

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

Jaarlijks Banket

28 maart 2015



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

Banquet Annuel

28 mars 2015

Salons de Romree

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Uw tafel _____ Votre table



SALONS DE ROMREE

GRIMBERGEN



Menu

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

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



Gevokte scampi's op Oosterse wijze

Oriental Wok avec scampis



Gebakken Mechelse koekoek met rollade van groenten en saffraanaardappelen

Coucou de Malines avec roulade de légumes et pommes de terre safranées



Dessertenbuffet

Buffet de desserts



Mokka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2013

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2013

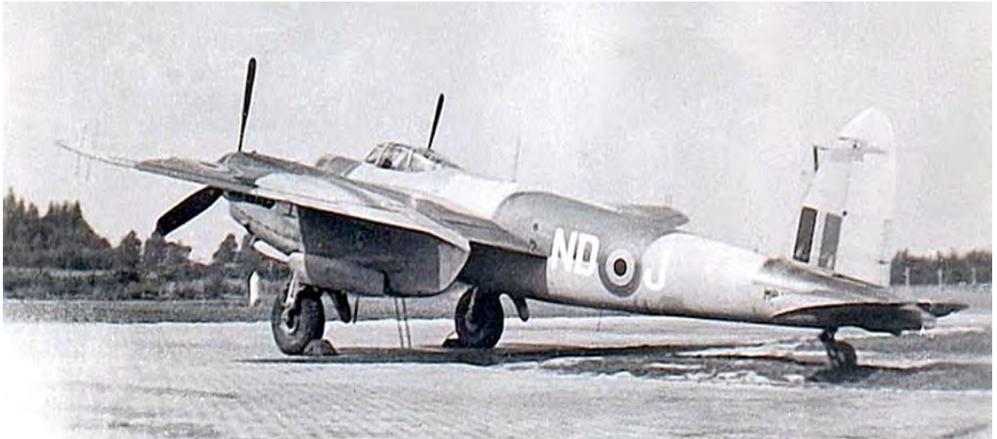
**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Zijn vandaag ingeschreven

Charles ROMAN et Ivan Du MONCEAU de BERGENDAL

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

Sont inscrits aujourd'hui



**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Jean MICHOTTE, Léon RUBIN & François SMISSAERT.

**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Edgard AUSPERT, Jean BARON, Philippe BOSMAN, Eduard CALUWAERTS,
Gabriel CHRISTIAEN, Ivan CORNELISSEN, Jean CROONENBERGHS,
Léon DEMAEGT, Armand DE WILDE, Norbert NIELS, Bernard NUTTINCK,
Achille RELY, Augustin RONGE, Jacques ROUSSEAU, Henri VERVIER & Léon WELTER.

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MEDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Paul BARE, José CAULIER, Andrée CORDY, Daniel DANS, Pierre DEBOURSE,
Georges DETHIOUX, Henri DEWASME, Jan FRANSEN, Jacques HEMMERECHTS,
René LENAERTS, Guy LIESSE, Jean-Marie LORANGE, André MAES,
Michel MANDL, Alain SCHMITZ, Eddy UYTERSROT & Leo VRANCKX.

**MÉDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Charles ROMAN

1909 – 1954

Charles Roman is een zinnebeeld van ons militair vliegwezen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was hij één van de persoonlijkheden die de aanwezigheid van onze vleugels glans hebben gegeven bij de Royal Air Force.

Luchtoorlog doet zich voor in speciale omstandigheden waarin zich vaak buitengewone mensen profileren. Charles Roman was één van hen.

Als lid van het 272^{ste} smaldeel heeft hij zijn strijd vooral gevoerd in de blauwe luchten van de Middellandse Zee en Noord-Afrika. Hij voerde er twee operatiebeurten uit, tijdens welke hij vooral respect afdwong door zijn leadership, zijn moed en zijn berekende onverschrokkenheid.



— Op Fairey Fox.



Uit erkenning voor zijn prestaties werd hij onderscheiden met het Distinguished Flying Cross en als absolute bekroning van zijn verdiensten werd hij lid van de Distinguished Service Order.

Buiten zijn exploten als gevechtspiloot, waren het vooral zijn menselijke kwaliteiten die zijn persoonlijkheid kenmerkten. Als oudste van de groep van Belgen die deel uitmaakten van het 272^{ste} smaldeel, was hij hun vertrouwensman, hun mentor en hun woordvoerder.

Toen hij in september 1944 teruggeroepen werd naar Engeland, om er deel uit te maken van de staf van de Belgische RAF sectie, zou hij herhaaldelijk aandringen om terug te keren naar het operatietoneel. In afwachting deed hij een conversie naar de nachtzacht.

Na de oorlog, toen het Belgisch vliegwezen werd heropgericht, ditmaal op basis van het RAF patroon, werd hij de draaischijf van de nachtzacht-component.

Hij behield zijn vol enthousiasme voor het vliegen, ook toen hij op 15 februari 1954 commandant werd van de 1^e Jachtwing. Luitenant-kolonel vlieger Charles Roman kwam om in bevolen luchtdienst, samen met zijn navigator, kapitein-vlieger Jean de Norman et d'Audenhove. Tijdens een routinevlucht, stortte hun Meteor NF.11 neer op 25 november

1954, te Basse-Houssière, een gehucht van Braine-le-Comte
Zo kwam een einde aan een buitengewone loopbaan. Als eerbetoon aan de verongelukte korpsoverste werd de basis van Beauvechain omgedoopt tot "Basis Charles Roman".

Charles ROMAN

1909 – 1954

Figure emblématique de notre Aviation Militaire, Charles Roman est une des personnalités qui ont marqué l'histoire de nos Ailes dans la Royal Air Force au cours de la deuxième guerre mondiale. La guerre aérienne dans les circonstances particulières qu'elle génère a souvent contribué à révéler des hommes au destin hors du commun. Charles Roman était de ceux-là.

Son combat, il l'a mené essentiellement au loin, dans le ciel de Méditerranée et d'Afrique du Nord, au sein du 272 Squadron. Au cours de deux tours d'opérations, il impressionnera ses compagnons d'armes par son leadership, sa détermination, son courage, son intrépidité toujours mesurée.

Témoignage de son action, il sera décoré de la « Distinguished Flying Cross » et, reconnaissance suprême de ses mérites, fait membre du « Distinguished Service Order ».

Mais au-delà de ses exploits de combattant, ses qualités humaines seront la marque de sa personnalité. De quelques années leur aîné, il se fera le confident, le mentor, le porte-parole du petit groupe de pilotes belges qui rallieront le 272 Squadron.

Rappelé en Angleterre en septembre 1944 pour servir au sein de l'Etat-Major de la section belge de la RAF, il n'aura de cesse de vouloir retourner en opérations. Dans cette perspective, il suivra une formation de chasseur de nuit.

Quand, après la guerre, viendra le temps de reconstituer une aviation militaire belge sur l'héritage de la RAF, il sera la cheville ouvrière de la mise sur pied de la Composante Chasse de Nuit.

Commandant du 1 Wing de Chasse depuis le 15 février 1954, son enthousiasme pour le vol est resté intact.

Le 25 novembre 1954, le Lieutenant-Colonel Charles Roman et son navigateur le Capitaine Jean de Norman et

d'Audenhove tombent en service aérien commandé à Basse-Houssière (Braine-le-Comte) à bord d'un Météor NF.11.

Une destinée hors du commun est arrivée à son terme. En hommage à son Chef de Corps disparu, la base de Beauvechain porte le nom « Base Charles Roman ».



Gloster Meteor NF.11.



Ivan Du MONCEAU de BERGENDAL

1915 – 1984



Generaal-majoor vlieger graaf Ivan Du Monceau de Bergendal was één van de opmerkelijke figuren in de Belgische luchtvaart. Hij begon zijn loopbaan als leerling aan de Militaire School in 1936. Na zijn studies ging hij in 1938 over naar het Militair Vliegwezen waar hij eerst het brevet van waarnemer behaalde vooraleer in 1939 opgenomen te worden in de 83^{ste} promotie leerling-piloten. Hij deed zijn opleiding in Goetsenhoven op Koolhoven FK 56, toen ze verrast werden door de Blitzkrieg. Tijdens de verwarring van de eerste oorlogsdagen werden Ivan Du Monceau en zijn collega's eerst naar Frankrijk overgebracht en vervolgens naar Noord Afrika. De overgave van eerst België

Juni 1942, op Spitfire Mk.VB, 350 (Belgian) Sqn.

en vervolgens Frankrijk, zorgde voor verwarring bij de Belgische vliegers, maar Ivan Du Monceau besliste de strijd voort te zetten. Aldus kon hij clandestien inschepen in Casablanca om in juli 1940 Engeland te bereiken.

Hij werd opgenomen in de *RAF Volunteer Reserve* en hervatte zijn opleiding, ditmaal in het fameuze 609de smaldeel waar hij zijn bijnaam "Duke" toebedeeld kreeg. Vervolgens werd hij flight lieutenant benoemd in het 350 (Belgische) smaldeel. Hij maakte er harde tijden door bij zijn deelname aan de luchtbescherming van Dieppe, in augustus 1942. Later werd hij benoemd tot squadron leader en werd commandant van het 349^e smaldeel. Na het mislukte avontuur in Afrika werd dit tweede Belgische RAF smaldeel in juni 1944 betrokken bij de landing in Normandië.

Tijdens zijn twee operatiebeurten kreeg de "Duke" meermaals de gelegenheid om zijn uitzonderlijke kwaliteiten als piloot te tonen. Hij kwam 16 maal als overwinnaar uit een luchtgevecht en heeft een palmares van 7 bevestigde overwinningen, 3 waarschijnlijke, en 6 beschadigde vijandelijke vliegtuigen. Wat opvalt, hij werd nooit neergehaald en bracht telkens zijn Spitfire bijna onbeschadigd terug naar de thuisbasis. Hij verdiende dus ten volle de twee DFC's die hem werden toegekend.

In de jonge Belgische luchtmacht werden hem na de oorlog meerdere commando's toegewezen, onder andere dit van de in 1952 opgerichte 10^e Wing in Kleine Brogel. Tegen alle verwachtingen in, en ondanks alle perikelen en wisselvalligheden, slaagde hij erin om een stevige en samenhangende eenheid, met heel wat zelfvertrouwen, uit te bouwen. Hij verliet de 10e Wing in 1954 om nieuwe functies in de staf en de NAVO te gaan invullen.

Hij ging op rust als generaal-majoor in 1971 en overleed op 9 november 1984. Zo verdween één van de meest merkwaardige officier-piloten die de Luchtmacht ooit gekend heeft.



Ivan Du MONCEAU de BERGENDAL

1915 – 1984

Figure marquante de l'aviation belge, le Comte Ivan Du Monceau de Bergendal fut admis à l'École Royale Militaire en 1936. A l'issue de ses études fin 1938, il passa à l'Aéronautique Militaire et fut breveté observateur avant d'être incorporé à la 83^e promotion d'élèves pilotes fin 1939. La Blitzkrieg le surprit à Gossoncourt où il s'entraînait sur Koolhoven FK 56. Le désastre des premiers jours de guerre forcèrent Ivan Du Monceau ainsi que ses compagnons à l'exode vers la France d'abord et l'Afrique du Nord ensuite. La capitulation belge fin mai et celle de la France fin juin 1940 semèrent le désarroi parmi les aviateurs belges. Ivan Du Monceau se résolut à poursuivre la lutte et, pour ce faire, embarqua quasi clandestinement à Casablanca pour rejoindre l'Angleterre où il débarqua en juillet 1940.

Enrôlé à la RAF Volunteer Reserve, il reprit son entraînement et fut affecté au fameux 609 Squadron de chasse où il se vit gratifier du surnom de Duke. Il fut ensuite nommé Flight Lieutenant au 350 (Belgian) Squadron. Le temps fort de cette période fut sa participation à la couverture aérienne du « Coup de Dieppe » en août 1942. Désigné Squadron Leader du 349 (Belgian) Squadron reformé en Grande-Bretagne en juin 1943 au terme de la scabreuse aventure africaine du deuxième squadron belge de la RAF. Son temps fort au 349 fut le débarquement en Normandie.

Au cours de deux tours d'opérations, Duke Du Monceau eut l'opportunité de démontrer ses exceptionnelles qualités de chasseur en étant 16 fois vainqueur en combat aérien avec 7 victoires confirmées, 3 probables et 6 avions ennemis endommagés. Fait remarquable, il ne fut jamais descendu et ramena toujours son Spitfire quasiment intact à la base.



Parti à la retraite en 1971 au grade de Général-major, il décéda le 9 novembre 1984. Ainsi disparaissait une belle et grande figure d'officier et d'aviateur.



Ayant rejoint le 350 (Belgian) Sqn comme flight lieutenant le 30 mars 1942, il pose ici sur l'un des Spitfire Mk.Vb neufs financés par le Congo Belge; le sien porte le nom « Usoke » évoquant la Colonie ainsi que six marques de victoire en combat aérien.

Il méritait donc totalement les deux DFC qui lui furent décernées. Plusieurs commandements lui furent confiés, dont celui de Chef de corps du 10^e Wing de la toute jeune Force Aérienne belge en formation, en 1952 à Kleine-Brogel. Surmontant toutes les vicissitudes et les nombreux contretemps qui jalonnèrent ce commandement, le Colonel Duke Du Monceau parvint à bâtir, contre toute attente, une unité performante et cohérente et à lui insuffler une âme. Il quitta le 10^e Wing en 1954, appelé à de nouvelles fonctions au sein de l'Etat-major de la Force Aérienne ou de l'OTAN.



UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE



Jean MICHOTTE

Jean est né en octobre 1919.

Evadé de Belgique occupée en 1941, je suis parti pour la France, ensuite l'Espagne et la Grande Bretagne. Arrêté par la police de Vichy, j'ai pris le chemin de Marseille où j'ai été obligé de m'engager dans la Légion Etrangère pour une durée de 5 ans.

En 1942, le débarquement américain a changé mon programme. J'ai donc quitté la Légion et me suis embarqué (par mer) en direction de la Grande Bretagne. Engagé dans la RAF, j'ai commencé à apprendre l'anglais avant les vols sur Tiger Moth (96^e prom RAF).

Ensuite, départ pour le Canada à Bowden EFTS puis Saskatoon SFTS Bombardier. J'ai reçu mes ailes le 16 mars 1945. A mon retour en Grande Bretagne, je vole comme copilote sur DC-3 à Membury. Je rentre en Belgique en juillet 1945 et



A la RAF, Londres 1944.

vole sur Anson, Dominie, Auster, Proctor et DC-3 à la 21^e Esc (Evere).

En 1949, j'ai suivi le Col Avi Colin au Congo où j'ai volé à l'Avi Mil sur Oxford, Dove et DC-3.

En 1960, via le Katanga, j'ai réintégré la FAé au 15^e Wing sur DC-3 et Pembroke.

Pensionné en 1965, j'ai été engagé par la Sabena Congo pour voler sur DC-3. Mon contrat Sabena terminé, j'ai été engagé par Lina Congo à Brazzaville et ai volé sur Dominie, DC-3, DC-4 et DC-6, et cela jusqu'en 1977 avec un total de 14.000 h. de vol.



A Brazzaville, sur DC-6 Lina Congo.

Le Col Avi Terlinden, président du Musée de l'Air, m'a proposé de m'occuper des stands du Musée, e.a. les stands Renard, RAF et Avi Mil.

Léon RUBIN

Léon est né en octobre 1925.

Le 18 décembre 1942, il quitte la Belgique occupée pour rejoindre la Grande-Bretagne. Le 5 janvier 43, il est arrêté en Espagne et interné à Figueras. Libéré le 20 février, il arrive à Gibraltar le 7 avril



et s'engage dans les Forces armées belges. Le 20 avril 43, il quitte Gibraltar en convoi à destination de la Grande-Bretagne où il arrive à Liverpool le 2 mai.

Le 3 juillet 1943, il s'engage à l'Aéronautique militaire belge et le 15 septembre à la RAF.

Suivent alors chronologiquement :

9 octobre 43 : RAF No 17 ITW à Scarborough.

7 janvier 44 : PNE à la No 6 EFTS Grading à Sywell sur Tiger Moth (99^e Prom RAF).

11 mars 44 : départ vers Canada à bord Queen Mary.

22 mars 44 : RCAF, No 31 EFTS à Dewinton, Alberta.

27 septembre 44 : No 13 SFTS à North Battleford, Saskatchewan.

Le 2 mars 1945, il est breveté pilote par la RCAF.

Le 20 mars 45, il est admis dans le cadre des officiers de complément et commissionné Sous-Lieutenant Aviateur.

24 avril 45: RAF, No 5 (P) AFU sur Harvard à Ternhil et BTS Snailwell et Bottisham.

4 février 1946 : démobilisé, il rentre en Suisse. Il est nommé Lieutenant Aviateur de Réserve le 26 juin 46.

Il obtient la nationalité belge en 1949. Entre 1949 et 1956, il suit un réentraînement sur Harvard et Spitfire IX et est affecté à l'Escadrille auxiliaire du 1 Wing. Il vole alors sur Spitfire XIV, Meteor 4 & 7 et Oxford. Il effectue des prestations aériennes dans le cadre de réserve de 1951 à 1977.

Le 26 juin 1971, il est nommé Lieutenant-Colonel Aviateur de Réserve. Le 1 janvier 1980, il cesse de faire partie du cadre de réserve par limite d'âge.

Parmi ses autres fonctions, on retiendra : administrateur de la Royal Air Force Association (Belgian branch), ancien Vice-Président de la Fédération Royale des Anciens RAF & SAAF, membre du Comité Spitfire Pilots Club.

Au cours de sa carrière, il a volé sur Tiger Moth, Harvard, Spitfire Mk.IX, XIV & XVI, Meteor Mk.4, 7 & 8 et Oxford.



François SMISSAERT

François est né en janvier 1923.

Début 1943, après un passage à l'infanterie belge, j'ai réussi à rentrer à la section belge de la RAF. Une école à Londres, puis quelques semaines à Goring on Thames pour des cours élémentaires, avant de passer à Scarborough à l'école pré-élémentaire de la RAF.

Fin mai 1943, premier vol et deux semaines de grading school sur DH.82A (94^e Prom RAF).

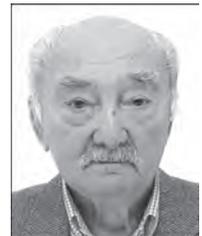
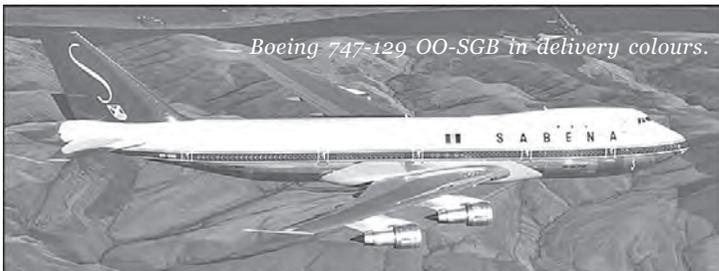
Juin 1943: traversée de l'Atlantique pour le Canada.

De juillet à septembre, 31 EFTS De Winton, Alberta.

Octobre 1943 à février 1945, Nr 34 EFTS Medicine Hat, Alberta où j'ai reçu mes ailes le 25 février.

Retour en Angleterre pour une succession de cours et de conversions de machine avant d'arriver à la 350^e Esc en octobre 1945 jusqu'en février 1946.

En 1946 et 1947, j'ai fait deux saisons d'été à la société Air Union, puis au mois de novembre, je suis rentré à la Sabena.



En 1951, une mission au Congo belge comme Cdt.

Retraité au mois de novembre 1981 comme Cdt Boeing 747.

Anecdote: le 28 novembre 77, en tant que Cdt sur le OO-SGB, départ New-York, destination Bruxelles, j'ai assisté à une naissance à bord à 5241N 00630W à 0726 GMT.

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE



Edgard AUSPERT

Né en décembre 1933, je quittais l'école "d'ingénieur technicien" de Pierrard-lez-Virton en fin de premier cycle qui en comportait deux. Mon plus cher désir, et ce depuis mes 13 ans, était de devenir aviateur. Mon Papa, cédant à mes insistances, accepta que je me porte candidat élève-pilote. Croyant bien faire, il m'a convaincu de d'abord m'engager comme volontaire de carrière, spécialité Radio-Radar. Il pensait qu'il était préférable d'avoir un pied dans la maison Force



Coxyde, 18 février 1955...

Aérienne pour poursuivre comme candidat élève-pilote. C'était une erreur mais sans gravité pour la suite.

Entré à la Force Aérienne en 52, direction Saffraanberg, j'ai été incorporé en 1953 à la 127^e promotion à Gossoncourt. Candidat pour une formation aux USA, toujours en 53, j'ai été envoyé à Coxyde pour y faire un grading de +/- 2 mois pour être jugé apte ou non. Nous avions cours au sol le matin et vol l'après-midi et ce, au départ de Raversijde. Mon anglais fut jugé insuffisant mais comme j'avais satisfait en vol, je fus rapatrié à l'EPE où j'ai rejoint la 127^e promotion. Dans le cadre de ma formation, j'ai connu l'EPE Gossoncourt, l'EPA Kamina, l'OCU Coxyde et l'OTU. Mes ailes me furent remises en 18 février 1955 à Coxyde. J'ai ensuite été envoyé à Beauvechain à la 350^e Esc pour environ 2 ans 1/2. Après, ce fut la formation moniteur qui s'est déroulée à Kamina et à Brustem. A la fin de celle-ci, j'ai été désigné pour l'OCU comme moniteur, durée de l'affectation +/- 3 ans 1/2. Après cela, j'ai été muté à Florennes à la 2^e Esc pour une période de +/- 3 ans à l'issue de laquelle j'ai été rappelé comme moniteur mais cette fois à l'EPE. J'y suis resté +/- 3 ans 1/2.

Une nouvelle fois muté à Florennes, 1^e Esc. J'ai quitté la Force Aérienne en 1970.

Durant ma courte carrière, j'ai volé sur SV-4Bis, Harvard, Meteor 4, 7 & 8, T-33, Fouga, SR7, SF260 Marchetti, Hunter 4 & 6 et F-84.

Après 10 ans d'interruption, j'ai repris du service dans l'aviation civile comme moniteur durant pratiquement 10 ans.

J'ai totalisé +/- 8.000 heures de vol qui se répartissent pratiquement 50/50.

Anecdote: durant ma période d'instructeur, sur SV-4, je me suis retrouvé dans une situation peu banale. J'étais instructeur à Gossoncourt. Un jour, j'ai reçu un coup de fil de Florennes pour me demander si je pouvais conduire Mich Mandl en SV-4 à Bierset pour aller y rechercher un F-84F. J'ai dit OK et j'ai donc décollé pour Florennes.

Premier problème: le siège du SV-4 est prévu pour accueillir un parachute sur lequel on s'assied. Le parachute du F-84F

était un parachute uniquement dorsal. De plus, les fiches des écouteurs et du micro n'étaient pas du même type sur les deux avions. Mais malgré tout, j'ai embarqué mon passager qui, bien qu'un peu à l'étroit sur son siège à cause de la place que prenait son parachute, m'assurait que tout était OK. Et nous voilà partis pour un petit vol à basse altitude au-dessus de l'Ardenne.

Le vol se déroulait sans histoire jusqu'au moment où, aux alentours de Faulx-les-Tombes, plus de moteur ! Mon hélice venait de se détacher ! J'ai tiré sur le stick pour convertir la vitesse qu'il me restait en altitude et j'ai commencé à rechercher un endroit pour me poser. La région était fort boisée mais je suis parvenu à trouver une prairie, à l'orée d'un bois.

Par gestes, j'ai signalé à Mich de serrer ses straps. Il m'a répondu OK en levant le pouce. J'ai entamé un virage à 180 degrés pour m'aligner sur la prairie. C'est alors que j'ai vu que, caché par les bois, il y avait sur le terrain les tentes d'un camp scout. Mais je n'avais plus le choix, je devais me poser. Heureusement, le SV s'est arrêté à une cinquantaine de mètres du camp. En descendant de l'avion, Mich m'a demandé ce qui m'avait pris de me poser là. Il n'avait pas vu que nous n'avions plus d'hélice et se demandait si je n'avais pas voulu lui faire une blague ! Il en fut quitte pour rentrer une fois de plus à Florennes ... par la route. Quant à moi, avant de rentrer à Gossoncourt, j'ai téléphoné à ma femme pour lui dire que je reviendrais plus tard à la maison. Elle m'a alors demandé si j'avais entendu à la radio qu'un avion de la Force Aérienne avait dû se poser dans un champ à Faulx-les-Tombes. Je lui ai répondu que je n'avais rien entendu. Et pour cause...



Jean BARON

Jean est né en octobre 1934.

Il s'engage à la Force Aérienne comme élève-pilote en février 1953.

En octobre, il se retrouve aux USA avec la Class 55 I. Les étapes de sa carrière sont:

Octobre 1953: Primary à Mariana AFB, Florida.

Mars 1954: Greenville AFB, Florida – T28A & T33 puis gunnery à Luke AFB, Arizona sur F-84E.

24 février 1955: Breveté pilote.

23 juin 1955: retour à la Force Aérienne à Chièvres sur Meteor.

1957: pilote remorqueur de cibles à RAF Station Sylt (RFA).

1959-1961: Pilote remorqueur de cibles à Solenzara.

1961: Base Koksijde.

Mai 1962: Flight Appui-feu à Bujumbura sur T-6.

1964: Démission de la Force Aérienne.

1964: Pilote à la SAPA (Société aérienne pour l'agriculture) sur PA18, PA22 et PA23.

Février 1967: 1^{er} Officier sur DC-4 à Air Congo.

Juin 1967: Cdt sur DC-3, DC-4 & DC-6.

1968: Cdt sur DC-8.

1973: Cdt sur DC-10.

1991: Démission d'Air Zaire.



Philippe BOSMAN



Né en juin 1935.

Entré à la FAé le 3 novembre 1953.

Breveté pilote aux USA, Class 55 P à Laredo AFB le 15 juin 1955.

Avions pilotés: SV-4b, Harvard, PA18, T-6G, T-28, T-33 & F-84G.

Slit Auxiliaire le 01 Juillet 1955.

Retour en Belgique le 17 octobre 1955 et affecté au 1W Chasse à Beauvechain, 350 Esc chasse de jour, du 17 Oct 1955 au 27 Avr 1959 sur Meteor 7 & 8, Hunter 4, Oxford et CF-100.

Passage à l'active le 27 Nov 1958 (1 Lt active).

Ecole de Perfectionnement Officiers Active à Koksijde d'avril 1959 à mai 1960.

350 Esc chasse TT – Gr Vol, Beauvechain de mai 1960 à mai 1963.

Cours conversion sur F-104 aux USA, Amarillo AFB & Georges AFB: mai à octobre 1963. Avions pilotés: F-104D, TF-104G & F-104G.

350 Esc: Essayeur Maintenance, Offr SA Wing, Oct 1963 à Dec 1966 sur (T)F104G.

Commandant Aviateur en septembre 1966.

QG Commandement TAF, bureau Défense Aérienne de Déc 1966 à Août 1968 et nommé Major le 26 septembre 1967.

QG Afcnt Brunssum (NL) Defensive Ops Branch d'août 1968 à août 1971.

Août 1971 à août 1973: CO de la 11 Esc Entraînement sur T-33, St Truiden et nommé Lieutenant Colonel en juin 1973.

Août 1973 à mai 1976: EM FAé, bureau entraînement PN et essais Alpha Jet à Istres. Avions pilotés: T-33, Marchetti, Alpha Jet et Fouga.

3 Wing Tactique, Commandant du Groupe de Vol: mai 1976 à septembre 1978 sur Mirage 5 BA et 5 BD.

Comdt TAF S/Chef EM Opérations de septembre 1978 à août 1981; Colonel en Sep 1979.

Août 1979: cours conversion sur F-16 et OCC OO.

Commandnat du 2 Wing Tactique d'août 1981 à septembre 1985 sur Mirage 5 BA, BR & BD.

Général de Brigade en Sept 1985. QG ZATAF DCOS

Plans and Policy de septembre 1985 à mars 1989.

Mise à la retraite le 1 avril 1989.

Pour mon ressenti :

- passons sur l'entraînement aux USA, stressant mais normal, le dépaysement par contre en 1954 époustoufflant.

- retour en Belgique difficile pour un breveté USA posté dans un Wing de chasse: accueil peu aimable et conseils inexistant; heureusement, il y avait quelques exceptions formidables.

- tracasseries administratives de passage à l'active, cours de perfectionnement 1 an à Coxyde, mais il fallait le subir.

- le CF-100 n'était pas un avion enthousiasmant, vol de nuit en veux-tu en voilà.

- les séjours en EM, il fallait y passer. A l'EM FAé, les essais Alpha Jet et les recherches d'un simulateur de vol agrémentèrent les choses.

- les postes de commandement: CO d'escadrille à Brustem, OSN à Bierset et Commandant à Florennes furent une bénédiction, inoubliables et gratifiants.

- la conversion F-104 aux USA, la conversion F-16 à Beauvechain: souvenirs impérissables.

- tous les avions pilotés pendant cette tranche de vie (tous les chasseurs et avions d'entraînement sauf le F-84F) laissent des souvenirs incomparables.

- le final comme Brigadier à ZATAF clôture une expérience des plus agréable pendant toutes ces années de félicité.



1981-1985, Chef de Corps du 2e Wing de Florennes.

Eduard CALUWAERTS

Geboren in maart 1933.

Eduard komt einde 1953 als leerling-piloot bij de Luchtmacht. Hij wordt aangeduid om een opleiding in de USA te volgen en doet dus eerst een grading op SV-4B in Koksijde en in Raversijde. Begin 1954 wordt hij naar de Verenigde Staten gestuurd, Class 55 H, om er opleiding te krijgen op T-6 in Barton AFB (Florida). Hij gaat verder op T-28 en T-33 in Laredo AFB (Texas) en voert zijn gunnery uit in Luke AFB (Arizona) op F-84E en op F-84D.

Met zijn nieuwe Silver Wings (07 Feb 1955) keert hij terug naar België, waar hij in 1955 naar de 7^{de} Wing in Chièvres gaat, meer bepaald naar het 7^{de} en 8^{ste} Smaldeel op Meteor 7 en Meteor 8. In november 1955 wordt hij overgeplaatst naar het 29^{ste} Smaldeel van de 13^{de} Wing te Brustem en vliegt daar ook op Meteor 7 en 8. Hij volgt de 13^{de} Wing naar Koksijde. In juli 1958 trekt hij naar de 10^{de} Wing in Kleine Brogel waar hij deel uitmaakt van het 23^{ste} en uiteindelijk van het 31^{ste} Smaldeel. Hij vliegt eerst nog op F-84F en de laatste 15 jaar op F-104G tot in 1978, de dag van zijn opruststelling. Hij heeft 4463 vlieguren bij de Luchtmacht, het merendeel uitgevoerd op jet. In 1977 veroverde hij de Crossbow trofee in de 10^{de} Wing.



Gabriel CHRISTIAEN

Geboren in september 1933.

Mijn loopbaan bij de luchtvaart begon echt typisch Belgisch. Op mijn aanvraag om leerling-piloot te worden kreeg ik een positief antwoord. Ik moest mij op 4 juni 1953 aanmelden in Etterbeek voor het toelatingsexamen. Maar intussen had ik, als dienstplichtige klas '53, een marsbevel toegestuurd gekregen om op diezelfde dag mijn "driedagen" te doen in het Klein Kasteeltje. Ik vroeg beide instanties om uitleg en van 't Klein Kasteeltje mocht ik naar het examen gaan terwijl Etterbeek mij vertelde dat ik mij in het Kasteeltje moest aanmelden (vlotte communicatie tussen de diensten of systeem paraplū?). Met de brief van de militiedienst in handen heb ik mij dan maar aangemeld in Etterbeek met als gevolg dat ik op 9 juli 1953 leerling-piloot werd.

Maar eerst volgde de militaire opleiding in Goetsenhoven met de gebruikelijke "links-rechts" en andere militaire poes-pas en op 3 augustus 1953 kon ik dan toch mijn eerste vlucht maken op SV-4 in Koksijde. Na de inlooperperiode aan de kust en een tussenstop van enkele maanden in Goetsenhoven ben ik op 27 november 1953 samen met een veertigtal lotgenoten vertrokken naar de USA.

Na de verplichte "language school" in Lackland AB, San Antonio, Texas, werd ik ingedeeld in Class 55-H en begon de eigenlijke vliegopleiding. Ik doorspartelde "Primary" in Bartow, Florida op PA-18 en T-6, gevolgd door "Basic" in Laredo AFB, Texas op T-28 en T-33, waar ik "geveugeld" werd op 7 februari 1955. Daarna volgde de indoctrinatie voor "fighter-bomber" in Laughlin AFB, Texas op T-33 en in Luke AFB, Glendale, Arizona op F-84.

Op 1 juni 1955 brengt de Sabena mij en nog 11 andere pas gebrevetteerden terug naar België. Daar wacht ons weer een typisch Belgische verrassing. Na onze lange, kostelijke opleiding als fighter-bomber op Amerikaanse toestellen, werden we niet naar squadrons gestuurd, waar dezelfde F-84's in dienst waren, de 81st Group, maar naar de "fighter" eenheden,



Young and eager ! Waar is de tijd ?

de 69th Group, die op de Engelse Meteor gedrochten vlogen.

Op 14 juni 1955 kwam ik, tegen mijn goesting, aan in het 7de Sqn van de 7de Wing in Chièvres. Na een paar vluchten op Meteor 7 werd ik in een Meteor 8 gedropt. Toen de Hunters hun intrede deden in onze Luchtmacht, had ik nog niet bijgetekend als 'beroeps' en daarom mocht ik niet vliegen op Hunter. Zo verhuisde ik achtereenvolgens naar het 8ste, het 9de in Chièvres om dan uiteindelijk te eindigen in de 9de Wing in Bierset. Via het 26ste kwam ik dan eind 1955 terecht in het 22ste en vloog ik er uiteindelijk toch op de Hunter 4 en 6. Toen op 22 februari 1960 de 9de Wing ontbonden werd stuurde men mij naar het 349 Sqn in de 1ste Wing, Beauvechain, en de nachtjacht op CF-100.

Intussen gehuwd, probeerde ik een posting te versieren dicht bij mijn woonst. De enige basis die in aanmerking kwam was Koksijde, maar daar was, helaas, alle "jacht" verdwenen en werd er daar alleen nog op helikopter gevlogen. Dan toch maar een aanvraag ingediend en op 23 september 1963 werd ik afgevaardigd naar de "Ecole de Pilotage Heli" de l'Armée de l'Air française in Le Bourget du Lac. Op 4 mei 1964 kreeg ik de Franse vleugels "le Macaron Français" opgespeld en op 20 mei '64 kwam ik dan terecht in de SAR Flight Heli in Koksijde, waar ik met Sikorsky S-58 en HSS-1 tal van



reddingsopdrachten vervulde en ook nog deelnam aan diverse internationale SAR meetings.

Begin oktober '64 werd ik naar Congo gestuurd. Daar vloog ik op de Piasechi H-21 en maakte ik deel uit van operatie "Rode Draak" onder het bevel van Kol. Vandewalle voor de bevrijding van Stanleystad. Vanuit Kamina, via Kongolo, Kindu en Punia bereikte ik op 24

november 1964 Stanleystad, waar ik enkele uren na de bekende paradrop geland ben. Na 70 dagen brousse mocht ik terug naar Koksijde. Op 1 september 1977 was het dan zover: "goodbye Air Force" en pensioen!

Ik wilde nog wat langer "airborne" blijven, maar had geen zin om me te binden aan een vaste job. Toen mij de gelegenheid geboden werd om als "free lance" helikopter piloot te blijven vliegen heb ik snel toegehaapt. Zodoende volgden er voor mij nog 25 toffe jaren vol vlieggenot, vol afwisseling. Luchtdopen, luchtfotografie, taxi, sightseeing, internationale snoepreisjes, enz. Alle toen voorhanden zijnde toestellen kwamen aan bod: Enstrom, Robinson, Jet Ranger en vooral de Hughes 300 en 500.

Aan alles komt echter een einde: ik was "50 years airborne" en ik had van elke minuut genoten, of toch bijna ! Fin de carrière kwam er dan op 8 juni 2005 met een laatste vlucht op de Hughes 300 !

Ivan 'Corry' CORNELISSEN

Geboren in mart 1934.

Het begon in juni 1953: ik deed mijn aanvraag om piloot te worden. Examens en psychomedische testen waren in orde en op 5 november 1953 ging ik in de Geruzet Kazerne mijn contract tekenen en alle praktische besloemingen in orde brengen.

Op 8 november 1953 ben ik vertrokken naar Goetsenhoven om er de 128^{ste} Promotie als leerling-piloot te vervoegen. Na drie maanden militaire instructie, drill en grondcursus deed ik op 6 februari 1954 mijn eerste vlucht en op 8 april 1954 werd ik solo op SV-4b. De elementaire opleiding werd voltooid in juli 1954 en op 10 augustus 1954 vertrok de promotie naar Kamina

*Weapons Meet Chaumont
juni 1966, van L>R
Bertram, Cornelissen,
Abst & Van de Velde.*



met de DC-4 van de Luchtmacht. Ik werd solo op Harvard op 29 september 1954; de opleiding werd beëindigd einde januari 1955.

Begin februari 1955 terug naar België om er te Koksijde de OCU en de OTU te volgen. Ik werd solo op Meteor op 29 maart 1955; einde mei 1955 beëindigde ik de OCU. Op 3 juni 1955 kregen we onze vleugels van Generaal De Somer. Einde 1955 was de OTU beëindigd en ik ontving het hoger brevet.

Ik kwam terecht in de 13^{de} Wing te Brustem en werd toegewezen aan het 25^{ste} Smaldeel. In november-december 1955 doe ik mijn eerste periode Air to Air op het eiland Sylt (D), maar we hebben meer sneeuw geborsteld dan gevlogen! In juli 1956 overplaatsing naar de 9^{de} Wing in het 26^{ste} Smaldeel. November 57 naar Chièvres voor vluchtsimulator Hunter en op 9 december 1957 eerste vlucht op Hunter 4.

Op 2 februari 1958 eerste vlucht op Hunter 6. Februari 1959 overgang naar het 22^{ste} Smaldeel; van 27 april tot 28 mei Air to Air in Sylt.

Juni 1959: 3 piloten van Bierset en 5 van Chièvres oefenen in het 8^{ste} Smaldeel om de "Guynemer" trofee te betwisten in Cazeau (F). 4 piloten worden uitgekozen: Moriaux, De Vlieger, Delvaux, ikzelf en reserve: Vereecke. Canada won de trofee met de F-86K Sabre.

In februari 1960 stoppen alle activiteiten in Bierset en ik vertrek naar Kleine Brogel, naar het 27^{ste} Smd. OTU grondcursus en eerste vlucht op 4 april 1960 met de F-84F. Ik word toegewezen aan het 31^{ste} Smd en volg er de cursus "Phase one", wat alles inhoudt over "Strike bombing - HABS & LABS". Begin februari 1961 is het Smd voor de eerste maal in Solenzara om er Air to Air te oefenen. Begin juni 1963 ben ik met de helft van het Smd naar Andoya gevlogen om er het noorden van Noorwegen te verkennen. In juli 1963 werd het 23^{ste} Smd operationeel 'Full Strike' en ik werd toegevoegd aan het 23^{ste}. Februari 1964 intensieve training Labs in ZARA.

Op 18 juni 1964 totaliseer ik 1.000 uren F-84F en half januari 1965 vertrek ik naar Jever (D) voor de grondcursus F-104 en Check Out. Op 29 januari 1965 deed ik mijn eerste vlucht F-104F. Op 10 februari 1965 werd ik solo op TF-104G en op 24 februari solo op F-104G. We oefenen veel op LADD Bombing; low level navigatie aan 450 knots was nieuw voor ons alsook low level radar navigatie.

In juni 1966 word ik, samen met 2 collega's, geselecteerd om deel te nemen aan de 1ste Tactical Weapons Meet Strike in Chaumont (F). Het was een competitie tussen 2 en 4 ATAF voor het beste resultaat Strike. We moesten 4 Range only zendingen vliegen met T.O.T., twee in LADD en twee in Laydown en vier Full Missions, 2 in LOD en 2 in Laydown (een full mission houdt in 30 à 40 min. navigatie aan 450 knots, opgelegde aanvliegeroute binnen de 150 m. links en rechts van het doel en T.O.T. over het doel). De derde zending, een Range only, vergis ik mij van referentiepunt, bom te ver en 0 punten... Weg droom voor een goed resultaat!



De ploeg voor de Weapons Meet Solingen, mei 1974: van L>R, Caluwaerts, Gielis, Depypere, De Brouwer, Peelaers & Cornelissen.

Op 15 oktober 1969 vertrekken onze voorzitter Wif en ik voor een Cross Servicing-vlucht naar Grosseto (IT), Tanagra (GR), Murted (TU), Grazzanise (IT) en KB. Op 1 juni 1970 ben ik geselecteerd voor de Tactical Weapons Meet in Spangdahlem samen met 3 collega's en een reserve. De disciplines zijn dezelfde als bij de eerste Meet, maar we doen alleen nog LADD bommen, er komen nog 2 nachtnavigaties low level bij en een bom gooien op het schietveld met een T.O.T. Maar... op één van mijn full missions gaat de bom niet af, geen rook, geen score! Een klein onderzoek van de waarnemer van

K.B. op het schietveld brengt aan het licht dat de bom de metalen conus op het doel heeft geraakt, het plaatje op de stamper was verwrongen en de rookbom kon niet ontploffen... weer geen goed resultaat! Op 25 juni 1970 vlieg ik mijn 1.000^{ste} uur F-104.

Einde 1971 heb ik de Crossbow gewonnen. Het is de competitie die punten toekent voor de resultaten op al de schietvelden waar we oefeningen deden en dit voor het ganze jaar 1971.

Op 4 juli 1973 totaliseer ik 4.000 u groot totaal. In 1974 ben ik opnieuw geselecteerd voor de Weapons Meet in Solingen (D). Deze keer goede keer: ik word tweede algemeen na een F-4 van 4 ATAF met een systeemoperator. De Belgische ploeg wint ook de nachtvlucht trofee. Ik moet er wel aan toevoegen dat wij de beste coach van de Luchtmacht hadden, onze Voorzitter Wif !

Op 5 maart 1976 vlieg ik mijn 2.000^{ste} uur op F-104. Midden 1977 kreeg ik de trofee voor veilig vliegen en een vliegreis voor 2 personen naar Malta!

In 1978 heb ik twee "near misses" gehad op centimeters na in een low flying zone.

Toen ik 5.000 uren groot totaal had ben ik gestopt. Op F-104 heb ik 13 jaar en 2.500 uren gevlogen.

Op 30 december 1978 ben ik met pensioen gegaan na een mooie loopbaan, die mijn jongensdroom zeker in vervulling heeft gebracht!

Jean CROONENBERGHS

Né en janvier 1933.

Entré le 27 juillet 1953 à la Caserne Gêruzet comme élève-pilote.

EPE Gossoncourt et solo SV-4B le 15 septembre 1953.

Départ pour les USA le 27 novembre 1953 (Prom 55 H).

Lackland AFB (language school): 02 Dec 1953 au 20 Fev 1954.

Primary: Bartow AFB (Florida) du 22 Fev 1954 au 07 Aug 1954. PA-18 Piper Cub solo le 27 Mar 1954 et T-6G solo le 28 Avr 1954.

Basic à Bryan AFB (Texas) du 18 Sep 1954 au 07 Fev 1955. T-28 solo le 01 Sep 1954 et T-33 solo le 18 Oct 1954.

Gunnery à Laughlin AFB Del Rio du 17 Fev 1955 au 01 Apr 1955 sur T-33 et à Luke AFB du 11 Apr 1955 au 23 mai 1955 sur F-84E (solo le 15 Apr 1955).

Beauvechain : 1 Wing, 349 Esc du 18 Jun 1955 au 07 Nov 1955 sur Meteor, solo le 25 Jul 1955.



A la Sabena, Captain sur B-737.

Brustem : 13 Wing, 29 Esc du 07 Nov 1955 au 11 Jun 1956 sur Meteor VIII.

Florennes : 2 Wing, 2 Esc du 11 Jun 1956 au 27 Jul 1958 sur F-84F (solo le 15 Jun 1956).

Quitte l'Air Force le 27 Jul 1958 pour la Sabena.

A la Sabena:

F/O Cessna 310 en Jan 59, DC-3 en Mar 59, CV 440 en Jun 61, DC-6B en Mar 65, DC-7 en Nov 65, Caravelle en Jun 68, B-727 en Jun 71, DC-10 en Jun 74, B-747 en Mai 76.

Captain B-737 en Nov 77 et B-747 en Mar 84.

Pensionné Sabena en 1991.

Léon DEMAEGT

Né en novembre 1925.

Flight Engineer Sabena, Léon a obtenu les licences suivantes:

- DC6 le 27 Jun 1955.
- Caravelle le 15 Mai 1961.
- Boeing 707 le 03 Jul 1964.
- Instructeur Caravelle le 18 Sep 1965.
- Instructeur Boeing 707 le 10 Mai 1973.
- Instructeur Boeing 747 le 02 Dec 1980.

Quelques vols particuliers:

- Le pont aérien Congo-Belgique en 1960, du 10 Jul au 30 Aug.
- Vol Royal avec le Roi Baudouin le 22 Oct 1968, Bruxelles-Rabat (Maroc) et le 23 Jun 1973, Bruxelles-Pula (Ex-Yougoslavie).
- Le pont aérien Kamina-Belgique, incidents de Kolwezi du 18 Mai au 23 Mai 1978. La Sabena avait aligné ses 7 Boeing 707 sous la direction des chefs pilotes Thys et Baikry et en collaboration avec l'armée sous la direction du Colonel Blum.



Flight Engineer sur Caravelle de la Sabena.

Armand DE WILDE

Geboren in november 1932. De milestones van zijn loopbaan zijn:

11 Feb 1954: intrede Luchtmacht voor 2 jaar. EVS bij de 129^{ste} Promotie op SV4.

Nov 1954: VVS in Kamina op Harvard.

Jun 1955: Jachtschool en OTU in Koksijde op Meteor 4 en 7.

25 Nov 1955: gebrevetteerd piloot.

01 Mar 1956: benoeming Onderluitenant Vlieger Hulpkader.

Daarna : 1 Wing, 4^{de} Smaldeel, 349 Smaldeel, 11^{de} Smaldeel, IRE, instructor SV4, instructor Fouga Magister en T33.

18 Nov 1960: naar het Beroepskader.

26 Sep 1967: benoeming Kapitein-Commandant Vlieger.

01 Jan 1977: pensioen.



Norbert 'Nono' NIELS

Né en janvier 1931.

Norbert s'impregne déjà du milieu de l'aviation en faisant son service militaire à la Force Aérienne où il est affecté au Centre de Contrôle et d'Interception de Semmerzake.

En résumé, il obtient 3 brevets : officier radionavigant en 1955, pilote d'avion en 1957 et flight engineer en 1960.

En 1955, il entre à l'Ecole professionnelle supérieure de la Sabena et obtient le brevet d'officier radio navigant. Il entame sa carrière en volant sur DC-3, DC-4, DC6, DC-7, CV-340 & 440 de la compagnie. En 1960, à la suite de la suppression de la fonction de radio, il obtient la licence de Flight Engineer et vole sur Caravelle, B-727, B-707, DC-10 et B-747. Il est nommé instructeur Flight Engineer en 1966 et instructeur chargé de cours et simulateur pour B-707, B-727, DC-10 et B-747. Il exerce cette fonction jusqu'en 1992. De 1986 à 1992, il est chef Flight Engineer,



responsable de la flotte B-747 de la Sabena et également chargé de la formation des Flight Engineer des compagnies Aviaco, Hapag Lloyd, Minerve et ceux du 15 Wing de Transport Aérien de la Force Aérienne qui a acquis des B-727.

Après sa mise à la retraite en 1992, Norbert est attaché à l'Administration de l'Aéronautique, au service de la Commission des pilotes de ligne, en qualité d'Examineur et Inspecteur en vol sur DC-10, B-727, B-747 et A.300B4.

Au cours de cette carrière, il a obtenu la licence théorique de pilote professionnel en 1959 et a volé entre autres sur Piper Cub, PA-18, SV-4b, Tiger Moth, Auster IV et VI, Piper Apache, Gardan Horizon, Zlin, Cessna 150 & 172, la série Robin & Jodel, Piper Tri Pacer, etc. Il totalise 25.000 heures de vol.

Norbert Niels est administrateur des Vieilles Tiges de l'aviation belge depuis 1992.



*Formation des FE
B.727 de la FAé.*

Bernard NUTTINCK

Né en septembre 1935.

Il s'engage à la Force Aérienne le 01 Aug 1953.

30 Mar 1955 : breveté pilote à Greenville (Mississippi), USAF Class 55 K.

A son retour en Belgique, il vole sur :

Meteor 8 à Chièvres (7^e Esc), à Brustem (29^e Esc) et à Coxyde (29^e Esc).

F-84F à Florennes (1^e, 2^e & 3^e Esc + groupe de vol).

Ensuite au 15^e Wing sur C-119, DC-4, DC-6, Pembroke, Swearingen Merlin & Mystère 20.

En octobre 1980 : à 45 ans, départ à la pension avec le grade de Cdt Avi.

1980-1987 : corporate pilot dans la compagnie américaine ITT (Capt sur Gulfstream 1, 2 & 3).

1987-2000 : DAT Deurne, ensuite dans le groupe SN (Capt sur Fairchild F27, Fokker F28 & Avro).

Dernier vol le jour de mon 65^e anniversaire, le 10 Sep 2000.



Swearingen Merlin de la 21^e Esc.

Achille RELY

Geboren in oktober 1930.

Na drie jaar opleiding aan de E.C.T.S.F. (Centrale School voor Draadloze Telegrafie) gevolgd door een reeks medische onderzoeken, kon ik aan de slag bij het vliegend personeel van Sabena als radiotelegrafist. Zij die echter hoopten dat radiotelegrafie en morse nog een tijdje zouden in gebruik blijven, werden ongenadig met de neus op de feiten gedrukt. De oudere vliegtuigen met zuigermotoren, die in de stuurhut nog over een morsesleutel beschikten en plaats boden aan een radiotelegrafist, werden een na een vervangen door de snellere straalverkeersvliegtuigen die Sabena had besteld. Om ontslagen te vermijden, hadden Sabena en de beroepsverenigingen naar oplossingen gezocht en uiteindelijk besloten de radiotelegrafisten om te scholen

*1958, ergens tussen Brussel en toenmalig
Leopoldstad, in een DC-6B van Sabena.*

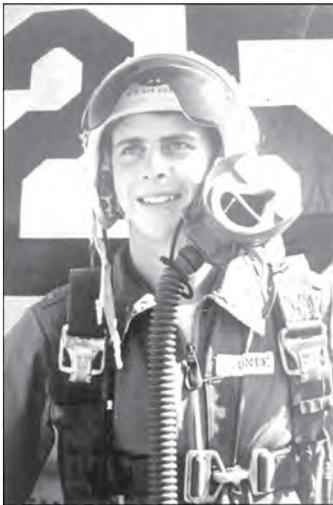


tot boordwerktuigkundigen bestemd voor de nieuwe generatie verkeersvliegtuigen. Dit hield uiteraard in dat de betrokkenen op latere leeftijd zich verplicht zagen om studies aan te vangen die bovendien niet van de poes waren. Eerlijkheidshalve moet hier worden aan toegevoegd dat van de zijde van Sabena er alles werd aan gedaan om afdanking te voorkomen en het slagen in deze drastische beroepswisseling mogelijk te maken. Het resultaat was trouwens verbluffend. De overgrote meerderheid van de betrokkenen zijn, dankzij doorzettingsvermogen, goed terecht gekomen; maar het is niet over rozen gegaan.

Na een loopbaan van dertig jaar was het plotseling voorbij. Met 18.000 (achttienduizend) vliegreuren, waarvan ruim de helft als boordwerktuigkundige, bereikte ik de pensioengerechtigde leeftijd wat meteen het einde betekende van een levenswijze. Het waren dertig jaren van hoogte- en dieptepunten, maar dat heeft niet belet dat vliegen voor Sabena een voorrecht is geweest. Van de krappe stuurhut in de Douglas DC-3 naar de overweldigende cockpit van de Boeing 747, ik zou het niet willen gemist hebben.



Flight Engineer op B-747.



Augustin RONGE

Geboren in juli 1934.

Op 28 Sep 1953 word ik als leerling-piloot Kandidaat Hulpofficier ingelijfd en na op Tiger Moth en SV-4 gescreend te zijn in Wevelgem en Goetsenhoven vertrek ik op 14 Jan 1954 naar de USA en ga ik daar van start met de USAF Pilot Training Class 55-India om het toenmalige opleidingsprogramma te doorlopen:

- Primary Training op Piper Cub PA-18 en Harvard T-6 in Marianna, Florida;
- Basic Training op T-28 en T-33 in Greenville AFB, Greenville Mississippi;
- Silver Wings uitreiking op 24 Feb 1955;
- Gunnery Training op T-33 in Laughlin AFB, Texas;
- Gunnery Training op F-84G in Luke AFB, Arizona.

Bij mijn terugkeer in België word ik naar de 1^{ste} Jachtwing in Bevekom gemuteerd en na een korte conversie word ik aan het 4^{de} Smaldeel toegewezen waar ik op Meteor 8 en nadien op Hunter 4 kennis maak met het echte smaldeellevens. Na het verdwijnen van het 4^{de} Smaldeel word ik in 1957 vanuit mijn nieuw 350de Smaldeel geselecteerd als kandidaat-vlieginstructeur.

Na een FFM-instructeur opleiding op Harvard T-6 in Kamina en op T-33 in

Brustem fungeer ik gedurende 5 jaar als vluchtinstructeur op zowel T-33 als Fouga Magister.

In 1962 vervoeg ik het 31^{ste} Smaldeel in Kleine Brogel uitgerust met de F-84F. Wanneer zijn vervanger nadert start ik als één der allereersten met de conversie op de F-104G. Deze verloopt deels in Bevekom, deels in Kleine Brogel zelf.

In 1965 verlaat ik ten gevolge van een dramatisch verkeersongeval van mijn echtgenote de 10^{de} Wing en vervoeg tot 1969 het 349^{ste} Smaldeel op F-104G.

Na mijn benoeming tot Majoor in 1970 verhuis ik naar de Groepering Opleiding en Training waar ik als bevelhebber van een Fouga-Smaldeel in Brustem en nadien als Groepsbevelhebber in de EVS op Marchetti de opleidingsfasen doorloop.

In 1975 vervoeg ik de Staf Groepering O&T waar ik verschillende Staffuncties uitoefen en mijn vliegprestaties blijf verderzetten op de opleidingstoestellen Fouga Magister,



Marchetti en Alpha-Jet.

In 1980 eindigt mijn Luchtmacht-loopbaan na een laatste Safety-cursus in Norton AFB, California.

Na mijn vertrek blijf ik gedurende 20 jaar verschillende commerciële en publicitaire functies uitoefenen in een belangrijke Belgische onderneming.

Jacques ROUSSEAU

Né en février 1931.

- Pilote de planeur de 1955 à 1995 (2.000 h. de vol) sur 21 types de planeurs (du bois et toile aux plastics).
- 80 atterrissages en campagne (vache en jargon vélivole).
- Pilote privé d'avion de 1978 à 2013 (2.000 h. de vol), principalement sur Morane Saulnier et Robin.
- Pilote remorqueur de 1992 à 2013.

Quelques anecdotes...

- En 1965, le Centre National de Vol à Voile possédait un planeur Ka2 sponsorisé et peint aux couleurs de la Sabena. Lors d'un essai d'un aller/retour de 300 km sur la France, au retour après photographie de mon point de virage, les ascendances ont progressivement disparu, m'obligeant à vacher aux environs de Cambrai (Maretz). A peine posé, je vis arriver une voiture

de police toutes sirènes hurlantes ! On leur avait signalé la chute d'un avion de la Sabena !!!

- Claude Evrard, colonel aviateur e.r. et moniteur de vol à voile chevronné, me présente un ami vétéran de la RAF, âgé de plus de 90 ans et désirant faire un baptême de l'air en planeur. Claude me demande de le larguer au-dessus de Namur à 1.100 m. Vers 500 m, il y avait une couche nuageuse BKN. Nous montons au-dessus de la couche jusqu'à l'altitude demandée. Le planeur évolue au-dessus de la région pendant un certain temps. Entretemps, la couche nuageuse s'était complètement soudée ! Après avoir vainement cherché une trouée salvatrice, Claude a finalement dû se résoudre à



Avec le OO-DAY à Tempoux en juillet 1997.

traverser la couche nuageuse pour constater qu'il était très loin de l'aérodrome et c'est sur ses chaussettes qu'il a pu atteindre in extrémis le terrain ! Par contre son ami vétéran s'est dit enchanté par son vol et surpris que le vol à voile en Belgique se pratique en P.S.V.

- En 1994 avec deux amis, nous avons voulu aller admirer le soleil de minuit au Cap Nord le 21 juin (jour du solstice d'été) avec à la clef quelques imprévus : orages au-dessus

de l'Allemagne, mauvais temps après Copenhague nous obligeant à atterrir d'urgence sur une petit aérodrome en Suède. Autre atterrissage en Suède avec les jauges des deux réservoirs à zéro, causés par des changements de cap demandés par le Contrôle et un fort vent de face.

- Lors du survol de la Baltique par très mauvais temps et visibilité réduite, panne de gyroscope et d'horizon artificiel.

- J'ai effectué à de nombreuses reprises l'arrivée de Saint Nicolas en planeur ; d'abord comme pilote de planeur et ensuite comme pilote remorqueur au plus grand plaisir des enfants et de leurs parents.

- Finalement, j'ai revendu mon avion « OO-DAY » en 2013 après l'avoir préalablement loué pour réaliser le film « Le volcan » avec Dany Boon et Valérie Bonneton.



Vache avec un Ka2 près de Cambrai.

Henri VERVIER

Né en juillet 1929.

Voici les étapes de ma carrière:

Entrée à l'EAC en août 55 et licence le 23 décembre 55.

Avril 57 : entrée à la Sabena.

Avril 57 : copilote DC3.

Juillet 57 : copilote CV440.

Juillet 58 : DC-6 & DC-7.

Février 61 : copilote Caravelle.

Juin 61 : Captain DC-3 avec missions à Tripoli (62) et au Congo (63).

Septembre 63 : Cpt CV440.

août 65 : Cpt DC-6.

Décembre 67 : Cpt SE210.

Novembre 73 : Cpt B707.

Mars 81 : Cpt DC-10.

Janvier 83 : safety pilot.

1987 : instructeur simulateur DC-10.

25 juin 89 : dernier vol.



Captain sur DC-6 dès août 1965.

Léon WELTER

Né en novembre 1931.

EPE Gossoncourt, 127e Promotion : du 19 Aug 1952 au 04 Jun 1954 sur DH.82A et SV 4.

EPA Kamina : du 16 Jun 1954 au 04 Oct 1954 sur Harvard.

OCU - OTU Coxyde : du 03 Nov 1954 au 05 Mai 1955 sur Meteor VII & VIII.

Breveté pilote en mars 1955.

4^e Escadrille de Chasse de Jour, 1er Wing à Beauvechain du 13 Mai 1955 au 25 Jul 1955 sur Meteor VIII.

Escadrille Auxiliaire : du 26 Jul 1955 au 01 Fev 1958 sur Meteor VIII.

22e Escadrille de Chasse de Jour, 9e Wing à Bierset du 19 Nov 1958 au 22 Fev 1960 sur Hunter VI.

1e Escadrille de Chasseurs-Bombardiers, 2e Wing à Florennes du 05 Avr 1960 au 15 Sep 1961 sur F-84F.



OCU/OTU à Coxyde sur Meteor T7.

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



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)2 729 55 11
Fax +32 (0)2 705 15 70
e-mail: sabca.secr@sabca.be
<http://www.sabca.com>

UITREI KING VAN HET DIPLOMA VAN 50 JAAR LUCHTVAARTBREVET

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 50 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE



Paul BARÉ

Né en mars 1933.

Il a obtenu son PPL de l'Administration de l'Aéronautique belge le 1er novembre 1965. Il a travaillé à la Sabena (ingénieur industriel).

José CAULIER

Né en mars 1939.

Voici les étapes de sa carrière aéronautique.

1957: entrée à l'école technique, candidat mécanicien Lt Avn.

1958: mutation 255 Cie Lt Avn.

1964: entrée EPE, Gossoncourt sur SV-4Bis.

1964: Esc Ecole Lt Avn à Brasschaat sur Piper L18C.

1965: mutation à la 16 Esc Lt Avn, pilote sur L18C.

1966: Esc Ecole Lt Avn, cours Alouette II.

1967: mutation à la 16 Esc Lt Avn, pilote sur Alouette II.

1968: cours moniteur Alouette II, ESALAT de Dax (FR).

1968: mutation à la 16 Esc Lt Avn : moniteur héli.

1970: Esc Ecole Lt Avn, cours VFR sur Dornier 27.

1971: Ecole Lt Avn : cours IFR sur Do27.

1972: conversion Alouette III, Force Navale à Koksijde.

1972: assistance technique à Kigali, Rwanda.

1972: Rwanda, conversion sur H250.

1973: Rwanda, conversion sur AM3C.

1974: 16 Esc Lt Avn, moniteur héli.

1976: Esc Ecole Lt Avn, conversion sur Britten Norman BN2A.

1979: mutation à la 255 Cie Maint Lt Avn, essayeur.

1984 : mutation 16 Esc Lt Avn, moniteur.

1990 : démobilitation avec 8.501 h 55 de vol au total, approximativement moitié sur héli, moitié sur avion.



Andrée CORDY

Née en juin 1944.

Le 20 août 1965, elle obtient son PPL de l'OFSA, l'Office Fédéral Suisse de l'Air.

En 1969, elle obtient aussi son brevet de pilote de planeur de l'ACRB, l'Aéroclub Royal de Belgique.

Daniel "Danny" DANS



*Sur Fouga
Magister à
Brustem.*

Né en mars 1944.

Le 09 septembre 1963, entrée à la caserne Gêruzet après les trois jours au Petit Château.

Ecolage à Gossoncourt sur SV-4B, Brustem sur Fouga Magister, Woensdrecht sur T-33 et remise des ailes. Ensuite conversion sur F-84F Thunderstreak à Eindhoven.

Arrivée à Florennes à la 1^{ère} Escadrille jusqu'en août 1967 et

mutation à la 42 Esc Recce de Bierset.

Conversion Mirage 5 à la 8^e Escadrille et arrivée de la 1^e Escadrille à Bierset.

Wing Ops Officer du 3 Wing Tac pendant 6 ans et départ pour le HQ AAFCE Attack Branch à Ramstein en janvier 1977.

En 1984, passage à la Tactical Evaluation Division toujours à Ramstein en tant que Taceval Project Officer.

31 mars 1989: la retraite comme commandant à 45 ans.



A la 42e Esc Recce sur RF-84F.

Pierre DEBOURSE



Né en décembre 1930, je suis diplômé instituteur de la 108^e promotion à l'Ecole Normale de Malonne, le 15 juin 1951. Après les épreuves de sélection, je suis admis, le 2 août de la même année, à la Force Aérienne belge en tant qu'élève-pilote, candidat officier-auxiliaire. EPE complète à Gossoncourt sur SV-4B et 1^{er} solo sur le « V 20 » le 8 septembre 1951. J'ai la mauvaise idée de demander à poursuivre l'EPA aux USA et suis désigné pour la base de « Goodfellow », la mal nommée dans la "Class" 53 A.

Comme beaucoup d'autres Belges, je passe dans la machine à laver de marque "Goodfellow". Mon rêve d'Icare brisé pour des "conneries", déçu, je rentre au pays et quitte l'armée.

On me propose immédiatement un emploi d'enseignant au Congo Belge. Sortant d'un pays du "White only", je suis curieux de voir l'autre face en y enseignant chez les noirs.

1er vol solo sur SV4b n° V20, Gossoncourt 8 Sep 1951.

J'y suis successivement instituteur, directeur d'école, professeur de maths et sciences et termine maître de stages à l'Institut Supérieur Pédagogique de Lubumbashi. Carrière de 22 ans sans interruption malgré les drames de l'Indépendance du Congo, du Katanga, des guerres de l'ONU et de toutes leurs conséquences.

Mon désir de "voler" ne m'ayant jamais quitté, en 1964, je rentre à l'Aéro-Club de la Luano qui renaît de ses cendres. Je profite de la présence de coopérants belges de l'Aéronautique Civile pour passer, enfin, la licence de pilote privé ! A partir de ce jour, je vole sur tout ce qui est "volable" dans le coin : la gamme complète de « Piper » puis celle des « Cessna » et ai même la chance de pouvoir me lâcher moi-même sur Topsy ainsi que sur Bolkow-Junior ! Après de nombreuses heures de vol, je passe la qualification d'instructeur en vol, et plus tard celle de vol de nuit (IFR). Enfin, je peux voler et ne m'en prive plus ! J'y passe tous mes temps libres de coopérant et... de père de famille ; je contribue à la formation de plus de 50 élèves-pilotes et remplis également de nombreuses "missions" aux quatre coins du pays. En 1975, je mets fin à ma carrière de coopérant belge et rentre en Belgique.

A l'invitation de la Fédération Belge de l'Aviation, je participe à trois rallyes aériens en France : Beaune 1999, Nantes 2000 et Angers 2001.

En 1999, avec mon ami pilote Guy Trigaux, nous faisons un Tour de France aérien de 10 jours à bord d'un PA28 avec escales à Lille, Mulhouse, Macon, Issoire, Auch, Bergerac, La Rochelle, Caen et Lille. Merveilleux !

A l'âge de 65 ans, après une opération à cœur ouvert, je m'inscris au Tournai Air Club de Maubray afin d'y concrétiser un dernier rêve : voler sans moteur ! Rapidement "solo", j'y ai l'occasion de faire 130 heures de vol à voile sur 11 types de planeurs différents !

En 2004, à l'âge de 74 ans, je raccroche définitivement mes ailes : heureux, remerciant le ciel de n'y avoir jamais rencontré "d'ennemi" à abattre... mais beaucoup d'amis à aimer !

Avril 1999, à 70 ans, vol de montagne à Issoire (F).



Georges DETHIOUX

Né en juillet 1946.

Débute son écolage à St Hubert comme pilote de planeur : brevet B de pilote de planeur le 04 août 1964 (ACRB).

Continue comme pilote de planeur au club du Royal Verviers Aviation.

En 1965, débute son écolage sur avion Piper Cub grâce à une bourse de 40 heures de vol reçue de l'Aéroclub Royal de Belgique et est breveté le 25 mai 1965 (licence restreinte de pilote privé, PPL AA).

Le 6 juin 1969, obtient la licence de pilote privé.

Pendant cette période 1964-1969, continue à voler à Verviers en planeur et réalise un gain de 3.000 m lors d'un vol d'onde effectué au-dessus de Spa (montée à 4.000 m QNH)... la belle époque où l'espace aérien est libre.

Force Aérienne: entre à la FAé en décembre 1968 avec la promotion 69 B.

4 mars 1969: débute les vols en SV-4 à Gossoncourt (piste en herbe à l'époque).

25 avril 1969: premier vol solo en SV-4.

Ensuite, E.P.A à Brustem sur Fouga avec un premier vol le 29 janvier 1970.

Premier vol solo sur Fouga le 3 avril 1970.

Novembre 1970: départ pour Twenthe (Pays-Bas) pour voler sur T-33 avec un premier solo le 25 novembre 1970.

Fin du training le 25 février 1971, brevet de pilote n° 2232 le 8 mars 1971.

Mars 1971: débute les cours d'instructeur FFM sur SF-260 puis sur Fouga.



Mai 1976: conversion sur HS748.

Brevet supérieur le 29 juin 1971.
 Commence la carrière de pilote FAé comme instructeur sur Fouga de juillet 1971 à mai 1973.
 Mutation à Bierset pour conversion Mirage 5 en juin 1973.
 Premier solo Mirage le 9 juillet 1973 et continue à Bierset à la 1^{er} Escadrille jusqu'en septembre 1975 (première restriction budgétaire et mutation au 15^e Wing).
 Vole comme co-pilote sur Pembroke, DC-3 & DC-6 et

commence en mai 1976 le training sur HS.748.

1977: début des cours sur Boeing 727 (ex-Sabena) et est qualifié copilote le 13 décembre 1977.

18 mai 1978: départ pour Porto Santos en B-727 pour l'opération Kolwezi.

Retour à Bruxelles et vole sur HS.748 et B-727, principalement sur les USA et Zaire.

8 avril 1980: départ pour Keflavik avec S.A.R la Princesse Paola pour la visite officielle de la Belgique dans le cadre du 150^e anniversaire de la Belgique.

Visite à Washington (Andrews AFB), New York (La Guardia), Kansas City & San Fransisco.

4 mai 1983: mutation sur AWACS à Geilenkirchen (D) et obtient la qualification Aircraft Commander le 10 janvier 1985.

En juin 1987, retour en Belgique au 15^e Wing puis mutation au 3 Wing Tac comme Officier Wing Ops.

Pension en 1991.

Carrière civile.

Commence la préparation de la licence transport public en 1991 et obtient la licence de pilote de ligne le 11 mai 1993.

Commence sa carrière chez TEA en 1991, faillite en novembre et reprise d'activités chez EBA début 1992; obtient la qualification aircraft commander (commandant de bord sur B737 le 19 février 1993), continue chez EBA puis Virgin Express.

Quitte Virgin pour Luxair en avril 1998 toujours sur B737 et reste jusqu'au 30 avril 2000 pour voler ensuite à Rome chez Aironne (Air One) principalement à l'intérieur de l'Italie.

Juillet 2006: seconde mise à la pension (60 ans).

Novembre 2006: l'OACI modifie l'âge limite pour pilote de ligne (autorisé à voler jusqu'à 65 ans).

Reprise d'activités chez AIRclass (filiale de Futura, Espagne) et en 2008, retour chez Luxair pour voler sur B737 NG & B737-700.

Fin 2009, à Abidjan comme Line Training Captain pour la formation des pilotes d'Air Ivoire.

Juillet 2010: à Djerba pour voler sur B737 (Phase down des B737 chez Nouvelair).

Puis en juillet 2011, troisième pension car 65 ans.

Retour en Belgique et vole comme instructeur pilote pour la formation des pilotes privés.

Espère avoir une quatrième pension un jour.

A ce jour, plus de 18.000 heures de vol.



Chez Luxair, sur Boeing 737-700.

Henri DEWASME

Né en mars 1945.

- Septembre à décembre 63 : Entraînement Militaire de Base (EMB) à Gossoncourt (Prom 64A).
- 2 janvier 1964 au 10 avril 1964 : Ecole de Pilotage Élémentaire (EPE) à Gossoncourt (SV4 bis).
- 12 avril 1964 au 6 janvier 1965 : Ecole de Pilotage Avancé (EPA) à Brustem (Fouga Magister CM 170).

- 11 janvier 1965 au 10 juin 1965 : Ecole de Pilotage de Transition (EPT) à Woensdrecht, NL (T33-A-10).
 - 10 juin 1965 : breveté pilote.
 - 14 juin 1965 au 11 novembre 1965 : Operational Conversion Course (OCC) à Eindhoven, NL (F84-F).
 - Brevet supérieur de pilote le 11 novembre 1965.
 - 12 Novembre 1965 au 31 décembre 1968 : 2^e Wing de Chasseurs-Bombardiers, 2^e Escadrille (Florennes).
 - 7 janvier 1969 au 12 mai 1969 : cours de formation moniteur (FFM, EPE Gossoncourt et C. Perf Brustem).
 - 22 mai 1969 au 31 décembre 1971 : moniteur Fouga Magister au C. Perf (Brustem).
 - 1 janvier 1971 à fin 1973 : pilote d'escadrille sur Mirage 5 BA à la 2^e Esc de chasseurs-bombardiers.
 - Début 1974 à fin 1978 : moniteur sur Mirage 5 au 3^e Wing Tac de Bierset.
 - Début 1979 à fin 1983, puis de début 1984 à fin 1987 : Flight Safety Officer au 3^e Wing Tac de Bierset puis au 2^e Wing Tac de Florennes.
 - De janvier 1988 à Janvier 1990 : Flight Safety Officer du QG TAF.
- Grand total : 3.700 heures de vol
Pensionné le 1 avril 1990 au grade de commandant aviateur.



Premier solo sur Mirage 5B.

Jan FRANSEN

Geboren in mei 1947.

1965: zweefvliegopleiding in Saint Hubert (B-Brevet).

1966-1968: opleiding tot jachtpiloot bij Belgische Luchtmacht, gevlogen op SV-4B, CM-170, T-33 & F-84F.

Juni 1968: brevet militaire piloot, Woensdrecht (NL) met de promotie 67A.

1969-1971: CM-170, instructeur en Rode Duivel '70 & '71.

1972-1978: F-104G, 31^{ste} Smaldeel plus instructeur.

1970-1974: instructeur 1^{ste} graad in diverse vliegclubs in België.

1979-1984: F-16, instructeur.

1985-1986: 15 Wing, 20^{ste} Smaldeel op C-130H.



1986-1992: NATO E3A Awacs (B.707) in Geilenkirchen, D.

1989: freelance B.707 cargo (Biac).

1991: freelance B.707 cargo (Air Mercury International).

1992: op rust gesteld als Commandant Vlieger bij de Luchtmacht.

1992-1996: EMB120 lijnpiloot bij Luxair.

1998: korte periode air taxi C425 en C550.

1999: vluchtenboek afgesloten met een totaal van 10.250 vliegreizen.

Op F-104G van het 31ste Smd in Kleine Brogel (1975).

Jacques HEMMERECHTS

Born in May 1938.

Issued from the Belgian Royal Military Academy as a 2nd Lieutenant, he obtained his Army Aviator wings in 1965.

In 1968, he was instructor fixed wing at the Belgian Army Aviation School.

1970: head of Dept F/W and IFR Trg.

1972: diploma Instrument Examiner obtained at the US Army Aviation School (USA).

1980: start civilian career as airline pilot till 1992.

Licences military:

- Fixed wing single and multi-engine;
- Rotary wing;
- Instructor and examiner.

Civilian licences:

- Belgian Professional F/W and R/W;
- Belgian airline transport pilot licence.



Dornier Do27 de l'Aviation Légère de la Force Terrestre.

René LENAERTS

Né en juillet 1949.

Baptême de l'air en Piper Cub avec les « Jeunesses Scientifiques » de l'athénée à 13 ans donc en 1962.

Inscription aux Cadets de l'Air de 1965 à 1968. Escadrille de Gossoncourt. Ai volé à Oostmalle, Weelde et Gossoncourt. Vol en C-119 en Angleterre, Chateauroux et défilé aérien du 21 juillet au-dessus de Bruxelles. Voyage aux USA comme flight-cadet dans l'état de NY avec le 15^e Wing en 1966. Me suis classé 5^e au Challenge Gen Avi Kaisin en 1967.

Me suis engagé au contrôle aérien de la Régie des voies aériennes (RVA) en 1967. Nommé contrôleur d'aérodrome à Bruxelles National et Charleroi Gosselies, contrôleur aux procédures Airways. Ensuite, Contrôleur radar principal à l'ACC (Area Control Center). Ai terminé comme chef contrôleur et instructeur adjoint au centre Canac à Belgocontrol en 2001, après des cours suivis à Eurocontrol à Luxembourg. Nombreux vols d'études à bord des cockpits des avions de la Sabena et visites des centres de contrôle de Londres, Rome, Athènes, NY, Boston, Nairobi, Jobourg, Cotonou, Tokyo.

Nombreuses heures de vol sur le Piper Cub de la RVA (OO-RVA). Lâché solo le 2 mai 72 à Alost (EBAL), plus tard initiation sur l'Aéronca (OO-MDM) de Robert Minnoye.

Intervention comme contrôleur aux Fly-In de Schaffen-Diest pendant 16 ans et directeur de vol de Bertrix lors de deux meetings aériens. Membre à l'époque de la «Belgian Veteran Aircraft Federation» Vols avec le Cessna 150 d'Abelag (OO-CNA) et notamment avec un collègue ami à Lausanne.

Achat d'un « Jodel Sicile Record 1051 » d'occasion (OO-VRT) avec ce collègue ami. Vols en France (Dijon, Lyon, Nîmes, Perpignan), Angleterre (Lydd, Gatwick), Copenhague, Espagne (Gerona), Barcelone, Palma de Majorque.

Conversion Jodel à Namur Temploux sur le D120 (OO-FDR). Lâché solo le 05 juin 1978.

Parti aux USA à St. Louis, Missouri, pour acquérir ma licence de pilote privé américaine de la FAA. Plus de 56 heures de vol en trois semaines et ceci en 1994. Vol solo le 31 mars sur C150, qualifié ensuite sur C152 et C172. Trois heures de vol VFR nocturne et ma licence de « Private Pilot Cert » n° 2496355 le 09 avril 1994.



Conversion sur C172 à Liège avec Mr. Grisard, ancien pilote de F-104, en mai 1994.

Vol sur Grumann AA5 Cheetah (N9920U) à St. Ghislain et sur C172 (N789BB) à Bierset vers Theux, Spa, St Hubert, Oostende.

Lors de mes voyages aux USA, vols en C152 à Mainsfield-Boston, Opa-Loca (Miami), sur C172 et Piper Warrior, Merrit Island, Marco Island, les Keys (Floride) et Las Vegas (Nevada). Vols aux commandes d'un DC-3 de Opa-Loca vers Nassau (Bahamas) et retour.

Vol en simulateur du Douglas Skywarrior à Dallas (Texas). Vols en B-17 Flying Fortress « Sentimental Journey » à Midland (Texas) lors du Air Show « Commemorative Air Force ».

Membre de la Belgian Guild of Air Traffic Controlers, Friends of the US Air Force Museum (Ohio), The Commemorative Air Force (Texas), AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) et NATCA (National Air Traffic Control Association).

En 1989, retour au vol à voile avec stage au Centre National de St Hubert. Ai gagné deux ans de suite le challenge « Selmo Vernieuwe » avec le plus long vol de la saison ceci en '92 et '93. Membre de l'aéroclub les « Faucheurs de Marguerittes » et de la ligue flamande de vol à voile de Zwartberg.

Vol à voile à l'étranger, licence solo en montagne au CFHN (Centre français de haut niveau) à St Auban. Licence marocaine pour vol à Beni-Mellal au Maroc, stages en Tchèque, Slovaquie, Pologne, Nyeri (Kenia), Orlando, Immokalee (Floride), Maricopa (Arizona). En Pologne, vol en compagnie du Veteran Glider Club de Firmin Henrard et voltige en Tchèque à bord du Blanik avec le champion tchèque du vol en miroir à deux Blanik.

Achat avec trois amis du club de St Hubert de trois planeurs, un Mucha, un Zugvögel et un Blanik, mais aussi vols sur 28 planeurs différents totalisant 456 vols en 650 heures.

Vol en Fouga Magister avec un ancien leader de la patrouille de France à Valenciennes.

Membre de l'ARATCO, association des contrôleurs retraités, et membre du « Cercle Aéronautique les Ailes » de Soignies.

Vol sur simulateur IFR (vol aux instruments), 14 heures. Vol IFR à San Diego en accompagnement (San Diego vers Las Vegas de nuit). Vols de EBSG vers Epernay et Jersey.

Vol d'initiation en ULM à Buzet et Courrières avec le Chikinox d'un ami.

Et comme spectateur, le contraire serait mentir, ait assisté à 4 départs de Navettes Spatiales depuis Cape Kennedy, dont 2 nocturnes, de John Glenn et celui du dernier lancement d'Atlantis.



Vol en Fouga Magister à Valenciennes (F).

Guy LIESSE

Né en octobre 1941.

Il est breveté pilote à l'EAC avec la 11e Promotion le 7 juillet 1965.

Il obtient également son brevet de pilote de planeur le 5 juin 1972 (ACRB).

Il volera à la LINAIR comme F/O DC-3 et à la Sabena où il occupera les fonctions suivantes : P2/P3, F/O Caravelle et Boeing 707, Cdt Boeing 737, TRI & TRE, Chef pilote, Senior Chief Pilot et Sector Chief Pilot Europe.



Jean-Marie LORANGE

Né en mai 1947.

13 juillet 1965: premier solo en planeur aux Cadets de l'Air de Belgique.

Juillet 1968: obtention d'une bourse de pilotage de la Fédération des Clubs Belges. Elève pilote à l'Aéro Para Club de Spa.

Août 1969: Licence de Pilote privé. Baptêmes de l'air, largages de parachutistes.

Avril 1970: Elève-pilote à la Force Aérienne. Vols en Marchetti, Fouga et T-33.

14 juillet 1972: Pilote militaire. Conversion sur Mirage 5B.

Avril 1973: Pilote chasseur-bombardier à la 1^e Escadrille.

Juillet 1974: Remorqueur de planeurs en SV-4B puis Piper Cub aux Cadets de l'Air, à St Hubert et Verviers.

Septembre 1980: Instructeur sur Mirage 5B à la 8^e Esc.

Novembre 1982: Wing Operations Officer à Florennes et Bierset. Vols en Fouga et Marchetti.

Avril 1983: Instructeur planeur aux Cadets de l'Air, à St Hubert et Verviers.

Octobre 1991: Licence de Pilote Professionnel.

Juillet 1992: Mise à la retraite.

Février 1993: Instructeur 1^{er} degré.

Mars 1996: Instructeur 2^e degré.

Juillet 1997: Qualification IFR.

Janvier 1999: Réussite de l'examen théorique pour pilote de ligne.

Juin 2000: Qualification multimoteur.

Octobre 2001: Examineur de vol.

Juin 2006: Remorqueur de banderoles.

2015: Licence CPL avec qualification instructeur pour pilote privé, professionnel, instructeur, remorquage planeur, remorquage banderole, voltige aérienne.

Licence SPL avec qualification instructeur planeur et motoplaneur.

Certificat d'examineur de pilote privé et professionnel.



A la 1^e Esc en 1973.



Juste avant le décollage pour mon premier solo, le 13/7/65.

André "Dréke" MAES

Geboren in augustus 1944.

Omwille van zijn -toen- min of meer zwakke gezondheid hield Dréke zich op 12-jarige leeftijd vanaf 1956 af dag in, dag uit bezig met modelvliegtuigbouw. Op een dag raakte hij een radio bestuurd vliegtuigje kwijt in de buurt van het militaire vliegveld van Brasschaat. Toen hij vroeg aan de piloten van de vliegclub om tijdens hun vluchten 's uit te kijken of ze een vliegtuigje in de bomen zagen hangen, mocht Dréke mee met de Tiger Moth om zelf te zoeken. Sinds die dag is André bijna nooit meer op de begane grond geweest... Hij werd er lid van de vliegclub en behaalde in 1961 zijn vergunning van zweefvlieger. Tijdens zijn huwelijksreis in Egypte (1965) verwierf hij een Arabische zweefvliegvergunning. Na honderden zweefuren schakelde André over naar motorvliegen en ook in 1965 behaalde hij zijn Belgische vergunning van privé-vliegtuigbestuurder. Als eminent



Na de landing van mijn eerste solovlucht op zweefvlieger Rhonlerche in 1961.

Europeaan deed hij het jaar nadien alle examens en praktische vliegproeven nog eens over, om in Nederland de vergunning van privé-vlieger eerste klas te behalen.

Het bloed kruipt waar het niet kan gaan en daarom begon André zich voor te bereiden op de theoretische en praktische examens om de vergunning van ballonvaarder binnen te rijden. Dat werd een feit in 1988. Hij had het virus zwaar te pakken en daarom nam de man in één ruk deel aan het examen van sportcommissaris "Gliding and ballooning" in Brussel. Het jaar nadien behaalde André de vergunning "Commercial Pilot Ballooning" met andere woorden : André werd Aéronaut op 44 jarige leeftijd.

Ooit was André Maes de jongste zweefvlieger in België, hij was toen amper 16 jaar. Vandaag de dag zijn al zijn licenties nog up-to-date en maakt hij er nog wekelijks gebruik van. De luchthaven van Deurne en het SV4-museum aldaar zijn voor hem geen onbekenden : André vliegt zelf met een SV4 uit 1955.

Het zal geen verwondering wekken dat een zo rijk gevuld leven als piloot ooit eens moest leiden tot een record: het Benelux-record snelheid op zweefvliegtuigtweezitter sneuvelde op 3 januari 1984 in Tocumwall (Australië). Verantwoordelijk daarvoor waren André Maes en zijn Nederlandse copiloot Henk Frohwein. Dit record had betrekking op een vlucht van 300 km heen en weer.

Ballonvaren deed André niet enkel in eigen land, maar niet in het minst in Zwitserland en in Albuquerque (New Mexico, USA). In Zwitserland ontmoette hij meermaals Bertrand Picard waarmee hij bevriend geraakte. Picard was de eerste die met een luchtballon de wereld rond vloog, en is de kleinzoon van de uitvinder van de bathyscaaf, Prof. Jacques Picard. André trok in Château d'Aix de hanglider van Bertrand meermaals omhoog tot op 3.000 meter met... zijn ballon!

Tenslotte heeft André, die nu nog steeds in een blakende gezondheid verkeert, zich ook jarenlang bezig gehouden met de restauratie van zijn persoonlijke SV4 (OO-SVB) en zijn Piper Cub's (OO-HBS & OO-OAA). Al deze prachtige toestellen hebben nu een andere eigenaar en André vliegt nu met de SV4 van zijn beste vriend Bernard Van Milders, de OO-EIR. Tot nu heeft Dréke ongeveer 1.200 vliegreuren.



Michel MANDL

Né en août 1944.

Après avoir effectué des humanités scientifiques à l'athénée royal des Forces belges à Rösrath (République fédérale d'Allemagne), Michel Mandl s'engage à la Force Aérienne en 1963 (Prom 64B). Il obtient son brevet supérieur de pilote en 1965 et est muté à la 2^e Escadrille, 2^e Wing à Florennes. Il quitte cette unité en 1977 après avoir effectué plus de 2.000 heures de vol sur F-84F et Mirage 5, et devient officier d'opérations à la 1^e Escadrille du 3^e Wing à Bierset (Liège).

Promu au grade de major en 1978, il est désigné en 1979

pour la section opérations de l'État-major de la Force Aérienne. Il est nommé « lauréat du travail » en 1980 après avoir démontré d'excellentes aptitudes professionnelles dans les différentes fonctions occupées en unité opérationnelle.

En 1981, il est admis à l'Institut Royal Supérieur de Défense (IRSD) et reçoit le diplôme de breveté d'état-major en juin 1982. De 1982 à 1984, après une conversion sur F-16, il commande la 349^e Escadrille du 1^{er} Wing à Beauvechain. Il est nommé lieutenant-colonel le 26 mars 1983. De 1984 à 1987, il retourne à l'IRSD comme professeur au département de la Force Aérienne.



En avril 1987, il est muté au Cabinet du Ministre de la Défense pour y remplir la fonction d'Attaché. En mai 1988, il est nommé conseiller et promu au grade de colonel le 26 décembre. Le 1^{er} octobre 1991, il est nommé chef de Cabinet.

Le 26 mars 1992, il accède au grade de général major et occupe la fonction de général adjoint de la Force Aérienne Tactique. En même temps, il assume la fonction de commandant du « Second Allied Tactical Operational Command » (ATOC) à Maastricht.

Le 30 novembre 1992, il prend le commandement de l'Entraînement et du Support de la Force Aérienne et effectue une conversion sur Merlin SW3 au 15 Wing de Transport aérien.

Nommé lieutenant général le 26 mars 1996, il devient le commandant de la Force Aérienne tactique le 1 avril 1996.

En 1997, il effectue une conversion sur C-130 et est nommé Aide de camp du Roi le 21 juillet. La même année, il est élevé au rang de « Officier de l'Ordre national du mérite » de la République française.

Outre les différentes décorations nationales qui lui sont attribuées de par son grade, « la Plaque de Grand Officier de l'Ordre de la Couronne » lui est conférée le 21 juillet 1998.

Le Lieutenant Général Mandl est nommé Chef d'État-major de la Force Aérienne le 1 avril 2000.

En avril 2001, les médailles « NATO medal former Yugoslavia » (SFOR) et « NATO medal for Kosovo » (KFOR) lui sont octroyées pour sa participation sur Merlin SW3 et sur C-130 aux opérations menées pendant la période 1998-2000.

Il part en disponibilité à sa demande le 1^{er} janvier 2002.

Au cours de sa carrière de pilote, le Lieutenant Général Mandl a effectué quelque 5.000 heures de vol sur 35 types d'avions différents.

"The Legion of Merite" (degree of commander) lui est octroyée à l'Ambassade des États-Unis d'Amérique le 2 janvier 2002.

Le 3 avril 2002, il reçoit à Paris, la décoration de « Commandeur de la Légion d'Honneur ». Il est le premier aviateur belge à recevoir cette haute distinction.

En 2002, Michel Mandl devient membre du Conseil d'Administration de la société royale « les Vieilles Tiges de l'aviation belge ». Il en assure la présidence d'avril 2007 au mois de mars 2013, date à laquelle il devient président d'Honneur de l'association.

Michel Mandl est l'auteur de nombreuses notices biographiques d'aviateurs belges et étrangers réalisées au profit de l'Académie des Sciences et des lettres et des Vieilles Tiges.



En 2011, la maison d'édition liégeoise Céfal publie un ouvrage qu'il a réalisé en collaboration avec le Colonel aviateur Honoraire Alphonse Dumoulin : « Cent ans de Technique aéronautique en Belgique ». Un deuxième ouvrage retraçant la vie de deux aviateurs ayant marqué leur génération, le major Robby de Bruin et le commandant Roger Fagnoul, paraît cette même année 2011.

Michel Mandl est marié à Liliane Zenner depuis plus de 40 ans. Il a un fils de 39 ans et trois petits-enfants...

Au retour d'un vol sur F-16.

Alain SCHMITZ

Né en octobre 1942.

Engagé à la Force Aérienne avec la promotion 64B. Breveté pilote le 8 octobre 1965 à Woensdrecht en même temps que Wilmart, Beyaert Hans, Troupin Henri, Moulin Pierrot, Dans Danny, Remacle André et Mandl Michel.

Successivement :

315 Escadrille à Eindhoven (OCC F-84F).

1^{er} Escadrille de Chasseurs-bombardiers à Florennes.

FFM Gossoncourt et Brustem, Instructeur.

Red Devil en automne 1968 et toute l'année 1969 dans la patrouille composée de Paul Van Essche, Roger Fagnoul, Gust Janssens, Herman « Fox » Devos, Henri Bernier et Alain Schmitz.



Avec les Diables Rouges.

d'ingénierie industrielle, pilote son propre avion.

Total des heures de vol de 1964 à 1996 : 6.500 heures d'avion et 700 heures d'hélicoptère.

Eddy UYTERSPROT

Geboren in april 1941.

Op 18 februari 1964 startte ik mijn vliegtraining op Piper-Cub in de Royal Antwerp Aviation Club met als instructeur Daniel Jordens. De volgende vier jaren werden gevuld met instructie, reclamepanelen slepen, zwevers optrekken op SV-4b, Tiger-Moth, Chipmunk, Super-Cub, C-150, C-172, enz.

In december 1968 ga ik aan de slag bij de firma Siai-Marchetti te Gosselies als instructeur op de SF-260 en de S-205. Daarna volgt de Vlaamse Luchtvaartbond met instructie op verscheidene lichte vliegtuigen.

In april 1970 begin ik de training First-Officer op DC-3 bij Delta Air Transport te Deurne. De jaren daarop volgen de DC-6B, Convair 440, Nord 262 en de Fairchild



Quitte la FAé le 6 janvier 1970 et passe dans la réserve jusqu'au 31 déc 1993.

Dernier grade : Commandant-Aviateur (1976), Chevalier de l'Ordre de la Couronne (AR du 19 juillet 1980), Chevalier de l'Ordre de Léopold (AR du 20 juillet 1985).

Dans le civil :

- Chef du Service aviation de la Symétain, Compagnie minière de l'Est Zaire, jusque fin 1973.

- Pilote et instructeur à la Gécamines jusqu'en 1975.

- PDG de Radiocom SA en Côte d'Ivoire, société de télécom, pilote son propre avion.

- PDG de Seretel SA au Gabon, société de télécom, pilote son propre avion.

- PDG de Laura-Bec Inc. au Canada, société

227-B. In augustus 1977 doe ik mijn Captain check op deze Fairchild. In april 1987 komt de eerste jet i.e. de F-28 Fellowship. Ik vlieg als Captain en instructeur op deze kist tot februari 1996. De F-28 verdwijnt en wordt vervangen door de Avro RJ-85, Avro RJ-100 en de BAe-146. Als Captain, instructeur en examiner (TRE) geef ik meestal training of neem examens af tot aan het beruchte faillissement van Sabena.

Op 1 januari 2002 ga ik op pensioen met 18.500 vlieguren op de teller.

Leo VRANCKX



Geboren in november 1941.

Hij vervoegde de Koninklijke Militaire School in 1960 (100ste Promotie Alle Wapens) en werd onderluitenant benoemd in 1962. Zijn opleiding tot gevechtspiloot vond plaats in België (SV-4b en Fouga CM-170) en in Nederland (Lockheed T-33 en F-84F Thunderstreak). Op dat laatste toestel won hij de trofeeën van beste schutter machinegeweer, raketten, bommen en algemeen.

Hij kreeg zijn vleugels opgespeld in 1965 en werd ingedeeld bij het 42ste Verkenningssmaldeel te Bierset. In 1968, als jonge kapitein en vliegend op RF-84F, won hij "Royal Flush XIII", de jaarlijkse verkenningsscompetitie van Centraal Europa, en hield daarbij meer dan 140 piloten van 7 verschillende landen achter zich.

Van 1969 tot 1971 studeerde hij aan de Krijgsschool (87ste Divisie), waarna hij werd overgeplaatst naar de 2de Tactische Wing te Florennes, waar hij vloog op Mirage 5B. Hij

bezette er opeenvolgend de posten van Officier Operaties en Training Vlieggroep, Officier Operaties van het 42ste Smaldeel Verkenning en, na zijn benoeming tot majoor in 1973, Officier Bevelvoerder van het 2de Smaldeel Jagers Bommenwerpers.

In 1976 keerde hij terug naar de Krijgsschool, waar hij de omvorming tot Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie en de introductie van de 3de cyclus mee hielp realiseren, en waar hij in 1979 benoemd werd tot Luitenant Kolonel.

In 1981 werd hij aangesteld als Commandant Vlieggroep van de 3de Tactische Wing in Bierset. In 1983 volgde dan de overstap naar HQ 2ATAF in Rheindahlen, Duitsland, waar hij de functie van Hoofd Offensieve Operaties waarnam.

Van mei 1986 tot oktober 1989 was hij commandant van de Elementaire Vliegsschool in Goetsenhoven, en vloog hij op SIAI Marchetti SF-260M. Hij werd er benoemd tot Kolonel in 1987.

Einde 1989 vervoegde hij het NATO Hoofdkwartier in Brussel waar hij drie jaar fungeerde als Deputy Military Representative en o.a. zetelde in de werkgroepen "strategy", "command structures", "force structures" en in het "Senior Political Committee Reinforced".

Hij werd Brigadegeneraal op 1 juni 1993 en werd aangeduid als Deputy Commander ICAOC 3 Sembach, Duitsland, op 1 juli 1993.

Hij beëindigde zijn actieve loopbaan op 1 januari 1996. Tijdens die loopbaan verzamelde hij meer dan 3.000 vlieguren op een tiental verschillende vliegtuigtipes.

Brigadegeneraal Vlieger b.d. Leo Vranckx is gehuwd met Jeannine Steppe. Zij hebben drie kinderen en zeven kleinkinderen.





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

www.vieillestiges.be

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



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02/251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com

Website www.vieillestiges.be