'ont jamais eu l'autorisation de nous donner d'instruction en vol.

J'ai été contacté par un ingénieur Sabena qui m'a proposé de quitter l'armée et annoncé que je recevrai directement une licence et un contrat pour Sabena Afrique après un petit stage de formation à Bruxelles. J'ai accepté de suite et démissionné de l'armée, ayant terminé mon terme de 3 ans à Kamina.

J'ai alors repris des cours de pilotage pendant 2 mois de congé à la Sotramat à Anvers; j'ai pu en même temps faire un stage de vol aux instruments au link IFR à Bruxelles. Je logeais à Deurne et quatre fois par semaine, je venais à Bruxelles où j'avais entretemps passé l'examen théorique « Pilote prof. IFR ».

Je reviens à Sabena Afrique où à partir de 1958, j'ai débuté une carrière de navigant aviation civile qui s'est prolongée jusqu'en août 1991.

En réalité, ma carrière de pilote débute en 1967 : commandant petit porteur B55, Beech18, etc. Ensuite DC3, copilote DC4 et DC6; commandant DC4 & DC6, instructeur et chef-pilote sur ces deux dernières machines.

Mon premier Jet fut le B737 en novembre 1973 après un stage théorique et simulateur à Seattle. En 1980, commandant DC8-33 & 63.

En résumé, j'ai fait toute ma carrière en Afrique jusqu'à mes 61 ans en 1991, sauf les dernières années en Asie pour Cargolux qui avait affrété notre DC8.

Lodewijk CORNELISENS

Ik ben in juni 1936 geboren.

Mijn elementaire vliegeropleiding begon in Goetsenhoven in maart 1957. Na drie maanden werd de opleiding voortgezet in de toenmalige Belgische kolonie te Kamina op Harvard T-6. Ik behaalde het zo begeerde brevet van piloot op de T-33 in Brustem in september 1958.

Na mijn operationele training op F-84F Thunderstreak te Kleine Brogel vervoegde ik het 1^{ste} Smaldeel in Florennes tot oktober 1961. Dan terug in Kleine Brogel in het 23^{ste} Smaldeel voor "Strike training" en een "section course" op F-84F. In december 1964 word ik instructeur op F-84F in Eindhoven (NL) tot einde 1967.

Op RF-84F Thunderflash in Bierset.



Van 1968 tot einde 1976 vlieg ik in Bierset, eerst op RF-84F Thunderflash en later op de Mirage 5. Van 1977 tot 1980 ben ik dan CO (Smaldeel Commandant) van het 31^{ste} "Tijger" Squadron in Kleine Brogel op F-104 Starfighter. Na nog enkele "postings" op het HK Commando TAF et het HK AFCENT in Brunsum (NL) ben ik op juni 1986 op rust gesteld.

Totaal aantal vliegreuen : 3.440 op straalvliegtuigen. Mijn mooiste herinnering is de landing op het US Navy vliegdekschip Independence (als ADC van Generaal Ivan Dumonceau de Bergendal).
Als lid van de NATO Tiger Association neem ik heel graag deel aan al de jaarlijkse 'tiger' meetings.



Lid van de NATO Tiger Association.

Jean-Pierre DECOCK

Jean-Pierre est né en décembre 1942.

Le 05 mai 1957, « JIPI » effectue son baptême de l'air – offert par la Force Aérienne aux sections du Comité National de Propagande Aéronautique – en Aeronca Champion du Gentse Universitaire Vliegclub à Gand Saint-Denis-Westrem. Le 13 août 1958, à l'âge de 15 ans, il obtient le brevet B de vol à voile au Centre Ecole National de Vol à Voile à Saint-Hubert; les vols se font en Rhönlerche et le solo en Grunau Baby.



Sur Grunau Baby à Saint-Hubert.

Le vendredi 13 mars 1968, JP effectue son 1^{er} solo avec l'Aeronca OO-MDM (celui du baptême de l'air) du Gentse Universitaire Vliegclub à Gand. Il obtient sa licence de pilote privé d'avion en février 1970 à Gand sur Cessna 150.

En 1970, il effectue des vols en Petit Prince et Jodel D112 au Zoute Aviation Club à Wevelgem et suit en 1970/71 une formation au PSV sur Cessna 172 à Gand.

En mai 1979, il s'initie à l'acrobatie sur le Cessna Aerobat OO-AWZ (Aerobat prototype construit par Reims Aviation) à Charleroi. En décembre 1979, il obtient sa qualification et se livre à l'acrobatie sur SIAI-Marchetti SF260 (OO-SIA); il compte environ 50 heures d'acrobatie sur ce type accomplies de fin 1979 à fin 1981. En juin 1989, il obtient la qualification sur Gyroflug SC01B Speed Canard (OO-DYN et EDM).



Sur le prototype du Sonaca 200.

En juin 1990, il effectue du vol tactique en Alouette II de la Light Aviation (avec prise de commandes hélico) durant trois jours à Saint-Hubert. En avril 1991, c'est un vol acrobatique en Fouga Magister avec Jean-Charles Kotwickz-Herniczek qu'il met à son actif.

Il a encore l'opportunité, au titre de journaliste aéronautique, d'effectuer des vols intéressants et, notamment, d'essayer des prototypes tels que le Twinbee, le Sonaca 200, le VL3 Evolution (la Ferrari des ULM) et l'hélicoptère Dynali H3 ou des vétérans tels que le Catalina amphibie.

Il est qualifié sur 2 types de planeurs et 15 types de monomoteurs pour un total de 600 heures de vol effectuées entre octobre 1967 et avril 1994 à Gand Saint-Denis-Westrem, Wevelgem, Grimbergen et Charleroi-Gosselies.

N'ayant pu y faire carrière (œil droit insuffisant), l'aviation est une passion avérée et un hobby pratiqué en parallèle à une carrière dans le marketing et la communication au sein de multinationales, y compris la coordination Bénélux et Europe. JP est aussi un auteur reconnu d'ouvrages (47) et d'articles sur l'aviation (plus de 300) ainsi qu'organisateur d'actions d'envergure de promotion de l'aviation auprès du grand public. Il a aussi commenté des meetings aériens organisés à Gosselies de 1989 à 1995.

Daniel DE LEYN

« Danny » obtient son brevet de pilote de planeur le 12 octobre 1958 auprès de l'ACRB (n° 84). Le 25 septembre 1969, il obtient son brevet de pilote d'avion sous le n° 3695/7082 (AA).

Camille GOOSSENS

Camille is in januari 1935 geboren.

1956: Officieropleiding 1ste Promotie in Onderluitenantvoorbereidingschool te Laken.

19 Sep 1958: Gebrevetteerd piloot – 135^{ste} Promotie BAF.

Sep 1958: 7 Smd te Chièvres op Hawker Hunter.

1961: Cursus vliegenderrichter in Brustem op Fouga.

1961: Instructor op SV4bis in de EVS van Goetsenhoven.

1962-1964: Instructor op F104 bij de "Waffenschule 10" te Nörvenich en Jever (DBR).

1964: 10 Wing, Flight CO 23^{ste} Smaldeel.

1968-1972: Hoofd Bureau Offensive & Recce van het HK Comdo TAF.

26 Mei 1970: Majoor vlieger benoemd.

1972-Jul 1974: Comd 8^{ste} Smaldeel in Bierset op Mirage 5B.



Sep 1974: HK AAFCE in Ramstein AFB, Branch Chief Reconnaissance.

1977: Comd Vlieggroep Vervolmakingscentrum in Brustem.

11 Jan 1979: Comd Basis Koksijde.

26 Sep 1980: Kolonel Vlieger benoemd.

1981: Staf LuM, Chef Sectie Opleiding (VDI).

1982: Comd Wing Opleiding & Training in Brustem (Alphajet).

1986: Stafchef Comdo TAF.

Apr 1987: Comd Opleiding & Training Luchtmacht.

26 Jun 1987: Generaal-majoor vlieger benoemd.

02 Apr 1990: Comd van het HK Training & Steun van de Luchtmacht.

01 Apr 1991: Pensioen.

Na 1992:

- Secretaris-generaal Euro Space Society vzw;
- Voorzitter van het Huis der Vleugels;
- Voorzitter van de Belgische Federatie voor Luchtvaart;
- Voorzitter Koninklijke Vereniging der Oprustgestelde Officieren, Kring West-Brabant;

- Erevoorzitter Kring gepensioneerde Onderofficieren vliegbasis Sint-Truiden;
 - Erevoorzitter Brustem Air Base Historical Center te Sint-Truiden.
- 2011: Diploma Tissandier (FAI).

Paul HUBIN

Paul est né en mai 1936.

Résumer dans une page 34 ans de carrière relève de l'exploit. J'ai connu tant de gars terribles, j'ai piloté tant d'avions magnifiques, j'ai effectué tant de missions intéressantes que je ne sais pas si je dois parler des vols au profit de Sa Majesté le Roi Baudoin ou des missions humanitaires surtout à destination de l'Afrique.

Voici donc très résumé le film de ma vie de pilote :

1° Solo SV4bis à Gossoncourt, 09 Feb 1957;

1° Solo T-6 (Harvard) à Kamina, 29 Aug 1957;

1° Solo T-33 à Brustem, 12 Jun 1958;

Brevet Pilote, 08 Sep 1958;

1° Vol F-84F à K.B., 06 Nov 1958;

Solo Pembroke, 27 Sep 62;

Lâchage C-119, 12 Jun 1963;

Solo DC-3, 26 Aug 1964;

1e vol Fouga, 24 Sep 1969;

Brevet Moniteur, Dec 1969;

1° vol Marchetti, 13 Jan 1970;

1° vol C-130H, 06 Feb 1973;



Sur F-84F Thunderstreak en 1958.



1° vol Falcon DA-20, 16 Avr 1975;
 1° vol Boeing 727, 16 Feb 1976;
 Dernier vol (C-130) le 30 Jun 1990 après 33 ans de carrière et 8.600 heures de vol.

Conversion Boeing 727 en 1976.

Roger LAMS

Roger is in december 1936 geboren.

25 Jun 1955: Diploma Moderne Humaniora Kon. Atheneum Veurne.

01 Aug 1955: Dienstplicht, Kandidaat Reserve Officier, Luchtdoelartillerieschool Lombardsijde.

01 Okt 1956: OLT (Res) 41^{ste} Artilleriebataljon in Brugge.

26 Mar 1957: Overgang naar de Luchtmacht. Kandidaat Hulpofficier, ingelijfd bij de 135^{ste} Promotie leerling-piloten.

03 Apr 1957: Elementaire Vliedschool in Goetsenhoven - SV4b.

25 Jul 1957: Vervolmakingsvliedschool in Kamina (B. Kongo) op T-6 Harvard.

01 Apr 1958: Jachtvliedschool in Brustem op T-33.

19 Sep 1958: Brevet Jachtpiloot.

13 Okt 1958: OTU 27 Smd in de 10^{de} JBWing te Kleine Brogel op F-84F Thunderstreak.

07 Apr 1959: Hoger pilotenbrevet, mutatie naar 31^{ste} Tijgersmaldeel van de 10^{de} Wing.

01 Aug 1959: OLT in het hulpkader.

01 Aug 1962: 1Lt.

27 Nov 1963: Overgang naar actief kader, NBC-officier Vlieggroep.

15 Apr 1964: Conversie op F104 Starfighter in Jever (DBR).



Op F-104G in KB.

26 Mar 1966: Kapitein, Wing Ops Officier.

18 Apr 1966: Militaire Technische Bijstand in voormalig Belgische Kongo (4 maanden).

15 Sep 1966: Wing Luchtveiligheidsofficier.

06 Nov 1967: Vervolmakingscursus Beroepsofficier in Brustem (12 maanden).
 08 Dec 1968: Luchtveiligheids officier op HK Comdo TAF in Evere (6 maanden).
 05 Mei 1969: FlightCdr F-104G FBS/FBA van 31^{ste} Smd.
 24 Mar 1971: Kapitein-Commandant.
 04 Mei 1972: Bevelhebber 55^{ste} Smd Missiles te Kapellen a/d Erft (BRD).
 10 Sep 1972: Cursus Missile Offr in El Paso, VSA (6 weken).
 23 Nov 1972: Brevet Battery Control Officer.
 26 Dec 1974: Majoor.
 01 Dec 1975: Hoofd Intelligence Mission Planning 10 JBW te Kleine Brogel.
 08 Jan 1978: Cursus Intelligence Staff Officer in Denver, VSA (6 weken) .
 21 Mei 1979: Strike Ops Officer bij HK AAFCE in Ramstein (BRD) - Fouga Magister.
 26 Mar 1980: Luitenant-Kolonel.
 01 Jul 1980: Chief Attack Ops bij HK 2ATAF in Mönchengladbach (BRD).
 14 Feb 1983: Korpsoverste Basis Koksijde op Sikorsky S-58 & Seaking.
 10 Jun 1985: Hoofd Sectie 3 Operaties op HK Comdo TAF in Evere.
 02 Jun 1986: Chief War Plans bij HK 2ATAF in Mönchengladbach (DBR).
 31 Dec 1988: Pensioen, Kolonel b.d.
 1982-1992: Sleeppiloot bij de VZW Luchtkadetten van België - Piper L21.
 28 Feb 1991: Commercial Pilot License /IFR.
 27 Sep 1992: Laatste vlucht.
 Totaal logboek: 3.437 vlieguren, 25 vliegtuigtypes.
 10 Jan 2007 – heden: Stichter & voorzitter van vzw KB Air Museum.



Korpsoverste in Koksijde op o.a. Sikorsky.

Jacques MARCHAND



Jacques Marchand obtient son brevet B de vol à voile au Centre Ecole National de Vol à Voile de Saint-Hubert en septembre 1958. Après les vols en double commande sur Rhönlerche et Ifjusag et des solos sur Grunau Baby, il décroche rapidement son brevet C.

Au début des années 60, il débute l'entraînement en vue d'obtenir une licence de pilote privé d'avion sur Piper J-3 Cub à l'école De Vleminck de Grimbergen où il

progresses vers le semi-professionnel, entre autres en pilotant le Tiger Moth OO-NCN de la même école, au moment où Eric Voormezele (à présent pilote de warbirds et colonel aviateur de la Light Aviation à la retraite) s'entraînait à l'acrobatie sur ce même appareil. C'est sous la férule de Jimmy Bogaerts et après un entraînement intensif, dont l'acrobatie à Charleroi sur Super Émeraude avec Nicole Waucquez comme instructeur, qu'il obtient sa licence de pilote professionnel au milieu des années 60.

Il décroche en 1967 un job de pilote professionnel sur monomoteurs (Piper Cherokee, Commanche, etc.) au Rwanda. Ses vols l'amèneront fréquemment à se poser dans les pays limitrophes tels que l'Ouganda, le Burundi et surtout au Zaïre, à l'époque du fameux soulèvement de Schramme et de ses « mercenaires » amenant les T-28 armés des Forces Aériennes Zaïroises à effectuer des attaques d'intimidation sur ceux-ci. Du reste, Jacques Marchand, venant du Rwanda, s'est vu forcé d'orbiter longuement au-dessus de l'aérodrome de Kamembe (Bukavu) en attendant le dégagement d'un T-28 zaïrois qui venait de se crasher sur le seuil de piste au retour d'une attaque à la roquette. Vu la lenteur du dégagement, il s'y posa quand même en sautant l'épave en feu pour se poser plus loin sur la piste...

Après avoir accumulé les heures de vol nécessaires et avec son TP théorique belge en poche, il s'envole vers les USA et y rejoint une compagnie de la Côte Est réalisant des vols cargo avec des petits transports mono et bimoteurs. Il y comptabilise de nombreuses heures de vol et en profite pour passer sa licence de pilote de ligne (CPL) et se qualifier sur plusieurs types de multimoteurs.

C'est alors qu'il saisit une opportunité au vol (littéralement) en 1969 et devient pilote de dirigeable chez Goodyear et balade durant trois mois l'un de ses « blimps » (dirigeables semi-rigides) tout le long de la Côte Ouest des USA au cours de nombreux vols promotionnels. Il acquiert ainsi une expérience unique de plus de 100 heures comme pilote de dirigeable...



Pilote de dirigeable chez Goodyear.

Plutôt que d'accepter une mutation dans le team nouvellement constitué par Goodyear à Rome pour l'Europe, il opte pour Air Zaïre où il entre comme pilote de ligne en 1970. Il y volera comme commandant de bord sur Fokker Friendship et Boeing 737, s'y forgeant une réputation de grand navigateur dans une contrée où les grands points de repère géographiques faisaient autant défaut que les

balises de radionavigation. Il quitte Air Zaïre au milieu des années 80 et rejoint les Lybian Air Lines et vole ensuite au Bahrein sur Fairchild FH-227 (le plus grand Friendship construit aux USA). Il rentre en Belgique au début des années 90 pour y cumuler la gestion de terrains de tennis et celle d'instructeur au pilotage à Ostende et Wevelgem. Il compte plus de 10.000 heures de vol...

Guibert PAUL

Né en avril 1936, Guibert voit de nombreux avions pendant la 2e Guerre, tels les Stuka, P-51, Thunderbolt et autres Lightning ainsi que des combats aériens avec avions en feu, des pilotes sautant en parachute... Il a aussi l'occasion de visiter une Superforteresse B-17 au sol.

A 12 ans, il effectue son baptême de l'air en campagne sur Aeronca Champion du C.N.A. Trois ans plus tard, il est le président-fondateur du Cercle Aéronautique Aquilon (MS6) du Comité National d'Aéronautique. Puis à 17 ans, il fonde le Cercle Aéronautique Albatros (Huy) du C.N.A. dont il est le président. Il effectue d'ailleurs des vols réguliers au C.N.A. (Grimbergen) avec Jacques Herpin et Guy Parkinson (VTB).

Enfin, à 22 ans, le 28 mai 1958, il effectue son premier solo sur J3 65 cv à Grimbergen. Il obtient ensuite diverses qualifications : radio, vol de nuit, acro, remorquage sur une trentaine d'avions. A 40 ans, il fonde l'E.P.A., l'Ecole Populaire d'Aviation à Namur et Grimbergen.



Premier solo sur Piper J3.

1981 est une année douloureuse pour Guibert : il perd en effet son frère, la capitaine « Jim » Paul de la 350e Escadrille, tombé en F-16 à Vielsalm. A 65 ans, il conçoit et réalise un appareil portatif mécanique de navigation à vue, le G.P.Nav. Il est membre de l'Aéroclub Louis Blériot à Cambrai (FR).

Il a volé de nombreuses années sur avion à l'UAC (FR) et eu plusieurs pannes majeures (5) et incidents (3). Il a également eu un vol remarquable avec Jack Krine sur Fouga de la Patrouille de France.

Depuis Oct 2012, il a ses brevet et licence ULM multiaxe passager et radio.

Jean-Pierre 'JiPi' QUODBACH

Né en mai 1939, JiPi est entré à la Force Aérienne le 2 Jul 1956 avec la 134^e promotion. Après l'E.P.E. à Gossoncourt sur SV4bis, il s'envole vers Kamina le 23 Fev 1957 pour l'E.P.A. sur Harvard. En Nov 1957, c'est l'Ecole de Chasse à Brustem sur T-33. Enfin, le 09 Mai 1958, c'est la remise des « ailes » qui symbolisent le brevet de pilote militaire.



Ecole de Chasse sur T-33 à Brustem.

JiPi se retrouve en Jun 1958 sur F-84F à la 27^e Esc de Kleine Brogel pour l'O.C.U. Il passe ensuite à la 31^e Esc et c'est là qu'un jour d'Oct 1958, le C.O. Dewulf en visite à KB lui demande ce qu'il fait

là alors qu'on l'attendait à la 1^e Esc (Florennes). Posting rapide, le lundi suivant il fêta sa joyeuse entrée à la « Première ».

Il est au Flight Appui Feu à Bujumbura (Burundi) du 15 Nov 61 au 15 Mar 62 sur T-6 Harvard. Il est ensuite posté à la 2^e Esc. Les raisons, dit-il, seraient qu'il avait été qualifié instructeur HABS/LABS en Oct 1960 par les Américains et que la 2^e se qualifiait HABS/LABS... A sa demande, en décembre de cette même année, il passe à la 42^e Esc. La 42 était, à cette époque, à Beauvechain et est passée à Bierset le 2 avril 63.

Le 1^{er} Sep 1967 après plus de 11 ans à la Force Aérienne, il entre à la SABENA où il vole respectivement sur Caravelle, B.707 de 1971 à 77 (il a également opéré en 1973 comme Commandant B.707 pour la compagnie T.E.A.), B.747 de 1977 à 82, B.737 de 1982 à 86 et DC.10 de 1986 à 91. C'est le 29 mai 1991 que JiPi en provenance de Nairobi pose pour la dernière fois son DC.10 Sabena à Zaventem. Il a été escorté au-dessus du territoire belge et jusqu'à l'atterrissage par 3 F-16 de la Force Aérienne.



Le Lysander OO-SOT restauré.

Il a aussi été moniteur 2^e degré IFR et examinateur pour les licences équivalentes. Il a été Président de la S.S.T.A. (Section Sportive du Tourisme Aérien) qui sous sa présidence deviendra le « Sabena Aéroclub » à Grimbergen. Il est également un des membres fondateurs des « Sabena Old Timers » qui ont restauré le « Westland Lysander » dont il effectua le 1^{er} vol le 27 août 1988. Consécration magnifique de six années d'efforts et 40.000 heures de travail de ces bénévoles.

Tony VANGRIEKEN

Tony is in Nov 1931 geboren.

Dit jaar, al 60 jaar de fiere houder van een geldig luchtvaartbrevet.

In 1958 gelost als leerling van instructeur Jordens bij de RAAC in Deurne en PPL in Dec 1958.

1960. Als reserve officier overstap naar kandidaat militair piloot.

1961. Na opleiding in Goetsenhoven en Brasschaat bekomen van de Wings bij het Licht Vliegwezen.



Leerling-piloot in Goetsenhoven op SV-4b.

1964. Overstap naar burgerluchtvaart en tewerkgesteld bij Sotramat vliegschool en luchttaxi bedrijf.

1965-1966. Opleiding in de VSA tot lijnpiloot en instructeur FAA (Federal Aviation Agency); bij terugkomst werd hij benoemd tot directeur van Sotramat. Als eerste buiten de VSA kan Sotramat Amerikaanse brevetten uitreiken. Daardoor kende de school een enorm succes en werd de school internationaal bekend.

1967. Contact met KLM; hij krijgt opdracht om controles uit te voeren op de piloten van DC3, Fokker 27 en later de 28.

1968-1969. KLM werd eigenaar van DAT (Delta Air Transport te Antwerpen) waarbij hij aangesteld werd als Algemeen Directeur met als gevolg dat hij Sotramat en DAT leidde en dit gedurende 2 jaar.

1970. Onder zijn leiding werd DAT de Europese specialist voor de korte, regelmatige luchtverbindingen en dit in samenwerking met KLM en Sabena. Ondertussen was Sotramat als aandeelhouder uit het bedrijf gestapt.

In 1976 wordt hij Directeur Generaal van DAT maar doe wel twee lijnvluchten per week om zo contact te houden met de basis.

1986. Sabena wordt aandeelhouder samen met KLM. In 1991 wordt hij benoemd tot voorzitter van de raad van bestuur.

In 1994 op rust gesteld, maar blijft als piloot actief met opdrachten voor de Europese Commissie.

Onderscheidingen:

Ridder in de Kroonorde;

Ridder in de orde van Leopold;

Ridder in de orde van Leopold II;

Emeritus Eredeken van de Arbeid in de Luchtvaart.



Liévin van OUTRYVE d'YDEWALLE

Liévin est né en septembre 1937.

Entré à la Force Aérienne à Goetsenhoven le 4 Oct 1956.



Sur DC-3 d'Air Congo.

tard Air Zaïre, sur les appareils suivants : DC-3, DC-4, Fokker 27, Caravelle, DC-8, Super DC-8 et Boeing 733.

Il quitte le vol en 1977.

Ces années lui donnèrent l'occasion de relater quelques souvenirs. Ceux-ci ne se trouvent pas dans le commerce mais ont été partiellement publiés dans certaines revues : Souvenir d'une balade dans le Nord, Le Mystère du vol QC-041,

Breveté à Brustem-St Trond le 9 mai 1958.

Vole sur Meteor ... et T-33.

Vole ensuite à Florennes sur F-84F.

Entré à Air Congo en 1966 et débute comme "Bush-Pilot".

Vole sur Beechcraft D-18 et B-55.

Ensuite Commandant de Bord Air Congo, devenu plus



Sur DC-8 chez Air Zaïre.

Le ridder, Les griffes du hasard, Lucifer à Dilolo, Pilote personnel de Mobutu, Rencontre dans les airs. Depuis 1980, il est sculpteur (créations spécialisées en acier inoxydable).

Willy VERDEYEN

Willy is in april 1934 geboren.

Sep 1954: Toegelaten als kandidaat-leerling KMS bij de 94^e Prom Alle wapens.

Apr tot Mei 1955: Medische en Fysieke proeven kandidaat leerling-piloot.

Vanaf Mei 1955: 2 à 3 keer/maand in de Elementaire Vliegeropleiding EVS Goetsenhoven op SV-4b.

26 Dec 1956: Afgestudeerd en benoemd tot Olt LVP LuM.

11 Mar 1957 tot 26 Apr 1958: NATO Vliegeropleiding in Canada (Prom 5701).

Mar tot Apr 1957: RCAF Station London (Ontario) - Orientation & Language Training.

Begin tot einde Mei 1957: RCAF Station Centralia (Ontario) - Primary Flying Trg op DH Chipmunk.

Jul 1957 tot eind Dec 1957: RCAF Station Penhold (Alberta) - Standard Flying Trg op Harvard II & IV.

Jan 1958 tot 22 Apr 1958: RCAF Station Macdonald (Manitoba) - Adv Flying Trg op T-33 Silver Star.

24 Apr 1958: Vleugeluitreiking RCAF NATO Wings & BAF Wings.

20 Mei tot 18 Sep 1958: Aanpassingstraining in OCU JVS Brustem op T-33 Shooting Star (Prom 135).

18 Sep 1958: Einde OCU & Brevet (lager) Piloot.

29 Sep 1958 tot 07 Apr 1959: 10^{de} JBW Kleine Brogel 27^e Esc - OTU op F-84F.

08 Apr 1959 tot 15 Feb 60: 10^{de} JBW Kleine Brogel 27^e Esc - aspirant instructeur.

16 Feb 1960 tot 03 Jan 1962: 31^e Esc.



Op F-84F Thunderstreak van het 31^{ste} Smd in KB.

15 Okt 1961 tot 15 Jan 1962: Proefperiode Flight Commander; benoemd tot Flt Cdr op 15 Jan 1962.

04 Jan 1962 tot 23 Apr 1962: Staf Vlieggroep 10^{de} Wing als Pilot Armament Instructor (PAI) Wing.

24 Apr 1962 tot 16 Jul 1962: Terug vast naar 31 Esc.

16 Jul 1962 tot 09 Mei 1965: Instructor in BE/NL Operational Conversion Course te Eindhoven (315 Sqn).

10 Mei 1965: Terug naar 10^{de} Wing, 31 Sqn.

Begin Jun 1965: Conversie op F-104 in Jever (BRD).

Aug 1965: Terug in 10^{de} Wing, 31 Sqn als Flt Cdr.

Half Mar 1967 tot Jul 1969: BE Air Support Operations Center (ASOC) bij HK 1 BE Korps (Weiden, BRD).

In die periode, vliegprestaties als "visiteur" eerst nog op F-104 daarna op T-33.

Aug 1969 tot Jun 1970: Vlieggroep 10^{de} Wing, Bur Int & Mission Planning.

Jul 1970 tot Nov 1972: CO 31 Sqn.

Dec 1972 tot Jul 1973: Terug naar ASOC HK 1 BE Korps Weiden.

Aug 1973 tot Apr 1974: HQ 2 ATAF Rheindahlen / Chief Tac Eval Air Def.

Mei 1974 tot Jun 1976: HQ AAFCE Ramstein / Chief Tac Eval Air Def. In die periode, vliegprestaties als "visiteur" op CM-170 Fouga Magister.

Half Jun 1976 - eind Aug 1980: Base Cdr EVS Goetsenhoven.

Sep 1980 tot Jun 1983: Joint Staf / JS3 Training Officer.

Jul 1983 tot Jun 1986: HK Comdo Training.

01 Jul 1983: Op rust gesteld.

Markante gebeurtenissen:

08 Jul 1962: Winnaar van de "Broadhurst Trophy" voor Best Rocket Gunner tijdens de eerste "Aircent Tactical Weapons" competitie gehouden in St Dizier (Fr).



Winnaar in 1962 van de "Broadhurst Trophy".

beste GCA die ik ooit gehad heb. Ik werd door de interventieploeg uit de cockpit gehesen en meteen weggevoerd naar het ziekenhuis alwaar ik met succes aan de ogen werd geopereerd.

Herfst 1962: Laureaat van de Challenge Etienne Dufosse.

28 Feb 1964: Kreeg kort na de take-off vanaf vliegbasis Eindhoven een mid-air botsing met een wilde gans die doorheen de cockpit voorruit op mijn aangezicht smakte. Ik was flink geraakt, was groggy en mijn zichtvermogen was beperkt. Bovendien stelde ik vast dat ik met de boordradio alleen nog kon ontvangen. Toch kon ik het vliegtuig nog op de landingsbaan neerzetten. Ik kon daarbij dankbaar gebruik maken van de voice instructies van piloot Rob Huy - ik vergeet zijn naam nooit - die met een T-33 stond te wachten om op te stijgen. Hij gaf mij de



NOTES



Xavier CASTIAUX

Xavier est né en avril 1948.
1949-1960 : à Léopoldville, Congo belge, Collège Albert 1er.

1960-1966 : Humanités Gréco-latines au Collège Notre-Dame à Tournai.

1967 : Scientifique spéciale à Tournai.

1968 : Service Militaire UDA 15^e Wing, Melsbroek et première année à l'Ecole d'Aviation Civile (EAC-BLS) de Grimbergen, 17^e Prom (training licence le 29 Mar 1968).

06 Mai 1968 : first flight Tiger Moth DH82A et 1^{er} solo le 03 Jul 1968.

21 Aou 1969 : sur Siai Marchetti SF260.

19 Mar 1970 : sur Cessna 310 (twin engine training).

09 Jan 1971 : à la SABENA sur Caravelle VI N (SE210) as First Officer and Flight Engineer.

24 Mar 1974 : F/O sur Boeing 707.

24 Dec 1979 : F/O DC-10.

04 Aou 1984 : Captain B737-200.

04 Nov 1987 : Captain B737-300 (EFIS).

01 Mar 1990 : Captain Airbus A310.

02 Mar 1997 : Captain Airbus A340.

02 Aou 1997 : Captain Airbus A330.

Fev 2000 : Licence pilote privé hélicoptère (R22, R44 & H300).

27 Mai 2001 : Last flight SABENA (BRU-MAA en A340 et MAA-BRU en A330).



F/O sur DC-10.



Pour Aviation sans Frontières, à Gao (Mali).

Mai 2003 : Aviation sans Frontières Mali : Cessna 206-207 (Gao, Tombouctou,...).
 Free-lance Captain A330/A340 till retirement.
 ATPL A/C and PPL Helico till 2015 (all types light A/C).

Jean DE BOECK

Jean a aujourd'hui 88 ans.
 Il a obtenu son PPL auprès de l'Administration de l'Aéronautique en 1968.

Jacques DRAPPIER

Jacques is in juni 1952 geboren.
 Hij haalde zijn B brevet zweefvliegen op zestienjarige leeftijd in op het vliegveld te Keiheuvel.
 In 1972 begon hij met de 21^{ste} Prom bij de BLS.
 Afgestudeerd in 1974 was er geen werk, en deed hij allerlei luchtarbeid om in de vliegerij te blijven: zweefvliegtuigen opslepen, panelen slepen, para's droppen enz.



Op Boeing 737 van TEA.

In 1975 werd hij aangenomen bij TEA op B737, en een jaar later werd hij tweede piloot op Airbus A300B2/4.
 In 1979 vervoegde hij Sabena weerom op B737. Daarna werd het de B707, en dan de Airbus A310. In die pe-

riode was hij ook actief als instructeur bij de BLS.
 In 1985 werd hij boord-commandant op B737, en vrij snel chef piloot op de B737.



Testing the Airbus A380.

In 1989 werd hij benoemd tot directeur bij de BLS met de onaangename taak de BLS te sluiten en een nieuwe structuur op punt te stellen. Hij stichtte de BAS, met alle vliegactiviteiten in Arizona (VSA).

In die periode was hij ook als expert betrokken bij de erkenning van de Luchtmacht licenties in de burgerluchtvaart, en daarna als projectpiloot bij de vernieuwing van de instrumenten naar "glass cockpit" van de C-130H van de Belgische Luchtmacht.

In 1995 werd hij Directeur operaties bij DAT, en 18 maand later Directeur Operaties bij Sabena.

In 2001 verhuisde hij naar Frankrijk om aan de slag te gaan bij Airbus. Daar doorliep hij verscheidene directie posten, en kon hij deelnemen aan de testvluchten van de A340-600 en de A380. Hij was ook instructeur op alle Airbus types.

Hij sloot zijn carrière daar af als VP Training en Flight Operations eind 2010.

Honoraat LEEMAN

Honoraat is in mei 1946 geboren.

1967 tot 1968: privaat piloot vergunning bij Publi Air te Grimbergen.

1968 tot 1970: opleiding beroepspiloot en IFR Belgisch en FAA vergunningen.

1970 tot 1978: copiloot DC-3, DC-6, CV440.

Captain DC-6, FH227, Nord 262.

Instructor DC-6, FH227 en Nord 262.

Chief pilot van 1975 tot 1978.

1978 tot 1988: copiloot B707 Sobelair.

Captain/Instructor Casa 212 DHL.

1988 tot 2001: Captain B737 (200-300-400-500).



Captain chief-pilot BAe 146/RJ85.

Instructor B737 en BAe 146.

Captain A330/340.

Totaal aantal vliegguren: +22.500.

Op BAe 146 bij Sabena.

Jean-Marie LIGOT

Jean-Marie est né en mai 1947.

Belgian Air Force : 1966-1992.

Student pilot : SV-4b & Fouga CM170 (Belgium) plus T-33 & F-84F (Netherlands).

Wings : June 1968.

1969-1971 : instructor on SV-4b & CM170.

1970 & 1971 : Red Devils wingman on Fouga Magister.



Wingman with the Red Devils on Fouga Magister.

1971-1972 : 1st Squadron on F-84F Thunderstreak (last qualified).

1972-1983 : 8th Squadron on Mirage M5B. Fighter bomber, Squadron leader, Instructor, Ops Offr, Maintenance test pilot, Target towing & instructor of SAR Philippe de Belgique.

1984-1986 : Staff as flight safety officer.

1987-1992 : 21st Squadron Transport on Merlin SW3 & Falcon DA20. VIP transport & aerial photography flights.

Retiring : June 1992

Civilian period, Business Aviation & Instruction : 1992-...

Licences : BE & European CPL/IR N° 114172 (June 1988) & US ATPL N° 2583184 (May 1998).

Companies & ratings :

Instructor/Flight examiner SEP/MEP/IR – Type Cessna 500.

1993-1997 : Chief pilot Lambda Jet C500.

1998-2008 : PIC Flying Group C550/C560/C750.

2008-2016 : PIC TNT Airways Learjet 31/Learjet 55.

2016-... : PIC ASL Airlines Learjet 45.

Flying hours :

Military : 5.468 & Civilian : 10.630

PIC : 15.421 & Instructor : 6.964

Total : 16.098



Learjet 45.

Guy RASSE

Je suis né en Nov 1950.

En 1966, je m'inscris chez les Cadets de l'Air et en juillet 1968, j'obtiens mon brevet B en planeur.

En Dec 1969, je rejoins la Force Aérienne au sein de la Prom 70C à Gossoncourt. La 70C sera la promotion de toutes les surprises : en effet, nous serons les derniers élèves-pilotes en SV-4b et les premiers en SF-260M; sur Fouga Magister, nous dirons au revoir à la dernière promotion néerlandaise issue du programme de coopération entre la Belgique et les Pays-Bas, et finalement la première prom à voler en T-33 en Belgique au sein de la "nouvelle" 11^e Esc.

Breveté pilote FAé le 18 avril 1972, la majorité de la prom rejoint la 8^e Esc pour y effectuer notre conversion en Mirage 5B. Après un bref passage à la 1^e Esc, je suis transféré en avril 1973 au 1^{er} Wing de



Sur F-104G au 1^{er} Wing de Beauvechain.

Chasse pour y suivre une conversion sur F-104G et rejoindre la 349^e Esc. En juillet 1979, je passe le cap des 1.000 heures sur F-104G et serai le dernier à Beauvechain car la conversion sur F-16 commence.

En Sep 1986, j'obtiens ma qualification d'instructeur F-16 au sein de l'OCU. J'y cumule les fonctions d'instructeur/pilote essayeur et Flight Safety Offr au QG TAF.

En août 1991, je fête mon passage de 2.000 heures F-16 et en Nov, je quitte cette superbe machine pour rejoindre la base de Geilenkirchen (DE) pour y entamer ma conversion sur E3A AWACS. Après plus de 2.000 heures et 100 missions de support pendant la guerre en ex-Yougoslavie, je suis mis à la retraite en Dec 1995.

En Jan 1996 commence ma vie de pilote civil, vols charter en DC-10 (ChallengAir, SkyJet,...). En Mai 1999, changement de type d'avion, qualification A320/319 (Constellation, AirBelgium) et suite à plusieurs fermetures de compagnies, départ pour Bahrain, chez GulfAir.



A Pyongyang, en Corée du Nord.

En avril 2004, changement d'orientation et départ pour l'Angola pour y voler en Falcon 900 Easy dans le Flight VIP de la SonAir. En 2007, le Flight se dote d'Airbus VIP A319CJ, donc retour sur Airbus basé principalement en Chine et à Hong-Kong. Le type de mission de ce Flight m'a permis de voler en Afrique, Asie, Europe et Amérique du Sud et, exceptionnellement, plusieurs fois en Corée du Nord. De retour en Belgique, j'ai effectué mes derniers vols avec Brussels Airlines en A320/319.

Retraité, je continue à voler en Piper L4J à Temploux.

Bert SCHMELZER

Bert is in maart 1951 geboren (in Viersen, Duitsland).

Opgegroeid in een vliegeniersfamilie: vader Albert (°1928) leerde zweefvliegen als jongen in Duitsland, moeder vloog begin 1950 ook op zweefvliegtuigen. Mijn broer Oliver was professioneel jetpiloot en is tot heden zweefvlieg- en motorpiloot. Mijn echtgenote Hilde, ook opgegroeid in een vliegeniersfamilie uit Antwerpen vloog zweefvliegtuigen op EBKH waar ik haar leerde kennen. Zij is sinds 2003 veelvoudig teamcaptain van het "Belgisch Team zweefvliegen" op Wereld en Europese kampioenschappen. Zonen Bert jr. en Tijl zijn succesrijke zweefvliegpiloten.



Vlucht van mij met mijn Ventus, 7200m MSL boven Oostenrijk (Schesaplana/Montafon), vlucht gecoördineerd vanuit Zürich en Innsbruck met transponder en radiocontact om zo hoog te mogen opstijgen.

Foto Bert Jr. vanuit zijn zweefvliegtuig.

Mijn levensloop i.v.m. het vliegen:

1965: eerste Solo op Rhönlerche Keiheuvel/België (EBKH).

1968: licentie zweefvliegen en Silveren C (Rhönlerche, Ka8) EBKH.

Brevet F (Gouden C met 3 Diamanten).

1969: Touring Motor Glider licentie, EBKH.

2007: 1.000 km FAI Diploma, Nimbus III, Bitterwasser (Namibia).

2015: 750 km FAI Diploma, Ventus 2cxT, EBKH.

2013: Belgisch record met echtgenote Hilde, Open Klas FAI 1.119 km ASH 25-28, Kiripotib (Namibia).

2015: Belgisch record en Continentaal record Afrika met zoon Tijl 100 km FAI-Speeddriehoek (snelste recordvlucht ooit onder thermische condities van over 200 km/h) met 205.89 km/h, op EB 28, met felicitaties van de FAI, Kiripotib (Namibia).

2015: Belgisch record met zoon Tijl, free 3WP, open klas EB 28, 1.218,7 km, Kiripotip (Namibia).

2015: Belgisch record met zoon Tijl, 3WP, open klas EB 28, 1.181,1 km, Kiripotib (Namibia).

2005: ULM-licentie, Ikarus, EBKH.

2010: WK-deelname als copiloot in Szegeed (Hun) open klas Nimbus 3DT, met zoon Tijl.

2011: EK- deelname als copiloot tweezitterklas Duo-Discus in Nitra (SK) met zoon Tijl.

2011: winnaar "Willy Grandjean-Beker" (snelste wedstrijdvlucht van het jaar) in België.

- 73 deelnames aan zweefvliegwedstrijden sinds 1969,

- 1x winnaar Belgische kampioenschappen,

- 2x 2de op Belgische kampioenschap (laatste keer Saint Hubert, Mei 2017, 18m-Klas),

- 2x winnaar internationaal Klippeneckwedstrijd (laatste keer 2014, 18m-Klas),

- veelvoudig winnaar van de "Coupe Charron",

- meer dan 5.000 vliegreizen (4.600 zweefvliegreizen, +500 TMG-uren en ULM-uren),

- 240.000 kilometer "crosscountry" waaronder 20 afstandsvluchten van +1.000 km,

- 88 verscheidene zweefvliegtuigen, diverse motorzwevers (TMG) en ULM's, gevlogen.



Tijdens onze recordpogingen in Marokko op Airport Ouarzazat waar ook de Solar-Impulse met Zwitserse equipe aanwezig was. Vooraan het kameel vasthoudend ben ik te zien, daarnaast mijn zoon Bert Jr.

Historische recherche met hulp van velen vooral Denis Nootens (LUAC) over het zweefvliegen in België met hoofdoogmerk op Vlaanderen met diepgravend onderzoek van oude tijdsdocumenten, beelden en het bevragen van mensen die er iets over konden zeggen in een

boek laten verschijnen. Dit boek werd een 330 pagina's tellend succes in het Neder-

lands. De winst van verkoop werd integraal aan de LIGA van het zweefvliegen voor jonge zweefvliegpiloten onder 25 die aan internationale zweefvliegwedstrijden deelnemen overgemaakt.

2009: "Otto Lilienthal Diploma" Duitsland als Lid van LSV Viersen en lid van KoACK.

2010: "Paul Tissandier Diploma FAI" voor het samenvatten van de zweefvlieggeschiedenis in B en VL.

2014: Lid van de Belgische vereniging "De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart" op advies van Danny Cabooter en Paul Allaerts.
Mijn echtgenote en de zonen dank ik oneindig dat zij de passie met mij delen.

Paul SPAEPEN

Paul is in augustus 1946 geboren.

Mijn vliegactiviteiten starten in 1967 als leerling zweefvlieger bij de Limburgse Vleugels in Genk Zwartberg.

Na het behalen van het brevet piloot zweefvliegen ging het vrij vlug naar instructeur zweefvliegen, kwalificatie die ik behaalde in 1970 in het Nationaal Centrum voor Zweefvliegen in St. Hubert.

Omdat er sleeppiloten te weinig waren ben ik in 1971 gestart met motorvliegen, eveneens in Zwartberg, en behaalde mijn brevet van privaat piloot in 1972.

Vrij vlug nadien kreeg ik de vraag om mijn beperkte beroepsvergunning te behalen voor het slepen van reclame bij de firma Aeropan op EBZW, het droppen van para's met een Dornier 27 voor AFCENT Parachute Club op het vliegveld van Zutendaal en het behalen van de kwalificatie Instructeur motorvliegen.

In 1981 nam ik, samen met Michel Notelaers, als éniëg Belgisch team, deel aan de Transatlantic Airrace Paris – New York – Paris (114 deelnemende teams, heen en terug in 52 uur, 4 dagen).

Begin jaren 90 behaalde ik de kwalificatie CPL/IR en Multi-Engine en vloog ik gedurende 20 jaar radio relay vluchten voor de VRT in de Tour de France en de Belgische wielerklassiekers.

In 1997 behaalde ik de Type rating C 525 CJ1, nadien type rating BE 90-100-200 en vloog dan tot 2014 bij ASL, voornamelijk met de BE 90 en 200 radio & TV relay vluchten voor VRT en Alfacam (Tour de



Paradrop op Do27.



Radio en TV relay vluchten met de BE 90 van ASL.

France, Giro, Tour of England, WRC rally's, WK wielrennen, Olympische spelen London, organen en repatriëringsvluchten over héél Europa en positioneringsvluchten voor DHL crews Brussel - Leipzig). Ook voor mij kwam er, omwille van de leeftijd van 65, een einde aan commerciële vliegactiviteiten in 2012 maar ik was al die tijd, en nu nog steeds, actief als instructeur motorvliegen (SEP & MEP) voor de Limburgse Vleugels en BFS in Luik, en ik vlieg ook nog steeds als piloot C208 voor Paracentrum Vlaanderen en totaliseer nu 14.700 uur motorvliegen en 1.400 uur zweefvliegen.
Huidige kwalificaties : CPL/IR, FI, CRI, IRI, FII, SEP, MEP, SET.

Herman STESENS



Herman is in februari 1944 geboren.
Na mijn militaire dienst begonnen op de BLS in de 15^{de} promotie in april 1965.
In oktober 1968 aanvaard als kandidaat F/O bij Sabena en begonnen aan mijn opleiding als F/O Caravelle en deze opleiding beëindigd in april 1969.
In april 1973 overgegaan op Boeing 707.
In juni 1983 mijn training als captain B737 beëindigd.
In februari 1986 overgegaan op Airbus 310.
In augustus 1996 overgegaan op Airbus 340 en in januari 1998 op Airbus 330.
Op 1 juni 2000 ben ik op pensioen gegaan na een mooie carrière met heel veel mooie herinneringen en waarin ik veel fantastische mensen heb ontmoet.

Daniel VAN BELLE

Daniel is in juni 1946 geboren.

Opleiding :

18 Aug 1966 - 21 Jun 1968: leerling-piloot Belgische Luchtmacht.
22 Jun 1968 - 05 Jan 1969: Operationele Conversie Cursus bij de Belgische en Nederlandse Luchtmachten.
06 Jan 1969 - 23 Mei 1969: Piloot-Instructeur Cursus, Belgische Luchtmacht.
01 Sep 1970 - 10 Jun 1971: ATPL, burger lijnpiloot, private cursus, luchthaven Brussel-Nationaal.

Werkervaring :

18 Aug 1966 - 31 Aug 1979: militair piloot in de Belgische Luchtmacht.

- Tot Aug 1979: instructeur militair piloot; examinator militair piloot, algemene en instrumentvlucht.
- 1970 en 1971: piloot in het stuntteam "The Red Devils".

01 Sep 1979 - 20 Sep 1981: Eerste Officier B737 - SOBELAIR (Chartermaatschappij van SABENA).
21 Sep 1981 - 20 Jun 1990: Eerste Officier B737 - SABENA.



- Tot Feb 1987: instructeur vluchtsimulator B737 in Brussel-Nationaal.
- Tot Jun 1990: instructeur vluchtsimulator A310 in Airbus Training Center Blagnac (FR).
- 21 Jun 1990 - 12 Nov 1997: Boordcommandant B737 - SABENA (Europese vluchten).
- 13 Nov 1997 - 07 Nov 2001: Boordcommandant A330/340 - SABENA (Lange afstandsvluchten).



Boordcommandant op Airbus A340 van Sabena.

Jo VAN DE WOESTYNE

Jo is in september 1944 geboren.

Juli 1961: luchtdoop vanaf Oostende langs de Belgische Kust, als winnaar van "Opération Vacances" (Mr. Pilote) van La Dernière Heure, aan boord van de Sabena Cessna 310 (OO-SEI).

December 1967 tot heden: privaat piloot met vergunning Bestuur der Luchtvaart Nr 7440.



Luchtdoop in juli 1961 op Cessna 310 OO-SEI.

1983-1997 en 2010 tot heden: voorzitter Vliegclub Ursel vzw.

Organisator Ursel Airshow (1980-1997).

Owner/Operator ABC Aviation Service sinds 1989.

FAA Aircraft & Powerplant licence sinds 1992.

Organisator/Director Ursel Avia Show sinds 2009.

Voorzitter CC-EBUL vzw (Coördinatie Comité vliegveld Ursel).

Lid van de KBAC – Koninklijke Belgische Aero Club sinds 1977.

Voorzitter van de KBAC sinds 2013.

PPL opleiding in Ursel (EBUL) op Morane Saulnier MS880.

1^{ste} solo op 13 augustus 1968 met OO-VAB (instructeur Laurent Louwyck).

1978: (mede)stichter Vliegclub Ursel vzw. Eerste secretaris, eerste penningmeester.

1979: (oefen)vergunning 4779 van de Belgische Zweefvliegfederatie.



Etienne VAN DOORSSELAER

"Den Tjenne" is in maart 1946 geboren.
Leerling-piloot Belgische Luchtmacht met Prom 67A.

Hoger Brevet Piloot op 21 Jun 1968 samen met VTB-leden Patrick Janssens de Varebeke, Wolfgang Van Wingene en Jan Fransen.

Opleiding & Training:

GOETSENHOVEN: Elementaire Vliegschool op SV-4bis, van 27 Sep 1966 tot 24 Maa 1967. Totaal aantal uren SV-4bis: 72,40.

BRUSTEM: OC Flight CM 170 Fouga Magister, van 12 Apr 1967 tot 04 Jan 1968. Totaal aantal uren Fouga: 150,30.

WOENSDRECHT (NL): T-33 T-Bird, van 12 Maa 1968 tot 30 Jul 1968. Totaal aantal uren T-33: 88,45.

EINDHOVEN (NL): F-84F Thunderstreak, van 8 Aug 1968 tot 11 Dec 1968. Totaal aantal uren F-84F: 67,35 (in Eindhoven).

Belgium Squadrons:

FLORENNES: 2 Sqn op F-84F, van 08 Jan 1969 tot 24 Nov 1970. Totaal aantal uren F-84F in Florennes: 266,25.



KLEINE BROGEL: 31 Sqn op F-104G Starfighter, van 20 Jan 1971 tot 08 Nov 1979. Totaal aantal uren F-104G: 1220,00.

2 ATAF Air Defence Sector 2:

Flight coordinator officer, flying on Fouga Magister out of Brustem, van 15 Jan 1980 tot 24 Maa 1993.

Laatste vlucht op 24 maart 1993.

Totaal aantal uren Fouga: 619,05.

Groot totaal: 2.508,05.

***24 maart 1993:
laatste vlucht op Fouga Magister.***

Daniel van RIJCKEVORSEL

Né en janvier 1950, Daniel entre aux Cadets de l'Air de Belgique en 1967. Il y effectue, en août 1968, ses premiers vols en planeur et obtient son Brevet B. Il continue à voler aux Cadets jusqu'en 1970. Il entre à la Force Aérienne comme candidat élève-pilote le 17 mai 1971 dans la promotion 72A. Breveté pilote en août 1973, il est immédiatement affecté à Gossoncourt et devient instructeur sur Marchetti SF260M en 1974.



A la 350^e Esc sur F-104G.

En mars 1977, il est transféré à Beauvechain pour y suivre la conversion sur F-104G et ensuite rejoindre la 350^e Esc. A partir de 1979, il remorque également les planeurs à Oostmale durant des stages d'été des Cadets de l'Air, et ce, durant quelques années.

En 1980, il a l'occasion également de voler alternativement comme moniteur en renfort sur Fouga à la 7^e Esc et de continuer à voler sur F-104G à Beauvechain.

Fin 1980, il effectue la conversion sur F-16.

En janvier 1982, il est envoyé à Edwards Air Force Base (USA) pour étudier et exécuter en vol les « Deep Stall ». Ce phénomène, particulier au F-16, est peu connu à l'époque et ce fut une expérience remarquable. A son retour, il devient moniteur F-16 au flight B jusque fin 1983, moment où il commence le 2^e cycle à l'IRSD.

En juin 1984, il est muté pour un tour d'Etat-Major à VSP-F.

En 1988, après une conversion pilote de transport au 15^e Wing à Melsbroek, il est nommé C.O. de la 21^e Esc et vole sur B-727.

Il rejoint le SEAA (Service d'Enquête d'Accidents d'Aviation) de la FAé en 1991 et continue à voler sur B-727 jusqu'en 1994.

Après 18 mois passés comme Casque Bleu en Yougoslavie en 1994 et 1995, il est de retour au SEAA et vole sur Fouga Magister et SF260M comme pilote visiteur jusqu'en 1998.

Il devient alors Flight Safety Manager à la SABENA durant près de 2 ans.

Engagé par Bombardier à Montréal en 2000, il y exerce la fonction de Pilote Instructeur et Examineur



Captain, instructeur et examinateur sur BD-700 Global Express.

FAA et JAA sur BD-700 Global Express. Durant cette période, il séjourne, entre autres, plusieurs mois en Inde pour former et qualifier des pilotes sur BD-700. Début 2007, il revient en Europe comme pilote privé BD700. Il devient rapidement Lead Captain, Line Training Captain et Technical Pilot. Il effectue son dernier vol en BD-700 fin 2015.

Wolfgang VAN WINGENE

"Wolf" is in Sep 1945 geboren.
Binnengekomen bij de Landmacht op 15 Sep 1961 als kandidaat onderofficier te Zedelgem.
Bij de Luchtmacht via Toegevoegde afdeling van de Koninklijke Cadettenschool en Examen A.
Ingedeeld bij de 67A promotie te Goetsenhoven op 01 september 1966 (op SV-4b met instructeur ADC VI Verschueren).
En dan de gebruikelijke opleiding in die tijd: Fouga Magister (Brustem met instructeur Lt VI Homblé) en T-33 (Woendrecht/NL, met instructeur Sgt Van den Broek).
21 Juni 1968: brevet piloot. Daarna, OCU op F-84F in Eindhoven (NL).
Vanaf 11 Dec 1968 in het 1^{ste} Sqn van de 2^{de} Wing Tac te Florennes.



Op F-84F Thunderstreak in het 1^{ste} Smaldeel van Florennes.

20 Dec 1968: hoger brevet VP.

1970: VKBO (Vormingscursus Beroepsofficieren St Truiden)

1^{ste} vlucht op F-104G op 20 Jan 1971 in 350^{ste} Sqn van de 1^{ste} Wing (OCU).

4 Maa 1971: aankomst in Kleine Brogel, 31^{ste} Smaldeel.

1 Jan 1981 is het ogenblik om andere oorden en andere dimensies te kiezen: solliciteren voor vrije plaats Comd MCZV/9 W Trg (Militair Centrum Zweefvliegen). Nogal een verschil tussen een jet en een zwever; vliegen zonder motor, iets wat ik nog nooit had gedaan !!

Op 1 Okt 1990 met pensioen.

Burgerluchtvaart:

Free Lance piloot op C500/C550 (Citation), HP137 (Jetstream) en N265 (Sabreliner).

In vaste dienst op N265 vanaf 1 januari 1998.

Definitief einde vliegen in 2000.



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



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

