

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

**Banquet Annuel**  
30 avril 2016



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

**Jaarlijks Banket**  
30 april 2016

**Salons de Romree**  
Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Uw tafel \_\_\_\_\_ Votre table



# SALONS DE ROMREE GRIMBERGEN



# Menu

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

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



Canard fumé avec Mozzarella & Basilic, roquette & copeaux de Parmesan

Gerookte eend met Mozzarella en basilicum, rucola en Parmezaanschiffers



Savourette de porc belge, tian de légumes & pommes de terre au romarin

Savourette van Belgisch varken met torentje van ratatouillegroenten en rozemarijnaardappelen



Buffet de desserts

Dessertenbuffet



Moka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2015

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2014

**GEDENKBOEK  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

**MÉMORIAL  
DE L'AVIATION BELGE**

Zijn vandaag ingeschreven

Sont inscrits aujourd'hui

Jules de LAMINNE & Jean «Pyker» OFFENBERG



**DIPLOMA VAN 70 JAAR  
LUCHTVAARTBREVET**

**DIPLÔME DE 70 ANS  
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Jean LAUWERS.

**DIPLOMA VAN 60 JAAR  
LUCHTVAARTBREVET**

**DIPLÔME DE 60 ANS  
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Marc ALAERTS, Paul CHRISTIAENS, Jean-Claude DISPAUX,  
Thierry GRISARD de la ROCHETTE, Louis HOUBAILLE, Xavier JANSSENS,  
Walter SPYERS, Thierry TOURNAY, Jean VAN DEN BOSSCHE,  
Pierre VAN DEN BOSSCHE, Pierre VERMOESEN & Jacques WILMART.

**MEDAILLE VAN 50 JAAR  
LUCHTVAARTBREVET**

**MÉDAILLE DE 50 ANS  
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

Raymond BERNACKI, Marcel BICQUÉ, Eduard COPPENS, Thierry MOJET,  
Paul NAVEAU, Guy NEYRINCK, André PERRAD, Robert SCHEPENS,  
André TAMINIAUX, Wilfried TERSAGO & Karel VERVOORT.

## Jules de LAMINNE

1876 – 1957

Le Chevalier Jules de Laminne fut un authentique pionnier de l'aviation en Belgique. Détenteur du brevet de pilote numéro 9, il fut l'un des tout premiers animateurs de l'aérodrome de Kiewit en 1910 ainsi que le premier instructeur à former les pilotes de l'armée belge, en tête desquels figure Georges Nélis qui, après la guerre de 14-18, fut le fondateur de la SABENA et de la SABCA. C'est également par l'entremise du Chevalier Jules de Laminne que les premiers avions Farman furent fournis afin d'équiper l'école de pilotage et la Compagnie des Aviateurs à Brasschaat.

Il relança l'aérodrome de Kiewit, tombé en désuétude, en 1934 mais, ce qui nous importe le plus, c'est qu'en 1937, il fut cofondateur, administrateur et l'un des deux vice-présidents de l'association des Vieilles Tiges Belges nouvellement créée.

Cette association prospère, car elle compte actuellement plus de six cents membres, aviateurs et anciens aviateurs militaires, de ligne, civils ou sportifs, tous très fiers d'en faire partie !



*Ridder Jules de Laminne is een ware pionier van de Belgische luchtvaart. Zijn pilotenbrevet draagt het nummer 9. In 1910 was hij één van de eerste bezielers van het vliegveld van Kiewit en de allereerste instructeur voor de vorming van Belgische militaire piloten. Onder hen, Georges Nelis, die als eerste het militair brevet kreeg en later, na de oorlog 14-18, zowel SABENA als SABCA zou oprichten. Het is ook door de tussenkomst van ridder Jules de Laminne dat de eerste Farman vliegtuigen zouden aangeschaft worden om de vliegschool en de Compagnie van het Vliegwezen in Brasschaat uit te rusten. In 1934 zou hij het volledig verwaarloosde vliegveld van Kiewit opnieuw leven inblazen. Wat ons echter vooral interesseert: in 1937 wordt hij medestichter, bestuurslid en vicevoorzitter van de pas opgerichte vereniging, de toenmalige "Vieilles Tiges Belges". Deze welvarende vereniging telt vandaag meer dan 600 leden, vliegeniers en ex-vliegeniers uit zowel de militaire, burger als sportieve vliegwereld, die allen zeer fier zijn "to be one of them".*

## Jean "Pyker" OFFENBERG, DFC

1916 – 1942



Jean OFFENBERG est né à Laeken le 03 juillet 1916 d'un père originaire de Rotterdam (Pays-Bas) et d'une mère belge. Il acquiert la nationalité belge en mai 1935 et, après avoir effectué son service militaire, se rengage en qualité d'élève-pilote. Il est rattaché à la 77<sup>ème</sup> promotion.

Breveté pilote le 25 mars 1939, il est affecté à la 4<sup>e</sup> Escadrille de Chasse de Nivelles, équipée de Fairey Firefly auxquels succèdent l'année suivante des Fiat CR.42 plus modernes. C'est aux commandes de cet appareil qu'il effectue sa première mission de guerre, le 10 mai 1940, et remporte une victoire confirmée contre un Dornier17 et en endommage un second.

A l'approche de la capitulation, il essaye, accompagné de JOTTARD et trois autres pilotes, de gagner l'Angleterre en avion. Malheureusement leur projet est découvert et le 19 juin, ils rejoignent le reste de leur régiment à Montpellier à bord de Caudron Simoun français.

Avec JOTTARD, ils s'enfuient avec cet avion à Ajaccio puis se dirigent vers Oudja où se trouve l'école de pilotage belge et de là, en train, rejoignent Casablanca où ils embarquent pour Gibraltar. Un cargo britannique les débarque à Liverpool le 16 juillet.

Il est incorporé sans coup férir au camp de la RAF à Gloucester,

nommé Pilot Officer le 30 juillet, il passe sur Hurricane au 6 OTU de Sutton-Bridge.

Affecté au 145 Sqn, il est stationné à Drem en Ecosse mais rejoint le 10 octobre le 11 Group à Tangmere. Le 27 octobre PYKER (son surnom à la RAF) remporte une victoire probable sur un BF 109 mais il perd son ami JOTTARD ce qui le touche profondément.

Le 1er novembre 1940, il obtient sa première victoire confirmée au sein de la RAF et abat un autre BF 109 cinq jours plus tard. A la mi-janvier 1941, son Sqn est équipé de Spitfire.

Suite à ses célèbres victoires du 05 mai 1941, il est, au mois de juin, le premier Belge à être décoré de la DFC. Il est décoré le 21 juillet de la Croix de Guerre par le ministre belge de la Défense du gouvernement de Londres Mr GUTT. Le 17 juin, il rejoint la célèbre escadrille 609 à Biggin Hill. Après de nouvelles victoires, il est promu Commandant de Flight. Il vole en mission de combat inlassablement les 6 derniers mois à la 609 accumulant plusieurs victoires probables.

Sa brillante carrière se termine le 22 janvier 1942 à DIGBY lorsqu'un pilote du 92 Sqn exécute une attaque simulée sur la formation de Pyker et de son ailier à l'entraînement « Balbo » ROELANDT. Il percute l'avion d'OFFENBERG et s'écrase avec lui.

Il avait à son actif 7 avions détruits, 5 probables et 6 endommagés.

Le 20 août 1956, la Base de Florennes du 2<sup>e</sup> Wing de Chasseurs-Bombardiers recevait officiellement le nom de « BASE J.OFFENBERG ».

La promotion d'élèves-pilotes 86A porte son nom.

Jean Offenberg werd op 03 juli 1916 in Laken geboren als zoon van een Rotterdamse (Nederland) vader en een Belgische moeder. In mei 1935 verwerft hij de Belgische nationaliteit en na het volbrengen van zijn militaire dienst treedt hij terug in dienst als leerlingpiloot van de 77<sup>ste</sup> promotie.

Op 25 maart 1939 wordt hij tot piloot gebrevetteerd en toegewezen aan het 4<sup>de</sup> Jachtsmaldeel te Nijvel. Het smaldeel is uitgerust met Fairey Firefly die het jaar daarop worden vervangen door de meer moderne Fiat CR.42.

Op 10 mei 1940 voert hij met dit toestel zijn eerste oorlogsopdracht uit waarbij hij een bevestigde overwinning op een Dornier 17 behaalt en een tweede beschadigt.

Bij de capitulatie probeert hij samen met JOTTARD en 3 andere piloten per vliegtuig Engeland te bereiken. Hun plan wordt jammer genoeg ontdekt en op 19 juni vervoegen zij aan boord van een Franse Caudron Simoun de rest van hun regiment in Montpellier.

Met dit vliegtuig vluchten ze naar Ajaccio en verder naar Oudja waar zich de Belgische vliedschool bevindt. Vandaar gaat de reis per trein verder naar Casablanca waar zij inschepen naar Gibraltar. Op 16 juli komen ze met een Britse vrachtboot in Liverpool aan.

Hij wordt zonder dralen in het RAF kamp van Gloucester ingelijfd. Pilot Officer benoemd op 30 juli gaat hij over naar 6 OTU in Sutton-Bridge voor zijn conversie op Hurricane.

Afgedeeld in het 145<sup>ste</sup> Smd wordt hij in Drem (Schotland) gestationeerd maar op 10 oktober vervoegt hij de 11<sup>de</sup> Group in Tangmere. Op 27 oktober behaalt PYKER (zijn bijnaam in de RAF) een waarschijnlijke overwinning op een BF109 maar verliest zijn vriend JOTTARD, wat hem diep treft.

Op 01 november behaalt hij zijn eerst bevestigde overwinning als lid van de RAF en schiet 5 dagen later een andere BF 109 neer. Midden januari 1941 wordt zijn Smd met Spitfire uitgerust.

In juni is hij de eerste Belg die onderscheiden wordt met het DFC als gevolg van zijn beroemde overwinningen op 05 mei 1941. Op 21 juli ontvangt hij het Oorlogskruis uit de handen van Dhr. GUTT, minister van Defensie van de Belgische Regering in London.

Op 17 juni vervoegt hij het beroemde 609 Smd in Biggin Hill en wordt tot Flight Commandant bevorderd na nieuwe overwinningen. Hij voert de laatste 6 maanden van 1941 zonder onderbreking oorlogsopdrachten uit in de schoot van het 609ste waarbij hij meerdere waarschijnlijke overwinningen behaalt.

Zijn schitterende loopbaan neemt een bruusk einde op 22 januari 1942 in DIGBY wanneer een piloot van het 92<sup>ste</sup> Smd een schijnaanval uitvoert op de formatie van PYKER en zijn wingman onder training "Balbo" ROELANDT. Hij raakt het vliegtuig van OFFENBERG en stort samen met hem te pletter.

Op dat ogenblik had hij 7 vernietigde, 5 waarschijnlijke en 6 beschadigde vliegtuigen op zijn palmares.

Op 20 augustus 1956 ontvangt de 2<sup>de</sup> Wing Jager-Bommenwerpers van Florennes officieel de naam "BASIS J. OFFENBERG".

De promotie leerlingpiloten 86A draagt zijn naam.



# ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

## UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET



### Jean LAUWERS

Jean is in juli 1920 geboren.

#### **Militaire loopbaan België**

1937, Vilvoorde bij de overzeiningstroepen. Ik behaalde daar het brevet van radiotelegrafist en ook de graad van adjudant.

#### **Vliegloopbaan AVI/FP, Aviation Force Publique**

1946 – 1961, in Congo.

Mijn totaal aantal vlieguren tijdens die periode bedroeg 8.060 uren en 15 minuten. Ik ben in heel Congo op elk vliegveld geweest, groot of klein, zelfs alle nood-

vliegvelden. Mijn missies waren zeer gevarieerd van aard. Hieronder een greep uit mijn toenmalige opdrachten:

- Dringende medische missies: bevoorrading medicijnen, transport van patiënten, dringende zorg,...;
- Koninklijke missies voor zowel Koning Leopold III als voor Koning Boudewijn;
- Bevoorrading van allerhande militaire en private/civiele posten;
- Verkennende missies: luchtfoto's voor de cartografie van Congo;
- Zoekmissies naar verdwenen vliegtuigen;
- Vervoer van missionarissen en religieuzen.

Hier vindt u ook nog enkele bijzondere missies:

- Vervoer van het jachtluipaard dat Koning Boudewijn als geschenk had gekregen. We stegen tot 3.000 meter om het dier rustig te krijgen;
- Natuurexpeditie met Koning Leopold;
- Onder dreiging van de revolutie, vervoer van personen, we werden voortdurend tegengewerkt;
- Vervoer van een geesteszieke waarbij ik gewond geraakte. Na die vlucht heb ik geijverd om de zieken vast te maken op een brits.

Zoals reeds gezegd, denk ik zeer vaak en met plezier terug aan mijn vliegloopbaan in Congo. Ook al was het vaak gevaarlijk en heb ik heel wat collega's verloren.





# ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

## UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET



### Marc ALAERTS

Marc est né en mars 1934.

Entrée à la Force Aérienne le 18 mai 1953, mon périple d'aviateur commence à Etterbeek, Caserne Gêruzet. Après un court passage à Gossoncourt, je suis finalement transféré à l'E.P.E. de Coxyde en tant qu'« aspirant-élève pilote ». L'entraînement en vol commence sur le SV-4b à Raversijde (aujourd'hui Ostend airport).

1<sup>er</sup> vol avec le F/O Phillips; le 1<sup>er</sup> Sergent de Liedekerke me lâche pour mon 1<sup>er</sup> vol solo le 19 juillet 1953. Cours théoriques sporadiques, aérodynamique, météo, très sommaires, sauf le cours d'anglais, intensif et régulier..., nous devons être fin prêt pour partir aux USA pour la fin du mois d'août ! Petit vol de familiarisation sur Harvard (Lt Cauwenberghs) en août 53 puis, retour à Gossoncourt, dans l'attente du départ pour les Etats-Unis. Je totalisais tout juste 25 h. de vol.

Branle-bas, le 31 août 1953 : ordre de marche pour les USA est donné à notre groupe de 25 élèves.

Arrivée à la gigantesque base de « Lackland », le grand centre d'entraînement de la US Air Force, passage incontournable pour toute nouvelle recrue américaine. On nous intégra dans la classe 55F, pour l'apprentissage de la dure discipline des « Aviation Cadets », 3 mois pénibles de drill, visites médicales et cours intensifs. Et c'est le 7 janvier 1954 que je pars enfin pour les 'Primary et Basic flying schools' à Moultrie, Georgia; trois Belges au milieu de 400 élèves américains.

L'entraînement en vol commença par le 'Primary training', sur PA18 Piper Cub, simple et basique. Le passage sur cette machine fût une simple formalité, car nous avions l'avantage d'avoir déjà reçu une formation aéronautique de base en Belgique.

Après le Piper Cub, l'entraînement s'enchaîna sur T-6 Texan (Harvard), pour 120 h. de perfectionnement en vol, en navigation, en acro et au vol aux instruments. Egalement très vite lâché sur T-6, j'ai par la suite sporadiquement dû interrompre mon training car l'instructeur qui m'avait été assigné fût déclaré inapte, cause santé. Les notes très moyennes aux 'ground courses' et l'échec au 'final examination' ont précipité mon 'wash-out'.

Retour en Belgique, en juillet 1954, je suis envoyé au centre d'instruction de la F.Aé. à St Nicolas, dépité et dégoûté (de sergent, je me retrouve simple soldat !).

Nous reçûmes un jour, la visite d'un délégué du Ministère de la Défense nationale en quête de personnes telles que nous, ayant déjà un bagage aéronautique et disposées à reprendre l'entraînement. Il s'agissait de fournir en pilotes la nouvelle arme récemment créée au sein de la Force Terrestre: les AIR O.P. (air observation post) et où une nouvelle carrière de pilote nous était proposée. Je me suis donc retrouvé quelques jours plus tard à Wevelgem.

Ainsi, l'entraînement recommença sur Tiger Moth. Nous rejoignons en janvier 1955, l'école d'artillerie de Brasschaat où se trouvait le centre de formation tactique de l'aviation rebaptisée « légère », la « Lt Avn. Nouvel entraînement



intensif, sur Piper Cub, de bonne mémoire.

Et en février 1956, le brevet de pilote enfin ! Mais aussi, celui de chef de pièce avec le grade 'terrestre' de... Maréchal des Logis !

Je suis désigné pour la 16<sup>e</sup> Escadrille basée à Butzweilerhof près de Cologne. J'y resterai détaché pendant 3 ans et 800 heures de vol. Vols de recon-

naissance à basse altitude, vols de liaison avec les grosses légumes, vols photos, opérations de soutien logistique pendant les manœuvres, en collaboration étroite avec les unités présentes sur le terrain. Petit passage aussi par la "Heeresflugschule" à Hambourg pour une qualification sur le Dornier 27. Je n'aurai cependant pas l'occasion d'apprécier cet excellent appareil en opération, car mon terme de 5 années dans l'Armée belge s'acheva là...

Je quitte donc définitivement l'Armée en mai 1958. J'ai travaillé quelque peu pour Publi Air, pour Promi-air en France et enfin, pour la « Star » (société de transport aérien ruandaise) qui assurait quelques liaisons intérieures dans le Rwanda et le Burundi avec des Piper Cherokee six. Ce passage africain fût de très courte durée.

Intermède de 6 années dans le commerce, idée de mon épouse. En même temps, je continuai à entretenir ma licence vaille que vaille par quelques vols publicitaires en tirant de lourdes banderoles publicitaires.

Un matin de printemps 1965, je reçois une convocation de la Sabena pour une interview. Je fus engagé comme loadsheeter et 3 mois plus tard comme steward. Au moins, cela me rapprochait de mon désir de voler; différent certes, mais voler tout de même. J'y suis resté 23 ans !

L'Europe d'abord, puis les longs courriers. Partout, dans chaque escale où il existait une possibilité de voler (en avion de tourisme), je n'hésitais pas un seul instant à en profiter. Au Québec, j'ai tâté de l'hydravion.

J'ai été retraité en 1990 et continue de voler depuis, à l'aéroclub de la Sabena dont j'ai été le secrétaire et administrateur pendant de nombreuses années.

Mais la plus belle expérience de vol de ma carrière aéronautique et qui en constitue sans nul doute le couronnement, est le fameux voyage autour de l'Atlantique, que j'ai effectué au cours du printemps 1997. Un périple de quelque 24.000 Km. et 125 heures de vol avec un Rockwell Commander A114. Partis de Bruxelles, notre itinéraire passa successivement par Tanger, Agadir, St Louis du Sénégal, Sal del Cabral (Île du CapVert), Récife et puis Bélém au Brésil, Cayenne, Trinidad, Martinique, Iles Caicos, Nassau, Ft Lauderdale, New Orléans, Oklahoma City, Chicago, Montréal, Seven Islands et Goose Bay au Labrador. Le vol a malheureusement dû se terminer là à cause d'une météo très défavorable sur le parcours qui devait nous mener à Narsasuaq au Groënland.



*Vol circum-atlantique de Georges Dony et Marc Alaerts, départ de Bruxelles National le 30 mars 1997.*

Amoureux du Piper Cub depuis le début de ma carrière aéronautique, j'ai eu le bonheur d'avoir été pendant une dizaine d'années le propriétaire d'un Cub J-3C de 65 chevaux de 1944 (le OO-CEK). A son bord, et souvent accompagné de mon épouse, j'ai sillonné les cieux au gré de nos envies et au rythme de la modeste vélocité de cette étonnante mais fabuleuse machine.

## Paul CHRISTIAENS

Paul est né en janvier 1937; voici les étapes de sa carrière aéronautique:

En 1954, entrée à la FAé, élève de la 131<sup>e</sup> promotion. Entraînement sur SV-4b, Harvard et Meteor. Breveté le 30 Nov 56.

1957: à la 29<sup>e</sup> Esc du 13<sup>e</sup> Wing à Coxyde sur Meteor.

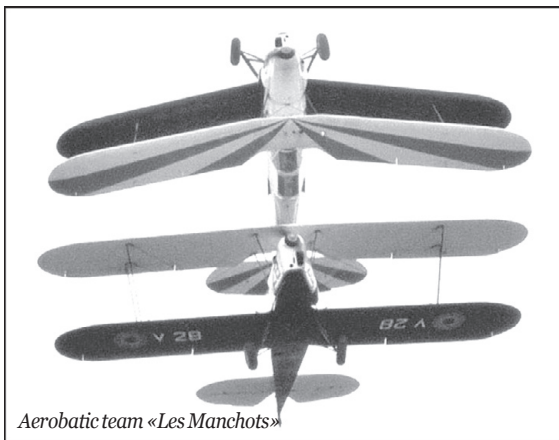
1958: à Florennes sur F-84F Thunderstreak. Sélection pour le pentathlon aéronautique international durant 5 années.

1965: cours instructeur à Brustem sur Fouga Magister. A Gossoncourt, patrouille "Les Manchots" sur SV-4b avec le Cdt Jean Feyten.

1969: présentation solo du SV-4b lors des meetings aériens.

1970 & 1971: à Brustem, patrouille acrobatique des Diables Rouges sur Fouga Magister.

1972: instructeur Mirage 5.



1973 à 1977: 15<sup>e</sup> Wing sur C-130H  
Le 01 Sep 77: retraité.

1978-79: instructeur civil, IFR et voltige.

1978-81: Abelag aviation sur Learjet & Cessna 421.

1982: Gécamines à Lubumbashi (Zaïre) sur HS125.

1983: Kinshasa chez Taxavia sur Twin-Otter & Piper Navajo.

1984: Scibe Zaïre: L100-30 (C130 civil) & Boeing 727.

1996-2004: GFI Forrest à Lubumbashi (Falcon 20, Challenger, HS125 & King Air 100).

2005-2006: free lance sur Falcon 20.

Grand total flight time: 21.500 heures.



## Jean-Claude DISPAUX

Né à Charleroi en 1941.

Jean-Claude obtient en 1956, à Temploux, le brevet B de vol à voile sur Grunau Baby avec Jean Evrard comme instructeur.

En 1965, ingénieur civil mécanicien à la faculté polytechnique de Mons. En 1967, *master of science in engineering (fluid dynamics)* à la Brown University.

Sa carrière en informatique l'entraîne en France, Allemagne, États-Unis, Grande-Bretagne et finalement en Suisse en 1990. Il vole en planeur et avion dans tous ces pays.

Il devient instructeur de vol à voile aux USA en 1985. Instructeur en UK en 1988, puis en Suisse de 1991 à 2003.

Il a arrêté le vol à voile en 2004. Il vole actuellement à Lausanne sur un Cessna 172 ramené des USA en 2004 et fait chaque année une remise à jour IFR aux USA.

Il espère qu'on entendra encore pendant quelques années sur la fréquence de Lausanne un pilote à l'accent belge, avec une immatriculation US. Son site : [www.dispaux.net](http://www.dispaux.net).



## Thierry GRISARD de la ROCHETTE

Thierry est né en mai 1933.

Avec la 130<sup>ème</sup> promotion, il est entré à Gossoncourt à l'E.P.E en mars 1954 pour 75 hr de vol sur SV-4b.

Puis passage à Kamina, à l'E.P.A. avec 150 hr de vol sur Harvard.

Ensuite, O.C.U. à Coxyde avec 100 hr de vol sur Meteor 4, 7 & 8.

Il reçoit ses "wings" en mai 1956 avec 325 hr de vol à son actif.

Arrivée à la 26<sup>ème</sup> Escadrille en août 1956 après 2 mois d'O.T.U. à Brustem. Bierset fermant en mars 1960, j'ai été "clasheur" à Sylt jusqu'en juillet 1960. Sylt étant aussi fermé pour les Belges et Solenzara ouvert, je suis passé à Chièvres... à la 7<sup>ème</sup> Escadrille sur Hunter 6.

Chièvres fermant en septembre 1963, je suis passé à Beauvechain à la 350.

J'ai quitté l'armée en 1966.



Qualifié donc sur Meteor 4, 7, 8, Hunter 4 & 6 et F-104G.

Après l'armée, j'ai été pendant 20 ans instructeur en aviation générale et examinateur agréé pour l'Administration de l'Aéronautique.



## Louis HOUBAILLE

Louis est né en novembre 1935.

Voici les étapes de sa carrière aéronautique:

8 Feb au 12 Oct 54 : EPE à Gossoncourt.

25 Nov 54 au 22 Jun 55 : EPA à Kamina.

1 Jul 55 au 24 Mai 56 : OTU à Coxyde.

11 Jun au 1 Aou 56 : OTU à Brustem.

28 Aou au 19 Dec 56 : 25<sup>e</sup> Esc du 13<sup>e</sup> Wing de

Chasse à Brustem.

20 Dec 56 au 30 Aou 59 : 26<sup>e</sup> Esc du 9<sup>e</sup> Wing de Chasse à Bierset.

1 Sep 59 au 6 Jun 60 : Flight de Remorquage à Sylt.

7 Jun 60 au 30 Fev 62 : 7<sup>e</sup> Esc du 7<sup>e</sup> Wing de Chasse à Chièvres.

Au cours de sa carrière à la FAé, il aura volé sur SV-4B, Harvard, Meteor 4, 7 & 8, Oxford et Hunter 4 & 6.

Les étapes de sa carrière civile suivent alors, d'abord au Congo/Zaïre :

10 Mar 62 au 5 Nov 62 : Air Brousse au Congo.

6 Nov 62 au 30 Avr 77 : MIBA Zaïre

5 Avr 78 au 15 Mai 80 : ONFP en Côte d'Ivoire.

25 Jun 80 au 5 Aou 83 : Aerobi Brussels.

5 Sep 83 au 12 Mar 86 : Faircraft Brussels.

1 Avr 86 au 31 Dec 88 : Galaxy Brussels.

Au cours de sa carrière civile, il a volé sur Dragon DH.89, Piper Apache & Aztec, Beechcraft D18, Piper Cherokee, Aerocommander, Metro SA226TC, Cessna 182, HS125, Merlin III, Douglas DC-3, Metro III et sur hélicoptères Hughes 300 et Alouette 3180.



## Xavier JANSSENS

Le Colonel Aviateur BEM Xavier Janssens est né à Ixelles le 18 Avril 1935.

Pendant ses Humanités gréco-latines au collège St Michel à Bruxelles, il obtient son brevet B sur planeur au sein des Cadets de l'Air en août 1952. Il s'engage à la FAé comme candidat officier pilote d'active en Dec 1954.

Il suit l'entraînement sur SV4 à Gossoncourt puis sur Harvard à Kamina; il passe à l'école de chasse sur Meteor à Koksijde puis à l'OTU à Brustem. Breveté en 1956, il obtient le Prix Capt Gade et rejoint l'école d'officier de Laeken. En 1958, il débute sa carrière de pilote de chasse à la 22<sup>e</sup> Esc à Bierset sur Hunter VI. Il passe ensuite sur F-84F en 1960 à la 23<sup>e</sup> Smd à Kleine Brogel d'où il est envoyé en 1962 comme instructeur sur F-104F et G auprès de la Luftwaffe à Norvenich puis à Jever.

En 1965, il rejoint Beauvechain pour y créer le Flight de conversion TF-104G et vole sur le F-104G à la 350<sup>e</sup> Esc. Il suit les cours à l'Ecole de Guerre et en est breveté en 1968. Après un passage à l'EM de la TAF, il est désigné en 1970 comme instructeur Mirage. Nommé Major, il commande la 8<sup>e</sup> Esc en 1971 et participe à la conversion des escadrilles F-84F de Florennes puis de Bierset sur Mirage 5.

En 1972, appelé à l'EM, il participe aux études de remplacement des F-104 et est envoyé comme représentant national auprès du Program Office aux USA après le choix du F-16 par les cinq pays du consortium. Il est nommé LtCol la même année (1975).

De 1977 à 1979, il commande le Groupe de Vol du 2<sup>e</sup> Wing Tac à Florennes puis rejoint la Section Tactique de l'EM. Il est nommé Col en 1980 et assume, de 1981 à 1985, des fonctions au sein de la délégation belge auprès de l'OTAN dont celle de Conseiller Militaire de l'Ambassadeur.

Il prend le commandement de la Base de Florennes et du 2<sup>e</sup> Wing Tac en 1985 à l'époque du déploiement des missiles de croisière GLCM sur la base (485 TMW, USAF). En 1988, le 2<sup>e</sup> Wing Tac est rééquipé et passe du Mirage au F-16.



Il est retraité par limite d'âge en juin 1989. Il compte plus de 4.000 hr de vol dont 3.500 sur avions de chasse belges et étrangers. Il est fondateur du Musée Col Avi e.r. R. Lallemand DFC-Memorial Spitfire asbl de la Base J. Offenbergh de Florennes.

## Walter SPYERS

*Luchtvaart, de rode draad door mijn leven.*

Walter is in november 1937 geboren.

Van in mijn prille jeugd was ik geïnteresseerd in vliegtuigen en als kind verzamelde ik foto's en afbeeldingen. Vanaf 12 jaar begon ik modelvliegtuigen te bouwen en werd ik lid van een modelbouwclub. Op het Atheneum stichtte ik een afdeling van het Nationaal Comité voor de Luchtvaart Propaganda.

In 1956 ging ik een stage volgen voor het Zweefvliegen bij het CNVV te St-Hubert. Op 22 juli 1956 deed ik mijn eerste solo's en behaalde het B-brevet van zweefvlieger. In augustus werd ik lid van de Antwerpse Zweefclub Meeuw en behaalde er in 1961 het "D" brevet. In 1962, na diverse stages in het CNVV te St-Hubert, werd ik zweefvlieg Instructeur. Ik nam verschillende malen deel aan de Victor Boin zweefvlieg wedstrijd en bleef zweefvliegen tot in 1968.

Ondertussen had ik in 1965 mijn toekomstige vrouw leren kennen, u hebt het geraden,... in de zweefvliegclub. Wegens loopbaan in de industrie en trouwplannen was ik enkele jaren minder actief in de luchtvaart. Wel nog steeds contact gehouden met vrienden die piloot waren zodat ik al eens mee kon vliegen. Zo zijn we eens mee naar Gerona gevlogen met een Piper Aztec voor een weekje aan de Costa Brava.

In oktober 1978 ben ik dan lid geworden van de Royal Antwerp Aviation Club en op 25 juli 1979 deed ik mijn eerste solo's op Cessna 150 te EBAW. Door het overlijden van mijn vader was er een onderbreking. Hierdoor kon ik pas mijn praktijk examen PPL in juli 1981 afleggen bij examiner Danny Cabooter. Ik bleef in de RAAC vliegen als PPL tot in mei 1999. Als bestuurslid was ik actief van 1987 tot in 1999.

Van 1987 tot in 1999 heb ik ook theoretische gegevens aan aspirant PPL piloten en nadat ik zelf slaagde in het examen theorie CPL-IFR kon ik ook de meest technische vakken van de cursus CPL-IFR geven in een vliegschool. Mijn ingenieursstudies kwamen hier natuurlijk van pas.

In 2003 was ik 65 en ging op pensioen. Het clubbestuur vroeg mij om in naam van de club vergaderingen bij te wonen. Vooral de AOC (luchthavengebruikers) en RITA (veiligheid) van de Antwerpse Luchthaven zien mij reeds een tiental jaren als vertegenwoordiger van de RAAC viermaal per jaar verschijnen.

In 2009 vroeg Prof. Dr. Albert Schmelzer mij om een bijdrage te leveren aan het boek "Zweefvliegen in Vlaanderen". Mijn archief leverde vele foto's en artefacten en ik schreef teksten voor de hoofdstukken over de AZM en de RAAC-zweefvliegafdeling. Het boek verscheen in februari 2010.



Het Stampe-Vertongen museum organiseert Luchthaven en Museum rondleidingen. In maart 2015 ben ik als derde gids begonnen om groepen schoolkinderen en ook volwassenen rond te leiden en ze dingen te vertellen over luchtvaart die ze nog niet wisten. Vooral de goede dingen.

In september 2009 werd ik VT met als partners Paul Naveau en Danny Cabooter. Het is ongelooflijk hoeveel toffe en interessante mensen ik heb leren kennen in de luchtvaartwereld en nog dagelijks leer kennen. Ik ben hen dankbaar.

Nog enkele zaken:

- Piloten Zonder Grenzen, ongeveer 30 jaar sponsor. Philippe Dehennin stuurde mij een kaart "Honorable Sympathizer" nr 227.
- Lid ASA nr 1072 (Aviation Society of Antwerp), oudste lidkaart terug gevonden 1990, waarschijnlijk al langer lid! Samen met Dirk Buytaert organiseerden we een fototentoonstelling "75 jaar RAAC" in 2002 en in 2004 "Jan Olieslagers".
- Jeugd en Luchtvaart educatieve rondvluchten als piloot in C-172 met schoolkinderen en "hangar-bezoeken" in periode 1985-1993.
- Lid Promotie Groep Antwerpse Luchthaven (PAL) 1988-1996.
- Lid Stuurgroep Vliegend Vlaanderen 1990-1995. Deelname betoging in Brussel Pro kleine Luchtvaart op het Martelarenplein.

## Thierry TOURNAY

*50 (et quelques) années de carrière au sein de l'Armée belge...*

Thierry est né en juillet 1929.

Les étapes:

1950 : engagé comme volontaire Candidat Officier de Carrière après examen de sélection, arme Artillerie.

1952 : nommé sous-lieutenant d'artillerie le 26 décembre et muté quelques jours avant au 3A à Ludenscheid, zone d'occupation belge en Allemagne.

1953 : début d'année, commandant de la batterie J d'obusiers tractés de 155 mm (six pièces et d'après mes souvenirs plusieurs centaines d'artilleurs).

1954 : CPSL (initiation à l'Aie pour un jeune officier... déjà Comd de batterie) et initiation au vol en Piper Cub LI8C avec le brevet d'Observateur aérien (capable d'atterrir l'avion si le pilote n'en serait plus capable). Retour à mon Régiment le 3A et mis dans une fonction ne me plaisant pas du tout.

1955 : on demande des candidats pilotes Air OP. Je saute dessus et après moult tests, je suis admis. Entrée à l'EPE de Gossoncourt sur SV-4b puis en fin d'année, à la 15<sup>e</sup> Escadrille (Ecole) d'Aviation Légère à Brasschaat d'où je sors en 1956 avec mon brevet de Pilote Observateur d'aviation légère de la Force Terrestre.

1969 : Mai-Nov à l'ESALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) à Dax en France où j'obtiens le brevet d'Observateur-Pilote militaire français.

Voilà pour mes trois premiers brevets.

Formation aéronautique.

1954 : Brevet d'Observateur Aérien d'Artillerie (Force terrestre belge).

09 Mai 1956 : Brevet de Pilote Observateur Aviation Légère Force Terrestre belge.

21 Sep 1959 : Brevet d'Observateur-Pilote Aviation légère Armée de Terre française.

30 Avr 1963 : Licence de Pilote Privé d'Avion. Licence restreinte de Pilote Professionnel d'Avion.

19 Nov 1963 : Licence de pilote privé d'hélicoptère.

1969 : Brevet de pilote sur SA-330 : Usine Sud Aviation, France - Héli bimoteur.

1969 à 1971 : Membre de la Commission d'évaluation « Nouvel hélicoptère ».

1973 et 1977 : Brevets de Pilote Voltac et de Chef de Patrouille Voltac.

1977 : Brevet de pilote BN2A21, avion bimoteur.



1977: breveté sur Britten-Norman BN2.

Expérience professionnelle.

Ma carrière aéronautique à l'Armée belge s'est faite en parallèle de celle d'Officier d'Artillerie de Campagne (AC) et anti-aérienne (AA) où j'ai été officier subalterne, puis après les examens d'avancement voulus, officier supérieur. J'y ai exercé, tout en progressant comme pilote au sein de l'Aviation légère de la FT, différentes fonctions qui ne rentrent pas dans le cadre de ce CV.

Ma carrière aéronautique.

J'ai entamé cette carrière en 1954, (voir ci-dessus) comme Sous-Lieutenant (d'Artillerie) et l'ai terminée en 1984 comme Colonel de Réserve à l'Aviation légère de la Force Terrestre. J'ai ensuite volé au profit d'Héli-Samu sur BK-117 (héli bimoteur) à Sint Pieters-Leeuw comme bénévole pendant deux ans et demi.

En 1992 puis en 1994, comme conseiller technique aéronautique, j'ai effectué deux fois le tour du monde lors de courses d'avions privés, également comme bénévole.

Je suis Compagnon d'honneur de la Fédération Aéronautique Internationale, Administrateur de l'Aéro Club Royal de Belgique et j'ai été Administrateur de la « Maison des Ailes », Administrateur de l'Amicale de la Lt Avn et membre fondateur de Europe Airsports.



MBB BK-117 d'Héli Samu.



En résumé:

Heures de vol militaires : 3.454 ;

Heures de vol civiles : 562 ;

Types d'aéronefs différents : 25 (avions et hélicoptères confondus, monomoteurs et bimoteurs) comme 1er ou 2e pilote ;

Accidents aéronautiques : 0 ;

Incidents aéronautiques : 1 panne de moteur d'où atterrissage forcé réussi, pas de dégâts (ni de félicitations !)

Vols de test : 367 (tous types confondus, 1 incident, voir ci-avant) ;

Missions à l'étranger : Afrique centrale, USA et Europe, plus de 12 mois au total.

## Jean VAN DEN BOSSCHE

Jean est né en décembre 1934.

Rentré à la Force Aérienne le 31 mai 1955 avec la 131<sup>e</sup> Promotion, j'ai reçu mes ailes de pilote fin 1956.

Depuis 1957 jusqu'au début 1965, j'ai volé sur F-84F Thunderstreak à la 2<sup>e</sup> Escadrille à Florennes.

Durant ces huit années sur chasseur-bombardier, je suis progressivement qualifié pour conduire des formations de huit avions et dans mon C.N.A., on peut lire que la conversion HABS-LABS de la 2<sup>e</sup> Escadrille fût mon œuvre.

En janvier 1965, je passe au 15 Wing où je deviens moniteur sur C-119, C-130, Mystère 20 et j'ai la chance de pouvoir voler les cinq dernières années de ma carrière sur Boeing 727.

Sur Mystère 20 et B-727, je conduis le Roi Baudouin et les VIP aux quatre coins de l'Europe.



*Florennes, à la 2<sup>e</sup> Esc sur F-84F.*

Toujours durant les 15 ans passés au 15<sup>e</sup> Wing, j'ai eu la malchance et la chance d'avoir un accident sur le C-119 immatriculé CP-10. Ainsi donc le 11 septembre 1971, j'ai perdu le moteur droit au décollage de la base d'Istres et après avoir volé dans les arbres, et aidé par mon second pilote l'Adjudant Aviateur Podevyn, nous avons pu atterrir notre avion endommagé à Istres, notre base de départ. Après cet accident, le CP-10 a été déclassé. Il fait maintenant partie du « static show » devant le Dakota club du 15<sup>e</sup> Wing.

Pour ce « Good Show », j'ai reçu le prix « Marie Monseur Fontaine » en 1974.

Après une carrière complète, j'ai été démobilisé le premier janvier 1980 en totalisant 7.750 heures de vol.

Actuellement à 81 ans, j'ai la tête pleine de bons souvenirs et de bons copains. Quel bonheur j'ai eu de pouvoir voler 25 ans à la Force Aérienne.



*C-119G du 15 Wing.*

## Pierre VAN DEN BOSSCHE

Pierre est né en mars 1933.

De 1951 à 1952, Pierre est élève à l'Ecole Supérieure de Radionavigation puis est officier radio dans la marine marchande. Il navigue avec la Compagnie Maritime Belge (CMB) et à l'Armement Deppe.

En janvier 1956, il est engagé par la Sabena comme candidat radionavigant et obtient la qualification au mois de juin après avoir obtenu sa licence de l'Administration de l'Aéronautique. En 1961, il suit les cours pour la qualification de radio-mécanicien et effectue son entraînement sur Caravelle.

En 1967, il est qualifié Flight Engineer sur B-707, en 1976 sur DC-10 et en 1982 sur B-747.

Pierre termine sa carrière aéronautique le 14 août 1987 sur le trajet New-York-Bruxelles à bord du B-747 immatriculé OO-SGB. Il inscrit alors ce dernier vol dans son carnet qui totalise 20.100 heures.



## Pierre VERMOESEN

Pierre est né en mars 1937.

Il entre à la Force Aérienne le 16 novembre 1954 avec la 131<sup>e</sup> Promotion et devient élève-pilote à Gossoncourt, puis à Kamina et termine son entraînement à Coxyde.

Il reçoit ses "wings" le 30 novembre 1956.

Au cours de sa carrière, il a volé sur SV-4b, Harvard, Meteor 4, 7 & 8, Hunter 4 & 6, Oxford, F-84F, Mirage 3 & 5 et Marchetti SF260.



Il volera e.a. à la 26<sup>e</sup> Esc du 9<sup>e</sup> Wing, à la 3<sup>e</sup> Esc du 2<sup>e</sup> Wing sans oublier les 33<sup>e</sup> et 1<sup>e</sup>. Après avoir suivi le cours d'instructeur à Dijon-Longvic, il sera moniteur sur Mirage 5 à la 8<sup>e</sup> Esc du 3<sup>e</sup> Wing. Il totalise 4.700 heures de vol. Retraité depuis le 31 décembre 1977 au grade d'Adjudant-Chef. Il est co-fondateur de l'association "Silver Wings of Belgium" qui regroupe les anciens sous-officiers navigants de la FAé.

## Jacques WILMART

Jacques est né en juillet 1933.

Voici les "milestones" de sa carrière aéronautique :

1955 : Licence de pilote de planeur ACRB.

06 août 1956 : PPL AA N° 114957 (Bourse du Club National d'Aviation).

1958 : élève à l'EAC.

1961 : vole chez Linair en Lybie comme  
1<sup>er</sup> Officier sur DC-3.

1964 : à la Sabena, 1<sup>er</sup> Officier sur  
CV440, DC-6B, SE210 et B707.

1970 : retour à l'EAC comme instructeur  
sur Marchetti SM260.

1971 : Sabena, Cdt sur B737-200, B737-  
300 et B737-100/300.

28 Nov 1993 : dernier vol à la Sabena.

Dec 1993 : vole chez Kasaï comme Cdt  
sur DC-3.

Mai 1994 : Cdt B747-200 chez Cargolux.

Nov 1998 : Cdt sur CV580 à la Compagnie Africaine d'Aviation en RDC.

Dec 1999 : chez Luthair Aviation en RDC sur PA34T & C402B.

Mar 2001 : Sankair International en RDC, convoyage entre Saskatoon et Kinshasa de CV580.

2006 : pilote au Tchad pour missions humanitaires au Darfour.



*Instructeur sur Marchetti 260 à l'EAC.*



## NOTES

# ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 50 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

## UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 50 JAAR LUCHTVAARTBREVET



### Raymond BERNACKI

Raymond est né en décembre 1941.

Il s'engage en octobre 1959 comme candidat sous-officier de carrière à la Force Terrestre. En mai 1965, il est admis PN élève avec la Promotion 65C et breveté pilote Lt Avn le 19 juillet 1966.

Il obtient sa qualification IFR en novembre 1968. Il est qualifié sur Alouette II en juin 1971.

En 1974 suit la qualification instructeur AA.

Août 1976 : qualification Britten Norman BN2.

Nommé Adjudant-Chef le 26 Dec 1988, il est pensionné le 01 Jan 1993.



*Jun 71: qualifié Alouette II.*

### Marcel BICQUE

Marcel is in november 1938 geboren.

Hij werkt eerst als technicus bij Sabena Technics in Brussel van 1956 tot 1966.

Vanaf augustus 1966 tot augustus 1967 vliegt hij op DC-4 als boordwerktuigkundige bij Sabena/Air Congo.

Op 6 juni 1968, terug in Brussel bij Sabena en overgang naar Caravelle als Flight Engineer.

Overgang naar Boeing 707 als Flight Engineer op 2 juli 1972.

Uitgeleend aan Air Maroc op B-707 tussen 18 januari 1976 en 3 december 1977.

Daarna, terug bij Sabena met overgang naar DC10 als Flight Engineer (26 april 1982).

Marcel wordt later Chief Flight Engineer en instructeur op DC10.

Eindeloopbaan op 10 april 1997 met 17.396 vlieguuren.



*Boordwerktuigkundige op DC-4 van Air Congo.*

## Eduard COPPENS

Eduard is in oktober 1941 geboren.

Ik startte mijn opleiding in 1965 bij de Gentse Universitaire Vliegclub. Na het behalen van de instructeursvergunning gaf ik les bij de Ghent Aviation Club, welke heel wat toekomstige Sabena piloten hun initiële opleiding bewerkstelligde o.a. Jean Declercq, Jacques Drappier, Xavier Lesceu, de gebroeders De Corte, etc. waarvan enkele actief zijn bij Airbus Toulouse.

In de jaren '70 startte ik als CEO in de destijds modernste Piper Flight Center onder de naam Omni Flight in samenwerking met Red Dewaelheyns van NEAS Zaventem. Omni Flight welke alle Piper modellen ter beschikking stelde van de Belgische piloten en waar o.a. instructeurs zoals Albert Duquet, Dirk De Corte en Jan Carron opleiding gaven.

Na de sluiting van de Gentse luchthaven eind 1984 verhuisde ik enkele vliegtuigen naar Grimbergen, Antwerpen en Zaventem. Op de luchthaven van Antwerpen bekwam ik een lokaal en deelde dit nadien met Ben Air, het latere Bafa. In de loop van 1987 fungeerde ik als CEO van Ham Aviation Luxemburg welke o.a. een van de eerste vluchten voor TNT naar Wenen verzorgde.

Als commercieel directeur voor een elektronica bedrijf dat de 900MHz telefoon lanceerde verplaatste ik mij via Ham Aviation over Europa en Noord Afrika. Tijdens deze periode was de opstart van DHL Zaventem onder leiding van Iwein Van Caelenberg waar ik, na de opleiding op Casa in Sevilla, als freelance enkele tijd vloog.

In 2000, onder de naam Ghent Airtraining gaf ik les bij verschillende vliegscholen waaronder White Wings, BFS, AOC, SFA en Bafa om nu nog uitsluitend les te geven bij Bafa.



*Deel van de vloot Omni Flight.*

Votre rendez-vous mensuel, le 2<sup>ème</sup> mercredi du mois à 12 Hr. à la

### **MAISON DES AILES**

Rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles

*Uw maandelijkse afspraak, de 2<sup>de</sup> woensdag van de maand om 12 u. in het*

### **HUIS DER VLEUGELS**

*Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel*

## Thierry MOJET

Thierry est né en octobre 1950.

Il a obtenu sa licence de pilote de planeur auprès de l'Aéroclub Royal de Belgique en 1966.



## Paul NAVEAU

Paul is in mei 1948 geboren.

Tussen 1965 en 1967 vliegt hij bij de Luchtkadetten. Op 8 Aug 1966, 1<sup>ste</sup> vlucht op Rhönlerche met instructeur Binnemans et op 17 Aug, 1<sup>ste</sup> solovlucht.

Brevetnummer KBAC 59/66.

De volgende milestones van zijn loopbaan zijn:  
24 Aug 1968 : 1<sup>ste</sup> lesvlucht op C150 met instructeur Louwyck te EBAW.

Augustus 1968 tot oktober 1969 : militaire dienstplicht als KROO Para-Commando (25 sprongen).

09 Mai 1970 : PPL.

20 Sep 1972 : CPL SEP.

30 Aug 1974 : instructeur 1<sup>ste</sup> graad.

13 Dec 1974 : MEP.

05 Dec 1975 : IFR.

Mei 1976 tot oktober 1990 : bij Delta Air

Transport, F/O op Nord ND262, F/O en Capt op Fairchild-Hiller, FH 227 en Fokker F28.

December 1979 tot november 1981 : theorie ATPL.

November 1990 tot maart 1991 : training B737 bij Sabena.

April 1991 tot november 1991 : Air Belgium, Capt B737/400.

December 1991 tot februari 1998 : Sabena, Capt B737, F/O B747.

Maart 1998 tot november 2006 : Virgin Express, Capt B737/300-400.

November 2006 tot april 2007 : Brussels Airlines, Capt B737/300-400.

Juni 2007 tot juni 2010 : Ryanair, Capt B737/800.

Huidige vliegactiviteit : Flightinstructor SEP Royal Antwerp Aviation Club en Kon. Aeroclub Keiheuvel plus zweefvliegen bij de Aeroclub Keiheuvel.



*Ka-4 Rhönlerche van de Luchtkadetten.*

*Capt op Boeing 737-800 bij Ryanair.*





## Guy NEYRINCK

Guy est né en mai 1944.

Il entre à la FAé le 16 Dec 1964 comme candidat élève-pilote avec la promotion 64B.

Il est breveté pilote à Woensdrecht le 6 Oct 1966.

En 1967, il vole à la 1<sup>e</sup> Esc du 2<sup>e</sup> Wing sur F-84F.

En 1971, il passe à la 42<sup>e</sup> Esc sur RF-84F.

En 1972, on le retrouve à la 8<sup>e</sup> Esc de Bierset.

1983 : COC 1 Wing.

Il est pensionné le 1 juillet 1989 et passe dans le cadre de réserve.

## André PERRAD

Né en 1942, il est parti au Congo début 1946 où il a fait ses primaires et secondaires avec un passage de 4 ans au Burundi dans le premier collège interracial.

En 1961, il est admis comme Candidat Officier d'Active et passe par l'École d'Infanterie d'Arlon, le 2<sup>e</sup> Chasseur à Pieds puis l'ÉPSLI avant d'entamer (toujours comme « kaki » !) en 1964 l'École de Pilotage Élémentaire à Gossoncourt.

Après les Ailes obtenues mi-1966, il est muté à Florennes (2WTac) où sa « Prom » arrive avec « le canon », trophée « chipé » aux Hollandais. L'entraînement à la 2<sup>e</sup> Esc sur F-84F se poursuivra jusqu'à la conversion sur Mirage 5 en 1971. Ops à la 2<sup>e</sup> Esc, il est muté mi-1973 à St-Trond comme « professeur » à la chaire Tactique et conserve l'entraînement en vol sur T-Bird.

En 1976, il passe un an à la TAF au bureau Exercices et Manœuvres (et revole sur Mirage) avant de devenir CO de la 1<sup>e</sup> Esc à Bierset. Belle époque où cette Esc Mirage est gratifiée de Rate One aux TACEVAL successifs et remporte la plupart des compétitions sportives PN.

Après un passage à la 94 Div de l'IRSD, il arrive à la Section Plans et Programmes de l'EM FAé où les études et projets d'avenir induisent un travail passionnant. Il est e.a. nommé Officier de Projet pour le « Follow-on-buy F-16 ».

Mi-1983, nouvelle découverte, celle du Cabinet du Ministre de la Défense Nationale. Après 3 années assez « lourdes », retour à l'EM FAé en tant que VSP. Ce sont des années difficiles pour la FAé. Les budgets sont maigres et le plan de vol s'en ressent lourdement.

VSP est chargé d'une étude comparative entre l'Eurofighter, le Rafale et un F-16 amélioré. Un programme de modernisation du Mirage 5 débouche sur le MIRSIP. Une modernisation des C-130 se met en route. Suite à des manœuvres douteuses à propos des pièces de rechanges pour le Marchetti, « on » essaie de nous faire acheter le Squalus comme remplaçant. Cet avion est évalué et écarté.

En 1989, conversion F-16 et reprise de Comdt du 2WTac. Après le Comdt d'une Esc, c'est la plus belle période d'une carrière d'aviateur. Plaisir inouï : l'ancien Officier de Projet voit arriver sur sa base les avions du Follow-on-Buy !



Fin 1991, il devient Staf-Chef à la TAF où une réorganisation fondamentale est réalisée. Suite à des départs anticipés de collègues, il devient VS3, puis retourne au Cabinet MDN comme Chef de Cabinet Adjoint et enfin, en 1994, est envoyé (à sa demande) en Bosnie comme « Senior Representative » de l'ONU auprès de l'Union Européenne à Mostar où il connaît un réel baptême du feu ! La mission est un peu écourtée (début 1995) par l'évolution de la situation. Il retourne à Mostar quelques mois plus tard pour le compte des Affaires Etrangères, dans le cadre de la présidence belge de l'UEO.

Il raccroche définitivement fin 1995.



*Solo sur F-16, Beauvechain 1989.*



## **Robert SCHEPENS**

Robert est né en novembre 1944.

En mai 1966, j'ai rejoint l'école SOTRAMAT à Anvers avec comme chef instructeur Tony Van Grieken et où j'ai connu Jacques Choque et Basil Bastin. La même année, je passe mon PPL. En 1967, je passe mon CPL à Cannes Mandelieu et mon IFR à Francfort avec M. François et un testeur FAA.

En attendant une offre d'emploi, j'ai fait du taxi aérien pour Sotramat avec M. Jean Masuy et Paul Burniat.

Peu de temps après, je fis des vols sur DC-6 (obs) avec BIAS et reçus une offre fixe pour voler comme copilote sur DC-3 en Libye. A Benghazi, je rejoins Paul Dardenne avec qui j'ai fait du Riley Dove ; ensuite, muté à Tripoli où j'ai volé copi avec Jacques Siroux, Tony Vingerhoets, Joseph Schoonbroodt et aussi quelques vols avec Bob Deppe. Ensuite, F-27 lorsque Guy Liesse retourne à la Sabena.

En 1969, ensemble avec Jacques Siroux, je passe chez Occidental Oil Aviation pour faire du F-27, Pilatus Porter et du B26 reconverti en A26 VIP.

En 1971, toujours avec Siroux, je rejoins le Maroc pour faire du F-27 pour Royal Air Inter (subsidaire RAM). En janvier 1978, je passe à Royal Air Maroc pour copi B.727, ensuite Capt et 3 ans instructeur.

Suivi de plusieurs passage chez Boeing Seattle pour le B.737-200 jusqu'au B.737-NG inclus et chez Northwest Airlines Minneapolis pour le B.757; ensuite re-Seattle pour le B.767-300 ER.

En fait, une carrière normale de navigant pendant mes 35 ans de Royal Air Maroc.

*Sur Boeing 737-800 chez Royal Air Maroc.*





## André TAMINIAUX

André est né en mars 1945.

Engagé à la Force Aérienne en décembre 1964 en qualité d'officier auxiliaire pour une période de 6 ans, je suis breveté en octobre 1966 avec la promotion 65B.

Affecté à Florennes à la 1<sup>e</sup> Esc, je vole comme chasseur-bombardier sur F-84F.

En 1969, nouvelle affectation à Beauvechain qui me permet de voler le F-104G au sein de la 349<sup>e</sup> Esc de Chasse tout temps. Trois années de bonheur trop vite passées et me voici en janvier 1971 à la fin de mon engagement et retour à la vie civile.

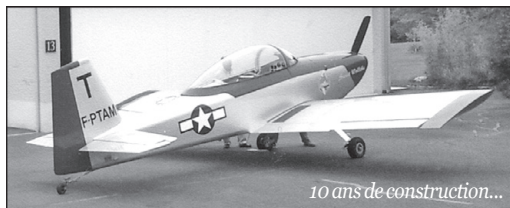
Grâce à la bienveillance de mes multiples CO d'escadrille, j'ai eu l'occasion de me préparer à l'aviation civile et c'est donc muni d'une qualification de « transport public » théorique que je rejoins la toute nouvelle société POMAIR à Oostende et après trois mois de cours et entraînement aux USA, me voici 3<sup>e</sup> pilote sur Douglas DC8.

Cette société va rapidement connaître la faillite et c'est ainsi que je propose mes services à EFS (Europe Falcon Service), filiale de Dassault. Qualifié Mystère 20, me voilà donc basé au Bourget pour 2 ans après lesquels je reviens en Belgique où une opportunité se présente chez ABELAG.

Après 2 mois passés à Wichita, me voici qualifié sur Learjet que je volerai jusqu'en 1978 avant de rejoindre la DAT à Anvers, ce qui me permet de voler sur Fairchild F227 et d'acquérir la licence de Cdt. Après un millier d'heures de vol au sein de la DAT, une nouvelle opportunité se présente en 1979 à la SOBELAIR qui vient d'acquérir ses B-737.

Cinq années passent et la SABENA me propose de passer sur B-747 en qualité de premier officier et je quitte ainsi la Sobelair pour rejoindre la maison-mère.

Après 6 ans de long-courrier, je reviens sur l'Europe en B-737 en qualité de Cdt et ce jusqu'en l'an 2000 où je décide de partir en retraite à l'âge de 55 ans.



Le 1er avril 2000, j'effectue mon dernier vol commercial et un mois plus tard mon épouse et moi déménageons vers la Côte d'Azur où nous résidons depuis. La passion de l'aviation ne s'est pas arrêtée pour autant et je détiens toujours une licence de pilote privé qui me permet de voler un appareil que j'ai construit pendant 10 ans sur base d'un « kit » américain. Je peux ainsi encore pratiquer l'acrobatie de base et surtout naviguer dans l'Hexagone qui offre tellement de possibilités.

## Wilfried TERSAGO

Bill is in augustus 1947 geboren.

Mijn eerste ministapjes in de vliegerij heb ik als Vlaming in Saint-Hubert bij het CNVV mogen zetten: Brocart, de latere vliegvelddirecteur, heeft me daar met Pasen in 1966 solo laten vliegen op Ka-7. Voordien had hij me in vlucht nog gevraagd hoe je 'merde' in het Nederlands moest zeggen, maar daar ben ik hem het antwoord (wijselijk?) schuldig op gebleven.



*À la 1<sup>e</sup> Esc de Florennes sur F-84F.*

In augustus 1968 begon ik de toen typische Luchtmacht-opleiding op SV-4, Fouga en T-33 (in Nederland). Bij onze vleugelluitreiking in juli 1970 was de vervanger van de F-84F al bekend en moesten we zo snel mogelijk een groot totaal vliegreuren van 400 halen, zodat we onze conversie op Mirage konden aanvatten. Anciens dienden 800 uur op hun actief te hebben en begonnen met de 'conversion accélérée'. En dus ging ik eerst naar het 1<sup>ste</sup> Sqn op Thunderstreak en vervolgens het 42<sup>ste</sup> Sqn op Mirage 5BR. Einde 1976 weg uit Florennes om de cursus instructeur te volgen; van 1977 tot 1980 instructeur op Marchetti en Alpha Jet. Na een paar jaar als stafofficier, weer naar Brustem als CO van het 7<sup>de</sup> Sqn op Alpha Jet van mei 1985 tot september 1986.



*Op Mirage 5BR bij het 42ste Recce Smd.*

Opnieuw naar Staf Luchtmacht – Public Relations, gevolgd door een cursus intensief Russisch voor ontwapeningsinspecties achter het zonet gevallen



IJzeren Gordijn. Spannend en tevens leerrijk want op een lokale Flight Sim ben ik nog met een MiG-21 gecrasht. In 1993 kwam Koksijde en daarmee de helikopter: eerst een vijftendertig uur op Alouette II 'om het in de vingers te krijgen' en dan Sea King. Raar als je al die tijd *fixed wing* hebt gevlogen. Nog enkele jaren op Staf Luchtmacht tot mijn opruststelling einde 1999. Zoals de meeste bezoekers-piloten voerden we onze vliegprestaties uit op Fouga Magister.

En om af te sluiten waar ik was begonnen: nog een drietal jaren als sleeppiloot voor zweefvliegtuigen bij de Luchtcadetten.

4.500 vliegreuren op tien types, dat alles in een onvergetelijke carrière!

*Base CO van B.Koks op Sea King.*

## **Karel VERVOORT**

Geboren in februari 1942 in Balen (Noorder-Kempen).

De familie Karel Vervoort woont nu echter reeds 30 jaar in de Armstraat in Zemst. Karel was de eerste in zijn geboortedorp Balen die Militaire Academie volgde in Brussel, alhoewel zijn vader zelfs zijn dienstplicht niet vervuld had (oudste van zeven zonen). Karel werd de eerste militaire piloot van zijn geboortedorp. Blijkbaar werkte dit aanstekelijk op anderen: sindsdien hebben velen in Balen zijn voorbeeld gevolgd. Die voortrekkersrol heeft Karel altijd getypeerd tijdens zijn 38-jarige carrière bij de Belgische Luchtmacht. Als piloot vloog hij op gevechts- en transportvliegtuigen, waaronder de F-84F (Thunderstreak) en de befaamde F-104 (Starfighter) en C-130 Hercules. Karel totaliseerde meer dan 8.500 vliegreuren.

Als officier was hij betrokken bij planning, studies en de tewerkstelling bij de Luchtmacht, en vervulde hoge functies in verschillende NAVO-hoofdkwartieren in binnen- en buitenland (Evere, Brunssum en Ramstein). Karel eindigde zijn militaire carrière met de graad van generaal-majoor, als commandant van het Commando Training en Steun van de Belgische Luchtmacht. Tijdens zijn nationale en internationale staffuncties bleef hij vliegen als volledig gekwalificeerd boordcommandant C-130, en als dusdanig deelnemen aan alle mogelijke opdrachten.



Geboren, rechtover het Volkshuis in Balen, uit een katholiek werkmansgezin dat het niet te breed had, heeft hij zijn roots nooit verloochend. Hij was één van de eerste luchtmachtmedewerkers van de Vereniging voor Officieren in Actieve Dienst, een voorloper van de militaire syndicaten, met als objectief de democratisering van het officierenkorps te versnellen.

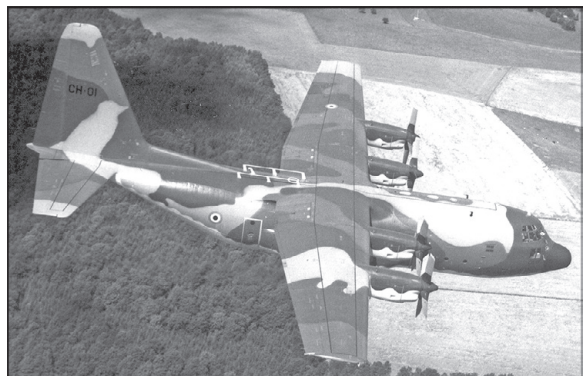
Als boordcommandant C-130, en tegelijkertijd als bevelhebber, nam hij deel aan alle operaties van de Belgische Krijgsmacht sinds '72, met o.a. vijf gewapende interventies in Zaïre ter ontzetting van vluchtelingen, twee in Rwanda, waaronder Kigali april '94; inzet voor, na, en tijdens de Golfoorlog; de luchtbrug naar Sarajevo e.a.

Maar vooral was hij de bezieler van de inzet van de gespecialiseerde militaire middelen, zoals het militair luchttransport voor **zuiver humanitaire operaties** (o.a. voedseldroppings). Onder zijn bevel over de 15e Wing (Melsbroek) werd het VLAGES voedseldropsysteem (lage hoogte, zonder valscherms, 98% gewaarborgd succesvol) volledig ontwikkeld en operationeel ingezet in samenwerking met de Ravair dropspecialisten, en uitgebreid ingezet tijdens de burgeroorlog in Ethiopië ('85-'86). Dit uniek Belgisch systeem werd door hem wereldwijd gepromoot door middel van demonstraties in Wiener-Neustadt in '93 en Hongarije in '96. Sinds '94 bevorderde hij ondanks alle mogelijke tegenkantingen, samen met de uitvinder (Geoff Woodford), de Belgische Luchtmacht, en de échte dropspecialisten van de Para's uit Schaffen, het SNOWDROP systeem. Dit systeem laat toe overlevings-voedselpakketjes te droppen **in alle mogelijke omstandigheden** bij internationale rampen. Dit unieke systeem is nu operationeel met de Belgische Krijgsmacht. Hij was ook degene die de Luchtmachtinzet predikte en bekwam ten voordele van NGO's zoals Artsen Zonder Grenzen, het Rode Kruis, en de United Nations.

Door zijn ondervinding met de zuivere en ander humanitaire operaties werd hij één van de peetvaders van het United Nations Department of Humanitarian Affairs (Genève) MCDA programma (Use of Military and Civil Defence Assets in International Disaster Relief), met als doel het opzetten van regels betreffende gebruik van militaire middelen voor de inzet bij internationale rampenbestrijding. Deze richtlijnen, ook "Oslo Guidelines" genoemd, zijn nu wereldwijd van toepassing.

Ook de allereerste luchtmachtsoefening van NATO-landen met luchtmachten van de oude vijanden uit het Warschaupact, "Cooperative Chance" in juli '96 in Hongarije, werd onder zijn leiding gepland en uitgevoerd. Een blijk van vertrouwen dat zijn NATO-bazen hadden in hem. Het thema was – hoe kon het ook anders – internationale rampenbestrijding in crisiszones. Duizenden Hongaarse militairen en geallieerden uit luchtmachten van 25 landen en alle mogelijke militaire vliegtuigtypes namen er aan deel. Merkwaardig detail: in een ganse week oefening, werd geen enkel wapen gebruikt.

12 jaar stelde Karel zijn 38-jarige ervaring met de luchtvaart onder alle mogelijke vormen en toepassingen ten dienste van FLAG, de Vlaamse Vereniging voor Lucht- en Ruimtevaart. Bedoeling is Vlaanderen en zijn jeugd beter te maken via de versterking van de Vlaamse industrie in de lucht- en



Base CO van de 15de Wing op C-130H.

ruimtevaartprojecten, en luchtvaart in het algemeen. Duurzame en nobele werkgelegenheid, verankering ervan in Vlaanderen door hoge technologie moeten bewerkstelligen dat onze kinderen ook in de toekomst de troeven die we nog hebben, nl. onze geschoolde werkkrachten en know-how, in te zetten om te beletten dat we straks nog alleen de dienstverlening verzekeren in de tertiaire sector.

Vliegen is er natuurlijk ook nog bij : de opleiding tot zweefvliegtuigpilooten van jongens en meisjes van 15 tot 17 jaar met de Belgische Luchtcadetten. Gevraagd waarom, is zijn antwoord : ik heb zelf zoveel te danken aan de vliegerij, dat ik het een voorrecht vind om jongeren er mee kennis te laten maken en aan te zetten om eveneens een loopbaan



in de luchtvaart trachten waar te maken. Verder blijft hij actief vliegen met Cessna 152 & 172, Cessna 206, Robin DR400 en Cessna 206/7 Soloy Turboprop voor parachutages.

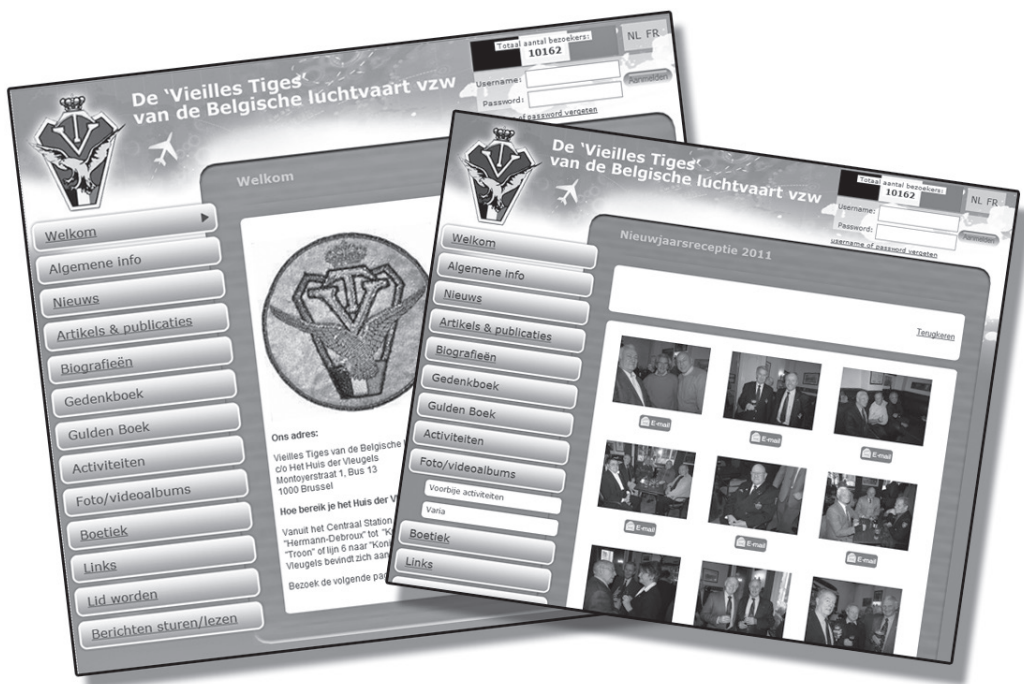
Op dit ogenblik is hij lid van het Dagelijks Bestuur van het VMMV (Verbond Vlaamse Motorvliegclubs), en vliegt hij "Scenic Battlefield Tours" over de slagvelden van Wereldoorlog 1 en 2 als vliegende gids.

*Ongeval met de C206T in Hoevenen tijdens een parachutage, op 12.000 voet, waarbij het noodscherm van een skydiver het staartvlak gedeeltelijk uitgescheurd heeft (o.a. de trim) en de rest verwrongen. Uiteindelijk ben ik met de brokken kunnen landen, en ook de skydiver!*



# NOTES

NOTES



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

**[www.vieillestiges.be](http://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](mailto:VTB.secretary@gmail.com)

Website [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)

