

SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION

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

Banquet Annuel

9 octobre 2021



Proud to be one of them

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

Jaarlijks Banket

9 oktober 2021

Salons de Romree

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Votre table _____ Uw tafel



Menu

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

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



Millefeuille van Burrata, structuur van tomaat en krokantje van Duroc

Millefeuille de Burrata, fantaisie de tomates et petit croquant de Duroc



Savourette van Belgisch varken met krokante groenten en rozemarijnaardappelen

Savourette de porc belge, légumes croquants et pommes de terre au romarin



Dessertenbuffet

Buffet de desserts



Mokka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2020

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2020

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

Est inscrit aujourd'hui

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Is vandaag ingeschreven

Anselme VERNIEUWE



**DIPLÔME DE 70 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE (2020)**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET (2020)**

Albert-Jos VERMEIREN

**DIPLÔME DE 60 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE (2020)**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET (2020)**

Jan BARAS, Jean BUZIN, Pierre CAEYMAEX, Michel DAEMS,
Jean-Paul DEMOLIN, René-Léon DESSOUROUX, Guy FAMENNE,
Jean-Pierre HERINCKX, Emile JANSSENS, Claude-Ferdinand MATHIEU
Roger POLOTTO & Hughes ROBINS.

**MÉDAILLE DE 50 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE (2020)**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET (2020)**

Cis AERTS, Michel AUDRIT, Daniel BERRUYER, Philippe CARLIER,
Jacques de KROES, Guy FONTEYNE, André JANSSENS, Francis LEJOINT,
Jean-Marie RENWART, Didier SIBILLE, Michel TOP, Guido TRUYENS,
Hugo UVIJN, Marcel VAN der AUWERA, Luc VAN der SPIEGEL,
Etienne VAN DORMAEL, Rudy VAN EYSENDEYK & Claude VERMEULEN.

Anselme VERNIEUWE

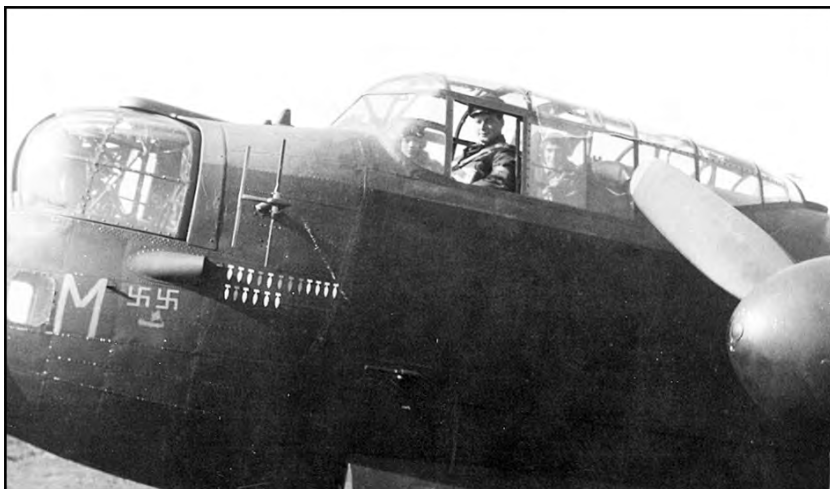
1916 - 1984



Anselme Vernieuwe est à l'évidence une grande figure de l'aviation belge qu'il a dominée durant près de cinquante ans. Il a combattu l'envahisseur en tant que résistant audacieux et efficace. Il s'est aussi battu pour son pays en effectuant trente-trois missions nocturnes de bombardement, certaines très alarmantes. Anselme Vernieuwe savait entraîner, fédérer, sans avoir à jouer d'autorité : c'était un leader né.

Entrepreneur audacieux et déterminé, il fut du peloton de tête qui s'est attaché dès 1946 à reconstruire et à développer la SABENA. Aventurier, mais avec bon sens, il fut détenteur du brevet numéro un de pilote d'hélicoptère belge et pionnier du premier réseau de lignes régulières par hélicoptère, ce qui lui valut, ainsi qu'à la Belgique, une estime et une renommée mondiales.

Créateur, entrepreneur, bâtisseur et gagneur, cet aviateur infatigable et ambitieux pour son pays a amplement mérité sa place au Panthéon de l'aviation belge.



Anselme VERNIEUWE

1916 - 1984



Anselme Vernieuwe is ongetwijfeld een grote figuur van de Belgische luchtvaart. Hij drukte er gedurende bijna vijftig jaar zijn stempel op. Als stoutmoedig en competent weerstander vocht hij tegen de vijand. Hij streed ook voor zijn land door het uitvoeren van drie en dertig, soms zeer risicovolle, nachtelijke bombardementszendingen. Anselme Vernieuwe kon meeslepen, verbinden, zonder op zijn strepen te moeten staan, een geboren leider.

Hij was een gedurfde en doortastende ondernemer. Hij nam de leiding van de werkgroep dat vanaf 1946 de heropbouw en de ontwikkeling van SABENA ter hand nam. Hij was een avonturier, maar met gezond verstand, houder van het brevet nummer een van Belgisch helikopter piloot en pionier van het eerste netwerk van regelmatige lijnen per helikopter. Dit leverde hem, maar ook België, wereldwijde achting en faam op.

Schepper, ondernemer, bouwer en winner, deze voor zijn land onvermoeibare en eerzuchtige vliegenier, heeft ruimschoots zijn plaats verdiend in het Pantheon van de Belgische luchtvaart.





Albert-Jos VERMEIREN (†)

Albert (Jos) Vermeiren ziet het levenslicht op 9 juni 1926 en hij heeft van jongs af aan een buitengewone fascinatie voor vliegtuigen en alles wat met vliegen te maken heeft.

Tijdens de oorlogsperiode wordt "vliegtuigen spotten en herkennen aan het geluid" een spel. Waar andere 12-jarigen zich bezighouden met voetballen of knikkeren, is het bouwen van model-zweefvliegtuigen één van zijn favoriete hobby's. Kort na de bevrijding sluit hij zich aan bij de Air Scouts.



Zijn legerdienst als "para" is de leukste tijd uit zijn leven. Ook hier is hij meer in de lucht te vinden dan aan land. Parachutespringen uit o.a. luchtballon en Dakota wordt zijn nieuwe passie.

Daarnaast amuseert hij zich door met een groep gelijkgezinden op het vliegveld van Deurne met een zelf ineen gestoken SG-38 en een manuele lier zweefvliegsprongen te maken, met als doel telkens weer een beetje langer in de lucht te blijven.

In 1948 begint hij met zijn eerste echte zweefvlieglessen in Brioude, Frankrijk, met Caudron 800 onder leiding van Mr Belot. Niet lang daarna starten zijn eerste lessen motorvliegen in Deurne. Leren vliegen is in die tijd ook een kostelijke zaak en om geld te verdienen meldt Jos zich aan als mecanicien op de fruitschepen, zoals de

Frubel Monica, die naar Belgisch-Congo vaart.

De jaren die volgen is het vliegen wat de klok slaat voor Jos. Op zijn geliefde vliegveld van Deurne komt hij in contact met de Royal Antwerp Aviation Club (oftewel RAAC) en gaat hij zich nog meer verdiepen in motorvliegen. Hij doet vlieguren op door met panelen te vliegen, opdrachten uit te voeren,

zweefvliegtuigen de lucht in te trekken, anderen enthousiast te maken over de kunst van het vliegen en natuurlijk avonturen te beleven!

In 1949 zit hij met zijn jongere broer op de eerste rij tijdens een belangrijk moment in onze naoorlogse geschiedenis. Met een Piper Cub OO-REX zonder radio en enkel een Michelin kaart aan boord vliegen ze naar de Jamboree in Salzburg. Ze vliegen over Keulen en Frankfurt en belanden halsoverkop middenin het drukke luchtverkeer van de toenmalige Berlijnse luchtbrug.

In 1953 mag Jos zich de eerste gediplomeerde instructeur motor en zweefvliegen in Vlaanderen noemen. Hij is twee jaar instructeur in Tempeloux en daarna instructeur en mede grondlegger van het huidige prachtige zweefvliegveld in St Hubert.

Van 1964 tot 2006 is Jos instructeur, examiner zweefvliegen, motorvliegen, acrobatie en blindvliegen in Deurne.

Met 31.368u55¹ vlieguren (5.969 zweefvlieg en 25.399u55¹ motorvlieguren) in zijn vliegboek kan men wel terecht zeggen dat zoals Conscience zijn volk leerde lezen, Jos Vermeiren zijn volk leerde vliegen.



ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Jan BARAS

Jan is in mei 1933 geboren.

24 Nov 1952: Neemt dienst in de Belgian AF als leerling piloot, 127^{ste} promotie.

28 Mei 1953: Geschrapt als leerling piloot. Lukt hetzelfde jaar het examen A en kiest voor een opleiding tot controleur van het luchtverkeer. Wordt benoemd tot Olt. van het Vliegwezen op 27 Dec 1955 na de voorbereidende cursus in Nijvel.



1966, 20^{ste} Smaldeel met Jan Baras als vaandeldrager.

01 Okt 1956: Volgt de cursus GCA controleur in Koksijde en wordt daar onmiddellijk GCA instructeur na het beëindigen van deze cursus.

23 Sep 1959: Vertrekt naar Harlingen (Texas) om er de opleiding tot Navigator te volgen.

01 Okt 1960: Wordt na zijn opleiding tot navigator afgedeeld naar de 1^{ste} Wing, 349^{ste} Smaldeel in Beauvechain als radar operator op CF-100 Canuck.

01 Okt 1963: Wordt afgedeeld naar de 15^{de} Wing TC teneinde er de TCU (Transport Conversion Unit) te volgen. Blijft vervolgens in de 15^{de} Wing tot op het einde van zijn militaire loopbaan op 01 Jul 1978. Hij maakt er deel uit van het 20^{ste} Smaldeel tot 01 Apr 1970. Vervolgens van het 21^{ste} Smaldeel tot 01 Apr 1974 en beëindigt zijn loopbaan als instructeur in de TCU.

Herschoolt zich na zijn militaire loopbaan tot instructeur teneinde kandidaat burgerpiloten voor te bereiden op de theoretische examens PROF-IFR en Lijnpiloot die ingericht werden door het Bestuur der Luchtvaart. Richt hiervoor de "White Wings Aviation School" op.

Maakt deel uit van de examencommissie van de lijnpiloten vanaf 1988 tot het jaar 2000.

Beëindigt zijn loopbaan in de luchtvaart op 01 Apr 2001.



Mission planning op Boeing 727 met Rik Pootemans.

Jean BUZIN

Jean est né en mai 1936.

Prologue : formation d'officier Force Navale 1955-1958.

Breveté pilote avec la 140^e Promotion en juillet 1960.

Formation OTU F-84F Thundersreak au 10^e Wing Chasseurs-Bombardiers de Kleine Brogel.

Affectation au 2^e Wing Chasseurs-Bombardiers de Florennes de 1960 à 1971.

Successivement :

- Pilote, Flight Commander, Ops Officer de la 2^e Esc ChB sur F-84F;
- Commandant de l'OCC F-84F;
- Conversion sur Mirage 5B;
- Commandant a.i. de la 2^e Esc ChB sur Mirage 5B.

1971 à 1974 : Tour d'État-Major à l'EM FAé, Section Plans et Programmes en charge du remplacement des DC-3 et Pembroke. Pilote visiteur sur T-33.

Conversion sur F-104G.

De 1974 à 1976 : Commandant de la 350^e Esc de Chasse sur F-104G (Beauvechain).

Tour d'État-Major à l'EM FAé de 1976 à 1979 à la Section Plans et Programmes, chef de la sous-section Études. Pilote visiteur F-104G.



Base Co à Beauvechain sur F-16.

Conversion sur F-16.

Commandant du Groupe de Vol du 1^{er} Wing de Chasse de 1979 à 1981 sur F-16.

1981 à 1986: Tour d'État-Major à l'EM FAé, Section Plans et Programmes, chef de section. Pilote visiteur Fouga CM.170.

Commandant du 1^{er} Wing de Chasse de Beauvechain de 1986 à 1990 sur F-16.

Total heures de vol : 4.802 Hrs dont 4.002 Hrs sur avions d'arme (*F-84F, Mirage 5B, F-104C & F-16*).

Pierre CAEYMAEX

Pierre est né en octobre 1941.

Septembre 1960 : stage de Vol à Voile à St Hubert au Centre National de Vol à Voile (CNVV).

Brevet B le 28 Sep 1960.

1962 : Vol à Voile à l'Aéroclub « Le MILAN » à Gossoncourt (*De Wouw Goetsenhoven*).

Brevet C le 2 Nov 1962.

1964 : grâce à la générosité de l'Administration de l'Aéronautique à l'époque, j'obtiens une bourse de 40 heures de vol sur monomoteur.

Je vole au Royal Motor Union Aviation à Bierset et obtiens ma



licence restreinte de Pilote Privé en septembre 1964.

1966 à 1968 : Ecole d'Aviation Civile (EAC/BFS).

Licence de Pilote Professionnel le 3 Feb 1969.

En 1969, quelques vols comme pilote professionnel.

Entre 1970 et 1978, pas d'activités aéronautiques car j'ai travaillé comme ingénieur dans deux PME.

1978 à 1991 : entrée à la T.E.A (*Trans European Airways*) comme F/E (Flight Engineer) sur Boeing 707 et puis à partir de 1980, également sur Airbus A300 B1.

Je deviens en plus F/O Boeing 737 en juin 1982.

Faillite de la TEA en octobre 1991.

1992 et 1993 : chez *European Airlines*, d'abord F/O Boeing 737 ensuite j'obtiens la licence de Pilote de Ligne (Commandant) le 6 août 1993 en Airbus A300 B4. Le check final a été validé par le Commandant Jan Kamers, notre Président d'Honneur VTB.

1994 : 3 mois chez *Air Afrique* comme Commandant Airbus A300 B4.

De juin 1994 à juillet 1998 : chez *ChallengAir*, Commandant sur DC10-30. Fin de la compagnie en juillet 1998.

Août 1998 à octobre 2001 : chez *CityBird*, Commandant Boeing 767; faillite en octobre 2001.

Total heures de vol : 12.966 h.

Michel DAEMS

Michel is in juni 1943 geboren.

Juli 1959: zweefvliegen St Hubert

Vanaf Sep 1960: motorvliegen

RAAC te Antwerpen.

Totaal een goede 600 uur op

alles wat daar

zool vloog.

Voornamelijk uren gemaakt met luchtdopen, slepen van panelen en van zweefvliegtuigen.

Ondertussen studies industrieel ingenieur EM.

Militaire dienst in 1966. Oorspronkelijk voorzien KRO para's, uiteindelijk soldaat miliciens bij de Luchtmacht omdat dit gedeeltelijk te combineren was met de theoretische opleiding van de Burgerlijke Luchtvaart School (Zaventem) (Sabena).



Cessna 310 van de Burgerlijke Luchtvaart School.



Vanaf Mei 1967 tot Nov 1969, praktische vliegopleiding in Grimbergen, initieel op Tiger Moth, daarna op Marchetti 260 en dan Cessna 310 en 401. Einde school in Nov 1969 als eerste van de 16^{de} promotie (beetje normaal voor een ingenieur met 600 vlieguren, die helemaal opnieuw moest leren vliegen in de BLS !).

Vanaf Jan 1970 tot Apr 2001: SABENA met achtereenvolgens :

- observatievluchten op Convair 440,
- daarna F/O op Caravelle (SE210), na een jaar moest dit gecombineerd worden met F/E Caravelle,
- daarna F/O op B707 en DC10.
- vanaf Sep 1981: Capt op achtereenvolgens FH 227B, B737, B747 (13j) en Airbus A330.

Vanaf 2002 tot 2011 : Capt op private jets bij Flying Group te Antwerpen waarvan 6 jaar als Directeur Operaties.

Laatste vlucht op 27 maart 2011.

Totaal : een goede 22.000 vlieguren.

Bij Sabena, 13 jaar op Boeing 747.

Jean-Paul DEMOLIN

Né en janvier 1940, cet architecte-urbaniste de profession aborde l'aviation par le planeur à St-Hubert dès juillet 1960.

Il reviendra régulièrement voler sur cet aérodrome, notamment pour y remorquer les participants lors du championnat de Belgique en 2008.

Entretemps, dès 1960, inscrit à l'Aéro-Club du Hainaut, et grâce à une bourse de la Fédération Belge des Clubs d'Aviation, il obtient son brevet de pilote privé en 1964 et complète cette formation par une licence de pilote professionnel restreinte en 1979.

Détenteur d'une équivalence FAA, il en profite pour réaliser quelques vols aux USA.

Lors d'un séjour professionnel d'un an à la Barbade en 1982, il fréquente l'aéro-club local et y passe la licence barbadienne, ce qui lui permet de parcourir les Caraïbes.

Résident ensuite dans le sud de la France durant une dizaine d'années, il organise et devient codétenteur en 1987 du record de vitesse Bruxelles-Montpellier sur avion léger (Socata TB21) en collaboration avec l'Aéro-Club de Montpellier.

A partir de 1989, et ce durant trois ans, il assure au sein des Services d'Incendie et de Secours de l'Hérault (DDSI), l'exploitation technique et opérationnelle de l'avion des pompiers pour le repérage des feux de forêts (Rallye MS893 - F-BUGI).

De 1996 à 2001, il effectue aux côtés d'André & Michel Dillien des vols d'Archéologie Aérienne pour le Centre Interdisciplinaire de Recherche Aérienne (CIRA).

Il remercie la FAé qui, par l'intermédiaire de 2 moniteurs (Willy Degeyter et Edgard Auspert), l'a formé sur Marchetti SF260 et lui a offert ses meilleurs souvenirs de vols.

Il totalise près de 2.000 hr sur ballons, planeurs, moto-planeurs (RF3, Falke, G109), sur avions (PA-18/28/31/34/44, BE58/90, C150/152/172/182, MS 880/893, DR400, SM205/208/260 & TB10/20/21).



Vol record sur SOCATA TB21 Turbo en 1987.



Sur Cessna 172 Reims Rocket.

René-Léon DESSOUROUX

Né en 1941, je suis trop vite privé d'école (14 ans), mon père m'envoyant travailler en usine chez Cockerill dès 1955. Durant cette période difficile, ma passion pour les choses de l'air me permet de transcender cette triste réalité industrielle et sociale. La lecture de biographies aéronautiques et de récits vécus d'aviateurs me poussera à suivre des cours par correspondance en vue de préparer les tests d'admission comme élève-pilote à la FAé. Ce rêve ne sera malheureusement jamais concrétisé.

1958, Meeting des Nations à Bierset et mon premier baptême de l'air à bord du Beechcraft Bonanza OO-FUN, révélation de ma passion pour l'air et le vol.

Avril/mai 1960, 1^{er} stage de vol à voile à Saint-Hubert et obtention du brevet B malgré des conditions météo médiocres (33 vols & 10h10').

1 décembre 1960, service militaire chez les Chasseurs Ardennais.

Décembre 1961, retour à la dure réalité de l'usine (travail & pauses au laminoir à froid).

1966, retour aux armes au Régiment Para-Commando et affectation au 3^e Bataillon Para de Lombardsijde avec intermèdes à l'Ecole d'Armes d'Arlon (Sous-officier) et en RFA en 1967-68. Ma vie de parachutiste de 1966 à 1975 revêt une importance majeure dans cette passion pour les choses de l'air, matérialisés par l'avion (C-119G) et le parachute E.F.A. (131 sauts).

1975, changement de Force, passage au 3^e Wing Tac de Bierset, à la Ligne et Armement Mirage 5 (8^e Esc ou à la 1^{er} Esc). Spécialisation Cross Servicing sur NF-5, F-104G et F-4.



Test d'armement sur le MirSIP en 1993.

1977, 1^{er} stage aux Cadets de l'Air à Oostmalle (14 vols), aventure stoppée par l'officier d'armement de la base pour motif d'absence au boulot.

1979, vol de 45' en Corse à bord du Mirage BD-03 piloté par le Cdt Avi Fred Burniat. Tir A/S sur "Diane" (zone d'Aleria) concrétisant mon rêve d'adolescent.

1990, dernière mission de la 8^e Esc à Zara avant la dissolution et l'ombre d'un conflit armé au Moyen-Orient (Koweït/Irak). 24 décembre, rappel, congé de Noël avorté pour l'équipement de 18 Mirage à destination de la Turquie (zone nord Irak). Reconditionnement de lanceurs Aero 3B (ex F-104G) pour la défense de nos Mirage en opérations au-dessus de cette zone. 17 janvier 1991, début du conflit dans le secteur sud. 30 janvier, départ pour Diyarbakir (Turquie), expérience à vivre sous un ciel de guerre aérienne avec ses inconnues et la hantise du missile Scud à tête chimique ! 28 février, fin de la mission.

1993, nouveau job pour l'application des tests d'armement sur le prototype du Mirsip (BA-60) chez Sabca et à Bierset avec deux pilotes, le Colonel Avi Despallier et le Cpt Avi Frank De Winne.

Janvier 1994, conversion F-16 et en juin, affectation au 2e Wing Tac de Florennes (Ligne et Armement). Juillet 1997, la retraite avec une pointe de nostalgie et en août, retour au vol à voile à Temploux (ACRM Amicale CAP + CEVV), 84 vols jusqu'en 2002 (dernière licence). Total vols planeur 132 pour 62h28'.



À Temploux en 1988...

Guy FAMENNE (†)

Guy est né en juin 1941.

Il entre à la FAé avec la 140^e promotion le 17 novembre 1958.

Il passe alors à l'EPE de Gossoncourt en décembre 1958. Il y vole sur SV-4b jusqu'en avril 1959.

L'EPA, il l'effectue à Kamina, Congo belge, d'avril 1959 à décembre 1959 où il vole sur T-6 Harvard.

Ensuite, retour en Belgique à l'OCU de où il vole sur T-33A de décembre 1959 à juillet 1960.

Il reçoit ses ailes le 20 juillet 1960.

Vient ensuite l'OTU sur F-84F Thunderstreak à la 27 Esc de Kleine-Brogel (juillet 1960-décembre 1960).

Il est alors posté à la 2^e Esc du 2^e Wing de Florennes où il vole sur F-84F jusqu'en janvier 1968.

Il est ensuite muté à Beauvechain, à la 350 Esc où il vole sur F-104G jusqu'en janvier 1978.

Il termine sa carrière à L'EPE de Gossoncourt comme moniteur sur SF-260M Marchetti. Il est pensionné en juillet 1986.

Guy a également piloté des avions civils : Cessna 152-172-182, Morane 235-885, Piper Cub et Robin 200-2160.



1970, avec la 350^e Esc de Beauvechain sur F-104G.

Jean-Pierre HERINCKX

Jean-Pierre est né en Mai 1936.

En 1958, il obtient le Brevet B Planeur au CNVV à St Hubert et celui de Pilote Privé en 1960.

En 1960, il est diplômé Ingénieur civil à l'UCL.

En Oct 1961, il commence son service militaire comme Candidat Officier de Réserve à Ecole d'Ordonnance à Tournai.



Élève-pilote Lt Avi sur SV-4b à Gossoncourt.

En Oct 1962, il passe à l'EPE de Gossoncourt comme élève-pilote COR pour l'Aviation légère de la Force terrestre.

En 1963, il passe à l'école de pilotage de Brasschaat. Il y reçoit ses ailes de pilote Lt Avi le 07 Aou 1963.

Le lendemain, le 08 Aou, il entre comme élève à l'Ecole d'Aviation Civile (EAC).

Il obtient sa licence ATPL AA en Mar 1966.

Dès Jul 1966, il commence sa carrière à la Sabena comme 1^{er} Officier successivement sur DC-3, CV440, CVL, B707 et DC-10.

En Jun 1980, il passe commandant de bord sur B737. Finalement, il devient commandant de bord sur B747 en Dec 1985. Il est pensionné en Mar 1993

Jean-Pierre sera encore membre du Conseil d'Administration VTB de 2005 à 2015.



1^{er} Officier sur DC-10 à la Sabena.

Emile JANSSENS

Emile is in juli 1934 geboren.

Bij de Luchtmacht als

Boordmekaniker 15^e Wing. CE op C-119G in 1960.

Type vliegtuigen: C-119, DC-4, DC-6 & C-47 Dakota.



Bij de Luchtmacht: CE op C-119G vanaf 1960.

De bemanning op C-47: Cdt, navigator, boordradio en boordmecaniciën.

Bij de FATAAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) van 1964 tot 1967. Toen ik werd aangeduid voor de FATAAC kreeg ik drie vluchten DC-3 van Melsbroek naar Koksijde als opfrissing. Bij het opstijgen en landen zat de boordmecaniciën in de rechter cockpit seat. In Congo zou de DC-3 gevlogen worden door maar één piloot, een concept dat nooit door de constructeur werd ingesteld. Onze Luchtmacht had haar eigen concept gemaakt voor het opereren van een DC-3! Veel technisch personeel met ervaring was er niet. Zo gebeurde het in Congo dat een schroef van DC-4 op een DC-3 geplaatst werd! Gelukkig werd tijdens de preflight de vergissing vastgesteld.

Als Flight Engineer bij **de burgerluchtvaart**.

Type vliegtuigen: DC-6 en DC-8 bij Pomair Ostend (faling 1974). Britannia Turbo-Prop bij Young Cargo (freighter). TEA Charter van 1974 tot 1988, Airbus B2.

Verskillende malen afgevaardigd geweest naar Aeroformation als instructeur simulator, Flight Trg (Touch & Go) en Line Training. Instructeur annual refresher courses.

Minerve Charter (France): operaties van Charles de Gaulle of Le Bourget met bestemming (meestal) naar de Caraïben op Boeing 747-100.

SABENA 1989-1996: Boeing 747-100 en 747-300.



At the office...

Bestuur der Luchtvaart:

afgevaardigde voor checks F/E type-rating en opvolging jaarlijkse refresher courses voor piloten en F/E. Vlieguren : Luchtmacht: 5.932,00 h, Burger luchtvaart: +/- 17.000 h. Simulator (B707 en Airbus): +/- 2.500 h.

Claude-Ferdinand MATHIEU

Claude-Ferdinand est né en mars 1939.

Agé de 81 ans cette année, la chance me permet encore de pouvoir voler. Je limite cependant mes vols à l'Europe Occidentale comme pilote privé sur Cessna 172 en décollant de l'aérodrome de Saint-Ghislain. Plutôt que de relater ma carrière aéronautique civile déjà décrite dans un fascicule édité par notre association des Vieilles Tigres en 2010, où l'on mentionnait mes 50 années de brevet, je prends aujourd'hui l'option de vous relater brièvement comment j'ai pu me débrouiller pour obtenir mes premières heures de vol. Au lendemain de mes humanités gréco-latines, j'étais détenteur d'une licence d'entraînement de vol à l'Administration de l'Aéronautique déjà obtenue à l'âge de 16 ans, au grand dam de feu mon honorable lieutenant-colonel e.r. de père, ancien officier de cavalerie d'avant-guerre. Nous n'étions pas en concordance de projets pour mon avenir, allant même jusqu'à me suggérer



Commando à Léopoldville en 1959.

impérativement ma future fiancée, au demeurant charmante, mais je le remercie de m'avoir donné indirectement le goût de l'insoumission.

Ayant perdu ma mère à l'âge de 10 ans et en rébellion continue contre l'autoritarisme paternel, celui-ci finit par me couper les vivres. Devenu ado, une tendre ingénue me fit tourner un peu la tête mais mon truc à moi c'était l'aviation. J'étais plutôt un rat de bibliothèque et pus m'acheter une édition anglaise d'un réputé traité de météo aéronautique qui me donna l'occasion de me familiariser avec la langue de manière intéressante. Mon problème majeur était de me procurer de l'argent afin de pouvoir me payer les cours de l'Ecole d'Aviation Civile. Tel était mon objectif mais ces cours étaient extrêmement coûteux comme ils le sont toujours à l'heure actuelle. Chose curieuse, le prix basique d'une minute de vol d'écolage a toujours suivi le prix d'une chope de bière de qualité supérieure.

En 1957, je fus admis aux Belgian Air Cadets (escadrille de Chièvres) où, à l'époque, les cours théoriques et vols sur planeur dispensés les week-ends et jours fériés scolaires étaient gratuits, y compris repas et logement. Je m'y rendais assidûment en train de Braine-le-Comte à Brugelette et faisais le reste du chemin à pied vers la base aérienne de Chièvres. Ma tante, sœur de ma mère, intervenait pécuniairement à minima dans ma frugale logistique mais je ne pouvais guère abuser de sa bonté et devais absolument trouver un moyen plus ou moins rapide et respectable pour obtenir des liquidités. C'est alors que mon père décida de m'expédier à l'école des sous-officiers de Saint-Denis Westrem, sauf que je n'en avais rien à cirer de l'armée et des grades y afférents. Tant qu'à faire, je voulais m'engager pour un minimum de temps aux parachutistes où, selon mes premières informations, on pouvait obtenir des primes pour diverses missions (primes de sauts, de danger, de missions sortant de l'ordinaire, prime pour l'Opération Survie).



Premières heures de vol moteur en 1960, sur Piper Cub J-3.

Un beau matin, je reçus un ordre de marche pour mon incorporation m'obtempérant de rejoindre, ô déception, les commandos ! On m'assura que commando ou para était kif-kif. Faisant devant mauvaise fortune bon cœur, je m'embarquai néanmoins dans cette galère pour les années 1958 à 1960. La première année, je continuais même à suivre mes cours aux Cadets sans dévoiler mes activités hebdomadaires. Par la suite, étant donné cette période mouvementée pour notre ex-colonie, les sommes récoltées pour des missions en tous genres, pour lesquelles je me portais chaque fois volontaire, me permirent de réaliser mes vingt premières heures de vol moteur sur Piper-Cub J3 à partir de 1960, à l'Aéroclub de Casteau aujourd'hui disparu, dont l'aérodrome se situait à l'emplacement actuel du SHAPE.

Sortant des songes creux de l'adolescence, je fis ensuite face à des réalités plus raisonnables ; mais qui d'entre nous n'aurait pas fait n'importe quoi pour réaliser ses premières heures de vol ?

Roger POLOTTO

Roger est né en mai 1941.

Vers 14 ans, j'ai commencé à m'intéresser à l'aviation en construisant des avions en balsa équipés de moteur à essence.

À 16 ans, orphelin de mon père, j'ai voulu aller à Bierset le 20 juin 1958 pour assister au Meeting des Nations. Je voulais voir la première présentation du F-104 en Europe. Ses bords d'attaque en lame de couteau me fascinaient. Ainsi, il fit un passage au-dessus de la piste plein gaz suivi d'une chandelle pour disparaître dans l'azur. Quelques minutes de silence nous semblaient longues lorsque tout à coup, il est revenu dans notre dos à une vitesse folle à quelques mètres de hauteur dans un vacarme que la compression des ondes sonores faisait ressembler à une explosion. Tout le monde s'est jeté à terre de saisissement. Je me suis relevé et j'ai dit à mes deux copains "moi, je veux devenir pilote"...

En 1960, j'ai fait un stage au CNVV qui m'a permis, le 23 août, d'obtenir le brevet B de vol à voile.

Le 11 août 1961, ayant obtenu une bourse de pilotage de 40 heures au Club National d'Aviation) j'ai obtenu la licence restreinte de pilote privé.

Le 1er avril 1963, admission à l'Ecole d'Aviation Civile dans la 12^e Prom. J'ai adoré "l'acro" en



1964, départ pour l'acro sur Tiger Moth.

Tiger Moth (DH82A) jusqu'au jour où terminant une virile en piqué, j'ai eu le stick bloqué !!! J'ai pensé sauter mais j'ai heureusement encore essayé de redresser en forçant sur le stick. Ça a fait "CRAC", l'avion s'est mis à plat et ainsi j'ai compris ce qu'était le "voile noir".

Le 9 mars 1966, obtention de la Licence de pilote professionnel AA, y compris la licence de Navigateur. Pour finaliser l'obtention de la licence Navigateur, l'EAC a organisé des vols, pour les 3 premiers de la prom, entre Lisbonne et Las Palmas avec le DC-3 de l'AA. La cabine, complètement transformée, possédait 6 stations équipées pour le tracé de la navigation sur carte (plot). Il y avait LORAN et sextant pour la navigation stellaire. Le Cdt était Mr François et le F/O Mr Renaud.

Le 1^{er} avril 1966 : engagé à la Sabena. F/O sur DC-3, Convair 440, Caravelle VI, Boeing 707 et DC-10.

Le 1^{er} octobre 1979 : Cdt Boeing 737-200, ATPL test avec Mr François AA.

Le 29 mai 1985 : Cdt/instructeur simulateur Airbus A-310

La nuit du 23 au 24 novembre 1995, j'ai vécu l'événement le plus impressionnant de toute ma carrière sur un retour Abidjan-Bruxelles. Au-dessus de Tamanrasset, à 3 hr du matin au milieu du désert du Sahara, FL 350 avec plus de 200 passagers alors que tout le monde dormait, l'A-310 s'est tout à coup mis à vibrer violemment. Je vois encore mon copain le bras tendu montrant les moteurs en criant "le 1, le 1". Les instruments du moteur 1 n'indiquaient plus rien, ils étaient tous *out of scale*... J'ai réduit rapidement le *trust lever* jusqu'en *idle* et heureusement, les vibrations ont fortement diminué. Le chef de cabine est accouru jusqu'au cockpit en criant que les passagers hurlaient terrorisés. J'ai voulu garder le moteur en *idle* mais après 5 minutes, nous avons enfin eu une info à l'ECAM : *Oil Filter Clogged* (ce qui témoignait de l'état critique du moteur); j'ai donc coupé le moteur...

Atterrir à TAM était trop aléatoire pour les passagers, j'ai donc décidé de continuer, en ETOPS 120 min vers Alger, la diversion la plus proche.

Explication : 2 ou 3 mois plus tôt, cet avion a subi de nombreux *Engine Stalls* sur ce moteur à Conakry. À Bruxelles, ce moteur a été réparé et remonté sur l'avion. Or, il a fallu remplacer le *trust bearing* (le gros roulement à bille qui supporte toute la poussée du moteur). La Sabena n'étant pas très riche, le

Technique a cru bon de réparer ce moteur avec une pièce "non d'origine" ??? En fait le fan a bougé, au point de se bloquer dans le *casing* de l'entrée d'air : N1 bloqué et N2 qui tourne...

Le 20 juillet 1997, Cdt/instructeur simulateur Airbus A-340.

Le 30 septembre 1997, Cdt/instructeur simulateur Airbus A-330.

Le 31 mars 2001, pensionné à 60 ans de la Sabena.



Mars 2001, dernier vol avec mon fils Jean-Marc.

Hughes ROBINS

Hughes est né en novembre 1933.

1949 : École Royale des Cadets.

1953-1955 : École Supérieure de Navigation Anvers.

1955 : Enseigne de Vaisseau de 2 Classe à la Force Navale.

1955-1956 : Détaché à l'US Navy pour formation complémentaire.

1959-1960 : À l'US Navy, élève-pilote à Naval Air Training Command à Pensacola, Florida. Formation sur T-34, T-28 et SNB Beechcraft.

15 juin 1960 : Breveté Naval Aviator & Helicopter Pilot Bell 47, S55 & HSS1.

1961 : Stage à la Marine française, Esc 20S sur Alouette II & HSS1.

1961-1965 : Forces Aérienne & Navale, Comd 2nd & Offr Ops au Flight Héli à BKoks sur S58 & Al III.

1965-1966 : Cdt du dragueur de petits-fonds M-478 "Andenne".

1966-1968 : Forces Aérienne & Navale à BKoks, Cdt du Flight FN et Adjoint CO 40 Escadrille sur S58 & Alouette III.

1969 : Force Navale, Cdt du MSC "Rochefort".

1970-1971 : À l'Etat-major de la Force Naval, ZS3/Tac et ZS3/SEAN.

1964-1974 : Officier d'ordonnance de SM le Roi Baudouin.

1974 : Pensionné – Lieutenant de Vaisseau 1 Classe.

Licencié en Droit Maritime et Aérien.



Sur Alouette III de la Force Navale.



Appontage sur le Godetia.



NOTES



'Cis' AERTS

Cis is in april 1949 geboren.

School gelopen in het Sint-Jozefcollege en het Sint-Pieterinstituut, normaalschool tot en met Wetenschappelijke B diploma.

Leerling piloot promotie 69A/69B vanaf Aug 1968 tot Nov 1970. De opleiding begint in Goetsenhoven op SV4-bis (65 u), vervolgens op de Fouga Magister (140 u) in Brustem om te eindigen op T-33 (75 u) in Twente (Nederland).

Nu het echtere werk. Ik start met de F-84F in de OCC/Florennes en 14 dagen in het 1^{ste} Smaldeel. Daarna, einde juni 1971 verhuist het 1^{ste} naar Bierset; zo vlieg ik een totaal van 210 u op F-84F alvorens met het smaldeel de conversie op de Mirage 5B in mei 1972 te starten.

Als "grondfunctie" word ik nummer 2 in de "Intelligence section" met als hoofdverantwoordelijke Cdt Vl. Sus Embrechts, een Turnhoutenaar zoals ik, die me in 1967 de inlichtingen verschaft hoe leerling-piloot worden. Nadien word ik AMF (Ace Mobile Force) verantwoordelijke. Meerdere AMF-oefeningen

worden door het 1^{ste} Smd uitgevoerd in "het zuiden" - Italië, Griekenland en Turkije - in soms moeilijke omstandigheden (> 45°C, en boven een startbaan die op 2.000 ft hoogte ligt, nog hogere t° met een zeer lange take-off roll tot gevolg!).

De verschillende kwalificaties van wingman, pairleader, section leader en squadronleader volgen zich op en de functie van Flight CO wordt tweemaal opgewaardeerd tot OPS a.i. Cursussen en vlieg oefeningen in binnen en buitenland, DACT (Dissimilar Air Combat Training), TLP (Tactical



Meer dan 3.200 vliegreuren op Mirage 5...

Leadership Program), TAM (Tactical Air Meet) en VLLF (Very Low Level Flying) voeren de vliegreuen, en vooral de ervaring, op.

In Feb 1982 word ik dan instructeur op Mirage en blijf in het 1^{ste} Smaldeel tot het in maart 1989 terug verhuist naar Florennes om daar met de F-16 de opdrachten verder te vervullen. Meegaan naar Florennes is door omstandigheden niet doenbaar en daarom word ik naar het 8^{ste} Smaldeel gemuteerd. Dat gebeurt zeer vlot : ik blijf gewoon in hetzelfde gebouw, want het smaldeel wisselt van het westelijk naar het oostelijk gedeelte in Bierset. In dit "nieuwe" smaldeel blijf ik AMF verantwoordelijke. Op 6 januari 1991



En dan nog meer dan 1.000 uren zweven...

vertrekt het ganse smaldeel voor de 1^{ste} Golfoorlog naar Diyarbakir in Turkije tot 12 maart 1991. Voordat het 8^{ste} smaldeel wordt ontbonden in Sep '91 doe ik mijn laatste vlucht op Mirage 5B op 19 september 1991 en stop ik met 3.239 Mirage vliegreuen op mijn teller.

Na het 8^{ste} smaldeel rest me nog 2,5 jaar als effectieve piloot, die ik doorbreng in het 21^{ste} Smaldeel in Melsbroek op Merlin. Voor de eerste maal zal ik alle luchtwegen perfect kunnen vliegen (wat met de uitrusting van de Mirage boven bepaalde landen op hoge hoogte niet altijd mogelijk was). Mijn Merlin teller stopt op 24 juni 1994

op 620 uren na een afscheidsvlucht met een Falcon, HS748 en C-130 in formatie en die eindigt na meerdere overvluchten boven de beide Squadrons in Melsbroek, toegestaan en gemonitord door CANAC.

Mijn vliegcarrière is echter niet voorbij.

In de loop van mijn laatste jaar maak ik kennis met de Luchtcadetten van België. Die zijn op zoek naar Tow-pilots om hun zwevers op te trekken. Als reserve officier heb ik gedurende 15 jaar, dus tot mijn 60^{ste} jaar, de Piper Cub gevlogen en een 1.140 uren "gesleept". Na een vijftal jaren in de reserve ben ik ook beginnen zweven. Ik heb ondertussen meer dan 1.000 zweefuren en ben nu FIE S (Flight Instructor Examiner Sailplane).

Nu nog steeds, in 2020, blijft het me voldoening schenken om mijn ervaring door te geven aan de jongeren die deel uitmaken van de nu Koninklijke "Luchtcadetten van België".

Michel AUDRIT

Mich est né en novembre 1949.

Après avoir été Cadet de l'Air pendant quatre ans, dont deux en tant que pilote de planeur, Michel rejoint en août 1968 la promotion FAé 69 A.

Après son entraînement sur SV4B, Fouga Magister et T-33, il reçoit en juillet 1970 son brevet de pilote, et est sélectionné pour le cours de formation de moniteur.

Après deux années passées à Brustem comme instructeur sur Fouga Magister et T-33, il est muté en décembre 1972 au 3^e Wing Tactique de Bierset pour y effectuer une conversion sur Mirage 5.

A l'issue de cette conversion, il rejoint la 1^{re} Escadrille, au sein de laquelle il remplira les fonctions d'instructeur de tir, de commandant de flight, et d'officier opérations.



Il suivra le cours de formation pour officier supérieur de septembre 1979 à juin 1980.

Il quitte le 3^e Wing en 1981, après avoir été officier opérations et entraînement du Groupe de Vol.

Il est alors désigné comme instructeur de Son Altesse Royale le Prince Philippe de Belgique pour sa formation de pilote sur Marchetti et Alpha-Jet.

Vol en Alpha-Jet avec S.A.R. le Prince Philippe de Belgique en 1982.

En 1982, le Major Audrit prend le commandement de l'Escadrille d'instruction en vol de l'Ecole de Pilotage Élémentaire.

De 1983 à 1984, il suit le cours supérieur d'état-major à l'Institut Royal Supérieur de Défense à Bruxelles.

En 1984, le Major Audrit rejoint le Quartier Général de la Force Aérienne Tactique (TAF) où il remplira différentes fonctions au sein de la Section Opérations.

En 1986 il est promu Lieutenant-Colonel. Durant cette période, il sera commandant de détachement des campagnes d'évaluation des possibilités d'entraînement au vol à très basse altitude à Goose Bay (Canada) et Meknes (Maroc), ainsi que commandant du détachement belge du Red Flag 88 (USA).

En 1988, après une conversion sur F-16, il devient Commandant du Groupe de vol du 1^{er} Wing de Chasse de Beauvechain. A l'issue de ce commandement, il rejoint en 1990 la Section Opérations de l'Etat-Major de la Force Aérienne (VS3).



Commandant du 2^e Wing Tactique de 1997 à 2001.

Promu au grade de Colonel en décembre 1991, il devient Commandant du Tactical Leadership Program (TLP) à Florennes de 1992 à 1994.

Il est ensuite assigné à la Division Opérations de l'Etat-Major Général (JSO) jusqu'en mai 1997. Durant cette période, il remplira la fonction de "Belgian National Representative" au Centre d'Opérations de Vicenza en Italie dans le cadre des opérations aériennes en ex-Yougoslavie.

De juin 1997 à octobre 2001, le Colonel Audrit commande le 2^e Wing Tactique de Florennes, période durant laquelle cette unité sera engagée dans l'opération "Allied Force" en ex-Yougoslavie.

Promu Général-Major en décembre 2001, il devient le 2 janvier 2002 le premier Commandant de la Composante Air de la Défense (ACC) dans le cadre de la nouvelle structure mise en place à cette date.

Il remplit cette fonction jusqu'en décembre 2005, date à laquelle il part à la retraite.

En 2006, il devient membre compétent en matière d'aéronautique au sein de l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région Wallonne (ACNAW), dont il est à l'heure actuelle le vice-président.

Il totalise 4.600 heures de vol.

Daniel BERRUYER

Daniel est né en juillet 1949.

Je rejoins la prom 69A le 18 août 1968. Nous étions une cinquantaine, dont une majorité de candidats élèves-pilotes auxiliaires. J'avais signé un contrat initial de 6 ans. Je passerai dans le cadre de carrière en 1972.

Mon premier vol en SV4B à Gossoncourt est le premier vol de ma vie. J'effectuerai +/- 45 heures en 6 mois, dont le tiers la dernière semaine. Les conditions météo de l'hiver ont beaucoup perturbé notre entraînement. L'entraînement sur Fouga à Brustem commence en avril 1969. Nous sommes 21 rescapés, beaucoup ont été rayés sur SV4 et quelques-uns, restés à Gossoncourt, ont rejoint la prom suivante. J'ai tout de suite apprécié le Fouga et mon moniteur, Gus Janssens, qui est le premier à me faire confiance. Je lui dois d'être devenu pilote. Début 1970, après +/- 120 heures (dont une mémorable campagne de tir en

Corse), nous sommes 13 à partir à Twente pour décrocher nos ailes après +/- 100 hrs de T-33.

Breveté pilote le 10 juillet 1970, je dois en principe partir pour Florennes, à l'OCU. Mais le F-84F est en plein *phase-out*. Il n'y a pas de place pour toute la prom. Quatre d'entre nous sont désignés pour devenir moniteurs. Je serai



Moniteur sur T-33 à la 11^e Esc.

moniteur d'une prom sur Fouga et de deux sur T-33. Ces derniers sont revenus de Twente pour former la 11 Esc à Brustem. Nous y volons beaucoup dans une ambiance excellente.

Fin 1972, je suis désigné pour rejoindre le 1^e Wing de Chasse Tout Temps à Beauvechain. Le F-104G est un avion fascinant qui ne pardonne pas l'amateurisme. Nous volons dans le rôle pour lequel il est conçu, la chasse pure. Jusqu'en 1980 et ma conversion sur F-16, j'accumule plus de 1.500 hrs sur (T)F-104. Je progresse au sein de la 350 Esc et occupe aussi successivement un poste au Wing Ops et de moniteur au

flight de conversion (que je commande en 1979/80). Nous formons pour la première fois sur F-104 des jeunes brevetés sans expérience préalable sur avions d'armes.

Je reviens à la 350 en 1980 comme Ops Offr et effectue ma conversion sur F-16. Le passage sur F-16 est une révolution pour la FAé, dans tous les domaines. Mais, en plus des problèmes inhérents à l'adaptation à cette nouvelle génération d'avion, nous sommes confrontés à de sévères restrictions en heures de vol. La conversion de la 350 est difficile, nous ne volons pas assez et de façon irrégulière. Les conséquences seront lourdes, y compris la perte de vie humaines dans des accidents. Il faudra des années pour redresser la situation.



Plus de 1.500 hr sur (T)F-104G à Beauvechain.

Nommé major en 1983, je deviens visiteur sur Fouga pendant mon affectation à l'État-major. De retour au 1WChTT, je commande la 350 Esc de 1987 à 1989. C'est la fin de la guerre froide, mais cela n'affecte pas encore notre entraînement. L'escadrille participe notamment à des déploiements au Maroc pour du vol à (très) basse altitude et aussi à Red Flag dans la Nevada (USA).

En 1989, je suis affecté pour quelques mois au Tactical Leadership Programme (TLP) à Florennes comme officier d'opérations. La Belgique a accepté d'accueillir le TLP, mais pendant plus d'un an, le ministre de la défense n'autorise pas les vols (c'est du belge !).

De retour à l'État-major en 1990, je vole encore quelques mois sur F-16, puis devient visiteur sur Marchetti.

Entre 1993 et 95, je serai Commandant du Groupe de vol à Florennes. Nous préparons l'arrivée de la 350 suite à la fermeture du 1 Wing et aussi la probable participation aux opérations en ex-Yougoslavie qui sera finalement décidée après mon départ vers l'État-major en 1995.

Je quitte le F-16 avec un peu moins de 1.000 hrs et resterai visiteur sur Marchetti jusqu'à mon départ de la FAé en 1999.

Philippe CARLIER

Philippe est né en avril 1950.

Il a été breveté pilote de planeur par les Cadets de l'Air en 1970 et a reçu ses ailes de pilote à la Force Aérienne le 15 janvier 1973 avec la promotion 71B.

Jacques de KROES

Jacques is in augustus 1952 ge-boren.

Hij heeft de passie voor het vliegen gekregen door het lezen als kind van de Kuifjes magazines in de jaren 50 & 60. De toenmalige Belgische Luchtmacht kwam daar regelmatig aan bod. Op vijftienjarige leeftijd was de start bij de Luchtcadetten dan ook de normaalste gang van zaken. Een beter voorbereiding voor een toekomstige vliegcarrière kan je je moeilijk voorstellen.

Opleiding bij de Luchtmacht werd gestart in 1972 en in 1975 uiteindelijk naar het 1^{ste} Smaldeel op Mirage 5. Een toer als instructeur viel nog best mee. Laatste opleidingen

verzorgen op Fouga en tegelijkertijd nieuwe opstarten op Alpha Jet. Als beloning nadien op F-16 in het 349 Sqn en later terug op Alpha Jet voor de opstart van de IOT (Initial Operational Training).

Na de 2^{de} cyclus (cursus kandidaat-majoor) uiteindelijk terug naar eerste liefde, de Mirage en dit als CO van het beste Smaldeel, het 8^{ste}. Een toer op de Staf daar ontsnapt niemand aan en dus drie jaartjes naar de personeelsdienst waar hij zich kon uitleven in de vorming van het Varend Personeel.

Daarna een merkwaardige wending. Afgedeeld bij de toenmalige Rijkswacht om het Luchtsteun Detachment mee uit de grond te stampen. Het gedeelte "Fixed Wing" werd daar naar Luchtmacht model opgericht.

Tijd om op pensioen te gaan en een burger loopbaan te starten in de IT sector. Vliegen kon verder als reservist daar waar de passie startte, bij de Luchtcadetten als sleeppiloot en instructeur zweefvliegen. Al bij al een kleine 5.000 vliegreuren vol met passie, waar nog met plezier wordt op terug gekeken.



1975, op Mirage 5BA bij het 1^{ste} Smaldeel.



CO van het 8^{ste} Smd op Mirage 5.

Guy FONTEYNE

Guy est né en octobre 1949.

- Avril 1968 : entrée à la FAé avec la Promotion 68C.
- Mai 1968 : débuts à l'EPE de Gossoncourt sur Stampe SV4b.
- Décembre 1968 : à Brustem sur Fouga Magister CM170.
- Octobre 1969 : aux Pays-Bas, à Twenthe pour l'entraînement sur Lockheed T-33, le T-bird.
- Breveté en avril 1970 à la base de Brustem.
- Mai 1970 : OCU à Florennes sur Republic F-84F Thunderstreak.
- Août 1970 : posté à la 2^e Escadrille de Florennes sur F-84F.
- Mai 1971 : conversion sur Mirage 5 à la 8^e Escadrille, alors encore à Florennes.
- Juin 1971 : pilote opérationnel à la 2^e Escadrille sur Mirage 5.
- 28 mars 1972 : Bail out du Mirage BA25 dans les environs de Bitburg (RFA).
- 19 avril 1974 : dernier vol Mirage 5 sur le BA50.
- de 1975 à 2004 : pilote remorqueur réserviste sur Piper Cub L21b chez les Cadets de l'Air de Belgique.



Oct 69 : sur T bird à Twenthe avec la Klu (NL).



Sur Piper Cub au profit des Cadets de l'Air.

André JANSSENS

André is geboren in Weelde op 11 november 1944. Tien jaar later krijgt hij in zijn geboortedorp de vliegmicrobe te pakken wanneer er tijdens de zomermaanden de vliegtuigen van Kleine Brogel (Thunderjets en T-33's) actief zijn.

Om piloot te worden verkiest hij het traject via de Koninklijke Militaire School (KMS) te volgen waar hij als leerling van de 104^{de} Promotie Alle Wapens in de Elementaire Vliegschool van Goetsenhoven zijn eerste vlucht uitvoert op 18 januari 1967 aan boord van de SV4^B. Na de voltooiing van zijn studies aan de KMS wordt hij opgenomen in de 68C promotie en zet hij zijn vliegopleiding verder in Brustem op

Fouga Magister van januari tot oktober 1969. De laatste etappe op weg naar de felbegeerde vleugels van jachtpiloot wordt afgelegd in Twenthe, Nederland, op T-33. André krijgt de vleugels op de borst gespeld in Brustem op 3 april 1970. Dan volgt zijn operationele conversie in Florennes op F-84F Thunderstreak waar hij met het gros van de 68C promotie de eerste *Operational Conversion Course* volgt op Belgische bodem. De Belgisch-Nederlandse vliegopleiding is immers stopgezet.

Vanaf 1 augustus 1970 maakt André deel uit van het 2^{de} Smaldeel dat zich op dat moment voorbereidt om de F-84F in te ruilen tegen de Mirage 5. In mei 1971 is het zijn beurt om te starten met de



In de Elementaire Vliegschool op SV4^B.

conversie op Mirage. 28 maart 1972 is een bijzonder moment. Die dag verliest het smaldeel tijdens de eerste tactische evaluatie zijn eerste Mirage. Een gigantische sneeuwui herschept Florennes in enkele minuten in een sneeuwlandschap. Het is niet alleen een hele klus om te parkeren in de "Aires Nord". Heel wat piloten kunnen trouwens ternauwernood met hun Mirage naar een veilige landingsbaan uitwijken.

Begin januari 1973 start André een cursus als onderrichter in het 9^{de} Smaldeel. In mei 1973 vervoegt hij het 7^{de} Smaldeel op Fouga Magister. In augustus wordt hij aangeduid als peter van de 73A promotie en draagt hij bij tot het elementair vliegonderricht op SF260-M Marchetti. Hij zal de 73A ook begeleiden in Brustem in het 7^{de} Smaldeel en nadien in het 11^{de} Smaldeel op T-33.

In juni 1976 keert hij terug op Mirage in het 8^{ste} Smaldeel te Bierset waar hij tot september 1978 als operatieofficier de opleiding van de jonge piloten ter harte neemt. Dan wordt hij voor een periode van twee jaar de bevelhebber van het Smaldeel Vliegopleiding in Goetsenhoven.

In augustus 1981 bekleedt hij na het behalen van het stafbrevet zijn eerste functie buiten een vliegende eenheid in HK Comdo TAF in Evere-Noord. In het Bureau Ops wordt hij in 1984 de projectofficier van de eerste Europese F-16-deelname aan Red Flag.

In juni 1985 wordt André aangeduid als commandant van de vlieggroep in de 10^{de} JBW van Kleine Brogel. In september 1987 wordt de jonge kolonel gemuteerd naar het AAFCE-hoofdkwartier in Ramstein. Daar vervult hij achtereenvolgens de functie van *executive officer* van de Directeur van de Operaties en van chef van de TACEVAL-divisie.

In februari 1989 keert hij terug op Belgische bodem als korpsoverste van de 10^{de} Wing TAC van Kleine Brogel. De organisatie van de airshow op 1 september 1991 betekent een hoogtepunt. Dag op dag werd

de 10^{de} Wing 40 jaar eerder opgericht. De 80.000 toeschouwers beleven een hoogdag onder meer door de eerste presentatie van de Thunderbirds op F-16 in België.

Vanaf november 1992 keert André terug als Stafchef naar HK Comdo TAF. Daar zet hij enkele belangrijke stappen voor de oplossing van het probleem van de opleiding van de jonge F-16-piloten. De geleidelijke omschakeling van de polyvalente F-16 naar een polyvalent gebruik in alle smaldelen is



Feb 1989, Korpsoverste van de 10de Wing in Kleine Brogel op F-16.

tevens een initiatief van betekenis. Het gebruik van de lege NAVO-loodsen op het vliegveld van Weelde voor het toekomstig stockeren van overtollige Mirages, F16's en andere uitrusting van het leger wordt ook door HK Comdo TAF geïnitieerd.

Begin juni 1994 begint André aan de laatste etappe van zijn militaire loopbaan als chef van de Sectie Operaties in de Staf van de Luchtmacht. Met grote tevredenheid blikt hij terug op de Belgische F-16-deelname aan de luchtoperaties boven de Balkan die uiteindelijk in oktober 1996 kunnen van start gaan. Verschillende voorstellen zijn voordien op een resoluut njet gebotst van de Generale Staf. De goede verstandhouding met de collega's van de Staf van de Nederlandse Luchtmacht creëren de uitgangspositie voor een intense samenwerking tussen de Belgische en Nederlandse F-16's in Villafranca (IT) die politiek, budgettair en militair aanvaardbaar is.

Op 1 januari 1999 gaat André met pensioen. Zijn blijvende belangstelling voor militairen en luchtvaart geeft hij ten beste op zijn persoonlijke website. In 2014 publiceert hij het boek "60 jaar vliegen in Weelde". In de loop van 2020 zou de publicatie van "Het grote droneboek" een feit kunnen worden.

Francis LEJOINT

Francis est né en septembre 1950.

- 1^{er} mars 1969 : entrée à l'école d'aviation civile (EAC-BLS) dans la 18^{ème} promotion.
- Juin 1969 : Grimbergen pour le grading avec Mr Brocart qui me propose pour la radiation le vendredi 30 juin car il ne m'a pas lâché et retourne à St Hubert à l'école de vol à voile ! Le lundi je fais un vol

avec Jean Debruyne qui m'envoie faire mon vol solo !!! J'obtiens mon PPL le 22 juillet 1970.

- Ensuite cours à l'EAC, check IFR et en septembre 1971, je choisis de voler 2 ans sur le Fokker F27 car je ne voulais pas du P2/P3 sur Caravelle.



Début de carrière à la Sabena sur Fokker F27...

- Rapidement après la suppression du F27 sur la ligne Anvers-Londres, je me suis retrouvé P2 sur Caravelle pour quelques mois avant de partir sur B707, la plus belle période de ma carrière de copilote (6 ans) et ensuite copilote DC10.
- En 1985, qualifié en mai commandant sur B737.
- En 1990, je passe sur Airbus 310 qui vole principalement sur l'Afrique de l'Ouest (ancienne Afrique française) et Boston.
- En 1996, entraînement sur A340 chez Air France et plus tard sur A330 sur lesquels j'ai finalement volé comme line training captain.
- En juin 2001, cherchant d'autres cieux, je suis passé à la Sobelair sur B767 sur lequel j'ai fini ma carrière quelques années plus tard avec environ 17.500h de vol.



... et fin de carrière à la Sobelair sur Boeing 767.

Jean-Marie RENWART

Jean-Marie est né en octobre 1948.

Après la formation pilote militaire débutée le 18 août 1968, sur SV-4, FOUGA et T-33 (à Twenthe, NL), j'ai été breveté lors de la remise des ailes le 27 novembre 1970.



Les débuts sur SV-4b à Gossoncourt.

Je fus ensuite envoyé en France à Aulnat (Clermont-Ferrand) pour suivre la formation de moniteur. Par la suite, je suis resté à l'Armée de l'Air à Cognac comme moniteur sur Fouga, entre le 11 février 1971 et le 15 mai 1972).

De retour en Belgique, retour à Brustem comme moniteur sur Fouga puis T-33.

Passage à Bierset en mai 1973 sur Mirage 5 à la 8^e Esc puis pilote à la 1^e.

Retour à Brustem le 1^{er} septembre 1975, moniteur à la 11^e Esc sur T-33, puis à la formation moniteur à la 9^e.

Je suis ensuite envoyé en France à Mont-de-Marsan pour prendre en charge le premier Alpha Jet AT 01 avec d'autres pilotes en octobre 1978.

De retour en Belgique à Brustem fin décembre 1978, je suis instructeur sur A-Jet pour la transformation des moniteurs puis moniteur détaché de la 9^e à la 11^e Esc.

En début 1981, je suis désigné comme FSO (Flight Safety Officer) de la base de Brustem. Pilote moniteur et essayeur sur A-Jet et Fouga.

En 1988, passage à la 7^e Esc comme Ops sur A-Jet.

En 1989, passage sur AWACS comme pilote puis Commandant de bord en 1991.

Mise à la retraite le 01 Jan 1994 comme Commandant Aviateur e.r. avec plus de 6.300 heures de vol.



Fin de carrière sur AWACS.

Didier SIBILLE

Didier est né en juillet 1949.

- 1964-1967 : Cadets de l'Air (Chièvres).
- Août 1967 : Admis à la Force Aérienne candidat officier auxiliaire.
- 1967-1970 : Élève-Pilote FAé sur SV4, Fouga & T33.
- 10 juillet 1970 : Brevet de pilote militaire, les Ailes !
- 1970 : OCU sur F-84F Thunderstreak à Florennes.
- 1970-1973 : À la 1^{re} Escadrille de Florennes et puis à Bierset sur F-84F et Mirage 5.
- 1974-1977 : Au 15^e Wing, 20^e Escadrille sur C-130H.
- 1977-1980 : ASOC 1 Be Corps comme instructeur FAC avec prestations aéronautiques sur C-130H.
- 1980-1984 : Commandant de bord sur C-130H (15^e Wing).
- 1984-1986 : Détaché au 24^e Squadron RAF à Lyneham sur C-130.
- 1986-1990 : retour au 15^e Wing comme instructeur C-130H au TCU (Transport Conversion Unit).
- 1990-1994 : E-3A Component NATO AWACS (B707), Commandant de bord et instructeur.
- Juin 1994 : Fin de la carrière militaire.
- Été 1994 : Co-pilote au sein d'un équipage C-130 américain loué par la Sécurité civile dans le cadre de la lutte contre les incendies de forêts dans le sud de la France.
- 1995 : Co-pilote B707 chez Seagreen Air Transport.
- 1995-1998 : Co-pilote sur B727 chez DHL.
- 1998-2000 : Commandant de bord BA146-Avro chez DAT.
- 2000-2009 : Commandant de bord BA146 & Airbus A300 TNT Airways.
- Septembre 2009 : Fin de carrière aéronautique.



1^{er} solo sur Mirage 5 à Bierset.



Commandant sur A300 chez TNT Airways.

Michel TOP

Michel is in juli 1947 geboren.

Algemeen

Examen A Intermachten in 1966.

Militaire basisvorming met sessie KRO (Sgt) waarna opleiding piloot België/Nederland met 68C promotie.

Vliegbrevet op 03 april 1970.

Gepensioneerd als LtKol VL SBH Belgische Luchtmacht op 01 oktober 1999.

2000-2005 Kol VL SBH (Res).

Luchtmacht loopbaan

+/- 4.300 vliegreuren op SV4, PA18/180, SF-260M, Fouga CM170, T-33, A-Jet, F-84F & F-104G.

Operationele (vlieg)basissen: Florennes, Kleine-Brogel, Brustem/Sint-Truiden, CRC Glons.

Vliegfuncties:

- Operationeel piloot 1^{ste} Smd in 2 Wing Tac en 23^{ste} Smd in 10 Wing Tac.



Op F-84F Thunderstreak in 1970-71



Op F-104G van 1971 tot 1981.

- Flight Comd en Ops Officier 23^{ste} Smd in Kleine Brogel.
- Smd Comd 7^{de} en 11^{de} Smd van 9^{de} Wing Trg (Brustem).
- Comd Vlieggroep 9^{de} Wing Trg.
- Korpscommandant van CRC Glons.

Staffuncties:

- Personeelsvorming en -beheer (Luchtmachtstaf VDI/N en VS1/Pers).

- Internationale betrekkingen (Generale Staf JSO/D, West Europese Unie/Planning Cel/Brussel, Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa/Wenen).

2000-2005 : sleeppiloot bij de Luchtcadetten.

Burger loopbaan

2000-2003: kabinetsadviseur luchtvaart (incl. industrie) Vlaams Minister-president.

2003-2008: kabinetsadviseur (Defensie, Lucht/Ruimtevaart, Civiele Bescherming, Mobiliteit, Regie gebouwen, Wetenschapsbeleid) Federaal Minister Binnenlandse Zaken en Vice-Eerste Minister.

2008-2009: kabinetsadviseur (zelfde dossiers zonder Civiele Bescherming) Minister Buitenlandse Zaken en Vice-Eerste Minister.

2009-2011: kabinetsadviseur (idem) Minister Begroting en Vice-Eerste Minister.

2011-2014: kabinetsadviseur (idem) Minister Pensioenen en Vice- eerste Minister.

Guido TRUYENS

Guido is in november 1952 geboren.

In 1970 werd ik gebrevetteerd met het Para B-brevet in Schaffen na een jeugdkamp bij de Para-Commando's. In hetzelfde jaar behaalde ik mijn vleugels van zweefpiloot bij de Luchtcadetten van België, in het Smaldeel Antwerpen. (Oostmalle)

Ik heb het zweefvliegen moeten stopzetten omdat ik in 1971 gestart ben in de Technische School van de Luchtmacht te Saffraanberg. Daar heb ik het A2 diploma Vliegtuigmechanica behaald met specialisatie vliegtuigmotoren.

Tot mijn grote verbazing verdiende ik tijdens mijn militaire studies geld, dat ik in mijn vrije tijd nuttig spendeerde aan mijn vliegopleiding op Piper PA-18 in de vliegclub "Aero-Kiewit" in Zonhoven bij Hasselt. In maart 1974 behaalde ik er mijn PPL.

Sep1975: na de opleiding in de Technische School van de Luchtmacht " Saffraanberg" ben ik naar Nederland gegaan om er bij de Nederlandse Luchtmacht de specialisatie vliegtuigmotoren J79 (motor F-104G) te gaan volgen in Deelen bij Arnhem.

Van Feb 1976 tot Okt 1976 werd ik tewerkgesteld als technicus op de vliegbasis van de 1^{ste} JachtWing AW te Beauvechain.

Op 16 Okt 1976 begin ik als leerling-piloot (Promotie 76B) aan mijn Militaire basisopleiding te Sint-Truiden.

Apr 1977: mutatie naar de Elementaire Vlietschool te Goetsenhoven voor de vliegopleiding op SIAI-Marchetti SF-260M.

Feb 1978: begin van de jet-training op Fouga Magister op de vliegbasis van Sint-Truiden.

10 Apr 1978: vertrek naar de US (Lackland AFB in Texas) om daar mijn training verder te zetten bij de USAF op T-41 (Cessna 172).

Jun 1978: mutatie naar Reese AFB (ook in Tx, US) voor de basis Jet opleiding op T-37 (Tweet), gevolgd door de gevorderde Jet opleiding op T-38 (Talon).

15 Mei 1979: Graduation (vleugel-uitreiking in de USA).

12 Jun 1979: aankomst in de 10 JBWing te Kleine Brogel voor mijn opleiding op Starfighter F-104G in het 31 Tiger Sqn.

Apr 1983: conversie F-16 nog steeds in de 10 Wing Tac, Kleine Brogel.

Apr 1984: Wing Operations in Kleine Brogel en vliegprestaties op de Fouga Magister.

Mei 1985: terug op F-16 in Kleine Brogel.

Jan 1987: mutatie naar de 1Wing in Beauvechain als instructeur op F-16 in de OCU (Operational Conversion Unit).



In Texas, bij de USAF, vliegopleiding op T-38 Talon.

Van Feb 1988 tot Aug 1990 was ik Operatie Officer in het 23 Sqn van de 10^{de} Wing, Kleine Brogel op F-16.
Oct 1991: opleiding vlieginstructeur op Marchetti SF-260M in de Elementaire Vliegschool te Goetsenhoven.

Apr 1993: Theoretisch examen Lijnpiloot (ATPL).

Aug 1993: Conversie op Alpha Jet in Sint-Truiden om er als instructeur de basis en gevorderde vliegopleiding te geven op A-Jet.

01 Feb 1995: mutatie naar de TCU van de 15^{de} Wing Luchttransport voor omscholing tot transport piloot.

In het 21^{ste} Smaldeel deed ik mijn conversie op HS-748 en vloog als transportpiloot tot 19 Sep 1997.

Op 01 Nov 1997 verliet ik de Luchtmacht. Ik werd aanvaard als lijnpiloot bij Sabena/DAT op BAe-146 gevolgd door Avro Regional Jet RJ85/100 tot Jul 2004.

In Jan 2002 behaalde ik de kwalificatie Flight Instructor FI(A).

Sep 2004: op Airbus A319 bij Brussels Airlines, na faillissement van Sabena.

In Feb 2007 kochten mijn zoon Kevin en ik de SV4 Bis nr 42 (OO-LUK)... Back to basics en veel vliegplezier.

Aug 2007: samen een Sea Plane opleiding op PA 20-S (Piper Pacer Sea Plane) in Talkeetna, Alaska.

In Jun 2008 verlaat ik Brussels Airlines en begin mijn carrière als executive pilot op Lear Jet 60XR bij Abelag Aviation.

Jun 2009: laatste vlucht op Lear Jet als gevolg van de financiële recessie.

Ik heb mijn type rating A320 behouden en vlieg verder als Freelance Pilot.

Op 65 jarige leeftijd ben ik gestopt als lijnpiloot bij "Avion Express". Momenteel vlieg ik nog steeds op Airbus bij "Southern Cross International" waar ik ferry- en testvluchten uitvoer.



Back to basics... op SV-4b met zoon Kevin, mei 2011.

Hugo UVIJN

Hugo is in september 1943 geboren.

1968: gestart als leerling-piloot in de EVS (elementaire vliegschool te Goetsenhoven).

1969: gestart leerling-piloot helikopter in het Licht Vliegwezen van de Landmacht.

1970: brevet behaald helipiloot en afgedeeld in 17^{de} Esc. Lt Avn te Werl (BSD).

1971: definitief geschrapt als militaire piloot om medische redenen. Dit bleek echter een medische blunder.

1972: gestart als burgerpiloot. Medische keuring klasse 1 verkregen.

1973: geslaagd als flight-instructor.

1981: na een quasi onmogelijk administratief manoeuvre terug kunnen starten als militair piloot.

- herkwalificatie als militair piloot;
- kwalificatie tactische vlucht;
- kwalificatie IFR;
- kwalificatie fixed wing;



Met de Puma van de Rijkswacht.



In een SV-4B...

- kwalificatie helikopter.

1997: bevoegdheid moniteur ULM behaald.

2019: bevoegdheid piloot gyrocopter behaald.

Tijdens mijn carrière gaf ik les in EBHN, EBZR, EDCW, EBOS, EBKH & EBAW.

Om 40 jaar vliegen wat in de verf te zetten, ben ik erin geslaagd, met hulp van ex-leerlingen, een unieke prestatie neer te zetten: in EBZR werd getracht om 15 verschillende types SEP-vliegtuigen reglementair op te stijgen en weer te landen in 1 uur tijd. Uiteindelijk werden het er 23 in 82 minuten.

Mijn teller staat voorlopig op meer dan 30.000 vlieguren. Ik ben als militair met pensioen sinds 1988 en vlieg nog steeds.

Marcel VAN der AUWERA

'Celle' is in december 1949 geboren.

Na zijn studies Latijn-Grieks aan het Sint-Albertuscollege te Haasrode vat hij op 19 augustus 1968 zijn vorming aan van jachtpiloot en behaalt, na de opleiding op SV-4 te Goetsenhoven, Fouga te Brustem en T-33 te Twenthe; zijn vleugels ontvangt hij op 27 Nov 1970.



Kleine-Brogel, Jun 1980: laatste vlucht op F-104G.

Samen met drie Franstalige collega's wordt hij onmiddellijk aangeduid om een 4-maanden opleiding als vlieginstructeur te volgen in de schoot van de Franse LuM (FAF), te Aulnat waarna hij als fulltime instructeur start te Cognac (BA709) op Fouga Magister. Daar behaalt hij het brevet van "Moniteur Confirmé". Bij zijn terugkeer naar België in mei 1972 wordt hij instructeur Fouga in het 7^{de} Smaldeel van het Verv C te Brustem. Midden 1973 wordt hij overgeplaatst naar Kleine Brogel voor een eerste kennismaking met de 10 Wing Tac, als piloot in het 31^{ste} Sqn op F-104G. Daar oefent hij verschillende squadron-functies uit om in september 1978 de verantwoordelijkheid van Ops-Officier op te nemen in het Tiger Squadron.

Na de cursus van Hoger Officier aan het KHID wordt hij in 1981 aangeduid voor de Sectie Operaties (VS3/Tac) op de Staf Luchtmacht. Van juli 1983 tot augustus

1985 wordt hij verantwoordelijk voor de opleiding op Mirage 5 als CO van het 8^{ste} Smaldeel in de schoot van de 3 Wing Tac te Bierset, waar hij als piloot kennis maakt met de Mirage 5.

Daarna keert hij terug naar de Staf LuM als Adjunct en nadien als Hoofd van de Ondersectie Studies en Plannen (VSP/E). Tijdens deze ambtsperiode (85-89) start hij het Mirage-modernisatieproject en krijgt hij de gelegenheid om een vlucht mee te maken op Mirage 2000 en KFIR (de Israëlische versie van de Mirage).

Na zijn conversie F-16 neemt hij op 07 augustus 1989 het bevel over van de Vlieggroep 10 Wing Tac te Kleine Brogel. Na dit tweede verblijf in de 10^{de} Wing wordt hij wederom aangewezen om een Staffunctie waar te nemen en wordt hij van september 1991 tot juni 1995 Hoofd van de Sectie Plannen & Programma's op de Generale Staf (JSPL).

Op 3 juli 1995 wordt hij aangeduid als Base Commander van de 10^{de} Tactische Wing te Kleine Brogel. Tijdens dit commando worden, in het kader van de herstructurering van de LuM, de Operational Conversion Unit (OCU) en het 349^{ste} Squadron overgebracht vanuit de 1^{ste} Wing (Beauvechain) om een integraal deel uit te maken van KB. De allereerste Nato Immediate Reaction Force Evaluation en het

opstarten van "Operation Joint Falcon" (Ex Joegoslavië) zijn uitdagingen van de eerste orde. Hij verlaat de 10^{de} Wing in oktober 1998 om zelf deel te nemen aan de operaties "Joint Falcon" in de functie van BE Rep/Battle Staff Director vanuit het HQ SFOR te Vicenza (IT). Na vijf maanden vervoegt hij het HQ Comdo TAF, nadien COMOPSAIR, als Stafchef op 01 maart 1999. In Sep 2001 wordt hem de titel van "Eredekken van de arbeid" verleend.

Van Aug 2002 tot Dec 2003 bekleedt hij de functie van BE SNR op het HQ US-CENTCOM in McDill AFB, Tampa (US) in het kader van de "Operation Enduring Freedom" (Ops Irak/Afgh).

Hij verlaat de LuM op 1 Jan 2004 maar blijft nog 5 jaar actief als "tow pilot" bij de Belgian Air Cadets.

Hij totaliseert meer dan 3.700 vlieguren op de volgende toestellen : SV4bis, Marchetti, Fouga, Piper, T-33, F-104G, Mirage 5 & F-16.

Base Co van de 10^{de} Wing te Kleine-Brogel, op F-16.



Luc VAN der SPIEGEL

Luc "Sleepy" is geboren in november 1944.

Zijn loopbaan in de luchtvaart start in 1969 te Goetsenhoven op SV4, Prom 69B, als kandidaat piloot Lt.Avn.

Vandaag is hij nog actief als FI in Wevelgem en Overboelare.

Milestones Militair

1961: Onderofficieren school te Zedelgem.

1963: Aarlen – Commando Brevet B in Marche-les-Dames.

1965 tot 1968: 1^{ste} Grenadiers in Soest (BRD).

1969: leerling-piloot op SV4B te Goetsenhoven.

1971: leerling-piloot op Alouette II helikopter te Brasschaat plus kwalificatie bergvlucht in de Franse Pyreneeën en kwalificatie nachtvlucht. Ops piloot op AL II dag en nacht.



Op Alouette II in Duitsland (BSD).

1971-1973: piloot AL II bij de 17 Esc in Werl (BRD).

1974-1987:

- Ops piloot te Brasschaat – paradrop, voltac & boord Cdt voltac op Alouette II.
- Ops piloot op Do27 – dag en nacht & paradrop.
- Ops piloot op BN2A – IFR, Boord Cdt, multi-engine & Hoger Brevet Piloot.
- Ops piloot bij de Rijkswacht, Gladio, Staatsveiligheid.
- Ops piloot VIP, o.a. Prins Filip & Gen. Roman, enz.

Milestones "Civil"

1971: BSD Aeroclub Werl PPL, kwalificatie PA18/19, Cessna150/172.

1973: Overboelare PA18, C150/172 & SV4B.

1974: Oud-Turnhout P149D – kwalificatie banner towing.

1974-1979: Zoersel & Weelde als FI – Acro P149D & S11 Fokker. FI Antwerpen & banner towing, paradrop CT207 & C182.

1988-1990: FI Antwerpen.

1990-1992: FI Wevelgem & Ursel.

1993-1996: FI Amougies – kwalificatie Pitts 2A & acro plus ULM vluchten.

1996-2019:

- FI Wevelgem Cidra JAR kwalificatie CPL IFR – Ops piloot FI ATO.
- Diamond Flight BE33-BE36 complex aircraft & glass cockpit.
- FI night flight (Lille FR).
- Ops piloot voor 3 CEO's, vluchten over gans Europa.
- Ops piloot voor Noordzee Helic (transfer Heli crew met BE33-36).
- FI voor ATO Propeller, acro op Robin.
- FI KFC DTO & FI Overboelare, kwalificatie FI TMG & gliders towing.



In "civil mode", op Beech BE33...

TOTAL hrs Mil: 6.000,
AL II, Do27, BN2A &
SV4B.

TOTAL hrs Civ: 5.000,
Annex II aircraft/all types,
Piper/all types, Cessna/all
types, Morane/Do27/Gar-
dan / FokkerS11 / Piaggio
P149D/all types, Mooney/
Bulldog/ Jodel/ SV4-series/
all types Robin/Stinson/
BE33/BE36, enz.

Meerdere landingen op

301 verschillende vliegvelden in Europa (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Zwitserland, Zweden, Hongarije, Tsjecho-Slowakije, Spanje, Polen, Kroatië, Denemarken, Oostenrijk, Italië, UK, Schotland & Ierland.

Groot totaal : 11.000 uren en landingen geschat 30.000.

Etienne VAN DORMAEL

Etienne is in februari 1942 geboren.

A2 vliegtuigmechanica in de Technische School Luchtmacht (1962-1965).

Van 1966 tot 1968: Officier Logistiek Mat.

In 1969 wordt hij leerling piloot bij de E.V.S. (Prom 69B Lt Avn).

1970: piloot helikopter bij het Lt Avn op Alouette II in Brasschaat.

In 1973, piloot vliegtuig bij het Lt Avn op Dornier Do 27.

1974: testpiloot Alouette II bij Aérospatiale.

1975: piloot vliegtuig bij het Lt Avn op Britten Norman BN 2B en testpiloot Britten BN 2B bij Fairey.

In 1976, piloot IFR vliegtuig bij het Lt Avn op Britten Norman BN 2B.

Vanaf 1990: piloot bij de Federale Politie op AL II, Puma, BN 2T, MD 900, MD 902, MD 520 & Cessna 182.

Van 1990 tot 2006: testpiloot bij SABCA.

Van 1995 tot 2010: testpiloot bij de firma MD Helikopters.



Op Alouette II bij de Lt Avn van de Landmacht.



1993-2010: bij de Federale Politie.

Beroepservaring:

1968: Maintenance Officier in 255 Cie Maint & Dep Lt Avn.

1970-1973: verantwoordelijke van het demonstratieteam Lt Avn "Blue Bees" op AL II in 17 Esc Lt Avn.

1973-1990: Maintenance Officier en testpiloot Alouette II en Britten Norman in 255 Cie Maint & Dep Lt Avn, verantwoordelijk voor :

- Planning, maintenance en kwaliteit van het vliegend Mat Lt Avn.
- Opleiding van alle Maint Pers Lt Avn (Mechanica, Instrumenten, Elektriciteit, Elektronica en Bewapening).

1991-1992: Verbindingsofficier Landmacht in de Technische School Luchtmacht, onder meer verantwoordelijk voor de opleiding van alle Maint Pers Lt Avn (Mechanica, Instrumenten, Elektriciteit, Elektronica en Bewapening).

1993-2010: Technisch raadgever, Piloot instructeur en Maint Officier bij de Federale Politie.

Behaalde burgerlijke brevetten:

- Beroespiloot helikopter Nr 10095. Types: Alouette II, Robinson R22 , Ecureuil SA 350, Hughes 300C, Puma SA330, MD 520, MD 900, MD 902.
- Beroespiloot vliegtuig.
- Flight instructeur helikopter.

Behaalde vliegreuen:

Helikopter: 9.700, vliegtuig: 3.200 & instructeur: 750.

Rudy VAN EYSENDEYK

Rudy is in januari 1947 geboren.

- *Zweefvliegen:*

Eerste opleidingsvlucht zweefvliegen bij de KACB op 9 maart 1967.

Eerste solo op 30 juli 1967.

Zweefvliegvergunning 76/6014 op 26 mei 1976.

Instructeur 82/042 en Sportcommissaris.

- *Motorvliegen:*

Eerste opleidingsvlucht motorvliegen op 22 september 1968 in Antwerpen.

Vergunning van privaat vliegtuigbestuurder 3778/7899 op 19 februari 1970

(niet meer verlengd op 2 april 2002 na 725 vliegreuen onder meer als sleeppiloot KACB.)

- *Algemeen:*

Manager van de vliegtuigen van de Begemanngroep (OO-BOS en OO-KNM) 1991-1995.

Lid van de raad van bestuur van een aantal ondernemingen van de Flying Group van 2008 tot heden.



Cessna 441 Conquest II OO-KNM.

Claude VERMEULEN

Claude Vermeulen arrive le 16 décembre 1968 à Goetsenhoven avec la promotion 69B, et commence les cours sur SV4 Stampe.

Après avoir réussi l'écolage à Goetsenhoven et ensuite à Brustem sur Fouga Magister, il part suivre les cours sur T-33 T-Bird à Twenthe aux Pays-Bas et reçoit ses ailes le 20 novembre 1970, tout juste âgé de 20 ans.

Il est ensuite muté à Florennes pour y suivre les cours de conversion opérationnels (OCC) sur F-84F Thunderstreak. L'excitation du premier vol en solo (il n'y a pas de biplace) se fait attendre en raison des cours au sol, des congés de décembre et un mois de janvier enneigé (70 jours après la remise des ailes).

Le premier vol a lieu le 30 janvier 1971, pas trop de casse, juste un engagement de barrière. Quelques jours plus tard, le 5^e vol de Claude finit également dans la barrière suite à une panne hydraulique causant la perte des freins.

La promotion obtient le brevet supérieur et rejoint la 1^{re} Escadrille qui, plus tard en juin 1971, déménage à Bierset. C'est à ce moment que la vie passionnante d'escadrille débute réellement pour les jeunes pilotes.

Le Lieutenant Vermeulen fait sa conversion sur Mirage 5 en mai 1972.

Le 23 juin 1976, à proximité d'Ypres, c'est la panne moteur qui va amener le Capitaine Vermeulen à devoir s'éjecter (une pièce de l'entrée d'air a été avalée et a détruit les ailettes du compresseur). Il reste 12.000 pieds à planer, donc une petite minute pour un Mirage, le temps d'éviter la ville d'Ypres, le pilote s'éjecte à temps, 20 secondes avant que l'avion ne s'écrase au sol. Le crash ne tuera que quelques vaches dans une prairie.

En 1983, le Capitaine Vermeulen réussit les examens de candidat Major et est ensuite muté à la 8^e Escadrille comme commandant des opérations et directeur de l'académie de conversion au Mirage 5.

En 1987, il rejoint l'OTAN à Ramstein à la division Opérations Air Forces Central Europe. Il participe à de nombreuses inspections des bases aériennes (Tac Eval), ce qui lui donne l'occasion d'évaluer les pilotes en simulation de missions de guerre. Lors de ces missions, il a l'occasion de voler avec les pilotes sur les différents avions volant en Europe dont le F-4 Phantom (USAFE & Luftwaffe), F-111 (USAFE/UK), Tornado (RFA), Harrier (UK), Northrop F-5 (NL), F-16 (BE & NO) et F-18 Hornet (CA).



Sur Mirage 5B à la 1^{re} Esc de Bierset.



1990-92, sur Fouga Magister avec le "Fouga Team".

Durant les années 1990-1992 est créé un "Fouga team" dont fait partie Claude Vermeulen et 6 autres pilotes d'État-major donc âgés de 40 à 50 ans. Ces "vieux" pilotes présentent des figures en formation serrée de sept Fouga lors des meetings et autres événements de la FAé. Une manière de ne pas perdre la main en effectuant les 50 heures de vol annuelles "visiteurs" offertes aux pilotes des États-majors.

En avril 1994, pendant la guerre de Serbie, l'État-major des opérations des Forces Aériennes du Sud demande du renfort au commandement Nord-Europe. Claude Vermeulen rejoint pour 3 mois l'État-major international dirigé par un

général USAF, à la base de Vicenza (IT). Il y reprend le commandement de la division "reconnaissance", soit les missions d'une vingtaine d'avions de 8 nations, 7 jours sur 7, au-dessus de la Serbie.

Le Major aviateur Vermeulen termine sa carrière à Ramstein le 01 octobre 1995.



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

NOTES



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

www.vieillestiges.be

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



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02/251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com

Website www.vieillestiges.be

