



Driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

SENIOR AVIATORS'
ASSOCIATION

Willy Coppens

De eerste vliegshows
Les premiers meetings aériens

The “smart weapons” saga
in the Belgian Air Force

“VVIP” humanitarian mission
in Colombia

UFO (II)

Fictie of werkelijkheid?
Fiction ou réalité ?

N°1-2024

45^{ste} jaar
Januari-februari-maart
Driemaandelijks
45^{ème} année
Janvier-février-mars
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

| | VTB uniquement Enkel VTB | VTB + MdA* VTB + HdV* |
|--|-----------------------------|--------------------------|
| Belgique - België | | |
| Membres Leden | € 30,00 | € 40,00 |
| Veuves Weduwen | € 15,00 | € 25,00 |
| Europe - Europa | | |
| Membres Leden | €50,00 | € 60,00 |
| Veuves Weduwen | € 25,00 | € 35,00 |
| Reste du monde - Rest van de wereld | | |
| Membres Leden | € 55,00 | € 65,00 |
| Veuves Weduwen | € 27,50 | € 37,50 |
| Webzine Belgique & étranger - België & buitenland | | |
| Membres Leden | € 25,00 | € 35,00 |
| Veuves Weduwen | € 12,50 | € 22,50 |
| *MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels | | |

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.

Compte bancaire VTB Bankrekening:
IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw,
rue Montoyerstraat 1/13,
1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - *Secretariaat*:
Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen
Tel 02 251 33 10 - VTB.secretary@gmail.com

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1^{er} janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten.

Inhoud van magazine 1-2024

| | |
|---|----|
| Het woordje van de voorzitter | 04 |
| Agenda | 06 |
| Overlijdens | 06 |
| Welkom aan nieuwe leden | 07 |
| Gewone algemene ledenvergadering, 13 maart 2024. OPROEP | 08 |
| Uw jaarlijkse bijdrage nog niet betaald? | 09 |
| VTB Boetiek | 10 |
| Jaarlijks banket | 11 |
| UFO's, fictie of werkelijkheid? (II) | 12 |
| The "smart weapons" saga in the Belgian Air Force | 31 |
| Humanitaire missie "VVIP" in Colombia | 41 |
| Willy Coppens. De eerste vliegshows | 50 |
| Georges Jaspis | 64 |



Sommaire du magazine 1-2024

| | |
|---|----|
| Le mot du président | 04 |
| Agenda | 06 |
| Décès | 06 |
| Bienvenue aux nouveaux membres | 07 |
| Assemblée générale ordinaire, 13 mars 2024. CONVOCATION | 08 |
| Vous n'avez pas encore payé votre cotisation annuelle ? | 09 |
| Boutique VTB | 10 |
| Banquet annuel | 11 |
| OVNI, fiction ou réalité ? (II) | 12 |
| The "smart weapons" saga in the Belgian Air Force | 31 |
| Mission humanitaire « VVIP » en Colombie | 41 |
| Willy Coppens. Les premiers meetings aériens | 50 |
| Georges Jaspis | 64 |

UFO'S, FICTIE OF WERKELIJKHEID?

UFO

OVNI, FICTION OU RÉALITÉ ?

Wif De Brouwer

Traduction : André Perrad & Mich De Weirdt



Deel 2

Een greep uit bijkomende belangrijke observaties in ons land

Wat voorafging

In onze eerste aflevering hebben we uitvoerig de ervaringen besproken van een aantal rijkswachters uit de omgeving van Eupen. Op 29 november 1989 hebben ze een driehoekig tuig waargenomen, even groot als een passagiersvliegtuig, dat evolueerde aan zeer lage snelheid en statisch kon blijven zonder enig noemenswaardig geluid te maken. Bovendien was het uitgerust met enorme schijnwerpers waarvan de lichtsterkte varieerde van zeer intensief tot nauwelijks merkbaar.

Naast die rijkswachters zijn er honderden inwoners uit de omgeving die een gelijkaardige ervaring meemaakten. Aan gezien deze toestellen evolueerden in nachtvlucht zonder enige toestemming, was de luchtmacht verplicht om uit te zoeken waarover het precies ging. Tijdens de avond van 16 december worden twee F-16's in de lucht gestuurd die de gemelde lichtfenomenen konden identificeren als laser projecties. Met een gerust gemoed ging ik als chef operaties van de staf van de luchtmacht op 18 december met twee officieren van de luchtverkeerscontrole naar een persconferentie, die georganiseerd werd door SOBEPS (*Société Belge des Phénomènes Spatiaux*).

De Persconferentie van 18 december 1989

Vooraleer te vertrekken had ik een kort onderhoud met de stafchef van de Luchtmacht. Met de weinige informatie die ik toen ter beschikking had, was ik tot de conclusie gekomen dat we hier te maken hadden met laserstralen, hologrammen of één of andere zwarte baron die een bestuurbare blimp had samen geknutseld en hiermee de aandacht wou trekken. Ook stelde ik voor om die "jokers" erop te wijzen dat ze konden gevraagd worden om de kostprijs van de F-16 interventies te betalen. De stafchef wees mij erop dat zijn Portugese collega een ervaring in vlucht met een UFO had meegemaakt en dat we deze zaak ernstig moesten nemen.

De persconferentie werd bijgewoond door heel wat mediavertegenwoordigers, inclusief buitenlandse, maar ook door twee belangrijke getuigen. De rijkswachter Hubert von Montigny was aanwezig (P2 in onze vorige aflevering), maar ook Francesco Valenzano, een luchtmacht weersvoorspeller van de basis van Bierset. Die had een uitzonderlijke ervaring meegemaakt; we komen hier verder op terug.

Partie 2

Une sélection d'autres observations importantes dans notre pays

Les précédents

Dans notre première partie, nous avons décrit en détail les expériences d'un certain nombre de gendarmes de la région d'Eupen. Le 29 novembre 1989, ils ont observé un engin triangulaire de la même taille qu'un avion de ligne qui évoluait à très basse vitesse et était capable de rester stationnaire sans faire de bruit significatif. De plus, il était équipé d'énormes projecteurs dont la luminosité variait de très intense jusqu'à à peine perceptible.

En plus de ces gendarmes, des centaines d'habitants de la région ont vécu une expérience similaire. Étant donné que ces engins ont évolué en vol de nuit sans aucune autorisation, la Force Aérienne a été obligée d'investiguer pour essayer de découvrir exactement de quoi il s'agissait. Au cours de la soirée du 16 décembre, deux F-16 envoyés en mission ont été capables d'identifier les phénomènes lumineux signalés comme étant des projections laser. Le 18 décembre, en tant que chef des opérations de l'état-major de la Force Aérienne, je me suis rendu sereinement avec deux officiers du contrôle aérien à une conférence de presse organisée par la SOBEPS (*Société Belge des Phénomènes Spatiaux*).

La conférence de presse du 18 décembre 1989

Avant de partir, j'ai eu une brève conversation avec le chef d'état-major de la Force Aérienne. Avec le peu d'informations dont je disposais à l'époque, j'en avais conclu que nous avions affaire à des faisceaux laser, à des hologrammes ou à un quelconque baron noir qui aurait bricolé un dirigeable et voulait ainsi attirer l'attention. J'ai également suggéré de faire remarquer à ces « plaisantins » qu'on pourrait leur demander de payer le coût des interventions avec les F-16. Le chef d'état-major m'a fait remarquer que son collègue portugais avait eu une expérience en vol avec un OVNI et que nous devions prendre cette affaire au sérieux.

De nombreux représentants des médias, y compris étrangers, assistent à la conférence de presse, mais deux témoins importants sont aussi présents : le gendarme Hubert von Montigny (P2 dans notre précédent épisode), mais aussi Francesco Valenzano, météorologue de la Force Aérienne à la base de Bierset. Ce dernier avait vécu une expérience exceptionnelle ; nous y reviendrons plus tard.

THE “SMART WEAPONS” SAGA IN THE BELGIAN AIR FORCE



Par / Door
Michel Mandl

Introductie vanwege de redactie

Wat zijn Smart Weapons?

Smart weapons, of slimme wapens, verwijzen naar het type wapens waarmee het doelwit met behulp van een geleidingssysteem precies kan geraakt worden.

In ons magazine 2-2023 hebben we al een aantal slimme wapens (*smart weapons*) besproken. In het kader van dit artikel blijkt het nuttig om de voordelen van het gebruik van dergelijke wapens nog eens te benadrukken.

Er bestaan verschillende types; in het luchtvaartdomein omvatten deze, onder andere, geleide bommen of lucht-grond missielen¹ (*PGM-Precision Guided Munitions*) en lucht-lucht missielen.

1. We gebruiken de benaming “missiel” voor een raket die na het afvuren naar het doel wordt geleid door een wel bepaald geleidingssysteem.

Introduction par la rédaction

Qu'est-ce qu'une arme intelligente ?

Smart Weapons, ou les armes intelligentes, concernent les munitions qui permettent de frapper la cible avec une plus grande précision du fait qu'elles utilisent un système de guidage.

Dans notre magazine 2-2023, nous avons déjà discuté d'un certain nombre d'armes intelligentes (*smart weapons*). Dans le cadre du présent article, nous pensons qu'il est bon de repréciser les avantages associés à l'utilisation de telles armes.

Dans le domaine de l'aviation, il s'agit entre autres de bombes guidées ou de missiles air-sol (*PGM-Precision Guided Munitions*) et de missiles air-air.

• Lucht-grond wapens

Bij lasergeleide wapens wordt het wapen na het afvuren nog geleid door het aanvallend vliegtuig, een vliegtuig in de omgeving of een zender op de grond die blijvend het doel kunnen belichten tijdens het traject van het wapen.

In andere gevallen kan de piloot, voor het afvuren, de GPS-coördinaten van het doel doorgeven naar het wapen zodanig dat het zich naar dit aangeduid doel zal richten tijdens het traject. Deze optie wordt vooral gebruikt voor statische doelen zoals munitiedepots.

Bij bepaalde wapens, zoals de Exocet (VTB Mag 2-2023), wordt het missiel in de richting van het doel afgevuurd, een gedeelte van het traject wordt gestuurd via een inertie platform, terwijl de eindfase geleid wordt door een inwendig *radar homing system*.

In dit artikel is sprake van de AGM-65 Maverick. Met een bereik van 22 km is dit een missiel voor nabije vuursteun. De geleiding kan, volgens de versie, elektro-optisch (TV) zijn, via infrarood detectie of laser doelaanduiding.

• Lucht-lucht missielen

Bij de lucht-lucht missielen onderscheidt men twee types van *homing devices*; infrarood en radar geleid.

Missielen uitgerust met infrarood sensoren zoals b.v. de AIM-9 richten zich naar de infrarood uitstraling van het doel nadat de piloot voor het afvuren de infrarood-bron heeft aangewezen. Bij de AIM-9 types L, M en X kunnen de doelen ook frontaal aangevallen worden, ondanks een lagere infrarood uitstraling.

Andere lucht-lucht missielen, zoals de AIM-120 AMRAAM² hebben een eigen radar aan boord die op het einde van het traject het doel zal identificeren. Het missiel wordt in de eerste fase van zijn vlucht geleid door de radar van het lancerende toestel. Als het doel binnen het bereik valt van de eigen radar van het missiel zal het “autonoom” verder zijn vlucht vervolgen en kan de piloot zijn/haar aandacht aan een volgend doel besteden.

In dit artikel gaan we ons vooral concentreren op de “*smart weapons*” die de luchtmacht in de inventaris kreeg in de jaren '90.

Dat dit niet van een leien dakje verliep, leren we in de volgende paragrafen.

Maar eerst nog een stukje geschiedenis.

2. Advanced medium range air-to-air missile.

• Armes air-sol

Dans le cas des bombes à guidage laser, l'arme modifie elle-même sa trajectoire pour atteindre une cible désignée par un « spot » (ou tache) laser émis par un désignateur laser. Cette désignation peut se faire par l'avion attaquant, par un autre avion ou par un émetteur laser au sol.

Dans d'autres cas, le pilote transmet les coordonnées GPS de la cible à l'arme avant le tir de sorte qu'elle se dirige vers cette cible désignée pendant la trajectoire. Cette option est principalement utilisée pour les cibles statiques telles que les dépôts de munitions.

Avec certaines armes, comme l'Exocet (VTB Mag 2-2023), le missile est tiré en direction de la cible ; une partie de la trajectoire se fera via une centrale inertielle, tandis que la phase finale est réalisée par un *système de guidage radar interne*.

Le présent article mentionne l'AGM-65 Maverick. D'une portée de 22 km, il s'agit d'un missile d'appui-feu rapproché. Selon la version, le guidage peut être électro-optique (TV), par détection infrarouge ou illumination laser de la cible.

• Missiles air-air

En ce qui concerne les missiles air-air, on distingue deux types d'*homing devices* : les missiles infrarouges et les missiles guidés par radar.

Les missiles équipés de capteurs infrarouges tels que l'AIM-9 se dirigent sur le rayonnement infrarouge de la cible désignée au préalable par le pilote. Avec les AIM-9 de type L, M et X, les cibles peuvent également être attaquées de face, malgré un rayonnement infrarouge plus faible que celui d'un avion vu de l'arrière.

D'autres missiles air-air, tel que l'AIM-120 AMRAAM¹, sont équipés d'un radar qui identifiera la cible à la fin de la trajectoire. Dans la première phase du vol, le missile est guidé par le radar de l'avion tireur. Lorsque la cible se trouve à portée du radar du missile, celui-ci poursuit son vol de manière « autonome » et le pilote peut dégager ou se concentrer sur la cible suivante.

Dans cet article, nous allons nous concentrer principalement sur les « *smart weapons* » que la Force Aérienne a eu à son inventaire dans les années 90.

Que cela ne s'est pas passé sans difficultés, nous allons le découvrir dans les paragraphes suivants.

Mais d'abord, un peu d'histoire.

1. Advanced medium range air-to-air missile.



Humanitaire missie "VVIP¹" in Colombia

(november 1985)

In de voetsporen van schoonvader
Bobby Laumans

Introdunctie

Tijdens het schrijven van het gedenkboek gewijd aan Bobby Laumans, hadden we verschillende contacten met zijn schoonzoon, Pierre Plisnier, gekend als de "Plis"...

Plis trad in 1970 in dienst bij de Luchtmacht nadat hij de geneugten van de luchtvaart bij de Luchtkadetten had ontdekt, onder meer tijdens een verblijf in Israël als "Exchange Cadet".



Mission humanitaire « VVIP¹ » en Colombie

(novembre 1985)

Sur les traces du beau-père
Bobby Laumans

Introduction

Lors de la rédaction du Mémorial consacré à Bobby Laumans, nous avons à plusieurs reprises eu l'occasion de rencontrer son beau-fils, Pierre Plisnier, dit le « Plis »...

L'intéressé est entré à la Force Aérienne en 1970 après avoir découvert les plaisirs de l'aviation aux Cadets de l'Air et notamment lors d'un séjour en Israël, comme « exchange Cadet ».

Pierre Plisnier

Vertaling

Pedro Buyse
& Bruno Ceuppens

1. Very, very important person

Hij is een van de eerste zes leerling-piloten die opnieuw naar de Verenigde Staten worden gestuurd om hun opleiding bij de USAF te vervullen.

Als gebrevetteerd piloot (Silver Wings), worden Pierre en zijn metgezellen overgeplaatst naar de 1 Wing in Beauvechain. Aan het einde van zijn conversie op F-104G wordt hij opgenomen in het 349, het Goedendag smaldeel...

Hij zal er een tiental jaar blijven. Tijdens de conversie van het smaldeel op F-16 heeft hij gezondheidsproblemen die hem ertoe leiden zijn carrière als vlieger op C-130 in de 15 Wing in Melsbroek voort te zetten.

Il fait partie des six premiers élèves pilotes qui sont envoyés à nouveau aux États-Unis pour y poursuivre leur entraînement au sein de l'USAF.

Breveté pilote (Silver Wings), Pierre et ses compagnons sont postés au 1 Wing à Beauvechain. À l'issue de sa transition sur F-104G, il rejoint le 349, l'escadrille du Goedendag...

Il y séjournera une dizaine d'années. Lors du passage de l'escadrille sur F-16, des problèmes de santé apparaissent, ce qui l'amènera à poursuivre sa carrière d'aviateur sur C-130H, au 15 Wing à Melsbroek.



Ter gelegenheid van de herdenking gewijd aan hun vader werden de drie dochters van Bobby Laumans herenigd in het Golden Falcon Museum in Beauvechain. Rechts Diana, de vrouw van Pierre, voormalige stewardess bij Sobelair.

À l'occasion du mémorial consacré à leur père, les trois filles de Bobby Laumans ont été réunies au musée Golden Falcon à Beauvechain. À droite, Diana, l'épouse de Pierre, ancienne hôtesse de l'air à la Sobelair.

In 1985 zal hij de eer hebben om als boordcommandant een humanitaire missie ten voordele van het Rode Kruis uit te voeren in Bogota, Colombia, met Z.K.H. Prins Filip als illustere passagier... en dit in de voetsporen van zijn schoonvader!

Inderdaad, in 1947 voerde Bobby Laumans ook een humanitaire missie uit in dezelfde regio, met een DC-4, volgestouwd met Joodse vluchtelingen... Het verhaal van deze missie naar Venezuela en Ecuador is beschreven in zijn gedenkboek, gepubliceerd op de VTB-website. Dit verbazingwekkende toeval bracht ons ertoe om Plis voor te stellen om ons het verhaal van zijn missie te vertellen. Hij ging de uitdaging aan om na bijna 40 jaar zijn herinneringen te verzamelen. Hij deed het best goed! Oordeel zelf...

De zending (Pierre Plisnier)

Terwijl België zich voorbereidt op de winter, haalt een droevig nieuws de krantenkoppen: in Colombia veroorzaakt het uitbarsten van de vulkaan "Nevado del Ruiz" een enorme stroom van modder en as. De stad Armero aan de voet van de vulkaan wordt bedolven; er zijn duizenden slachtoffers en daklozen.

En 1985, il aura l'honneur d'effectuer, comme commandant de bord, une mission humanitaire au profit de la Croix-Rouge, à Bogota en Colombie, avec S.A.R. le Prince Philippe comme illustre passager..., et ce, sur les traces de son beau-père !

En effet, en 1947, Bobby Laumans a lui aussi effectué une mission humanitaire dans cette même région, en DC-4, avec des réfugiés juifs... Le récit de cette mission au Venezuela et en Équateur est décrit dans son Mémorial, publié sur le site VTB. Cette étonnante coïncidence nous a amené à proposer à Plis de nous faire le récit de sa mission. Il a accepté le défi de rassembler ses souvenirs après près de 40 ans. Il s'en est plutôt bien tiré ! Jugez-en vous-même...

La mission (Pierre Plisnier)

Alors que la Belgique s'apprête à affronter l'hiver, une triste nouvelle fait la une des médias : en Colombie, le réveil du volcan « Nevado del Ruiz » dont le sommet était couvert de neige, a provoqué la nuit, une énorme coulée de boue et de cendres. La ville d'Armero, nichée dans la vallée au pied du volcan, a été ensevelie. Il y aurait des milliers de victimes et de sans-abri.

De eerste vliegshows



Michel Mandl

Vertaling: Wif De brouwer

Les premiers meetings aériens

Inleiding

Toen mijn "Antwerpse" tante in 1993 overleed, (tien jaar na de dood van mijn vader Albert), ontdekte ik in haar bibliotheek één van zijn boeken. Het was de biografie van Jan Olieslagers, getiteld "Un homme volant", geschreven door Willy Coppens in 1935. Ik ben niet verbaasd, want ik herinner me dat mijn vader me als kind vertelde over de "den Antwerpschen Duvel" en zijn motorfietsexploaten. Net zoals hij de naam van Victor Boin noemde, toen we samen voetbalwedstrijden bijwoonden op *den Beerschot*¹, in het stadion voor de Olympische Spelen van 1920 in Antwerpen. Victor Boin legde er voor het eerst de olympische eed af en voor de enige keer in de geschiedenis van de Spelen werd er een vliegwedstrijd georganiseerd. Daarnaast won het Belgische voetbalelftal de gouden medaille. Namen van voetballers schieten me te binnen...: Swartenbroeks, De Bie, Thijs en later Raymond Braine... Ik luisterde met betovering naar mijn vader die me vertelde over onze vroegere glorie.

"Un homme volant" is een eerbetoon aan onze Antwerpse vlieger. Dit boek liet me ook het grote schrijftalent ontdekken van Willy Coppens, de andere grote aas van onze militaire luchtvaart tijdens de Grote Oorlog.

Prolégomènes

Au décès de ma tante « anversoise », en 1993 (dix ans après la mort de mon père Albert), je découvre dans sa bibliothèque un de ses livres. Il s'agit de la biographie de Jan Olieslagers, intitulée « Un homme volant » et réalisée en 1935 par Willy Coppens. Je suis à peine étonné, car je me souviens que gamin, mon père me parlait du « Démon anversoise » et de ses exploits à moto. Tout comme il mentionnait le nom de Victor Boin, lorsqu'ensemble nous assistions à des matchs de football au Beerschot¹, dans le stade construit à Anvers pour les Jeux olympiques de 1920... Jeux où Victor Boin prononce pour la première fois le serment olympique et où, pour l'unique fois dans l'histoire des Jeux, une compétition aérienne est organisée. Par ailleurs, l'équipe belge de football y remporte la médaille d'or. Des noms de footballeurs me reviennent à l'esprit... : Swartenbroeks, De Bie, Thijs et plus tard, Raymond Braine... J'écoutais avec enchantement mon père me parler de nos anciennes gloires.

« Un homme volant » est tout à l'honneur de notre aviateur anversoise. Cet ouvrage m'a aussi permis de découvrir le grand talent d'écrivain de Willy Coppens, l'autre grand as de notre aviation militaire pendant la Grande guerre.



Den Antwerpschen Duvel - Le Démon anversoise.



Nadat ze lid werden van de "Vieilles Tiges", boden mij verschillende vrienden die mijn interesse in de geschiedenis van onze luchtvaart kenden, andere belangrijke werken van onze vliegenier-schrijver aan: *Feuilles volantes* (1928), *Jours envolés* (1932), *L'homme à la conquête du ciel* (1935) en ten slot-

Devenus membres des Vieilles Tiges, plusieurs amis connaissant mon intérêt pour l'histoire de notre aviation, m'ont offert d'autres ouvrages importants de notre écrivain aviateur : *Feuilles volantes* (1928), *Jours envolés* (1932), *L'homme à conquies le ciel* (1935) et finalement *Reclassements*

1. Hoewel we in Duitsland wonen, was het Paastoernooi heilig. Het was een kans om uitstekende internationale ploegen te zien evolueren. Ik herinner me dat het Botafogo-elftal uit Rio bij elk doelpunt de Samba danste! Onuitwisbare herinneringen...

1. Bien que nous habitons l'Allemagne, le tournoi de Pâques était sacré. C'était l'occasion de voir évoluer d'excellentes équipes internationales. Je me souviens de l'équipe de Botafogo de Rio dansant la Samba à chaque but ! Souvenirs indélébiles...

Georges Jaspis

10 May 1940, start World War 2. Georges Jaspis is stationed in Goetsenhoven with the 5th Squadron of the 1st Aviation Regiment (5/III/1). Most of the aircraft are destroyed in less than two days and, for him, the war is over.

He manages to stay out of reach of the Nazis and, aided by the Comet escape line, he flees to Great Britain in March 1942 where he joins the RAF.

On 22 June 1943, after a short refresher course, he joins the 609 Squadron, where many Belgian pilots are already active. He flies on Typhoon and achieves three confirmed victories; one of these is a Ju 88 that he shoots down over the village of Hoegaarden. He is honoured with a DFC.

After the war, he is demobilized and joins Sabena.

On 12 August 1946, he is the captain of the first flight with DC-4 from Brussels to New York. During the unrest after the Congolese independence, Georges Jaspis is the captain of the Boeing 707 that, on 17 July 1960, evacuates no less than 303 women and children from Leopoldville to Brussels. On 26 November 1970, he is also the one who flies the first Sabena B747 from the Boeing factory to Brussels.

After a rich career, Georges Jaspis retires in 1973. He dies on 14 December 2007.



In 1994, fifty years after shooting down the Ju 88, a memorial stone was unveiled in his presence near the place where the Ju 88 crashed. The stone disappeared but was recovered and is now part of a small monument that was built at the same location.

Memorial
stone



Today, the monument is a resting place for hikers in Nerm (Hoegaarden).