

SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION

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

Banquet Annuel

30 mars 2019



Proud to be one of them

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

Jaarlijks Banket

30 maart 2019

Salons de Romree

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Votre table _____ Uw tafel



Menu

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

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



Scampi cuit dans une sauce tomate épicée agrémenté de céleri croquant

Gebakken scampi in een pittig tomatensausje en afgewerkt met krokante selder



Coucou de Malines à la sauce au poivre, roulade de légumes et pommes-duchesse

Mechelse Koekoek peperroomsaus, groentenroulade et hertoginne aardappelen



Buffet de desserts

Dessertenbuffet



Moka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2017

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2016

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Est inscrit aujourd'hui

Is vandaag ingeschreven

Major Aviateur Baron Gérard GREINDL



**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

André DECOCK, André FROMONT, Jacques HERPIN,
Jean KAMERS & Roger TAYMANS

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Ferdinand DAUW, Wif DE BROUWER, Sylvain DE WEERDT,
Claude GILLIEAUX, Piet JUCHTMANS, Claude LACROIX,
Godfried LEMMENS, Paul PIRSOU, Charles RIHON & Jozef VERLAAK

**MÉDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Emile ATLASS, Jean-Paul BAILLIEUX, Georges BELOT, Emmanuel BUCKINX,
Freddy BURNIAT, Eric BUYENS, Jean-Paul BUYSE, Christian CHARDON,
Jan DE BRUYN, Michel DILLIEN, Reginald GEERINCK, Jean-Louis GOORIS,
Fritz JOOS, Daniel LEGROS, Alex PEELAERS, Marc-André POLET,
Jean-Jacques SPEYER, Jean-Marie TOUSSAINT, Alex VAN AGTMAEL,
Gommaire VAN BENEDEN, Erik VAN CAMP & Axel VERMEESCH

GEDENKBOEK VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART MÉMORIAL DE L'AVIATION BELGE

NIEUWE INSCHRIJVING

—

NOUVELLE INSCRIPTION

Majoor Vlieger Baron Gérard GREINDL, DFC 1916 - 1948

Zoals meermaals bevestigd door zijn opeenvolgende oversten gedurende vijf oorlogsjaren, was baron Gérard Greindl een piloot met uitzonderlijk lef; ruim boven het gemiddelde. Uiteraard heeft dit lef hem geholpen bij hetgeen van hem werd verwacht; hij deed dit met vechtlust en bravoure.

Vermetel, soms roekeloos, heeft hij zich tijdens zijn drie operatiebeurten bij de South African Air Force, herhaaldelijk onderscheiden in de luchtoorlog. Zijn zending, om als enkeling met zijn Boston een rookgordijn te trekken voor de Britse voorhoede bij dageraad van de start van de tweede slag om El Alamein op 23 oktober 1943, was meer dan gedurfd. Bij dergelijke opdracht stelt men zich letterlijk bloot aan een regen van luchtafweerkogels, afgevuurd door de twee strijdende partijen. Hij deed het, en dit heeft hem een DFC (Distinguished Flying Cross) voor uitzonderlijke bravoure opgeleverd. Dit offensief heeft geleid tot de uiteindelijke overwinning van de Geallieerden over de troepen van de As-mogendheden in Noord-Afrika.

Hij bood zich ook aan als vrijwilliger om de Poolse weerstand te bevoorraden die in augustus 1944 wanhopig strede in het brandend Warschau. Hij was een van de weinige geallieerde piloten die deze uiterst gevaarlijke opdracht tweemaal uitvoerde. Dit waren vluchten van tien uur boven



vijandelijk grondgebied waarbij één vliegtuig op vier niet naar de thuisbasis terugkeerde.

Baron Gérard Greindl is meer dan honderd maal opgestegen om de vijand te trotseren, en dit met verbeterheid, durf en overtuiging om de agressie tegen zijn land te wreken. Zijn vliegtuig was zijn wapen voor de overwinning.



Major Aviateur Baron Gérard GREINDL, DFC 1916 - 1948

Le Baron Gérard Greindl était un pilote d'une vaillance exceptionnelle, largement au-dessus de la moyenne, comme le confirmèrent ses chefs successifs au long de cinq années de guerre. Il est évident qu'il en fit davantage que ce que l'on exigeait de lui, avec pugnacité et bravoure.

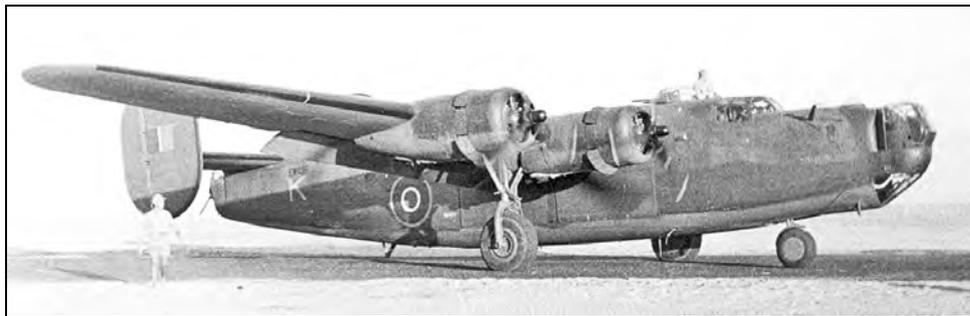


Audacieux, et même souvent téméraire, durant trois tours d'opérations au sein de la South African Air Force, il se distingua de nombreuses fois au combat. Sa mission, en solitaire, pour tirer un rideau de fumée avec son Boston devant l'avant-garde britannique à l'aube du déclenchement de la seconde bataille d'El Alamein le 23 octobre 1942 ne manquait pas de panache, car en l'accomplissant il s'exposait littéralement à un mur d'artillerie anti-aérienne dressé par les deux belligérants. Il y réussit et cela lui valut la DFC (Distinguished Flying Cross) pour acte exceptionnel de bravoure. Cette offensive devait mener les Alliés à la victoire finale sur les troupes de l'Axe en Afrique du Nord.

Il se porta également volontaire pour aller ravitailler les résistants polonais luttant avec l'énergie du désespoir dans Varsovie incendiée en août 1944; il fut l'un des rares pilotes alliés à accomplir par deux fois cette mission périlleuse qui se

déroulait durant plus de dix heures en territoire hostile et dont un équipage sur quatre parmi ceux engagés ne revint pas à sa base...

Le Baron Gérard Greindl décolla plus de cent fois pour aller affronter l'ennemi avec la hargne, la hardiesse et la détermination de venger sa patrie agressée à bord de son avion, son instrument de la victoire.



ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET



André DECOCK

André est né en avril 1926.

Il s'engage comme volontaire de guerre le 18 Nov 1944 et est en service au 14^e Bataillon de Fusiliers du 20 Jan au 3 Dec 1945.

Il entre à la Force Aérienne le 18 Nov 1946 comme élève-pilote et est breveté fin Mai 1949 après passage à l'E.P.E. de Diest et l'E.P.A. de St Trond. Il est ensuite pilote-élève à l'Ecole de Chasse de Coxyde (juin-août 1949).



Spitfire XIV de la 2^e Esc à Florennes.

Il passe ensuite à la 2^e Escadrille du 2^e Wing à Florennes sur Spitfire XIV (1 Sep 49 au 18 Jan 50). Il est alors muté à Beauvechain où après conversion sur Meteor, il passe à la 349^e Escadrille pendant deux ans et devient ensuite commandant de flight à la 4^e Escadrille jusqu'au 30 Sep 54.

Après son stage à la 72^e division de l'Ecole de Guerre, il obtient son brevet BEM le 29 Jun 56 et devient professeur

d'histoire militaire, d'organisation et de tactique à l'Ecole de Perfectionnement pour officiers d'active (EPOA) en Jan 57. Nommé major en Sep 58, il devient chef de la chaire tactique de cette école. De Nov 59 à fin Jan 60, il est envoyé en renfort à l'EM COMETRO de Léopoldville.

Du 3 Mai 60 au 8 Jul 62, il est C.O. de la 23^e Escadrille (Strike, 10 Wing à KB) sur F-84F. Il passe ensuite au Centre de Perfectionnement à St Trond (CPerf) pour être directeur des études officiers.



C.O. de la 23^e Esc sur F-84F à Kleine-Brogel.

Nommé Lieutenant-colonel, il fait un court séjour au Congo (Jun-Sep 64) comme commandant du détachement belge de la FATAC à BAKA. Ensuite, il est commandant du Groupement Instruction du CPerf jusqu'au 31 Aou 65.

Après un séjour au SHAPE (Paris puis Mons), il devient commandant du CPerf comme Colonel aviateur du 16 Sep 68 au 13 Fev 72.

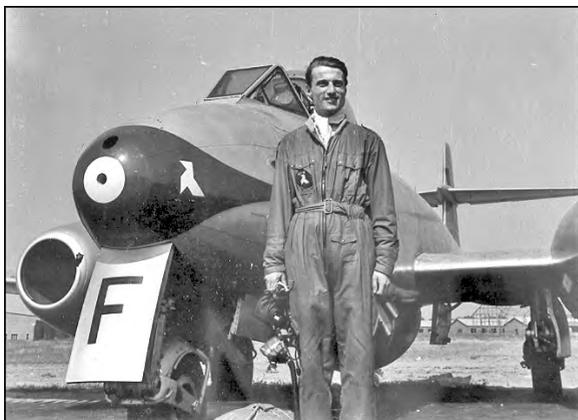
Il sera ensuite respectivement chef du personnel de la Force Aérienne et en charge de la section plans de l'Etat-major général. Il sera nommé général-major le 26 Jun 77 pour devenir Commandant du Groupement Instruction et Entraînement. Il passe finalement à l'Etat-major de la Force Aérienne en Sep 80 comme adjoint opérations du Chef d'Etat-major (VSA). Il est pensionné fin Jun 82.

André FROMONT

André est né en janvier 1927.

Je suis rentré à la Force Aérienne le 24 juillet 1947. Après un stage en ITW à St Niklaas où s'est formée la 111^e Promotion, nous avons été envoyés à l'E.P.E., C.O. Capitaine Wilkin, le 1^{er} octobre 1947 pour y voler sur Tiger-Moth DH-82A puis à l'E.P.A. le 8 novembre 1948 : Harvard et Spitfire IX jusqu'au 9 août 1949, date à laquelle nous avons reçu nos « Ailes » remises par le Général Leboutte.

Ensuite, nous fûmes envoyés à Koksijde le 10 août à l'O.T.U. sur Spifire XIV. Le 19 janvier 1950, je suis posté à la 2^e Escadrille du 2^e Wing à Florennes. Mon C.O. est le Major de Bueger et le Wing CO, le Major R. Lallemand. Le 15 septembre 1950, je me retrouve à Koksijde à l'Escadrille de Perfectionnement commandée par le Major Manu Geerts ; j'y vole sur Oxford, Météor VII et Météor IV. Le 1^{er} mars 1951,



Sur Meteor VIII à Chièvres, Jul 1952.

je rejoins le 7^e Wing qui se forme à Chièvres. Le Wing CO est le Major R. Van Lierde. Il n'y a qu'un seul avion, un Anson sur lequel je suis « lâché » pour me permettre d'aller voler à Beauvechain en Météor VII à la 350^e Escadrille. Un mécanicien doit m'accompagner pour remonter mécaniquement le train après le décollage et le descendre pour l'atterrissage, à l'aide d'une manivelle. Peu après, la 7^e Escadrille naît et le C.O. est le Major Louis Lenoble.

Le 24 juillet 1952, mon contrat de 5 ans est terminé et je passe à la SABENA. Le 1^{er} août 1952, je rentre

donc à la SABENA pour y suivre des cours et entraînements. Le 26 mars, je suis nommé 1^{er} Officier et vole en tant que tel sur tous les types d'avions sur le Secteur Europe.

Le 25 février 1956, j'obtiens la Licence de Pilote Professionnel de 1^e Classe DC-3 et le 18 janvier 1957 celle de Pilote de Ligne et suis nommé Commandant de Bord. Du 31 mars 1976 au 1^{er} septembre 1977, je suis détaché à Royal Air Maroc pour assurer des vols en Boeing 707 sur l'Atlantique Nord, l'Atlantique

Sud et le Middle-East et je rejoins la SABENA le 1^{er} septembre 1977. Le 16 mars 1978, je suis qualifié sur Boeing 747 et vole sur l'Atlantique Nord : Montréal, Mexico, Detroit, New York et Atlanta.

Le 26 août 1982, j'effectue mon dernier vol Montréal-Detroit. Je suis obligé de remettre ma demande de mise à la pension comme d'autres collègues car le Ministre des Communications de l'époque, Monsieur Decroo, impose à la SABENA de « dégraisser » et de pensionner tous ceux qui peuvent l'être. Je n'ai que 55

ans. Des techniciens au sol le sont aussi. C'est évidemment avec beaucoup d'amertume que je dois, nous devons, mettre un terme à notre carrière alors qu'elle pouvait se poursuivre jusqu'à 60 ans.



Jacques HERPIN

Jacques est né en mars 1927.

Quel beau parcours aéronautique que celui de Jacques, depuis les rêves de l'enfant qui donnait des "coups de mains" aux amis de la famille sur le "champ d'aviation" de Knokke jusqu'à son implication professionnelle dans la réalisation du Laboratoire Spatial Spacelab. Très jeune Jacques le sait : il veut piloter !!!

Au cours de ses études d'ingénieur, juste après-guerre, il passe son premier brevet; premier carnet de vol daté du 8 septembre 1948 à 21 ans, suivi de nombreux brevets et licences de pilote privé. La passion grandissant, il participe activement au développement de l'aérodrome de Grimbergen en compagnie



notamment de Miss Devleminck; ils resteront liés jusqu'à ses derniers vols 60 ans plus tard, toujours sur les avions de la Miss.

Et puis, la passion appelle la passion : Chantal, à qui il propose un baptême de l'air en 1954, deviendra son épouse et le suivra tout au long de sa carrière dédiée à l'Espace, pour s'installer durablement aux Etats-Unis, en France et même aux Pays-Bas. Elle donnera naissance à leurs 4 filles dans 3 pays différents.

Aux Etats-Unis, il passe bien évidemment un brevet américain, afin de pouvoir piloter sur place, notamment des hydravions. Par la suite, curieux de toutes les expériences, il passe un brevet d'atterrissage en montagne pour s'éclipser de temps à autre piloter "l'Abeille" dans les Alpes, pendant que les filles dévalent les pentes à ski.

A l'occasion de ses 75 ans, lors d'un baptême en Fouga Magister, toute la famille réunie au sol fut bien étonnée d'apprendre que pour le passage sur le dos en rase-motte, l'instructeur lui avait confié le manche... Le manche, l'amateur passionné l'aura tenu jusqu'à ses 82 ans pour même s'adonner jusqu'au bout à l'ULM (modèle ouvert avec trapèze) avec casque et combi, histoire de "se faire des sensations".

Encore aujourd'hui, passé 90 ans, quand l'occasion se présente, il embarque aux côtés d'un copain et n'hésite pas à lui "emprunter" occasionnellement les commandes.



Vol en Fouga Magister pour son 75^e anniversaire.

Passionné éclectique pour "tout ce qui vole", cette activité de loisir ne pouvait lui suffire; il a consacré la majeure partie de sa carrière professionnelle à explorer les limites de la technique, tant pour l'aviation que pour l'espace. Fraichement diplômé, il s'installe comme ingénieur de vol à la place arrière des Gloster Meteor avec aux commandes le pilote d'essai Andersen. Il est chargé, avec son flegme imperturbable et son éternelle bonne humeur, de noter les paramètres de vol et d'analyser les réactions et éventuels problèmes que pouvaient rencontrer ces avions - d'origine monoplace - que Fairey transformait en biplace d'entraînement.

C'est en 1962 que démarre l'aventure spatiale à l'ELDO. Il participe au développement des fusées Véronique et Ariane, pour lequel il se rendra régulièrement au centre spatial de Kourou en Guyane, où on le surprend, toujours aussi flegmatique, à trimbaler comme animal de compagnie, une mygale vivante dans sa 4L.

Pour la dernière partie de sa carrière, il s'installe avec sa petite famille à Noordwijk aux Pays-Bas, pour s'impliquer via l'ESA dans les calculs de fluides du Laboratoire Spatial Spacelab.

Il faut également mentionner que même à la maison, il vit "avion" au travers du modélisme... et pas des boîtes "toutes faites". Il part d'un plan, de planches de balsa et d'un rouleau de monocote et réalise tout l'avion pendant les longues soirées... et bien sûr il rôde les moteurs thermiques dans la cave, au grand dam de Chantal.

Son seul regret: "Je n'ai pu, comme Icare, voler de mes propres ailes"

Jean KAMERS

Jean is op 14 februari 1929 te Leuven geboren. In mei 1940 vlucht hij met zijn familie naar Engeland en zijn ouders sturen hem naar het Belgian College te Buxton, kweekschool van talrijke toekomstige Belgische militaire en burgerlijke vliegeniers. Hij verblijft er tot april 1945 in de afdeling Wetenschappelijke Humaniora en zal deze studies in 1947 in Leuven beëindigen. In Engeland maakte hij deel uit van de Air Training Corps van 1944 tot 1945 (Luchtcadetten).



1^{ste} officier op DC-4 bij SABENA.

kandidaat 1^{ste} officier en volgt een aanvullende opleiding aan de eerste promotie van de Burgerlijke Luchtvaartschool. Zijn definitieve aanwerving in de nationale luchtvaartmaatschappij wordt in december 1952 getekend. Hij wordt achtereenvolgens als 1^{ste} officier bevoegd verklaard op DC-3, DC-4, Convair 240 en DC-6 A/B en zal, na het lukken van alle proeven in 1956, tot gezagvoerder op DC-3/C-47 benoemd worden en kort daarna op Convair 440, DC-6 A/B en DC-7C.

In 1960 vervoegt hij het kaderpersoneel van de maatschappij als instructeur en wordt hoofdпилот met bevoegdverklaring op Caravelle VI en B-727 in 1966, B-707 in 1970 en B-747 in 1981. Hij wordt op rust gesteld in 1984 maar oefende nog tot in 1998 de functie van Flight Inspector uit in opdracht van het Bestuur van de Luchtvaart.

Jean KAMERS is Past President of the Airline Pilots' Commission of the Belgian Civil Aviation Authority. Hij heeft een totaal van 23.000 vlieguren. Gedurende zijn loopbaan bij Sabena heeft hij de vijf werelddelen overvlogen en had hij de eer ZM Koning Boudewijn aan boord te hebben naar verschillende bestemmingen zoals Abu-Dhabi, Addis-Abeba, Bali, Bangkok, Canton, Dacca,

Jakarta, Jeddah, Moskou, Peking, Riad en Tokyo. Gedurende de gebeurtenissen van juli 1960 in Congo nam hij actief deel aan de evacuatie van de vluchtelingen.

Jean maakt sinds 1985 deel uit van onze vereniging. In 1990 werd hij beheerder en ondervoorzitter in 1996. Tussen 2001 en 2007 was hij aan de leiding van de VTB als voorzitter. Sinds 2008 is Jean erevoorzitter van onze vereniging.

In 1949 behaalt hij een vergunning van privé-piloot en in 1952 de vergunning van beroepsпилот, uitgereikt door het Bestuur van de Luchtvaart. Op dat ogenblik heeft hij een totaal van 400 vlieguren.

In april 1952 wordt hij in Sabena aangeworven als



"Royal Flights" met ZM Koning Boudewijn aan boord.

Roger TAYMANS

Roger est né le 13 février 1926 à Bruxelles.

Engagé comme volontaire de guerre, il est versé au Génie en mars 1945 ; pendant plus de deux ans, il participe à des opérations de déminage et d'enlèvement de bombes. Il passe à la Force Aérienne en 1947.



Lieutenant aviateur deux ans plus tard, il obtient son brevet supérieur de pilote de chasse sur Spitfire XIV et rejoint le 2e Wing au début de 1950.

De 1952 à 1954, il commandera successivement un Flight et la Section des Opérations de la 2^e Escadrille à Florennes. Après deux années à l'Ecole de Guerre, il est Breveté d'Etat-Major en 1956 et passe à l'E-M de la Force Aérienne comme Directeur de la Mobilisation. De 1958 à 1960, il est commandant du Groupe de Vol du 2e Wing. Il sera ensuite affecté à la présidence du Comité des Chefs d'Etat-major.

Promu Lieutenant-colonel, il retrouve le 2e Wing dont il est Chef de Corps de 1963 à 1966 ; ses pilotes réalisent des performances excellentes lors des évaluations tactiques des missions conventionnelles et nucléaires.

Il passe à l'E-M. de la Force Aérienne où il devient chef de la Section Plans & Programmes et représente en outre la Belgique auprès du Groupe sur l'Armement des Forces Aériennes de l'OTAN dont il devient président de 1970 à 1972. Il est alors affecté à l'Etat-Major International du Comité Militaire puis, en 1974, passe à la Délégation Permanente de la Belgique auprès du Conseil de l'Atlantique Nord.

Nommé Général-major aviateur, il est envoyé en 1977 à Ramstein (AAFCE, Allied Air Forces Central Europe) comme Deputy Chief of Staff Plans & Policy, poste qu'il occupe jusqu'en 1979. Rappelé en Belgique, il occupe le poste de Premier Sous-chef à l'Etat-Major Général et Directeur national de l'Armement jusqu'au 1er avril 1982, date de la retraite.

Roger Taymans a volé pendant 20 ans sur F-84 (E, G & F) de 1952 à 1972 et a totalisé 2.500 heures de vol sur 33 types d'avions, en majorité de combat.



Chef de Corps du 2^e Wing à Florennes sur F-84F Thunderstreak.



Ferdinand DAUW

Ferdinand is in december 1929 geboren.

Deel uitmakend van de Luchtmacht en aangesloten bij de Sportkring van de Luchtmacht (Zweefvliegen) was ik actief betrokken bij het opstarten van de Flight zweefvliegen van de Luchtcadetten van België bij de 1 JW te Beauvechain einde 1957. Simultane vliegactiviteiten met lierstart op SG 38 en sleepstart op KA II – A Brevet op SG 38 en solovlucht op Grunau Baby; aangesloten bij de Koninklijke Belgische Aero-Club vanaf 1959. Check Pilot en daaropvolgend instructeur zweefvliegen. Houder van opeenvolgend D, E en F brevet (5.000 m hoogtewinst.)

Stages

in Frankrijk:

Centre National de Vol à Voile te St Auban sur Durance, Alpes Maritimes, in 1968 (Instr vols de montagne in opdracht LuM, 1969 en 1970, met hoogtewinsten 3.000 en 5.000 m. (bereikte hoogte tot meer dan 7.500 m.).

St Rémy Les Alpilles Aéro de Romanin 1995 (Provence) met stagiaires.

Centre de Vol à Voile Armée de l'Air CVA te Romorantin in 1977 met afstands-vluchten 300 en 500 Km + "ROMO" 21 deelnames aan "le Championnat International Air ROMO" van 1974 tot 2004.

in Duitsland:

In 1968, Air Cadets exchange vlucht (Escort en Gastlehrer) te Unterwössen (was lid van de BSD-Aero-Club te Merzbrück Aken motorvliegen).

in Amerika:

In 1983, Escort Officer met 8 Luchtcadetten in Utah, Hill Air Force Base, met vlucht op Cessna 180.



Op Breguet 904 te St Auban-sur-Durance (Alpes Maritimes, Frankrijk).

in Marokko:

In 1987. Openings- en eerste stage met Marokkaanse leerlingen als vluchtverantwoordelijke Instructeur-Examinator en sleepiloot te Beni-Mellal, Atlas gebergte met Marokkaanse licentie Instructeur/examinateur. Toestel: Blanik overgevlogen van Casablanca naar Beni-Mellal en terug na de stage. Dit in opdracht en samenwerking van het CNVV Saint Hubert met Royal Air Maroc.

in België:

1. Bij de Luchtcadetten van België, onafgebroken van 1958 tot 2017 (Instr/(Examinator 1981).

Zomerkampen en stages met aspiranten, Perfo en kandidaat/instr. Weekendactiviteiten in Beauvechain, Oostmalle, Weelde, Brustem, Bertrix & Goetsenhoven.

Examinator zweefvliegtuigen van 1981 tot 2006.

Behaalde de Private Pilot Licence in 1973 (Single engines en motorgliders). Menigvuldige vulgarisatie vluchten op SV-4 , Marchetti, Fouga , F-104, T-33 na training op Flight-Sim.



Vlucht op DG 505 met Prins Filip van België tijdens een officieel bezoek te EBZR.

vele Coupes des Ardennes en andere wedstrijden in België. Was verantwoordelijk voor de invoering van de zweefvlieglicentie bij de Luchtcadetten van België (bestond toen nog niet) en daarna de overgang naar de Koninklijke Aero Club van België,... (01 Jan 2003). Conventie ondertekend door de Voorzitter van de Luchtcadetten van België. Was ook hier verantwoordelijk voor de Licenties en indienen van de dossiers voor homologatie van de brevetten verwezenlijkt door de leden van de Luchtcadetten (tot 2017).

Wif DE BROUWER

Wif is in oktober 1939 geboren.

Generaal-majoor (b.d.) Vlieger Wilfried De Brouwer ontvangt zijn vleugels op 24 april 1959 en vliegt gedurende 20 jaar op gevechtsvliegtuigen, respectievelijk met F-84F Thunderstreak, T-6A (bewapende Harvard), F-104G Starfighter en F-16. Hij bekleedt operationele functies als wapentraining officier, operatieofficier, smaldeelcommandant en groepsbevelhebber a.i.

In 1960/61 maakt hij gedurende 9 maanden deel uit van de Vuursteunflight op bewapende Harvard in Kongo en Rwanda-Burundi.



Oktober 1966, naast een F-104G.

Van 1970 tot 1974 presenteert hij de F-104G Starfighter als demonstratievlieger op talrijke nationale en internationale vliegmeetings.

Op 29 januari 1979 voert hij met Jef Deheyn de allereerste vlucht uit met F-16 vanaf een Belgische militaire basis (Beauvechain).

Hij behaalt het hoger stafbrevet in 1981 om gedurende twee jaar chef te worden van de sectie Tactiek van de Staf van de Luchtmacht. Kolonel benoemd in maart 1983, wordt hij in augustus 1983 overgeplaatst naar de Sectie Strategische Planning van de Internationale Militaire Staf bij de NAVO.

Van februari 1987 tot april 1989 is hij Commandant van de 15 Wing Luchtransport van Melsbroek, periode tijdens dewelke hij de leiding heeft van diverse humanitaire operaties in Centraal Afrika. In april 1989 wordt hij aangesteld als chef van de Sectie Operaties van de Staf Luchtmacht en in 1991 promoveert hij tot generaal-majoor. Hij is gedurende vijf jaar Adjunct Stafchef van de Luchtmacht, verantwoordelijk voor

Planning, Operaties en Personeel (VSA). Hij wordt op rust gesteld op 01 januari 1996.

Als vlieger is hij actief als boordcommandant op C-130 Hercules, tot het einde van zijn loopbaan.

Mede door zijn ervaring in humanitaire operaties wordt hij vanaf 1997 door de Verenigde Naties verzocht om een project uit te werken om de inzet van vliegtuigen en helikopters te coördineren bij de aanvang van grote humanitaire rampen.

In 1999 is hij betrokken bij het oprichten van een coördinatiecentrum in Genève om de humanitaire luchtoperaties te beheren tijdens de Kosovo crisis. In datzelfde jaar gaat hij naar Afghanistan om een project uit te werken voor het Wereld Voedsel Programma (WFP) om levensmiddelen te bezorgen aan 30.000 vluchtelingen die geblokkeerd zitten in de vallei van de Panjhir ten Noordoosten van Kabul.

Begin 2000, tijdens grootschalige overstromingen in Mozambique, is hij het hoofd van het *Joint Logistics Operations Centre* in Maputo, waar hij meer dan 35 vliegtuigen en helikopters ter beschikking heeft.



Korpsoverste van de 15^{de} Wing en boordcommandant op C-130H.

Later is hij betrokken in diverse natuurrampen zoals de aardbeving in Noord-West India (2001), de conflicten in Afghanistan (2002) en Irak (2003), en voedselhulp in Soedan (2004), Indonesië (tsunami 2004/5) en Pakistan (aardbeving 2005/6).

Hij was de organisator en facilitator van 12 Workshops van de Verenigde Naties om humanitaire steun- en reddingsvluchten te coördineren in geval van grote rampen.

Hij is met zijn activiteiten gestopt in 2008 en was gedurende vijf jaar voorzitter van de VTB (2013-2018).

Sylvain DE WEERDT

Sylvain werd geboren in oktober 1935.

Reeds als jonge snaak droomde hij ervan piloot te worden.

Hij startte zijn opleiding bij AIRCENT Flying te Fontainebleau als leerling zweef- en motorvliegen. De eerste solovlucht vond plaats op 27 april 1958, de Franse vergunning als privaat piloot volgde op 24 oktober 1960. Twee Belgische records langeafstand vluchten met een duo-zitter zweefvliegtuig stonden op zijn naam.

Terug in België in 1961, behaalde hij de Belgische vergunningen en volgde een opleiding tot instructeur op Tiger Moth bij de BLS (Sabena school) te Grimbergen. Vervolgens was hij actief bij de Luchtkadetten van België, deed paradrops en afleveringsvluchten van nieuwe Cessna toestellen. Als instructeur was hij werkzaam bij diverse clubs waaronder Sotramat in Antwerpen en Beerse.

In 1964 volgde een gestructureerde opleiding op SV4 te Goetsenhoven, de overstap naar de Lt Avn school te Braschaat in 1965. Op 13 augustus 1965 behaalde hij zijn wings van Lt Avn, en was vanaf dan operationeel bij de Belgische Landmacht en de NATO en actief als instructeur op Piper PA18. In 1968 volgde dan de omscholing als helikopter piloot op de Alouette II. Zendingen voor de Rijkswacht en Euro-



Op SV-4.



Piloot bij de Lt Avn op Alouette II.

transplant werden dagelijkse routine.

Ook diverse civiele Belgische, Nederlandse en Amerikaanse vliegvergunningen staan op het palmares.

Een auto-ongeval in juni 1971 bracht een kentering. Vanaf 1972 werd hij theorie instructeur bij SDW General Aviation Ground school, en verzorgde de opleidingen voor de theoretische examens voor zowel Belgische, Franse, Nederlandse en FAA vergunningen voor beroeps-piloot en blindvlucht bevoegdheid.

Reeds lid van AOPA-USA in 1960, AOPA-Belgium in 1963, actief lid bij Jeugd & Luchtvaart en Wings for Children.

Vanaf 1980 gevraagd om IAOPA te vertegenwoordigen bij de Europese instellingen, en als Liaison Officer bij Eurocontrol tot 2003.

EU-lobbyist tot 2013.

FAI diploma Paul Tissandier, erelid van de ACEC, erkenning van diverse buitenlandse AOPA afdelingen voor de toewijding en activiteiten ter bevordering van General Aviation & Aerial Work Operations volgens ICAO.

Claude GILLIEAUX

Claude est né en mars 1940.

Comme la plupart des enfants, je regardais les avions mais c'était clair pour moi : « Quand je serai grand, je saurai piloter ». C'était sans autre projet.

Tout a commencé en 1959 au sympathique aérodrome du Zoute dont c'était malheureusement la dernière

année. Voyant ma joie après un baptême de l'air en planeur, mon père m'avait promis un stage si je réussissais l'examen d'entrée aux études d'ingénieur civil.

Je suis devenu par la suite pilote privé d'avion sans désir d'aller plus loin mais... j'y ai pris goût. Au point de continuer vers l'IFR, puis la licence de pilote professionnel et de faire un "virage" vers l'aviation comme métier. J'ai pu constater par la suite que j'étais loin d'être le seul ingénieur civil à avoir pris la même décision.



Chez TEA, sur le mythique Boeing 707.



At the controls of a B737, the best place to be...

Taxis aériens et vols régionaux au début, l'occasion me fut donnée de rejoindre les effectifs de la TEA où je me suis retrouvé copilote de l'avion mythique que fut le Boeing 707 - quelle chance d'avoir connu cela – pour ensuite être lâché commandant de bord Boeing 737, autre merveilleux avion auquel je suis resté fidèle pendant 23 ans. Il y a peut-être là un manque d'imagination. Ce fut bien sûr au service de la TEA mais avec une parenthèse de 4 ans chez Royal Air Maroc et ensuite, il y a eu EBA puis Virgin Express avec à l'occasion des vols pour la Sobelair.

Mon dernier vol sur Boeing 737 fut à la fin de 2001 pour Virgin Express et j'ai donc eu la chance de voler professionnellement jusqu'à l'âge de 61 ans. Mon dernier vol tout simplement ? C'est une chose à laquelle je préfère ne pas penser car j'ai toujours une licence et la même joie après le décollage.

Piet JUCHTMANS

Piet is in maart 1935 geboren.

Leerling-piloot bij de 8^{ste} promotie BLS/EAC. in 1958; PPL in 1959.

Vanaf 1961 bij Sabena. Pensioen in 1991 met meer dan 16.000 uren.

Claude LACROIX

A hard way to fly...

Claude est né en mai 1937.

... Pour résumer cette permanente envie de voler que j'ai ressentie tout au long de ma vie et que je ressens toujours à plus de 80 balais... et finalement, d'en faire un métier malgré tous les obstacles.

Mais pourquoi ? Je n'avais aucun parent ou amis susceptibles de me conseiller ou de m'orienter dans cette voie, au contraire, à l'issue de mes humanités gréco-latines, mes parents me voyaient bien entrer au séminaire... Mes amis qui me connaissent savent bien quel drôle de curé j'aurais fait ! J'ai une tentative d'explication :

Mai 1944 : j'ai 7 ans et je suis avec mes parents dans la cave de nos voisins à Grivegnée, cave beaucoup plus solide que la nôtre, nous tentons de survivre au « carpet bombing » délivré par la 8^e Air Force pour détruire les ponts du Val Benoît, objectif important avant le D-day. A chaque explosion, j'ai la sensation d'être soulevé du béton et de retomber complètement sourd. Après avoir vécu cette expérience pendant plusieurs jours, j'ai pris dans ma petite tête de gamin la décision d'être à l'avenir du côté de celui qui balance les bombes et plus jamais du côté de celui qui les reçoit.

1957 : 13 ans ont passé, bien décidé à entrer comme élève-pilote à la FAé. Je me rends au centre de recrutement et de sélection à Bruxelles et... catastrophe, je suis éliminé pour un petit défaut de vision



Sur BN2 Islander.

binoculaire... Le moral est à zéro mais je tente ma chance du côté de l'EAC, pour m'entendre dire que mon niveau d'étude n'est pas suffisant. On me conseille deux ans de math spéciales pour présenter l'examen d'admission. N'ayant nullement la « bosse des math » je renonce...

1958 : j'ai la chance d'obtenir un emploi dans un motel pour la durée de l'Expo, il est situé le long du canal de Willebroek. Ayant beaucoup de temps libre, je me retrouve très vite à Grimbergen où, moyennant l'entièreté de mes revenus, j'obtiens

après 25 h de vol sur Piper J3, une licence restreinte de pilote privé. Elle permettait à l'époque à son titulaire d'effectuer des vols « solo » dans l'espace aérien belge... Cela m'a permis de revenir souvent

chez moi à Liège en vol, et de connaître Bierset, aérodrome militaire à l'époque, où j'allais faire la connaissance de beaucoup de personnes qui allaient beaucoup compter.

1959 : de retour à Liège où je dois retrouver un emploi, mais au mois de juillet, je retourne à Grimbergen où je fais la connaissance du seul pilote examinateur de l'Administration de l'Aéronautique, à l'époque Mr François. Il me fait confiance et me délivre la licence de pilote privé. Je serai appelé à le revoir souvent. Il me renouvellera cette confiance quelques années plus tard en m'accordant la licence professionnelle avec qualification IFR.

1960-1964 : j'ai cité Bierset et des personnalités, je voulais parler des dirigeants du club d'aviation en cours de reconstitution, le RMUA, Royal Motor Union Aviation, faisant partie du club automobile bien connu des Liégeois. L'instructeur en était le Major aviateur A. Blume, commandant du groupe de vol mais aussi commandant du FFM, flight formation monitor de la FAÉ. Avec lui, je suis des cours intensifs de voltige aérienne que je n'aimais pas mais qu'il m'a appris à aimer. Plus tard, je devais en faire plus de 500 hr lorsque celle-ci était au programme de la formation des pilotes professionnels. Je suis aussi des cours de méthodologie, dans le but de présenter les épreuves pour la qualification d'instructeur.

Alain Blume, futur colonel, devait partir au Zaïre suite aux événements, et j'étais appelé à le remplacer... J'obtiendrai cette qualification en 1964, aussitôt suivie d'un stage « refresher » à l'EAC, à savoir 15 jours d'entraînement à l'instruction en voltige sur DH82.

Peu après, j'ai connu quelques aventures en remorquant des panneaux publicitaires avec un Piper J3 et un SV4 pour la firme Publi-Air. J'ai effectué environ 300 hr, surtout au dessus de la côte en partant de Gent St Denijs-Westrem. Fort de cette expérience, comme le RMUA de Liège avait besoin d'argent, j'ai suggéré le remorquage publicitaire.



Sur Cessna bimoteur.

Nous avions un Tiger Moth qui convenait très bien. Notre président avait par ses relations obtenu un contrat de 25 h pour une grande brasserie de la région. Le panneau composé de lettres séparées cousues sur filet nylon disait « Buvez Parasol ». Jugeant le panneau un peu lourd, j'ai effectué mon pick-up avec un petit excédent de vitesse et le tout s'est rompu en deux parties à l'intervalle des deux mots. Vu du cockpit, tout paraissait normal, pas de radio bien sûr, et j'ai volé 2 hr avec le panneau « Buvez ». Nous débutions mal dans la publicité aérienne.

Bien avant d'être qualifié comme instructeur, j'avais donné l'exemple de grandes randonnées aériennes. Je m'en souviens de trois, d'une huitaine de jours chacune, avec le Piper PA14, 4 places, moteur Lycoming 115 cv, vitesse de croisière 95 kts et bien sûr, ni radio ni moyens de radionavigation. La première randonnée était un tour de Suisse, la seconde un tour de Corse et la troisième un tour d'Espagne.

Mais les années passent, en 1968, sur décision du club de Liège d'acheter un Cessna 150 j'invite Mr G. Bertrand, dealer Cessna, à notre conseil d'administration. Séance mémorable prolongée tard dans la nuit et un Mr Bertrand satisfait, repartant avec un contrat d'achat de trois C150 neufs en remplacement de tout le parc vieillissant. Le contrat prévoyait aussi le démontage d'un des avions pour l'installer une huitaine de jours en plein centre de Liège. A coté, une grande affiche « Votre première leçon de pilotage pour 5 fr. du kg ». Deux hôteses plaçaient les amateurs sur une balance. Ils recevaient un bon en fonction de leur poids. De 300 hr en moyenne par avion et par an nous avons connu les années suivantes 1.000 hr par avion et par an...

1969 : il est décidé d'acheter un Piper PA28 Arrow 200 cv équipé et agréé pour le vol aux instruments. Nous effectuons beaucoup de voyages avec cet avion mais souvent limités par les conditions météo.

1970 : Je pars un mois à Forth Worth, Texas, où j'obtiens un commercial-instrument. Cette expérience me laisse complètement abasourdi par les méthodes et les moyens des écoles américaines.

1971 : J'ai 3.500 hr de vol, je prends le taureau par les cornes et après 4 mois de cours intensifs, je réussis les examens théoriques pour les mêmes licences en Belgique. Reste la pratique que j'obtiendrai avec la compétence J-P. Ghosez. J'effectuerai ensuite environ 500 hr sur les BN2 de Publi-Air pour le compte de la Sabena, liaisons journalières entre Bruxelles-Antwerpen-Liège-Eindhoven appelées « Commuter »

Publi-Air exploitait également un Cessna bimoteur C401 sur lequel je me suis retrouvé assez vite comme pilote de « taxi » aérien. L'expérience que j'ai acquise sur cet avion en « single pilot operations » et sur recommandation spéciale de J. Masuy à l'issue d'un vol de maintien d'aptitude, je peux me présenter au CO d'Abelag. Celui ci me propose un engagement de deux mois en remplacement de pilotes titulaires en congé pour juillet et août 1978. Je devais rester dans la société près de 25 ans, qualifié successivement sur C310, C402, C421, C441 turbopro, et enfin en 1986, sur Learjet 24, 25 et 35.

Avec le Lear, mes horizons aériens devaient s'agrandir considérablement : l'Afrique, le Moyen-Orient, la Russie, le Kazakstan (Baïkonour), les Etats-Unis où nous amenions les avions à l'usine de Wichita pour les grands entretiens. Nous formions, personnel navigant aussi bien que personnel au sol, une grande famille totalement impliquée dans l'aviation d'affaire...

Je quitterai Abelag en 2002 à 65 ans en emportant des souvenirs inoubliables. Je ne savais pas que je volerai encore un millier d'heures sur un BE90 privé.

En 2011, après 53 années de vol et un peu plus de 23.000 hr de vol, j'ai inscrit sur la dernière page de mon dernier carnet de vol, en souvenir des aventures fabuleuses que j'ai vécues, cette citation d'A. de St. Exupéry :

« La grandeur d'un métier est peut-être, avant tout, d'unir des hommes : il n'est qu'un luxe véritable, et c'est celui des relations humaines »

Godfried LEMMENS

Godfried is in januari 1940 geboren.

1957: zweefvliegtuigpilot KACB.

September 1960: leerlingpilot bij de 145^{ste} Promotie.

10 Nov 1961: gebrevetteerd piloot.

Jul 1962: geschrappt VP LuM, gaat over naar de Lt Avn van de Landmacht.

15 Mar 1963: gebrevetteerd piloot.

Begin 1969: in disponibiteit, naar het reservekader.

1983: Reserve Kapitein-Commandant.

April 1986: ontslag reservekader.

Paul PIRSOUL



Né en mars 1937, Paul obtient en 1958 son brevet A de pilote de planeur au CNVV. La licence B de pilote de planeur ACRB suit en 1959. En 1961, il obtient le brevet D Instructeur planeur ACRB et Cadets de l'Air.

En 1963, c'est le PPL AA et ensuite le PL FAA IFR & Multimoteur en 1968. La licence IFR AA suit en 1970 et il est 1st Officer sur DC-6B, puis à partir de 1971, sur DC-8, Britannia et CL-44. En 1976, il est commandant de bord sur ces trois avions. Il sera encore comman-

dant de bord sur Boeing 737 (1980) et Boeing 757 (1990) avant d'être pensionné en 1995.

Charles RIHON

Charles est né en mai 1937.

Il rêve dès 1943 à devenir pilote. Après son service militaire chez les Para-Commandos, il entre à la Force Aérienne le 21 mars 1958 comme élève-pilote avec la 138^e Promotion.

21 mars – 19 juin 1958 : EPE à Gossoncourt sur SV-4;

1^{er} août 1958 – 13 mars 1959 : EPA à Kamina (Congo) sur T-6 Harvard;

13 mars – 21 août 1959 : Ecole de Chasse à Brustem sur T-33 où il obtient ses ailes.

C'est alors l'OTU sur F-84F à Kleine-Brogel (1^{er} Sep – 07 Nov 1959). Ensuite, posting au 2^e Wing de Florennes, d'abord à la 3^e Esc (Nov 59 – Oct 60) puis à la 2^e Esc jusqu'en août 1965.

Il fera encore un peu plus de deux ans au C.Perf. de Brustem (Aug 65 à Oct 67) avant de passer à Bierset : VSV (Oct 67 à Mai 71), 42^e Esc (Mai 71 à Feb 72) et 8^e Esc (Fev 72 à Jun 82).

A la FAé, Charles aura volé sur SV-4, T-6, T-33, F-84F, RF-84F, Fouga Magister et Mirage 5 (ainsi que



quelques vols sur F-4, F-5, F-104 & Jaguar) et totalisé 5.964h05.

A Kamina, EPA sur T-6 Harvard.

Dans le civil, il compte 5.269h20 comme chef-pilote à l'Aéro Club de Colmar (FR) et 1.626h35 chez Alsair (compagnie de taxi aérien). Ce qui donne un grand total de presque 13.500 hr.



Jozef VERLAAK

Jozef is geboren in mei 1931.



In de Elementaire Vlieg-school, Jan 1952.

Op 1 september 1949 vervoegt hij de School voor kandidaten onder-officier in Maaseik & Arlon (met eventueel doorstroming tot officier bij de Landmacht). Hij gaat over naar de Luchtmacht op 3 december 1951 en begint zijn opleiding als leerling-piloot in de Elementaire Vliegschool bij de 123^{ste} Promotie maar gaat later over naar de Technische School in Saffraanberg om radiotelegrafist te worden begin september 1954. Hij wordt later telecijferaar.

Op 20 maart 1959 wordt hij kandidaat boordradio in de 15^{de} Wing. Hij vliegt bij de 20^{ste}, 21^{ste} en 40^{ste} Smaldelen tot in juli 1965, ook als copiloot op DC-3 en Pembroke. Daarna stopt hij met het vliegen en blijft werkzaam als hoofd van het transmissiecentrum in de 15^{de} en daarna in de 10^{de} Wing tot 1 oktober 1972 wanneer hij op pensioen gaat.

Daarna gaat hij als vrijwilliger werken bij de organisatie "Mensen helpen Mensen" en even later bij de organisatie "Minder mobiele centrale" te Hasselt, later te Heusden-Zolder, en dit in totaal gedurende 35 jaar. Jef heeft ook nog 13 jaar voor een Jaguar garage gewerkt.



Boordradio in de 15^{de} Wing, o.a. op C-119G Flying Boxcar.



ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 50 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 50 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Emile ATLASS

Emile est né en mars 1943.

Pour ma carrière de pilote privé, je n'ai malheureusement qu'un modeste curriculum, à part une expérience avec divers avions privés, Cessna, Piper, Mooney, etc. La plupart de mes heures sont en Stampe. Je totalise à peu près 1.150 heures dont la majorité en Stampe.

J'ai beaucoup pratiqué l'acro en amateur et des vols en formation. Les voyages sont limités en Stampe et la plupart aux meetings aériens en France, Angleterre, Hollande et Allemagne. Quelques voyages ont été au programme comme Sion en Suisse ou à Fayence à la Côte D'Azur.

J'ai acquis le OO-PAM en 1973 à bout de potentiel. La restauration a été faite à Anvers par les ateliers de la RAAC.



J'ai arrêté de voler en 2002 pour des raisons familiales. Dans mon cœur, je reste et resterai toujours un aviateur (j'utilise ce terme qui me décrit mieux que pilote).

Jean-Paul BAILLIEUX

Jean-Paul est né en juillet 1951.

Le 21 juillet 1969, il obtient sa licence de pilote planeur auprès de l'Aéroclub de France. Suivent le PPL en août 1969, la licence d'instructeur en août 1974, la licence théorique ATPL en septembre 1975 et la CPL IFR en novembre 1976.

Il est 1^{er} Officier sur B737 en octobre 1978, puis sur DC10 en mars 1985. Il passe commandant B737 en septembre 1989 et puis sur A320F en mars 1999.



Georges BELOT



Georges est né en janvier 1945.

Il entre à la Force Aérienne comme élève-pilote avec la Promotion 68A. Il reçoit ses wings le 20 juin 1969.

Après l'OCC sur F-84F à Eindhoven, il passe au 2^e Wing à Florennes. On le retrouve plus tard au 15^e Wing sur C-130H. Il a également été instructeur sur F-16 à l'OCU de Beauvechain, pilote à la

SABCA. Il a été qualifié sur B707, B727, A300-B4 et instructeur HAT (New CAG).

Emmanuel BUCKINX



Emmanuel is in april 1938 geboren.

Als leerling-piloot met de Prom 68B maakt hij zijn eerste vlucht in de EVS (Goetsenhoven) op 24 Jan 1968. In juli 1968 gaat hij over naar de School Lt Avn in Brasschaat waar hij op 8 Aug 1968 zijn eerste vlucht op Piper Cub L-18C maakt.

Hij ontvangt zijn vleugels (brevet 209) op 17 Jan 1969.

Op 2 Feb 1970 begint hij met zijn cursus Heli op Alouette II; brevet op 13 Aug 1970.

Volgen dan het hoger

brevet tactische vlucht op 1 Sep 1972 en het brevet tester Heli Alouette II op 22 Apr 1980.

Op 1 Jun 1989 gaat hij op pensioen met 5.962 vluchten.



Freddy BURNIAT



Fred est né en mai 1937.

Je suis entré à la Force Aérienne en avril 1967. Breveté Pilote-Auxiliaire en 1969 (SV4, Fouga Magister, T33), je termine l'OCC sur F-84F à Eindhoven.

Je suis « posté » au Flight de Formation Moniteur et deviens moniteur Fouga en janvier 1970. En 1971, j'intègre la Patrouille Acrobatique des Diables Rouges et la prolonge en 1972 comme leader (seulement deux avions suite à la crise pétrolière). Pendant cette période, je deviens Sous-Lieutenant d'Active.

En septembre 1972, je rejoins la 8^e Esc ChB à Bierset pour y effectuer la conversion Mirage 5B et intègre l'escadrille où je deviens également moniteur. Je resterai à la 8^e jusqu'en 1988 avec une interruption au Bureau du Centre Opérationnel du Wing de 1983 à 1986.

Pendant cette période, j'aurai suivi différents cours (Armement, Tactique, Opérations aériennes combinées, Procédures d'Approche aux Instruments...) et serai devenu GIFE (General Instruments Flying Examiner) Mirage. J'aurai également obtenu le brevet d'Instructeur de Combat Aérien avec un passage au Aggressor's Squadron américain de Ramstein et participé à un « mini échange » avec les Harriers anglais lors de la Guerre des Falklands. Ayant refusé l'avancement, je resterai Commandant.

En 1988, je deviens squadron leader (en vol) et demande mon transfert à la 42^e Recce qui arrive à Bierset. J'ai sollicité ce poste en hommage à deux de mes grand-oncles Victor et Paul Burniat. L'un commandait le 1^{er} Groupe du 1^{er} Régiment Aé (dont la 1^{ère} Esc Observation d'Anvers) pendant la Campagne des 18 jours, et l'autre, passé en Angleterre via le Réseau Comète, sera pilote de Spitfire au 541^e Sqn de Reconnaissance Photographique et recevra la DFC.

En février 1991, la 42^e Escadrille est envoyée (avec la 8^e) à Dyarbakir en Turquie suite à la première Guerre du Golfe. J'y effectuerai 17 missions de protection de la frontière Turco-Irako-Syrienne. Je terminerai ma carrière aéronautique quelques mois plus tard par limite d'âge. Mon dernier atterrissage eut lieu à Bierset le 10 juillet 1991 sur Mirage 5 BR.

Pour ceux qui aiment les statistiques :

Heures de vol : 4.576 h.
dont 1.100 sur Fouga et plus de 3.000 sur Mirage 5.
Avions 1^{er} pilote : SV-4, Fouga, T-33, F-84F, Mirage 5 BA, BD & BR.

2^e pilote : Dornier, S11, Marchetti, F-104, F-4, F-16, Jaguar, Harrier.

Passager : Pembroke, DC-3, C-119, C-130, Alouette, Sikorsky,...

Comme 1^{er} et 2^e pilote, en biplace, j'ai eu le bonheur de voler avec 511 collègues différents.



A Bierset, sur Mirage 5 BR de la 42e Esc du 3e Wing Tac.

Eric BUYENS

Eric is in januari 1939 geboren.

Na een korte carrière in de Luchtmacht ben ik beginnen vliegen in EBZW in 1967 en heb mijn PPL in 1969 gehaald.

Ik heb dan zwevers gesleept. Na een cursus bij Cdt Weygaerts (AA theorie) heb ik mijn acro examen gedaan (training met Cdt Verbruggen en Dies Van Gerven); hélice calée, simulated forced landing, precaution landing...

Ik heb mijn beroeps gehaald in 1974. Vier jaar reclamepanelen getrokken.

In 1977, na cursus in de Sabena school in Grimbergen heb ik mijn instructeur gehaald. Ik ben dan instructeur geweest in EBZH, EBTN en EBST.

Gezien mijn ouderdom heb ik nu nog een PPL.

Gevlogen vliegtuigen: J3, PA18 135 hp, PA18 150 hp, SV-4, Stinson, Citabria, Morane MS880, Morane



ST110, Auster, PA38, Cessna 150 & 172, Cap 10 & Grumman.

Een van de gevlogen vliegtuigen : Citabria OO-RJM.

Jean-Paul BUYSE

Pedro is in april 1949 geboren.



Laatste vlucht op F-104G.

Hij beëindigt het hoger humaniora (Wetenschappelijke A) aan het Koninklijk Atheneum te Roeselare, waarna hij in augustus 1967 wordt ingelijfd als leerling piloot bij de Luchtmacht.

Na een opleiding op SV4bis, Fouga Magister, T-33 en F-84F, in de vliescholen van Goetsenhoven, Brustem, Twenthe (Nederland) en Eindhoven (Nederland), behaalt hij in 1969 het hoger vliegbrevet, waarna hij wordt toegewezen aan het 1^{ste} Smaldeel te Florennes op F-84F.

Als vliegonderrichter te St Truiden op Fouga Magister van mei 1970 tot september 1972 maakt Onderluitenant Buyse tevens deel uit van het demonstratieteam de "Red Devils".

Van Okt 72 tot Mei 80 maakt hij deel uit van de 10 Jager Bommenwerperswing te Kleine Brogel op Starfighter F-104G, eerst in de schoot van het 31^{ste} Smaldeel, daarna als wapeninstructeur van de Wing. Hij beëindigt de vorming voor Hoger Officier aan het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie in 1981 en wordt vervolgens aangesteld als hoofd van het bureau "offensieve operaties" bij de Sectie "Luchtoperaties" van het Hoofdkwartier van de Tactische Luchtmacht van 1981 tot 1984. Tijdens deze periode wordt hij bevorderd tot de graad van Majoor en neemt hij deel aan de eerste ontplooiing van de Belgische Luchtmacht naar Red Flag (Nellis AFB - USA) als Duty Operations Officer en aan FWIT (Fighter Weapon Instructor Training) als Course Supervisor.

Hij wordt in 1985 aangeduid om de Hogere Stafcyclus te volgen aan het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie, om vervolgens te worden aangesteld als Commandant van het 31^{ste} Smaldeel te Kleine Brogel. In 1988 vervoegt hij de Ondersectie Tactiek van de Staf van de Luchtmacht (VS3/TAC), waar hij bevorderd wordt tot de graad van Luitenant Kolonel. In 1990 wordt Luitenant Kolonel VI SBH Buyse aangesteld als Commandant van de Vlieggroep van de 1^{ste} Jachtwing te Beauvechain.

Met het afkondigen van het herstructureringsplan van de Strijdkrachten wordt Lt Kol VI SBH Buyse in de zomer van 1992 aangeduid om binnen de Staf van de Luchtmacht deze reorganisatie te coördineren. Na tot Kolonel te zijn bevorderd fungeert hij vervolgens vanaf januari 1996 als hoofd van de Sectie Plannen en Programma's in de Staf van de Luchtmacht.

Op 06 oktober 1998 wordt hij aangesteld tot commandant van de 10^{de} Tactische Wing te Kleine Brogel. Luitenant Generaal VI Buyse totaliseert intussen meer dan 5.500 vlieguren op de volgende toestellen: SV4bis, Fouga, T-33, F-84F, F-104G en F-16. Hij vervoegt op 20 Aug 2001 het Ministerie van Landsverdediging als Adjunct Kabinetschef, waar hij op 01 januari 2003 wordt aangesteld als Kabinetschef. Op 14 maart 2008 wordt LtGen VI Buyse aangeduid als Onderstafchef verantwoordelijk voor Operaties en Training bij de Generale Staf van Defensie: deze functie vervult hij tot zijn op rust stelling op 01 juli 2009.

Christian CHARDON

Christian est né en mars 1940.

Mon rêve a toujours été de devenir pilote.

En Déc 1965, je terminais mes études à l'ERM (101 TAW) et étais affecté au 1^{er} Bataillon d'Artillerie à Bastogne.



Duo display op Fouga Magister met Paul Rorive.

Début Jun 1968, je rejoignais Gossoncourt et débutais ma carrière aéronautique. En Déc 1968, cette formation de base étant menée à bonne fin, je rejoignais Brasschaat pour la formation Hélicoptère et ce jusqu'en Jul 1969. La fin de formation se fêta la veille du week-end de l'arrivée de Neil Armstrong sur la lune ! Je rejoignis ensuite Butzweilerhof (16 Esc LtAvn) où je fus affecté en qualité de Chef de Peloton et ce jusqu'en mars 1972. Pendant cette période, différentes formations prirent place :

- De Sep à Nov 70, retour à Brasschaat pour la formation « Voltac ».
- En Avr 71, complément de formation : cours de Chef de Patrouille en Voltac.

- Début 71, je profitai de la présence de l'Aéroclub des FBA à Butz pour m'y inscrire et débiter un entraînement civil.

- De Jun à Oct 1971, je fus envoyé à Dax pour la formation « Moniteur Hélicoptère ».

- De Jan à Mar 72, ce fût un complément au cours « Chef de Patrouille » en France, au Luc en Provence.



Pilote sur Alouette II de la Lt Avn.

Au retour, je fis mutation vers l'Ecole de l'Aviation Légère (ELtAvn à Brasschaat) et affecté au Département Instruction comme moniteur en formation de base pour ensuite reprendre le commandement de la section Voltac.

En Jun 78 : mutation vers la 16 Esc LtAvn en qualité de Comd en second de l'unité.

En Fév 79 : retour à Brasschaat pour la conversion VFR sur BN 2B (Britten Norman).

En Sep 80 : conversion IFR sur BN 2B.

En Sep 83 : mutation vers la Sec LtAvn du 1 BE Corps comme responsable Missions.

En Mai 84 : mutation vers Brasschaat en fonction de Directeur de l'Instruction.

En Jun 86 : retour à la 16 Esc comme Comd d'Escadrille.

En Sep 89, remise de Comd 16 Esc et départ vers l'Etat-major de la Force Terrestre en qualité de GS3-Synth3. Cette fonction couvrait entre-autres tout ce qui relevait de la sécurité aérienne et de l'exécution des missions. Les contacts avec la FAé étaient pratiquement journaliers.



Février 1979 : conversion sur Britten Norman à Brasschaat.

Le 1^{er} Avr 95, je fus mis à la retraite.

Jan DE BRUYN

Jan is geboren in december 1951.

Hij studeerde in 1974 af als industrieel ingenieur elektriciteit en werkte 4 jaar in deze branche. Tussenin deed hij bij de Luchtkadetten op 11 augustus 1969 zijn eerste zweefvlucht en een week later op 19 augustus zijn eerste solovlucht. Op 31 augustus 1975 deed hij zijn eerste solo motorvliegen op Keiheuvel.



November 2006, in het 1^{ste} vliegtuig met Brussels Airlines kleuren, met 13 bollen op de staart.

dat werd doorverkocht aan Virgin. In 2007 fuseerden Virgin Express en Brussels Airlines. Jan vloog nog steeds verder op de B737 Classic. Eind 2012 besliste Brussels Airlines enkel verder te gaan op Airbus, en toen besliste Jan om verder te vliegen bij TUI-Belgium op B737 NG tot op de dag voor zijn 65^{ste} verjaardag, de wettelijk maximum toegestane leeftijd; hij had toen een totaal van 24.000 uren op B737.

In 1996 werd hij TRI-TRE op B737 en geeft nu nog steeds instructie hierop.

Twee jaar na zijn pensioen vliegt hij nog steeds op SEP en MEP als instructeur-examinator in Keiheuvel en diverse vliegscholen, doet paradij op C208 en PC6, en vliegt hij als privépiloot op PC12. Hij is ook nog steeds actief als zweefpiloot. Tot op heden vloog hij 28.000 vliegreizen.

Michel DILLIEN

Michel est né en février 1953.

Quasi né dans un avion en 1953, bien avant l'indépendance du Congo, il commence très tôt son initiation au pilotage, sur les genoux de son père (André Dillien), à Léopoldville et Manono, puis à 6 ans à Luluabourg (PA-J3, PA-18, PA-20, PA-28, PA-15, DHC-1). En 1965, bons bulletins aidant, en guise de "laisser-passer", il a le privilège de voler à N'dolo & N'Djili avec son père (PA-28, Auster, PA-23). Il n'a qu'un rêve en tête, devenir pilote de ligne. Victime de la sévérité des critères de sélection de l'époque, une faiblesse aux yeux lui fera bien vite perdre ses espoirs. Par dépit, il fera plus tard carrière dans les



Januari 2010, links met de Mousquetaire in Courchevel.

métiers de la publicité, de la communication et de la musique, au sein de sociétés internationales et se consolera en voyageant de par le monde pour le business.



De retour en Belgique, il découvre Grimbergen et Bruxelles en 1969, en partageant les commandes avec André Dillien, sur le PA-J3 de la RVA (Régie des Voies Aériennes). C'est à cette même époque que, à 16 ans, il fait un stage sur planeur et moto-planeur au CNVV de St-Hubert, tiré par son père, le remorqueur de service. A partir de 1980, il vole régulièrement à Grimbergen, chez Publi-Air et Abelag, etc. (C-150, C-172, PA-28, PA-38), puis formé par un Group Captain RAF sur les avions de l'OTAN (PA-18), il passe ensuite sur les avions SABENA (C-150, C-172, PA-28).

En 1986, il devient copropriétaire d'un D-120, puis d'un C-172 et depuis plus de 15 ans, il est propriétaire d'un Eurofox classé dans la catégorie "ultralight". Début 1990, il coédite régulièrement avec son père, divers manuels de formation et d'instruction pour pilotes (collection Espadon et Air-Info pocket books).

A partir de 1991, basé à Brussels Airport, Antwerpen Deurne, Grimbergen, Charleroi et St-Ghislain, il pilote les avions du CIRA (Centre Interdisciplinaire de Recherche Aérienne) et réalise diverses missions archéologiques et photographiques en Belgique et à l'étranger.



Dès 2000, comme "Ground instructor", Il assure, en 3^e génération, la succession de Jean Weygaerts (bien connu des anciens) et de André Dillien dans la formation de pilotes civils. Il se spécialise notamment dans des sessions de cours théoriques et pratiques de "Radiotelephony ICAO" (basic & refreshment). Afin de faciliter la formation en vol, Il est l'auteur d'une méthode d'apprentissage intuitive et modulaire, unique au monde. Aujourd'hui, toujours "actif" avec plus de 3.500 h de vol dans les ailes et pas moins de 5.500 atterrissages, il continue à voler quasi journalièrement comme "Flight instructor".

Reginald GEERINCK

Reginald is in mei 1946 geboren.
20 Sep 1969: PPL (BCAA);
04 Jan 1977: CPL/IFR (A);
27 Jul 1982: CPL warme luchtballon;
23 Jan 1993: ATP single & multi engine land aircraft – USA;
28 Aug 1995: CPL (H);
31 Mei 2006: CPL Gasballon;
23 Mei 2007: Flight by night rating gasballon.



Jean-Louis GOORIS

Jean-Louis est né en mars 1951.

- 1969

Cadets de l'Air de Belgique, Brevet B de vol à voile ACRB 79/69.

- 1973

Brevet supérieur pilote militaire, promotion 71B.

OCC Mirage 73/1, solo Nr 151.

Sous-Lieutenant Aviateur, vole sur Mirage à la 2^e Esc à Florennes.

- 1976

Entame une carrière civile dans la promotion immobilière.

Licence PPL 5182/13.591.

- 1985

AA licence Professionnelle + IFR 5187/13.591.

Revient à l'aviation civile et vole sur Citation 500.

Participe aux championnats d'acrobatie sur son Pitts S2 OO-NOV.

- 1992

USA – FAA PPL 2425923.

Actif pendant plus de 20 ans au sein des Cadets de l'Air de Bel-

gique comme instructeur, commandant de camp à EBWE, EBZR.

Nommé Capitaine-Commandant dans le cadre de réserve.

USA – FAA ATPL 2613216.

Zaïre – Pilote de Ligne 074/F.

Licences: Kenya YK-5093-AL; Uganda TA 812; Liberia 1046701; Swaziland 98-358; Antigua & Barbuda 2613216; Iceland 1438.

B707 chez Scibe, Shuttle Air Cargo, ACS, Continental, Planet Air, Occidental.

DC 10 chez Skyjet, ASA, Aérowings, Africa One, Dassair Cargo.

B747 chez Air Atlanta, subcontracted to Malaysian (Kuala Lumpur), Cathay Pacific (Hong Kong), Saudia Arabia (Jeddah).

- 2010

Perte médical class 1. Activités aéronautiques restreintes (calibrage simulateur B747 – Paris).



Sur Mirage 5BA à la 2^e Esc de Florennes.



Sur B707 de Scibe-Zaïre.

Fritz JOOS

Fritz in geboren in november 1938.
7 Feb 1969: leerlingpiloot in de EVS, Goetsenhoven.
16 Jan 1970: gebrevetteerd piloot (vliegtuig) bij de Lt Avn.
18 Feb 1972: gebrevetteerd helikopterpiloot (Lt Avn).
28 Mar 1972: kwalificatie op Dornier Do27.
Sep 1973: PPL Deutscher Luftfahrt-Bundesamt N° 306849.
16 Jun 1977: kwalificatie op Britten-Norman BN2A (Lt Avn).



Dornier Do27, Lt Avn.

Daniel LEGROS

Daniel est né en janvier 1945.
Voici les "milestones" de sa carrière au sein de la Lt Avn :
1968 : élève-pilote sur SV-4 à l'EPE de Gossoncourt, promotion 68B.
1969 : breveté pilote sur Alouette II (Brasschaat).



Elève-pilote sur SV-4 à l'EPE de Gossoncourt.



1971 : breveté moniteur héli à Dax (France).
1972 : pilote "VolTac" à St Hubert.
1973 : cours IFR sur Dornier 27 à Brasschaat.
1973 : cours pilote sur SA330 Puma à Marseille (France).
1974 : cours IFR Puma (Brasschaat).
1979 : cours pilote sur Britten-Norman VFR & IFR à Brasschaat.
1980 : cours moniteur avion, VFR & IFR à Brasschaat.
Total : 8.600 heures de vol.
Certains se souviennent peut être des magnifiques présentations aériennes du Puma de la Gendarmerie... Dany était aux commandes.

"Airshow time" avec le Puma de la Gendarmerie.

Voici un de ses souvenirs lorsqu'il volait sur Puma, c'était le 9 Sep 1990 lors d'un vol royal entre Mons et Dinant :

A bord, le Roi Baudouin et la Reine Fabiola et quelques accompagnateurs. Lors de la navigation à 1.500 ft QNH, je m'aperçus que l'on passait à la verticale de Falaën, mon village natal où habitaient toujours mes parents. A environ 5 minutes du patelin, je me suis mis en légère descente pour finalement passer à quelque 300 ft au-dessus de la maison de mes parents. Après l'atterrissage, le Roi vint me demander si nous avions eu un problème technique qui nécessita un bref "Low Level Flight". Je lui répondis, confus, qu'il n'en était rien et lui expliquai les raisons... Avec un large sourire, il me répondit : "Vous avez bien fait !"

Alex PEELAERS

Geboren in Aarschot op 20 december 1946 om op 28 augustus 1967 dienst te nemen in de Belgische Luchtmacht als kandidaat-beroeppsofficier vlieger.

Na de EVS (SV-4b) in Goetsenhoven, opleiding op Fouga Magister in het VervC te Brustem en de TVO (T-33) op de vliegbasis Twenthe (NL) met als bekroning de vleugeluitreiking op 11 juli 1969. Daarna de operationele conversie op F-84F in Eindhoven. In januari 1970 mutatie naar het 1^{ste} Smaldeel in Florennes en in september 1970 naar het 42^{ste} Smaldeel in Bierset voor de conversie op RF-84F Thunderflash. In juni 1971 volgde de mutatie naar de 1^{ste} Wing voor conversie op F-104G om in augustus 1971 terecht te komen in het 31^{ste} Smaldeel in Kleine Brogel. In het 31^{ste} werden alle knepen van het vak geleerd met in 1973 een cursus "Intelligence" om Squadron Intelligence Officer te worden.

Begin 1974 aangeduid als lid van het Belgisch team dat met 2ATAF zou deelnemen aan de AFCENT Tactical Air Meet op de basis Sollingen (BRD). Als gevolg van de resultaten tijdens de competitie werd ik in 1975 geselecteerd voor de USAF/GAF F-104G Fighter Weapons School in Luke AFB, Arizona, USA, waar de limieten van de F-104G werden aangeleerd in de verschillende configuraties met grondige



Korpsoverste in Koksijde op Seaking.

studie van conventionele en nucleaire wapens. Bij terugkeer in België werd ik Wing Weapons Training Officer van de 10^{de} Wing. Na de vormingscursus hoger officier in 1978-79 werd ik chef van het Bureau Offensieve Operaties in het HK Tactische Luchtmacht in Evere. Op 26 december 1980 tot majoor-vlieger benoemd om begin 1981 het commando op te nemen

van het 31^{ste} Smaldeel in Kleine-Brogel. In 1982 begon de conversie van het 31^{ste} op F-16, waarna eind augustus 1983 mutatie volgde naar HQ AAFCE, Offensive Strike Operations in Ramstein AB (BRD). De

belangrijkste taak was de voorbereiding en evaluatie (Taceval) van de "strike" eenheden in Centraal Europa en Groot-Brittannië.

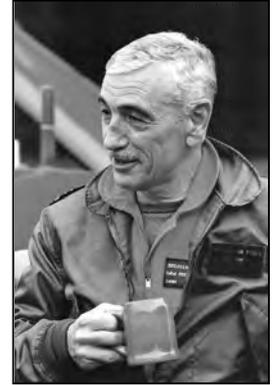
In augustus 1985 volgde een mutatie naar de Staf Luchtmacht, Sectie Offensieve Operaties. Bij deze functie hoorde ook de deelname als Belgisch vertegenwoordiger aan de NATO Air Group 2, Air Weapons en de opvolging van het DLMS contract (Digital Land Mass System) met het NGI voor de digitalisering van de landkaarten voor het Europese vasteland. In juni 1987 volgde een interne mutatie naar de Sectie Mobilisatie met als opdracht een studie over de toekomst van de Reserve. In die functie was ik ook de Luchtmacht afgevaardigde bij het NATO Agency for Standardisation.

Op 26 maart 1988 luitenant-kolonel benoemd en aangeduid voor de cursus Humanitair Recht en Raadgever in Oorlogsrecht in het KHID voor eventuele deelname aan Luchtmacht vredesoperaties.

Op 16 januari 1989 volgde mijn aanstelling als Korpscommandant van de Vliegbasis Koksijde met de bijhorende conversie op helikopter Sea King Mk.48.

De laatste mutatie van mijn actieve loopbaan gebeurde op 5 april 1993 naar Evere als chef Public Relations van de Luchtmacht, met als hoogtepunt de viering van de 50^{ste} verjaardag van de Luchtmacht in 1996 en daaraan gekoppeld de herinrichting van het ereperk op het kerkhof van Brussel.

Op 31 december 1998, met 3.000 vliegreuren op mijn actief, kwam er een einde aan mijn militaire loopbaan wegens het bereiken van de pensioenleeftijd.



Last flight in Okt 1998.

Marc-André POLET



Marc-André est né en avril 1949.

Marc-André obtient son brevet de pilote planeur en août 1969. Il compte environ 900 h de vol à St-Hubert, Temploux avec chaque année, une semaine de vol en montagne à St-Auban.

La licence PPL suit en 2006, avec à ce jour quelque 250 h de vol.

Il est médecin et spécialiste en médecine aéronautique :

Spatial & Aeronautics Medicine certificate (basic and advanced).

EASA AME Aeromedical examiner Class 1, 2 & 3 in private practice (Waterloo).

2004 – 2016: Medical Assessor DGTA & EASA Auditor (previously JAR) Belgian Civil Aviation Authorities (Brussels).



Environ 900 hr de vol à voile.

Nominated by ESAM for GA Sectorial Committee for the European Society of Aerospace Medicine in EASA (Headquarters in Cologne, Germany).

ENT expert in MEDEX.

Membership:

- AMABEL - Member and Past-President (from 2009 to 2012) of Belgium Aerospace Medicine Association Board;
- SOFRAMAS - Member of French Aerospace Medicine Association. Member of the board since 2010;
- AsMA - Member of American Society of Aerospace Medicine Association;
- ESAM - Member of European Society of Aerospace Medicine board;
- APSV-France - Member of « Association des Professionnels de Santé du Vol à Voile ».

Jean-Jacques SPEYER

Jean-Jacques est né en juillet 1948.

Happé par (le virus de) l'aviation lors d'un vol en DC-6B à l'âge de six ans, Jean-Jacques reçut son premier brevet, celui de pilote de planeur à Saint-Hubert à 20 ans, voici déjà plus de 50 ans. Il allait par la suite obtenir celui de Pilote Professionnel auprès de Jean Feyten à son Ecole du General Aviation



Center à Charleroi, ayant fait son « acro » avec Paul Christiaens à Amougies.

Lieutenant Officier de Réserve au 15^e Wing à Melsbroek en charge de la formation C-130 du personnel technique, son chef de corps (Col. A. Blum) lui confia l'élaboration d'une MEL (Minimum Equipment List) pour cet appareil. Il fût également envoyé au Sahel avec les premiers déploiements du C-130H qui venait d'arriver à la FAé belge. Sélectionné par Eddy Lejeune, le Chef Pilote à la TEA, il obtint une

Les débuts : pilote de planeur à St Hubert.

interruption temporaire de service militaire pour suivre une formation d'Officier Mécanicien Navigant B707 auprès d'Aer Lingus à Dublin, Irlande. La compagnie charter belge n'allait pas tarder à acquérir 2 Airbus A300B ainsi que 5 B737 pour remplacer ses bons vieux B720/ B707.

C'est ainsi qu'il opta volontiers pour Airbus Industrie à Toulouse au lieu d'aller sur B707 chez Young Cargo, comme le lui proposait son créateur Eddy Lejeune ou comme Ingénieur chez Fokker à Amsterdam ou chez Canadair à Montréal ou chez Douglas à Long Beach. Ses années d'expérience de Flight Engineer à la TEA lui ont donc bel et bien servi pour mettre le pied à l'étrier à Airbus, ses débuts en aviation ayant été bridés par le port de lunettes obligatoire pour satisfaire aux normes OACI de l'époque. Comme quoi même s'il y a beaucoup d'appelés et peu d'élus, il y a toujours moyen de contribuer si on traverse... la France. Disons qu'il opta surtout pour l'Europe !

Jean-Jacques prit sa retraite fin 2009 après une carrière largement consacrée à Airbus qui s'était entretemps hissé (entre autres) au sommet des constructeurs d'avions de ligne couvrant ainsi toute la gamme des besoins des compagnies aériennes. Diplômé Ingénieur Civil Electricien-Mécanicien de la VUB, il détient un Master en Aéronautique et Astronautique du Massachusetts Institute of Technology à Cambridge, USA, et pendant ses années à Airbus un DU en Ergonomie et Facteurs Humains pour la Conception des Systèmes en Aéronautique, de l'Université Descartes à Paris.

Engagé aux Etudes (de Performances) de Route au sein du Marketing, il s'arrange pour se faire muter aux Essais en Vol où paradoxalement, il devient responsable de la première Certification de l'Equipage à deux d'un gros porteur, l'A300FF. Ce qui devait se poursuivre pour l'A310 et l'A320 et dont le principal thème était la mesure de la Charge de Travail des pilotes en situations de vol ardues mais réalistes et variées ce qui lui valut l'attribution d'un brevet international, le second à Airbus. Par la suite, il devient « DCS » (Designated Certification Specialist) pour l'A330, l'A340 et l'A380. C'est dans cette capacité qu'il développa une batterie de méthodes de mesures de la performance humaine destinées à évaluer l'impact des nouvelles technologies et de tenter d'avertir de certains travers potentiels dans la profonde mutation qui devait s'étendre par la suite à tous les glass cockpits...

Mais cela ne l'empêcha pas de continuer à cultiver son autre prédilection, celle pour les perfos en vol et de mettre au point une batterie de méthodes sur des sujets tels que l'Aircraft Performance Monitoring, l'Engine Health Monitoring, l'Aerodynamic Deterioration, la Fuel Economy, les Fuel Efficiency Management Information Systems, les Cost Economics & Indexing.

En coopération avec l'Université René Descartes, il fût aussi la cheville ouvrière d'un programme de Fatigue & Alertness Management pour mettre au point un système de gestion du risque de fatigue pour les PNT auprès de plusieurs compagnies aériennes volontaires pour mesurer le phénomène et ses divers contextes en vol commercial. Démarré auprès de la Sabena - grâce à Oswald Molitor et à Raymond Nicolai - initialement pour envisager et justifier un rôle de « cruise pilot », le programme s'étendra auprès de 6 autres compagnies et aboutit à un guide de recommandations pour gérer la fatigue et au tout premier FRMS (Fatigue Risk Management System) mis en service chez Singapore Airlines lors de la mise en ligne de l'A340-500 sur respectivement New-York-Singapore et Los Angeles-Singapore (jusqu'à 18 heures de vol sans escale). Un concept de suivi des yeux des pilotes - pour avertir ceux-ci du besoin imminent de siestes (en croisière voire au poste) afin de réduire la pression de sommeil - fût évalué à la Sabena jusqu'à ce que cette dernière s'éteignit... Porté à maturité, le concept pourrait fort bien voir le



Designated Certification Specialist pour e.a. l'A380.

jour en produit multi-utilitaire auprès de compagnies asiatiques désireuses d'innover et d'améliorer l'instruction, les opérations, la sécurité...

Il participa à de nombreuses visites opérationnelles de compagnies clientes dans les 4 coins du globe pour auditer les performances, les procédures, les opérations, le report d'incidents, la documentation et les manuels, faire et organiser des conférences diverses sur ces sujets. Il fût en charge d'un groupe pour la création de l'Electronic Flight Folder de l'A380 et termina son parcours comme Senior Director, Airline Consulting au Customer Services.

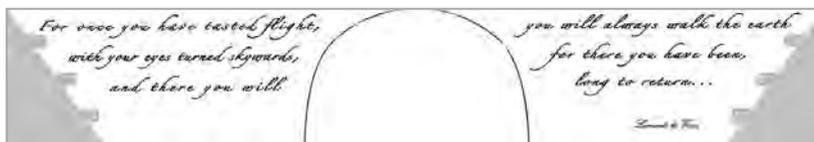
En coopération avec la Flight Safety Foundation, il crée un site documentaire « OGHFA » désormais intégré à SKYbrary d'Eurocontrol léguant ainsi une synthèse des principaux facteurs humains ayant un impact sur la sécurité aérienne avec briefing notes, présentations powerpoint et checklist à la clef et surtout, des récits circonstanciés d'incidents et d'accidents précisément comme exemples de ces facteurs qu'ils y aient joué un rôle positif ou négatif.

JJ. Speyer, reste ainsi depuis 10 ans associé à l'European Advisory Board (EAC) de la Flight Safety Foundation, basée à Washington, USA.

L'EAC organise annuellement un Safety Forum à Eurocontrol, Bruxelles pour aborder des thèmes cardinaux tels que « Safety and Procedures, Safety Behaviors, Preventing Runway Collisions, Safety Nets, Automation and Safety, Airborne Conflict, Go-Around Safety », des grands classiques qui restent importants à revisiter et à redévelopper. Il reste également associé à l'EASA à Cologne dans ses Collaborative Advisory Groups (CAG's) pour aider à contribuer au niveau de sécurité élevé dont jouit l'aviation commerciale.

Mais son activité principale actuelle est celle de professeur en matière de Spécification et de Certification Avions à la VUB (depuis 1987), à l'ULB (depuis 2010) et à la KUL (depuis 2019) où il enseigne les bases de la réglementation et son lien avec la conception avion, avec la sécurité, avec les opérations et avec la maintenance. Son cours se solde par un *case study* collectif où un appareil existant est amélioré au moyen de logiciels de conception préliminaire et ainsi, en 31 ans, plus de 170 avions furent traités par ses étudiants-ingénieurs. En quelque sorte, retour au « Marabout Flash » de sa jeunesse. Il suit également de nombreuses thèses Master qui font suite aux sujets qu'il propose « en bidding ». Ce qui prime pour lui est le « give back » aux jeunes. Transmettre aux générations futures est son leitmotiv.

Auteur de nombreux articles dans son domaine, JJ. Speyer obtint le Wright Brothers Award de la Society of Automotive Engineers aux USA (1982) et le Grand Prix de l'Aéronautique et de l'Espace (1986) en France des mains de feu André Turcat, Directeur des Essais en Vol de Concorde sur proposition de Jean Pinet, Pilote d'Essais Concorde et Directeur-Créateur du Centre d'Instruction Airbus à Toulouse. Il devint Fellow de la Royal Aeronautical Society au Royaume-Uni en 2017. Il continue de voler occasionnellement avec d'anciens commandants de bord qui le chaperonnent fraternellement dans ses premiers amours... MERCI à eux !



For once you have tasted flight, you will always walk the earth with your eyes turned skywards, for there you have been, and there you will long to return...

Leonardo da Vinci

Jean-Marie TOUSSAINT

Toutou est né en septembre 1948.

Après des humanités gréco-latines au Collège Saint-Joseph à Virton, je suis rentré à la Force Aérienne le 18 septembre 1967. Avec un mois de retard pour des raisons administratives, j'ai intégré la promotion 68A sur SV4-bis. Suite à un accident de voiture le 31 décembre 1967, je suis descendu de promotion et j'ai intégré la promotion 68B en avril 1968.

Au mois d'août 68, je suis passé à Brustem sur Fouga Magister. En mai 69, je suis allé à Twenthe (NL) sur T-33.



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

Breveté pilote en octobre 69, je suis passé à Eindhoven (NL) sur F-84F. Nous étions la dernière promotion à voler à Eindhoven sur ce type d'avion.

J'avais choisi de continuer ma formation à Florennes, mais j'ai dû aller en mai 70 à Gossoncourt pour suivre le cours FFMC. Je suis resté à Gossoncourt en tant que moniteur sur Marchetti, fraîchement arrivé, jusqu'en juillet 71, date à laquelle j'ai rejoint le 1^{er} Wing de Chasse à Beauvechain.

Après une conversion de 4 mois sur

F-104G au Flight TF, j'ai rejoint la 350^e Escadrille en novembre 1971. J'ai eu la chance de recevoir le job de WTTO, travail très intéressant, mais qui demandait beaucoup de boulot.

Suite à ma désignation en septembre 1977 comme futur moniteur F-16, j'ai rejoint le Flight TF-104 pour faire une conversion moniteur F-104G. C'est donc à 4 que le 1^{er} novembre 1978, nous sommes partis avec femme et enfants à Edwards AFB en Californie, rejoindre le Major Jef Deheyn pour y faire notre conversion moniteur F-16, conversion très complète reprenant du vol général, du tir air/sol jusqu'à un vol d'air refueling ; en tout 26 vols et beaucoup de boulot au sol afin de préparer au mieux les cours que nous allions donner en rentrant en Belgique. Nous sommes rentrés fin avril 79.

Pendant mes 15 ans de F-16, j'ai toujours été instructeur et essayeur, tout en étant rattaché opération-



The best office in the world... an F-16 cockpit.

nellement à la 350^e Escadrille. J'assumais donc mon rôle de QRA comme les pilotes d'escadrille. J'ai aussi été démonstrateur sur F-16 durant les saisons 81 à 85. En octobre 1992, je fus le 1^{er} pilote au monde à atteindre les 3.000 heures sur F-16.

J'ai été mis à la retraite à 45 ans le 1^{er} octobre 1993.

Merci la Force Aérienne de m'avoir donné pareil boulot.

Alex VAN AGTMAEL

Alex is geboren in oktober 1950.

Begin 1969 ondernam ik, onder toezicht van Leon Dury (lid VTB), mijn eerste zweefvluchten op de luchthaven te Deurne. Later dat jaar behaalde ik mijn brevetten B & C in St Hubert onder leiding van Gaston Peeters. Het werd het startschot voor een luchtvaartloopbaan.

1972-73: Opleiding beroepspiloot bij Sotramat Deurne.

1974-75: Instructeur Frasca simulator & sleeppiloot St Hubert.

1976: Theorie lijnpiloot.

1977: Opleiding F/E B707 Young Cargo.

1978-83: Taxi en bedrijfspiloot bij o.a. Hessenatie, TCA, Travair & Holland Automation op PN68, TS60, AC6T, C402, C337.

1984-93: F/E B707 Sobelair, F/O B707 & DC10, Capt BE200 Scibe Zaïre, Capt C406 TIA.

1994-97: F/O DC10 Air Afrique, Capt B707 Rwandair, Capt DC10 Skyjet.

1997-99: TRI A320 Constellation.

2000-05: Capt A320 SriLankan, Air Europe, Volare, Vietnam Airlines, SN Brussels Airlines, Martinair, Vueling.

2006-07: LTC DC10 Cargotalia, Capt A320 Clickair.

2007-09: Capt B747-200/400 Cargo B.

2010: LTC A320 Astraeus (Aer Lingus).

2010-14: Capt A320 Amsterdam Airlines, OLT, Small Planet, Afriqiyah.

2014-15: Capt A320 Brussels Airlines.

Laatste commerciële vlucht op 26 oktober 2015.

Totaal aantal vliegreizen: 26.980 waarvan 2.800 als F/E.



Captain op B707 van Rwandair.

Gommaire VAN BENEDEEN

Gommaire est né en mars 1944.

Arrivée à l'EPE le 11 décembre 1967 avec la Promotion 68B. Formation sur SV-4 jusqu'au 1^{er} septembre 1968.

C.Perf. à Brustem sur Fouga Magister du 15 septembre 68 au 1^{er} juin 69.

TVO à Twenthe (Pays-Bas) sur T-33 du 15 juin 69 au 25 octobre 69.

Brevet Supérieur (ailes) le 25 octobre 69.

OCC à Eindhoven (Pays-Bas) sur F-84F du 1^{er} novembre 69 au 15 mai 70.

Retour en Belgique pour le FFMC 70-2, à Brustem et Gossoncourt, sur Fouga Magister et Marchetti (24 mai au 20 septembre 70); Brevet Moniteur.

Moniteur sur Marchetti à l'EPE de Gossoncourt du 20 septembre 70 au 28 juillet 71.

1 Wing de Chasse Tout Temps à Beauvechain sur F-104G du 24 août 71 au 31 octobre 78. Pilote de Chasse, Paire Leader, Section Leader, FI Co à la 349 Esc, Moniteur F-104G au Flight TF. Fin des prestations sur F-104G avec 1.405 Hrs sur le type.

Du 02 novembre 78 au 30 mars 79, conversion F-16 à Edwards AFB (Etats-Unis).

Retour au 1 WChTT (Beauvechain) du 01 avril 79 au 30 août 81 comme moniteur à l'OCU F-16.

Ensuite, jusqu'au 01 août 84, FI Co et Ops à la 350^e Esc sur F-16 (avec une interruption d'un an pour les cours candidat major).

1^{er} tour d'Etat-major et nomination au grade de Major de septembre 84 à juin 86 à JSPL, avec prestations aéronautiques sur Fouga.



Wings le 25 Oct 1969 !



OSN à Brustem et moniteur sur Alpha Jet.

1 WChTT comme C.O. de l'OCU F-16 du 1^{er} août 86 au 28 septembre 88.

1 WChTT, de fin 86 à mi-89, officier Sécurité Aérienne. Fin des vols sur F-16 avec 1.530 Hrs sur le type.

2^e tour d'Etat-major à VS3/Tac, d'octobre 89 à juillet 92 (nomination au grade de LtCol le 25 mars 91) avec prestations aéronautiques sur Fouga.

Brustem du 1^{er} août 92 au 31 mars 96, commandant du Groupe de

Vol (OSN) avec vols sur A-Jet comme moniteur. Fin des vols A-jet avec 390 Hrs sur le type.
Retraité le 1^{er} août 96. Officier de réserve avec le grade de Col.
Prestations aéronautiques sur planeur et Piper (225 Hrs) d'avril 96 à décembre 2000.
Total : 4.756 hrs de vol.

Erik VAN CAMP

Erik est né en mars 1950 à Gisenyi au Rwanda (encore protectorat belge à l'époque).

Études primaires à Bukavu (Kivu) et secondaires à Bujumbura, capitale du Burundi.

Premières études de pilote (Commercial + IFR FAA et belge) en 1969-1970 à la SOTRAMAT Flying School à Deurne-Anvers. Obtention du PPL belge en 1969 et CPL-IFR FAA en janvier 1970. En 1974, obtention des CPL et IFR belges, suivis de l'ATP (Airline Transport Pilot Certificate) et CFI (Commercial Flight Instructor) single-multi-instrument FAA au Texas.

Retour au Burundi début 1970 et début de carrière comme jeune pilote commercial à Kigali, pour la STAR, vols locaux et régionaux en Afrique de l'Est, Madagascar,

Somalie, Afrique Australe, ainsi que contrats feeder pour SABENA vers les villes frontières avec le Zaïre, sur divers types mono-multi moteurs à piston puis turbo-prop, Aviation Générale, VIP, Corporate, Chef-Pilote et DFO de la STAR, groupe MURRI, puis COGEFAR (grosse société italienne de construction de barrages, routes, etc.) en Tanzanie et Zambie, Océan Indien.

En 1989, début de carrière européenne pour IBIS Anvers, Jetstream 21 (HP137), Cessna Citation I/II jet d'affaires. VIP et Corporate dans toute l'Europe.

En 1992, obtention de l'ATPL belge, et en 1993 débuts comme F/O Boeing 737-300-400 chez EBA (ex-TEA), Virgin Express, puis commandant B737 un an et demi plus tard.

En 1999, commandant et technical pilot B737 300-900 fleet chez CityBird, jusqu' à la faillite en 2001 suite aux attentats des Twin Towers à New York, « September 11 ».

SABENA disparaît peu après et il s'ensuit une période difficile car tous les pilotes de CityBird et SN se retrouvèrent d'un seul coup sur le marché en plus des nombreux autres au niveau mondial.

Quelques années de remplacements temporaires à gauche et à droite, toujours comme commandant 737 Classic/NG, pour rester qualifié sur le type, mais sans possibilité d'obtention de nouveau type rating, étant donné le prix élevé que coûte un tel investissement pour quelqu'un qui a dépassé un certain âge.



Cette photo date de 1971 au Rwanda lorsque j'ai commencé ma carrière à la STAR. L'homme à mes côtés était mon Chef-Pilote, Maurice Lescot, ex-Lt Avn à Bras-schaat. Aéroport de Gisenyi, avion Piper Navajo.



Photo devant le réacteur d'un Boeing 737.

Et vu la conjoncture mondiale de l'aviation en cette période "post September Eleven", les conditions de travail étaient peu attractives, mais il fallait rester qualifié à tout prix et accepter un poste n'importe où.

Plus tard vint la limite d'âge légale qui m'obligea à cesser de voler, avec une licence et une visite médicale de pilote de ligne encore parfaitement en règle.

C'est avec beaucoup de tristesse que j'ai dû laisser expirer mon ATPL belge/JAR, si durement acquis, et qui était une des meilleures licences de pilote du monde. Beaucoup trop cher à entretenir sans l'appui d'un employeur/compagnie aérienne.

Une fin de carrière avec un peu plus de 28.000 heures de vol sans incident ni accident. Mes licences FAA ATP et CFI-I sont toujours valides ce qui me permet d'accompagner bénévolement un ami en tant que Safety Pilot sur un Beech Debonair ou autre, mais c'est rare. Donc parfois encore un moment de bonheur. Il y a une fin à tout.

C'est évidemment avec nostalgie que je lève la tête pour regarder les sillons blancs créés par les avions de ligne dans le ciel, comme j'en ai tant tracés moi-même durant ma carrière.

Axel VERMEESCH

Axel is in september 1944 geboren.

29 Aug 1961: leerling aan de Koninklijke Kadettenschool.

24 Aug 1964: gaat over naar de Luchtmacht, kandidaat beroepsofficier langs het kader.



27 Dec 1967: benoeming Onderluitenant v/h Vliegwezen.
03 Jun 1968: opgenomen VP Leerling Navigator.
13 Feb 1969: gebrevetteerd navigator door USAF.
Maart 1969: in de 15^{de} Wing, 20^{ste} & 40^{ste} Smaldelen op C-119G en daarna C-130H.
1978: CO Nike Smaldeel.
26 Dec 1979: benoeming Majoor Vlieger. Vliegt op C-130H.
1981: Comdo TAF, Chef Bureau Luchttransport.
1981: Staf Luchtmacht, Chef Ondersectie Luchttransport (VS3/Tpt).
26 Mar 1985: benoeming Luitenant-Kolonel Vlieger.
01 Okt 1996: pensioen, opgenomen in het kader der reserveofficieren.
1998: Documentatie Centrum Dakota van 15^e Wing als bestuurder en redacteur.



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