

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

Jaarlijks Banket

2 april 2011



Welkom

Bienvenue

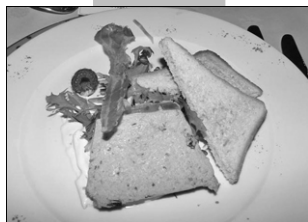
**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
SOCIÉTÉ ROYALE**

Banquet Annuel

2 avril 2011

Salons de Romree
Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Uw tafel _____ Votre table



SALONS DE ROMREE

Grimbergen



Menu

Ontvangst met huisaperitief, alcoholvrije cocktail, fruitsap & hapjes

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



*Trio van gemarineerde zalm, auberginekaviaar met ricotta & coppa
en scampi met curcuma*

*Trio de saumon mariné, caviar d'aubergine avec ricotta & coppa
et scampi au curcuma*



*Kruidige eendenfilet met oranjebloesemhoningsaus, witloof en pompoenpuree
Filet de canard, sauce au miel de fleurs d'oranger, chicons et purée de potiron*



*Dessertenbuffet
Buffet de desserts*



Mokka

*Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2009
Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2008*

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Zijn vandaag ingeschreven

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

Sont inscrits aujourd'hui

Fernand Jacquet & Willy Coppens d'Houthulst



**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Robert 'Bobby' LAUMANS.

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Georges BERY, André DELFLY, André DILLIEN, Albert DUQUET, Robert FEUILLEN,
Yvonne GENDARME, Alexandre JANSSENS, Philippe LAPORT, Albert LEDUC,
Reinold LENSSENS, Alphonse PELTIER & René SEYNAVE.

**MEDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

**MÉDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Leon BERGMANS, José DARDENNE, Bernard de BOLLÉY, Roger DEBRUYNE, Frans DECLERCK,
William LAMON, Théophile LAPORTE, Jacques LEBEAU, Josy MAUER, Michel NOTELAERS,
Joël NOYELLE, Guy ROUSSEAUX, Guy VANDERLINDEN & Roger VAN ROMPAEY.



Fernand JACQUET

1888 - 1947

Officier Vlieger – DFC

Eerste Belgische "aas" van de Grote Oorlog

Grondlegger van de luchtvaartindustrie in de streek van Charleroi

Stichtend en buitengewoon lid van de "Vieilles Tigres Belges"

Lid en beheerder van het Huis der Vleugels

Fernand Jacquet werd in 1888 geboren in Petite-Chapelle, in het zuiden van de provincie Namen.

Na zijn studies aan de Militaire School bekomt hij in 1910 de graad van onderluitenant bij de Infanterie.

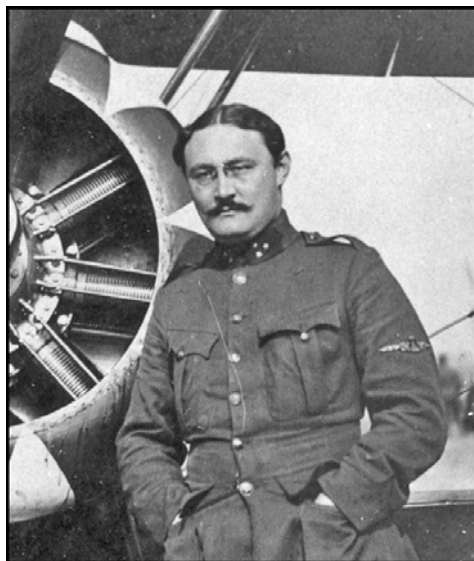
Hij kiest voor de Militaire Luchtvaart en behaalt het brevet van piloot in 1913. In augustus 1914 neemt hij van zodra de oorlog verklaard is, deel aan de luchtoperaties van het 2de Smaldeel. Eerst vanuit de stelling Namen, later vanuit de Antwerpse versterkte gordel en tenslotte opereert hij in West-Vlaanderen, in de sector van het IJzerfront. Hij zet zich daar in tot op het einde van het conflict. We vinden hem achtereenvolgens op de vliegvelden van Oostende, Sint-Idesbald, Koksijde, Saint-Pol-sur-Mer (Frankrijk) en de Moeren. Gedurende vier jaar neemt Fernand Jacquet actief en doeltreffend deel aan gevaarlijke opdrachten. In een mum van tijd verzamelt hij aldus waardevolle inlichtingen in verband met de ligging en de bewegingen van de vijandelijke troepen.

Op 17 april 1915, haalt de bemanning Luitenant Jacquet (piloot) en Luitenant Henri Vindevoghel (waarnemer/schutter) een Duitse Aviatik neer in de omgeving van Roeselare; het is de eerste luchtoverwinning van de Belgische Militaire Luchtvaart.

Op 18 maart 1917 neemt Kapitein Fernand Jacquet koning Albert I mee aan boord van zijn Farman. De Vorst had inderdaad de wens uitgedrukt het IJzerfront te overvliegen waar zijn soldaten een hevige strijd leverden.

Op voorspraak van de Koning neemt Commandant Jacquet in februari 1918 het bevel over de Jachtgroep die uit drie smaldelen bestaat en onlangs op het slagveld van Vlaanderen werd opgericht.

Samen met verschillende waarnemers/schutters (Petit, Isserentant, Robin, de Crombrugghe de Loringhe) voert Fernand Jacquet met moed en volharding 344 frontvluchten uit en neemt deel aan 126 luchtgevechten. Hij behaalt aldus zeven bevestigde en verschillende waarschijnlijke overwinningen. Als hij op 1 februari 1917 z'n 5de overwinning behaalt boven



Lombardzijde wordt hij onze eerste “luchtaas”.

Met 17 vermeldingen op de dagorders van de Belgische en geallieerde legers, is Fernand Jacquet de eerste Belgische piloot die de Distinguished Flying Cross (de beroemde DFC die in 1918 gecreëerd werd door het Verenigd Koninkrijk) mocht dragen. Frankrijk verleende hem het ereteken van “Chevalier de la Légion d'Honneur”. Hij is tevens titularis van het Belgische en het Franse Oorlogskruis.

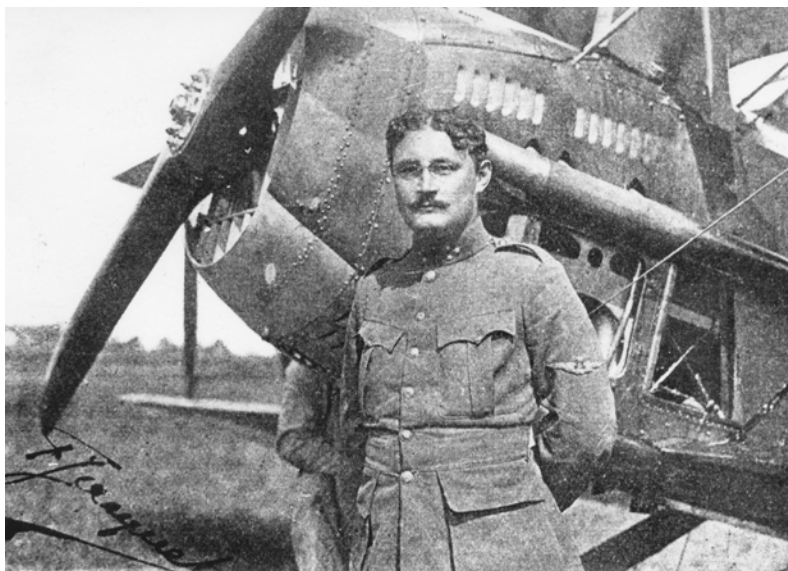
Na de wapenstilstand verlaat Commandant Jacquet het leger om zich actief te wijden aan de ontwikkeling van de burgerlijke luchtvaart die nog in de beginfase is. De technische en operationele ondervinding die hij gedurende de vier oorlogsjaren heeft opgedaan zijn daarbij een waardevolle hulp. Vanaf 1920 werkt hij mee aan de luchtvaartactiviteiten die zich stilaan ontwikkelen op het plateau van Gosselies ; inzonderheid de maatschappij SEGA en de daarbij horende pilotschool, de N.V. Avions Fairey waarvan hij commercieel directeur wordt in 1931. Hij is als het ware een van de belangrijke initiatiefnemers die aan de basis liggen van de Industriële- en luchtvaartactiviteiten die heden nog op de site van Gosselies aanwezig zijn.

Fernand Jacquet zet zich ook in bij de oprichting van een nieuwe Vlaamse onderneming – de Ateliers de construction aéronautique de Zeebrugge (ACAZ) – die de bouw voorziet van volledig metalen vliegtuigen, een nieuwe techniek op luchtvaartgebied . Drie prototypes zullen tussen 1924 en 1928 vliegen, maar tot een serieproductie komt het niet.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog maakt Fernand Jacquet die zich teruggetrokken heeft in zijn geboortestreek deel uit van de weerstand. Hij richt een doeltreffende inlichtingsdienst op in samenwerking met de geallieerden. Hij verstrekt zijn hulp aan een opvang- en ontsnapingsnet voor vliegeniers die Groot-Brittannië willen vervoegen. In 1942 wordt hij door de Gestapo aangehouden. De daaropvolgende opsluiting in de Citadel van Hoei heeft zeer nefaste gevolgen voor zijn gezondheid.

Onvermoeibaar actief man, ridderlijk en onversaagd piloot, door allen geprezen leider, legendarische chef van de Belgische jachtpiloten, bleef Fernand Jacquet steeds een aantrekkelijk, nederig en binnelijk figuur. Hij behield die kwaliteiten tot aan zijn dood in 1947. In zijn laatste wil drukt hij de wens uit om in strikte intimiteit te worden begraven. In verband met zijn laatste rustplaats op het kleine kerkhof van Leval-Chaudeville, schrijft hij: “Ma tombe doit rester à l'abandon, à moins que l'Aviation belge n'estime convenable d'évoquer mon souvenir pour son Histoire à Elle”. Zijn wapenbroeders vervulden zijn ultieme wens: op 30 april 1950, huldigden zij het herdenkingsmonument in dat zijn graf siert. Dit monument dat twee naar de hemel gerichte vleugels voorstelt is een kunstwerk van César Battaille, eveneens een oudgediende van 1914-1918 en persoonlijk vriend van Fernand Jacquet.

*Alphonse Dumoulin &
Georges Lecomte*



Fernand JACQUET

1888 - 1947

Officier aviateur - DFC

Premier « as » belge de la Grande Guerre

Initiateur de l'industrie aéronautique du Pays de Charleroi

Membre associé-fondateur des « Vieilles Tigres belges »

Membre et administrateur de la Maison des Ailes

Fernand Jacquet est né en 1888 à Petite-Chapelle, dans le sud de la province de Namur.

Issu de l'Ecole Militaire, il est nommé sous-lieutenant d'Infanterie en 1910.

Il opte pour l'Aviation militaire et est breveté pilote en 1913. Dès la déclaration de guerre en août 1914, il participe aux opérations aériennes avec le 2e Escadrille à partir de la base de Namur, puis dans les environs de la position fortifiée d'Anvers et enfin en Flandre dans le secteur du front de l'Yser. Il y combat jusqu'à la fin du conflit à partir des terrains d'Ostende, St Idesbald, Coxyde, Saint-Pol-sur-Mer et les Moères. Pendant quatre années, Fernand Jacquet se révèle très actif et efficace au cours de vols audacieux dont il rapporte en un temps minimum de précieux renseignements sur les positions et les mouvements de l'ennemi.



Le 17 avril 1915, l'équipage composé du Lieutenant Jacquet (pilote) et du Lieutenant Henri Vindevoghel (observateur/mitrailleur) abat un avion Aviatik allemand dans la région de Roulers : c'est la première victoire aérienne de l'Aviation Militaire belge.

Le 18 mars 1917, aux commandes de son Farman F 40, le Capitaine Jacquet prend à son bord le roi Albert 1er qui a exprimé le souhait de faire une reconnaissance aérienne du front de l'Yser tenu par ses soldats.

En février 1918, sur recommandation du souverain, le Commandant Jacquet prend le commandement du Groupe de Chasse à trois escadrilles récemment créé sur le champ de bataille de Flandre.

En équipage avec différents observateurs/mitrailleurs (Petit ; Isserentant ; Robin ; de Crombrughe de Loringhe), Fernand Jacquet a fait avec bravoure et ténacité 344 sorties aériennes et aura été engagé dans 126 combats aériens. Il est crédité de sept victoires homologuées et de plusieurs victoires probables. La 5e victoire remportée le 1er février 1917 au dessus de Lombardzijde lui confère le titre d'« as en combat aérien ».

Honoré de 17 citations à l'Ordre du Jour des armées belge et alliées, Fernand Jacquet est le premier aviateur belge décoré de la Distinguished Flying Cross (la célèbre DFC créée en 1918 par le Royaume-Uni). La France le fait Chevalier de la Légion d'Honneur. Il est titulaire de la Croix de Guerre belge et de la Croix de Guerre française.

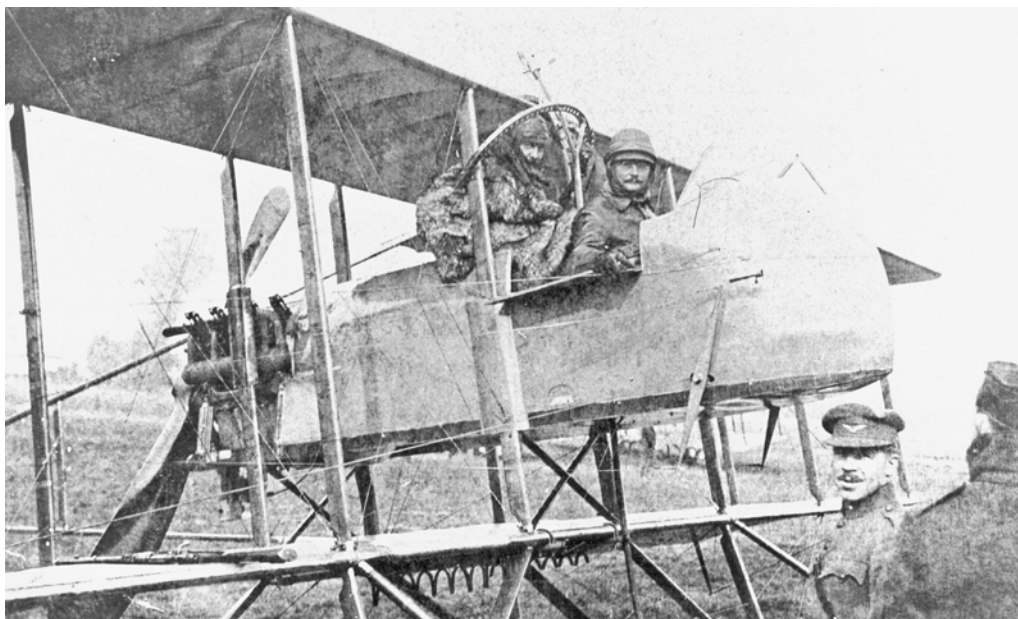
Après la fin du conflit, le Commandant Jacquet quitte les forces armées pour se consacrer activement au développement de l'aviation civile naissante à laquelle il apporte la grande expérience technique et opérationnelle acquise pendant quatre ans de guerre. Dès 1920, il s'implique dans le lancement d'activités aéronautiques qui s'établissent peu à peu sur le plateau herbeux de Gosselies : notamment la société SEGA et l'école de pilotage qui lui est associée ; la s.a. Avions Fairey dont il devient Directeur commercial en 1931. En quelque sorte, il est un important initiateur des activités industrielles et aéronautiques qui aujourd'hui encore animent le site de Gosselies.

Fernand Jacquet s'investit aussi dans la fondation et le fonctionnement d'une entreprise nouvelle en Flandre – les Ateliers de construction aéronautique de Zeebrugge (ACAZ) – qui envisage la fabrication d'avions entièrement métalliques, une technique nouvelle en aéronautique. Trois prototypes voleront entre 1924 et 1928 mais ne pourront déboucher sur une production en série.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, retiré dans le calme de sa région natale, Fernand Jacquet fait partie de la Résistance à l'occupant et organise un efficace service de renseignement en liaison avec les Alliés. Il collabore à un réseau de recueil et d'évasion pour les aviateurs en transit chez nous pour rejoindre la Grande-Bretagne. Arrêté par la Gestapo en 1942, il est incarcéré à la citadelle de Huy dont il sortira sévèrement touché physiquement.

Infatigable homme d'action, aviateur chevaleresque et audacieux, entraîneur d'homme révéral de tous, légendaire chef de la Chasse aérienne belge, Fernand Jacquet fut néanmoins toujours un personnage attachant, humble et modeste. Il l'est resté jusqu'à sa mort en octobre 1947 : dans ses dernières volontés, il demande à être porté en terre dans une stricte intimité ; et à propos de sa sépulture qu'il veut que l'on installe dans le petit cimetière de Leval-Chaudeville, il écrit : « Ma tombe doit être laissée à l'abandon, à moins que l'Aviation belge n'estime convenable d'évoquer mon souvenir pour son Histoire à Elle ». Ses confrères de l'Aviation ont entendu l'ultime appel de leur frère d'arme : le 30 avril 1950, ils inaugurent le monument commémoratif élevé sur sa tombe. Ce monument aux ailes dressées vers le ciel est l'œuvre de César Battaille, lui aussi ancien de 1914-1918 et ami personnel de Fernand Jacquet.

Alphonse Dumoulin & Georges Lecomte



Willy COPPENS d'HOUTHULST

1892 - 1986

**De meest succesrijke Belgische jachtpiloot van alle tijden
Commandant bij het Militair Vliegwezen en
Inspecteur van de Luchtverdediging
Ereluitenant-kolonel vlieger en baron**

Willy Coppens is een figuur apart in de Belgische luchtvaartgeschiedenis.

Hij is eerst en vooral onze meest succesrijke jachtpiloot met 37 neergehaalde vliegtuigen en ballons. Ook al lijkt het neerhalen van zo een ballon een simpele zaak, vergeet niet dat die pal boven vijandelijk gebied hingen en goed werden verdedigd door luchtafweer. Ze dan beschieten vanuit een tweedekker met een machinegeweer van 7,92 mm maakt het al een stuk riskanter. Het heeft Willy Coppens trouwens zijn linkerbeen gekost.

Ook merkwaardig is dat hij een van de langst levende piloten is geweest: Willy Coppens is 94 jaar oud geworden niettegenstaande een bewogen leven, eerst als jachtpiloot, nadien ook nog als attaché en smaldeelcommandant. Zijn laatste jaren heeft hij doorgebracht met de dochter van Jan Olieslagers, zijn beste vriend.

Ten slotte heeft Willy Coppens altijd een probleem gehad met eervolle onderscheidingen: die vond hij alleen aangewezen voor echte operaties in oorlogstijd. Wie op een hoofdkwartier in de achterste lijnen zat, verdiende die niet, vond hij. Die wrevél komt trouwens in al zijn boeken terug. Hij aarzelde ook niet om sommige vliegtuigaankopen vóór de Tweede Wereldoorlog af te keuren, bijvoorbeeld die van de Fiat CR.42.

Dit was een man uit één stuk: een echte piloot, een patriot maar vooral een eerlijk man die voor zijn standpunten uitkwam. Niet te verwonderen dat hij ooit decoraties heeft teruggestuurd omdat hij ze niet 'verdiend' vond. Hij stond trouwens op goede voet met koning Albert I en later ook met koning Boudewijn die hem tot de adelstand verhief.

De kleine man uit Watermaal-Bosvoorde is een groot figuur uit onze luchtvaartgeschiedenis.

Wilfried Tersago & Jacques Schelfaut



Willy COPPENS d'HOUTHULST

1892 - 1986

**L'as des as des pilotes de chasse belges
Commandant à l'Aviation militaire et
Inspecteur de la Défense aérienne**

Lieutenant-colonel Aviateur Honoraire et baron



Willy Coppens est une figure particulière de l'histoire de l'Aviation belge.

Il est tout d'abord notre meilleur pilote de chasse, ayant abattu 37 avions et ballons captifs. Bien qu'abattre un ballon puisse paraître chose simple, n'oublions pas que ces ballons se trouvaient dans les lignes ennemies et qu'ils étaient très bien défendus par de l'artillerie anti-aérienne. Ouvrir le feu à partir d'un biplan avec une mitrailleuse de 7,92 mm remet les choses en perspective. Cela lui a d'ailleurs coûté la jambe gauche.

Il est également remarquable qu'il fut un des pilotes ayant vécu le plus longtemps: Willy a atteint l'âge de 94 ans après une vie assez mouvementée, d'abord comme pilote de chasse, ensuite comme attaché militaire et commandant d'escadrille. Il a passé les dernières années de sa vie aux côtés de la fille de Jan Olieslagers, son meilleur ami.

Finalement, Willy Coppens a toujours eu des problèmes avec les distinctions honorifiques: il estimait qu'on ne les méritait qu'à la suite d'opérations réelles en temps de guerre. D'après lui,

quand on avait servi dans un quartier général derrière les lignes, on ne les méritait pas. Cette rancune revient d'ailleurs dans tous ses livres. Il n'a pas hésité non plus à fortement déconseiller certains achats d'avions avant la Seconde Guerre, notamment les Fiat CR.42.

Il fut un homme tout d'une pièce: un vrai pilote, un patriote mais surtout un homme honnête qui défendait ses idées. Pas étonnant dès lors qu'il ait renvoyé des décorations parce qu'il estimait ne pas les avoir "méritées". Il s'entendait d'ailleurs parfaitement bien avec le Roi Albert 1er et ensuite avec le Roi Baudouin 1er qui l'avait anobli.

Le petit homme de Watermael-Boisfort est une grande figure de notre histoire aéronautique.

Wilfried Tersago & Jacques Schelfaut



UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

Robert 'Bobby' LAUMANS

Bobby est né en décembre 1920.

En octobre 1937, il réussit l'examen d'entrée à l'Ecole Royale Militaire mais n'est pas admis. Il s'engage alors comme volontaire de carrière au 2e Lanciers. Il devient candidat officier d'active et après son entraînement, il se retrouve au 4e Escadron du 2e Lanciers.

Début septembre 1939, Bobby passe à l'Aéronautique militaire et est muté le 4 à l'Ecole de Wevelgem comme élève-pilote à la 82e Promotion. Le 13 mai, il effectue sa première mission de guerre sur Avro 504. C'est ensuite le départ pour la France et puis le Maroc où il arrive à Oujda avec son unité.

Le 3 juillet, il quitte Oujda pour Casablanca. Le 5 août, il arrive à Cardiff (UK) à bord du S.S. Livingstone. Après son entraînement sur Miles Magister et Hurricane, il est breveté pilote et reçoit ses ailes RAF le 18 mai 1941 ; il est nommé Pilot-officer. Il fait ensuite son OTU sur Spitfire I et est affecté le 19 juillet 1941 au 74 Sqn sur Spitfire IIb. Le 5 avril, il passe au 350 (Belgian) Sqn sur Spit Vb. Il endommage un Focke-Wulf 190 le 23 mai.

Le 1 juin 42, au cours du Circus 178 dans le Pas-de-Calais, il est abattu



*Sur Avro 504N à Wevelgem,
janvier 1940*



au-dessus de la Manche. Il dérive pendant 3 jours (63 heures) dans son dinghy avant d'être recueilli par une unité de la Kriegsmarine. Interné d'abord à Nieuwpoort puis à Koksijde, il est amené ensuite au Stalag Luft III à Sagan. Il prend part dès 1943 à la préparation de la « Grande évasion » sans toutefois s'évader.

Fin janvier 1945, c'est le départ de Sagan pour 200 km à pied puis le train vers le nord-est de Brême ; en avril, départ à pied vers Lubeck avant d'être libéré le 2 mai par la 8e Armée de Montgomery. Il est ensuite rapatrié en UK par Lancaster. Après un retour dans sa famille qu'il n'avait plus vue depuis avril 1940, il est détaché en juillet 45 à l'Air Ministry, RAF Theatre Show, pour la représentation « Back Home ». Début octobre, il se retrouve au 123e Wing à Wunstorf (D) et passe au 135e Wing à Fassberg juste avant la Noël 45. Le 22 janvier 46, il commence sa conversion sur Oxford et est posté au 125 Sqn du Transport Command le 4 avril où il vole sur Dakota.

A la mi-mai, il est démobilisé et est engagé le 17 mai à la Sabena comme 2e pilote. Le 20 janvier 47, il est commandant sur DC-3. Les DC-4, DC-6, CV240 et Convair 440 suivront.

Sur Spitfire IIb au 74 Sqn RAF, septembre 1941

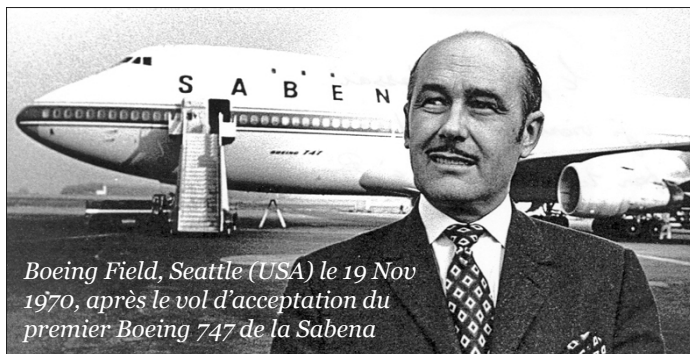
Début février 1961, il est commandant sur Caravelle ; il effectue d'ailleurs le 8 mai le vol d'essai et d'acceptation de la Caravelle VI OO-SRA actuellement exposée au Musée de l'Air. Il présente cette machine au Roi Baudouin le 9 mai à son retour à Zaventem.

De 1959 à 1976, Bobby est commandant de bord sur Boeing 707, 727 & 747. Le 19 novembre 70, il effectue le vol d'essai et d'acceptation des B.747 OO-SGA & B qu'il présentera ensuite au Roi Baudouin.

Il est aussi instructeur en vol sur tous les



Au Stalag Luft. III, Sagan 1943



Boeing Field, Seattle (USA) le 19 Nov 1970, après le vol d'acceptation du premier Boeing 747 de la Sabena

avions de la Sabena : en 1960, Chief flight instructor adjoint, en 1968, chef-pilote de la flotte B.747, en 1970, Chief flight instructor et en 1971, chef de la division SN « entraînement en vol » pour tout le personnel navigant (Cdt, FO, Nav, FE et personnel de cabine).

Le 26 mai 1976, Bobby effectue son dernier vol, New-York – Bruxelles sur B.747.

Au cours de sa carrière, Bobby a obtenu les décorations suivantes :

- 30 Sep 45 : Croix des Evadés,
- 18 Jul 46 : Croix de Guerre 1940 avec 2 Palmes et Lion de bronze,
- 25 Jun 53 : Chevalier de l'Ordre de la Couronne,
- 8 Avr 54 : Chevalier de l'Ordre de Léopold,
- 7 Avr 59 : Officier de l'Ordre de la Couronne,
- 7 Avr 84 : 2 Glaives croisés & Barrette 40-45 sur Officier de l'Ordre de la Couronne,
- 5 Jan 03 : Médaille Militaire de 1e Classe pour acte de courage,
- 8 Jan 06 : Médaille de la Résistance.



Présentation du Boeing 747 au Roi Baudouin le 8 mars 1972 : explications, briefing et démonstrations. L'entretien durera 4 heures...



UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

Georges BERY

Georges est né en août 1926. En 1946, il effectue son service militaire chez les parachutistes. Peu après sa démobilisation, il s'engage le 20 Sep 1948 à l'Aéronautique Militaire comme élève-pilote à la 112e Promotion. Rayé PN élève en 1949, il passe en Oct 49 l'Examen A pour candidats officiers d'active et en 1950, il entre à l'Ecole de Navigation à Evreux. Il est breveté navigateur le 20 Fev 1951.

Après l'EPOA à Nivelles, il passe fin mars 52 au TCU du 15 Wing. Il est nommé Sous-lieutenant Aviateur le 26 juin 1952. Début juin 57, il est navigateur en campagne photogramétrique dans le Nord Katanga ; il sort indemne de l'accident au décollage d'Albertville du DC3 KP6 (Mécanicien tué).

Le 30 avril 1958, il rejoint la RCAF pour suivre le cours Observateur-Radar à Winnipeg, Canada, et le 8 Sep, il passe au 1 Wing de Chasse TT, à la 350 Escadrille comme navigateur-radar sur CF100. Début Nov 59, il participe à l'Opération Simba comme navigateur à bord d'un des 4 CF100 ayant relié Beauvechain à Kamina via Léopoldville.



Avant d'être pensionné le 1 Oct 76, on retrouvera encore Georges en tant que secrétaire COMIXAIR (Comité Mixte Aérien), à 2ATAF Maastricht, au SHAPE (Ops Center) et au Bureau de Mobilisation de l'Etat-major.

André DELFLY

André est né en avril 1931. Il s'engage dans l'Armée de l'Air (France) le 18 juillet 1950 après passage du concours pour élève pilote de mars 1950. Le 20 août, c'est le départ pour les USA, à Randolph Field (Texas) pour le primary ; l'Advanced suit à Williams AFB le 14 mai 1951 sur T-28, T-33 et F-80. André est breveté pilote de chasse avec la promotion 51-G le 27 octobre 1951.

A son retour en France, il est affecté à la 3e Escadre de chasse de Reims, à l'Escadron 1/3 « Navarre » sur F-84E puis G. Le 24 novembre 1953, c'est le départ pour l'Indochine ; il est affecté au Groupe de chasse GC 2/22 Languedoc. Il effectue un 1er atterrissage forcé le 13 février 1954, suite à panne de moteur ; il est récupéré par hélicoptère Sikorsky et est en indisponibilité médicale suite au crash jusqu'à fin mars 54.

Retour en France juste avant la Noël 1954 et affectation le 20 février 1955 à la 12e Escadre de Cambrai, à l'Escadron 1/12 « Cambrasis » respectivement sur MD 450 Ouragan, Mystère 4A puis Super Mystère B2.

Il effectue un 1er séjour en Algérie à l'EALA 15/72 à Paul Cazes dès le 20 décembre 1957. Son 2e crash a lieu le 22 mars 1958 sur T-6, suite à panne moteur due à tir ennemi ; il est récupéré par hélicoptère Alouette. Encore un crash sur T-6

*Republic F-84E Thunderjet
EC 1/3 Navarre, Reims 1951.*



le 31 juillet 58 après panne moteur avec récupération par hélicoptère H34.

André revient à la 12^e Escadre de chasse de Cambrai le 26 novembre 1958.

Il effectue un 2^e séjour en Algérie, à l'EALA 03/005 à Mecheria à partir du 27 janvier 1962 sur T-28, commandant l'escadrille « Le petit prince ». Fin septembre, retour à la 12^e Escadre de chasse de Cambrai.

Le 17 septembre 1964, il suit un stage de reclassement officier au centre d'étude des problèmes industriels de Lille (Chambre de Commerce) et est admis à la retraite le 18 juillet 1966 et appelé à servir dans la réserve. Il est rayé des cadres le 31 décembre 1983 et admis à l'honorariat au grade de Lieutenant-colonel.

Au cours de sa carrière, André a effectué 4.475h10 de vol militaires dont 956h30 de vol de guerre en 544 missions.

Ses décorations :

Officier de la Légion d'Honneur,
Commandeur de l'Ordre National du Mérite,

Croix de Guerre TOE,

Croix de la valeur militaire,

Médaille de l'aéronautique.

*Super Mystère B.2
EC 1/12 Cambrésis, Cambrai 1974.*



André DILLIEN

André est né à Uccle début septembre 1929.

Le 20 septembre 1946, il est à l'Administration de l'Aéronautique comme aide-opérateur radio à l'aérodrome de Melsbroek et 2 mois plus tard, on le retrouve à la Régie des Voies Aériennes comme radiotélégraphiste à la station ONB ; en 1948, il est radiogoniométriste aux stations ONA et ONM.

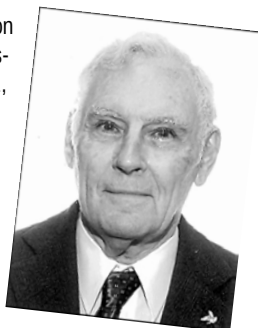
Titulaire du certificat de radiotélégraphiste aviation, il est - par dérogation d'âge et sur autorisation du directeur général de l'Aéronautique - radionavigant sur les Junkers Ju-52 de cette administration. Le 19 février 1951, il obtient sa licence élémentaire n°1304/1591. Fin novembre 1951, il obtient également sa licence de pilote privé.

Le 21 Sep 54, il se retrouve au Ministère des Colonies comme radiotélégraphiste, météorologiste et contrôleur au FIC de Léopoldville (Congo belge). Début Oct 57, il est élève à l'INUTOM, l'Institut Universitaire des Territoires d'Outre-mer, section de Bruxelles, où il obtient son agrégation en aéronautique, météorologie et télécommunications. Il sera ensuite chef de poste à Manono (Congo belge) et chef de la sub-FIR Kasai, aéroport de Luluabourg, ainsi qu'instructeur à l'aéroclub de Luluabourg.

Le 6 janvier 1958, il est mobilisé sur place par la Force Publique, section Avimil, comme radionavigant sur DH104 Dove et comme pilote sur DHC1 Chipmunk. Début juillet 61, il devient inspecteur-général de l'Administration de l'Aéronautique de la République du Congo (certificat de radiotélégraphiste n° 51). Parmi les diverses licences obtenues, on retiendra pilote professionnel en mai 66 et celle de pilote de ligne en juillet 67.

En 1968, on le retrouve au Biafra où il effectue du transport aérien. En Dec 68, il obtient sa licence de « commercial pilot » aux USA.

Début Sep 72, à l'OACI, il est expert en télécommunications aéronautiques et est chargé de la création d'une administration de l'aéronautique au Bangladesh. Un an plus tard, toujours à l'OACI, il est conseiller interrégional itinérant, responsable pour les télécom-



*DH.104 Dove 1B
Force Publique
Congo, 1949-60*



munications de l'aviation pour la zone Afrique-Océan Indien-Asie.

Début Fev 75, il est au Burundi comme chef de projet aviation Burundi-Afrique de l'Est (licence de radionavigant-instructeur). En avril 81, il devient Secrétaire-général adjoint des VTB. A la RVA, il est instructeur à l'école des contrôleurs de Bruxelles/National. En 1982, il est nommé secrétaire-général des VTB.

Le 1er janvier 1990, il est admis à la retraite, mais reste instructeur cours théoriques pour les pilotes ; il écrit des manuels et les périodiques Air-Info pour l'aviation. Il est également historien au Musée de l'Air de Bruxelles.

En 2004, il obtient encore son brevet ULM ; il compte à ce jour 7.000 heures de vol sur plus de 40 types d'avions, du Cub au DC-6B, et un total radionavigant de 1.500 heures.

Albert DUQUET

Albert is eind mei 1929 geboren.

Albert begint zijn loopbaan bij de Luchtmacht op 30 april 1949 en wordt leerling piloot bij de 115de Promotie. Net voor Kerstmis 49 begint hij in de EVS op SV4B. De VVS op Harvard en Spitfire IX volgt op 1 Jul 50 en hij wordt gebrevetteerd piloot op 21 Feb 51 en Sergeant Vlieger benoemd.

Op 1 maart 1951 is het tijd voor zijn OTU op Spitfire XIV in Koksijde. Daarna, begin mei gaat Albert over naar de 2de Wing van Florennes, 3de Smaldeel. Eind oktober is het dan de 1ste Wing (4 Smd) maar reeds begin november gaat hij over naar de VVS als instructeur op Harvard.

In Feb 52 is het dan de EVS als instructeur op SV4Bis. Begin Sep 53 is hij terug in de VVS nog steeds als instructeur op Harvard. Op 21 Nov is het de grote reis naar Kamina (Congo) als instructeur op Harvard (VVS).



Vanaf eind mei 56 volgt Albert een 'refresher' bij de OCU en is dan instructeur bij de OTU. Op 1 Apr 57 gaat hij over naar de 7 Wing in Chièvres (8 Smaldeel) op Hunter.

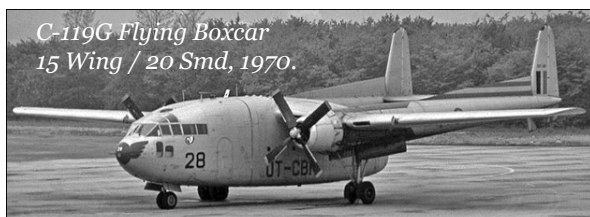
Terug naar Afrika in Feb 60, waar hij op gewapende Harvards van de 'Flight Appui Feu' vliegt voor de COMRU (Bujumbura).

Begin Sep 60 is hij terug in

Chièvres (7 Wing, 8 Smaldeel op Hunter). Op 1 Sep 61 wordt hij overgeplaatst naar de C(R)P Semmerzaeke, dan de CRC Glons en terug naar C(R)P Semmerzaeke. Hij wordt Adjudant-chef Vlieger benoemd op 26 maart 65.

Terug naar Chièvres op 3 Okt 66, als IRE. Begin Aug 67 is het mutatie naar de 9de Wing van Bierset (als IRE) en op 10 Nov 69 gaat Albert over naar de 15 Wing en vliegt op C-119G bij het 20ste Smd.

Na zijn pensioen in Jul 74 vliegt hij nog als instructeur bij Air Zaïre op Piper Tomahawk (1976-1977).



Robert 'Bob' FEUILLEN

Bob est né en juillet 1927.

Le 6 Sep 1945, il s'engage à la Section belge de la RAF au Manoir d'Anjou à Stockel et arrive 15 jours plus tard à Botisham, Cambridgeshire (UK). En mai 46, on le retrouve au 169 Wing à Evere comme assistant caravane. En novembre, il est à l'EPE de Diest avec la 110e Promotion d'élèves-pilotes ; il est toutefois radié en août 1948.

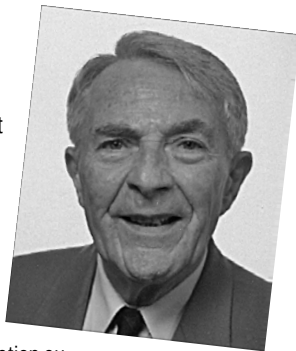
A partir de Nov 49, il suit alors les cours de candidat Radio de bord à l'Ecole technique de Tongeren et est admis dans le PNE le 17 mai 50. Le 1 Nov, il est breveté Radio de bord et nommé sergent. Il est affecté à la 21 Esc, Flight de Communications. En Sep 51, il passe au TCU et obtient son Brevet supérieur.

Le 1 Avr 1957, il fait mutation au Flight Transport BAKA (Kamina, Congo belge) avec affectation au QG des Forces Métropolitaines à Léopoldville. Après un congé statutaire d'Afrique en 1960, il est rappelé en août pour former un équipage C-119G vers Kitona au Congo.

Le 1 Mar 1961, il est à nouveau au 15 Wing, repris en force à la 40 Esc. Retour au Congo de juin à septembre 64 au sein de la FATAC (1er Dét) basé à BAKA. Après un retour à la 21e Esc en Oct 64, il se retrouve à la FATAC de janvier à mars 66 (Stanleyville).

Le 16 Oct 71, Bob effectue son dernier vol, une mission VVIP, entre Shiraz (Iran) et Melsbroek. Il est admis à la pension le 1 Nov 1971.

On le retrouve ensuite à European Air Services (opérations) ; puis il devient Fondé de pouvoirs à New European Air Services et termine sa carrière civile à Abelag Aviation comme Assistant Station Manager. Le 1 Jan 88, il met fin à ses activités civiles.



Yvonne GENDARME-HENDRICE

Née début février 1927, Yvonne a obtenu son PPL auprès de l'Administration de l'Aéronautique en 1951.

Dès ma prime enfance, je rêve de pouvoir connaître un jour la joie de me trouver seule aux commandes d'un avion. Très jeune orpheline de mon père, Capitaine à l'Armée belge, mort en Ethiopie en mission militaire, je suis la dernière à la maison, mon frère aîné étant au Congo, d'où il s'engagera volontairement dans la guerre d'Ethiopie et l'autre à l'Armée belge où il se distinguera lors des inondations en Hollande. La situation pécuniaire de ma mère ne lui permettait pas d'envisager les dépenses inhérentes à mon projet, lequel l'effraie beaucoup d'ailleurs. J'abandonne donc l'Ecole d'Assistants Sociales où je suis inscrite et je suis acceptée, en 1946, à la Section Aviation du Royal Motor Union à Liège où j'offre bénévolement mes services, en échange d'heures d'écologie.

C'est ainsi que j'obtiens, le 4 novembre 1948, le brevet élémentaire de pilote d'avion et le 4 août 1951, le brevet B de pilote privé d'avion (ce dernier avec les vives félicitations du Jury – pardon pour cette offense à la modestie mais j'en suis très fière.) Et me voilà devenue - mais là, je n'y suis vraiment pour rien - la première Liégeoise à avoir obtenu le brevet B.

*25 août 1951,
premier vol avec passager, en l'occurrence le Chevalier Jules de Laminne, 'père de l'aviation belge'.*

Le Colonel Aviateur Robert FABRY, extrêmement apprécié et regretté au sein de l'Association des Vieilles Tigres - titulaire d'un passé sportif exceptionnel - prend l'initiative de déposer ma candidature au Mérite Sportif Liégeois 1951. J' ai eu l'honneur d'y obtenir le Premier Accessit pour la ténacité apportée à atteindre mon but.

Finalement, mes derniers vols se situent en 1953. Il m'est impossible, pour des raisons financières, d'acquiescer le brevet professionnel. De toutes manières, je sais qu'il ne me mènerait nulle part. Je prends donc la sage mais dure décision de renoncer à voler.

Ma carrière fut courte, certes, mais elle fut pour moi la merveilleuse réalisation d'un rêve de jeunesse et une période de bonheur intense que je garde chevillée au cœur. Mon amour des ailes reste intact, comme le demeure le réflexe de suivre un court instant et avec un peu de nostalgie, la trajectoire des avions qui sillonnent le ciel...

Mon descriptif n'est pas très passionnant, je le sais. Pour l'agrémenter, peut-être, j'ai choisi parmi mes souvenirs, une petite anecdote qui m'est très chère. J'ai eu le privilège de bien connaître le Chevalier Jules de Laminne "père de l'aviation belge" et moniteur d'avion en 1910, puisqu'il était à l'époque Président de la Section Aviation du Royal Motor Union. A l'obtention de mon brevet B, il s'est offert spontanément à être mon tout premier passager. J'étais comblée par un tel honneur et, je l'avoue, même un peu stressée. Mais ce fut merveilleux! A sa demande et pour débiter, nous avons survolé, près de Verlainne, le ravissant château d'Oudoumont qui fut, pendant quelques années, celui de sa famille. J'ai vu par la suite une photo du Chevalier de Laminne à bord de son Farman et qui venait d'atterrir sur la pelouse du château où il est entouré de sa mère ainsi que de ses frères et sœurs. A 75 ans, il ne manquait pas de courage pour se confier à une jeune fille, fraîche émoulue de sa promotion! Je me souviens de lui avec émotion. Il était d'une extrême gentillesse, fin lettré, d'une parfaite urbanité et très vieille France!

Je pourrais vous conter, de même, un autre souvenir auquel je tiens beaucoup également. Celui d'un retour nocturne en Piper Cub, seule bien sûr, vers l'aérodrome de Bierset, non éclairé, sans lecture possible des instruments de bord dans une carlingue noyée dans la pénombre. Le croirez-vous? Atterrissage comme un Pape, en trois points, 27 minutes après le coucher du soleil! Ce sera pour une autre fois... Mais que c'était beau!

Comme encore celui d'un record absolument inutile: atteindre Gand et le survoler pendant une heure à 4.200 m. d'altitude, péniblement atteinte puisque le Piper Cub avait un plafond de 3.500 m. Le panorama était magnifique! Au bout d'une heure, j'étais légèrement somnolente mais surtout complètement gelée!

Alexandre JANSSENS

Alex est né en novembre 1928.

Le 25 juin 1947, il devient élève-pilote à la 115e Promotion. En juin 1950, il vole sur T-6 et Spitfire IX à l'EPA et est breveté pilote le 21 Fév 51.

Fin avril 51, il obtient son brevet supérieur sur Spitfire XIV et est affecté au 7e Wing, 8e Escadrille sur Meteor T.7 et Mk.8 ainsi que sur Oxford.

Le 15 Jan 52, leader de 3 avions, il est victime d'une détérioration brusque des conditions météorologiques mais parvient





SV-4bis

Alex saute en parachute et est blessé à la colonne vertébrale.

En 1967, il est instructeur sur Fouga à l'EPA et devient vice-champion du monde de voltige aérienne à Coventry (UK) sur SV4Bis. En 1969, il est victime d'un nouvel accident à l'atterrissage et est réformé.

Philippe LAPORT

Philippe est né en février 1925.

Après la guerre, quand je suis revenu de captivité, j'ai acheté un avion Auster qui m'a procuré beaucoup de plaisir ; je l'ai conservé environ 9 ans.

Puis, j'ai dû partir aux USA et j'ai donc été obligé de revendre l'Auster Arrow à une firme africaine du Katanga. Depuis lors, je n'ai plus eu de nouvelles de cet avion.

Actuellement, j'ai encore l'occasion de piloter quelques fois l'avion d'une de mes filles qui est championne de Belgique d'acrobatie aérienne.



Auster J-2 Arrow

Albert LEDUC

Albert est né fin décembre 1928.

En septembre 1949, Albert commence les cours au sol à l'EPE de Diest ; il effectue son 1er solo sur SV-4 le 20 Avril 1950.

En juillet 1950, c'est l'EPA de Brustem où il effectue son 1er solo sur Harvard le 20 juillet. 1er solo sur Spitfire IX le 30 Nov 50 et sur Spit XIV le 14 Fév 51. Albert est breveté pilote le 21 Février 1951.

Il suit alors l'OTU à Coxyde sur Spit XIV (mars-avril 1951) et obtient son brevet supérieur pilote le 2 mai 1951. De mai à juillet, il vole sur Spit XIV à Beauvechain à l'Esc Auxiliaire.

En Jul 51, il est à Chièvres à la 8 Esc. Il suit le cours bimoteur sur Oxford puis passe sur Meteor T.7. Il effectue son 1er vol sur Meteor Mk.8 le 27 Jul 51.

Le 17 juin 1952, il fait son dernier vol sur Spit XIV, un convoi de Chièvres à Coxyde des avions du 10e Wing. Jusqu'à janvier 1957, il est à la 8 Esc du 7 Wing à Chièvres. Après une année de cours en 1953, il revient à Chièvres (7 Wing, 8 Esc) et est nommé SLT en décembre 54.

Après son Fighter Leader Course en avril-mai 1955 à Brustem, il suit le cours IRE sur T-33 à Fürstenfeldbruck (USAF



1950, EPE Schaffen sur SV-4



7330th Flying Training Wing) en août-septembre 55 et obtient son brevet "Instrument Flying Instructor Jet".

Le 7 août 56, il effectue son 1er vol sur Hunter F.4. En Jan 57, il est posté au Flight PSV du 1er Wing de Beauvechain comme instructeur I.F.

Le 20 Dec 57, c'est le crash sur Hunter F.4 et Albert se retrouve cloué au sol pour 6 mois. Fin Jun 58, c'est le retour au Groupe de vol du 1er Wing avec vols en Meteor T.7 (instructeur I.F.). En Aou 58, passage à la 22 Esc du 9 Wing à Brustem pour conversion sur Hunter F.6 avec un premier vol le 12 août 1958.

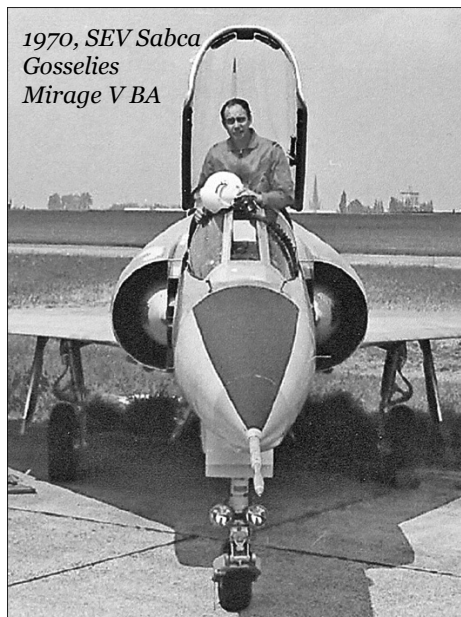
En Sep 58, c'est le retour au Groupe de Vol du 1er Wing comme Officier Ops ainsi que la conversion sur CF 100. Il passe ensuite 3 ans au SOC Glons comme Intercept Controller et puis Sector Controller. Pendant cette période, il est

pilote visiteur à la 350 Esc avant son retour à la 350 en avril 62 sur CF100. Mais dès septembre, il fait sa conversion sur F-104G à Nörvenich avec son 1er solo le 17 Sep 62. A son retour à Beauvechain, il vole à nouveau sur CF100, d'abord à la 350 puis à la 349.

En Jan 64, il suit alors le cours candidat-major à Brustem ; le 4 Feb 64, il fait le convoyage du dernier CF100 de Beauvechain à Coxyde. En juillet, nouvelle conversion sur F-104G et puis retour au 1er Wing, à la 349 sur F-104G.



1956, 7 Wing, 8e Esc à Chièvres sur Hunter F.4



1970, SEV Sabca
Gosselies
Mirage V BA

En juillet 1966, il est désigné comme officier d'opérations (OPS i A) à TEM SOC Uedem mais continue à voler sur F-104 avant de faire sa conversion sur F-84F à Florennes en juin 69.

En juillet 69, il nommé chef du Service des essais en Vol (SEV) à Gosselies, chez SABCA et Fairey. Il effectuera e.a. l'air test du premier SF260 en Italie avant le convoyage vers Gosselies. La conversion sur Mirage suit d'avril à mai 1970 sur la BA102 de Dijon. Dès le 17 Jul, il fait le premier air test du Mirage V (BA02) à Gosselies. Bilan SEV Gosselies de Jul 69 à Déc 74: vols d'essais sur (T)F-104G, (R)F-84F, T-33, Pembroke, (T)F-104 (Luftwaffe), Mirage V (BA, BD et BR), Mach 2 runs F-104 et Mirage, air tests et convoyages SF260 Marchetti Italie-Gossoncourt.

A partir de Dec 74, il est nommé à DOD (Defensive Operation Division), Fighter Branch en tant que Fighter Ops AAFCE à Ramstein ; il est alors pilote visiteur au 15 Wing. Il prend sa

retraite en Dec 1975 et passe à la réserve avec le grade de Lt Col.

De 1976 à 1986, il effectue des vols de remorquage sur Piper aux Cadets de l'Air et devient ensuite moniteur vol à voile à Florennes, Brustem, Oostmale & Weelde.

Albert compte 3.880 hr de vol à la FAé (dont 3.184h30 sur Jet) et quelque 610 hr aux Cadets de l'Air.

Reinold 'Sus' LENSSENS

Op 25 augustus 1949 vervoegt Reinold de Luchtmacht als leerling-piloot bij de 115de Promotie in Diest waar hij de grondcursus volgt. Begin januari 1950 begint de opleiding op Tiger Moth.

Van 12 Jun 50 tot 21 Feb 51 is hij in de Gevorderde Vliegschool in Brustem; hij vliegt daar op T-6 Harvard en Spitfire 9.

De uitreiking van de vleugels vindt plaats op 21 februari 1951.

Het is dan tijd voor zijn OTU in Koksijde, van 25 Feb tot 31 Apr 51, waar hij zijn Hoger brevet jachtpiloot op Spitfire 14 haalt.

Van eind april tot eind juli 51 vliegt Reinold op Spit 14 bij de 'Escadrille Auxiliaire' te Bevekom. Hij wordt dan overgeplaatst naar Chièvres waar hij op Oxford, Meteor T.7 en Meteor Mk.8 vliegt tot begin 1953. Hij wordt vervolgens instructeur op SV4B, Harvard en Piper Cub in Tienen, Brustem, Wevelgem en Koksijde tot november 1954.

Op 2 Nov 54 gaat Reinold over naar Sabena met, na zijn cursus en training op DC3, een contract begin 1955.

Bij Sabena zal hij vliegen als first officer op DC3, DC4, Convair, DC6 & DC7; als Captain op Caravelle, B737, B707 & DC 10.

Zijn laatste vlucht was op 19 oktober

1990, op DC10 tussen Kigali en Brussel.



Alphonse PELTIER

Alphonse is in juni 1927 geboren.

Wanneer de Duitse troepen België binnenvallen op 10 mei 1940 is hij leerling aan de Cadettenschool te Saffraanberg. Hij wordt oorlogsvrijwilliger op 27 Feb 45. Na enkele jaren bij de infanterie en artillerie gaat Alphonse over naar de Militaire Luchtvaart op 1 Sep 47 als uitrustingsofficier. Ongeveer een jaar later wordt hij leerling-piloot bij de 112de Promotie. Tijdens zijn opleiding in de Gevorderde Vliegschool heeft hij medische problemen en gaat over naar de navigatieschool op 25 Feb 50. Hij wordt gebrevetteerd navigator op 14 maart 1951 en vliegt dan in de 15 Wing (21 Smd). Daarna wordt hij nog adjunct-officier van de Stafchef van de Luchtmacht (Gen Leboutte), volgt de cursus aan de Krijgsschool, werkt bij de inlichtingendienst... Eind 58/begin 59 volgt een 'Fighter Controller Course' bij de RAF; hij wordt dan bevelhebber van CRC Glons en daarna CRP Senonchamps. In augustus 62 gaat Alphonse naar ZATAF als Air Defence Operations Controller om terug te komen naar de 15de Wing eind december 66. Van eind augustus 67 tot aan zijn pensioen op 27 Dec76 is hij

permanent secretaris van
COMIXAIR.

Na zijn militaire loopbaan zal
Alphonse nog actief blijven
als Directeur Quality Service
bij Belgavia/Aviapartner.

René SEYNAVE

René est né fin août 1931.

Le 25 octobre 1949, il s'engage comme candidat élève-pilote et est admis PN élève le 26 avril 1950. Le 14 juillet 1951, il est breveté pilote par la RCAF. Le 1 Jul 56, il est en congé sans solde et commence alors une carrière civile à la Sabena. A sa mise à la retraite à 52 ans suite à la restructuration de l'entreprise, il totalise 18.500 heures de vol.



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

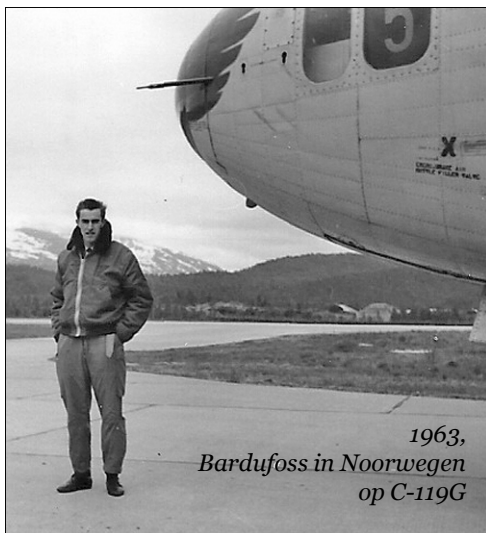
UITREIKING VAN DE MEDAILLE VAN 50 JAAR LUCHTVAARTBREVET ATTRIBUTION DE LA MÉDAILLE DE 50 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

Leon 'Pam Pam' BERGMANS

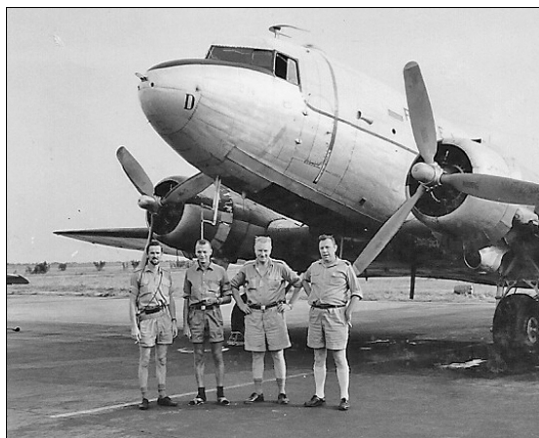
Leon is eind april 1940 geboren.

The big step

Hoe komt een zeventienjarige student op het einde van de vijftiger jaren terecht bij de Luchtmacht? De vraag kent vele antwoorden, maar bij gebrek aan schrijfruimte beperk ik mij tot het meest relevante. Anno 2011 kan men zich, zeker als student, nog nauwelijks een voorstelling maken van de macht en de rigide mentaliteit die in die tijd als een verstikkend keurslijf heerste in vele bisschoppelijke colleges. De dagindeling was de afspiegeling van een strak studieschema gekoppeld aan een rooms-katholiek vormingsbeleid dat om 06.45 uur in de ochtend begon met een canonieke misviering, om te eindigen met de dagelijkse studie rond 18.00 uur. Ook 's zondags ontsnapte men niet aan het dogmatische programma van een vroegmis en studie, met als afsluiting een volksliturgisch lof op het einde van de voormiddag. Als mijnwerkerszoon had ik het behoorlijk moeilijk met de heersende mentaliteit, maar vooral met de beknotting van mijn intellectuele vrijheid. Ik kon mij dan ook maar handhaven dankzij mijn stel goedwerkende, grijze hersenen. Na ruim vier jaar trok ik de collegedeuren achter mij dicht en stapte op 17 maart 1958 door de grote poort van de Gêruzetkazerne aan de Generaal Jacqueslaan te Etterbeek een nieuwe, onbekende wereld tegemoet. Ik werd toegewezen aan de "Groupe opérateurs", maar had geen flauw idee wat dat precies inhield. Duidelijker werd het wanneer ik, veertien dagen later, muteerde naar de Technische School te Saffraanberg voor mijn militaire- en vaktechnische vorming tot "téléchiffreur." Op 5 maart 1959, na ongeveer één jaar, was ik dan ook "militair specialist", zo lees ik in het stamboekuitreksel. Achtereenvolgens muteerde ik naar het hoofdkwartier van de Luchtmacht te Evere, om enkele maanden later terecht te komen in het transmissiecentrum van de 10de Jachtbommenwerperswing te Kleine-Brogel. Alhoewel ik mij goed thuis voelde in de wereld van de telexcommunicatie,



1963,
Bardufoss in Noorwegen
op C-119G



wou ik toch graag mijn vleugels iets verder uitslaan. Staf Luchtmacht bood mij die kans als kandidaat boordradio. Op een zondagavond in september 1959, na een vermoeiende reis per fiets, bus, trein en tram (Limburg was toen zowat het einde van de wereld), meldde ik mij zelfverzekerd aan bij het wachtlokaal van de 15de Wing. Een maand later, op 14 oktober, deed ik mijn eerste vliegervaring op aan boord van de C-119, CP30, met aan de maanvormige stuurknuppel adjudant vlieger Piet Velghe. De smaak van het vliegen had ik meteen te pakken; het kwam er dus op aan de Pe-TCU, TCU en Cross Country-vluchten met succes af

Sep 1965, in Kamina, Kongo
op Dakota 9T-PKD

te ronden. Op 25 april 1961 werd ik, één dag voor mijn 21ste verjaardag, opgenomen bij het gebrevetteerd vliegend personeel (BVP), het begin van een zesentwintig jaar durende, onvergetelijke luchtvaartloopbaan. C119 vanaf oktober 1959 tot maart 1972 in het 20ste en 40ste Smaldeel. Vluchten op DC-3 in de Democratische Republiek Congo in de periode 1964-1966. Tussendoor, 1970-1972, geaffecteerd als beheerder bij de Militaire Luchthaven (Batavia). Vanaf april 1972, na de periode C119, maakte ik deel uit van het 21ste Smaldeel en werd het afwisselend vliegen op DC-3, DC-6 en PE-66, met zendingen in binnen- en buitenland. In februari 1973 werd ik gemuteerd naar de 10de Wing te Kleine-Brogel. In mijn



nieuwe job als Chief Mission Planning leidde ik de operationele werking van de sectie, maar was vooral verantwoordelijk voor de planning van de conventionele, tactische zendingen van het 31ste Smaldeel. Mijn vliegprestaties in de 15de Wing werden de facto en tot mijn grote spijt, herleid tot het aantal uren vereist tot het bekomen van de vliegpremie. Tempus fugit leerde ik eertijds uit het Latijn en mijn einde loopbaan kwam naar mijn aanvoelen al te snel in zicht. Na een geslaagde Tac-Eval in de dynamische bunker van het 31ste Smaldeel, werd mijn laatste vlucht voorzien op 12 april 1985. Het werd een afscheid in majeur. Het militaire weekblad Vox wijdde er een uitgebreid artikel aan: ik was immers "the last radio operator flying." De dag begon onder een gietende regen met voor mij een laatste take-off van de HS-748, CS-01, met aan boord niet minder dan 35 eminente passagiers, waaronder mijn voormalige korps- en smaldeelcommandant Generaal Vlieger Laforce, Kolonel Vlieger Baccaert en meerdere oud-collega's: piloten, navigators, boordradio's, boordwerktuigkundigen en administratoren. Ik kon mij geen grotere waardering als afscheidsgeschenk voorstellen. Het werd dan ook méér dan een memorabele dag die, na een copieus diner en pousse-café in The Ranch, traditiegetrouw werd afgesloten met geschenken en free beer in het 21ste Smaldeel. De festiviteiten waren evenwel nog niet voorbij. Op 20 juni volgde de afscheidsparty te Kleine-Brogel waar ik uitgewuifd werd door het 31ste Smaldeel en de Sectie Int & Mission Planning, waar ik dertien jaren had besteed aan oefeningen en navigatieplanning. Ik hou er de beste herinneringen aan over. Als plattelandsjongen had ik er geen flauw benul van, maar als oud-vlieger terugblikkend op de voorbije jaren ben ik er mij meer dan van bewust een uitzonderlijke periode te hebben meegemaakt. Ik ontmoette rechtlijnige, loyale collegialiteit, verbondenheid in echte kameraadschap en een spirit die je enkel in luchtvaartmiddelen tegenkomt. Ik besluit met een citaat uit de bloemlezing van mijn goede vriend en dichter Charles Peyrassol "...quelle richesse d'avoir été parmi la race des Seigneurs, plus de vingt ans "Aviateur." Met een welgemeende dank aan allen die deze onvergetelijke ervaring hebben mogelijk gemaakt.

José DARDENNE

José est né fin avril 1927 et a obtenu son PPL auprès de l'Administration de l'Aéronautique en juin 1961.

Bernard de BIALLEY

Bernard est né début septembre 1933. Il entre aux Forces Armées en février 1955 comme COR aux Troupes Blindées. Il est



nommé Sous-lieutenant de Réserve en avril 1956.

En Nov 60, il est élève-pilote (aviation légère de la FT) à l'EPE et ensuite, dès Mar 61 à l'Ecole Light Avi de Brasschaat. Il reçoit ses ailes le 22 Dec 61. Il passe ensuite à l'ESALAT de Dax (FR) où il obtient son brevet de pilote d'hélicoptère le 27 Avr 63.

De Nov 64 à Avr 65, il participe à l'expédition belgo-néerlandaise sur le continent Antarctique comme pilote sur Alouette II. Il y retourne de Nov 65 à Avr 66 comme pilote héli et avion et responsable de l'équipe aviation.



De Jul à Dec 66, il est moniteur Héli à Dax (FR) et suit ensuite le cours de commandant de bord et chef de patrouille en vol tactique à l'EALAT à Le Luc (Var, FR) de mai à août 68.

De Mar à Jul 72, c'est alors le cours de Cdt de bord hélicoptère de manœuvre SA330 toujours à Le Luc. Il quitte l'Aviation légère de la FT le 6 Oct 1978.

De Jan 79 à Mai 81, il est pilote sur SA330 chez Bristol Helicopters où il effectue des vols dans les champs de pétrole des Iles Shetland.

A partir de Fev 1985, il est pilote bénévole chez Héli-Samu sur BK117 (instruction chez MBB en février 1985). Sa mission se termine en août 1986.

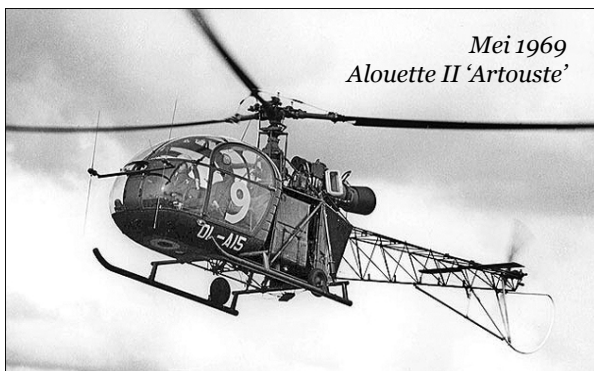
Roger DEBRUYNE

Roger is geboren in maart 1935.

Hij vervoegt de Landmacht in november 1951. Na de Panterschool wordt hij in dienst gesteld bij het 4de Regiment Lansiers. Vanaf Jul 61 gaat hij over naar de Lt Avi en begint als leerling-piloot in de EVS. De vliegschool in Brasschaat volgt en Roger wordt gebrevetteerd piloot op 16 juni 1962.

De ESALAT in Dax (FR) volgt en hij haalt zijn kwalificatie op helikopter. In Apr 74 wordt hij patrouille commandant in TAK vliegtuigen en in Jun 79 is hij "heliborne FAC".

Na een gelukte noodlanding in Kassel (DE) krijgt hij een "groene inschrijving". Hij gaat op pensioen op 1 Apr 86 met de graad van Adjutant-chef.



Frans DECLERCK

Frans Declerck is geboren in Dec 1933; hij werd ingelijfd bij de Luchtmacht op 7 juni 1951 en verliet de Luchtmacht in oktober 1973. Tijdens die periode was hij afgedeeld in Koksijde, Saffraanberg en Melsbroek. Zijn specialisatie is motor technici.

In 1959 gaat hij naar Melsbroek als kandidaat boordmechaniker op C119 en behaalt het brevet in 1961. Verdere kwalificaties op DC3, DC4, DC6 en C130 volgden.



Hij totaliseerde volgende uren per type vliegtuig:

C-119: 4.000 uren,

DC-3: 804 uren in de Republiek Kongo,

DC-4/6: 1.235 uren,

C-130: 275 uren.

Merkwaardige plaatsen: Bardufoss (Noorwegen), Uzumbura, USA,

Kamina, New Delhi, Rhodesië en opleiding C130 in Little Rock AFB (USA).

Sinds 1964 lid van de Koninklijke Luchtcadetten van België als zweefvlieg onderrichter (brevet in 1967) met een totaal van 1.785 uren.

Als privaat piloot (PPL) een totaal van 1.440 uren. Voorheen de beperkte beroepsvergunning om paradrop te mogen uitvoeren. Fungeerde ook als sleeppiloot voor zweefvliegtuigen bij de Koninklijke Antwerpse Zweefclub "de Meeuw" op het vliegveld Malle/Zoersel.

Nog steeds actief op Cessna's en zijn eigen Piper Cub (OO-VIW).

Tot nu een groot totaal van rond de 9.535 uren.

Douglas DC.6A - Humanitaire vlucht Dacka, Bangladesh.



William 'Willy' LAMON

Born on March 26, 1938, in Oostende, Belgium, William "Willy" E. Lamon joined the Belgian Air Force in September of 1957, as a Candidate Reserve Officer (COR). A few months after his commission (1959) as a 2nd Lt. in the Belgian Air Force Reserve, he left the regular Air Force in early May of 1960, in order to accept with the help of his mentor Lt Gen Lucien Leboutte, then retired Chief of Staff, Belgian Air Force, the undertaking of a special university program and flight training in Canada. As the recipient of both a NATO and two Belgian Aeronautical/Air Force Association grants, he arrived in Canada in late May of 1960 and until December, 1961, he undertook and completed a special flight training program at RCAF Stations Centralia

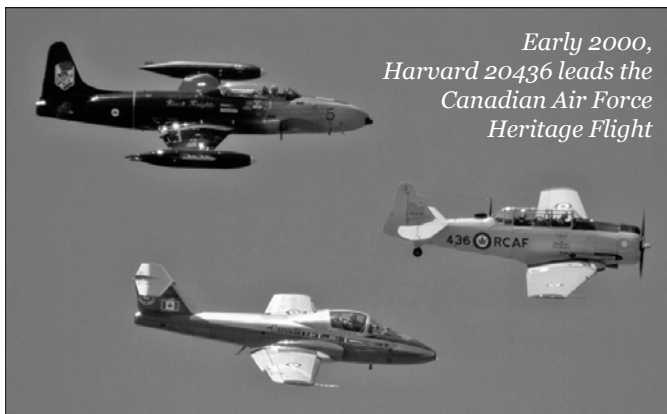
(i.e. Chipmunk), Moose Jaw (i.e. Harvard/T-6) and Portage-La-Prairie (i.e. CT-33). However, after his training (Wings 12 Dec, 1961), sudden serious medical problems forced him to terminate his flying and related aeronautical studies in



Canada. It is then that upon his return to Belgium and upon the advice and counsel of his mentor and his father's good friends, Lt Gen Frans Burniaux and Maj Gen Albert Henry, then Chief of the Air Staff of the Belgian Air Force, that he returned to Canada. In June of 1962, he was advised to continue his research studies in Canada and the United States. He completed a B.Sc. and an M.Sc. in mathematics in conjunction with his aeronautical research studies on the F-104. While on the 26th of December, 1964, he was commissioned as a 1st Lieutenant, he resigned in 1967 from the Belgian Air Force Reserve, with the approval of Lt Gen L. Leboutte. In 1968 he completed then a doctorate (Ph.D.) at the Berkeley campus of the University of California.

*2003,
CAFHF pilots at Red Deer*





*Early 2000,
Harvard 20436 leads the
Canadian Air Force
Heritage Flight*

Licensed by the FAA as a civilian pilot with Commercial and Instrument privileges on Aug. 15, 1978, he became a member of a variety of aviation organizations, including the 900 Wing of the RCAF Association and the Oregon Civil Air Patrol, the Auxiliary of the United States Air Force. He continued his love for flying in his ex-RCAF Harvard 20436, which he maintained in original condition and authentic RCAF colors of the 1960s. On November 14, 1997, he and his "Harvard 20436" were honored by Lt. General Al DeQuetteville, then Chief of the Air Staff of Canada's Air Force,

as an "Honorary" member of the 2FTS (i.e. 2nd Flight Training School, CAF, Moose Jaw, Sask.). With the approval of Lt. General DeQuetteville, he then formed the "Canadian Air Force Heritage Flight" in which Harvard 20436 became the lead aircraft. This Heritage Flight flew and participated each year in a variety of American and Canadian Air shows until the end of the summer of 2003, when the Flight was retired.

On September 28, 2003 and with more than 3.600 flying hours, he was honored at the Embassy of Belgium in Washington, DC, with the title of Honorary Captain of the Belgian Air Force by Maj Gen Michel Audrit, Commander of the Belgian COMOPSAIR, and Brig Gen Dany Van de Ven, then the Belgian Military Attaché in Washington.

On September of 2004, after 27 years of service as a Search and Rescue pilot, he retired as a Lt. Colonel from the Civil Air Patrol, the Auxiliary of the United States Air Force.

Théophile 'Toto' LAPORTE

Toto est né le 16 septembre 1940 à Chasseneuil sur Bonniere en Charente, France.

Le 31 octobre 1957, à l'âge de 17 ans, il entre à l'Ecole Royale Technique de Saffraanberg et s'engage pour 3 ans. Le 30 Jul 58, il est admis dans le cadre des spécialistes militaires en qualité d'électricien II et envoyé à Beauvechain à la 349ème Esc en tant que mécanicien électricien.

C'est là qu'a lieu la rencontre avec Michel Tricot, pilote,



*1960,
sur SV-4bis à l'EPE.*

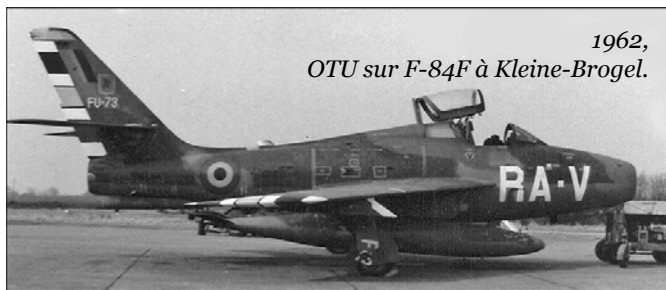


*1961,
sur Fouga Magister de l'Armée de l'Air à
Salon de Provence.*

et René Materne, radariste. L'idée de devenir pilote va germer et grâce aux encouragements des uns et des autres, elle va faire son chemin. Début mars 60, l'engagement volontaire de 3 ans est résilié au profit d'un engagement de 12 ans en qualité de candidat sous-officier auxiliaire de la Force aérienne avec le grade de Caporal.

Le 25 avril 1960, après avoir passé les tests requis, il est admis dans le personnel navigant-élève à

Gossoncourt où débute l'entraînement sur SV4 avec le premier solo le 30 mai 1960 ; entraînement qui devait se poursuivre à Kamina, mais en raison des événements du Congo, les élèves francophones de la promotion 144 seront envoyés à



l'Ecole de l'Air à Salon de Provence. Le 2 Nov 60, c'est donc le départ pour la Provence où l'entraînement se poursuivra sur Fouga Magister jusqu'au 31 mai 61.

Le 19 Jun 61, retour en Belgique et plus précisément à Brustem où, sur Fouga belges et T-33, de nouveaux instructeurs

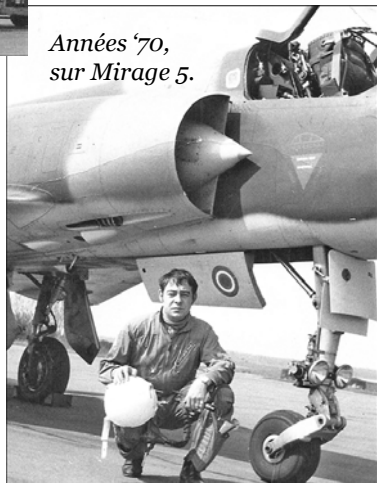
feront connaître aux jeunes pilotes les procédures en anglais et la navigation dans notre « petit pays où l'on se perd si vite ». En effet, il y a tant de chemins de fer, de cours d'eau et de routes qu'il n'est pas facile de s'y retrouver. C'était quand même bien plus simple de se repérer par rapport à la Méditerranée et au Mont Ventoux !!!

Toto est breveté le 10 novembre 1961 et début Jan 62, direction Kleine Brogel pour voler sur F-84F, cet avion formidable. Mi-juin 62, il est affecté à la 2ème Escadrille de Florennes toujours sur F-84F.

Le 13 Avr 71 commence la conversion sur Mirage V avec lâché solo le 20 avril. S'en suivent campagnes de tir à Solenzara (Corse) et missions diverses dans toute l'Europe (Espagne, Italie, Grèce, Turquie, Norvège, etc.) Toto est nommé Adjudant-chef Aviateur le 26 Dec 72.

Vers fin Sep 78, Toto devient moniteur sur Marchetti à Gossoncourt et ce, jusqu'au 11 Sep 81. Moins de 2 semaines plus tard, il est de retour à Florennes comme Officier Wing Ops.

Il est admis à la retraite début Oct 1985. Il sera toutefois encore rappelé en tant que Moniteur A sur Marchetti du 2 juin au 11 septembre 1989.



Jacques LEBEAU

Etant né – mi-février 1938 – à Diegem dans l'axe de la 25R, « je suis tombé dedans » dès ma naissance.

Déjà tout petit, les avions me passionnaient. J'ai commencé par me faire membre du Comité de propagande aéronautique, ce qui m'a permis de participer, en 1956, à un échange de Cadets de l'Air avec la France. Nous fûmes conduits à Paris en Pembroke : ce fut mon baptême de l'air.

J'ai beaucoup pratiqué l'aéromodélisme grâce auquel j'ai rencontré Luc Mommer, pilote à la FAé, qui m'a conseillé de tenter ma chance de devenir pilote, ce que je fis!

Rentré en mars 1960 à Gossoncourt, j'ai eu la chance d'apprendre à piloter sur Stampe SV4 avec mon premier solo le 1er août 60.

Etant donné les événements au Congo, la base de Kamina devait fermer et, les Fouga étant là-bas, la FAé nous a « envoyés » à l'Ecole de l'Air à Salon de Provence, sur Fouga! Nous serions les premiers élèves belges à piloter ce petit bijou! Départ pour Salon le 2 Nov 60 et solo sur Fouga le 18 Jan 61.





Le 2 Jun 61, c'est le retour en Belgique, à Brustem, pour e.a. apprendre la « R/T » en anglais. Passage sur T-33 le 18 août et premier solo le 24 du mois. Final test le 9 Nov 61. Le lendemain, c'est la remise des ailes. Dès décembre, Jacques commence son O.T.U. sur F-84F à Kleine Brogel pour ensuite être

affecté en juin 62 à la 2 Esc de Florennes. En Jul 63, il passe au 15 Wing, à la 40 Esc où il deviendra commandant de bord sur C-119G. En août 68, il passe dans le cadre des Officiers.

En Jan 69, c'est la 21 Esc qui l'attend. Il y volera sur Pembroke, DC-3, HS.748 & DC-6. Finalement, en mars 78, Jacques passe à la 20 Esc sur C-130H. C'est sur cette machine qu'il effectuera son dernier vol le 14 janvier 1983.

*Années '70,
sur HS.748 à la 21 Esc du 15 Wing.*



Nicolas 'Josy' MAUER

Un parcours « administrativement » turbulent.

Josy est né mi-janvier 1933. Tout jeune pendant la guerre, l'envie de voler me vint en entendant et en voyant ces grands oiseaux métalliques partant vers et revenant de la Ruhr, mission accomplie. Dès la fin du conflit, j'entrais à l'Ecole (pas encore Royale) des Cadets de l'Armée en espérant débiter la réalisation de mes rêves : devenir pilote et ingénieur. A l'entrée de l'Ecole Militaire, il fallait - à l'époque - choisir entre pilote en « Toutes Armes » ou ingénieur en « Polytechnique ».



Pour mon 1er vol solo, un étrange Piper Cub qui se pilote à l'avant suite à une réparation de structure qui a déplacé le centre de gravité vers l'arrière.

Un génial Etat-major Général estimait alors que la FAé n'avait pas besoin d'ingénieurs et que d'ailleurs, ces derniers seraient de mauvais pilotes (1ère bizarrerie belge ; rassurez-vous, il y en aura d'autres que je numérotterai *n).

Je fis donc mes études d'Ingénieur civil à l'Université de Liège pour voir disparaître le Flight Universitaire (*2. décision sans doute du même acabit que *1). Sorti du cadre d'active, j'ai continué ma carrière militaire dans la Réserve jusqu'au grade de LtCol d'Aviation.

Engagé à la Sabena comme ingénieur, je fus très rapidement envoyé comme représentant chargé de mission pendant 5 à 6 ans dans les différentes usines de Sud-Aviation pour y procéder aux contrôles et réceptions

des Caravelles. C'est à Toulouse que j'acquis mon brevet de pilote d'avion. Muni de ce document conforme aux normes de l'OACI, je pouvais voler dans tous les pays membres sauf en Belgique sur un avion immatriculé OO-XXX (*3). Par contre,

je pouvais en toute légalité fréquenter avec des avions F-XXXX, les aéroports belges dont Zaventem où les contrôleurs, vu sans doute mon indicatif, me parlaient spontanément en français. Par contre, il m'était strictement interdit de faire un simple tour de piste à Grimbergen avec un avion immatriculé en Belgique.

Croyant résoudre le problème, j'ai passé les épreuves belges théoriques et pratiques du brevet « Full Professionnel belge » où, pour la petite histoire, j'ai obtenu en acrobatie (appellation reprise dans la liste des manœuvres interdites) la mention « Voltige de Haute Ecole ». Hélas, les mêmes gratte-papiers de l'Administration me refusaient le brevet sous prétexte que je n'avais pas obtenu leur Brevet A (*4).

Après des mois de tracasseries, les scribes, sans doute las de me voir, à moins que visités par quelque esprit céleste, ils



Le RB50 prototype conçu par René BARBARO dont toutes les commandes (sauf la manette des gaz) se trouvent au plafond. Lors de l'épreuve de navigation, au contrôle de St Giron (Pyrénées) l'examinateur du Ministère des Transports m'a dit « Vous avez un drôle d'avion. L'avez-vous fait vous-même? »

Sicile : élégant, silencieux, rapide (il a même des aérofreins).



se soient rendus compte du ridicule de leur position, me délivrèrent le précieux document. En sortant de leurs bureaux, le carnet bleu rayé en diagonale des couleurs nationales en poche, j'avais peine à croire que le ciel était enfin ouvert à moi.

Je ne puis m'empêcher d'avoir une pensée émue pour tous mes instructeurs, notamment Jean Feyten et Paul Christiaens (les Manchots) ainsi que

les pilotes d'essai que j'ai eu le bonheur de côtoyer, ces Grands Messieurs de l'Espace Aérien dont le savoir n'a d'égal que leur immense modestie.

Avions pilotés : Piper Cub, Jodel, RB50, Morane, Sicile, Cessna, Zlin, Marchetti, Piper Arrow, Cherokee Six, Xingu...

Michel NOTELAERS

Michel is in december 1939 geboren. Hier volgen enkele "milestones" in zijn vliegeniersleven :

1957: Brevet zweefvliegen in St Hubert.

1960: Solo op Piper Cub & PPL.

1961-1962: Legerdienst bij het Regiment Paracommando in Ruanda-Burundi.

1967: Beroepspiloot & instructeur.

1975: Examiner privaot piloot.

1976: IFR check.

1977: 5.000 vliegreuen.

1979: Ferry flight op Piper Seneca van Lakeland (USA) naar Antwerpen met Danny Cabooter.



1981: Air Transat Paris-New York-Paris in Mooney OO-LVS.
 1984: Air Transaf Paris-Libreville-Paris in Mooney OO-ABS.
 1984: Voorzitter Limburgse Vleugels vzw.
 1989: FAA Airline Transport Pilot License.
 1992: 10.000 vliegreuen.
 1992: Type rating C500/550/560 Citation / Lambda-Jet + Abelag Aviation.
 1998: FE/IRE/CRE/TRE Flying Group.
 2010: 20.000 vliegreuen.
 Parallele loopbaan: van 1962 tot 1997, bankbediende bij Generale Bank/Fortis.



Joël NOYELLE

Joël est né fin mars 1941.
 Il obtient son PPL auprès de l'Administration de l'Aéronautique en 1961.
 De 1973 à 2006, il est aux Opérations d'EAT (European Air Transport). Il est propriétaire d'un Morane Saulnier MS733 Alcyon immatriculé OO-MCL, venant de l'Aéronavale française.



Guy ROUSSEAU

Guy Rousseaux, né le 27 mars 1943 à Chapelle-lez-Herlaimont, habite une grande partie de l'année à Sugères dans la région d'Issoire en Auvergne.

Je débute le vol à voile par un stage à St Hubert en septembre 1961 ; je suis lâché solo au cours de ce stage et interromps momentanément mes activités vélivoles le temps du service militaire en 1962/63.

Ensuite, inscription au CAC à Gosselies. Après le fameux crash du F-104 sur notre hangar-planeur, je suis allé voler à Casteau à l'aéroclub du Hainaut où je suis resté presque deux ans jusqu'à la fermeture de l'aérodrome qui a fait place au Shape.

Après une petite interruption dans ma carrière vélivole, j'ai rejoint l'aéroclub de la Meuse à Temploux en 1967 où, comme tous les jeunes pilotes de l'époque, il fallait beaucoup de patience pour pouvoir s'asseoir dans un Rhönlerche pour effectuer (parfois) un vol en fin de journée.

La patience a payé et j'ai franchi les différents brevets jusqu'au "D". Entretemps, je suis entré comme fonctionnaire au Conseil des Ministres de l'Union européenne à Bruxelles et par un concours de circonstances, on m'a proposé de créer un club de Vol à Voile au sein des institutions européennes. De fil en aiguille, nous nous sommes retrouvés une bande de copains à arpenter l'aérodrome de Temploux tous les weekends et à recruter pas mal d'élèves parmi les membres du personnel de l'Union ainsi que des membres non



fonctionnaires et nous avons pu, au fil du temps, acquérir du matériel de bonne qualité après avoir « ramé » quelques années sur un biplace M.200 acheté d'occasion à Amougies en rassemblement, à une vingtaine de membres, l'argent nécessaire.

En 1982 à la Roche-sur-Yon en Vendée, je suis sorti presque miraculeusement d'un crash avec mon premier planeur personnel, un Mucha Standard, suite à un problème de treuil.

Dès mon rétablissement et quelques mois d'hôpital, je me suis acheté en copropriété un planeur Edelweiss avec lequel j'ai pris beaucoup de plaisir.

Dès que j'en ai eu la possibilité, j'ai commandé en Pologne un Jantar 3 Standard et j'ai pu participer à une quinzaine de concours et plusieurs championnats de Belgique.

Mes meilleurs résultats: une médaille d'Argent au Championnat de Belgique classe club à Maubray en 1997 et l'année suivante, une première place à la Coupe Mosane à Temploux. J'ai été sans doute le dernier pilote à pouvoir effectuer à

Issoire (France) mon gain de plus de 5.000 mètres (7.500 m. QFE) avant que ne surgissent les problèmes posés par l'espace aérien, ce qui m'a permis d'ajouter un deuxième diamant à la couronne d'or.

Je me suis ensuite concentré à cent pour cent sur la gestion de mon club qui est devenu l'un des premiers à passer au « tout plastique » y compris pour l'écologie de base. Nos stages ont toujours bien marché et chaque année à Pâques, nous organisons ces fameux stages en Auvergne qui nous amènent une quantité de nouveaux membres.

Mes heures de vol en planeur devraient atteindre presque 4.000 heures d'ici l'an prochain.



Guy VANDERLINDEN

Guy is in januari 1942 geboren.



Wanneer Guy in het lager middelbaar zit, is een vliegclub verbonden aan het Atheneum van Gent. Daar krijgen de jongens inzage in documentatie over de luchtvaart en worden films over de Luchtmacht bekeken. Guy sluit zich erbij aan en krijgt tijdens één van de uitstappen naar St-Denijs een eerste luchtdoop. Dankzij de introductie door de vliegclub bij de jeugdcadetten kan hij op 16 jarige leeftijd aan zweefvliegen beginnen.

1959. De wens om van vliegen zijn beroep te maken blijft en wanneer hij aan het einde van het lager middelbaar slaagt in het ingangsexamen bij de Luchtmacht, onderbreekt hij zijn studies om militair piloot te worden bij de 141ste promotie.

Op Harvard in Kamina.



Slechts 7 van de oorspronkelijk 18 leerling-piloten lukken in Goetsenhoven en vertrekken naar de gevorderde vliegschool in Kamina (Kongo). In Kamina wordt de opleiding gegeven op NA T6 "Harvard". Na de vlotte start in Goetsenhoven, komt hier het eerste falen: mislukt op de 75 uren progress-test. Van de 7, zullen er uiteindelijk slechts 3 hun vleugels halen, Guy is er niet bij. Thuisgekomen resten er niet veel mogelijkheden en besluit Guy de humaniora af te maken. Hij vindt werk en neemt ook het vliegen weer op en krijgt van het Bestuur der Luchtvaart een gelijkstelling van de vlieguuren bij de Luchtmacht voor privépiloot. Guy behaalt zijn semiprof en een instructeurlicentie en maakt snel uren, o.a. door het trekken van zwevers en spandoeken.

1968. In die tijd is het bijna onmogelijk buiten Sabena om een IFR-licentie te behalen. Maar Guy waagt zijn kans. Na het lukken van de theoretische cursus beroepsiloot en IFR volgt de succesvolle vliegtraining; hij slaagt en wordt nu beroepsiloot met IFR kwalificatie. December 1968 is het begin van zijn carrière in de commerciële luchtvaart. Vanaf 1968 werkt hij zo gedurende zeven jaren als copiloot voor DAT.

1973. TEA, een nieuwe chartermaatschappij, start in 1973 vanuit Brussel met vier 707's. Guy start als copiloot maar zijn ambitie blijft commandant te worden. Omdat het Bestuur der Luchtvaart



1972, DC-3 OO-AUV met de kleuren van DAT

op dat ogenblik geen cursussen inricht, krijgt Guy samen met een tiental andere piloten de toestemming om deze in Zwitserland te volgen. Daar behaalt hij zijn licentie lijnpiloot die, zoals afgesproken was, in België gelijkgesteld wordt.

1981. Guy besluit over te stappen naar Saudi Airlines, vermits TEA op dat moment niet in goede financiële papieren zit. Hij wordt commandant op Lockheed L-1011 Tristar. Hij wordt ook instructeur op Tristar en later nog op Airbus A300-600. 1987. Jacques Siroux is al enkele jaren piloot bij Singapore Airlines wanneer hij Guy overtuigt om er ook aan de slag te gaan, ... tijd voor een nieuwe uitdaging. Hij solliciteert en wordt onmiddellijk aanvaard. Een buitenlandse licentie is voor

andere landen geen probleem! Hier zet Guy zijn carrière voort als commandant op Boeing 747-200 en 747-300 en wordt de eerste Belg die vliegt op Boeing 747-400. Na 14 jaren sluit hij ook deze fase af met in totaal 23.517 vlieguuren op zijn palmares!!
(Bron : UrselAvia)



Op Lockheed Tristar bij Saudi Airlines

Roger VAN ROMPAEY

Roger is in januari 1934 geboren. Hij begint zijn militaire loopbaan in 1951 in de Cadettenschool en is al 4 jaar Onderluitenant bij de Landmacht wanneer hij in 1961 zijn vliegopleiding start in de EVS te Goetsenhoven op SV4 en in



1961,
School LtAvn op Piper Cub



de School LtAvn op Piper Cub. Hij wordt gebrevetteerd piloot op 22 Dec 61. In 1963 is het tijd voor zijn helikopteropleiding in de ESALAT van Dax (FR). Hij is dan als piloot actief in het 17 Esc LtAvn in Werl (1961-1970) en daarna als chef van de vliegopleiding in de School LtAvn van Brasschaat (1970-1977). Hij beëindigt zijn militaire loopbaan als 2de Comd in het 18 Esc LtAvn in Aken-Merzbrück (1977-1985). In de burgersector bleef hij actief als instructeur vliegtuig en helikopter in verschillende aeroclubs en bedrijven. Hij heeft zowat alle soorten luchtarbeid verricht en durft zichzelf, met een totaal van 19.000 vlieguren, bijgevolg een piloot noemen met veel ervaring in de "peutertuin van de vliegerij".





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

www.vieillestiges.be

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

NOTES

NOTES



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02/251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com