

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

Banquet Annuel

16 juin 2012



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

Jaarlijks Banket

16 juni 2012

Salons de Romree

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Votre table _____ Uw tafel



SALONS DE ROMREE

Grimbergen



Menu

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

*Ontvangst met huisaperitief, alcoholvrije cocktail,
fruitsap & hapjes*



Filet de bar, fantaisie aux poireaux & estragon
Baarsfilet met preifantaisie, tomatenboter & dragon



*Médailлон de veau au Porto, légumes printanières
& pommes de terre safranées*

*Kalfsmedailлон met Porto en geglaceerde
jonge groentjes met saffraanaardappelen*



Buffet de desserts

Dessertenbuffet



Moka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2010

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2010

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Is vandaag ingeschreven

Albert VAN COTTHEM

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

Est inscrit aujourd'hui

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Fernand JAUMOULLE & Joseph MOUREAU.

**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Raymond BACCAERT, Jozef BOONE, Jean BOUCHAT, Georges CASTERMANS,
Hugo CLOECKAERT, Alphonse DE GREEF, Pierre DE KEERSMAECKER, Jean DELBECQ,
Michel DE TEMMERMAN, Jacques DEWALHEYNS, Antoine GAYE, Guy GRÉGOIRE,
Leon HADERMANN, André HAUET, Marcel HOMBLÉ, Leo LAMBERMONT,
Ghislaine LAPORT-HAVERSIN, René LEURQUAIN, Johan MAUS, Denis MEERT,
Edgard MICHIELS, Louis NÈVE de MÉVERGNIES, Robert NOIRHOMME & Paul OCKET.

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MEDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Charles BOUSEZ, Eric CHARLEZ, Jacques COOMANS, Jean-Marie DEMOULIN, Jan EVENS,
Jean-Pierre GHOSEZ, Jean-François GOIS, Jean-Paul PLOUVIER & Francis VAN CUTSEM.

**MÉDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**



Albert VAN COTTHEM

1890 - 1962

Aviateur, homme d'affaires & Doyen d'Honneur de l'Aviation belge

Van Cotthem Albert est né à Okegem le 31 décembre 1890.

Passionné dès son plus jeune âge par la mécanique, Albert obtient un brevet de tourneur-mécanicien.

À l'issue de son service militaire de 24 mois au Régiment de Carabiniers, Albert est engagé par une société de construction automobile à Berchem-Anvers.

Rappelé sous les armes le 28 juillet 1914, il est détaché comme estafette motorisée au grand quartier général. Avidé d'action, il obtient sa mutation à l'École d'aviation d'Étampes en France.

Breveté pilote le 15 août 1915, Albert passe un an à la 1ère Escadrille de chasse.

Il est nommé sergent le 4 avril 1916 et le 6 décembre de la même année, il accède au grade d'adjudant.

Il profite de cette période en escadrille pour parfaire sa technique en vol acrobatique. Cette aptitude lui vient bien à point le 24 mars 1917, au cours d'une mission qu'il effectue en compagnie de son collègue André De Meulemeester, l'as belge aux onze victoires. Pris à partie par quatre avions allemands, Albert a besoin de tout son talent d'acrobate pour esquiver les nombreux tirs de mitrailleuses de ses opposants. C'est criblé de balles et touché à la tête qu'il parvient malgré tout à rejoindre les lignes amies et à se poser. L'avion touche des fils téléphoniques et capote. Van Cotthem s'en sort avec diverses contusions.

Ce fait lui vaut d'être cité à l'ordre du jour du Corps et décoré de la Croix de Guerre le 7 mai 1917.

Peu après, Albert est détaché comme pilote essayeur à Calais, au Parc de maintenance, commandé par le premier aviateur militaire belge, le capitaine Georges Nélis.

Outre son travail de pilote d'essais des avions livrés en escadrille, Albert Van Cotthem poursuit son idée de création d'une école d'acrobatie aérienne. Il parvient à convaincre Georges Nélis et fin 1917, l'Aviation Militaire belge s'enrichit d'une telle école.

Le 27 janvier 1918, Van Cotthem est commissionné au grade de sous-lieutenant auxiliaire du Génie. Le



Commandant de l'Aviation Militaire, le Colonel Van Crombrugge ne tarit pas d'éloges à son sujet : « L'Adjudant Van Cotthem est sans doute au point de vue professionnel, le meilleur de nos pilotes ».

Le 7 avril 1918, Albert Van Cotthem est à nouveau cité à l'ordre du jour du Corps. Ce jour-là, notre aviateur testait un nouveau Spad XIII C1 lorsqu'il rencontre et engage un avion Rumpler près de Calais. Une seule rafale a suffi pour endommager l'avion ennemi et contraindre le pilote à atterrir brutalement sur la plage de Bray-Dunes.

Le 15 septembre 1918, Van Cotthem retourne à sa demande aux opérations et est muté à la 6e Escadrille. À la fin du conflit, il totalise deux mille quatre cents heures de vol, un record. Il a effectué 80 missions de patrouille au-dessus des lignes ennemies dont neuf engagements en combat.

Contrairement à la plupart de ses camarades, Albert ne quitte pas l'Armée. Le Roi Albert a souhaité qu'il fasse partie des pilotes attirés à la famille royale. Cela ne se refuse pas. Il va donc sillonner le ciel avec ses illustres passagers.

Le 26 juin 1920, il est nommé lieutenant et le 3 février 1920, il accède au grade de Chevalier de l'Ordre de la Couronne avec palme.



*Au meeting d'Anvers
sur Fokker D.VIII.*

Du 17 au 27 juillet 1920, il participe au grand meeting aérien organisé à Anvers à l'occasion des Jeux Olympiques. Il remporte la victoire pour l'ensemble des disciplines de vol et ce devant les plus renommés pilotes français et britanniques.

Après avoir obtenu un congé sans solde, Van Cotthem est engagé par son ami Georges Nélis dans la compagnie d'aviation civile S.N.E.T.A.- Syndicat National d'Étude du Transport Aérien qui vient de voir le jour. À cette occasion, il effectue

de nombreuses premières comme pilote de ligne.

Le 16 juin 1921, le Lieutenant Van Cotthem est mis par ordre du Ministre de la Défense Nationale à la disposition de la Société des Entreprises Générales d'Aéronautiques à Charleroi. Il s'agit notamment d'une école de pilotage mise sur pied par le Commandant Fernand Jacquet, l'as aux sept victoires. Il a ainsi l'occasion de former bon nombre de pilotes de la Sabena, la compagnie nationale d'aviation qui a pris la succession de la SNETA.

À sa demande, Albert est admis à la pension le 29 décembre 1921. La fonction de moniteur qu'il occupe à l'aérodrome de Gosselies ne l'empêche pas de poursuivre ses activités comme pilote de transport.

Un grave accident met malheureusement un terme à sa carrière professionnelle comme aviateur. C'est la mort dans l'âme qu'il doit quitter le monde de l'aviation. Mais Albert n'est pas homme à se laisser abattre et décide de se lancer dans les affaires. Il part en France, à Revin, dans la vallée de la Meuse, pour y fonder une usine : « Les Nouvelles Émailleries Martin ». Il met ainsi en pratique tout son savoir-faire technique et démontre qu'il est non seulement un excellent pilote mais également un industriel de haut niveau.

Toutes ses qualités sont remarquées au-delà de nos frontières et le 30 juillet 1932, la croix de Chevalier

de la Légion d'Honneur est conférée à Albert Van Cotthem par le Président de la République française. Son état de santé s'améliorant, Albert réapparaît sur les champs d'aviation après une dizaine d'années d'absence. Ses activités professionnelles prospèrent et il ouvre une usine d'émaillerie à Bruxelles Forêt. En 1937, Albert Van Cotthem fait partie des fondateurs de l'association des Vieilles Tiges qui regroupe les anciens aviateurs belges de la Grande Guerre. Il assiste le 12 mai 1937 à la première Assemblée générale de l'association.

Début alors pour Albert une deuxième carrière dans l'aviation, celle de pilote privé.

Passé à sa demande dans le cadre de réserve en 1927, Albert Van Cotthem sollicite en septembre 1938 l'autorisation de repasser, à titre exceptionnel, dans le cadre du personnel navigant de réserve. Il a 48 ans lorsqu'il introduit cette demande !

Au mois d'août 1939, le Lieutenant Van Cotthem est mobilisé au Groupe de chasse à Nivelles. Par la suite, il est désigné pour prendre le commandement de l'escadrille de perfectionnement à Anvers.

Dès l'ouverture des hostilités en mai 1940, Van Cotthem reçoit l'ordre de rejoindre le Maroc avec son unité. Après trois pénibles mois à Oujda, il rejoint la France avec un détachement de malades. Arrivé à Montpellier le 18 août 1940, il est libéré du service actif ce qui lui permet de rejoindre la Belgique.

Après son rapatriement, Van Cotthem n'oublie pourtant pas ses anciens collègues. Jusqu'à la fin de l'année 1942, il va essayer de se rendre utile au sein du Club National d'Aviation à Bruxelles qui œuvre clandestinement au rapatriement des aviateurs tombés dans le pays.

Le 1 mars 1941, il reprend la direction de son usine à Forêt. Quatorze mois plus tard, plus précisément le 31 mai 1942, les Allemands lui ordonnent de fermer son entreprise.

Début 1944, il accepte d'entrer dans la Résistance et le 15 septembre 1944, il devient le commandant du Secteur d'Anderlecht.

1945... Albert Van Cotthem recommence à voler. Il réalise un rêve, posséder son propre avion. Albert va devenir l'heureux propriétaire d'un avion Auster.

Après la mort de Jan Olieslagers en mars 1942, le monde de l'aviation est à la recherche d'un doyen d'honneur. Le choix ne pourrait mieux tomber. À 58 ans, Albert Van Cotthem continue à faire briller l'aviation sur les aérodromes de Belgique et dans les pays avoisinants. Au cours de ces cinq années, Albert va accumuler les premiers prix dans tous les rallyes de tourisme auxquels il participe. Après lui, on aura du mal à désigner un successeur et Albert continuera donc à porter le titre de doyen...

Comme Président des « Ailes



Brisées », association d'entraide aux aviateurs, Albert Van Cotthem aura à cœur de l'associer à ses activités.

Le 7 mars 1949, le Ministre de la Défense Nationale lui accorde le grade de Major Aviateur de réserve honoraire « pour les services qu'il a rendus au pays et à l'armée au cours de sa carrière ».

Le 21 août 1950, c'est à nouveau dans le domaine aérien que notre doyen se fait remarquer. Il bat le record mondial de distance pour avion léger à bord d'un Topsy Belfair. De Bruxelles-Grimbergen, il rejoint l'aérodrome de Biarritz couvrant sans escale la distance de 954 km, un record homologué par la Fédération Internationale Aéronautique.

Le 20 septembre 1962, Albert décède inopinément à Bruxelles. On ne reverra plus sur les plaines ce sympathique champion de l'acrobatie, pionnier des premières heures de l'aviation en Belgique.

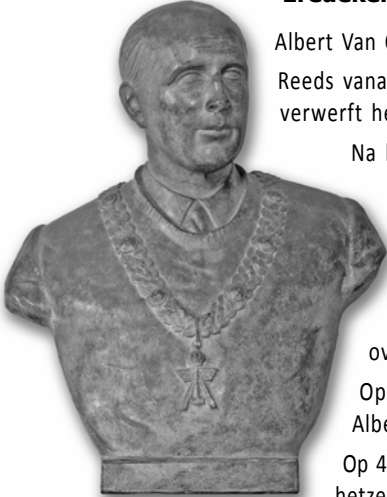
Albert Van Cotthem a été inhumé dans le caveau de famille au cimetière de Sint-Pieters-Leeuw. Une rue de la commune porte le nom de notre brillant et sympathique aviateur.

Peu après son décès, les autorités d'Outre Quiévrain ont tenu à lui attribuer à titre posthume, la Médaille de l'Aéronautique française.

Albert VAN COTTHEM

1890 - 1962

Vliegenier, zakenman & Eredekens van de Belgische luchtvaart



Albert Van Cotthem werd op 31 december 1890 te Okegem geboren.

Reeds vanaf zijn prille jeugd was hij gepassioneerd door mechaniek. Albert verwerft het getuigschrift van metaaldraaijer-mechanicus.

Na het beëindigen van zijn 24 maanden durende legerdienst in het Regiment van de Carabiniers, wordt Albert aangeworven door een autoconstructeur in Berchem, Antwerpen.

Bij zijn wederoproeping onder de wapens op 28 juli 1914 wordt hij ingedeeld als gemotoriseerde estafette bij de Generale Staf. Gebeten door de behoefte aan actie vraagt en krijgt hij zijn overplaatsing naar de Luchtvaartschool van Etampes in Frankrijk.

Op 15 augustus 1915 wordt hij gebrevetteerd als piloot en gaat Albert voor één jaar naar het Eerste Jachtmaaldeel.

Op 4 april 1916 wordt hij tot sergeant benoemd en op 6 december van hetzelfde jaar promoveert hij tot de graad van adjudant.

Hij benuttigt deze periode om zijn techniek in de acrobatie te vervolmaken. Deze bekwaamheid zal hem goed van pas komen op 24 maart 1917 wanneer hij een opdracht uitvoert in gezelschap van zijn collega André De Meulemeester, de Belgische aas met elf overwinningen. Door vier Duitse vliegtuigen overvallen, heeft Albert al zijn talent van luchtacrobaat nodig om aan het hevige machinevuur van zijn tegenstrevers

te ontsnappen. In zijn met kogels doorzeefd vliegtuig en zelf gewond aan het hoofd slaagt hij er toch in de bevriende linies te bereiken en er te landen. Hierbij raakt het vliegtuig telefoonlijnen en gaat over de kop. Van Cotthem loopt hierbij verschillende kneuzingen op.

Dit feit wordt eervol vermeld op de dagorde van het Korps en op 7 mei 1917 wordt hij hiervoor met het Oorlogskruis vereremerkt.

Weinige tijd later wordt Albert ingedeeld als testvlieger bij de onderhoudssectie te Calais. Deze staat onder het bevel van kapitein Georges Nélis, de eerste Belgische militaire piloot.

Behalve zijn werk als testpiloot van de vliegtuigen die aan de smaldelen worden afgeleverd, werkt Albert Van Cotthem zijn idee uit om een school voor luchtacrobatie op te richten. Hij slaagt erin Georges Nélis hiervan te overtuigen met als gevolg dat de Belgische Militaire Luchtvaart zich met zo'n school ziet verrijken.

Op 27 januari 1918 wordt Van Cotthem met de graad van onderluitenant in het reservekader van de Genie aangesteld. De Bevelhebber van de Militaire Luchtvaart, Kolonel Van Crombrughe, is vol lof over zijn medewerker : "Adjutant Van Cotthem is op het gebied van professionalisme ongetwijfeld de beste van onze piloten".

Op 7 april 1918 wordt Albert Van Cotthem alweer geciteerd op de dagorde van het Korps. Terwijl onze piloot die dag een nieuwe Spad XIII C1 test, ontmoet hij in de omgeving van Calais een Rumpler-vliegtuig dat hij aanvalt. Eén enkele salvo volstaat om het vijandelijk vliegtuig zodanig te beschadigen dat de piloot verplicht is een noodlanding te maken op het strand van Bray-Dunes.

Op zijn aanvraag keert Van Cotthem op 15 september 1918 terug naar de sectie "Operaties" en wordt hij overgeplaatst naar het 6de Smaldeel.

Op het einde van de vijandelijkheden totaliseert hij 2400 vluchten, een record. Hij heeft 80 patrouilleopdrachten boven de vijandelijke linies uitgevoerd waarbij hij negen maal in een luchtgevecht werd verwickeld. In tegenstelling tot het merendeel van zijn vrienden, verlaat Albert het leger niet.

Koning Albert heeft de wens uitgedrukt dat hij deel zou uitmaken van de piloten die officieel ten dienste staan voor de Koninklijke Familie. Dit aanbod wordt uiteraard niet geweigerd. Hij gaat aldus met zijn illustere passagiers het luchtruim doorkruisen.

Op 26 juni 1920 wordt hij tot luitenant benoemd en op 3 februari wordt hij Ridder in de Kroonorde met Palm.

Van 17 tot 27 juli 1920 neemt hij



Met Koning Albert I, net vóór het vertrek...

deel aan de grote vliegmeeting die in Antwerpen ter gelegenheid van de Olympische Spelen wordt georganiseerd. Hij behaalt er de overwinning in alle vlucht-disciplines en dit voor de meest gerenommeerde Franse en Britse piloten.

Nadat hij verlof zonder soldij heeft gekregen, wordt Van Cotthem aangeworven door zijn vriend Georges Nélis in het burgerlijke luchtvaartbedrijf S.N.E.T.A – Nationaal Syndicaat voor Studie en Luchttransport – dat net was opgericht. In die context voert hij als lijnpiloot verschillende premières uit.

Op 16 juni 1921 wordt Luitenant Van Cotthem op bevel van de Minister van Landsverdediging ter beschikking gesteld van de Société des Entreprises Générales d'Aéronautiques (Vennootschap van Algemene Luchtvaartbedrijven) te Charleroi. Dat is een vliegschool die werd opgericht door Commandant Fernand Jacquet, een aas met zeven overwinningen. Zodoende heeft hij tevens de gelegenheid tot het opleiden van een groot deel van piloten voor de Sabena, de nationale luchtvaartmaatschappij die de opvolger is van de SNETA.



Met enkele leerling-piloten in Gosselies

Albert wordt op zijn vraag op 29 december 1921 op rust gesteld. Zijn functie als instructeur die hij uitvoert op het vliegveld van Gosselies belet hem niet om zijn activiteiten als transportpiloot voort te zetten.

Een ernstig ongeval maakt helaas een einde aan zijn beroepsloopbaan als piloot. Het is dan ook met de dood in het hart dat hij de luchtvaart moet verlaten. Maar Albert is niet de man om er zo maar het bijltje bij neer te leggen en hij beslist om zich in de zakenwereld te storten. Hij wijkt uit naar Frankrijk, naar Revin in de Maasvallei, om er

een fabriek op te richten onder de naam van “Les Nouvelles Emailleries Martin”. Zo wendt hij al zijn technische kennis aan in de praktijk en bewijst hierdoor dat hij niet alleen een briljant piloot is maar ook een industrieel van hoog niveau.

Al zijn kwaliteiten worden buiten onze landsgrenzen opgemerkt en op 30 juli 1932 krijgt Albert Van Cotthem door de President van de Franse Republiek het Ridderkruis in het Erelegioen toegekend.

Zijn gezondheidstoestand verbetert en Albert verschijnt na een tiental jaar afwezigheid opnieuw in de luchtvaartmiddens. Zijn beroepsactiviteiten lopen voorspoedig en hij opent een bedrijf voor het lakken in Brussel-Vorst.

In 1937 is Albert Van Cotthem een van de stichters van de Vieilles Tiges, een vereniging voor de Belgische oud-piloten van de Grote Oorlog. Op 12 mei 1937 woont hij de eerste Algemene Vergadering van de vereniging bij.

Hierdoor begint voor Albert een nieuwe periode in de luchtvaart: deze van privépiloot.

Nadat hij in 1927 op zijn persoonlijke vraag in het reservekader werd ingedeeld, vraagt Albert Van Cotthem in september 1938 de toelating om, ten uitzonderlijke titel, te worden opgenomen in het reservekader van het varend personeel. Hij is 48 jaar oud wanneer hij deze aanvraag indient!

In augustus 1939 wordt Luitenant Van Cotthem gemobiliseerd naar de Jachtgroep te Nijvel. Vervolgens wordt hij aangewezen om het bevel te voeren over het vervolmakingsmaldeel te Antwerpen.

Bij de start van de vijandelijkheden in mei 1940, krijgt Van Cotthem het bevel om met zijn eenheid naar Marokko uit te wijken. Na een verblijf van drie lastige maanden te Oujda keert hij naar Frankrijk terug, samen met een detachement zieken. Wanneer hij op 18 augustus 1940 in Montpellier aankomt, wordt hij uit de actieve dienst ontslagen wat hem in staat stelt naar België terug te keren.

Na zijn repatriëring vergeet Van Cotthem zijn oud-collega's niet. Tot eind 1942 tracht hij zich nuttig te maken in de schoot van de Club National d'Aviation (Nationale Luchtvaartclub) te Brussel die clandestien de in ons land neergehaalde vliegers repatrieerde.

Op 1 maart 1941 herneemt hij de leiding van zijn bedrijf in Vorst. Veertien maanden later, op 31 mei 1942 om precies te zijn, bevelen de Duitsers hem zijn atelier te sluiten.

Begin 1944 gaat hij akkoord om tot het verzet toe te treden. Hij wordt op 15 september 1944 de bevelhebber van de Sector van Anderlecht.

1945... Albert Van Cotthem begint opnieuw te vliegen. Hij verwezenlijkt zijn droom: een eigen vliegtuig. Albert wordt inderdaad de gelukkige eigenaar van een vliegtuig, een Auster.

Na de dood van Jan Olieslagers in maart 1942 is de luchtvaartwereld op zoek naar een eredeken. De keuze zou niet beter kunnen vallen. Als 58-jarige blijft Albert Van Cotthem de luchtvaart in de schijnwerpers plaatsen, op de vliegvelden van België en de omliggende landen. Vijf jaar lang blijft Albert de eerste prijzen aaneenrijgen van alle tourismerally's waar hij aan deelneemt. Na hem is het niet gemakkelijk om een opvolger aan te wijzen zodat Albert de titel van deken zal blijven dragen.

Hij is ook voorzitter van de 'Gebroken Vleugels', een vereniging voor onderlinge hulpverlening aan de vliegers, een opdracht die hij blijft combineren met zijn andere activiteiten.

Op 7 maart 1949 kent de Minister van Landsverdediging hem de graad toe van Ere Reserve Majoor-Vlieger 'voor bewezen diensten aan het land en aan het leger tijdens zijn loopbaan'.

Op 21 augustus 1950 is het opnieuw in het domein van de luchtvaart dat onze deken zich doet opvallen. Aan boord van een Topsy Belfair klopt hij het afstandswereldrecord voor lichte vliegtuigen. Van Grimbergen



Met E-O. Tips na zijn recordvlucht van 954 km tussen Grimbergen en Biarritz.

vliegt hij zonder tussenlanding naar Biarritz, een afstand van 954 km en een record dat door de Internationale Luchtvaartfederatie wordt gehomologeerd.

Op 20 september 1962 verlijdt Albert schielijk te Brussel. Deze sympathieke kampioen in luchtacrobatie en pionier van de eerste uren van de luchtvaart in België, zal men nooit meer op de vliegvelden ontmoeten.

Albert Van Cotthem werd bijgezet in de familiale grafkelder op het kerkhof van Sint-Pieters-Leeuw. Een straat in de

gemeente draagt de naam van onze briljante en sympathieke piloot.

Kort na zijn overlijden hebben de autoriteiten van Outre Quiévrain hem postuum de Medaille van de Franse Luchtvaart toegekend.



UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

Fernand JAUMOULLE

Fernand est né en avril 1921. Il s'engage à la Force Publique du Congo en 1941. Il suit son entraînement en Afrique du Sud sur Tiger Moth et Hawker Hart & Hind. Il reçoit ses ailes de Son Excellence M. Moulaert, Ministre de Belgique, en 1942.

Il rejoint la RAF fin 1943. Il suit de multiples « refresher & conversion courses ». Après son OTU Bomber Command sur Wellington, il est posté au 576e Lancaster Sqn en avril 1945. Il participe aux opérations « Manna » (Rotterdam) et « Exodus » (rapatriement des P.O.W. anglais). Après un Transport Command course en 1945, il est posté au 525



Il rejoint la RAF fin 1943. Il suit de multiples « refresher & conversion courses ». Après son OTU Bomber Command sur Wellington, il est posté au 576e Lancaster Sqn en avril 1945. Il participe aux opérations « Manna » (Rotterdam) et « Exodus » (rapatriement des P.O.W. anglais). Après un Transport Command course en 1945, il est posté au 525



Sqn Membury. Il est démobilisé en mai 1946 et rejoint alors la SABENA comme commandant de bord. Il volera en Europe sur DC-3, en Afrique sur DC-4 en 1948 ; Pacific Airlift en 1950. En 1955, il ira à Tokyo (transport de troupes belges vers la Corée). En 1960, il est au Congo sur Boeing 707 avec des transports

de troupes à l'aller et évacuation de la population blanche. Il réalise le 16 juillet 1960 un record du monde : 303 passagers entre Léopoldville et Bruxelles en B-707 !

En 1970, Fernand obtient sa qualification sur Boeing 747

et effectue alors des vols sur New-York, Montréal, Mexico, Guatemala City et autres.

Il compte au total 273 allers-retours Belgique-Afrique et 1.416 traversés de l'Atlantique. Il est pensionné en 1978 avec 27.000 heures de vol.



Boeing 707 Sabena ca. 1960-61

Joseph MOUREAU

Joseph est également né en avril 1921. Le 23 mai 1940, il arrive en Grande-Bretagne venant de Calais et,

début octobre, il est repris dans les BFGB (Belgian Forces in Great Britain). Il passe ensuite successivement aux RAF Depot de Penarth, No 5 ITW à Torquay, No 10 EFTS à Stoke Orchard, No 28 EFTS à Wolverhampton et No 22 Service Flying Training Unit à Ternhill-Salop.

Le 13 avril 1943, il est au No 53 OTU à Llandow et le 6 juillet, il est posté au 349 (Belgian) Squadron. Le 6 juin 1944, il obtient ½ victoire sur un Ju88.

Après la guerre, en 1946, il vole pour

Taxi Plane, une société privée et est également à la Régie des Voies Aériennes à Evre. En 1947, il est commandant DC-3 à Sobelair. En 1955, on le retrouve à la Sabena, commandant sur CAVIN et Boeing 727. Il est pensionné en 1977 avec 24.000 heures de vol sur e.a. Tiger Moth, Aeronca, Piper Cub, Oxford, Master, DC-3, Convair 220 & 440, Caravelle, DC-6 & -7, B-727 et DC-10.



Spitfire Mk.V, GEOL, 349 (Belgian) Sqn, 1943.



Boeing B-727, OO-STC, ca. 1970.

UITREI KING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

Raymond BACCAERT

Raymond est né en janvier 1930.

Le 1er décembre 1950, il est incorporé comme milicien COR. Il passe à l'EPE (SV-4b) en mai 1951 avec la 122e promotion puis en août à l'EPA sur T-6 et Spit IX. En juin commence l'OTU à Coxyde sur Spit XIV ; Raymond reçoit ses ailes le 11 novembre 52.

Il est alors posté au 15 Wing. Il y occupe diverses fonctions aussi bien à la 20e qu'à la 21e Escadrille dont e.a. Officier Opérations, IRE, pilote d'essai pour la maintenance, C.O. des 20e et 21e Escadrilles...

En 1955, il effectue une mission photo à Elisabethville ; il est également actif pendant les événements de 1960 au Congo. En 1964, il est à la FATAC à Kamina. Il est à nouveau à la FATAC d'Albertville en 1966 comme commandant du détachement FAé. C'est en 1968 qu'il devient C.O. de la 20e et ensuite de la 21e. En 1973, il passe à l'Etat-major de la FAé (VS3/Tpt) puis en 1976 au QG de la Force Aérienne tactique

(Movair). Il termine sa carrière par un tour à l'OTAN comme Staff Officer au MAS. Il est mis à la retraite début avril 1980.



En 1969, Raymond effectue un voyage avec S.M. le Roi Baudouin au Congo ; ce sera le premier d'une longue série que le Roi effectuera avec le 15 Wing : Congo à diverses reprises, Japon, Amé-

rique du Sud, Indes, Iran, Tunisie, Sénégal,... A cela s'ajoutent les voyages en Europe, visites officielles ou vacances.

Le 19 septembre 1961, S.M. le Roi acquiert un Aerocommander 560F. Les LtCol Avi Alex Binon et Capt Avi Raymond Baccaert sont désignés comme moniteurs du Souverain. Le LtCol Binon quitte le wing en 1963 et Raymond assure alors pendant 10 ans la fonction de pilote de l'Aerocommander.

Missions marquantes au profit de la Maison Royale :

Dec 59 : au Congo avec le DC-6 KY2;

Jun 60 : indépendance du Congo, DC-6 KY2;

Jan 64 : Japon avec DC-6 KY2;

Oct 65 : Chili, Brésil & Argentine avec le DC-6 KY2;

Jan 70 : les Indes;

Jun 70 : Rwanda-Burundi;

Oct 71 : Iran (Shiraz);

1974 : Pologne avec le Prince Albert;

1975 : Tunisie & Sénégal.

Au cours de sa carrière à la FAé,



Raymond a e.a. volé sur C-119, DC-3, DC-4, DC-6, Pembroke, Aerocommander. Il a aussi évalué, en 1962, les Transall et Breguet 941S.

Jozef BOONE

Jo is in april 1933 geboren.

De droom om te vliegen is mij overvallen op 10 mei 1940, de eerste dag van Wereldoorlog II. In de namiddag is de stad Aalst, waar ik toen woonde, gebombardeerd door de Luftwaffe. Die dag ben ik gebeten door de luchtvaartmicrobe en die is blijven bijten voor de rest van mijn leven.

Tijdens de Paasvakantie in 1950 mocht ik, dank zij een vliegbeurs voor studenten van de Aero Club van België, deelnemen aan een zweefvliegkamp te Tempoux. Een hele ervaring maar ook een teleurstelling: het weder viel tegen, veel regen, een hangaardeur die op de vleugel van een dubbelzit zwever viel en een gebrek aan remorquers.

In die periode bleek dat de Luchtmacht via zeer grote affiches, op zoek was naar kandidaat piloten die hun opleiding in de USA zouden ontvangen. Uiteraard moesten daarvoor allerhande proeven afgelegd worden maar ik had van het vliegen geproefd en vast besloten om er voor te gaan.

Op mijn 18de verjaardag was alles achter de rug en kon ik op 15 mei 1951 de Luchtmacht vervoegeen als lid van de 121ste promotie. Twee dagen kazerne Gérardet en dan Goetsenhoven. De volgende maand kenmerkte zich door het ontvangen van al die noodzakelijke inentingen, door de modder kruipen met een ouderwets geweer, de dagelijkse crossloop en regelmatig uit ons bed gekieperd worden door ancients uit Brustem en/of Beauvechain.

De vrijdagmiddag van de 5de week kregen we de keuze: ofwel opleiding in België, ofwel in de USA. Ongeveer 2/3 koos voor de USA en een gedeelte van die groep werd direct afgedeeld naar Koksijde om er vanaf de maandag nadien al, een versnelde opleiding op SV4 te ontvangen. Minimum vereiste om naar de USA te mogen gaan was 25 vliegreuren op SV4 en solo. Die versnelde opleiding in Koksijde begon al de dinsdag op 6 in alle haasten van Goetsenhoven overgevlogen SV4's. De trainingen vonden plaats op de luchthaven van Oostende/Raversijde en mijn eerste solo op motorvliegtuig maakte ik op 3 juli 1951. Op 1 augustus 1951 kwam een einde aan ons verblijf in Koksijde. Met een totaal van 27 uur SV4 waarvan 8:30 solo werd ik samen met al de gelukke kandidaten naar de 15de Wing te Melsbroek gestuurd in afwachting op ons vertrek naar de USA. Hier kregen we vooral les in de Engelse taal en de meest gebruikte luchtvaart termen. Dit gedeelte van de 121ste promotie werd samen met het eerste gedeelte van de 122ste promotie eind september 1951 naar de USA gestuurd om opgenomen te worden in Class 52-G.

Mijn eerste vlucht op T6-G werd gemaakt op 5 november 1951 in de Basic Training School van Malden Air Base, Missouri USA. Het weder viel fel tegen en de eerste solo's vielen pas midden december. Op 19 december 1951 was het mijn beurt. Op 6 mei 1952 en na precies 130 uur T6-G was Basic Training achter de rug.

Na 3 dagen op de trein bracht de reis ons naar Chandler, Arizona, en Williams AFB. In plaats van de training zoals voorzien verder te zetten op T-28 mochten we ons verder bekwamen op de oudere T6-D en -F's omdat de T-28's grounded waren. Het probleem was "runaway propeller". Spijtig.

Augustus 1952 bracht ons dan weer wat verder. Vier (voor buitenlandse studenten het verplichte minimum) vluchten T-33 en dan direct solo op F-80A. Advanced Single Engine training liet ons van gans het gamma Jet vliegen proeven en de kers op de taart kwam uiteraard op 25 oktober 1952 met het ontvangen van de Silver Wings.

Maar het was niet gedaan. Eind oktober verhuis naar de Gunnery School in Luke AFB aan de andere kant van Phoenix, Arizona. Op 14 november 1952 eerste vlucht op F-84G. Op 12 januari 1953 de laatste vlucht. Luke AFB verhoogde mijn totaal aantal vlieguren met 81:50 uur tot 399:30. Voor onze Amerikaanse collega's was de volgende stap richting Korea, voor ons was het na 4 dagen trein naar New-York met Sabena naar huis. Na het prachtige Arizona weder mochten we in België bij onze thuiskomst direct proeven van één van de zwaarste stormen die de "Low Countries" ooit meegemaakt hebben.

Bij de ontvangst op de luchthaven in Brussel kregen wij te horen dat we allemaal ingedeeld waren bij de 10de Wing, toen nog in Chièvres. Eerst nog het klassieke bezoek aan de Generale Staf op Place Dailly en dan het 27ste Smaldeel te Chièvres. Mijn derde vlucht in België op 23 februari 1953 was de ferryflight naar Kleine Brogel als nummer 3 in de 4-ship formatie van de "Duke" LtKol Du Monceau de Bergendal. Op een paar korte zendingen na, ben ik steeds in de 10de Wing gebleven. Al was dat niet altijd in Kleine Brogel. Ik heb het wel en wee van de 10de Wing volledig meegemaakt. De transities op nieuwe vliegtuigen zoals de Oxford, F-84F, de F- en TF-104G en zelfs een korte cursus op Fouga Magister om aan het officiële papiertje van IRE te geraken. Het 27ste Smaldeel is van de eerste tot de laatste dag ervan mijn thuis geweest, ook tijdens die periode dat het functioneerde als OTU. Nadien is dat de TF-104 Flight geworden eveneens van de eerste dag van de oprichting ervan tot de dag dat ik de Luchtmacht verlaten heb op 30 november 1972.

Van juni 1961 tot juni 1964 werd ik aangeduid als demopiloot op F84-F en heb ik op verscheidene vliegmeetings, waaronder een paar Tiger Meets, mijn acro kunsten op F84-F kunnen tonen. Ondertussen was ik mijn allereerste luchtvaart liefde niet vergeten en kon ik tijdens het Belgisch Zweefvliegekampioenschap op de Keiheuvel op de laatste dag ervan, 25 juli 1965, met een doelvluucht van 322 km, na 3:26 uur vrije vlucht als enige deelnemer in Wunstorf (Duitsland) landen. Deze vlucht leverde mij naast een Diamant op mijn brevet ook de titel van Belgisch Kampioen op. Als instructeur bij de Luchtkadetten in Zoersel/Oostmalle heb ik kans gekregen om jonge kandidaat piloten een gedeelte van hun opleiding te geven om ze nadien als volwaardige militaire piloten terug te ontmoeten in Kleine Brogel.

Eind augustus 1964 maakte een militaire Acceptance-Test-Pilot in Gosselies een fataal accident met een F104-G en werd ik vanaf 1 september, tot het einde van het jaar, aangeduid om die functie over te nemen. Dat werd een zeer leerrijke ervaring op F104-G.

Op aandringen van zweefvlieg instructeurs op de Keiheuvel was ik reeds in 1963 in het bezit van een Beperkte Beroepsvergunning voor burger vliegtuigen. Een gebrek aan sleeppiloten was de reden ervoor. Het was op het vliegveld in Kiewit dat ik via een nieuwe maatschappij (Limburg Air Taxi) meer interesse ben gaan krijgen voor burgervliegtuigen. Met de bedoeling ook na mijn 45ste verjaardag verder te kunnen



Deze foto is genomen door de Public Relations dienst van en in Williams AFB, Chandler, Arizona op 14 augustus 1952, de dag na mijn eerste solovlucht op F-80A.

vliegen, wat uitgesloten was in de Luchtmacht, heb ik dan in het begin van 1970 het besluit genomen om al de mogelijke theoretische examens bij het Bestuur der Luchtvaart af te leggen. In logische volgorde waren dat Beroeps, IFR, Instructeur 1ste Graad en 2de Graad en tenslotte Lijnpiloot. Eind 1970 was alles in orde. Toch ben ik nog tot eind november 1972 in de Luchtmacht gebleven.

Na een loopbaan van bijna 22 jaar als militair piloot ben ik dan begonnen aan een tweede loopbaan van bijna 24 jaar als burger piloot. Direct de nochtans beloofde grote stap maken ging nog niet door. Instructeur IFR worden was wel de volgende stap en toen midden in de zomer 1973 een copiloot van Delta Airlines in Antwerpen zijn arm brak kreeg ik de kwalificatie op DC-6 aangeboden. Eind september 1973 en na 96 uur werd ik bedankt voor mijn medewerking.

Trans European Airways (TEA), in 1972 begonnen als charter, had eind 1973 piloten nodig en ik kreeg de kans een cursus B-707 te volgen bij Aer Lingus. Mijn eerste training vlucht op dit type was op 9 december 1973 tijdens de Hadj in Algerije. Op 19 december 1973 kreeg ik mijn vergunning als copiloot, op 29 april



1974 de vergunning als captain B-707.

In maart 1977 volgde de cursus A300 in Toulouse met op 13 mei 1977 de vergunning als captain A300.

Tijdens het voorjaar 1979 onderging de organisatie van TEA nogal wat veranderingen. Op

korte tijd werd ik instructeur 3de graad op beide types en de bevoegdheid van Examinator voor het Bestuur der Luchtvaart er bovenop. Begin 1980 en op invitatie van Aéroformation en Airbus Industrie in Toulouse kreeg ik de Franse vergunning van captain en instructeur A300 aangeboden.

Sedertdien pendelde ik vooral in de winterperiode tussen Brussel en Toulouse om CPT, Flight Simulator of Flight- en Line-training te geven aan nieuwe Airbus klanten. In die functie verkreeg ik dan ook nog training en kwalificaties op andere types zoals A300-FFCC, A310 en A300/600.

Tijdens een zending naar Equator op A310 in oktober 1991 kwam het einde voor TEA en toen ik in januari 1992 terugkwam bleef er niets meer over. Maar toch was het nog niet gedaan met mijn loopbaan: april 1993 begon een korte loopbaan als captain op F-50 bij het nieuwe VLM. Maar op 17 juli 1995, na 816 landingen op Londen City Airport en in de functie van Operations Manager hield ik het voor bekeken. Niet voor lang.

Op 18 juli 1995 werd ik Operations Manager bij Constellation Airways in Brussel. Ook de B-727 kwalificatie en 3de graad kwamen nog op mijn vergunning staan maar bijkomende limieten omwille van de ouderdom boven de 60 jaar beperkten het uitoefenen van de functie als voltijdse piloot enorm. Op 5 september 1996 maakte ik mijn laatste landing en ik heb Constellation Airways verlaten op 31 december 1996.

Toen EAT voor de rekening van DHL overschakelde op A300 werd mij gevraagd, omwille van mijn ervaring op de A300, om als examiner voor het Bestuur der Luchtvaart, EAT te begeleiden bij hun transitie op dit vliegtuig. Dat ging vlot maar nadat alle functies bij EAT operationeel waren was het ook daar voor mij gedaan.

Het totaal aantal uren vlucht >19.000, plus ± 240 uur zweefvliegen en landingen op 271 verschillende vliegvelden zijn het eind resultaat van mijn loopbaan in de luchtvaart.

Jean BOUCHAT

Jean est né fin août 1933.

Ma passion pour le vol à voile débuta en 1952 par un stage au centre national de Temploux.

Membre du Club Royal de la Meuse pendant 50 ans, dont une trentaine comme administrateur, j'ai participé à de multiples concours régionaux, championnats de Belgique et européens (Anger) ainsi qu'au concours international de vol à voile en montage à Vinon.

J'ai acquis tous les brevets de B à F au départ de l'aérodrome de Temploux, sauf pour les 2 altitudes, le 3.000 mètres à partir de Fayence et le 5.000 mètres à partir de St Auban. J'ai eu l'honneur d'être le premier à réussir, au départ de l'aérodrome de Temploux, une distance triangulaire FAI de plus de 500 km ce qui me permit d'obtenir mon troisième diamant.

Mes records personnels :

- Heures de vol planeur: 2.300,
- Heures de vol moteur: 140,
- Vol le plus long en planeur: 8h20,
- Altitude maximum: 8.000 m,
- Distance maximum: 510 km,
- Nombre de modèles de planeur pilotés: 32 (Foka, K2, Janus, Bréguet, Bocian...),
- Nombre de modèles d'avion pilotés: 7 (Piper Cub, Morane Saulnier, Topsy Nipper...).



Jean Bouchat et son fils à St Hubert.

Georges CASTERMANS

Né en janvier 1932, Georges s'engage à la Force Aérienne le 29 janvier 1951 comme candidat officier auxiliaire. Après un grading sur SV-4 à Wevelgem, il part aux Etats-Unis en avril 1951 où il fait partie de la classe 52-C à Goodfellow AFB sur T6-G et ensuite à Bryan AFB, toujours au Texas, sur T-28 et sur T-33. Il obtient ses Silver



Wings le 10 mai 1952.

Pilote au 2e Wing de Florennes du 3 juin 52 au 23 janvier 61, il fera partie des 2e, 3e et 1e Esc en fonctions de pilote, Flight Co, Ops Officer et Officier Technicien. Il fera aussi partie du Groupe de Vol en fonction de PAI et de Ops&Training. Entretemps, il retourne aux USA en 1955, à la Fighter Weapons



School de Nellis AFB pour y suivre le cours d'instructeur de tir. Fin 1955, il est aussi aux Pays-Bas pour 6 mois afin d'assurer la réception des F-84F.

En janvier 61, il rejoint l'EMG/FAé, section Planning, pour y créer le Bureau Engins Téléguidés et comme adjoint du Project Officer F-104.



En mai 1963, il est posté au 1er Wing de Beauvechain sur F-104 en fonction de pilote d'essai de Maintenance et il fait partie des premiers pilotes sur ce type d'avion. Le 16 juillet 1963, il doit s'éjecter de son F-104 devenu incontrôlable. En octobre 1963, il est nommé Ops Officer de la 350e Esc dont il reprend le commandement en juin 1964. Nommé Major en décembre 1964, il dirige l'équipe de pilotes du 1er Wing et de contrôleurs du CRC Glons qui remporte la compétition de Défense Aérienne d'AFCENT et le Trophée Guynemer. Cette victoire leur vaudra d'être désignés comme lauréats du Trophée National du Mérite Sportif.

De novembre 65 à juin 68, il occupe la fonction de Chef du Bureau Ops du Commandement TAF.

En juin 68, il revient au 1er Wing en fonction de Comd du Groupe de Vol et en décembre 68, sera nommé LtCol. Il y amènera les pilotes de chasse pure à s'entraîner au tir Air/Sol. Il y pratiquera également le tir de Sidewinder et le vol stratosphérique.

En décembre 70, il est posté à 2ATAF comme Chief TacEval Air Defence pour évaluer les unités de Chasse et les stations radar des RAF, USAF, GAF, RNIAF et BAF.

En août 74, il rentre en Belgique au Comd Instruction et Entraînement en tant que Sous/Chef d'Etat-major responsable de l'entraînement des pilotes, officiers, techniciens et miliciens.

En novembre 75, il rejoint le Comdt TAF en fonction de Sous/Chef d'Etat-major OPS et il est nommé Colonel le 26 juin 1976.

Le 13 juin 1977, le Colonel Castermans prend le commandement du 3e Wing Tactique et de la Base de Bierstet jusqu'au 13 août 1980. Il y vole sur Mirage 5.

Posté au SHAPE à Casteau, il quitte la Force Aérienne le 30 septembre 1980 après trente années de service pour entamer une carrière civile de 18 ans dans l'industrie.

Après sa retraite, il sera Président des Amis du Musée de l'Air durant 3 ans et aujourd'hui, il est le Président des Silver Wings, l'association des pilotes et navigateurs belges brevetés aux Etats-Unis. Il a également été Administrateur de la Maison des Ailes pendant 25 ans de 1966 à 1991.



Hugo CLOECKAERT

Hugo is in september 1929 geboren.

Zijn eerste vlucht als leerling piloot op SV4B vindt plaats op 25 januari 1951. Daarna volgt zijn Basic training op T6 (Harvard) in Greenville AFB, Mississippi, van juli 1951 tot februari 1952 met Class 52-E. Advanced training wordt gevlogen op T-6, T-33 en F-80A/B te Williams AFB, Arizona.

Hugo krijgt zijn Silver Wings op 2 augustus 1952. Volgt nog een Gunnery training op F-84G in Luke AFB.



Advanced training op F-80A/B te Williams AFB, Arizona.

Alphonse DE GREEF

Alphonse est né en juillet 1931.

Breveté pilote à l'USAF, Class 52-B, il est posté à la 2e Esc du 2e Wing à Florennes. Suit alors le cours de moniteur à l'EPA de Brustem. Après un court passage à l'EPE de Wevelgem, il est muté à Kamina, Congo belge ; de 1953 à 1956, il y sera moniteur à l'EPA sur T-6 Harvard.

Rentré en Belgique, il est posté au 1er Wing de Beauvechain où il vole sur Meteor, Hunter et CF-100 à la 349e Esc. Il fait alors mutation au 15e Wing de Transport où il vole à la 20e Esc sur C-119 puis à la 21e Esc sur DC-3, -4 & -6.

Il quitte la FAé en décembre 1963. Il est alors pilote civil à Air Brousse, MIBA, Gécamines à Lubumbashi où il devient chef-pilote, puis directeur S.Y.A. (service aérien GCM).

Sa carrière aéronautique se termine en 1987 avec un total de plus de 21.000 heures de vol sur avions et hélicoptères.



Avro Canada CF100 Canuck, Beauvechain AB.

Pierre DE KEERSMAECKER

Pierre est né en juin 1928.

J'ai eu la chance de pouvoir entrer à la Force Aérienne par le biais du flight universitaire dont j'ai fait partie de la 1ère promotion qui comptait 8 étudiants. Nous sommes arrivés à Diest début août 1949 pour suivre l'entraînement à Schaffen. Nous avons été reçus par les élèves de la 113e promotion qui ont adopté les « amateurs » après une soirée bien arrosée.

N'ayant pas terminé mes stages de fin d'études, j'ai dû attendre début février 1950 pour être définitivement incorporé avec la 118e promotion avec Jean Van Lancker.



Sur Harvard...

Nous avons été brevetés à 8 pilotes le 22 mars 1952 à Brustem sur Spitfire XIV. Après l'École de Chasse (OTU) à Coxyde, au lieu de nous envoyer à l'Escadrille Auxiliaire de Beauvechain, nous avons été "postés" au 7e Wing de Chasse à Chièvres, à la 7e Escadrille équipée de Gloster Meteor 8. Comme il y avait la Guerre de Corée, la durée du service militaire avait été allongée à 2 ans, mais au bout de ces 2 ans, adorant la vie d'escadrille, j'ai signé une prolongation d'un an. C'est en conduisant mon ami Paul Ossieur (qui n'avait pas de voiture) à la Sabena où il devait signer un contrat d'engagement, qu'en sortant du bureau du Directeur Mr Stainier, nous avons signé chacun un contrat avec cette Société. J'ai donc fait une carrière complète à la Sabena où après près de 2 ans comme copilote, j'ai été nommé Commandant de bord.



Pierrot au 7^e Wing.



J'ai eu la chance de pouvoir piloter pas mal d'avions dans ma carrière aéronautique, d'abord à la FAé sur Tiger Moth, puis AT6 Harvard, ensuite Spitfire 9 et puis Spitfire XIV, Oxford avant les Gloster Meteor 7 et puis 8. A la Sabena, j'ai débuté sur Douglas DC-3, puis Convair 440, DC-4, DC-6 A & B, DC-7, Boeing 707, DC10 pour terminer ma carrière sur Boeing 747. J'ai également participé à la vie associative des pilotes car j'ai été élu pendant 4 ans, je crois, président de l'ABPNL (association belge des pilotes et navigateurs de ligne).

Voilà en quelques lignes la biographie de ma carrière aéronautique, un métier que j'ai adoré. Le seul regret et la profonde tristesse que j'ai ressentie, c'est la disparition de la Compagnie dans d'aussi pénibles circonstances.

Jean DELBECQ

Jean est né en mars 1933.

Il s'engage à la FAé le 15 mai 1951. Après un grading à l'EPE, il rejoint la Class 52-G de la USAF.

Il rentre en Belgique en janvier 53. En octobre 55, il part à l'EPE de Kamina comme instructeur. Il quitte la FAé fin 1957.

Il vole alors au Congo comme pilote civil à SAP Rutshuru où il effectue de l'épandage agricole. On le retrouve en avril 1959 à Air Brousse.

En 1964, il obtient sa licence Hélicoptère sur Huges 263. En février 70, il passe à Air Congo où il devient chef-pilote sur F27 et B-737. Il est pensionné fin mars 1970.



Michel DE TEMMERMAN

Born in February 1931 near Oudenaarde, East Flanders.

1951-1952 : was asked to become Aviation Cadet in the USA and successfully completed:

- Basic Aviation Training (Bainbridge),



Ready for a ride on Harvard...

- Advanced Training (Craigfield),
- Gunnery (Luke),

flying Harvard and P-51.

Awarded the USA Silver Wings in September 1952. 1952: gave up thoughts of boxing (I had been amateur champion of Belgium, lightweight, 2 years running) and choose instead a future flying career in the Belgian Air Force. I served in the 3rd and then 1st Squadron at Florennes, flying the F-84G, F-84F and T-33 (T-Bird).

1960: the first of several missions in the Congo, on

this occasion commanding 6 armed Harvards. 6 years at NATO in Mönchen-Gladbach; also Tactical Evaluation team member on permanent basis, also in Maastricht (cave).

1964: joined 15th Wing at Melsbroek; VIP flights, flying DC-3 and Pembroke, also qualified and flew C119's.

Retired in 1975.



Pembroke, Melsbroek AB.

Jacques DEWAELEHEYN

Né en juin 1933 à Jodoigne.

Engagé en août 1951 avec la 122e promotion.

De 1951 à 1961 :

Entraînement de pilote sur T-6, Spitfire IX & XIV et Meteor VII, IV & VIII.

Pilote de chasse, successivement sur Meteor VIII et Hawker Hunter IV & VI.

Ecole d'Officier (EPOA) à Coxyde (1958).

Moniteur sur Meteor VII et T-33.

Commandements successifs : Commandant de flight et Officier d'Opérations à la 7e Escadrille, Commandant du Flight de Formation de Moniteurs (FFM).

Présentateur acrobatique du Meteor VIII en meetings aériens.

De 1962 à 1963 :

Stagiaire à l'Ecole de Guerre, promu Breveté d'Etat Major.

De 1964 à 1967 :

Commandant de la 2ème Escadrille d'entraînement sur Fouga.

Nommé Major en 1965.

Recréa la patrouille acrobatique sur Fouga (Red Devils) et présente celle-ci en meetings internationaux pendant deux ans.

Commandant (a.i.) du Groupe de Vol du Centre de Perfectionnement.



Ma première remise d'ailes au Canada.

De 1968 à 1972 :

Chef de la section "Entraînement pilote" à l'Etat-major de la Force Aérienne.

En cette qualité, modifie tout le programme d'entraînement pilote et participe activement à trois programmes de rééquipement en avions : Mirage, Siai Marchetti SF260M et Alpha Jet.

Nommé Lieutenant Colonel en 1970.

De 1973 à 1974 : Professeur à l'Ecole de Guerre.

De 1974 à 1975 :

Commandant du groupe de Vol du 3e Wing Tactique de Bierset. Pendant son évaluation tactique, cette unité obtient la mention d'unité opérationnelle la mieux préparée de Centre Europe (Scroll of Honor).

Nommé Colonel en 1975.

De 1975 à 1977 :

Devient Officier Adjoint au Général Commandant les Opérations, dans un QG en formation, AAFCE (Allied Air Forces Centre Europe).

Pour des raisons personnelles, retraite anticipée à l'âge de 44 ans (1977).



*Avec mon épouse qui m'a tant soutenu,
et le Fouga qui m'a tant donné...*



Aujourd'hui.

Carrière civile:

Administrateur Délégué de la société NEAS (New European Air Services), distributeur des avions PIPER pour le BENELUX et la France.

Crée et devient directeur des sociétés NEAS Hollande et NEAS France.

En trois ans de temps, ces sociétés combinées ont vendu plus de 200 avions et obtenu de la société PIPER les plus hautes mentions pour le service après vente.

En 1981, il crée sa propre société de consultant en aviation, la s.a. INTERNEAS. Depuis, cette société participe successivement à la direction et à la gestion de plusieurs sociétés, pour la formation de pilotes, le transport de courrier de nuit et les vols charter, ainsi que toute autre mission de démarrage et de gestion de sociétés ayant trait à l'aviation.

Qualifications:

Brevet de pilote de chasse militaire, avec qualification de moniteur 3e degré.

Licence de pilote professionnel civil, avec qualification de moniteur 2e degré, pour le vol général, le vol aux instruments, le vol de nuit, le vol sur bimoteur et l'acrobatie.

Plus de 9.500 heures de vol sur plus de 70 avions de différents types.

Antoine GAYE

Bob Wilmet, pilote de l'aviation militaire belge, qui était membre de ma famille, ne se privait pas de venir faire des séances acrobatiques au-dessus de mon patelin avant 1940. Étant fort jeune à l'époque, je n'ai pas manqué d'être marqué par ces évolutions. Le virus s'est développé quand la Force Aérienne m'a



permis l'accès aux écoles de pilotage EPE, EPA et Ecole de Chasse, ce qui m'a donné le privilège de voler sur des avions de légende tels que Spit, Meteor et Hunter. Étant posté à Chièvres, j'ai pu jouir de deux privilèges, celui de participer à un peloton acrobatique commandé par le capitaine Van Keymeulen avec le concours de François Bodard et d'André Doumont et parallèlement, remorquer et voler en planeur avec les Cadets de

l'Air de Belgique et aussi mes amis mécaniciens. Une telle activité a soudé toute la base en une grande famille. Puis, le major Blad, prenant le commandement du groupe de vol, entraîna et développa la patrouille qui allait devenir les Diables Rouges, un peu d'adrénaline pour colorer une vie pleinement épanouissante. J'eus aussi la chance de réceptionner des Hunter à Gosselies et par là même de rencontrer un tout grand monsieur tel que Bernard Neve. Puis, pour s'évader, le transport de la FAé était l'outil tout indiqué, l'Afrique, le Congo, Solenzara et des parachutages.

La transition pour découvrir le civil fut Air Brousse, passant par la petite porte qui donnait sur des petits avions. Ils se posaient sur de petits aérodromes du Congo (une centaine visités) et surtout, découvrir nos amis africains, quatre ans de vie intense et bourrée d'anecdotes avant de passer à la Sabena Afrique avec des vols intérieurs et des liaisons transafricaines et européennes.



Enfin, le retour à la case départ par St Hubert, les remorquages et les vols en planeurs. Que de délicieux frissons à caresser les nuages. Découvrir une jeunesse enthousiaste qui en 15 jours devient pilote, c'était terminer en point d'orgue une belle ballade dans les azurs ; et merci à tous ceux qui nous ont permis une telle aventure.

Guy GRÉGOIRE

Né début juillet 1951.

Engagement de 5 ans à la Force Aérienne comme candidat pilote et officier auxiliaire.

Août 1951 : entraînement élémentaire à Coxysde sur SV-4bis.

28 septembre 1951 : départ pour les U.S.A.

1 octobre au 15 mai 1952 : Basic pilot training sur T6-D & F, à Greenville AFB (Miss).
 17 mai au 23 octobre 1952 : Advanced pilot training sur T6-D & F, T-33 & F-80 à Williams AFB (Ariz).
 25 octobre : remise des Silver Wings de l'USAF, admis dans le P.N. breveté de la Force Aérienne.
 1 novembre : nommé Sous-lieutenant aviateur auxiliaire.
 5 novembre 52 au 15 janvier 53 : Fighter Bomber School à Luke AFB (Ariz).
 2 février 53 : admis au 10e Wing de Chasseurs-Bombardiers, 23e Escadrille de Kleine Brogel.
 01 novembre : nommé 1er Lieutenant Aviateur auxiliaire.

1 août 1956 : fin du contrat FAé et entrée à la SABENA, EPSV 18 pour les cours théoriques.
 24 septembre au 9 novembre : entraînement DC-3, licence de pilote professionnel.
 7 janvier 1957 : engagé comme 1er officier DC-3.
 28 février : départ pour Léopoldville ; entraînement comme 1er officier DC-4.
 27 septembre : départ en mission pour Beyrouth, afin de reprendre en main la Lebanese International Airways.

2 avril au 17 mai : cours et training DC-6A & B, comme 1er officier.
 9 juin 1960 : fin de la mission à Beyrouth.
 16 août au 2 septembre : mission à Bujumbura.
 22 au 30 septembre 1960 : entraînement comme Commandant fret DC-3.

26 janvier 1961 : Commandant passagers DC-3.
 12 août 1961 : début mission Libye (Tripoli) ; ravitaillement des camps des pétroliers dans le désert.
 11 juillet 1964 : fin de mission en Libye.

23 octobre 1964 : Commandant de bord Convair 440, sur le réseau européen.
 26 septembre 1966 : Commandant de bord SE-210 Caravelle, sur le réseau européen.
 12 février 1972 : Commandant de bord long courrier sur Boeing 707 & 707C.



Leon HADERMANN

Leon is begin juni 1931 in Mechelen geboren.
 17 juli 1951: leerling piloot op SV-4B in Goetsenhoven.
 September 1951: vertrek naar USA - Basic Training op T-6 (Moultrie, Georgia).
 1952: Advanced Training op T-28 en T-33 (Spence Field, Bryan, Texas).
 Oktober 1952: Brevet jachtpiloot.
 1952 – 1953: Fighter Gunnery course op F-84G (Luke Air Force Base, Arizona)
 Maart 1953: gebaseerd op Florennes Airbase



19 août 1980 : Commandant de bord long courrier sur Douglas DC-10-30.
 15 avril 1991 : dernier vol, Chicago-Bruxelles.
 Total heures de vol : 20.205.



in het 1ste Smaldeel op F-84G en vanaf januari 1956 op F-84F.

Augustus 1957: overgeplaatst naar 15 WTC in Melsbroek.

- augustus - september: piloot op Pembroke;

- oktober 1957: 2de piloot C-119;

- voorjaar 1958: Transport Conversion Unit (T.C.U.) ;

- april 1958: Boordcommandant C-119.

1960: onrusten in Congo, 3 maanden op C-119 (para drops en repatriëringen naar Kamina uit verschillende regio's).

1964 : Congo – Léopoldville, 4 maanden op

DC-3 (Force Aérienne Tactique de l'Armée Congolaise - FATAC). Receptie en testen van DC-3's geschenken door President Kennedy aan Kolonel Mobutu (A3 Kolonel Bouzin). Eerste vlucht FATAC vliegtuig 9T-PKA op 12 juni 1964. Geteste vliegtuigen vervoegen Kamina (uitgezonderd 9T-PKA die in Kinshasa blijft).

1965: na de bevrijding van Stanleyville, 5 maanden als Commandant van de FATAC (een tiental vliegtuigen + crews).

1966: FATAC, 4 maanden Léopoldville op DC-4.

1967: 4 maanden in Stanleyville - Commandant van de FATAC eenheid (een tiental vliegtuigen + crews).

Augustus 1967 tot 1976: bevorderd tot Boordcommandant DC-6, met zendingen in Europa, Afrika, Azië en de USA.

Totaal vluchten : 12.016

1 juli 1976: op rust gesteld - Nog 5 jaren in de reserve van de Luchtmacht gebleven en drie keren opgeroepen tijdens de USAF manoeuvres.

1 juli 1976: tewerkgesteld bij Belgavia n.v. (handling agent op de luchthaven Brussel Nationaal, ondertussen Aviapartner genoemd) als Ramp Manager.

1984: aangesteld als General Manager van de vracht divisie met leiding op Brucargo (luchthaven Brussel Nationaal) & de luchthavens van Oostende, Antwerpen en Luik - opgenomen in de Directieraad.

Juli 1999: alle professionele activiteiten gestopt.



1958: boordcommandant op C-119G.

André HAUET

Dédé est né en octobre 1923, à Jeumont près de Maubeuge. Après son retour en Belgique, il entre en 1935 à l'école moyenne de Binche.



À Meknès sur Spit IX.

Il s'engage en 1944 dans l'Armée de l'Air française. En 1946, il entre à l'École des Mécaniciens de l'Armée de l'Air à Rochefort-sur-Mer. Il est breveté en décembre sur moteur Pratt & Whitney R.2800 (P-47 Thunderbolt).

En 1947, il est muté à la BA 708 de Meknès au Maroc sur Spitfire IX. C'est là qu'il a appelé un des Spit sur lesquels il travaillait « T'Avau Binche » (partout Binche); le bourgmestre de Binche a envoyé une poupée comme mascotte !

Dédé quitte l'Armée de l'Air en 1950 et entre à la Sabena. Il est breveté mécano-navigant et... retrouve le moteur Pratt & Whitney sur Douglas DC-4. Il vole ensuite sur DC-6, DC-7, Caravelle, B-727, DC-10... Il prend sa retraite sur B-747 en 1981, après 20.000 heures de vol.



Tijdens mijn laatste vlucht...

Marcel HOMBLÉ

Marcel is in december 1932 geboren.

Aanvang van de opleiding bij de Luchtmacht op 16 juli 1951, in de Elementaire Vliegschool te Goetsenhoven, op SV-4b. In september 1951, vertrek naar de USA voor de basisopleiding op T-6 met Class 52-G, gevolgd door de gevorderde opleiding op F-51 Mustang.

Marcel ontvangt zijn Silver Wings op 25 oktober 1952. Einde contract bij de Luchtmacht in juli 1956. Marcel begint zijn burgerlijke luchtvaartcarrière bij Sabena:

- Copiloot op DC-3, Convair 440, DC-6, DC-7c, Caravelle.
- Bevordering tot Captain in 1962 ; vliegt dan op DC-3, Convair 440, Caravelle, F-27, B-737, B-707, Airbus 310 en B-747.
- Benoeming tot Chief Pilot in december 1969.
- Op pensioen einde juli 1989



Leo LAMBERMONT

Leo is in oktober 1933 geboren.

In juli 1951 maakt hij deel uit als leerling-piloot van de 122ste promotie.

Hij volgt na de selectie te Goetsenhoven, Koksijde en Raversijde, de opleiding als aviation cadet in de USA – Class 52-G – op T-6, T-33, F-80 en F-84G op Greenville, Williams en Luke AFB's.

Leo ontvangt zijn Silver Wings in oktober 1952.

Eens terug in België vervoegt hij de 10de Wing te Chièvres, Kleine Brogel, Geilenkirchen, Brügggen en maakt er deel uit van de 27ste en 23ste Smaldelen. Na een periode als PAI in het 26ste Sqn wordt hij aangeduid om de cursus vluchtopleider te volgen te Koksijde, Kamina en de EVS. Hij blijft als moniteur te Goetsenhoven op SV-4bis.

Op het einde van deze periode volgt de check-out te Kleine Brogel op F-84F en hij vervoegt dan het 42ste Sqn op RF-84F recce. Daarna keert hij terug naar de EVS voor een 2de periode tot zijn overgang op F-104G te Beauvechain in het 350ste Sqn en de Flight TF.

Hij wordt in 1965 overgeplaatst naar Goetsenhoven en wordt leader van het stuntteam "Les Manchots" op



Leo na zijn Mach 2-run met Koning Boudewijn.

zoals op de "Trofee Léon Biancotto" te Gosselies en de wereldwedstrijd te Dax; hij ontvangt de Prix Paul du Toict voor deze prestaties.
- heeft de eer met Koning Boudewijn een Mach 2-run op TF-104G uit te voeren.
Leo wordt op rust gesteld eind 1978.

SV-4b. Terug in de 1ste Wing vliegt hij aan Mach 2 met ZM Koning Boudewijn.

Leo komt terug naar Brustem in 1974 bij het 7de Smaldeel op Fouga Magister en herstart als leader van het Red Devils team.

Bijzondere prestaties:

- onderscheid zich op SV-4b tijdens verschillende nationale en internationale meetings en luchtacrobatiewedstrijden



Leader van het stuntteam "Les Manchots" op SV-4b.

Ghislaine LAPORT-HAVERSIN

Née en octobre 1926, Ghislaine a obtenu son PPL de l'Administration de l'Aéronautique en mai 1952.

René LEURQUAIN

René is in november 1930 geboren.
René maakt kennis met de Luchtmacht begin maart 1951 en krijgt zijn Basic Training te Saffraenberg; op 1 mei wordt hij opgenomen als leerling-piloot bij de 120ste promotie op SV-4b te Goetsenhoven.

Hij vertrekt naar de USA op 18 augustus 1951, naar Bainbrigde AFB, Georgia, waar hij op T-6G vliegt met Class 52-F. Hij gaat vervolgens naar Craig AFB in Selma, Alabama, waar hij op T-6G en F-51D Mustang vliegt. Volgt een maand in Sheppard AFB, Texas, op T-6G en dan is het Luke AFB in Arizona opnieuw op F-51D. Hij ontvangt zijn Silver Wings op 13 september 1952.

Hij vliegt terug naar België op 22 december aan boord van een DC-6B van Sabena. Hij gaat eerst naar Florennes bij het 2de Smaldeel waar hij op T-33 zijn transitieopleiding krijgt en vervolgens op F-84G vliegt. In 1953 is hij dan in Kleine Brogel bij het 23ste Smaldeel op F-84G.

René verlaat de Luchtmacht in maart 1956 en gaat over naar Sabena waar hij tot in november 1990 blijft vliegen. Zijn logboek telt 21.206 vlieuren.



Op F-84G in KB.



Johan MAUS

Johan is in augustus 1930 geboren.

Na zijn Grieks-Latijnse humaniora aan de colleges in Aalst en Brussel, vervoegt Johan de Luchtmacht als kandidaat vliegtuigbestuurder in 1951. Na een initiële selectie op SV4 in de Elementaire Vliedschool te Goetsenhoven en Koksijde, vertrekt hij in september 1951 naar de USA om er zijn opleiding van piloot met Class 52-G verder te zetten.

Hij wordt gebrevetteerd op 25 oktober 1952 na een opleiding op T-6G (Bainbridge, Georgia), T-28 en T-33 (Bryan, Texas). Vervolgens volgt hij te Luke (Arizona) de Jachtschool op F-84G.

Bij zijn terugkomst in België in januari 1953 wordt Hulponderluitenant Vlieger Maus aangeduid voor de 10de JBW te Chièvres. Met deze eenheid verhuist hij naar Kleine-Brogel, Geilenkirchen en Weelde.

In november 1954 wordt hij overgeplaatst naar de 9de JBW te Bierset. In 1955 volgt hij de cursus van Instrument Flight Instructor bij de USAF te Fürstenfeldbrück (DBR). In 1956 gaat hij over naar het 22ste

Smaldeel van de 9de Jachtwing als Flight Co op Meteor en Hunter 4 & 6.

In 1958 doet Kapitein Maus mutatie naar Brustem om er het bevel te nemen over het Centrum voor Vlucht Zonder Zicht. Gedurende zijn verblijf aldaar gaat hij over naar het be-roepskader.

Hij wordt in 1960 overgeplaatst naar het 42e Smaldeel Luchtverkenning.

In 1963 doet hij mutatie naar het HK van de Tactische Luchtmacht in Evere als Stafofficier luchtverkenning.

Hij wordt in 1966 tot Majoor bevorderd en in 1967 krijgt hij het bevel over het 42e Smd Luchtverkenning te



Bierset op RF-84F.



In 1969 wordt hij naar de Staf Luchtmacht geroepen waar hij tot in 1974 hoofd is van de sectie Vliegveiligheid. Hij wordt in 1973 bevorderd tot Luitenant-kolonel Vlieger. Het is in die graad dat hij in 1974 korps-overste wordt van CRP/TCC Semmerzake, functie die hij vier jaar zal waarnemen.

Na deze periode wordt hij in 1978 hoofd van de Onderzoeksdienst voor Ongevallen van het Vliegwezen. In die periode voert hij o.a. het onderzoek uit van de eerste crash van een Belgische F-16. In deze functie wordt hij in 1980 bevorderd tot Kolonel Vlieger.

Begin 1981 wordt hij overgeplaatst naar SHAPE in Casteau waar hij Chief Current Operations Branch wordt in de Air Defence Component. Eind 1984 wordt hij op rust gesteld.

In 1986 wordt hij bestuurder in het Huis der Vleugels en aangesteld als Penningmeester.

In 1994 wordt hij Secretaris-generaal, functie die hij nog steeds uitoefent.

Denis MEERT

Denis is in maart 1933 geboren.

Hij vervoegt de Luchtmacht als leerling-piloot eind november 1950. Hij vertrekt naar de USA en maakt deel uit van Class 52-B. Hij ontvangt zijn Silver Wings op 22 maart 1952.

In 1960 bekomt hij zijn kwalificatie op helikopter; hij gaat op pensioen eind mei 1963. Hij gaat dan naar Congo en in 1967 gaat hij over naar American Airlines.



Class 52-B vertrekt naar de VSA vanuit Melsbroek.

Edgard MICHIELS

Edgard is in juni 1926 geboren.

Hij werkt als grondpersoneel (technicus) bij Sabena. Hij bekomt zijn PPL op 29 juli 1952.

Hij is ook secretaris geweest van Sabena Aeroclub.



Louis NÈVE de MÉVERGNIES

Louis Nève de Mévergnies est né le 4 janvier 1933. Après ses études gréco-latines à l'Institut St-Louis à Bruxelles, il est entré à la FAé en juillet 1951 pour faire un bref séjour à Gossoncourt et une vingtaine d'heures de vol sur SV-4.

Avec la 122e promotion, départ en septembre pour l'entraînement de pilote aux USA et arrivée en Primary à Columbus AFB, Missouri, pour voler sur T-6. Ensuite, il est passé pour l'écolage avancé à Bryan AFB, Texas, et vole en T-28 et T-33 pour obtenir les ailes argentées USAF tant convoitées le 25 octobre 1952 au sein de la "class" 52-G. De là, il a eu la chance d'être envoyé à la Gunnery School (le Top Gun de l'époque) à Luke AFB, à coté de Phoenix en Arizona.

Retour en Belgique pour être affecté en mars 1953 à la meilleure Escadrille, la 1ère à Florennes sur Thunderjet. Avec tout un groupe d'officiers auxiliaires, passage de l'examen "A" pour être nommé à l'active. Victime d'un mauvais crash en voiture en 1955, il est posté au repos au 15e Wing sur C-119, puis retour à la 1e et à la 2e sur Thunderstreak en 1957. Séjour d'un an à Coxyde en 1958 pour la deuxième session de l'EPOA (cours pour officiers d'active) puis retour à Florennes à la 3ème.

Demande de démission acceptée pour entrer au début 1960 dans la petite banque familiale appartenant à son beau-père, pour y faire une carrière de 33 ans. Dès 1961, il est accepté au sein des Cadets de l'Air de Belgique comme pilote remorqueur de planeurs, en SV-4 et Piper Supercub. Grâce à divers amis, il a pu



continuer à voler assez souvent en biplaces lors de défilés et autres vols privés en T-33, TF-104, Mirage 5 BD, et Alpha Jet. Dernier vol militaire au début de 1990. Avec des plus jeunes pilotes du 15e Wing, il a suivi les cours de Jan Baras pour obtenir les licences de pilote professionnel et IFR pour voler sur SM-260, Cessna push-pull et Reims Rocket, Zlin, Piper Tomahawk, Beach Baron...

Il est past président de l'Association des Officiers de Réserve de la FAé, ancien vice-président de l'AELR au sein du Musée de l'Air et actuellement vice-président de l'association des Silver Wings USAF (pilotes & navigateurs militaires belges brevetés aux USA).

Il totalise 4.100 heures de vol, essentiellement militaires.



Robert NOIRHOMME

Robert est né en janvier 1928.

On est en 1949; il a 21 ans et est étudiant en 3e ingénieur civil à l'université de Liège. Riche de 2.000 francs suite à la vente d'une bicyclette gagnée à une tombola, il lui prend l'envie de devenir pilote d'avion. Il s'inscrit à l'Aéroclub de Spa, y effectue quelques vols en Piper Cub et vole solo après 2h40 d'instruction donnée par Casi Vintens, un ancien de la FAé, mais il n'a bien entendu plus un sou ! Un seul espoir: la Force Aérienne et il s'engage à la deuxième promotion du Flight Universitaire. Il va ainsi passer ses vacances d'été 1950 à l'Ecole de Pilotage Élémentaire à Gossoncourt. Il y volera sur DH.82 Tiger Moth. En octobre 1951, il rentre à l'Ecole de Pilotage Avancé à Brustem mais aussi en dernière année d'ingénieur civil des constructions. Le voilà enfin dans une promotion d'active, la 120e, où il volera sur Harvard et sur Spitfire. Il reçoit son brevet de pilote militaire le 10 juillet 1952 et est bon pour l'Ecole de Chasse à Coxhyde où il volera exclusivement sur Spitfire XIV. Il est maintenant sous-lieutenant aviateur, ingénieur et bon pour entrer en escadrille. Il sera désigné pour la 350e qu'il devra quitter en avril 1953 pour cause de démobilisation. Il compte alors 360 heures de vol mais il peut passer à l'Escadrille Auxiliaire qui ne vole qu'en week-end avec les anciens de la RAF et du Flight Universitaire. C'est ce qu'il fait mais cela ne va pas durer car, en 1958, l'escadrille est dissoute. Que faire ? Robert va se démener comme un beau diable et finira par trouver une escadrille d'active qui voudra bien de lui. C'est ainsi qu'il intègre la 26e à Bierset, équipée des magnifiques Hawker Hunter. Il a maintenant 815 heures de vol et, vu ses autres occupations, doit cesser en escadrille en fin février 1960 et se tourner vers une autre activité: aux Cadets de l'Air, le remorquage de planeurs aux



Hotskins in the Belgian Air Force... Cessna 180 flown by Maj. Robert Noirhomme and the Fouga Magisters led by Comdt Paul Van Essche.

aérodromes d'Oostmalle et de Spa; il y fera ainsi 519 heures sur SV-4bis et Piper L21B. Atteint par la limite d'âge (56 ans), il quitte la Force Aérienne avec le grade de Lieutenant-colonel Aviateur hre Ir.

Il vole aussi pas mal dans le civil, étant breveté "pilote professionnel" et aussi "commercial pilot" américain, ce qui l'amènera à un total général de 2.055 heures. Vous pourriez croire que l'aviation est toute sa vie. Pas uniquement. Son diplôme l'autorisant à exercer la profession d'architecte, il s'associera à son père qui, malheureusement, décèdera en 1958. Cela l'amènera à traiter, en quarante-sept ans, pas moins de 645 dossiers de constructions, transformations et travaux de génie civil, son œuvre maitresse étant le château de Bois-Saint-Jean.

Ajoutons à cela qu'il a été professeur de technologie du bâtiment et de topographie à l'Institut Supérieur Industriel de Liège qui forme des ingénieurs industriels des constructions, pendant 24 ans, jusqu'à l'âge de la retraite (65 ans). De 1981 à 1983, il a été Directeur Général à la Régie des Voies Aériennes où il a pu créer, avec l'aide de son ami de l'Institut Géographique National Joe Mousset, la carte de navigation aérienne "Low Air" utilisée aussi bien par les civils que par les militaires.

Paul OCKET



Paul est né en juin 1930.

Sa carrière aéronautique se résume comme suit :

Mars - avril 51 : Training à Wevelgem sur SV-4.

Mai - novembre 51 : USAF Class 52-C, Goodfellow AFB sur T6-G.

Novembre 51 - janvier 52 : Bryan AFB, sur T-28.

Février - mai 52 : toujours à Bryan AFB, training & graduation sur T-33.

Juin 52 - juin 53 : sur F-84E & G à la 2e Esc du 2e Wing de Florennes.

Juin 53 - août 54 : FlightCo à la 27e Esc du 10e Wing, sur F-84G à Geilenkirchen.

Septembre 54 – mai 55 : Ops à la 27e Esc du 10e Wing, sur F-84G à Kleine Brogel.

Juin - octobre 55 : 10e Wing/31e Esc, FlightCo sur F-84G.

Novembre - décembre 55 : Wing ops à Kleine Brogel.

Janvier - mai 56 : OTU sur F-84F au 10e Wing, 27e Esc.

Mai - juin 57 : Flight Formation Moniteurs, sur T-6 à Kamina.

Juillet 57 - novembre 59 : EPA de Brustem, moniteur sur T-33.

March 13, 1952, first solo on fighter F-80B Shooting Star, Bryan AFB, Texas.



Décembre 59 - septembre 60 : EPA de Kamina, moniteur sur T-6 & Fouga Magister.

Novembre 60 - avril 62 : EPA de Brustem, moniteur sur T-33 & Fouga.

Mai - juillet 62 : C.O. Flight Appui Feu (Comru) à Bujumbura sur T-6.

Août 62 - juillet 63 : au C.Perf. de Brustem comme moniteur sur T-33 & Fouga.

Octobre 63 - septembre 64 : Air Brousse à Léopoldville, Captain sur Apache, Aztec, C45, Dragon.

Septembre 64 - juillet 65 : Sabena Afrique à Léopoldville, F/O sur DC-4 & DC-6.

Juillet 65 - août 66 : Sabena Afrique, Captain sur DC-3.

Septembre 66 - novembre 67 : Sabena Afrique, Captain sur DC-3 & DC-4.

Novembre 67 - juin 68 : Air Congo, Captain sur DC-3 & DC-4.

Juillet 68 - mars 69 : Air Congo, Captain sur DC-4 & F27.

Mai 69 - novembre 73 : Air Congo, Captain sur DC-8.

Décembre 73 - février 74 : Air Zaïre, Captain sur DC-8, Kinshasa.

Février 74 - mai 74 : Air Zaïre, Captain sur B-747.

Juillet 74 - 26 janvier 83 : Air Zaïre, Captain sur DC-10.



1979, Captain sur DC-10-30 Air zaïre.



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

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

Charles BOUSEZ

Né le 30 juillet 1944, j'ai débuté le vol à voile aux Cadets de l'Air où je suis entré en septembre 1959. Après 2 ans de cours théoriques au sol et avoir réussi les examens, je passe comme Flight cadet et commence l'écolage en vol le 9 juillet 1961 à Chièvres (EBCV). Lors du camp des Cadets en juillet 1962 à Oostmalle, j'effectue mes deux premiers solos le 20 juillet 1962 et obtiens le brevet B et, le 19 avril 1963, le brevet C.

Le 1er octobre 1963, j'entre à l'armée pour effectuer mon service militaire. Ma période aux Cadets se termine le 18 mai 1964 par un dernier vol à Chièvres.

De janvier 1965 à fin 1975, j'ai travaillé à la Sabena (T.REV.MO) comme technicien vérificateur sur moteur à piston, puis sur moteur à réaction et APU.

Après une interruption dans ma carrière véli vole de 13 ans, je reviens à ma passion pour le vol à voile, ayant appris que mes moniteurs, Roger Pire et Frans Pelissier (Fafa) sont moniteurs à l'Aéro-Club Royal de la Meuse à Temploux. J'effectue mon premier vol sur cet aérodrome le 15 septembre 1977. Le 11 mai 1978 j'obtiens la licence de pilote vol à voile et le brevet D, le 24 septembre 1979.

En 1985 et 1986, l'Aéro-Club est dans une mauvaise situation. Avec quelques membres, je relance le Club et deviens président de la section Vol à voile. Un an plus tard, après des négociations très difficiles, nous obtenons la séparation avec la section Moteurs et je deviens le président de l'Aéro-Club Royal de la Meuse, purement vol à voile.



En 1989, je fonde avec des administrateurs des autres clubs de Temploux, la scl Les Ailes Namuroises, société créée pour le remorquage des planeurs. J'en serai vice-président et administrateur délégué pendant plusieurs années.

En 1988 et 1989, j'ai effectué des stages de vol à voile en montagne à Puimoisson (Alpes de Hte Provence) et en 1993 au Centre national français à Saint-Auban. De 2002 à 2004, j'ai volé à Nogaro dans le Gers.

Après une interruption pour raisons professionnelles, je reprends mon activité véli vole cette année à l'Aéro-club Les Faucheurs de Marguerite à Saint-Hubert.

Eric CHARLEZ

Eric est né en octobre 1943.

Je suis pilote privé; j'ai eu une licence belge, sénégalaise, néo-zélandaise et aujourd'hui, je vole principalement sur Piper Malibu immatriculé aux Etats-Unis (N9190X).

J'ai commencé à voler en planeur à Saint-Hubert en septembre 1962; je suis à l'aéro-club du Hainaut à





Casteau et comme étudiant ingénieur à Louvain, j'ai obtenu une bourse de l'état belge pour passer ma licence de vol.

Le 30 avril 1966, je suis fier comme Artaban: je viens d'obtenir mon Brevet B et j'emmène une ravissante blonde, Marie-Hélène, l'un de mes premiers baptêmes de l'air !... Nous volons sur un Jodel, Marie-Hélène et moi, le OO-FDM et suivons la vallée de la Sambre de la frontière française à Thuin... Je reviens vers Casteau, rouge de honte, Marie-Hélène est verte, l'estomac retourné : je suis depuis mes premiers vols à Saint-

Hubert avec Mr Brocart "assez" brutal aux commandes et notre vol ne s'est pas bien passé... Mes copains pilotes me croient perdu pour l'aviation si cette Marie-Hélène devait prendre une place dans ma vie !

4 septembre 2003 : quelques milliers d'heures de vol plus tard, je suis à Reykjavik avec ma "maîtresse OO-GET" (un merveilleux Beech Bonanza, voir photo) et Marie-Hélène qui a tenu à faire cette septième traversée de l'Atlantique avec moi :

elle veut être certaine que ce Bonanza dont elle est un peu (beaucoup ?) jalouse va disparaître pour toujours ! Avec l'aide d'un ami texan, je l'ai vendu à un médecin californien et l'amène à Gatesville, pas loin du ranch de Bush Jr.

Les prévisions météo ne sont pas excellentes pour notre vol d'Islande



à Sonderstrom sur la côte Ouest du Groenland : une forte dépression arrive sur l'Islande et le prévisionniste nous suggère de partir au plus vite. Peu après le décollage, le contrôle me demande si je suis au courant d'une prévision de très forte turbulence sur la route : ce n'est pas le cas et pour le moment, nous sommes dans un air calme. En approchant des côtes du Groenland à 12.000 ft en IFR, nous rentrons dans une zone nuageuse et bien vite, la turbulence est là, pas trop forte heureusement ! La température est de l'ordre de -10° et tout à coup, le moteur se met à tousser violemment : Marie-Hélène pousse un cri et se couvre la tête de la couverture qui la protège du froid... Ce n'est pas un problème d'essence, ce ne peut être que l'entrée d'air bouchée par le givre ; je préviens le contrôle de ce que nous descendons lentement contre notre gré (PAN, PAN, PAN) et je passe sur "alternate air". Après quelques dizaines de secondes (très longues !) le moteur se décide à refonctionner normalement et nous sortons des nuages dans un air plus calme : la côte Est est devant nous ; le plateau groenlandais est toujours dans les nuages et je préviens le contrôle que nous nous dirigeons vers notre alternate Kulusuk, le seul aérodrome sur la côte Est du Groenland. La piste est en terre ou plutôt, après la grosse averse qui vient de passer, en quasi boue. Un seul hôtel sympa, une excellente soirée avec une belle promenade le soleil étant revenu : Marie-Hélène a mieux supporté ce vol que son premier baptême !

Mes amis de Casteau se sont trompés : mon épouse n'est toujours pas avec plaisir en "petit avion" mais j'ai eu la chance de faire, la plupart du temps sans elle, avec des amis comme copilotes, des dizaines de merveilleux voyages !

Dans un mois, je pars faire le tour de la Mer Noire : c'est amusant de prévoir les escales, de vérifier la présence d'Avgas (le plus difficile!) et de demander toutes les autorisations : quelle chance nous avons comme pilote d'une telle liberté !

Jacques COOMANS

Ma carrière de pilote privé n'a rien d'extraordinaire et s'est limitée à des déplacements touristiques.

Commencée à Keerbergen, elle a continué à Grimbergen, avec un bref passage à Ursel. Qualifié sur Piper Cub (!), sur SIAI Marchetti et sur les monomoteurs classiques Cessna et Piper, je me suis limité à des navigations modestes vers les pays voisins: Angleterre, Iles Anglo-Normandes et un peu partout en France constituaient mes destinations usuelles, bien modestes à vrai dire.



Jean-Marie DEMOULIN

Jean-Marie est né fin juin 1936.

Après ses études d'ingénieur industriel Elec-Méc à Charleroi, il fait son service militaire à la FAé et est démobilisé au grade de SLt d'Avi (Res) le 31 mars 1962. Le lendemain, il entre à l'E.A.C., 11e session. Trois ans plus tard, il en sort avec la licence de pilote professionnel et l'ATPL théorique ainsi que celle de navigateur.

Le 1er avril 1965, il entre à la Sabena comme candidat F/O et reçoit sa formation sur DC-3 et CV-440. Fin 1967, il fait sa conversion sur Caravelle SE-210 qui sera suivie, début 1971 d'une formation sur B-707. Cinq ans plus tard suit la conversion sur DC-10.

En 1979, il reçoit sa formation sur B-737 comme commandant de bord et obtient sa licence de pilote de ligne en août. En 1984, Jean-Marie passe sur Airbus 310.

En 1991, il est en charge de la gestion du personnel navigant de maîtrise et commercial. Il est mis à la pension le 31 mai 1997.

Jan EVENS

Jan was born in late October 1945.

My first memories in aviation go back to my father showing me the white trails high in the sky. And when I was 5 he put me in the cockpit of a Spitfire and that picture is a treasure. A lifetime passion for flying was born. From kites to model planes, whenever the thing was flying, it got my attention.



Many of you must know that feeling. When I was 13, I won a flight in a Sabena DC3... my first real flight. It was a 3 hour bumpy ride covering all of Belgium. Although I was the last one to get sick it got me as well. Even then I knew it: this is what I want to do. At 16, I went to the National Gliding Centre in St Hubert where I proudly soloed on Aug 3, 1962.

At that time the government did a lot to promote aviation. At my club "De Limburgse

Vleugels", the young pilots got 5 free flights every month through the Belgian Aeroclub. And I really tried to fly a maximum. Soon I got also the famous free Private Pilot training (vliegbeurs/bourse de pilotage). I soloed in the Piper J3 followed by the typical club planes of that time: Auster, SV4, Jodel, etc.

Dis Van Gerwen taught me the secrets of aerobatics. And it is really there, at the flying club, that I learned the "Stick and Rudder thing". It remained a valuable tool during my whole career.

Mr Destrée of the BCAA advised my parents that it was better to do first the studies of Technical Engineer before the Civil Aviation School (BLS/EAC). During that period I accumulated 500 gliding hours and 200 hrs in powered planes. That was a good starting point for the next step.

In 1968 I finally became part of the 18th promotion where I ended in September 1971 as number 2. A ranking that led directly into the Caravelle at our beloved flag carrier Sabena. Our honorary president Mr Kamers was my flight instructor on the Caravelle. This was the start of a wonderful career at Sabena. I was first officer on the Caravelle, the B737-200 and on the B747 (again with Mr Kamers as instructor). In 1985, I became Captain on B737 and one year later Instructor/Chief-pilot. That, I remained on all types that I flew at Sabena: the B737, the Airbus A310, the B747-200/300 and finally, the Airbus A330/340 on which I was the project pilot.

In 1996 I became Sabena's Vice-president Cockpit crew. In 1998 Mr Reutlinger asked me to take the position of DFO at Sobelair. I spent the last two years of my Sabena career mostly in Scottsdale, Arizona, in charge of the Sabena Airline Training Centre.

After Sabena, I continued to fly on general aviation aircraft till 2007. Jetairfly asked me to join them on B737 400-800. That was a great experience and there I did my very last airline flight the day before I became 65 on Oct 29, 2010.

During my whole career, I stayed faithful to gliding. In 1972, we founded Albatros Zweefvliegclub in Kiewit Hasselt. To this day, I am president of the club.

So far my logbooks record more than 21.200 hrs and more than 100 different aircraft types flown. I consider my love for flying as a real gift of nature.



Oct 29, 2010 : last airline flight.



Avril 62 : 1er solo au CNVV.

Jean-Pierre GHOSEZ

Born in late January 1946.

1960: starts flying aeroplane & glider in Casteau.

1962: solo glider in St Hubert.

1963: FI glider in St Hubert.

1965–1967: CPL(A), MEP(A), FI(A), FE(A) & IR(A).

1969–1970: military service as reserve officer FAé ATC.

1969–1999: IRI(A) EBBR (300 students).

1970–1979: DO & Chief-pilot Publi-Air Commuter Sabena, BN2, DH6, B99 & SW4.

1976–1979: DO & Chief-pilot Publi-Air Sybeta DH6 based Baghdad.

1978–1985: CPL(H) BE206.

1978–1986: DO & Chief-pilot DA20 UNIJET (Dassault).

1987–1991: DO & Chief-pilot DA20 Cargo DHL, FEDEX.

1989–1994: Captain part-time B737 Air-Belgium.

1994–2006: Captain TRI TRE B737 EBA / VEX.

1998–2001: TM & DO Virgin Express.

2006: retired.

2006–...: FI-CRI-IRI Belgian Flight School.

License & Ratings: ATPL FI - CRI - IRI - FII.

Experience:

Above 40.000 hours including 27.000 as instructor and:

- B737: 10.000
- DA20: 6.000
- SEP: 14.000
- TP: 5.000
- MEP: 5.000



20 Jan 2006: last flight on Virgin Express B-737 OO-VEX.



With daughter Caroline.

- Europe, MES, Africa, USA, Ferry USA.
- Taxi, VIP, schedule, cargo, non schedule.
- Examiner BCAA (FE TRE) 1968–1999.
- TRI-TRE DA20 / B737.

Others:

- Board position and manager in different aviation companies;
- Responsible of maintenance;
- Board position and manager outside aviation (video, computer);
- Aviation computer program since 1980's;
- Ground Instructor for PPL, ATPL, CRM, Type rating.

Jean-Francis GOIS

Jean-Francis est né début juillet 1945.

Je suis un de ces petits qui avait toujours rêvé d'embrasser une carrière de pilote militaire et pour qui les circonstances de la vie m'en ont quelque peu éloigné. En effet, après 4 bonnes années aux Cadets de l'Air sur les bases de Chièvres, de Goetsenhoven, d'Oostmalle, j'ai voulu entreprendre des études supérieures en sciences physiques estimant qu'il me fallait un bon bagage scientifique suffisant pour entreprendre une formation de pilote. Les études terminées et la rencontre de ma future épouse me contraignirent à entrer immédiatement dans l'enseignement.

J'ai appris à éviter le « flashback », mais j'ai, malgré tout, toujours regretté une carrière de pilote militaire. C'est ainsi que j'ai continué dans « le civil » à piloter des planeurs et passer ensuite sur vol moteur dès que j'en ai eu les moyens. Je pilote toujours sur mon avion personnel.



Jean-Francis et son Robin R3000.

Jean-Paul PLOUVIER

Jean-Paul est né en novembre 1941.

C'est mon père, pilote privé et propriétaire d'avion dès 1953, qui m'a inculqué le virus de l'aviation. Adolescent, j'ai eu l'occasion de l'accompagner maintes fois au départ de l'aérodrome de Wevelgem où son appareil était basé.

En 1960, j'ai effectué mon écolage à Wevelgem avec un instructeur emblématique de l'époque, Pierre Ricart dit « Toto » et effectué mon premier solo le 28 août de cette année. Du mois d'octobre 1962 au mois de mai 1963, j'ai effectué un stage à Genève chez « Piper Aircraft International » distributeur, à l'époque, pour toute l'Europe. A cette occasion, j'ai pu me familiariser avec les différents produits de la marque et effectuer quelques livraisons d'appareils neufs tels que des avions d'épandage agricole Piper Pawnee.

Au mois d'août 1963, j'ai été appelé au service militaire avec affectation à l'Aviation légère de la Force Terrestre. Je suis passé par l'Ecole de Pilotage Élémentaire de la Force Aérienne à Gossoncourt sur SV-4 et ensuite à Brasschaat, sur Piper L18, pour obtenir mes ailes de pilote observateur au mois d'octobre 1964.

Ensuite, j'ai travaillé comme pilote professionnel à Wevelgem en qualité d'instructeur, et de pilote de la société « Belfotop » spécialisée dans la photo aérienne sur Avro 19, Britten-Norman,

Mon premier solo sur Aeronca Champion.



Le Britten Norman de Belfotop.



Dornier Do-27 et Dornier Do-28 Skyservant.

J'ai repris la direction de la société Farner spécialisée dans l'entretien d'avion légers et la représentation de la marque « Cessna ». Début 1970, mes activités furent transférées sur l'aérodrome privé d'Amougies où j'ai pris également l'agence pour la Belgique des avions légers « Grumman American ».

En novembre 1973, je suivis un entraînement pilote hélicoptère avec Arthur « Bem » Kocks et Charles « Chuck » Materne.

J'ai poursuivi mon activité aéronautique jusqu'en 1985, date à laquelle j'ai entrepris d'autres activités professionnelles.

Licences et qualifications obtenues :

Licence de "check pilot" planeur;

Licence de Pilote Professionnel avion;

Brevet pilote LtAvn de la Force Terrestre;

Licence de Pilote Privé Hélicoptère.

Qualification instructeur avion terrestre multi-moteur;

Qualification examinateur pilote privé;

Qualification Vol aux instruments.

Nombres d'heures totales : 10.400 sur une centaine d'appareils.



L'aérodrome d'Amougies.

Francis VAN CUTSEM

Francis est né en septembre 1945.

Difficile de résumer une carrière de 50 ans en quelques lignes, mais enfin je m'y attelle.

Je débute en septembre 1962 par le vol à voile à St-Hubert; trois mois auparavant, vol à voile ne voulait rien dire pour moi. Merci maman de m'avoir inscrit à ce stage qui a tracé ma vie.

Après St Hubert, je deviens membre de l'Aéro-club (devenu Royal) du Hainaut où je fais mes premières armes en planeur et c'est là aussi que je bénéficie d'une bourse de pilotage de la fédération. En 1966, le Brevet D planeur en poche et le brevet de pilote privé également, je retourne à St-Hubert pour faire des heures en remorquage et je mets le cap sur Grimbergen chez Publi-Ciel où je prépare le brevet de pilote professionnel restreint que j'obtiens en 1967.

En 1966 également, je passe par Schaffen et j'obtiens le brevet élémentaire de parachutiste. C'était dans ma période folle. Sans perdre plus de temps, je me retrouve chez Publi-Air (PA) où je fais du travail aérien (clache, photos, para, etc.). Je fais des heures et je prépare le brevet de moniteur 1er degré que j'obtiens en 1970 après la pause de 12 mois (68 à 69) imposée par le service militaire (à la FAé). en même temps que je prépare l'IFR.



Au début de ma carrière professionnelle comme tireur de clache chez Publi-Air.

J'officie comme moniteur chez PA

En 1971, IFR en poche, je suis 3 mois à l' EAC comme moniteur pour le grading et j'en profite aussi pour terminer les épreuves pour le full professionnel ce qui, après la période EAC, me permet de faire les vols réguliers Sabena en Britten Norman et aussi du taxi aérien. En 1973 je quitte PA et passe pour 5 ans chez Abelag en taxi aérien avec une équipe formidable pour la plupart anciens de la FAé et de la Sabena. Là, je crois pouvoir dire que j'ai grâce à eux, vraiment appris mon métier; j'en profite pour faire le TP en cours du soir à la Sabena (EAC) et aussi de passer moniteur 2ème degré et moniteur IFR.

En 1979, l'occasion m'est donnée de passer sur B737 chez TEA; je n'hésite pas et je me retrouve 6 semaines à Seattle avec des gars super dans une ambiance de fou, ça commence bien. Je termine mon préavis chez Abelag et je commence officiellement en mai 1979 comme F/O. En mars 82, je passe commandant en 737 et j'ai 8.000 hrs de vol. Chez TEA, je fais du B737-2-3-4-8, de l'Airbus A300 B1 et je passe moniteur 3ème degré; peu de temps après, je deviens examinateur pour la BCAA.

Hélas, les bonnes choses ont une fin dramatique et nous voilà sur le carreau. Je fais encore plusieurs missions à Aruba pour le curateur avant de rejoindre, en 1992, la Sobelair pour un contrat CDD d'un an, quelle belle année.

En 1993, après la SLR, je suis contacté en avril pour démarrer une compagnie à Charleroi, chose faite avec un B737-400. Premier vol le 7 juillet. La compagnie en question, CHART'AIR, fera faillite en janvier 1994 faute de moyens financiers, je n'en dirai pas plus. Rebelote et je me récupère chez EAT-DHL en B727-1-2. Quelle fantastique machine, elle permet beaucoup et là aussi, j'ai passé 4 années formidables. Le cargo de nuit n'est pas aussi désagréable qu'on pourrait le penser. Ayant

fait le tour de la question et la possibilité de faire du B767 en long courrier, je me retrouve en janvier 1998 à Maastricht au cours et au simulateur pour Challenger. En février, 1er vol en ligne avec le B767 de SLR et puis re-rebelote, faillite de Challenger... je n'ai même pas vu l'avion et mon uniforme est toujours chez Scabal... Entretemps, City-Bird est là et comme par enchantement, je me retrouve dans cette compagnie fantastique elle aussi. Drame et re-re-rebelote et 4ème faillite en octobre 2001, je suis de nouveau à la recherche d'un siège et je me retrouve en Airbus A300 B-4 chez TNT Airways à Liège, 1er vol en mars 2002.

Je vole deux ans en Airbus et puis, pour l'introduction du B737 Freighter, la direction me demande de donner un coup de main vu que je suis le seul encore qualifié en 737 et aussi TRI/TRE. Je retrouve donc le B737. En 2005 se termine ma carrière, la règle chez TNT est la retraite à 60 ans et en 2005 j'y suis. Je continue cependant à donner et faire passer les épreuves pour le renouvellement des licences et qualifications au simulateur pour TNT et d'autres



Chez City Bird...



Fin de carrière sur A300-B4 chez TNT.

et, comme je suis TRI/TRE, FI/FE, IRI/IRE, cela me permet de maintenir le contact au sol et en vol avec des plus jeunes.

En janvier 2009, je donne mon dernier simulateur et j'arrête aussi les vols d'examen. C'est une décision personnelle et non pas médicale comme certains ont pu le croire, il faut savoir arrêter les bonnes choses tant que tout va bien. Ma carrière se termine avec plus de 22.500 hrs de vol et plus de 3.500 hrs passées dans les simulateurs pour moi-même et pour les autres principalement. Je continue de temps en temps à me mettre en l'air grâce à l'ULM, c'est assez sympa et permet de décoller et atterrir sur des pistes de la longueur d'un porte-avions. Adrénaline quand tu nous tiens !!!

Pour finir, je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé pendant ma carrière, je n'ai pas cité de nom, il m'aurait alors fallu deux pages pleines pour faire ce résumé. Mais qu'ils sachent bien que je ne les ai pas oubliés.



NOTES

NOTES



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

www.vieillestiges.be

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



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02/251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com

Website www.vieillestiges.be