

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

Jaarlijks Banket

23 maart 2013



Welkom

Bienvenue

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

Banquet Annuel

23 mars 2013

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



Zalmfilet onder een korstje van fijne kruiden op een torentje
van gewokte groentjes en blanke citroenboter

Filet de saumon sous une croûte de fines herbes, sur un tian
de légumes préparés au wok et beurre blanc de citron



Gebraden eend met witloof, Jonagold & dauphinaardappelen

Canard rôti avec chicons, Jonagold et pommes dauphines



Dessertenbuffet

Buffet de desserts



Mokka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2011

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2011

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Zijn vandaag ingeschreven

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

Sont inscrits aujourd'hui

Baudouin Carpentier de Changy & Robert Desmet



**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Henri BRANDERS, Albert DEBÊCHE, Jacques DE GREEF & Albert LAFORCE.

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Marcel BAIKRY, Theo DE CLIPPEL, Alphonse DUMOULIN, Leon DURY, Pierre GOETHALS,
Jan GOVAERTS, Jacques LEMAÎTRE, Egied-Roger MEULEMANS, Oswald MOLITOR,
Marcel NOËL, Denis NOOTENS, Charles PEYRASSOL, Philippe ROOSE, Achille ROUMA,
Jean RUZICKA, Alfons SMITS, Raoul TREIGNER, Jan VAN DEN BRIEL,
Pierre-Sylvère VERMEIRE, Francis VIATOUR & Brian WESKETT.

**MEDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

**MÉDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Pierre CLAES, Geert DEROO, Jean DE RYCKER, José de SMET, Patrick JANSSENS de VAREBEKE,
Herman METENS, Lucien PAQUAY, Pierre SANGLIER & Marc VANTOURNHOUT.



Baudouin CARPENTIER de CHANGY

1931 – 1960

Context

Na de onlusten in Leopoldstad (Kinshasa) in 1959 werden een aantal Harvards uitgerust met wapenning. In afwachting van de onafhankelijkheid van Belgisch Kongo op 30 juni 1960, besliste de legerleiding om drie vuursteunflights met elk vier Harvards te ontplooiën; respectievelijk naar Kigali (Rwanda), Kindu (Maniema) en Kitona (Beneden Kongo). Baudouin was piloot op Hunter Mk.IV in de 7e Wing in Chièvres toen hij zich in mei 1960 meldde als vrijwilliger om deel uit te maken van één van de pas opgerichte flights.



Baudouin in het 7e Smd na zijn conversie op Hunter.

Matadi

Begin juni 1960 vertrokken kapitein D'Hert, eerste luitenant de Changy en de eerste sergeanten Depypere, De Brouwer en Van Roy vanuit Brussel naar Kamina. Na hun conversie werd dit vijftal overgeplaatst naar Kitona, waar zij op 23 juni 1960 aankwamen met hun vier bewapende Harvards. Vanaf 04 juli werden onlusten en munitierijen gemeld in de militaire garnizoenen van Beneden Kongo. Aangezien de onlusten zich uitspreiden over gans het grondgebied besliste de Belgische regering om over te gaan tot een grootschalige evacuatie. Zo

werd de Zeemacht geroepen om Europeanen te evacueren uit Matadi, onder bescherming van de Harvards van Kitona.

Op 11 juli 1960 patrouilleerden D'Hert en Depypere boven Matadi terwijl de evacuatie volop aan de gang was. Zij werden na anderhalf uur afgelost door de Changy en De Brouwer. Deze begonnen hun opdracht met de lokalisatie van de mitrailleursposten in Matadi en maakten nadien een vlucht over het vliegveld dat gelegen was op een plateau ten noorden van de stad, langs de overzijde van de Kongostroom. Bij hun tweede overvlucht zagen zij een vuurpijl die afgevuurd werd vanuit de onmiddellijke omgeving van een Harvard. Deze had een noodlanding uitgevoerd op de flank van de helling naar het vliegveld. Het was pas dan dat de twee piloten beseften dat er een ongeval was gebeurd met één van hun voorgangers. Inderdaad, bij hun laatste passage over het vliegveld vloog Depypere achter D'Hert toen hij plotseling een motorprobleem had dat hem geen andere keuze liet dan onmiddellijk een noodlanding uit te voeren. Hij had zelfs de tijd niet gehad om zijn formatieleider, te verwittigen.

Terwijl de Changy en De Brouwer overlegden welke acties zij konden ondernemen deed Depypere al het mogelijke zich een weg te banen door het hoog gewas van de heuvel in de richting van het vliegveld. Terwijl De Brouwer opklom om de formatieleider te verwittigen volgde Baudouin zijn gevallen collega. Toen deze in de omgeving van de startbaan kwam, besliste Baudouin te landen en hem op te wachten op het einde van de startbaan. Depypere, die een rugblessure had opgelopen, had echter de kracht niet meer om tot daar te lopen, en toen Baudouin hem langs de kant opmerkte, taxiede hij in zijn richting om

hem toe te laten in de achterste stuurhut te kruipen. Dit gebeurde met veel moeite en pijn en toen Guy goed en wel aan boord was, steeg Baudouin op in de richting van de Kongostroom om beveiliging te zoeken in de vallei. Dit alles gebeurde onder de verbaasde ogen van de muiters die geen actie durfden te ondernemen, mede doordat zij de tweede Harvard nog opmerkten die zich op grotere hoogte ten Westen van de startbaan bevond.

Wat Baudouin hier gedaan heeft, is wellicht enig in de annalen van de Luchtmacht. Hij is geland onder het oog van bewapende muiters, op risico van zijn eigen leven, om dit van een collega-piloot te redden. Hiervoor bestaat maar één woord: heldhaftig!

Depypere werd opgenomen in het hospitaal en op 13 juli vertrokken de drie overblijvende Harvards van Kitona naar Leopoldstad, om het Belgisch detachement in Leopoldstad te helpen het vliegveld N'djili te heroveren. Dit bleek nodig voor het organiseren van de evacuatie van de Europese vluchtelingen. De volgende dagen zouden de Harvards gewapende verkenningsvluchten uitvoeren boven de weg van Thysstad naar Leopoldstad om te beletten dat de muiters in de hoofdstad versterking zouden krijgen.

Inkisi

Op 17 juli was de evacuatie gepland van een aantal Europeanen uit Lukala, een stadje op ongeveer 200 km ten zuidwesten van Leopoldstad en 30 km ten westen van Thysstad. De evacuatie zou uitgevoerd worden met een helikopter, bestuurd door Kervyn de Merendree die vergezeld was van André Rijckmans, gewestbeheerder. De helikopter werd begeleid door een Harvard, bestuurd door Baudouin. In vlucht kreeg hij echter de opdracht van Rijckmans om zich niet te tonen boven de

landingsplaats, dit om de muiters niet uit te dagen.

Dit gaf hem de gelegenheid om een verkenning te maken boven Inkisi. Inderdaad, daags voordien had hij opgemerkt dat de bruggen over de rivier Inkisi bewaakt

Twee T-6A's met bewapening staan klaar voor een opdracht.



worden door mitrailleursposten, die vuurden op alles wat bewoog en de evacuatie van vluchtelingen naar Leopoldstad belemmerden. Wat er precies gebeurd is, is niet geweten, maar wellicht heeft Baudouin getracht deze uit te schakelen en werd zijn vliegtuig geraakt bij zijn aanval zodat hij een noodlanding moest uitvoeren. Volgens de getuigenis van een plaatselijke missionaris was hij nog in leven na de noodlanding maar werd hij afgemaakt door militairen toen hij trachtte uit de cockpit te klimmen. Zijn lichaam werd in de Inkisi rivier geworpen ten prooi aan de krokodillen.

Spijtig genoeg kwam de helikopterbemanning ook niet heelhuids uit de reddingsoperatie. Bij de landing op de binnenplaats van een cementfabriek werden de twee inzittenden overmeesterd en gevangen genomen. Zij werden naar Thysstad gebracht voor ondervraging en zonder enige vorm van proces afgemaakt.

Aldus kwam een dramatisch einde aan het leven van drie personen die al het mogelijke hadden gedaan om hun landgenoten veilig te evacueren uit een aartsgevaarlijke situatie. Zij hebben hun eigen leven gegeven om dit van anderen te redden.

De Harvard H 210

In 1994 werd Danny Cabooter betrokken bij de aankoop van een Harvard van Zuid-Afrikaanse herkomst. Toen kwam hij op het idee om de heldhaftige daad van Baudouin terug in de openbaarheid te brengen. Hij heeft niet geaarzeld om het vliegtuig te laten herschilderen met hetzelfde herkenningsnummer en in dezelfde kleuren als deze waarmee Baudouin was omgekomen in Inkisi. De H 210 is terug in vlucht en is het tasbaar symbool van de heldendaad van Baudouin Carpentier de Changy.

Baudouin CARPENTIER de CHANGY

1931 – 1960

Contexte

Un certain nombre de Harvard furent armés en 1959 suite aux troubles survenus à Léopoldville (Kinshasa). En prévision de l'indépendance du Congo Belge le 30 juin 1960, l'état-major décida de créer trois flights d'appui-feu dotés chacun de quatre Harvard et de les déployer respectivement à Kigali (Rwanda), Kindu (Maniema) et Kitona (Bas-Congo). Baudouin était pilote sur Hunter Mk.IV au 7ème Wing de Chièvres lorsqu'il se porta volontaire en mai 1960 pour rejoindre l'un des flights d'appui-feu nouvellement constitués.



2 juin 1955, Baudouin vient de recevoir ses ailes de pilote.

Matadi

Le capitaine D'Hert, le lieutenant de Changy et les premiers sergents Depypere, De Brouwer et Van Roy s'embarquèrent en juin 1960 à Bruxelles à destination de Kamina. Ils furent tous les cinq envoyés après leur conversion à Kitona où ils atterrirent avec leurs Harvard armés le 23 juin 1960. Des troubles et des mutineries dans les garnisons du Bas-Congo éclatèrent dès le 4 juillet. Les troubles s'étendant à tout le territoire, le gouvernement belge décida l'évacuation en masse de ses ressortissants. Il fut fait appel à la Force navale pour évacuer les Européens depuis Matadi sous la protection des Harvard de Kitona.

D'Hert et Depypere patrouillaient au-dessus de Matadi le 11 juillet 1960 alors que l'évacuation battait son plein. Ils furent remplacés, après une heure et demie de vol, par de Changy et De Brouwer. Ils entamèrent leur mission par la localisation des nids de mitrailleuses à Matadi et firent ensuite une passe sur l'aérodrome situé sur un plateau au nord de la ville, sur l'autre rive du fleuve Congo. Ils virent, lors de

leur second passage, une fusée éclairante à proximité immédiate d'un Harvard. Ce dernier avait effectué un atterrissage forcé sur le flanc d'une pente près de l'aérodrome. Ce n'est qu'alors que les deux pilotes réalisèrent qu'un incident s'était produit chez l'un de leurs prédécesseurs. En effet, lors de leur dernier survol de l'aérodrome, Depypere suivait D'Hert lorsque survint une grave avarie de moteur qui le contraignit à se poser aussitôt en catastrophe. Il n'avait même pas eu le temps de prévenir son leader.

Pendant que de Changy et De Brouwer évaluaient les actions à entreprendre, Depypere se frayait un chemin vers l'aérodrome dans les hautes herbes tapissant la colline. Tandis que De Brouwer prenait de l'altitude pour prévenir le leader de la formation par radio, Baudouin tenait son collègue abattu à l'œil et lorsque celui-ci atteignit la piste, Baudouin décida d'atterrir et de l'attendre en bout de piste. Depypere, blessé au dos, n'avait plus la force de courir jusqu'à l'avion sauveur. Lorsque Baudouin le remarqua en bord de la piste, il taxia jusqu'à lui afin qu'il grimpe dans le poste arrière. Cela ne se fit pas sans peine et lorsque Guy fut sain et



Baudouin dans un T-6A.

sauf à bord, Baudouin décolla en direction du fleuve Congo pour profiter de la protection de la vallée. Tout cet épisode se déroula sous les yeux médusés des mutins qui s'abstinrent de réagir, surtout à cause du deuxième Harvard qui volait à plus grande altitude à l'ouest de la piste.

Ce que Baudouin a accompli demeure unique dans les annales de la Force Aérienne. Il s'est posé au nez et à la barbe des mutins armés jusqu'aux dents, au risque de sa vie, afin de sauver celle d'un collègue pilote. Un seul qualificatif s'impose en l'occurrence : héroïque !

Depypere fut amené à l'hôpital et les trois Harvard survivants quittèrent Kitona le 13 juillet et rallièrent Léopoldville afin d'aider le détachement belge à prendre le contrôle de l'aérodrome de N'djili. La mission était vitale dans l'organisation de l'évacuation des réfugiés européens. Les Harvard effectuèrent les jours suivants de nombreux vols de reconnaissance de la route de Thysville à Léopoldville afin d'empêcher l'arrivée de renforts pour les mutins de la capitale.

Inkisi

L'évacuation de plusieurs Européens de Lukala, une bourgade à quelques 200 km au sud-ouest de Léopoldville et à 30 km à l'ouest de Thysville, était planifiée pour le 17 juillet. L'évacuation serait assurée par un hélicoptère piloté par Kervyn de Meerendré qu'accompagnait l'administrateur territorial André Ryckmans. L'hélicoptère était escorté par le Harvard piloté par Baudouin auquel André Ryckmans donna l'ordre, alors qu'il était en vol, de ne pas se montrer à proximité du lieu d'atterrissage afin de ne pas provoquer les mutins.

Ce changement lui permit d'aller reconnaître les ponts sur la rivière Inkisi, car il avait remarqué les jours précédents que les mutins y disposaient des mitrailleuses tirant sur tout ce qui bouge et compromettant toute évacuation de réfugiés vers Léopoldville. Nul ne sait ce qui s'est exactement passé, mais il est probable que Baudouin ait tenté de les mettre hors d'état de nuire et que son appareil fut touché lors de l'attaque, le contraignant à l'atterrissage forcé. Selon le témoignage d'un missionnaire local, il était encore en vie après son crash mais fut abattu par des militaires alors qu'il tentait de sortir de l'habitacle de l'avion. Sa dépouille fut jetée dans la rivière Inkisi infestée de crocodiles.

L'équipage de l'hélicoptère devait malheureusement aussi périr lors de cette opération de sauvetage. Après s'être posés dans la cour intérieure d'une cimenterie, les deux occupants furent malmenés et emprisonnés avant d'être emmenés à Thysville pour interrogatoire et y être fusillés sans autre forme de procès.

La vie de trois personnes ayant tout donné pour tirer leurs compatriotes en toute sécurité d'une situation périlleuse connut donc une fin dramatique.

Le Harvard H210

Danny Cabooter est l'un des acquéreurs d'un Harvard provenant d'Afrique du Sud qu'il eut l'idée de repeindre et immatriculer à l'identique de l'appareil à bord duquel Baudouin avait accompli ses exploits héroïques et péri à Inkisi. Le H210 vole au firmament en tant que symbole de l'héroïsme de Baudouin Carpentier de Changy.



Le Harvard repeint aux couleurs du H-210 tel qu'il vola au sein du Flight Appui Feu en 1960.

Robert DESMET

1891 – 1983



Lt Desmet op Jero in de school van Sint-Job-in't Goor

Robert DESMET wordt geboren te Gent op 11 januari 1891. Zoals zijn vader en grootvader kiest de jonge Robert voor een roeping als officier. Op zestien jaar vervoegt hij de Kadettenschool te Namen, waarna hij wordt aangehecht aan de 59ste promotie Infanterie Cavalerie van de Militaire School te Brussel. Benoemd tot onderluitenant van de Infanterie op 26 december 1910 wordt hij toegewezen aan het 1ste Linieregiment.

Verlangend om piloot te worden wordt hij in 1912 toegelaten om de Militaire Luchtvaart te vervoegen en behaalt er de brevetten van waarnemer en van piloot in juni 1914. Op 1 juli 1914 wordt hij toegewezen aan het 2de Smaldeel gelegerd binnen de vesting van Namen. Onderluitenant vlieger Desmet is dus vanaf 4 augustus 1914 rechtstreeks betrokken bij de eerste operaties luchtverkenning en waarneming gevoerd binnen deze sector. Onder druk van de Duitse invaller verlaat

het 2de Smaldeel de streek van Namen en vervoegt via Frankrijk de versterkte positie van Antwerpen, om zich daarna te verplaatsen naar Vlaanderen en het front aan de IJzer.

Robert Desmet neemt gedurende vier jaar in de schoot van meerdere eenheden deel aan de luchtoperaties gevoerd langs het front en in de Belgisch Franse kuststrook. Benoemd tot kapitein in 1916 en daarna tot commandant in 1918, zullen zijn gezag, zijn vaardigheden en de kwaliteit van zijn prestaties hem meerdere eervolle onderscheidingen opleveren, alsook lovende vermeldingen van de Belgische en geallieerde staven.

De chef van de Militaire Luchtvaart vertrouwt hem het commando toe van het 6de Smaldeel voor waarneming dat in 1917 aan de Divisie wordt aangehecht. De eenheid wordt zonder onderbreking ingezet in grootscheepse operaties zoals de steun aan het grote Frans Brits offensief van midden juli tot eind oktober 1917. Op 25 september 1918 vertrouwt de Belgische staf, onder leiding van Koning Albert 1, het "intergeallieerd" luchtcommando van de Groepering Centrum toe aan commandant vlieger Desmet. Deze wordt tijdelijk gevormd door het 6de Belgische Smaldeel van Houtem-lez-Furnes en het Franse Spad 34 smaldeel van Hondshoote.

Het 6de Smaldeel verzekert tot op de wapenstilstand van 11 november 1918 onophoudelijk een actieve steun aan de Belgische troepen en aan de Franse cavalerie. Eens de vrede teruggekeerd, installeert commandant vlieger Desmet zijn eenheid in de verouderde installaties van het Brussels vliegveld van Haren-Evere, waar zij snel de bijnaam "Koninklijk Smaldeel" krijgt. De vliegtuigen en piloten van de eenheid verzekeren inderdaad talrijke luchtverplaatsingen van het vorstenhuis in België, Frankrijk, Engeland en in Duits territorium bezet door onze soldaten.

Wanneer Robert Desmet op het eind van 1919 het 6de Smaldeel verlaat, zal hij tot in 1940 het commando waarnemen van meerdere eenheden of instellingen van de Militaire Luchtvaart; meer bepaald in Schaffen-Diest, in Tienen-Goetsenhoven, in Evere, dan in 1926 in Luik-Bierset, het 2de Regiment Luchtvaart (jacht en bombardement). Bevorderd tot de graad van Kolonel vlieger, neemt hij in 1934 het bevel van de School voor Militaire Luchtvaart te Evere over. Bij de schending van onze grenzen door de Duitse troepen op 10 mei 1940 organiseert en leidt hij de overbrenging van de vliegschool naar Frankrijk.

Kolonel vlieger Desmet wordt gevangen genomen in Frankrijk en zal de angsten doormaken van een lange gevangenschap in meerdere Duitse "Oflags". Op de hoogte gebracht van zijn waardig en moedig gedrag tijdens deze gevangenschap en van de ontegensprekelijke gunstige invloed die hij heeft gehad op het moreel en op het weerstandsvermogen van zijn onfortuinlijke metgezellen, zal de Belgische regering hem vragen om deel uit te maken van een speciale onderzoekscommissie die, in de

schoot van het Militair Gerechtshof, de zaak van de Belgische officieren onderzoekt die op een of andere manier samengewerkt hebben met het Duits bewind. Hij zetel van 1945 tot 1947 en zal voor de duur van deze opdracht aangesteld worden tot de graad van Generaal Majoor vlieger.

Als gebrevetteerd militair piloot voor de Grote Oorlog, is Robert Desmet in 1937 met recht stichtend lid van de Belgische "Vieilles Tiges". Hij maakte deel uit van de Raad van Bestuur van de vereniging van 1948 tot 1971 en nam er het voorzitterschap van waar van 1971 tot 1973.

Overleden op 93-jarige leeftijd te Sint Joost ten Noode op 16 september 1984, rust Robert Desmet op het kerkhof van Schaarbeek.



*14 augustus 1941.
Tekening van Kol Desmet in Oflag
VIII C van Juliusburg.*

Robert DESMET

1891 – 1983

Robert DESMET naît à Gand le 11 janvier 1891. Comme son père et son grand-père, le jeune Robert opte pour une vocation d'officier. À seize ans, il entre à l'École des Cadets à Namur ; puis il est attaché à la 59e Promotion Infanterie-Cavalerie de l'École Militaire à Bruxelles. Nommé sous-lieutenant d'Infanterie le 26 décembre 1910, il est affecté au 1er Régiment de Ligne.

Désireux de devenir pilote d'avion, il obtient de passer à l'Aéronautique Militaire en 1912 et décroche les brevets d'observateur et de pilote en juin 1914. Il est affecté le 1er juillet 1914 à la 2e Escadrille stationnée dans la place forte de Namur. Le Sous-lieutenant aviateur Desmet est donc dès le 4 août 1914 directement engagé dans les premières opérations aériennes d'observation et de reconnaissance menées dans ce secteur. Sous la pression de l'envahisseur allemand, la 2e Escadrille quitte le Namurois et via la France, rejoint la position fortifiée d'Anvers puis se déplace vers les Flandres et le front de l'Yser.

Pendant quatre années, au sein de plusieurs unités, Robert Desmet prend part aux missions aériennes menées le long du front et dans la zone côtière franco-belge. Nommé capitaine en 1916 puis commandant en 1918, son autorité, ses compétences et la qualité de ses prestations lui valent plusieurs distinctions honorifiques ainsi que des citations élogieuses des états-majors belges et alliés.

Le chef de l'Aéronautique Militaire lui confie le commandement de la



*Le Commandant aviateur Desmet sur
l'aérodrome de campagne de Houthem-lez-
Furnes, mai 1918. Derrière lui, on prépare un
R.E. 8 pour une nouvelle mission.*

6e Escadrille d'observation qui, en 1917, devient escadrille divisionnaire. Sans interruption, l'unité est engagée dans des opérations d'envergure comme l'appui de la grande offensive franco-britannique de mi-juillet à fin-octobre 1917. Le 25 septembre 1918, en accord avec ses homologues alliés, l'état-major belge commandé par le Roi Albert Ier confie au Commandant aviateur Desmet le commandement « interallié » de l'aviation du Groupement Centre constituée momentanément de la 6e Escadrille belge de Houthem-lez-Furnes et l'escadrille française Spad 34 de Hondshoote.



Le Roi Albert Ier salue quelques-uns des meilleurs pilotes de son armée de campagne. De droite à gauche : Sous-lieutenant Albert Van Cotthem, Sous-lieutenant Jean Stampe, Lieutenant Henri Crombez, Capitaine Willy Coppens, Capitaine-commandant Robert Desmet.

Sans relâche, jusqu'à l'armistice du 11 novembre 1918, la 6e Escadrille assure un appui actif aux troupes belges et à la cavalerie française. La paix revenue, le Commandant aviateur Desmet installe son unité dans les installations vétustes de l'aérodrome bruxellois de Haren-Evere où, rapidement, elle gagne le surnom « d'Escadrille Royale » : ses pilotes et ses avions assurent en effet de nombreux voyages aériens de nos souverains en Belgique, en France, en Angleterre et en territoire allemand occupé par nos soldats.

Quittant la 6e Escadrille à la fin de 1919, Robert Desmet va exercer jusqu'en 1940 le commandement de plusieurs unités ou établissements de l'Aéronautique Militaire. Notamment à Diest-Schaffen, à Tirlemont-Gossoncourt, à Evere puis, en 1926 à Liège-Bierset, le 2e Régiment d'Aéronautique (chasse et bombardement). Promu au grade de Colonel aviateur, il prend en 1934 le commandement de l'École d'Aéronautique Militaire à Evere. Lors de la violation de nos frontières par les troupes allemandes le 10 mai 1940, il organise et conduit le transfert de l'unité-école en France.

Fait prisonnier en France, le Colonel aviateur Desmet va connaître les affres d'une longue captivité dans plusieurs « Oflags » d'Allemagne. Mis au courant de son comportement digne et courageux pendant cette captivité et de l'incontestable influence salutaire qu'il a eue sur le moral et l'esprit de résistance de ses compagnons d'infortune, le gouvernement belge lui demande de faire partie d'une Commission spéciale d'enquête qui, au sein de la Cour Militaire, examine le cas des officiers belges qui ont collaboré de quelque manière que ce soit avec le pouvoir allemand. Il siègera de 1945 à 1947 et sera commissionné au grade de Général-major aviateur de complément pour la durée de cette mission.



Comme pilote militaire breveté avant la Grande Guerre, Robert Desmet était de droit en 1937 membre fondateur associé des « Vieilles Tiges belges ». Il a fait partie du Conseil d'administration de l'association de 1948 à 1971 et en a assuré la présidence de 1971 à 1973.

Décédé à Saint-Josse-ten-Noode le 16 septembre 1984 dans sa 93e année, Robert Desmet repose au cimetière de Schaarbeek.

Robert Desmet, promu au grade de général-major aviateur pour la durée de sa mission à la Cour Militaire de 1945 à 1947.

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

Henri BRANDERS



Né le 2 décembre 1923.

Je suis parti de Wavre en vélo le 10 mai 1940 accompagné de 40 jeunes Wavriens pour rejoindre les CRAB. J'échoue à Tarbes et rejoins ma famille à Villeneuve-sur-Lot. La famille Branders était congénitalement allergique à la présence allemande.

Avec Léon et 15 autres compagnons, nous passons les Pyrénées et nous sommes arrêtés à Barcelone où nous sommes détenus à 12 par cellule pendant 5 mois. Transféré à Miranda, je suis libéré le 19 mai 1942.

Embarqué à Lisbonne, j'arrive finalement en Grande-Bretagne. Selon mon désir, je m'engage à la Royal Air Force. J'effectue ma formation de pilote au Canada où, en même temps que Léon, je reçois mon brevet de pilote le 1er octobre 1943.

Revenu en Grande-Bretagne, je débute l'O.T.U. sur Spitfire. Trois mois plus tard, je suis posté à la 349 à Tangmere. La 349 est une escadrille de chasseurs bombardiers aux multiples activités : escorte de bombardiers, dive bombing, skype bombing, straffing, rhubarb, etc.

Après le débarquement, les avions ennemis se font rares dans le ciel bien qu'un

jour apparaît un Messerschmitt 262, bimoteur à réaction, que nous prenons en chasse et dont le pilote, nous apercevant, s'éclipse rapidement à la verticale, à notre grand dépit.

Avec mon escadrille, je participe aux meurtrières attaques de la campagne de Hollande et au passage de la « Ligne Siegfried ». Arrive la capitulation et



j'obtiens ma démobilisation de la R.A.F.

Lors de la formation de la Force Aérienne Belge, j'ai participé à la formation de l'Escadrille Auxiliaire où j'ai retrouvé mes copains de la R.A.F., le Spit et le Meteor. J'ai eu aussi le grand plaisir de remarquer les planeurs des Cadets de l'Air durant de longues années et c'est ainsi que s'est terminée ma belle aventure aérienne.

Albert DEBÊCHE

Naissance à Rivière le 19 mai 1919.

Après les humanités à Saint-Aubin (Namur) et à Saint-Berthuin (Malonne), il entre à l'Ecole Royale Militaire en 1938 (section Armes spéciales). En 1940, sa promotion (la 99e) est évacuée vers le sud de la France (Limoux). Au mois d'août, il collabore à la création d'un poste de secours pour les réfugiés à Aurillac; il poursuivra cette mission à Toulouse, Béziers et Vichy au sein de différentes organisations comme la Croix-Rouge et le Commissariat général pour le rapatriement des réfugiés.

Mais son véritable objectif est de rejoindre l'Angleterre. En mars 1941, l'occasion se présente de franchir les Pyrénées avec un groupe de militaires belges. Dénoncés par le guide, ils sont arrêtés et emprisonnés à Figueras, puis au camp de Miranda pendant onze mois.

Libéré en 1942, il rejoint Londres par Lisbonne, Gibraltar et Greenock; il rejoint la section belge de la RAF et s'engage comme pilote. Il suit un entraînement à Calgary (Canada) et reçoit ses ailes en 1943. Il est affecté à la filière Night Fighter Intruder sur Blenheim V mais un accident, le dernier jour de la période d'instruction, l'envoie pour des mois à l'hôpital. En mars 1945, il reprend le service dans la 187e Escadrille de transport (DC-3) qui assure la liaison avec l'Inde. Il y retrouve de grands amis: Drossart, Jaspy, Ester et Henry.



Vol d'essai A-Jet à Istres, 13 Fev 1975.

Il rentre en Belgique fin 1946 et reprend les études d'ingénieur interrompues.

En 1949, il prend le commandement de la 20e Escadrille de transport. Ensuite, il sera successivement chargé de cours à l'Ecole de Guerre et commandant de l'Ecole d'Officiers de Nivelles.

Après avoir accompli sa conversion sur avions de chasse (Spitfire XIV, Meteor et F84), il est désigné comme commandant du 13e Wing à Brustem et à Koksijde. En 1958, il devient commandant en second de l'Ecole Royale Militaire. A partir de 1962, il rejoint l'Etat-major de la Force Aérienne comme Directeur Plan Programme, puis, comme Commandant du Groupement Instruction et Entraînement et enfin, comme Inspecteur général.

Il est nommé Chef d'Etat-major de la Force Aérienne en 1971, fonction qu'il occupera jusqu'en 1977. A ce poste, il a eu le bonheur de vivre la modernisation des équipements : F-16, C-130, Al-

pha jet, Boeing 727, Merlin, F-20, HS-748.

Depuis 1951, parallèlement à sa carrière militaire, il a accompli plusieurs missions auprès de Sa Majesté le Roi Baudouin comme officier d'ordonnance, aide de camp et intendant de la Liste civile.

De 1985 à 2002, il est président des Cadets de l'Air de Belgique.



Vol du dernier DC-3 vers Coxyde en 1977.



Le Gen Debèche prend congé de la FAé à Brustem en 1977.

Jacques DE GREEF

Né le 21 juin 1918.

Avant mon arrivée à la RAF

Après une longue hospitalisation/revalidation consécutive à un grave accident de la route en avril 1939, en service commandé, (je suis motocycliste au C R A = Centre de Renseignements Avancé), je suis déclaré temporairement inapte (17 fractures et luxation de la hanche gauche). Aussi, en avril 40, je pars au Congo Belge pour le compte de la Forminière et j'arrive à Borna le 5 mai 40. J'exerce le métier de prospecteur et aussi d'exploitant de mine. Lorsque j'apprends que la Belgique est envahie, je demande à rejoindre les troupes belges. Ce sera refusé.

Le 5 février 42, je reçois du Gouvernement belge à Londres un ordre de mobilisation, auquel je répons aussitôt. Le jour même, je quitte le campement et, après de nombreuses péripéties, j'arrive enfin le 27 mai à la Patriotic School à Londres.

A la RAF (plus de 1.000 h de vol)

A la suite de l'interrogatoire de routine à la Patriotic School, je passerai 3 semaines à Leamington. Le 1 septembre 42, je serai versé à la RAF dans la 101e promotion et, après le « médical », muté à la 17e ITW à Scarborough. Là, nous serons une dizaine à suivre les cours, au Canada d'abord au « Bombing and Gunnery », puis au n° 9 AOS à St Jean (Montréal). A la fin des cours, je rentrerai en PO à Harrogate (UK). Nous serons cinq candidats à être envoyés en AFU à Millom (Barrow in Furnes), et réussissons tous les cinq brillamment.



C'est en OTU n° 105 à Bramcote que nous partons le 28 octobre 44 pour un vol sur un Wellington tout neuf. Le seul changement par rapport aux autres appareils réside dans la position des freins, situés non aux pieds du pilote, mais sur le stick. Je suis copilote tant au décollage qu'à l'atterrissage. Je demande l'autorisation de décoller. Au feu vert de la tour, comme requis par le Commandant, je mets les flaps à 5°, 10° et 15°. Très vite, je me rends compte que,

malgré l'accroissement de vitesse, on ne décolle pas, nous sommes déjà hors du périmètre et nous fonçons vers une mare... nous butons dans la mare, le train avant sur la berge. Aussitôt, j'ouvre ma fenêtre et déroule la corde de sauvetage. Je prends les documents de bord, glisse sur le sol et nous courrons nous abriter. A peine arrivés dans un fossé au sec à quelque 20 m de notre Wimpy, ambulances et MP annonçaient leur arrivée. Ils nous ramènent à la base, nous placent en cabine d'isolement, vérifient notre tension et nous imposent un repos. Ce repos sera de courte durée. Nous suivons un briefing pratiquement identique au précédent et nous partons à nouveau sur Wellington cap sur Wick (petite ville sur la côte au N-O d'Aberdeen), destination que les élèves navigateurs ont bien connue comme « turning point » ou « diversion ».

Deux jours plus tard, je rends mon « log book »; compte tenu de mes résultats en météo, je reçois les licences A (Navigateur Trans-océanique) et B (Transport Command). Entre octobre 45 et février 46, je suis attaché au 187 Sqn Transport Command. C'est avec le même équipage que nous ferons 7 ou 8 vols entre Membury et Mauripur (aérodrome de Karachi).

Au retour d'un de ces vols, nous connaissons la plus extraordinaire et plus chanceuse aventure. De retour de Karachi, après une escale à Habania (aérodrome de Bagdad), le DC3 est complet. Nous ne sommes pas gênés par les vents qui soufflent plus au sud et nous arrivons en vue de la

C-47 "Dakota" in RAF colours.



côte avec 25' d'avance. Je communique notre ETA, nous sommes les seuls dans le circuit et pouvons faire un « direct ». Jean pose le DC3 tout au début de la piste et c'est le drame: pas de pression aux freins... Good Lord me dit Jean amène le plus de liquide possible, et toi Gaston, apporte l'entonnoir et le flexible. J'apporte déjà 6 litres de thé et verse le liquide dans l'entonnoir (il y aura 12 litres au total) relié par le flexible au réservoir d'huile de frein, pendant qu'Olive, infatigable, pompe avec une force et une vitesse stupéfiantes. Enfin, l'avion s'immobilisa ; nous étions au bord d'une falaise de 30 à 50 m de profondeur, immobilisés de justesse: 60 cm de plus et c'était le plongeon...

Formation et passage à la SABENA

Reparti au Congo Belge en octobre 46, mon fils est né en janvier 47, mais le climat lui étant néfaste, je suis rentré. Dès mon retour, je postule à la Sabena. J'y entre le 23 décembre 47. De 48 à 57, j'ai surtout volé en DC-4 et DC-6, les premières années à destination de Lydda (Israël), Stan'ville et E'ville, J'bourg... En 60, nous serons les premiers à voler sur B-707. Tout au long de ces années, j'ai pu me rendre compte de l'évolution fantastique tant du matériel que des connaissances. J'ai quitté la Sabena le 23 décembre 77 avec plus de 25.000 heures à mon actif.

En 49 (?), il est 9h00 à Elisabethville, nous partons à destination de la Belgique (via Khartoum, Le Caire et Beyrouth), avec le DC-4 OO-CBR et A. Van den Houte aux commandes. Nous roulons déjà sur la piste et brusquement nous entrons dans un tourbillon de 10 m de diamètre, parallèle au sol et qui déséquilibre l'avion; le sabot de queue touche le béton et nous fait dévier, nous sommes en travers de la piste. Van den Houte coupe aussitôt les moteurs. L'hôtesse de l'air réussit à maintenir le calme auprès des 40 passagers que nous aidons à descendre. C'est ainsi que nous avons assisté à une scène incroyable : deux petites anglaises aux cheveux blancs étaient les dernières à sortir lorsque l'une d'elles dit *Oh, I forgot my hat* et elle retourne aussitôt chercher son chapeau alors que l'autre dame répond *didn't we have some steps when we came in?* Nous devons libérer la piste, mais l'avion est endommagé. La piste sera dégagée et remise en état pour 16h00.

En 1951, nous sommes à Tokyo avec notre OO-CBR, en partance pour Honolulu via Wake. La météo est mauvaise, tout est



Douglas DC-4 OO-CBR

bouché, nous devons éviter les CB et avons déjà près d'une heure de retard sur l'horaire. L'avion est plein comme un œuf, rempli uniquement de sacs contenant le courrier que les soldats américains en Corée envoient à leur famille. Nous montons à 10,000' et apercevons à l'ouest d'énormes CB, typiques d'un front froid. De mon côté, le LORAN (Long Range Aid to Navigation) fonctionne bien, je n'ai aucun problème à fixer notre position.

J'informe le Commandant que nous dépassons « l'equal time point » avec quelques minutes d'avance. Devant nous, le temps s'améliore; à 14,000', côté soleil couchant, nous voyons des stratocumulus sur plusieurs niveaux. Brusquement, le moteur n° 1 se met à « charogner », l'avion vibre. Le Second aura un bon réflexe en mettant le moteur en drapeau. Mais cette opération entraîne normalement une perte de vitesse, donc de portance. Doit-on tenir notre altitude ou descendre doucement ? Les événements décideront pour nous : dans 30 bonnes minutes nous approcherons des 10,000'. Comble de malchance, les moteurs 3 et 4 se mettent aussi à « charogner ». Informé de la situation, l'Air Sea Rescue nous promet l'envoi d'un B-17 à la rescousse. Notre rencontre est fixée à une position bien précise. Notre inquiétude grandit car petit à petit, nous perdons de l'altitude. Nous sommes sous les 5,000' et, suivant mes calculs, notre rencontre devrait avoir lieu dans quelque 5 minutes. Le B-17 est en vue plus tôt que prévu, mais à une altitude supérieure : nous sommes 500' en-dessous du dépanneur. Nous envoyons un « flare », mais ils ne nous voient pas et ils resteront 35 minutes à 5,000'. De mon côté, mon « LORAN » fonctionne à merveille et à environ 15 minutes de notre ETA, le Commandant pose son appareil avec 30 minutes d'avance sur le B-17 !

Le plus extraordinaire, c'est que 5 à 6 jours plus tard, lors du vol d'essai du OO-CBR réparé, l'ingénieur mécanicien m'a juré qu'il avait eu la peur de sa vie : le moteur n° 2 seul à résister lors du dernier vol avait lâché en cours d'essai !!! Lorsque nous sommes repartis 7 heures plus tard pour Honolulu, l'ingénieur mécanicien offrit au Commandant la rampe d'allumage du bon moteur, le n°2 !!!

Albert LAFORCE

Geboren op 11 november 1922

Op 12 mei 1940, naar Engeland gevlucht met de familie. Tijdens de winter 40-41, dienst bij de hulpdiensten van Londen gedurende de "Blitz" (Rescue).

1941-1942: toegetreden tot de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, Transmissie-troepen.

Op 15 mei 1942 gaat Albert over naar de Royal Air Force en krijgt zijn opleiding in Engeland en Canada op Tiger Moth en Harvard.



609 Sqn RAF, Sergeant-Piloot op Typhoon.

In augustus 43 komt hij terug uit Canada als "Sergeant Pilot" en begint zijn O.T.U op Spitfire.

Begin 44 krijgt hij dan zijn conversie cursus op Typhoon vliegtuigen.

Van juli 44 tot juli 45 is Albert bij het 609 Sqn RAF. Dit smaldeel was uitgerust met Rocket Typhoons en bewapend met acht raketten en vier kanonnen van 20 mm. De meeste zendingen bestonden erin het Eerste Britse Legerkorps te ondersteunen door tanks, kanonnen, hoofdkwartieren, opslagplaatsen, schepen, concentraties van vijandelijke troepen en materiaal, treinen, enz... aan te vallen en te vernietigen. Dit gebeurde zowel over Frankrijk, België, Nederland als Duitsland.

In november 1944 wordt hij tot "Pilot Officer" benoemd. In juli 1945 gaat Albert over naar het 349ste Smaldeel (Wunstorf, DE).



Olt Laforce op Spitfire XVI by het 349 Sqn.

In oktober 1946 komt hij terug van Fassberg (DE) naar Bevekom met de 349 en 350 Smaldelen (ontstaan van de Belgische Luchtmacht).

Tussen 1948 en 1950 is hij instructeur op Spit XIV in de Jachtvliedschool in Koksijde. In 1951 wordt Albert overgeplaatst naar het 4de Smaldeel op Meteor in Bevekom. Hij doet ook dienst in hoofdkwartieren, Radar – Sector Controller in Glons.

Tussen 1955-1967: overgeschakeld naar Luchttransport om tenslotte in 1964 het bevel over te nemen van de 15de Wing als Kolonel-Vlieger. Gedurende gans deze periode werden er zendingen uitgevoerd over Europa, Afrika en de U.S.A. Deze zendingen werden uitgevoerd door de bekende C-119 (Flying Boxcar), DC-3 (Dakota) en DC-6.

Tussen 1967 en 1973 is Albert Commandant van de Groepering Opleiding en Training. 1973-1977: Albert beëindigt zijn loopbaan als 'Deputy Chief of Staff Operations' in het Intergeallieerd Hoofdkwartier van 2 A.T.A.F in Rheindalen (Duitsland) met de graad van Brigade-Generaal Vlieger.

Kolonel Vlieger Albert Laforce, bevelhebber van de 15de Wing in Melsbroek.



UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

Marcel BAIKRY

Je suis né en décembre 1928.

Je suis entré à l'Ecole de Pilotage Élémentaire avec la 124e Promotion en 1952 et ai volé sur SV4b. Je suis ensuite passé à l'Ecole de Pilotage Avancé à Brustem où j'ai volé sur Harvard et Spitfire Mk.IX sur lequel j'ai été breveté.



Je suis ensuite passé à l'Ecole de Chasse de Coxyde où j'ai volé sur le Spitfire Mk.XIV – quel merveilleux avion ! – pour ensuite faire ma conversion sur Meteor T.Mk.VII.

Je suis alors posté à Beauvechain à la 349e Escadrille du 1er Wing. Je quitte la Force Aérienne le 31 décembre 1955 pour rejoindre la Sabena.

J'ai volé successivement sur DC-3 (C-47), DC-4, DC-6, DC-7, B-707, Convair 340 & 440 et enfin, j'ai terminé ma carrière sur DC-10 comme chef-pilote instructeur le 31 décembre 1983.

Theo DE CLIPPEL

Theo is in februari 1932 geboren.

Hij begint zijn vliegerloopbaan in 1951 als kandidaat leerling piloot in Koksijde waar hij op SV4b vliegt. Hij vertrekt naar de VSA in 1952, naar Bainbridge AFB, Georgia, en krijgt daar opleiding op T-6 Harvard met de promotie 53-A. We vinden Theo later in



Bigspring, Texas, waar hij op T-28 en T-33 vliegt. Hij krijgt zijn Silver Wings opgespeld op 2 februari 1953.

Daarna volgt de Gunnery School in Glendale AFB, Arizona, op F-84.

Na zijn terugkomst in België gaat Theo tussen 1953 en 56 in Florennes op F-84G vliegen. Hij gaat op 1 maart 1956 over naar Sabena als kandidaat First officer.

We vinden hem terug in 1957 als First officer.

Vanaf 1960 vliegt hij als Captain op DC-3, CV440, DC-6, B-707, DC-10 en B-747.

Hij gaat op pensioen in 1992.

Alphonse DUMOULIN

Né à Saive le 15 septembre 1927.

- S'engage à 17 ans, au début de 1945, comme soldat volontaire de guerre. Admis dans le cadre des officiers d'active à l'âge de 19 ans, est breveté A Commando en 1947 et B Para en 1949 ; il sert pendant 8 ans dans les unités Para-Commando en Belgique et au Congo belge (Chef de peloton à la 3e Troupe Cdo et à la Cie Ecole ; Chef de la Section entraînement au CE Cdo ; Commandant en second de la Cie Renfort Corée ; Officier S 1 du 2e Détachement Para-Commando à Kamina, Congo belge ; Commandant en second de la 3e Cie Cdo).

Note : À titre anecdotique, on peut ajouter que, à l'instigation du Colonel Georges Danloy, Comd du Régiment Para-Commando, il a suivi au Centre National de Vol à voile (à Temploux à cette époque) une formation de pilote de planeur (brevet

en octobre 1953); le but était de disposer au sein du Régiment de quelques officiers détenteurs de cette spécialisation qui pourrait être utilisée immédiatement au cas où les forces armées décideraient la mise en œuvre de planeurs de transport comme cela avait été fait massivement au cours de la 2e Guerre mondiale.

- Brevet pilote à l'Aviation légère de la Force terrestre (ALFT) en 1957 ; y exerce entre autres les fonctions de Chef de l'Instruction en vol, d'Officier S 3 et de Commandant a.i.de l'Ecole ALFT ; de Commandant de la 16e Escadrille ALFT en RFA ; d'Officier Adjoint à la Direction ALFT de l'EMFT où il est « officier de projet » pour le programme d'acquisition d'avions bimoteurs Britten Norman Islander BN2A-21 de la Force terrestre et pour le programme d'acquisition d'hélicoptères moyens biturbines Aérospatiale SA 330 Puma pour la Gendarmerie. Termine volontairement sa carrière militaire en 1977 dans la fonction de Directeur ad intérim de l'Aviation légère de la Force terrestre qu'il exerce depuis 1975.

- Fait ensuite partie de l'équipe de rédaction du mensuel AVIASTRO où il tient de 1977 à 1992 les rubriques « Défense » et « Giraviation ».

- Est chargé en 1985 de la direction « Air » des opérations de l'ASBL « Heli Samu » qui, avec une équipe de pilotes bénévoles civils et militaires, assure un service quotidien d'ambulance hélicoptérée médicalisée en Belgique et vers les pays limitrophes.

- Est membre en 2000 de la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge (VTB) ; en est administrateur depuis 2002.

- Détient les brevets militaires belges de pilote sur avions Stampe Vertongen SV 4bis, Piper L 18C, Dornier Do.27, Britten Norman BN 2A-21 ; sur hélicoptères Aérospatiale Alouette II et SA 330 Puma ; ainsi que la qualification américaine US Army Pilot Officer sur avion Cessna L 19 et la qualification civile belge sur hélicoptère ambulance biturbine MBB Kawasaki BK 117.



A Marignane (FR), sur Puma SA 330.

Florine 1920-1950 – La Belgique à l'avant-garde de la giraviation », édité en 1999 par le Fonds national Alfred Renard avec l'appui de l'asbl Les Amis du Musée de l'Air et de l'Espace (AELR).

- Est, avec le Lieutenant-général aviateur e.r. Michel Mandl, coauteur de l'ouvrage « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » - Tome I et Tome II - édité en 2011 chez CEFAL pour l'Université de Liège.



Bembridge. Livraison du 1er Islander.

- Dans ses fonctions militaires et de presse aéronautique, a piloté en évaluation de nombreux types d'hélicoptères dont : la célèbre « banane volante » H-21 birotor en tandem de Piasecki/Vertol ; l'unique prototype du « gunship » Sikorsky S-67 ; une version prototype du Westland Lynx qui détenait le record du monde de vitesse des appareils à voilure tournante ; la version antichar belge de l'Agusta A 109 AB ; l'Agusta-Bell 212 (UH-1N Iroquois) et le puissant McDonnell Douglas (aujourd'hui Boeing) AH-64 Apache de l'US Army.

- Est l'auteur du livre « Les hélicoptères

1953.

60 jaar geleden mocht ik in Temploux, waar toen het Nationaal Zweefvliegcentrum gevestigd was, mijn eerste solovlucht uitvoeren, met een sleepstart achter een Morane 500 (de Franse uitvoering van de Fieseler Storch), met als piloot Mr Charon. Jaren hiervoor, in 1948, ben ik lid geworden van de Belgian airscouts te Deurne-Antwerpen, de afdeling modelbouw. Na opheffing van de vereniging, overgegaan naar Antwerp Aviation Club die ook een modelbouw afdeling had. Midden 1952 ben ik naar de Antwerpse zweefvliegclub "Meeuw" gegaan en als medelid betrokken bij de bouw van de vliegende vleugel "Fauvel AV-36".

In de club was toen geen tweezitter voor opleiding. Na het bekomen van een zweefvliegbeurs ben ik in Temploux (1953) de opleiding gaan volgen.

In de volgende jaren de proeven voor het D-brevet behaald, afstanden werden toen nog gevlogen door zwever met een glijhoek (Finesse) van 1:17 / 1:20 !

De kwalificatie "checkpiloot" (les geven maar leerlingen niet solo laten gaan) behaald in 1960 te St-Hubert, en een jaar later, mijn opleiding voor "Instructeur" ook te St-Hubert behaald.

Later volgde de 300 km en 3.000 m hoogtewinst voor het E-brevet (Gouden-C).

Deelgenomen aan verschillende Belgische wedstrijden en de "Victor Boin" wedstrijden (deze laatste was zo ver mogelijk vliegen!); hierbij waren wel prijzen verbonden, ik heb nog een set whisky glazen en een "portatief radiootje" gewonnen!

Later vloog ik mee, met een "Aermacchi Lockheed" voor luchtfotografie, als "navigator", kijkend door een vizier en met stafkaart om op "de lijn" van de kaart te blijven van de op te nemen stroken. Er werd me aangeraden om een oefenvergunning aan te vragen, ik had al wat starts en landingen meegemaakt voor en na de climb and descent's.

In het begin van het jaar '66 heb ik mijn eerste solo gevlogen op de Super Cub, het sleepvliegtuig van de zweefvliegclub, en na alle proeven en trainingen mijn vliegexamen afgelegd op Keiheuvel, en kort erna, de sleepvergunning.

Na vele luchtdopen, toestellen overvliegen voor onderhoud en sleepvluchten, ook lange sleepvluchten, o.a. Antwerpen – Aspres sur Buech (F) bij Gap, met 2 tussenlandingen, voor een 14-daagse zweefvlieg vakantie. Hiervoor had ik al een 5-tal lange sleepvluchten gevlogen in het zweefvliegtuig (Fulda (D) –Antwerpen, Antwerpen – Aspres H/T en Antwerpen – Dornbim (AT) H/T.)

Ook een blijvende herinnering zijn de verschillende vluchten van Reims naar Rome, eenmaal met 7 Cessna's, maar meestal met 2 toestellen, basic instruments, no radio en met de kaart op schoot, via Bastia.

Toen ik bij een firma ging werken als techniekier en er veel naar het buitenland gereisd moest worden, lag het voor de hand dit te doen met het vliegtuig (geen wachttijden op luchthavens, vertrekken als het past, geen uren rijden met de wagen, enz.); eerst met "Cherokee" "Reims

*In Iqualuit (Canada), bij overvliegen van de "Aerostar".
Temp was -23° C.*



Eerste solovlucht in Temploux.



rocket" e.a. Later in 1974 werd besloten een firmatoestel aan te kopen, een "Piper Aztec". Waarop ik mijn bi-motor rating behaald heb.

Ondertussen begonnen met cursus beroeps/IFR en opleiding. Waren er vluchten die noodzakelijk moesten uitgevoerd worden, dan werd er een IFR-piloot ingehuurd. Vanaf 1976 kon ik de IFR-vluchten zelf uitvoeren.

Toen de firma besloot een nieuw toestel aan te kopen, viel de keus op TS 601P "Aerostar" wat ons toen de mogelijkheid gaf boven het meeste "slecht" weer (tot 23.000 ft) te vliegen. Samen met men goede vriend Eddy d.H. hebben we begin 1978, na reconversie, in een 12-tal etappes het toestel vanuit Santa Maria (CA) naar Antwerpen gevlogen.

Tot in begin 1980 er een medisch probleem optrad, en na vele onderzoeken en tests heb ik, meer dan een jaar later mijn vliegvergunning terug bekomen. Ondertussen was ik van werk veranderd, waardoor er van de recheck's niets meer terecht gekomen is.

– Het was een fijne tijd –

Pierre GOETHALS

Né en octobre 1928.

Pierre s'engage à la Force Aérienne le 29 novembre 1951 comme candidat officier du cadre auxiliaire. Le 1er mars 1952, il est PN élève avec la 123e Promotion ; il est breveté pilote le 10 juillet 1953 et nommé Sous-lieutenant le 1er août. Le 1er juillet 1962, il quitte la Force aérienne.

Jan GOVAERTS

Jan is in juni 1932 geboren.

Hier volgen de "milestones" van zijn loopbaan bij de Luchtmacht.

01 - 03 jul 1950: kennismaking met de Luchtmacht in de kazerne Groenveld te Melsbroek.

03 jul - 01 aug 50: militaire opleiding in de kazerne te St-Niklaas.

01 aug 50 - 02 mar 51: leerling-piloot met de 118e Promotie te Goetsenhoven en Wevelgem tot de selectie USA met de Class 52-B.

03 mar 51 - 15 sep 51: basis opleiding in Goodfellow AFB, Texas.

15 sep 51 - 08 nov 51: gevorderde opleiding te Bryan AFB, Texas tot de ziekte.

08 nov 51 - 30 jun 52: hospitaal, operatie en herstelverlof.

30 jun 52 - 19 jan 53: Vorderingsvliegschool in Brustem met de 122ste Promotie en vleugeluitreiking op 19 Jan 1953.

19 jan 53 - 06 mei 53: Jachtvliegschool te Koksijde.

06 mei 53 - 08 mar 56: 350e Smaldeel dagjacht in Beauvechain.

08 mar 56 - 06 aug 57: 11e Smaldeel nachtjacht in Beauvechain.

06 aug 57 - 15 nov 57: conversie cursus op CF-100 Canuck in Cold Lake CFB, Canada.



6 mei 1953... bij het 350ste !

15 nov 57 - 11 nov 60: instructeur ground course CF-100 en piloot bij de 11e, 349e en 350e Smaldelen te Beauvechain.

01 nov 60 - 01 mar 61: 349e Smaldeel Alle Weer.

Instructeur op TF-104G in Beauvechain.



01 mar 61 - 10 jan 65: instructeur in de Vorderingsvliedschool te Brustem op Fouga Magister.

10 jan 65 - 24 feb 65: conversione op F-104G bij de Waffenschule 10 in Jever, Duitsland.

24 feb 65 - 10 mar 74: 350e Smaldeel op F-104G Starfighter.

10 mar 74 - 21 mar 76: conversione flight TF als instructeur op TF-104G.

21 mar 76 - 29 jun 77: 350e Smaldeel op F-104G Starfighter.

29 jun 77: einde loopbaan.

1984 - 2002: instructeur bij de Luchtkadetten van België.

1991 - 1997: stichter van de "Silver Wings of Belgium", de vereniging van onderofficieren VP van de Belgische Strijdkrachten.

Stichter van de "Belgian Starfighter Pilots Association".

Medestichter van de Spitfire Club en vicevoorzitter van het redactieteam van de Golden Falcon in Beauvechain.

Jacques LE MAÎTRE

Né en janvier 1932.

Jacques s'engage à la Force Aérienne en novembre 1951 comme élève-pilote et est rattaché à la 123e promotion. Il est breveté pilote sur Spitfire IX en juin 1953 et pilote de chasse sur Spit XIV en août. Il est nommé Sous-lieutenant dans le cadre des officiers auxiliaires et est muté à la 8e Escadrille du 7 Wing à Chièvres où il vole sur Meteor 8 puis sur Hunter. En 1954, il fait partie de la 3e Escadrille du 2e Wing à Florennes et vole sur F-84G. En 1955, il passe dans le cadre des officiers d'active après la réussite

des examens afférents à cette catégorie et est officier pilote sur Hunter à la 30e Escadrille à Bierset puis revient à la 8e Escadrille à Chièvres jusqu'en juin 1960. Après une conversion sur avion de transport au 15 Wing, il exécute de nombreuses missions humanitaires et de maintien de l'ordre au Congo comme pilote de C-119G.

Après avoir obtenu le brevet d'officier d'état-major à l'Ecole de Guerre où il est

stagiaire de 1962 à 1964, il devient officier responsable des Ecoles Interforces au département JS3/Training de l'Etat-major général de 1965 à 1967.

Jacques Le Maître est nommé Major aviateur BEM le 26 décembre 1966. En 1967, il revient au 15 Wing pour prendre le commandement de la 40e Escadrille. De 1969 à 1973, il est chargé à l'Etat-major de la Force Aérienne, département VS3/Transport, de l'étude du rééquipement du 15 Wing (C-130 et HS-748).

Par après, il est affecté au SHAPE à Casteau à la Section Plans & Policy jusqu'en 1977. Il a été nommé Lieutenant-colonel le 26 juin 1974.

De 1977 à 1978, il est chef de la Section Air à la Direction Générale du Renseignement. Il demande sa mise à la retraite anticipée en décembre 1978.

Nommé Colonel aviateur de réserve le 26 septembre 1978, Jacques est affecté à une fonction d'officier de renseignement à l'Etat-major général et effectuée à ce titre de nombreuses missions comme commandant de bord en C-130 et ensuite comme officier de réserve auprès du service de recherche.



Egied-Roger MEULEMANS

Né en décembre 1939.

Au cours de ces 60 années de brevet, j'ai eu la chance et le bonheur de piloter « non stop » pendant 56 ans. Cinq années de Force Aérienne m'ont donné 1.500 heures de Spitfire et de Gloster Meteor : les premiers étant supprimés, j'ai fait 2 ans et demi comme instructeur sur le second.

Passage à la Sabena fin 1957 et à nouveau, conversion des avions à hélices (DC-3, DC-6) aux appareils à réaction (Caravelle, Boeing, DC-10).

Durant cette période, je n'ai cessé d'être instructeur de vol à voile les week-ends et pendant les vacances. Lors des vols « solo », il me fut attribué le prix Marie Monseur récompensant la plus belle performance aéronautique de l'année 1957 pour un vol de 572 km de Grimbergen à Nantes (Le Fuilet) sur un planeur de seulement 13,20 m d'envergure et de 25 de finesse.

Après 28 années de Sabena et près de 20.000 heures de vol, moitié comme copilote et moitié comme commandant, j'ai été admis à la retraite. Lorsqu'il m'arrive de rencontrer d'anciens élèves de cette époque, leur première question est toujours la même : « Meu-Meu, te souviens-tu de la 1ère question à la première heure que tu nous posais le premier jour ? » Ma réponse est encore toujours « oui » : quelle est la différence entre un médecin et un pilote ? Devant leur silence, je leur disais : « un médecin est un homme qui enterre ses erreurs ; un pilote est un homme qui s'enterre avec elles ».

Happy landings à tous ceux qui liront ces lignes ! OO-MEU



Oswald MOLITOR

Né en août 1933.

Juillet 1952 : entrée à la Force Aérienne et élève-pilote sur SV4b. Départ pour les USA en août.

16 octobre 1953 : breveté pilote aux USA, Class 53-F. Suivent alors Del Rio et Luke AFB sur F-84.

Janvier 1954 : au 9e Wing, 22e Escadrille à Bierset sur F-84G. Devient aussi instructeur et examinateur PSV sur T-33.



1956 : passage à la SABENA comme 1er Officier sur DC-3, DC-6, DC-7 et Convair 440.

1958 : Commandant Fret

A partir de 1959 :

- Commandant Pilote de ligne sur DC-3 ;
- Commandant sur Convair 440 ;
- Instructeur sur Convair 440 ;
- Commandant sur Caravelle 210 et instructeur Chef-pilote ;

- Commandant sur B-727 et Instructeur Chef-pilote ;
- Commandant sur B-737 et Instructeur Chef-pilote ;
- Chef de secteur court-moyen courrier ;
- Commandant sur DC-10 et instructeur Chef-pilote ;
- Chef de secteur DC-10.

A partir de 1983 : Directeur des Opérations Aériennes et Vice-Président Exécutif des Opérations Aériennes

1er janvier 1993 : départ à la retraite avec plus de



20.000 heures de vol et nommé Directeur Honoraire par le Conseil d'Administration de la Sabena.
Obtient en 1969 le Prix Marie Monseur pour avoir posé une Caravelle dont les roues gauches du train n'étaient pas verrouillées.
Grâce à un dérapage contrôlé au contact de la piste, le train a pu être verrouillé.

Marcel NOËL

Né en mars 1934.

Engagement à la Force Aérienne en septembre 1950 à 16 ans et demi. Le jour de mes 17 ans, je réussis l'examen d'élève-pilote et je suis transféré en juillet 1951 de l'Ecole technique vers l'EPE à Gossoncourt. Affecté à la 3e section de la 122e promotion, je suis lâché solo en SV4b le 7 décembre. L'EPE terminée, je suis envoyé en mai 1952 à l'EPA de Brustem sur Harvard; solo le 10 juin et training sur Harvard jusqu'à fin octobre.

Je passe sur Spitfire IX le 4 novembre puis sur Spitfire XIV à Coxyde le 23 décembre : beau cadeau de Noël. Remise des ailes le 19 janvier 1953, puis Ecole de chasse jusqu'en avril. Passage de l'OTU au Flight 600 où j'effectue des missions pour la GTA de Lombardsijde en Harvard, Spit XIV, Oxford. Je deviens également instructeur sur cet avion et vole aussi sur Meteor VII et IV jusqu'en mai 54.

Le deuxième ami de mon village vient de se tuer (nous étions 3) à Chièvres. Je demande ma mutation pour le 15e Wing de transport et je me retrouve à l'Aviation légère comme instructeur sur L18C jusqu'en septembre 1956. Fin de carrière militaire avec 1.069 heures de vol.

Pas le temps de souffler, licence de pilote professionnel en poche, j'entre à la SABENA début novembre 56 : cours théoriques, link-trainer, troisième pilote sur CV440, DC-6, DC-3 jusqu'en mai 57. Ensuite, entraînement sur DC-3 et solo le 31 mai. Me voilà copilote sur DC-3, C-47 puis peu après, sur DC-6 et DC-7c sur le secteur Europe jusqu'en juillet 59. Passage en équipage sur long courrier avec les seigneurs de l'Atlantique. Pont aérien bien entendu vers Kinshasa en juillet 60 puis mission Tripoli (ravitaillement des puits de pétrole) jusqu'en mai 61. Re-copilote pendant un an et demi et à nouveau Tripoli pour 6 mois.



23 Dec 1952: sur Spitfire XIV.



Boeing 707-329.

Réussite du 'transport public' le 5 février 65 et me voilà donc commandant sur DC-3 et C-47 mais également second sur Caravelle puis sur Boeing 707 secteur Atlantique et Afrique jusqu'en juin 70. Commandant Caravelle, ce n'est pas pour moi, les nominations s'arrêtent devant mon nez ; donc je pars chez Air France suivre le cours théorique B-747 : quel changement et quel plaisir !

Simulateur à Francfort en août puis après un court retour sur Boeing 707, voici enfin l'instruction en vol à Seattle avec moniteur de l'usine et retour en équipage le 23 novembre en 9h25 de vol ; c'est le rêve et cela le restera pendant 4 ans !

Enfin mon tour arrive, je deviens commandant Boeing 737 durant 4 ans puis Cdt 707 sur l'Afrique aussi durant 4 ans et j'effectue le dernier vol Sabena en 707 le 31 décembre 1982.

En mars 83, je suis nommé commandant DC-10 sur les secteurs Afrique et Extrême Orient jusqu'à ma pension qui a pris cours en janvier 1986. Je quitte la Sabena avec 16.000 heures de vol au compteur. Deux avions me laissent un souvenir inoubliable: le Spitfire et le Boeing 747. J'ai eu la chance d'exercer le plus beau métier du monde.

Denis NOOTENS

Né en février 1931

L'intérêt qu'il porte à tout ce qui vole remonte à son enfance. Dès l'école primaire, il demandait à ses parents de lui acheter le magazine illustré « l'Aviation belge » plutôt qu'un journal « Mickey » ou autre illustré pour jeunes de la période d'avant-guerre. A partir de 1945, pratique la petite aviation à la Koninklijk Atheneum van Leuven qui disposait (depuis les années 1930) d'une section de Propagande Aéronautique appelée SESAL, présidée en 1945 par un certain Jean Kamers auquel il succédera ensuite.



A St Hubert en mai 2012.

Ils participeront ensemble à des Championnats de Belgique et concours de prototypes de planeurs.

Entrée à l'Université en 1951 comme étudiant boursier et désigné, la même année, comme président de la section louvaniste de l'ANCUPA (Association Nationale des Cercles Universitaires de Propagande Aéronautique).

Nous sommes en pleine guerre de Corée et l'activité la plus florissante, avec l'aide de la F.Aé., consiste à recruter des candidats pour le Flight Universitaire. Au total 24 étudiants UCL/KUL obtiendront leurs ailes de pilote de chasse avant que le Flight Universitaire ne soit supprimé... pour raison d'économie (de même que l'Escadrille auxiliaire par la suite).

Par ailleurs, l'ANCUPA négocie pour l'obtention de bourses en faveur du vol à moteur sportif ainsi que du vol à voile.

Le 21 février 1953, il effectue son premier vol en D.C. sur Piper Cub à Keerbergen avec Daniel Jordens (dit « le Ministre ! »), comme instructeur. Premier vol solo sur avion le 25 octobre 1953.

La même année, il entame sa formation de pilote de planeur et obtient le brevet élémentaire le 7 octobre 1953, en même temps qu'un Capitaine Para-Commando, Fons Dumoulin.

En 1954, rencontre en Angleterre d'un pionnier mondial du vol à voile, Wolf Hirth, président de l'Aéro Club d'Allemagne, qui est déçu d'apprendre que le Club Universitaire de vol à voile qu'il avait aidé à mettre sur pied à Louvain en 1931-1932 n'existe plus ! Dès son retour en Belgique, D. Nootens se lance dans la recherche de sponsors pour l'achat d'un 1er planeur ainsi que la recherche d'un terrain pour la création d'un aérodrome dans la banlieue louvaniste. Le planeur sera baptisé en 1956, mais le projet très avancé d'aérodrome sera victime de l'extension vers Louvain de la TMA de Melsbroek dans le cadre de l'expo 1958 ! L'embryon de club commencera ses activités à Grimbergen grâce à l'aide et aux conseils du C.N.A. (Club National d'Aviation). En 1957, le vol à voile est chassé de Grimbergen et rejoint Temploux

Service militaire comme COR en 1957-59 : désigné comme officier carburant au 7e Wing de Chasse et désormais baptisé « Mazout ». Admis en week-end comme instructeur au Flight Vol à Voile installé au 7e Wing depuis son retour d'Allemagne : Cdt a.i. de ce Flight les 6 derniers mois de service militaire.

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

En 1959, démobilisé, je reprends en main les activités du club de Louvain en qualité d'administrateur délégué et instructeur. Mise en pool ensuite des activités de Louvain et de Tirlemont sur l'aérodrome de Goetsenhoven.

En août 1962, rappel à Oostmalle comme instructeur pour l'écolage des Cadets de l'Air.

En 1963, le désormais Aéro Club Universitaire de Louvain (ACUL)/ Leuvense Universitaire Aeroclub (LUAC) quitte l'aérodrome de Goetsenhoven et s'installe à Temploux.

En 1977, la « splitsing » des activités sportives est effectuée avec partage du matériel volant (5 planeurs). Les étudiants de la KUL se retrouvent à Zwartberg tandis que ceux de l'UCL restent à Temploux. D. Nootens devient président du Club de l'UCL (ACUL) fonction qu'il occupe toujours aujourd'hui.

En 1984, suite au décès accidentel d'Anselme Vernieuwe, il est nommé administrateur-délégué du Centre National de Vol à Voile à Saint-Hubert et ensuite en devient son président, fonction qu'il cumule encore aujourd'hui avec celle de président de l'Aéro Club Universitaire de Louvain qui entretemps avait quitté Temploux pour l'aérodrome de Saint-Hubert.

A partir de 1984, il assume également, durant trois ans, la fonction de président de la Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile.

Arrêt de ses activités sur avion en 2003 mais continue toujours à se battre pour le maintien en vie du Centre National de Vol à Voile à Saint-Hubert, centre qui depuis 1952 a breveté des milliers de jeunes et où il continue toujours à voler sur planeur.



Charles PEYRASSOL

Né en janvier 1927.

En septembre 1944, la Belgique étant libérée (2e Guerre mondiale), j'ai envoyé une lettre au Prince Régent pour lui demander de devenir pilote d'avion. Transmise au Ministère de la Défense nationale, on me répondit qu'il n'y avait pas de recrutement d'élèves-pilotes.

La guerre se prolongeant, je m'engage en janvier 1945 comme volontaire de guerre : entraînement en Irlande, 2e Bataillon, 5e Brigade d'infanterie. Je suis rendu à la vie civile en mai 1946.



J'avais 19 ans, j'habitais les Corons. Désirant me perfectionner pour un avenir meilleur, je suis candidat électricien à la Force Aérienne, rappelé en septembre 1948.

Lors de mon passage à l'Ecole technique de Tongres où j'avais réussi mon cours d'électricien, une note au secrétariat indiquait un recrutement d'élèves-pilotes. J'ai répondu favorablement à cette demande et je rejoins la 120e Promotion à Gossoncourt. Après un entraînement sur SV4, départ aux USA en 1951 à Columbus (Mississippi) mais je suis malheureusement rayé sur T-6 Harvard.

A mon retour en Belgique, je suis candidat navigateur et suis breveté navigateur à Winnipeg (Canada) en février 1953.

Je réussis le cours du TCU à Melsbroek et suis nommé navigateur à la 40e Escadrille du 15e Wing. Je vole sur C-119 de 1953 à 1972. Durant cette période, j'effectue un terme de 3 ans à Kamina sur DC-3 (1957 à 1960), et ensuite de nombreuses missions au Congo, de 1964 à 1970, e.a. à la FATAC de juin à septembre 1964 et puis de juillet à octobre 1966. Je suis admis à la retraite en 1972.

Breveté navigateur au Canada.

Carrière civile, études : à partir d'avril 1972, je suis attaché commercial à la S.A. Tudor et en 1979, j'obtiens ma licence en politique économique & sociale à l'UCL. Je mets un point final à ma carrière civile fin 1988.

Aviateur

*Quel privilège d'exister
Quelle richesse d'avoir été
Parmi la race des seigneurs
Plus de vingt ans Aviateur.*

Équipage

*Tout là-haut parmi les nuages
Sous un ciel bleu ou ciel d'orage
C'est toujours le plus beau voyage
D'être(s) en avion en équipage.*



Philippe ROOSE

Depuis toujours, je ne peux m'empêcher de lever la tête au passage d'un avion, de lire le « Flight International », pour rester au courant de l'évolution de l'aéronautique. Pendant la guerre, c'était pour suivre dans le ciel, les combats aériens, l'arrêt du pulso-réacteur d'un V1 au-dessus de la maison, et son explosion sur la colline d'en face...

A la fin de mes humanités, c'est avec impatience que j'attends mon premier stage de vol à voile ; lâché solo le 26 septembre 1953 à Temploux, avec 3 heures 02 de vol, solo inclus... Puis un second stage à Pâques 1954 : il n'y a pas de biplace au club de Grimbergen, ce n'est donc pas superflu ! Que de voyages chez Denuit, à Charleroi, pour réparer le Grunau Baby ! Très vite, je participe aux Championnats de Belgique à Temploux où, comme néophyte, je parcours la plus grande distance, et encore, en but fixé... Temploux-Florennes, d'où il a fallu l'intervention de Jean Evrard pour me délivrer. Mais ça ne m'a même pas valu la 1ère place de la journée. Moen Debauche a eu plus de points en vol de durée. Les temps ont changé !

Mais cela m'a quand-même valu une bourse de pilotage avion de 60 heures, ce qui m'a permis d'effectuer mon service militaire comme « milicien pilote ».

A cette époque, les autorités aéronautiques civiles et militaires encourageaient l'aviation sportive. 20 remorqués par mois à 20 Fr au lieu de 100, pour les jeunes de moins de 25 ans..., deux stages de vol à voile, sans oublier la bourse de vol moteur.

Entretemps, j'ai fait une année de Scientifique Supérieure, une bonne préparation après mes gréco-latines !

Fin 1955, je rentre à Gossoncourt où je rejoins la 135e Promotion. Comme le temps à la Force Aérienne nous est compté, nous préparons les examens théoriques tout en effectuant notre entraînement sur SV4 bis.

Au printemps 1956, nous rejoignons la 131e Promotion à

Kamina, sur Harvard... et Link Trainer, avec ses patterns compliqués. C'est peut-être l'avion qui m'a le plus impressionné, avec son gros moteur en étoile. Que de tail-chases entre élèves, entre les cumulus congestus... parmi lesquels se joignaient parfois incognito l'un ou l'autre moniteur. Hanson, mon moniteur, m'a permis de remporter la première place du concours d'acrobatie. Rien à voir avec l'acrobatie brutale en vogue aujourd'hui, mais des évolutions enchaînées, dans un espace bien défini. En prime, un briquet pour quelqu'un qui ne fume pas, ...mais je l'ai gardé précieusement.

Après un safari au parc Albert, nous voilà à Coxyde, à l'entraînement sur Meteor 7 biplace, puis solo en Meteor IV et VIII. Pas



A Gossoncourt, sur SV-4bis.

Sur Harvard à Kamina.



facile à dompter, la bête ; j'ai dû mordre pas mal sur ma chique, et pour finir, j'ai été le seul de mon groupe des six, à recevoir mes Ailes.

Ensuite, l'entraînement opérationnel à Brustem, sous les ordres du Major Techy. Formations de combat, tir à la caméra, navigations et PSV. Je rempile à la Force Aérienne pour pouvoir rejoindre la 26e Escadrille à Liège, suivi d'un passage à l'Escadrille auxiliaire à Brustem.

Pendant ce temps, je prépare mon entrée à la Sabena en étudiant de nouveau tout seul l'examen du Professionnel théorique, mes ailes me dispensant du pratique. Mais la DO de la Sabena refuse de me laisser voler à la réserve, et ainsi se clôture une page de ma vie aéronautique.

Entraînement en DC-3, sous la conduite du Major Arents ; vol de 476 km en planeur qui a failli me faire éjecter de la Sabena, n'ayant pu rentrer à temps pour le vol d'entraînement du lendemain matin...

Désigné « volontaire » pour une mission de deux ans au Liban, je suis lâché en DC-4 sans cours, sans manuel et sans entraînement. On décolle vers minuit vers le Golfe persique. On amène les légumes pour le marché matinal de Koweït, en version mixte. Puis en vol vers Doha, Dahrân et/ou Bahrain, on remonte les sièges en vol, pour un full passagers, pour éviter de devoir le faire dans la chaleur étouffante au sol. Alors qu'on commande le catering pour le vol retour par radio pour gagner du temps, un américain rajoute « what about the ice cream ? »...

On vole aussi vers Téhéran, avec une safety altitude de 17.000 ft sans pressurisation. Quand il fait beau, on vole au-dessus des vallées, en IMC, on s'étonne d'être fatigué à l'arrivée, après 7 heures de vol. Je l'ai fait ensuite, en DC-6 pressurisé : j'ai compris pourquoi...

Puis, retour en Belgique, cours DC-7 alors qu'un 707 se crashe à Berg suite à un défaut de conception technique de Boeing. Vols long courrier en Afrique, avec du temps libre pour étudier le théorique du « pilote de ligne. »

Pas de TP, pas de vol sur jet, mais des missions de 2 mois en DC-4 au Congo, puis de 6 mois à Benghazi en DC-3. On atterrissait n'importe où dans le désert, parfois entre deux dunes, pour ravitailler les camps des pétroliers ou une jeep à la recherche d'eau en vue d'installer un puits de pétrole (il faut de l'eau pour refroidir les têtes des fraiseuses.) Pas de GPS à l'époque : une grande carte toute jaune, avec la mention « Terra Incognita », pas de météo valable pour les vents, parfois de longs « square researches » sont nécessaires pour trouver « la » jeep...

Et enfin, au lieu d'aller à la plage après les vols, une douche et à l'étude. Une fois le TP théorique en poche, le choix du jet : 707, Caravelle ou le tout dernier en commande, le 727, que je choisis évidemment. Simu à Binghampton, cours à Seattle, où on visite la maquette du supersonique américain, the best

Lors de mon dernier vol en Boeing 747-300. A droite, Jan Evens, chef pilote et pilote de vol à voile, et Daniel Gausset, mécanicien navigant.



of... qui ne volera jamais, mais ceci est une autre histoire.

Le 727 était un avion terriblement opérationnel, mais la Sabena l'a aligné sur des routes à la limite de son range, vers l'Afrique, Téhéran, Bombay. Pour la descente, on programmait l'altitude divisée par quatre : 37.000ft / 4, soit 9 minutes avant l'arrivée, descente en idle, et un peu de gaz pour atterrir ! En même temps, vols en DC-3 comme Cdt : Londres, Paris, Milan, Manchester et l'Allemagne, la plupart du temps en cargo de nuit.

Puis le Jumbo B-747-100 en co-pi, l'Amérique et l'Afrique, et DC3 en Cdt, sur l'Europe. Quelle richesse de variété. Le 747 est sûrement l'avion le plus safe que j'aie connu. Pas de Dutch roll, de Tuck Under ou autre vice, facile même sur deux moteurs d'un même côté. Avec l'expérience des 707, 727 et 737, Boeing avait équipé le 747 des mêmes gadgets de correction, mais on pouvait parfaitement s'en passer, contrairement à ses confrères.

4 ans de 727, 4 ans de 747 en copilote, 8 ans en 737 comme Cdt, puis retour 12 ans en 747-200 et 300, Cdt, avec l'Amérique, l'Afrique, et en prime, le Japon. Extra !

Puis vient la pension. Je passe un épisode peu glorieux pour certains de mes collègues.

Entretiens, je n'ai jamais arrêté le monitorat en planeur et moto planeur, ni le remorquage des planeurs. J'aime pouvoir tout faire sur le terrain. Il n'y a que la compétition que j'ai arrêtée depuis un certain temps, ce qui ne m'empêche pas de voler Temploux-Saint Hubert et retour, hélice en drapeau, avec ou sans élève.

Ajoutez-y les tâches administratives et techniques de la gestion du club, CAP VOL à VOILE, et vous aurez compris pourquoi je suis si rarement présent, faute de temps, aux festivités des Vieilles Tiges de Belgique.

Achille ROUMA

Né en janvier 1932.

Début mars 1952, engagement à la Force Aérienne comme élève-pilote et candidat officier auxiliaire. Après le DEPE à Koksijde, se retrouve aux USA pour son Basic à Greenville AFB sur T-6G avec la Class 53-D.

Le 1 février 1953, il commence l'Advanced à Bog Spring AFB, Texas, sur T-33 et est breveté pilote le 16 juin 1953. Suit alors le Gunnery à Luke AFB sur F-84B/C.

Le 1 juillet 1953, il est nommé Sous-lieutenant Aviateur du cadre auxiliaire.

Dès septembre 1953, il vole au 9e Wing, 22e Escadrille, à Bierset sur F84G. En 1955, il passe à la 42e Escadrille Recce à Wahn (Cologne) sur RF-84F Thunderflash.

Le 1 avril 1957, il est en congé sans solde et passe à la Sabena et Air Maroc.

Le 10 juin 1992, il effectue son dernier vol, New-York-Bruxelles en Boeing 747 ; il est escorté par quatre F-16 et un C-130H depuis Koksijde jusqu'à Zaventem.



Jean RUZICKA

Jean est né le 11 juin 1932 à Cannes (France). Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote en septembre 1951. Après un stage de dégrossissage à Persant Beaumont sur SV-4, Tiger Moth et Sipa 901, il part aux USA, Class 53-A, à Hondo (Texas) pour le Primary sur T-6G. Ensuite, Advanced à Williams sur T-6G, T-33 et F-80.

Breveté pilote le 16 avril 1953, il est envoyé à Luke AFB (Arizona) pour y faire la Gunnery sur F-84G.



Sur F-80 à Williams AFB, USA.



Sur T-6 Harvard en Algérie.

Trajet Alger-Toulon par porte-avions Lafayette et muté comme Cdt du détachement Hélicoptères de Lahr (RFA).

Total des heures de vol 4.400 hrs dont 858 heures de guerre en 453 missions.

Admis à l'honorariat au grade de Colonel.

Décorations:

Officier de la Légion d'honneur.

Officier de l'Ordre National du Mérite.

Croix de la Valeur Militaire.

Médaille de l'Aéronautique.

Alfons SMITS

Geboren in april 1932.

Alfons wordt leerling-piloot bij de Luchtmacht op 5 november 1951. Hij vertrek naar de VSA na zijn screening op SV-4bis.

1953: hij begint met de Pre-Flight en Basic in Marana AFB op T-6G met Class 53-C.

Daarna volgt zijn Advanced in Williams AFB op T-6D, F-80 en T-33.

Hij krijgt zijn Silver Wings opgespeld op 2 juni 1953 en gaat dan over naar Luke AFB voor de Gunnery op F-84A/B/E/G. Voor zijn terugkomst naar België vliegt hij nog in Sky Harbor op P-51D Mustang.

Vanaf 1954 is Alfons in de 2de Wing en vliegt op F-84G en F-84F om wat later op Meteor 7 en 8 te vliegen in het VerV. Centrum te Brustem. Hij komt dan terecht in de 10de Wing om daar op F-84F te vliegen. Hij verlaat de Luchtmacht in februari 1964.

Raoul TREIGNER

Né en mai 1932.

Raoul s'engage au service actif à la Force Aérienne le 02 août 1951. Il reçoit sa formation aux USA en 1952 à Bartow (Florida) sur T-6 et reçoit son "Certificat de compétence sur T6" le 17 septembre 1952. Il passe alors à Briand (Texas) sur T-28 et T-33.

A son retour des USA, il entre en escadrille à la 27^e

*Sylt, Oct 1954.
Fin de stage au tir air/air
avec la 27^e Esc de KB.*

F-84F Thunderstreak van de 2de Wing in Florennes.





Commandant sur DC-10 en 1983.

de KB le 16 mars 1953. Il est nommé Sous-lieutenant aviateur le premier avril 1953. Il est détaché auprès du commandant du Groupe de vol (Major Papeijans de Morchoven) de KB comme « safety officer ».

Il passe ensuite à Bierset à la 22^e Escadrille.

Le 1 septembre 1956, il passe dans les cadres de réserve et entre à la Sabena. Il commence à la Sabena comme second pilote sur DC-3, puis Convair 440, DC-4, DC-6, DC-7, SE 210 et B-727.

On le retrouve ensuite sur :

- 1) DC-3/C-47 le 22 juin 1965 ;
- 2) Copilote SE 210 Caravelle le 31 mars 1965 ;
- 3) Copilote Boeing 727 le 22 juin 1967 ;
- 4) Commandant Fokker 27 le 29 juin 1972 ;
- 5) Commandant SE 210 le 15 février 1974 ;

- 6) Commandant Boeing 737 le 21 janvier 1975 ;
- 7) Commandant Boeing 707 le 29 novembre 1978 ;
- 8) Commandant DC-10 le 22 février 1983.

Quand il prend sa retraite, il compte quelque 21.000 heures de vol à la Sabena.

Jan VAN DEN BRIEL

Geboren in juli 1929.

Jan Van Den Briel begint zijn loopbaan als luchtverkeersleider bij de RLW (Regie der Luchtwegen) en doet zijn militaire dienst als KRO bij de luchtafweer. Na zijn dienst gaat hij terug naar de Regie maar kort daarop, in januari 1952, vervoegt hij de EVS als leerling piloot. Na de VVS op Harvard en Spitfire IX in Brustem krijgt hij op 15 januari 1953 zijn vleugels als piloot bij de Luchtmacht. Na de jachtschool op Spitfire XIV in Koksijde belandt hij op 01 mei 1953 in het 349 Smd op Meteor VIII. Hij zal later instructeur worden in de Fighter Leader Course in het 29 Smd te Brustem, maar beslist in 1956 om over te gaan naar de burgerluchtvaart.

In 1958 vervoegt hij Sabena en gaat in 1982 op pensioen als gezagvoerder B-737.

Als reserveofficier bij de Luchtmacht behaalt hij de graad van Luitenant Kolonel.

Jan Van Den Briel is medestichter en sinds meerdere jaren voorzitter, secretaris en schatbewaarder van de Spitfire Pilots Club (SPC).



Spitfire Mk.XIVe van de Jachtschool in Koksijde.

Pierre-Sylvère VERMEIRE

Geboren in februari 1928.

In 1947 doet Pierre-Sylvère zijn legerdienst bij het Regiment Para (SAS) en vervoegt de Luchtmacht in 1951 als leerling-piloot bij de 122ste Promotie.

Hij vertrekt naar de VSA in februari 1952 en krijgt zijn vleugels in 1953.

In september 1953 gaat hij naar Florennes bij de 2de Wing, 2de Smaldeel op F-84G en F-84F.

Men vindt hem terug in de 15de Wing in 1959. Vanaf 1961 vliegt hij op C-119G bij het 40ste Smaldeel.

Hij is tot Majoor benoemd in 1964. Van 1965 tot 1967 is hij commandant van het 40ste en daarna commandant van het 21ste tussen 1967 en 1968.

Hij gaat over naar SOC Udem in november 1968. In 1972 is het dan het Hoofdkwartier Comdo TAF, Sectie MOVAIR.

Voordat hij op pensioen gaat op 1 maart 1978 wordt hij nog, vanaf 1975, tewerkgesteld in het bureau STANAG van de NAVO.

Francis VIATOUR

Né en mars 1928.

Je dois ma carrière aéronautique à l'ANCUPA, Association Nationale des Cercles Universitaires de Propagande Aéronautique qui, dans les années 50, créa le Flight Universitaire destiné à fournir des pilotes à l'Escadrille Auxiliaire de la Force Aérienne.

Étudiant en 1950, je me suis inscrit au Flight Universitaire (3e Promotion) et après examens médicaux et de nombreux tests, j'ai



Les débuts sur Tiger Moth à Gossoncourt.

Démobilisé en avril 1954, j'ai rejoint l'Escadrille Auxiliaire où j'ai volé jusqu'au mois de novembre, date de mon entrée à la S.A.B.E.N.A.

De nouveau, entraînement standard de l'époque : First Officer sur DC-3, Convair 240 et DC-6 sur le réseau Europe avant de passer sur le réseau Long-courrier en DC-6. Retour sur le réseau Europe en avril 1957 pour suivre l'entraînement Pilote de Ligne réussi le 19 novembre 1957 ; Commandant sur DC-3, Convair 440, DC-6 et Caravelle.

A ce moment (1962), le Service « Entraînement » m'a confié la direction de l'École d'aviation civile (E.A.C.-B.L.S.) où je suis resté jusqu'en 1975 (les meilleures années de ma vie!). Ensuite, j'ai été nommé Chef-Pilote Europe (B-727 et B-737) jusqu'au mois de novembre 1978, date de ma nomination au poste de Directeur des Opérations Aériennes.

L'application de la limite d'âge de 55 ans à

tous les pilotes a mis un terme « prématuré »!!! à ma carrière. J'ai beaucoup de reconnaissance pour toutes les personnes qui m'ont entraîné, formé, soutenu et encouragé durant toutes ces années.

Percival Pembroke van het 21ste Smd ca. 1968.



commencé l'entraînement élémentaire sur Tiger Moth à Gossoncourt durant l'été. J'ai terminé les 75 hrs de vol en septembre 1951. Convoqué en tant que Milicien C.O.R. le 1 juillet 1952, je fus « posté » le 15 du même mois à Brustem à l'E.P.A. La suite est assez standard : Harvard T-6, Spitfire IX, les Ailes en mai 1953 et puis l'OTU à Coxyde sur Spit XIV (la vraie bête!!!). Par un heureux hasard, la Force Aérienne ayant négligé de commander les cartouches du démarreur de la bête, nous fûmes qualifiés sur Meteor VII et VIII à l'initiative du C.O. Coco Leclercq. Ensuite « posting » à Beauvechain à la 349 Escadrille.



Chef-pilote Europe sur Boeing 737.

Brian WESKETT



Born in July 1931

Brian receives his RAF wings in April 1953. Here are the milestones in his career:

April 1953: Advanced Flying School on Meteor 4 & 7.

September 1953: OCU on Meteor 8 & 7.

February 1954: 208 (FR) Sqn Middle East Air Force, Suez Canal Zone & Kenya on Harvard.

August 1956: Instructor Training on Provost, Vampire & Hunter.

February 1957: flying the Vampire 9/T11 – College Aerobatic Team.

September 1959: Arabian Peninsula Recce Flight flying the Venoms & Meteors 9.

April 1960: Flight CO on Chipmunks & Hunter 4.

January 1963: flying on Meteor & Provost.

June 1963: on Canberra.

September 1963: at RAF Wildenrath flying the Recce Canberra T4 - PR7.

June 1964: Sqn Leader at RAF Geilenkirchen.

November 1966: Assessment Training Canada & America flying training units.

July 1969: with the Royal Australian Air Force as instructor.

September 1971: Civilian career with Dan-Air flying on Comet, B-727 & BAC 1-11.

31 July 1991: retired.

Brian is President of the Aircrew Association, Costa Blanca Branch (Spain) and Honorary member of the VTB since September 2011.



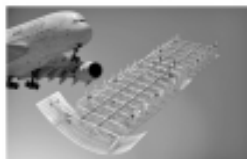
Canberra PR7, RAF.



Dan-Air BAC 1-11.



Integrated structures for space launchers



Aircraft structures



Composite structures



Complete Thrust Vector Control subsystems



Maintenance, upgrades, ...



... and customization



S.A.B.C.A.

Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques
Haachtsesteenweg 1470 Chaussée de Haecht
B-1130 Brussel-Bruxelles
Tel. +32 (0)12 729 55 11
Fax +32 (0)12 705 15 70
e-mail: sabca.secr@sabca.be
<http://www.sabca.com>

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

Piet CLAES

Geboren in december 1939.

Op 3 augustus 1960 komt voor 't eerst in mijn logboek de eerste vlucht in dubbel voor. Als KMSer werd ik als bezoeker leerling-piloot uitgenodigd om "m'n prime" te maken en de volgende promotie af te wachten om uiteindelijk erin te "vliegen" (148e promotie (prom 63A)). Deze kwakkelgang duurde tot 9 april 1962, toen de periode EVS (voorlopig) afgesloten werd. Tezamen met 11 collega's Alle Wapens, 5 polytechnikers,

6 leerlingen van het kader en 6 Nederlanders werden de rangen goed gevuld... tot bleek dat na afloop van de fase er in totaal nog slechts twee moedigen van mijn promotie overbleven. Na een paar fatale crashes (Milquet en Defraye) hielden de meesten het voor bekeken en zochten hun heil als AIR O.P. of navigator 15de Wing. De promotietijd werd eind 1962 afgesloten en reeds wenkte de T-bird te Woensdrecht voor de transitie vliegopleiding, met als bekroning het hoger vliegbrevet voor alle kandidaten. Tijdens een

sobere plechtigheid, voorgezeten door de Nederlandse Base Co werden de wings in snel tempo opgespeld op 30 mei 1963.

Op 19 juli '63 volgde de eerste (solo)vlucht op F-84F te Eindhoven, en na een "aangenaam verblijf" tot 29 november 63 sloten we de boeken van de ops conversie cursus om... daarna in Kleine Brogel opnieuw te beginnen met ditmaal de vervolmaking voor het operationeel vliegen. Ondertussen zat de 10de Wing in volle conversie F-104, zodat ik me alles behalve aangenaam thuis voelde als één van de laatste "drivers F-84"!

Op 21 mei 64 werd ik naar Florennes overgeplaatst om me alweer te vervolmaken in de geheimen van de vliegkunst op F-84F. De toenmalige vereisten om op F-104G over te gaan waren 1.000 vlieguren totaal waaronder 700 uren combat aircraft, en zo mogelijk witte vlekkeloze handschoenen. Een jaar nadien werden deze grenzen met de helft verminderd...

Op 24 mei 1964 besliste de "autoriteit" om me een moniteursstage te laten uitvoeren, tezamen met 4 collega's van het 2de Escadrille. Na 4 maanden harde, doch nutteloze training werden we alle 5 afgetest. Later bleek een vete op het hogere echelon als oorzaak van deze onvergeeflijke verspilling te liggen!

Eindelijk hield de verspilling (voorlopig) op toen ik op 1 december 66 het 31ste Smaldeel vervoeg, om de zolang begeerde F-104G onder handen te nemen. Ik bracht er de crème van mijn vliegerloopbaan door, met als bekroning twee jaar ops officier, en twee rate one Tac Evals! Schone liedjes duren niet lang, toen ik in mei 73 overgeplaatst werd naar Duitsland om er een smaldeel Nike te gaan bevelen. Aanvankelijke desillusie, die alras oversloeg in enthousiasme na een diepere kennismaking met het wel en wee

van een militaire eenheid te velde...

Van toen af nam mijn carrière een PNN karakter aan. Een tweede toer Nike als Senior Ops op de groepering MSL, een paar beurten op het JOC Maastricht, een passage als groepscommandant Opleiding te Bevingen, allemaal functies waaruit ik een totale voldoening wist te halen, al was dat soms niet evident. En als

Tow-piloot op Piper voor de Luchtcadetten.



Training op T-bird bij de KLu in Woensdrecht.



afsluiter mijn reservecarrière bij de Luchtcadetten met 69 gevormde aspiranten, 850 uren zwever en onnoemelijke uren Piper als steun voor de tow-zendingen.

Al bij al niet zo'n dendere vliegprestaties, te wijten aan de slechte persoonlijke timing van de aankomst van de "nieuwe" toestellen. De ervaringen in de bevelvoering hebben me echter veel voldoening geschonken. Met een knipoog naar de Nike in Duitsland en de Groep Opleiding te Bevingen...

Geert DEROO

Geboren in maart 1936.

Na zijn studies aan de Kadettenschool vervoegt Geert in september 1956 de Militaire school bij de 111de Promotie Polytechniek als kandidaat beroepsofficier. Hij wordt Onderluitenant benoemd op 25 december 1958.



Bij het 1ste Smd van Florennes, op F-84F.

Op 27 juli 1960 begint hij met zijn opleiding op SV4bis in de EVS. Hij bekommt zijn diploma van ingenieur in 1961.

Men vindt Geert terug vanaf april 1962 in de VVS waar hij opleiding krijgt op Fouga Magister. Hij krijgt zijn vleugels op 6 juni 1963. De OCC op F-84F te Eindhoven volgt dan vanaf juli 1963 en vliegt daarna op Thunderstreak bij het 1ste Smd te Florennes.

In augustus 1965 gaat hij over naar de 10 Wing, 23e Smd, en vliegt op F-104G.

Hij volgt du cursus ingenieur in luchtvaart bouwkundige in 1966-1967 (ULB).

Op 26 december 1969 wordt hij tot Majoor Vlieger Ir benoemd. Men vindt dan Geert terug bij 2ATAF als SAM coördinator en

Evaluation officer en later bij AFCENT als chieftargeting judge tactical weapons meet.

In juli 1973 wordt hij C.O. van het 7de Smaldeel op Fouga Magister.

Na zijn benoeming tot Luitenant-kolonel op 26 maart 1975 wordt hij in juli commandant van de vlieggroep in de 15 Wing en in september 1977, korpsoverste van O.D.O.V.

In 1978 wordt hij Onder Stafchef Opleiding & Training maar gaat op vervroegd pensioen op 28 december 1978.

Na zijn loopbaan bij de Luchtmacht wordt Geert nog adjunct-directeur van de «Régie des Voies Aériennes du Zaïre» en docent aan de Universiteit van Suriname (fluidum mechanica, aerodynamica, enz.)

Enkele realisaties:

- Studie, ontwerp en vliegtesten van een groundspeed indicator voor de F-104G, aanpassing van de bomtabellen;
- Modificatie van de pylons van de Fouga voor training van bombing met de Mark-106, vliegtesten en aanpassing van de bomtabellen.



C.O. van het 7de Smd op Fouga Magister.

Jean DE RYCKER

Né en novembre 1937.

Tout commence en novembre 1959 avec la 143e promotion à la Force Aérienne : SV4 à Gossoncourt (terminé le 7 mars 60) puis T-6, la dernière prom sur Harvard, à Kamina et Gilze-Rijen pour cause



Sur Harvard de la KLu.

d'indépendance du Congo... terminé le 12 décembre 60. Ensuite T-33 à Brustem. Rayé du PN le 3 mai 1961, un mois et demi avant la remise des ailes pour indiscipline aérienne (beat-up).

Ensuite, 2 ans plus tard, en 1963, pilote privé luxembourgeois, et en 1964, pilote privé belge. Brevet C planeur, remorquage de planeurs, largage de paras. Professionnel restreint... pour le fun.

Puis en 1967, avec l'aide de Jean Feyten, je passe mon pilote professionnel plus instructeur 2e degré. Instructeur à Spa pour remplacer Roger Fagnoul parti dans l'Antarctique. Jusqu'ici, je gagne ma vie dans l'industrie et vole les week-ends. Entre autres, à Luxembourg, j'ai mis au point la fabrication de billes en carbure de tungstène pour Bic, avant d'être directeur technique d'une petite usine de plastique « FiberForm Ltd » à Soignies...

A la mi-1968, je deviens instructeur full time chez Marchetti avec Jean Feyten.

En 1969, je fais mon entraînement IFR avec Alain Blume et Jean Masuy.

J'ai près de 1.000 heures de vol et je décroche mon premier job sur « grosse machine » à la Linair (B.I.A.S.) en Lybie comme copi DC-3, puis F-27 ; je fais 2.000 heures en deux 2 ans. Le chef pilote est Tony Vingerhouts et j'y rencontre le « Pel » Dardenne et retrouve Jacques Siroux de la 144e promotion, la première prom sur Fouga.

En 1971, je vole en freelance à Abelag (Preudhomme), pour garder mes qualifs. En 1972, j'entre à la TEA comme F/O sur B707-720 avec chef pilote Eddie Lejeune.

Pendant un certain temps, j'essaie, sans succès, d'organiser un cours TP belge avec les profs de l'EAC, pour tous les F/O dans mon cas (ou même plus qualifiés). Vu la mauvaise fois des profs, je décide avec Jacques Siroux de tenter de voir le grand pont de l'administration de l'aéronautique (Mr Buyschart) pour lui expliquer nos problèmes. Suite à cette visite, Jacques et moi allons en Suisse pour obtenir les matières de leur cours. La Suisse sera ensuite reconnue par la Belgique. De toute façon n'ayant rien à perdre, les 4 premiers élèves inscrits en 1974 étaient: Pol Dardenne, José Murette et, bien entendu, Jacques Siroux et moi-même.

La porte était ainsi ouverte pour des dizaines de pilotes. En 1977, passage Commandant sur B-707 avec Hawk Hellner et en 1978 sur A-300 avec René Dauwe. Mais, le plus compliqué est à venir... En 1980, le passage du TP belge (réduit à plus ou moins 9 cours) devient obligatoire pour garder son siège à gauche ; certains, dégoûtés, s'expatrient. D'autres restent et passent l'examen belge, dont moi, jeune (re)marié.

Un peu après, en 1981, licenciement « économique » à la TEA... avec une très bonne lettre de recommandation ! Ensuite, passage de la licence FAA qui me sera très utile par la suite avec mon engagement à la Saudia où je ne suis resté qu'un an (j'ai détesté...). Et après, dans le désordre (un log book volé), en B-707 : Royal Air Maroc, Zaire Cargo, Eagle Air, Air Arctic, Luxavia, Scibé Airlift (Jean-Pierre Gilson), Air Mercury, Biac... Puis retour en Belgique chez European Airlines après refresher A-300 en Grèce avec Eddie Lejeune, Pussy Cunha et Pierre Jottrand (vieux amis de TEA). Et enfin, après un cours DC-10 chez Air France (ex UTA) et un retour sur A-300 chez Air Afrique, je termine ma carrière à plus ou moins 60 ans comme commandant DC-10 chez ChallengAir.

Au total, j'ai volé pour environ une douzaine de compagnies en quelque 30 ans et termine avec ca. 15.000 heures de vol dont environ 10.000 comme skipper. Dans ma carrière, j'ai eu le plaisir de retrouver plusieurs fois en check, MM. Jean Kamers, Jean Masuy et Norbert Niels sur B-707, A-300 et DC-10...



Sur T-33 à Brustem.



Chez TEA, sur Boeing 707.



José de SMET

Né en mars 1934.

Je suis entré à la Force Aérienne comme élève-pilote le 21 mai 1953. Après un C.I. à Goetsenhoven, je suis envoyé à Wevelgem pour l'entraînement sur DH-82 Tiger Moth avant d'être envoyé aux USA. J'effectue mon premier vol solo le 24 juillet 53.

Rassemblement à New York avec les élèves partis sur le 'Victor Billet' et départ ensemble pour San Antonio au Texas et puis Lackland AFB, Pre-flight School ; je suis rattaché à la Class 55-F.

Début janvier 54, je suis envoyé avec d'autres élèves à Stallings AFB, North Carolina, pour l'apprentissage sur PA-18 et T-6 Texan. 1er solo sur PA-18 le 15 février et 1er solo sur T-6 le 13 avril 54. Je suis « washed-out » après un mid-check pour avoir oublié de faire le ground-check avant la mise en marche...

Renvoi en Belgique – dure loi de sélection – pour me retrouver à St Niklaas. Une opportunité se présente comme candidat A.O.P. et donc retour à Wevelgem pour un réentraînement sur DH-82 et PA-18... Il est prévu que je passe à Brasschaat pour changer d'uniforme à quelques

semaines de la fin de mes 24 mois ; je renonce, grosse erreur de jeunesse, et reprend la vie civile.

En 1958, la Sabena engage... mais au sol. Je me retrouve d'abord au service fret puis, en juin 1960, je suis volontaire pour le Congo, affecté à la 'Loadsheet' à N'djili et ensuite, en 1964, comme chef d'escale à N'dolo. J'obtiens ma licence au club Sabena ; je peux profiter d'accompagner quelques vols en bimoteurs avec Air Brousse (Aztec, Beech).

En 1967, rupture des contrats Sabena-Air Congo ; retour en Belgique en novembre 67 et à nouveau au service fret. A peine rentré, je reçois une offre d'Air Brousse pour voler sur Piper Colt... too late ! Ma femme ne veut plus retourner là-bas. Commence alors mon job commercial aux vols commerciaux jusqu'à la vente des Boeing 707

(1973-1980). Je quitte la Sabena après 22 ans et rejoins une société de 'Brokerage & Chartering' pendant 10 ans. Finalement, je monte ma propre société 'JdS Aviation Broker' de 1992 à 2002. Je prends alors ma retraite à 73 ans après une vie active bien remplie et toujours très « AVIATION MINDED ! »



1er solo sur T-6 à Stallings AFB.

Patrick JANSSENS de VAREBEKE

Geboren in augustus 1941.

CNVV (Centre National de Vol à Voile) in Saint-Hubert: drie weken zweefvliegen met op 30 juli 1963 uitreiking van mijn B-brevet zweefvliegen. Daar ik meer dan 90% behaalde op het eindexamen mocht ik een beurs aanvragen voor 40 uren motorvliegen, uitgereikt door de Federatie van de Belgische Vliegclubs. Ik kreeg die ook en op 14 november 1967 werd mij de licentie van privaat piloot toegekend door de Heer Destree.

Intussen was ik eind augustus 1966 ingelijfd bij de Belgische Luchtmacht als leerling piloot. Goetsenhoven EVS op SV-4Bis, Brustern VervC (toen in Bevekom) op Fouga Magister, Woensdrecht (NL) TVS op T-33.



St Hubert, 1963.

Vleugelluitreiking op 21 juni 1968. Dan naar Eindhoven OCC op F-84F Thunderstreak, met hoger brevet op 20 december 1968.

Terug naar EVS en VervC om "ab-initio" instructeur te worden. Instructeur brevet op 23 mei 1969.

Instructeur op Fouga tot januari 1970, dan op SV-4Bis en SF-260M tot september 1970, achteraf terug op Fouga tot 31 juli 1971.

Drie jaar operationeel op F-104G Starfighter met 350 Sqn in de 1ste Jachtwing AW te Beauvechain.

Daarna 7 jaar op T-33 als instructeur, Flight CO, Ops en Ops & Trg van VervC in Brustem.

Twee jaar en half Comd Sec VP op hoofdkwartier Comdo Opleiding & Training van de Luchtmacht.

Conversie op Alpha Jet en C.O. van 7 Sqn van 1983 tot 1985. Posting naar HQ AAFCE Ramstein op Fighter Branch DOD.

In 1988 naar 9de Wing Trg als C.O. van het 33ste Smd. In 1989, Comd Groep Opleiding in de EVS.

1990: VS1/IRP op Staf Luchtmacht en in 1991, Adjunct Stafchef VP op hoofdkwartier Comdo Training.

1993 : pensioen.

Nog vier jaar in de reserve op de Navo in Evere.

Tijdens al die jaren : ca. 5.000 uren gevlogen op zeven verschillende types militaire vliegtuigen en nog eens een 100tal uren op burger zwevers in motorvliegtuigen.

Hermann METENS

Né en août 1945.

Il entre aux Cadets de l'Air de Belgique en octobre 1961 et obtient ses brevets B et C de vol à voile en août 1963.

En juillet 1966, il entre à l'École de pilotage de la Force Aérienne. Le 24 août 1967, il obtient la licence d'entraînement auprès de l'Administration de l'Aéronautique et quitte la FAé en septembre.

Le 13 novembre 67, il reçoit sa licence de pilote privé. Dès ce moment, il devient pilote remorqueur de planeur auprès du 'Limburgse Vleugels' et du Centre National de Vol à Voile.

A partir de mars 68, il s'occupe des relations publiques de l'Aéroclub Royal de Belgique à la demande de M. Paccot. En avril, il intègre l'équipe rédactionnelle de 'La Conquête de l'Air' avec M. G. Cassiman.

Le 10 octobre 69, il reçoit la licence de pilote professionnel restreint et la qualification d'instructeur. Dès ce moment, il exerce comme instructeur-vol auprès du 'Diest Aero Club' à Schaffen et auprès des 'Ailes Ardennaises' à Charleville en France ; il effectue aussi des remplacements auprès du C.A.G. à Charleroi.

A partir de mars 70, il exerce comme pilote remorqueur auprès de la compagnie Aeropan à Zwartberg et il y exerce aussi pour la photographie aérienne.

En 1971, il crée l'Aéroclub des Rièzes et des Sarts à Cul-des-Sarts où il essaie d'organiser un aérodrome sur les terrains de la famille ; il y donnera d'ailleurs des baptêmes de l'air.

En 1974, il organise pour la Belgique, auprès du Ministère de l'Éducation nationale, les 7e années d'études de spécialisation en aéronautique pour faire suite aux humanités techniques (C.E.S.S.) sous la forme d'une 7e aéronautique-électronique, 7e



Beauvechain, 18 Aug 71.



Goetsenhoven, 1966.



aéronautique-mécanique et 7e aéronautique-soudure ; ceci tant pour les régions francophone que néerlandophone. Le 26 août 76, il obtient la licence de pilote « full » professionnel et la qualification IFR. En 1979, il est chargé des relations publiques de T.I.A.

En 1984, avec l'aide de MM. Van Hove, Verhoeven, Britt, Vanderperre, Drappier, Deweerdt, Ooms, Caron et Decorte, il organise l'Ordre Professionnel des Instructeurs-Aviateurs de Belgique – Association Belgian Flight-Instructors (A.B.I.) dont le siège est à l'Administration de l'Aéronautique.

En 1985, avec MM. Vanderperre, Van Hove, Van Laer et les autorités militaires, il organise la commission COMIXAIR dont le siège est à l'Administration de l'Aéronautique.

En 1989, il organise pour l'enseignement de promotion sociale, les 7e années d'études de spécialisation en aéronautique pour les Belges titulaires d'un C.E.S.S. ou pour les étrangers titulaires d'un B.A.C. en accord avec l'OACI.

En 1986, avec Jean Bonnevie, il organise la BVAF, la Belgian Veteran Aircraft Federation dont le siège est à la Maison des Ailes. En 1992, il organise avec l'Aéroclub des Rièzes & des Sarts et des militaires de la base de Florennes, l'aérodrome de Cerfontaine qui sera repris par la Région Wallonne qui y effectue de gros travaux inutiles alors que l'Administration de l'Aéronautique avait homologué l'aérodrome et agréé auprès de toutes les autorités compétentes.

De 1980 à 2004, il a été au service des relations publiques de diverse sociétés comme T.I.A. avec M. Rentsens, puis à la demande du Col Avi Dewaelheyns, des sociétés B.F.C., Archi-Cargo, Red-Air et NEAS ; il vole également au sein de ces sociétés.

De 1974 à 2011 : il a également été professeur d'aéronautique pour les écoles de la Communauté française de Belgique.

De 1970 à 2003 : instructeur de beaucoup d'élèves-pilotes.

Hermann a arrêté de voler le 30 décembre 2012 et totalise 4.882 heures de vol sur divers avions.

Lucien PAQUAY

Né en décembre 1938.

Lucien commence sa carrière aéronautique avec la promotion 62B de la Force Aérienne.

Après l'entraînement sur SV4, Fouga et T-33, il est breveté pilote le 4 octobre 1963 à Eindhoven (NL).

En cours de conversion OCC sur F-84F à Eindhoven, il quitte la FAé pour rejoindre l'Aviation légère de la Force terrestre. Il est breveté pilote LtAvn en 1964 et rejoint la 18e Escadrille LtAvn à Merzbrück en RFA. Il quitte définitivement l'aviation militaire fin 1966 avec quelque 650 heures de vol.

De 1967 à 2000, il vole en tant que pilote privé à Verviers et à Spa. Il y totalisera



quelque 250 heures sur L18C, HR 200 & 400, Cessna 152 et 172, Grumann AA-5B...

Lucien obtient sa licence ULM/DPM en 1998 à Spa, sur Mistral.

Il arrête de voler en 2002.

Pierre SANGLIER

Né en octobre 1944.

J'ai reçu un courrier du secrétaire me demandant un descriptif de ma carrière aéronautique... hum...

De carrière hélas, il ne peut être question, une myopie, clause définitive d'exclusion professionnelle à l'époque, m'en a empêché.

J'ai donc dû me rabattre sur le vol à voile, étant atteint du virus que nous connaissons tous. Le seul mérite que j'aie, est d'avoir pu voler sans interruption, les non-professionnels dans le même cas étant rares. Mes heures de vol s'élevaient actuellement à environ 2.000, ce qui est loin des heures accumulées par les pros, mais je ne m'en plains pas trop vu les difficultés de plus en plus nombreuses (espace aérien de plus en plus réservé aux "non-amateurs", tracasseries administratives, etc.).



Marc VANTOURNHOUT

Geboren te Ledegem, op ongeveer 2 Km van EBMO, vliegveld Moorsele, in mei 1945.

In 1960, aspirant luchtcadet.

1962: uitwisseling Civil Air Patrol USA (met Cpt. J. Masuy en M. A. De Mol).

1963: brevet B zweefvliegen bij de Luchtcadetten.

1963 tot 1982: zweefvliegen op diverse types: ca. 70 u.

In 1967, aanvang burgerluchtvaartschool en in juni, solo na 7u35 op DH-82 Tiger Moth te Grimbergen.

Vanaf september 1968 tot januari 1970: 108 uur op SM260 en 160 uur op Cessna 310.

CPL 3744/6089 op 17 december 1969.

Januari-februari 1970: F/O Beech BE80 (48 u) en DC-3 (18 u) bij Delta Air Transport.

Mei 1970 tot december 1973: F/O Caravelle SE210 met 1.020 u.

December 1970 tot december 1973: F/E SE210 ca. 900 u.

Januari 1974 tot oktober 1980: F/O B-707, ca. 4.000 u.

December 1980 tot oktober 1983: F/O B-747: ongeveer 1.400 u.



Cessna 310B.



Uit het archief van ons aller Jeannine Martiny: stelt een jonge VTH voor in een DC-10 cockpit.

Maart 1984: ATPL B114879

November 1983 tot maart 1989: Captain op B-737 met ca. 2.700 u.

Mei 1989 tot oktober 1996: Captain DC-10, ca. 3.600 u.

December 1996 tot juli 2000: Captain op A340/A330 met ongeveer 2.200 u.

September 2000 tot april 2012: Captain LR45, ca. 3.760 u.

Januari 1970 tot september 1989: diverse types single engine, ca. 620 u.

Totaal januari 2013: ca. 20.700 u.



A340 tijdens een zomer poolnacht boven Siberië "on course to Tokyo".





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