

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

DIPLÔMES ET MÉDAILLES 2021



DIPLOMA'S & MEDAILLES 2021

**DIPLOME DE 70 ANS DE
BREVET AERONAUTIQUE (2021)**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET (2021)**

André DELFLY & Reinold LENSSENS

**DIPLOME DE 60 ANS DE
BREVET AERONAUTIQUE (2021)**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET (2021)**

Leon BERGMANS, Louis BOULANGER, Roger DEBRUYNE, Frans DECLERCK,
Jacques LEBEAU, Jacques MELCHIOR, Raymond NICOLAÏ, Michel NOTELAERS,
Joël NOYELLE, Guy ROUSSEAUX, Guy VANDERLINDEN & Eric VORMEZELE.

**MÉDAILLE DE 50 ANS DE
BREVET AERONAUTIQUE (2021)**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET (2021)**

Christian ADAM, Jean-Pierre AERTS, Danny BALS, Philippe BELLENS, Luc CLOETENS,
Fernand DAVIN, Marcel DEMOT, Gérald DESSART, Eddy DE SUTTER,
Paul DE VESTEL, Yves ENDERLE, Roland GELDHOFF, Louis JEANGOUT,
Edmond LEFEBVRE-DEGRAIN, Walter LUYSTERBORG, Patrick MERTENS,
Patrick STOCKMAN, Willy VAN CAELENBERGE, Henri VANDERVEKEN,
François VAN HOOL, Jan VINGERHOETS, Alfred WIESEMES & André WUYTS.



ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET



André DELFLY

Né en avril 1931.

S'engage en juillet 1950 dans l'Armée de l'Air (France) et suit son entraînement aux USA avec la USAF Class 51-G, où il vole sur T-28, T-33 et F-80.

Il reçoit ses "Silver Wings" le 27 octobre 1951.

À l'Armée de l'Air, il volera e.a. sur F-84E/G, F-8F Bearcat, T-6, Ouragan, Mystère IVA et SMB.2.

Il aura effectué près de 1.000 hr de vol de guerre (544 missions) en Indochine, Laos et Algérie.

Retraite en juillet 1966 et passe dans la réserve jusque fin 1983.



SMB.2

Reinold LENSENS

Geboren in november 1930.

Training met de 115 Promotie op Tiger Moth, Harvard en Spitfire Mk.IX.

Gebrevetteerd piloot op 21 februari 1951.

Na de Jachtschool, naar de 1 Wing op Spitfire Mk.XIV, daarna naar 7 Wing op Meteor 8.

In 1953, instructeur op SV-4b.



Captain op Boeing 707 bij Sabena.

Gaat over naar Sabena in november 1954 en vliegt daar als 1ste officier op DC3, DC4, DC6, DC7, CAVIN en B707 en als commandant op CAVIN, B737, B707 en DC10.

Pension in 1990.





Leon BERGMANS (†)

Leon is in april 1940 geboren.

Mijn militaire loopbaan begon op 17 maart 1958 wanneer ik toetrad tot de Belgische Luchtmacht. Na enkele weken volgde de mutatie van het Rekruteringscentrum te Etterbeek naar de Technische School te Saffraenberg waar ik op 1 april 1958 mijn vorming begon als “téléchiffreur”, toen een vrij nieuwe specialiteit. Na een opleiding van ongeveer één jaar, ontving ik op 5 maart 1959 het brevet van militair specialist. Traditiegetrouw volgden enkele mutaties: 9 maart Hoofdkwartier Luchtmacht te Evere en op 20 april naar de 10^{de} Wing te Kleine-Brogel.

Een tekort aan boordradio's in de 15^{de} Wing bood mij de kans mijn kandidatuur te stellen en in september 1959 vervoegde ik deze eenheid. Zij zou de basis vormen van een boeiende vliegeniersloopbaan. Op 14 oktober 1959 deed ik mijn eerste vlucht op C-119 aan boord van de CP-30, met aan de stuurknuppel adjudant Piet Velghe.

Na de conversie cursus TCU en de aansluitende Cross-Country-vluchten, werd

ik op 25 april 1961 gebrevetteerd en opgenomen bij het vliegend personeel (BVP).

Mijn verdere loopbaan verliep als volgt: C-119 van oktober 1959 tot maart 1972 in het 20^{ste} en 40^{ste} Smaldeel. Vluchten op DC-3 in de Democratische Republiek Congo in de periode 1964-1966. Tussendoor 1970-1972 geaffecteerd als beheerder bij de Militaire Luchthaven (Batavia). Vanaf april 1972, na de periode C-119, maakte ik deel uit van het 21^{ste} Smaldeel en werd het afwisselend vliegen op DC-3, DC-6 en Pembroke.



1960, op C-119G in het 20ste Smd.



Sep 1965: in Kamina met Dakota 9T-PKD.

In februari 1973 werd ik gemuteerd naar de 10^{de} Wing te Kleine-Brogel. In mijn nieuwe job als Chief Mission Planning leidde ik de operationele werking van de sectie maar was vooral verantwoordelijk voor de planning van de conventionele, tactische zendingen van het 31^{ste} Smaldeel.

Mijn laatste vlucht deed ik op 12 april 1985 aan boord van de HS-748 CS-01. Ik sloot een boeiende en afwisselende vliegeniersloopbaan af met 5.017 uren en 30 minuten vlucht, geregistreerd in mijn vluchtenboek.

Op 1 juli 1985 werd ik op rust gesteld.

Louis BOULANGER

Louis est né en octobre 1939.

Il a été breveté pilote à la FAé avec la 143^e Promotion le 15 juin 1961.

Roger DEBRUYNE

Roger is in Langemark geboren op 17 maart 1935.



Met de Blue Bees van het 17 Esc Lt Avn.

Als kandidaat onderofficier in het leger op 5 november 1951.

Tot 1960 in het 4^{de} Regiment Lansiers.

In 1960, als kandidaat piloot met de promotie 60 B en gebrevetteerd piloot-waarnemer van het Licht Vliegwezen op 16 juni 1961.

Op 1 juli 1963: Brevet du 1^{er} Degré de Pilote n° 1362, Aviation Légère de l'Armée de Terre, Répu-

blique française.

Gelukte noodlanding in Kassel in 1964, wegens water in getankte kerosine; daarvoor een groene vermelding in mijn VNB (Vlieger notaboekje).

Patrouillecommandant in TAK vliegen in 1974.

Juni 1979: kwalificatie als Forward Air Controller.

Lid en medestichter van de Blue Bees onder impuls van Lt Jean-Marie Paye (VTB, †) en daarna lid van het team van 1968 tot en met 1973 als left wing (front).

Korpsadjudant 17 Escadrille LtAvn te Werl (DE) als AdjChf Vlieger van september 1984 tot maart 1986.

Laatste vlucht in maart 1985.

Totaal aantal vluchten: 5.086 u 15.

Gepensioneerd op 1 april 1986.



Frans DECLERCK

Frans is geboren in december 1933.

Hij werd ingelijfd bij de Luchtmacht op 7 juni 1951 en verliet deze in oktober 1973. Tijdens deze periode was hij afgedeeld in Koksijde, Saffraanberg en Melsbroek. Zijn specialisatie is motortechnicus.

In 1959 gaat hij naar Melsbroek als kandidaat boordmechanicus op C-119 en behaalt het brevet in 1961. Verdere kwalificaties op DC-3, DC-4, DC-6 en C-130 volgen.

Hij totaliseerde volgende uren per vliegtuig:

C-119 : 4.000 uren.

DC-3: 804 uren in de Republiek Congo.

DC-4/6: 1.235 uren.

C-130: 275 uren.

Merkwaardige plaatsen: Bardufoss (Noorwegen), Uzumbura, Kamina, New Delhi, Rhodesië, en opleiding C-130 in Little Rock AFB (USA).

Sinds 1964 lid van de Koninklijke Luchtkadetten van België als zweefvlieg-onderrichter (brevet in 1967) met een totaal van 1.785 uren.

Als privaat piloot (PPL) een totaal van 1.440 uren. Voorheen de be-

perkte beroepsvergunning om paradrop uit te voeren. Fungeerde ook als sleeppiloot voor de zweefvliegtuigen van de Koninklijke Antwerpse Zweefclub "De Meeuw" op EBZR.

Nog recreatief op zijn eigen Piper Cub OO-VIW.

Maakt een totaal van 9.585 vlieguren.



Jacques LEBEAU

Etant né – mi-février 1938 – à Diegem dans l'axe de la 25R, « je suis tombé dedans » dès ma naissance. Déjà tout petit, les avions me passionnaient. J'ai commencé par me faire membre du Comité de propagande aéronautique, ce qui m'a permis de participer, en 1956, à un échange de Cadets de l'Air



Les débuts : sur SV-4b à Gossoncourt...

avec la France. Nous fûmes conduits à Paris en Pembroke : ce fut mon baptême de l'air.

J'ai beaucoup pratiqué l'aéromodélisme grâce auquel j'ai rencontré Luc Mommer, pilote à la FAé, qui m'a conseillé de tenter ma chance de devenir pilote, ce que je fis !

Rentré en mars 1960 à Gossoncourt (144° Prom), j'ai eu la chance d'apprendre à piloter sur Stampe SV4 avec mon premier solo le 1er août 60. Etant donné les événements au Congo, la base de Kamina devait

fermer et, les Fouga étant là-bas, la FAé nous a « envoyés » à l'Ecole de l'Air à Salon de Provence, sur Fouga ! Nous serions les premiers élèves belges à piloter ce petit bijou. Départ pour Salon le 2 Nov 60 et solo sur Fouga le 18 Jan 61.

Le 2 Jun 61, c'est le retour en Belgique, à Brustem, pour e.a. apprendre la « R/T » en anglais.

Passage sur T-33 le 18 août et premier solo le 24 du mois. "Finaltest" le 9 Nov 61. Le lendemain, c'est la remise des ailes avec la 145° Prom.

Dès décembre, Jacques commence son O.T.U. sur F-84F à Kleine Brogel pour ensuite être affecté en juin 62 à la 2 Esc de Florennes.

En Jul 63, il passe au 15 Wing, à la 40 Esc où il deviendra commandant de bord sur C-119G. En août 68, il passe dans le cadre des Officiers.

En Jan 69, c'est la 21 Esc qui l'attend. Il y volera sur Pembroke, DC-3, HS.748 & DC-6.

Finalement, Jacques passe à la 20 Esc sur C-130H en mars 78. C'est sur cette machine qu'il effectuera son dernier vol le 14 janvier 1983.



Fin de carrière sur C-130H à la 20° Esc.

Jacques MELCHIOR



Jacques est né en décembre 1941.

Engagé à la Force Aérienne en 1959, j'ai été affecté à la 142^e promotion, la dernière à avoir terminé l'EPA à Kamina. J'ai eu la chance d'avoir eu des moniteurs comme le Cdt Godffroy sur SV4 et l'adjudant Denis Meert sur Harvard qui m'ont permis de réussir mon entraînement, encore merci à eux.

Après l'École de Chasse sur T-33, ce fut le F-84F

et la découverte de la camaraderie en escadrille, la 1^{re} et la 2^e, la rencontre de pilotes talentueux et amicaux.

En 1965, au retour d'une mission au Congo, je pris la décision de passer la licence de pilote de ligne. Celle-ci en poche, une opportunité s'ouvre à la SABENA qui m'engage en 1967 : Convair 440, Caravelle, B707, B737, DC10 et Airbus 330 et 340 furent mes montures jusqu'en 2001.

De 2001 à 2012, j'ai eu le plaisir de former de nombreux pilotes... Que de bons souvenirs !!!

En fait, je n'ai jamais eu l'impression de travailler, mais durant 26.000 heures de vol, j'ai vécu ma passion, celle que vous partagez avec moi.

Soyez heureux encore longtemps.



Sur Harvard à Kamina.

Raymond 'Nico' NICOLAÏ

Nico est né en juin 1942.

J'allais avoir dix-huit ans lorsqu'on m'a lâché sur SV4. C'était en 1960 et dès lors mon parcours a souvent été dicté par l'envie de toujours repousser l'horizon plus loin !

Ma carrière militaire m'a vu aux commandes du Fouga, du T-33 puis du F-84F à Florennes.

En 1968, je suis entré à la Sabena en qualité de F/O sur Caravelle et B-707.

Je deviens un adepte du congé sans solde et c'est ainsi qu'en 1972, j'ai exercé les fonctions de Commandant sur B-707 à la TEA. Je suis revenu à la Sabena l'année suivante pour encore repartir, en



Commandant B-707 à la TEA.

1975, et vivre une nouvelle expérience au sein de Royal Air Maroc qui durera quatre ans, basé à Casablanca.

Vient ensuite la « période » Sobelair où je vole sur B-737 et B-707 jusqu'en 1985, date à laquelle je rejoins les effectifs de la Sabena comme chef pilote et instructeur.

Trois ans plus tard, je saisis l'opportunité qui m'est offerte d'exercer les fonctions de commandant de bord sur DC-10 et Airbus A310. Par la suite, je séjournerai en Ouzbékistan et au Liban comme instructeur sur Airbus, ainsi qu'en Arabie Saoudite, sur Tristar, où je resterai... très peu de temps.

Ma carrière Sabena se termine en 2001 alors que j'assume les responsabilités de « Fleet Manager » du secteur long courrier, successivement sur A310, DC-10, A330 et A340.

Après la faillite de la Sabena, je pars pour le Vietnam en tant que commandant de bord sur Airbus A310 et je reviens, quelques mois plus tard, pour prendre en charge la direction des opérations aériennes au sein de la compagnie VG Airlines.

Je termine ma carrière de navigant chez Air Madrid et Iberworld.

Lors de la remise de la médaille de 50 ans de brevet en 2011, j'étais toujours qualifié sur A330 et A340



Retour d'un training sur A340 Air Belgium.

et prestait encore comme examinateur pour Airbus Industrie.

Mais j'ai gardé cette envie de repousser toujours l'horizon le plus loin possible ! C'est ainsi qu'au cours des dix dernières années, j'ai continué à « voler », soit 1.500 heures de simu de plus, des ferry flights et tours de piste en A340 pour la compagnie Air Belgium, avec notamment pas mal de pilotes ex-F-16... Comme pour pas mal de collègues, la pandémie a mis fin à mes ambitions aéronautiques... (NDLR : ... et à une carrière d'aviateur d'une étonnante longévité !!!)

Toutefois, que du bonheur.

Michel NOTELAERS

Vliegen is niet alleen mijn hobby, maar ook mijn passie.

Geboren in december 1939 in Vlijtingen (Limburg) en al zeer jong gefascineerd door de avonturen van Buck Danny kon in 1957 eindelijk zelf gaan zweefvliegen in St. Hubert. Dank zij de 40-uren vliegbeurs van de Federatie van Belgische Vliegclubs werd ik in 1960 in Zwartberg gelost op Piper-Cub.

Na mijn passage als para-commando in Rwanda Burundi kon ik terug volop gaan vliegen o.a. als



Op Tiger Moth in 1966.

sleeppiloot op Tiger Moth om zo voldoende vliegreuren te vergaren om in 1967 de check instructeur af te leggen en ook het acro examen op SV4 en vervolgens dat van examiner PPL en IFR.

Dit was de start voor een aantal fantastische vliegtrips: in 1976 met de Beech Queen Air 5 weken onderweg van Little Rock naar Cozumel, Cancun, Jamaica, Haïti, Guadeloupe, Martinique, Barbados, Trinidad & Tobago, Caracas en Bogota. Daarna 16 ferry flights om het vliegtuigenpark in België aan te vullen o.a. met een Pa-34, Cessna Crusader, Mooney M20M, Piper Navajo, Citation, etc.

In 1981 (vóór er met GPS genavigeerd werd) namen we met een Mooney van onze vliegclub Limburgse Vleugels deel aan de "Course Transatlantique": Paris – New York – Paris en in 1984 aan de Air Transaf: Paris – Libreville – Paris.

In 1989 kon ik dank zij mijn FAA Airline Transport Licence voor T.I.A. met een Cessna Caravan II overnight transport met express parcels vliegen. Daarna volgden opdrachten bij Abelag, Flying Partners en ASL met Cessna Citation en PC 12; nu resulterend in 24.750 vliegreuren.

Mijn homebasis is de vliegclub Limburgse Vleugels in Zwartberg waar ik nu 63 jaar lid ben, waarvan 54 jaar bestuurslid en 36 jaar voorzitter en nog steeds instructeur-examinator.

Parallel loopbaan van 1962 tot 1997: bankbediende/kantoordirecteur van de Generale Bank/BNP Paribas Fortis



Foto gemaakt vanuit een Skyvan met een PC7 © twee PC12's; Michel is PIC van het middelste vliegtuig.

Joël NOYELLE

Joël est né en mars 1941.
Il a obtenu son PPL en 1961.

Guy ROUSSEaux

Guy est né en mars 1943.

Comment m'est venue l'envie de voler ? Difficile à dire mais j'avais entre 6 et 10 ans. Nous étions partis en ballade en famille avec un oncle qui avait acquis une vieille camionnette dans laquelle nous nous entassions tous.

La promenade vers le Brabant nous a conduits vers l'aérodrome de Nivelles qui existait encore dans les années cinquante et à ma stupeur, j'ai vu décoller un avion qui tirait un planeur ! Ce fut le premier flash !

Un autre souvenir plus ancien juste après la guerre, à quelques centaines de mètres de notre maison entre Chapelle-Lez-Herlaimont et Trazegnies, des baptêmes de l'air en campagne étaient organisés et nous sommes allés voir avec mes parents ; les avions étaient des Auster, des Cub et autres. Nous avons passé la journée à regarder le ballet des décollages et atterrissages mais mon père n'avait malheureusement pas les moyens de m'offrir un vol.



Quelques années plus tard, et sans en informer mes parents, j'ai pris ma bicyclette et pédalé jusqu'à Casteau près de Mons en ayant épargné de quoi m'offrir un baptême et... ce fut le plus beau jour de ma vie !

Avec les renseignements obtenus au bar-secrétariat, je me suis inscrit à St Hubert pour un stage de trois semaines en septembre 1961 et après d'âpres discussions avec la famille, mon père a accepté de m'y conduire.

Nous volions avec des Rhönlerche qui avaient depuis peu remplacés les Ifjusag. J'ai eu comme instructeur Mr Wathelet, les autres étaient Mrs Schuppler, Vermeiren et Brocard. Le stage s'est bien passé, naturellement avec les « coups de gueule » habituels des instructeurs comme c'était la tradition ! Et je suis presque tombé à la renverse quand « Sosson » m'a dit « tu pars seul ». C'était le 10 octobre 1961, le second plus beau jour de ma vie !

L'année suivante, c'était le service militaire en partie en Allemagne et je n'ai pu recommencer à voler qu'au 18 avril 1964 à Gosselies avec un excellent moniteur, Louis Deconinck, ancien pilote de Spitfire en Angleterre au cours de la guerre.

En 1965 et suite à un crash de F-104 à Gosselies, on nous a envoyés à Casteau où j'ai pu être relâché en Mucha standard, mais bientôt le terrain a été récupéré pour y installer le SHAPE. La seule solution a été Temploux où j'avais aussi beaucoup d'amis. Je me suis fait membre de l'aéro club de la Meuse jusqu'à mon entrée au Conseil européen à Bruxelles où j'y ai travaillé 38 ans. De là avec quelques très bons amis, nous avons fondé le CEVV (Cercle européen de vol à voile) avec le support du Comité du personnel et intégré dans les clubs sportifs des institutions. Elu premier président de ce nouveau club un peu contre ma volonté... j'étais le membre N°1 !

J'ai passé mon brevet d'instructeur et effectué pas mal de vols en double avec nos jeunes pilotes... sans limites d'âge. La suite a été une réussite et nous nous sommes cotisés avec une vingtaine de copains pour acheter d'occasion dans les clubs français un biplace M.200 et deux « Fauconnets », du vieux matériel mais qui était ok pour nous lancer.

Nous avons découvert à Issoire en Auvergne le sympathique club ACPH où les Belges de St Hubert se rendaient régulièrement en période d'hiver pour y exploiter l'onde de la chaîne des Puits et collectionner



des gains d'altitude et brevets. Le record du monde féminin d'altitude avait été battu par « Zette », la monitrice du club ACPH et son élève en Bijave, record qui sans doute tient toujours !

J'ai pu acheter une maison à 12 km du terrain et dès que possible, je descendais voler. Dans les conditions

idéales, j'ai pu réussir un très beau vol d'onde à 7.500 m QFE et le brevet F (gain de + de 5.000 m) avec couronne d'or et deux diamants.

En Belgique et suite aux problèmes d'espace aérien à Namur, nous avons déménagé à Cerfontaine et en 2019 j'ai cédé ma place de président après 45 ans de travail bénévole au profit du CEVV et aussi ... pour mon plaisir. Je reste membre du CEVV, ACPH et CAVA à Maubeuge ! Je vole maintenant pour le plaisir... et je m'occupe un peu plus de ma famille qui a toujours été très patiente !

Guy VANDERLINDEN

Guy is geboren in januari 1942.

Wanneer Guy in het lager middelbaar zit, is een vliegclub verbonden aan het Atheneum van Gent. Daar krijgen de jongens inzage in documentatie over de luchtvaart en worden films over de Luchtmacht bekeken. Guy sluit zich erbij aan en krijgt tijdens één van de uitstappen naar St-Denijs een eerste luchtdoop.

1959. De wens om van vliegen zijn beroep te maken blijft en wanneer hij aan het einde van het lager middelbaar slaagt in het ingangsexamen bij de Luchtmacht, onderbreekt hij zijn studies om militair piloot te worden bij de 141^{ste} promotie. Slechts 7 van de oorspronkelijk 19 leerling-piloten lukken in Goetsenhoven en vertrekken naar de gevorderde vliegschool in Kamina (Kongo). In Kamina wordt de opleiding gegeven op NA T-6 "Harvard". Na de vlotte start in Goetsenhoven, komt hier het eerste falen:

mislukt op de 75 uren "Progress-test". Enkel 3 van de initieel 19 leerling-piloten halen de finale, Guy was de allerlaatste die faalde. Vloog 62 missies met 41 uur op SV4 & 78 missies op T-6 met 83:40 uren. Thuisgekomen resten er niet veel mogelijkheden en besluit Guy de humaniora af te maken. Hij vindt werk en neemt ook het vliegen weer op en krijgt van het Bestuur der Luchtvaart een gelijkstelling van de vliegers bij de Luchtmacht voor privépiloot. Guy maakt snel uren, o.a. door het trekken van zwevers en spandoeken.

1968. In die tijd is het bijna onmogelijk buiten Sabena om een IFR-licentie te behalen. Maar Guy waagt zijn kans. Na het gedeeltelijk lukken van de theoretische cursus beroepspiloot en IFR behaalt hij met

slechts 69%. Dit levert hem een "beperkte" vergunning van beroepsvliegtuigbestuurder. Dit laat toe, als captain te vliegen op vliegtuigen van max 13.500 MTO. Volgt succesvol een IFR training in privé en wordt in december 1968 aangenomen bij Delta Air Transport; dit is het begin van zijn carrière in de commerciële luchtvaart. Vanaf 1968 vliegt hij zo gedurende zeven jaren als copiloot DC-6 in 24 missies met 69 uren en als Captain DC-3 in 1.027 missies met 2.178 uren.



Captain DC-3 bij Delta Air Transport.



6 Jun 1959: eerste solo op SV-4b nr4.

1973. Wordt aangenomen bij TEA, een nieuwe chartermaatschappij, welke start in 1973 vanuit Brussel met vier 707's. Guy start als copiloot maar zijn ambitie blijft commandant te worden. Omdat het Bestuur der Luchtvaart op dat ogenblik geen cursussen inricht, krijgt Guy samen met een tiental andere piloten de toestemming om deze in Zwitserland te volgen. Daar behaalt hij zijn licentie lijnpiloot die, zoals afgesproken was, in België gelijkgesteld wordt. Voor TEA volgt hij, samen met 18 collega's, de Boeing 707 "Conversion course" bij Aer Lingus in Dublin in november 1973. Zal aanvankelijk als F/O starten maar wordt al snel captain B707 met 950 missies en 1.217 uren. Volgt nu ook de Airbus "Conversion Course" in Toulouse om initieel te fungeren als F/O A300-B1(2) maar

hoofdzakelijk als Captain A300-B4. Totaal 1.323 missies en 2.635 uren.

1981. Guy besluit over te stappen naar Saudi Airlines, vermits TEA op dat moment niet in goede financiële papieren zit. Krijgt een opleiding als commandant op Lockheed L-1011 Tristar. Hij wordt instructeur TRI op Tristar met 872 missies en 2.373 uren en later nog op Airbus A300-600 met 180 missies en 458 uren.

1987. Jacques Siroux is al enkele jaren piloot bij Singapore Airlines wanneer hij Guy overtuigt om er ook aan de slag te gaan,... tijd voor een nieuwe uitdaging. Hij solliciteert en wordt onmiddellijk aanvaard. Een buitenlandse licentie is voor andere landen geen probleem na een lokaal examen! Hier zet Guy zijn carrière voort als commandant op Boeing 747-200 met 92 missies en 440 uren, 747-300 met 198 missies en 1.315 uren en wordt dan de eerste Belg die vliegt op Boeing 747-400 met 1.123 missies en 8.427 uren wat een totaal van 10.886 uren op Boeing 747 brengt. Wegens "Company Rule" verplicht op pensioen te gaan op 60 jaar, hij verlaat SIA na 14 jaar. Dit wordt het einde van zijn "Airline Pilot" carrière.

2002. Terug naar België en solliciteert hij bij TNT in Luik. Het Belgisch Bestuur der Luchtvaart aanvaardt zijn Singapore B747 licentie niet en wordt dan van augustus 2002 tot eind 2003 aangenomen als "Ground Instructor" B747-400 voor TNT "Conversion Course" voor TNT TRTO-002.

2003. Terug naar de kleine luchtvaart. Op 28 augustus 2003 wordt ik aangenomen als "Head of Training" tot augustus 2009 bij Ostend Air College (OAC). Dit wordt onderbroken door een tijdelijke overstap naar "SABENA Flight Academy" SFA als "Chief Pilot" in Falcon Field (FFZ) te Mesa Arizona, USA voor 2 jaar, met terugkeer naar OAC tot 2011.

Zijn vliegcarrière werd beëindigd in oktober 2011 wegens verlies van "medisch certificaat".

En zo sluit hij ook deze luchtvaart fase af met in totaal 26.460 vlieguren en 1.720 simulator uren op zijn palmares!

Eric VORMEZELE

Eric is in juli 1938 geboren.

Op 5 Jan 1968 ontvangt hij zijn vleugels bij het Licht Vliegwezen van de Landmacht. Hij had reeds zijn PPL sinds 1961.



NOTES



Christian ADAM

Christian est né en mars 1994.

Il a été breveté pilote d'hélicoptère à l'Aviation Légère de la Force Terrestre en janvier 1971.

Jean-Pierre 'Pitou' AERTS

Je suis né à Saint-Trond le 8 Nov 1947. J'ai passé une partie de mes années d'enfance, de Mai 1950 à Oct 1956, sur la basse de Kamina (BAKA).

Tout naturellement j'ai rejoint la promotion 69 B le 16 Dec 1968 où j'ai débuté sur SV-4. Au cours de mon séjour à l'EPA, je me porte volontaire pour partir aux USA afin de poursuivre ma formation de pilote avec 5 autres élèves

dans le cadre des accords MDAP. Pour pouvoir partir aux States, la condition était de retourner à Gossoncourt pour suivre des cours d'anglais (American language) et faire des heures de vol sur SV-4. Mais nous avons eu la chance de pouvoir voler sur le tout nouveau Marchetti SF-260M (26 hr).



Entraînement aux USA, USAF Class 72-03.



À la 20^e Esc sur C-130H de 1979 à 1990.

En fait, nous étions les 6 premiers élèves Marchetti en Mai 1970 et nous avons servi de "Guinea Pigs".

Breveté pilote USAF à Craig AFB en Alabama, Class 72-03, le 01 Oct 1971. Ensuite :

- 1WCHTT sur F 104 G, 349 Sqn de 1972 à 1974 et 350 Sqn de 1975 à 1978.
- 15 Wing, 20 Sqn sur C-130 H de 1979 à 1990 et puis 21 Sqn sur HS.748 de 1990 à 1992.
- Retraité le 31 Dec 1992.

Danny BALS

Danny is in juni 1951 geboren.

Vooreerst zou ik iedereen willen bedanken om deel te mogen maken van dit selecte gezelschap van de "Vieilles Tigres".

Reeds op jeugdige leeftijd en niettegenstaande ik nog nooit gevlogen had, was ik begeistert door de luchtvaart en ging regelmatig met de fiets naar de luchthaven van Raversijde om daar de vliegtuigen te zien aankomen en vertrekken.

Moeder Natuur was mij echter niet helemaal gelegen want toen ik het medisch onderzoek voor de burgerlijke luchtvaartschool deed werd ik voor klasse 1 afgekeurd omdat ik een bril droeg. Een frustratie die ik jarenlang heb meegesleurd en die iedere keer werd aangewakkerd als ik op een lijnvliegtuig een piloot met bril uit de cockpit zag komen. Ik moest dus zelf een manier zoeken om een opleiding tot piloot te volgen maar dan stelde zich het probleem van wie dit zou betalen. Ondertussen had ik besloten om eerst het diploma van ingenieur te behalen en tijdens die periode kon ik als jobstudent centen verdienen voor mijn pilootopleiding.



Mijn instructeur was een ex-militaire piloot die o.a. op Hawker Hunter had gevlogen. Centje voor centje spaarde ik mijn vliegreuen of liever gezegd vliegminuten bij elkaar om mijn brevet van privaet piloot te verdienen. Dit lukte uiteindelijk in 1971. Na een 100 tal uren en een compacte cursus acro behaalde in daarna het brevet van semi-prof en kon ik aan de slag om eindelijk kosteloos uren te maken, eerst met het slepen van zwevers en reclamepanelen, het geven van luchtdopen langs de Belgische kust

en het droppen van parachutisten. Dit laatste werd mij bijna fataal op 3 mei 1981 toen een parachute zich naast het vliegtuig ontplooiide en aan de staart van de Cessna 172 bleef hangen met de leerling parachutist er achteraan. Na enkele pogingen om het toestel uit een tolvlucht op de rug te halen was mijn enige keuze uitstappen en het beste hopen. De hoogte bedroeg toen nog slechts 1.800 ft. Gelukkig droeg ik die dag ook een valscherin waardoor ik hier vandaag dit verhaal nog kan vertellen. Ik behoer dus als één van de weinige burgers tot de Caterpillar club.

Om professionele redenen verliet ik mijn geboortestad Oostende en ging ik in Deurne bij Antwerpen wonen waar mijn vliegactiviteiten in een stroomversnelling kwamen. Ik slaagde in het examen van beroepsiloot en volgde een cursus voor blindvliegen. Kort daarop werd ik door Guido Debrouwer aangenomen als copiloot op een Jetstream 31 turboprop van de firma IBIS in Deurne en een tijdje later op hun Cessna Citation. Van de rechterstoel ging het uiteindelijk naar de linkerstoel en de daaropvolgende 25 jaar kreeg ik de kans op alle modellen van de Cessna Citation te vliegen. De firma IBIS

verdween van het toneel tezamen met hun chef piloot Guido Debrouwer. Hierop maakte ik de start van de Flying Group van Bernard Van Milders mee waar ik tot het eind van mijn vliegcarrière werkzaam was. Gedurende al die jaren kon ik zonder Europese vergunning van lijnpiloot (ATPL) de functie van boordcommandant uitoefenen steunend op de zogenaamde "grandfather rights". Omdat ik mijn carrière op een Boeing of Airbus wou beëindigen besloot ik op 58 jarige leeftijd om opnieuw te gaan studeren en mijn Europese ATPL te behalen. Mijn Amerikaanse tegenhanger had ik al jaren op zak. Met de Europese versie kon ik een tijdelijk contract van 6 maanden krijgen bij een Belgische luchtvaartmaatschappij maar ik moest wel 35.000 € betalen voor mijn kwalificatie en dit voor een bruto inkomst van 30.000 €. De zakenman in mij besliste dan ook maar om af te zien van de ambitie om op een groter toestel te vliegen. Ik bleef dan maar zoals de schoenmaker bij zijn leest en vloog in het totaal meer dan 6.000 u met Cessna Citations. De Citation was echter niet het enige toestel waarmee ik gedurende al die jaren heb gevlogen. In totaal staan er een twintigtal verschillende types in mijn vliegboeken.

Tevens had ik ook leren helikopter vliegen. Ook hier sloeg het noodlot toe toen ten gevolge van een brandstoflek de motor uitviel boven een villawijk in Sarasota, Florida.

Als kersverse helikopterpiloot met nog geen 100 u ervaring slaagde ik er toch in om een autorotatie tussen de villa's tot een goed einde te brengen.

Vandaag is mijn vliegen beperkt tot mijn Beech Sundowner en een gyrocopter; binnenkort komt daar waarschijnlijk weer een militaire Piaggio Focke Wulf P149D bij. Mijn eerste liefde.



Piaggio P149D.

Philippe BELLENS

Philippe is in mei 1945 geboren.

In 1971 behaalde hij zijn CPL bij de Federal Aviation Administration in de VS.



Luc CLOETENS

Luc is april 1946 geboren.

Tijdens mijn legerdienst had ik de nodige vrije tijd om mijn interesse in de luchtvaart te uiten en leerde ik vliegen. Op 17 april 1970 legde ik met succes de theoretische en op 8 augustus 1971 de praktische proeven af voor mijn PPL. Kort daarna richtte ik, samen met Cdt Vlieger Charles Delauré en vliegtuigmekaniker Frans Declerck, te Grimbergen de vliegschool "Didac Flying School" op. Onze vloot bestond uit 2 Piper Cubs OO-LOT & OO-DPE, één Cessna 150 OO-WIT en één Jodel D112. Door de aankoop van de C-130H toestellen moesten Frans en Charles hun opleiding volgen in de USA en

beschikte onze vliegschool niet meer over een instructeur/examinator en geen techniek. Noodgedwongen moesten wij onze activiteiten stoppen.

In 1978 richtte ik "Belgian Flight Center" op, een nieuwe vliegschool met als thuisbasis Grimbergen. Onze vloot bestond hoofdzakelijk uit de Piper familie: 3 Piper Tomahawk, 2 Warrior II, 1 Archer, 1 Arrow IV, 1 Aztec, 1 Aerostar, 1 Cessna 152 & 1 Cessna 402B. Dit bood de mogelijkheid om de meeste kwalificaties te behalen die op dat ogenblik van toepassing waren. Belgian Flight Center kende een gezond succes maar het werd mij te veel om deze activiteit als bijberoep te blijven uitvoeren. Een van de leerlingen bleek geïnteresseerd om de zaak met een afgeslankte vloot over te nemen. Hij veranderde de naam in "Belgian Flight School".

In mijn hoofdactiviteit was ik actief bij de firma Restobel die o.a. de luchthavenrestaurants en bars uitbaatte op de luchthaven te Zaventem. In 1980 werd ik directeur bij Belgavia nv (nu Aviapartner) en kreeg ik de verantwoordelijkheid over de catering en duty-free activiteiten. In september 1990 werd ik aangeworven door Sabena World Airlines, eerst als General Manager Catering en kort daarna als

Executive Vice President Passenger Services. Na de komst van de Zwitserse overnemers verliet ik Sabena op 24 december 1999.

Intussen was ik nog actief vliegend lid van Aeroclub Sanicole waar ik tot 2019 bestuurslid was. Mijn laatste vlucht deed ik enkele weken geleden op mijn vliegtuig, een Socata Trinidad TB20GT call-sign OO-



Laatste vlucht op Socata OO-LCL...

LCL, dat inmiddels verkocht is aan een nieuwe eigenaar in Frankrijk. Tot zover mijn luchtvaart gebonden activiteiten.

Fernand DAVIN

Fernand est né en novembre 1948.

Un pilote FAé venait faire des passages au-dessus de mon école primaire ce qui m'a donné l'envie de devenir pilote.

Le 1 septembre 1966, je rentre à l'Ecole Technique Interforce de Safranberg dans le but de devenir technicien Alouette 2 et Dornier DO27 à l'Aviation Légère de la Force Terrestre. Cette formation se termine en 1969 à Butzweilerhof (Cologne), d'abord par un stage de 6 mois à la 255 Cie Maint Lt Avn et ensuite une mutation à la 16 Esc Lt Avn.

Mission photo sur Alouette II, à Bierset vers 1983.



De 1970 à 1976, je suis technicien pour les patrouilles de démonstration Red-Pitch et Blue Bees. En parallèle pendant mes temps libres, je commence à voler, en avril 1971, sur Piper Cub L18C à l'Aéroclub FBA de Butzweilerhof.

En mars 1977, je rejoins l'EPE de Gossoncourt et j'intègre la 77A Lt Avn.

Le 05 septembre de la même année, le cursus Marchetti SF-260 M terminé, je commence la formation pilote hélicoptère Alouette 2 à l'école Lt Avn de Brasschaat. Remise des ailes en juin 1978 et retour à la 16 Escadrille.

En juin 1980, mon passé de technicien me destine à devenir pilote testeur à la 255 Cie Maint Lt Avn; pendant cette période, je fais plusieurs formations, solo autorotation, BN2 VFR et IFR, A109.

De 1993 à 1995, toutes les unités de l'Aviation Légère rentrent en Belgique à Bierset.

En avril 1995, je suis sollicité pour devenir Adjt de Corps à la 16 Escadrille où je serai retraité le 1 janvier 2000 ; je rentre dans la réserve pour 9 ans.

J'intègre les Cadets de L'Air la même année et après une rapide formation pilote planeur (ASK13, Twin 2/Astir, ASK21, DG505), je deviens pilote remorqueur sur Piper-Cub L18 21.

Avant ma retraite, j'ai obtenu les brevets Pilote Professionnel (CPL) Hélicoptère et Avion, ce qui me permet de voler pour Aviation Sans Frontières, de novembre 2000 à juillet 2002 ; j'assure 3 périodes sur Cessna C207 à Gao et le convoyage d'un C206 de Cannes à Kisan-gani.

Je crée ma société « Heli-Durbuy » et effectue du travail aérien en Schweizer 300 et Alouette 2 civile OO-ASM, je remorque à Temploux en DR400 et je continue à voler à



Alouette II OO-ASM de Heli-Durbuy.

l'Aéro Club de la Défense de Bierset sur Cessna 150, 172, PA28. Ainsi se termine ma carrière de pilote en 2015.

Depuis 2010, je suis le conservateur du Belgian Defence Rotary Wing Museum (BDRW) à Beauvechain.

De 2005 à 2015, j'ai entamé une période de Sensor Operator (caméras Wescam MX15 et MX20) installées sur C208, BN2T, SW3 Merlin, CASA 212, mais ceci est une autre histoire...

De mon rêve d'enfant, j'en ai fait un métier passionnant.

Marcel DEMOT

Marcel is in mei 1940 geboren.

Als dienstplichtige kwam ik op 01 Okt 1958 als 18-jarige KRO terecht in de Genieschool te Jambes, en na mijn opleiding werd ik PIComd in het 11 GenieBn te Burcht. Na het Examen A en de bijkomende vormingen vervoegde ik dan in 1963 als beroepsofficier het 1 GenieBn te Westhoven (BSD). Na

verschillende vruchteloze aanvragen (tekort aan GenieOffrn) mocht ik eindelijk in 1969 deelnemen aan de selectieprocedure piloot.

Onze vliegopleiding in de EVS te Goetsenhoven begon op 01 juni 1970 met de promotie 71A LtAvn, allereerste promotie op het nieuwe toestel Marchetti SF-260M, gevolgd door de helikopteropleiding op Alouette II in de School LtAvn te Brasschaat.



Op Dornier 27 bij het Lichtvliegwezen.

de Sectie Taktiek. In Nov 1979 werd het LtAvn een onafhankelijk Wapen in de Landmacht, en ging ik over van de Genie naar het LtAvn. Tot majoor bevorderd in 1979 volgde ik in 1979-80 het Britse Army Staff College in Camberley (UK), en in 1981-82 de Hogere Stafcursus in het KHID.

Van Sep 1982 tot Jul 1986 werd ik bevelhebber van het 17 Esc LtAvn, en werd in 1984 LtKol VI SBH benoemd. Eén van mijn meest memorabele vluchten tijdens deze periode vond plaats op 07 Nov 1984, tijdens een groot meerdaags manoeuvr van de Dekkingstroepen in de oostelijke sector. Ik had het voorrecht om als piloot een ganse dag met Koning Boudewijn naast mij in de Al II rond te vliegen tijdens zijn bezoek aan de deelnemende troepen.

In 1986 werd ik aangeduid voor de Sectie GS1 van de Staf Landmacht te Evere als chef van het Personeelsbeheer van de Landmacht. Ik bekleedde deze functie tot in 1993, en was er o.m. belast met het in goede banen leiden van de herklasering van het personeel van de Landmacht tijdens de opeenvol-

Na het behalen van het vliegbrevet werd ik in juni 1971 aangeduid voor het 17 Esc LtAvn te Werl, het meest oostelijk gelegen vliegveld van de BSD, in steun van de Dekkingsstrijdkrachten. Ik vervulde er achtereenvolgens de functies van PlComd, Offr S2 en Offr S3 (Ops), met tussendoor regelmatig vervolmakingscursussen (VOLTAC, Bergvliegen,...).

Van mei 1976 tot juni 1977 volgde ik de vormingscyclus kandidaat-majoor, gevolgd door mutatie naar de SchLtAvn in de functie van Chef van



Op 7 Nov 1984, met Koning Boudewijn aan boord...

gende herstructurerings en de terugkeer van de eenheden uit de BSD. Intussen volgde mijn benoeming tot Kolonel VI SBH in 1989.

Op 20 april 1993 nam ik het bevel over van het Centrum voor Rekrutering en Selectie in Neder-over-Heembeek, waar een nieuwe reorganisatie voor de deur stond als gevolg van de opschorting van de legerdienst.

Tijdens heel die "Staf"-periode kon ik er gelukkig regelmatig eens tussen uit knijpen om te gaan vliegen in de SchLtAvn, of dikwijls tijdens de weekends Rijkswacht-vluchten uit te voeren in gezelschap van een als luchtwaarnemer gevormde Rijkswacht-officier.

Het afscheid van de actieve dienst volgde op 01 juli 1996. Nadien nam ik gedurende een drietal jaren nog regelmatig deel aan wederoproeping als piloot bij de Groepering LtAvn, en bekleedde in de reserve de functie van Territoriaal Comd van de Basis Bierset.

Gérald DESSART

Gérald est né en juillet 1948.

25 août 1969. Début d'une carrière d'officier pilote à la Force Aérienne.

Un vendredi de mars 1970, Solo check sur SV4bis avec Mike Homblé à Goetsenhoven. Mike sort de l'avion sur la rampe après le check réussi et je me dirige vers le holding point de la toute nouvelle piste en béton de la base. La tour me dit "line up and hold" et puis m'annonce que le vent est hors limites pour les solos. Enorme déception et je retourne au dispersal. Fin d'après midi, le major Lesoil nous annonce que ceux qui ont réussi leur solo check commencent à voler le lundi suivant sur Marchetti. Je ferai donc mon premier solo sur Marchetti, grosse frustration.

Ensuite, training Fouga avec les Hollandais à Brustem puis T-33 à Twente (NL).

26 Nov 71, remise des brevets à Brustem. Ensuite, Instructor training à Aulnat, Clermont Ferrand avec l'Armée de l'Air Française en compagnie de Jean-Pierre Schoups. Puis, nous sommes envoyés comme instructeurs à Salon de Provence pour un an.

Été 73, retour à Brustem comme instructeur et début de training comme Red Devil wingman avec Léo Lambermont, Dédé Muller et Lucien Servais.

Automne 76, début de conversion sur F-104G à Beauvechain. En fin de training, lors d'une interception de nuit, "double consecutive flame out due to compressor stall" à 37.000 ft et crash landing à Beauvechain.

Retour instructeur Fouga pour un an à Brustem.

Ensuite, de l'été 78 au 24 août 81, transféré au 15 Wing à Melsbroek.

Mon crash en F-104G le 14 février 77 a changé le cours de ma carrière. J'ai décidé de terminer mon contrat de 12 ans comme officier auxiliaire et de passer dans le civil.

Fin juillet 81, un mois avant ma démobilisation, Marnix Brees, CO de la 20 Esc, m'autorise à prendre les congés qui me restent. J'achète un ticket réduit, merci Dominique ma femme hôtesse de l'air chez Sabena, vers Jeddah et Dubai, les pays qui se développent rapidement. Rien à Jeddah, destination Dubai. Je négocie un visa d'hôtel au milieu de la nuit à l'arrivée à l'aéroport. Je passe 10 jours à chercher en vain un boulot et convainc enfin le directeur des opérations (D.O.) d'une petite compagnie à Abu Dhabi de me recevoir. Il fait très chaud, plus de 40°, je suis en transpiration. Rafraîchissement dans les toilettes en bas du bâtiment où sont les bureaux de la compagnie Emirates Air Service. Ils effectuent des vols en Twin Otter entre Abu Dhabi et les puits de pétrole dans le Golfe Persique et le désert. Le directeur des

Ops, un Hollandais bourru, me reçoit dans son bureau. Il m'emmène ensuite en voiture vers l'aéroport. Il demande un avion et me met sur le siège de gauche dans un Twin Otter. Je n'y croyais pas, un rêve. Je décolle, un peu de handling hors circuit, puis deux touch and go, et un short field landing. Je volais alors sur C-130H, chance, même technique d'atterrissage. Ensuite, il me dit qu'il faut attendre le retour du boss, un américain en voyage aux USA. Quatre jours plus tard, le patron me reçoit, souriant et me dit qu'il m'engage comme commandant sur Twin Otter. La joie totale.

Ma famille me rejoint après 6 mois et mon épouse adore la vie à Abu Dhabi, rien à comparer avec le luxe actuel. Les pilotes sont la plupart des Canadiens, une bande de joyeux lurons. Je reste trois ans et vole 1.800 hr dans la région dans des avions sans climatisation. Beaucoup d'atterrissages et décollages dans les îles et le désert sur des courtes pistes. Le Twin Otter est l'avion idéal pour ce genre d'opérations.



Dans le désert, sur Twin Otter.

Septembre 84, après une batterie de tests psychotechniques, j'obtiens un boulot de rêve pour ITT sur Gufstream 2B américain basé à Bruxelles. L'avion est réservé exclusivement pour le Chairman. Je rejoins trois pilotes, un Français, chef pilote, un Américain et un Belge, ex BAF. ITT m'envoie à Savannah passer un type rating afin de voler du siège de gauche. J'étais persuadé que c'était mon tout dernier boulot vu que la compagnie avait un avion depuis plus de 20 ans. Nous étions traités comme des VIP. Le DRH italien m'avait dit que j'allais rester chez eux jusqu'à la retraite. Un peu moins de trois ans plus tard, la compagnie est vendue au français Alcatel et me voilà sans boulot.

Je suis engagé comme Cdt sur Metro 3 chez Luxair commuter, contrat de deux ans. Après 14 mois, je demande au directeur des opérations un contrat à durée indéterminée afin de me stabiliser avec ma famille. Il me répond que c'est impossible à cause des syndicats qui n'acceptent pas de direct entry Cdt.

Il y a beaucoup de boulot pour les pilotes à cette époque et TEA me propose un contrat sur 737-200 dans leur filiale turque basée à Antalya. On nous envoie en Californie et à Vancouver passer un type rating sur 737. Nous sommes quatre pilotes, un chef pilote australien, un Turc et deux Belges. Le training se passe très bien et de retour à Bruxelles, la direction, sous la poussée des syndicats, exige que je vole comme copi une saison avec TEA Belgique. Fin de la saison, je passe mon check simu à gauche à Bruxelles et suis envoyé chez TEA Turquie pour terminer mon line training à gauche. Patatras, la direction belge se dispute avec les Turcs et les opérations s'arrêtent. Je n'attends pas et vais tout de suite chez Park Aviation à Dublin et suis engagé chez Transavia à Schiphol comme copi mais, chance, on vole son secteur du siège de gauche, pas de nose wheel steering à droite sur les vieux 737. Je retrouve mon ancien CO de Twente comme D.O. et deux copains hollandais de ma promotion BAF. Je suis magnifiquement accueilli et ai passé un peu plus d'un an dans cette très bonne compagnie. Je n'ai que des bons souvenirs de mes vols et de l'ambiance générale chez Transavia. De plus, je perfectionne mon

néerlandais. Lorsque je demande au D.O. de passer en contrat direct avec Transavia, il me dit que malheureusement je suis trop vieux pour faire une carrière complète.

Je cherche à nouveau et trouve un boulot comme copi chez Emirates à Dubai. Au moment de quitter Transavia, le D.O. me dit que la situation a changé et que je peux rester avec eux si je veux. Gros dilemme et finalement je décide de passer chez Emirates. J'y reste plus de 23 ans avec une carrière complète, F/O 310, Cdt 310, 300-600, TRI, TRE, puis 340-300, 340-500 et enfin à 60 ans, après une batterie de tests médicaux et psychotechniques, je peux passer CDT 380 pour mes cinq dernières années, merci Emirates.



Sur A380-800 chez Emirates... This is your Captain Gérald speaking...

Eddy DE SUTTER

Eddy is in maart 1951 geboren.

Bij het begin van mijn laatste jaar Latijn-wiskunde aan het Koninklijk Atheneum Gent-Centrum, legde ik in de Geruzet kazerne de proeven af om toegelaten te worden als leerling-piloot bij de Luchtmacht. Na 6 maanden kwam er echter nog steeds geen brief met het resultaat en dus veronderstelde ik dat mijn droom aan diggelen lag. De volgende stap was dan een inschrijving aan de Rijksuniversiteit Gent in de studierichting "Rechten". Begin december kwam ik terug thuis na een tentamen psychologie bij professor Ghysbrecht. Mijn vader hield glimlachend een bruine brief omhoog... dan toch? Ik werd inderdaad opgeroepen om mij op 16 december 1968 aan te melden in de Elementaire Vliegsschool te Goetsen-

hoven als lid van de 69 B promotie, samen met 51 anderen. Na de militaire basisopleiding begonnen eindelijk de vluchten op SV-4 bis. Na de eerste twee vluchten zag ik telkens voor de tweede maal mijn middagmaal; een derde keer zou automatisch het einde betekenen van mijn prille loopbaan in de Luchtmacht. Gelukkig verliep alles verder vlot en na 45 vlieguren waren we klaar voor de verdere opleiding in het Vervolmakingscentrum te St Truiden. Daar werden toen ook Nederlandse leerlingen opgeleid en door het groot aantal leerlingen in onze promotie werd voorlopig enkel de helft van de geslaagden aanvaard (gebaseerd op de datum van de laatste eindtest). De overigen (waartoe ik behoorde) zouden in afwachting nog eens 45 uren vliegen op SV-4 bis en zo vormden wij de promotie 69 C. In september was het dan eindelijk zover; de opleiding op jet kon beginnen. Na ongeveer 40 vlieguren op Fouga Magister kwam echter plots een officier aankondigen dat men vrijwilligers zocht om de opleiding in de USAF verder te zetten in het kader van de hernieuwde samenwerking binnen het Mutual Defense Assistance Program. Wij waren dus een soort proefkonijnen, want de laatste Belg met Amerikaanse vleugels keerde in 1955 terug naar België. De belangstelling was groot, maar er waren wel een aantal voorwaarden... Alles opnieuw beginnen, geen tussentijdse bezoeken naar België, geen huwelijk tijdens de vorming, slagen in de Amerikaanse en Belgische testen. Uiteindelijk was ik bij de 6 overblijvende gelukkigen; wij zouden elk op een andere basis opgeleid worden, binnen een Amerikaanse "class". Wij werden teruggestuurd naar Goetsenhoven om opnieuw te "wennen aan de prop". Intussen was de SV-4 bis vervangen door de Marchetti. Na 12 vlieguren en een eerste solo op dit toestel, vertrokken Breuls de Tiecken en ikzelf naar de USA op 08 augustus 1970 (Jean naar Reese AFB en ikzelf naar Laredo AFB, TX). De andere vier (Aerts, Lemoine, Boulanger, Plisnier) zouden per 2 telkens met een maand verschil ook naar 4 verschillende basissen vertrekken. Ik was nu bijna 2 jaar in de Luchtmacht en het leek alsof ik nog steeds nergens stond... Vóór ons vertrek naar de USA werden we naar Melsbroek gestuurd om daar



Op F-104G, 350 Sqn te Beauvechain.

onze "uitrusting" op te halen. Toen de verantwoordelijke daar mij een tropenhelm met bijpassende korte broeken en groene hemden wou meegeven, heb ik vriendelijk bedankt voor de goede intenties. Ik zou wel ter plaatse een oplossing vinden. De vorming op T-41, T-37 en T-38 verliep vlot en op 13 augustus 1971 ontving ik mijn Amerikaanse vleugels uit handen van de Amerikaanse basiscommandant. Bij terugkeer naar België was er voor ons geen ceremonie voor uitreiking van de Belgische vleugels voorzien! Na een maand

vorming in de Technische School te Saffraanberg en de training op F-104 G, werd ik lid van het 350^{ste} Smaldeel te Beauvechain; Breuls de Tiecken werd opgenomen in het 349^{ste}. De basiscommandant Kol Cailleau stuurde ons naar het smaldeel uitrusting om daar onze Belgische vleugels te halen, die we uiteindelijk zelf opgespeld hebben bij gebrek aan een officiële instantie om dit te doen. Er was dus zeker

nog werk aan de winkel voor de Luchtmacht om een en ander beter te plannen en onze opvolgers beter te begeleiden vóór, tijdens en na hun training in de USAF.

De rest van mijn loopbaan vat ik samen in de traditionele data en gebeurtenissen.

13 Sep 1971: jachtpiloot 350 Sqn.

01 Dec 1971: benoeming Olt-vlieger in het hulpkader.

06 Nov 1974: opgenomen in het kader van de beroepsofficieren.

01 Sep 1975: onderrichter Marchetti (EVS).

26 Dec 1975: 1Lt-vlieger.

26 Dec 1977: Kapt-vlieger.

Sep 1982: vorming hoger officier Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie.

26 Dec 1982: Kapt-commandant vlieger.

1983: cursus militair woordvoerder.

05 Sep 1983: Ops & Trg en onderrichter A-jet (Verv. C).

26 Dec 1983: Maj-vlieger.

06 Mei 1985: Comd 5^{de} smaldeel (EVS).

31 Aug 1987: Comd 9^{de} smaldeel (9 Wing Trg - Marchetti & A-jet).

11 Sep 1989: Comd SERDI (C. Med. Aerosp.).

26 Mar 1990: Lt Kol-vlieger

04 Mar 1991: Dep Branch Chief Taceval Def Ops (HQ Aircent Ramstein - DBR).

12 Dec 1995: Comd Elementaire Vliegschool.

07 Okt 1996: Chief Sec Vorming VP (HK Commando Trg & Sp).

16 Mar 1998: Chief EXEVAL (Reaction Forces Airstaff, Kalkar – DBR).

01 Apr 2003: pensioen.

Van 2010 tot 2016: beheerder en webmaster Vieilles Tiges de Belgique.

Mijn loopbaan kende een ongewone start, maar ik zou het allemaal zonder enige aarzeling opnieuw doen.



Commandant van de EVS in Goetsenhoven.

Paul DE VESTEL

Paul is in mei 1953 geboren.

Ingelijfd bij de Luchtcadetten in 1969 en na 2 jaar grondschool tijdens de weekends het “B” brevet behaald op 29 juli 1971.

1972, 16 Okt : BAF – Dienstneming, kandidaat hulpofficier.

1972, 16 Dec : Benoeming Korporaal Leerling piloot, Promotie 72D.

1972, 20 Dec : Aangesteld Sergeant.

1974, 23 Dec : Aangesteld Adjutant.

1975, 21 Feb : Gebrevetteerd piloot (USAF Class 75-02/05).



Eerste solo op (T)F-104G.

1986, 26 Sep : Benoeming Kapitein-Commandant Vlieger.

1991, 24 Sep : 10 W Tac, Vlieggroep Commandant WOps.

1998, 01 Jul : Pensioen.

1998, 01 Jul : Toetreding Reserve Kader LuM.

2013, 31 Dec : Verlaat de Luchtmacht wegens leeftijdslimiet.

Na Goetsenhoven (Siai Marchetti), vertrokken naar Laughlin AFB, Texas USA in december 1973 om de opleiding op T-41, T-37 en T-38 in februari 1975 af te werken (Class 75-02/05). In Kleine Brogel op Starfighter en F-16 gevlogen tot mijn overplaatsing naar de WOps. Daar Fouga en Marchetti gevlogen. Sinds 1976 Piper Cub als sleeppiloot bij de Luchtkadetten.

Vanaf mijn toetreding tot de Vlieggroep, veel Tac-evals, als gast evaluator uitgevoerd in NATO. Veel Tacevals ondergaan te Kleine Brogel op alle niveaus: piloot, CHIMP en Chief WOC. Dit deed ik ook nog na mijn op pensioenstelling als Reserve Officier.

Lesgever aan de NATO School te Oberammergau.

Totaal aantal uren: 5.880. 1.500 op F104, 1.000 op F16 en 2.700 op Piper Cub. De rest op Sia Marchetti, T-41, T-37, T-38 en Fouga Magister. Met een bloot op de wangen moet ik toegeven dat ik ook op Cessna heb gevlogen...

Bij Constellation International Airlines, Brussels International Airlines en Airventure gewerkt als Operations en Operations Manager.

Momenteel Quality Manager in de Styl Aviation CAMO. Ik vlieg nog steeds Piper Cub; ook als sleeppiloot.

1975, 24 Feb : 10 JBW, 23^{ste} Smd.

1975, 28 Dec : Benoeming Onderluitenant Vlieger Hulpkader.

1977, 26 Dec : Gaat over naar het kader der beroepsofficieren.

1979, 26 Sep : Benoeming Luitenant Vlieger.

1981, 26 Sep : Benoeming Kapitein Vlieger.

1986, 02 Jun : 10 W Tac, Vlieggroep Comdo Int & Mission Planning.



Sleeppiloot bij de Luchtkadetten op piper Cub.

Yves ENDERLE



Sep 1971, CNVV à St Hubert.

Founding Director of European Cockpit Association, 1991.

- September 1971: 2 week training period at Centre National de Vol à Voile, St-Hubert; glider pilot license;
- March 1972 till October 1974: Ecole d'Aviation Civile, 21st promotion, Brussels; commercial pilot license;
- August 1976: First Officer B707, Sobelair;
- January 1980: First Officer B737, Sabena;
- March 1984: First Officer A310, Sabena;
- March 1988: Captain B737, Sabena & Sobelair;
- April 1997: Cpt A340 & A330, Sabena;
- From 2002 to 2012: Cpt Falcon 900, A330, Citation X, A340 & B737, with several European operators;
- October 2012: last flight, B737 with TNT Airways.

J'ai également eu des activités connexes à cette carrière, telles que Président de l'Association Belge des Pilotes & Navigants de Ligne, 1990 – 1991,



March 2004, employed by ACMI operator Air Luxor, at Jakarta,

Roland GELDHOF

Naar aanleiding van een mail van de heer Maenhaut deed ik in 2019 een aanvraag om aangesloten lid te worden bij de Vieilles Tiges. Op het aanvraagformulier vermeldde ik dat ik verkeersleider was en ook privé-piloot geweest ben. Slechts een klein percentage van alle verkeersleiders vliegt ook zelf. Op basis van mijn aantal vliegreuren vond het bestuur dat ik meteen zelfs in aanmerking kwam als volwaardig lid. Waarvoor uiteraard mijn dank.

Als pas gebrevetteerde vloog ik aanvankelijk op Cessna 150 en 172 en Grumman Traveler (AA5). Op dit laatste type heb ik zeer veel uren gemaakt en later ook in Wevelgem en Aachen Merzbrück toestellen van dit type gehuurd. In het begin vloog ik vanaf Amougies. In de jaren zeventig runde de familie Plouvier daar een dealership van Grumman. Einde zestiger jaren had ik de heer Plouvier leren kennen toen hij nog in Wevelgem actief was. Merzbrück ligt niet zo ver van Beek bij Maastricht, net als Zwartberg waar ik ook lid geworden ben van de vliegclub Limburgse Vleugels. Bij deze laatste club

vloog ik een groot aantal uren bijeen op hun Morane MS885. Het MUAC (Maastricht Upper Area Control Center) van Eurocontrol op het vliegveld van Beek (nu Maastricht Aachen Airport) was waar ik vanaf 1974 gewerkt heb als verkeersleider op de sectoren van het Noord-Duitse hoger luchtruim. Ook het Belgische en Nederlandse hoge-



Veel uren gevlogen op Grumman Traveler AA-5.

re luchtruim wordt van daaruit gecontroleerd. De leiding heeft mij samen met een aantal andere collega's van diverse nationaliteiten naar Hannover gestuurd voor onze on the job training na onze theoretische opleiding in Luxemburg (aan het Institute of Air Navigation Services). In Luxemburg en Hannover heb ik trouwens ook een aantal vluchten gemaakt op C172. Naast vluchten naar Nürnberg, Biggin Hill, Southend, Duxford etc. is mij vooral mijn vlucht naar Ajaccio met de MS885 van Zwartberg bijgebleven. De dag voor onze aankomst daar was er namelijk een dodelijke bomaanslag gepleegd in de luchthavenhall. Ik was daarheen gevlogen met enkele collega's van het werk om het huwelijk bij te wonen van een Franse collega. Ik heb zeer veel uren gemaakt met diverse collega's (ook technici) van het werk. Een andere vlucht met de Morane die me is bijgebleven was naar Le Bourget. Dat kon toen nog met een eenmotorig sportvliegtuig. Bij het afrekenen grapte de tankbediende dat wat wij betaalden aan fuel overeenkwam met het bedrag dat hij als fooi kreeg van piloten die in dienst van een of andere sjeik vlogen met zakenjets. Samen met Paul Spaepen en Roland De Paepe van Zwartberg reden we in die tijd (eind jaren zeventig) met de auto tweemaal per week naar Antwerpen waar we theorieles volgden bij de heer Barras als voorbereiding op het examen voor het behalen van de IFR kwalificatie. Mijn vliegopleiding voor dit brevet deed ik daarna met de heer Sellens op een C172 vanaf het vliegveld van Antwerpen. Na het behalen van mijn IFR (op mijn 33ste) huurde ik er ook af en toe een C182 (mijn langste vlucht met dit toestel was met collega's naar een Service Club meeting in Jönköping (Zweden)). Ik

ben afkomstig van West Vlaanderen en ben ook lid geweest van de Noordzee Vliegclub in Oostende. Voor heel lange vluchten heb ik in Koksijde ook wel eens Piper Arrow met long range tanks gehuurd. Daarmee vloog ik eens naar Catania op Sicilië, mijn verste vlucht ooit (in twee legs uiteraard). Zoals U zal begrijpen heb ik in mijn leven met veel instructeurs gevlogen want uiteraard moest ik me telkens eerst laten "lossen" op al die verschillende types.

Na eerst nog ettelijke uren op een TB10 (Tobago) te hebben gevlogen, kreeg ik begin jaren negentig de kans om me op de TB20 (Trinidad) te laten uit checken. Op dit type heb ik van dan af mijn meeste uren gemaakt. Persoonlijk vond ik het meest comfortabele toestel waarmee ik ooit gevlogen heb. Er vliegen



Aan het stuur van een Socata TB-20 Trinidad.

echter maar weinig toestellen van dit type in België en die zijn dan nog in privébezit. Ik heb nooit een eigen toestel gehad, maar steeds gehuurd. Ik vloog op dit type vanaf Toussus-le-Noble bij Parijs. Het hoogtepunt in mijn vliegerij heb ik ook beleefd in de jaren negentig, letterlijk en figuurlijk. Pas op mijn veertigste heb ik leren skiën in de Franse Alpen en ik werd er meteen ook gebeten door de microbe van het bergvliegen. Ik heb er alleen spijt van dat ik dit soort vliegerij niet eerder heb ontdekt. Na mijn "autorisations de site" te hebben behaald met de TB20 op de altiports van Courchevel, Alpe d'Huez en Megève ben ik ook les gaan volgen op de Mousquetaire (DR140) en de Abeille. Dit zijn robuuste vierzitters met staartwiel waarmee kan geland worden op zogenaamde altsurfaces. Echte short take-off and landing vliegerij. Tijdens de wintermaanden worden ski's gemonteerd op deze toestellen en doet men aan gletsjervliegen. Op Alpe d'Huez en Megève blijft de sneeuw liggen en dan kan men daar enkel met zo'n toestellen landen. Van dit soort extreme en veeleisende vliegerij kon ik maar niet genoeg krijgen. Dat ik er toch mee gestopt ben heeft alles te maken met mijn werk. Door de onregelmatige werkuren en de vele nachtdiensten in combinatie met deze intens beoefende hobby geraakte mijn batterij langzaam maar zeker op. Zonder te overdrijven beweer ik wel eens dat mijn laatste vijf jaren achter de radar even zwaar geweest zijn als alle 30 jaar ervoor samen. Was ik zo intens blijven vliegen dan zou mijn werk daaronder mogelijk geleden hebben en dat was absoluut onverantwoord geweest. Vanaf mijn vijftigste bouwde ik daarom snel af van bijna 100 uur per jaar naar gemiddeld 20. Ook na mijn pensionering vloog ik veel minder, want de allowances voor onregelmatig werk en nachtdiensten vielen uiteraard weg en het was daarmee dat ik een groot deel van mijn vlieguren betaalde.

Samengevat mag ik wel zeggen dat dank zij een goedbetaalde fantastische job in dienst van de luchtvaart ik het vliegen als hobby heel lang heb kunnen beoefenen en zo één van de spreekwoordelijke "old bold pilots" kon worden. Ik ben wel niet abrupt gestopt met vliegen. Eerst verlengde ik mijn IFR niet langer. Nog enkele jaren later vloog ik dan op een LAPL in plaats van een PPL. Met de leeftijd begon

mijn gehoor te verminderen en manifesteerde zich ook het begin van cataract. Dat heeft er mee toe geleid dat ik het tijd vond om te stoppen met zelf te vliegen.

Louis JEANGOUT

Louis est né en janvier 1947, à Bertrix.

En juin 1969, j'ai terminé des études d'Ingénieur Technicien, à l'IRAM (Saint-Luc) à Mons. Ce titre a été assimilé à Ingénieur Industriel en 1992.

En décembre 1969, j'ai commencé mon service militaire, comme simple soldat, à la Force Aérienne. En mars 1970, tout en continuant mon service militaire et grâce à l'accord existant à l'époque avec la Défense, j'ai pu entrer à l'EAC/BLS (Ecole d'Aviation Civile/Burgerlijke LuchtvaartSchool), 19^e promotion, en vue de devenir pilote de ligne.

J'ai effectué mes premiers vols en juin 1970. J'ai obtenu mon PPL (4223/9244) en mai 1971 et ma licence de "pilote professionnel IFR" en août 1972. À cette époque, la Sabena n'engageait pas de pilotes. C'est pourquoi, en janvier 1973, j'ai commencé à travailler comme F/E (Flight Engineer) sur DC-8 à la POMAIR à Ostende. On faisait principalement des vols charter "long courrier".

En mars 1974, j'ai été engagé à la Sabena comme F/O (First-Officer ou Copilote) sur SE-210 Caravelle.

En janvier 1975, je suis devenu F/O sur B-737. Ces deux avions opéraient sur le secteur des vols "moyen-courrier".

En novembre 1978, je suis passé sur le secteur "long-courrier", comme F/O sur B-707.

En juillet 1982, je suis devenu F/O sur DC-10.



Captain sur B767 OO-SBY at FL390, M.82.

En juillet 1986, je suis revenu en "moyen-courrier" pour devenir Cpt (Captain ou Commandant de bord) sur B-737-200 et en juillet 1989, sur B-737-300/400/500 (EFIS).

En juin 1994, j'ai quitté la Sabena pour sa filiale "charter", la Sobelair, et je suis devenu Cpt sur B-767. Je faisais partie du premier groupe d'équipages qui sont passés sur cette machine.

Fin décembre 2002, j'ai accompli mon "dernier vol" (en B-767), sur Varadero et Cancun.

J'ai été admis à la retraite le 1^{er} janvier 2003.

Au cours de ma carrière, j'ai accumulé environ 15.900 h de vol, dont 9.560 comme Cpt.

Depuis mars 2003, je suis membre de l'OFC (Old Flyers Club). J'en suis devenu le secrétaire-adjoint en novembre 2007, puis le secrétaire-rédacteur en novembre 2011 et, depuis octobre 2017, j'en suis le président.

D'autre part, depuis mars 2010, je suis membre des VTB et, en avril 2011, je suis devenu membre du CA (Conseil d'Administration), récemment devenu BOA (Bestuursorgaan - Organe d'Administration).

Edmond LEFEBVRE-DEGRAIN

16 Déc 1968 : Engagement à la FAé, Promotion 69 B. Passage à l'EPE, sur SV-4bis jusqu'en Déc 1969.

Jan 1970 : Passage à l'EPA, Promotion 69 C, sur Fouga Magister jusqu'en Oct 1970.

01 Nov 1970 : Passage à l'EPT, 11 Esc sur T-33 jusqu'en Fév 1971.



Ecole au Pilotage de Transition sur T-33.

conversion sur F-104G jusqu'en Avr 1974.

15 Avr. 1974 : À la 349 Esc jusqu'au 6 Jan 1978.

01 Oct 1974 : Nomination 1Lt.

01 Oct 1976 : Nomination Capt.

09 Jan 1978 : À Brustem, moniteur Fouga jusqu'en Déc 1979, conversion Alpha-Jet et moniteur jusqu'en Jul 1981.

Sep 1981 : Retour au 1 Wing pour l'OCC 10 et conversion sur F-16 jusqu'en Nov 1981.

Nov 1981 : À la 350 Esc et cours Intel à Evre.

Sep. 1982 : Passage à la Section Intel du 1 W (vole alors comme visiteur sur Fouga) jusqu'en Avr 1984.

27 Déc 1983 : Nommé Cdt.

Mai 1984 : EPE à Gossoncourt, moniteur sur SF-260 M et cours au sol (aérodynamique et technique avion) jusqu'en Déc 1991.

01 Jan 1992 : Retraité.

08 Mar 1971 : Remise des Ailes et du Brevet de Pilote.

Mar 1971 : À l'EPE pour le cours de formation de moniteur (FFM) sur Marchetti jusqu'en fin Avr 1971.

Mai 1971 : Passage à Brustem et posting à la 11 Esc sur T-33 jusqu'en Déc. 1971.

01 Oct 1971 : Nommé SLt.

Jan 1972 : EPE cours FFM et moniteur sur SF-260M jusqu'en Sep 1973.

Sep 1973 : Passage au 1 W CHTT,



Moniteur sur Alpha-Jet à Brustem.

Walter LUYSTERBORG

Walter is in januari 1954 geboren.

Belgische Luchtkadetten:

- Oostmalle, eerste solo op Rhönlerche.
- Weelde, zweefvliegen met lier op diverse zweefvliegtuigen.
- Uitwisseling USA met Civil Air Patrol: Norfolk en Langley.

Privaat Piloot:

- Deurne, Keiheuvel: diverse vliegtuigen.
- Vlucht heen en terug naar Zuid-Afrika met PA-28.

Beroepspiloot: instructeur eerste graad, Deurne ; Ceblo, Hawa Air, Transmarcom.

Technisch Ingenieur SIHTS Antwerpen.

Burgerluchtvaartschool BLS-EAC in Grimbergen op Siai Marchetti SF-260 en Cessna 310.

Beroepspiloot, instructeur 2de graad:

- Air Algérie (Beech Queen Air).
- Hessennatie.

Sabena:

- FO op B737.
- FO op B747.
- Instrukteur BLS-EAC.
- Cpt B737.
- Customer Mgr Flight Dept.
- Cpt MD-11.
- Cpt A330.

Eurofly Italy:

- Cpt A330.

Aangestoken door de vliegmicrobe vanaf zeer jeugdige leeftijd, in feite door de (R)F-84 Thunderstreaks en Thunderflashes van Kleine Brogel welke steeds donderend laag overkwamen over het ouderlijke huis (in die tijd was dat normaal). Begonnen op 15 jarige leeftijd bij de Belgische Luchtkadetten in Oostmalle, eerste solo op dit immense vliegveld op Rhönlerche. Nadien zweefvliegen in Weelde, uitwisseling Civil Air Patrol Virginia USA.

Privaat Piloot op Keiheuvel op 18 jarige leeftijd.

Tijdens de studies als Technisch Ingenieur in Antwerpen, in 1973 als 19 jarige vlucht in PA-28 heen en terug naar Zuid-Afrika .

Behalen van licentie beroepspiloot met kwalificatie instructeur eerste graad; instructeur in Deurne en werkzaam in de industrie. Aanvang studie lijnpiloot in de Burgerluchtvaartschool BLS-EAC in Grimbergen op SIAI Marchetti SF-260 en Cessna 310. Behalen van kwalificatie instructeur 2de graad; werkzaam bij Air Algérie (DTTA) en nadien Hessennatie (opleiding piloten Cameroun Airlines).

Aangeworven bij Sabena als First Officer op Boeing 737; nadien FO op B747-129 en serie 329 en instructeur BLS-EAC in Grimbergen en Frankrijk Saint-Yan. Carrière uitgebouwd bij Sabena als Captain op B737.



Aangesteld als Customer Mgr Flt Dept; onder andere cursus “vliegangst voor passagiers” uitgewerkt en opgestart.

Verder Captain MD-11 opleiding in Long Beach CA, vluchten voor Sabena en City Bird naar USA, Afrika en Zuid-Amerika.

Captain Airbus A330 tot aan faillissement Sabena.



Captain op McDonnell Douglas MD-11 bij Sabena.

Werkzaam als Captain A330 bij Eurofly Italy, uiteraard voornamelijk vakantievluchten naar exotische bestemmingen (Maldives, Mexico, Afrika, Brazilië, enz.) tot aan pensioen.

Patrick MERTENS

Patrick est né en mai 1955.

Il a été breveté pilote de planeur en Jul 1971, a obtenu son PPL en 1983 ainsi que sa licence ULM fin 1983.

Patrick STOCKMAN

Patrick est né en octobre 1953.

Pour ce qui est de ma carrière aéronautique, elle tient en quelques lignes :

- Brevet B en vol à voile le 14 août 1971.
- 1975 : intégration à la Force Aérienne belge, promotion 75A.
- 1977 : radiation sur T-33 à 4 semaines de mes ailes.
- 1978 : obtention de ma licence FAA Professionnel-IFR-Multi engine.



F/O sur Embraer Brasilia chez DAT.

- 1980 : engagement à la SABENA comme PNC.
- 1989 : obtention de ma licence Professionnel-IFR-Multi engine belge.
- Fin 1989 : engagement chez European Air Trans-

port comme F/O sur Metroliner.

- 1991 : obtention de mon Transport Public belge théorique.
- 1995 : engagement chez Delta Air Transport comme F/O sur Embraer Brasilia.
- 1997 : lâchage comme F/O sur BAe 146/Avro.
- 1998 : lâchage comme Captain sur BAe 146/Avro.
- 2007 : lâchage comme Captain sur Airbus 32f.
- 31 Dec 2012 : mise à la pension.

Willy VAN CAELENBERGE

Willy is in februari 1943 geboren.

Een late roeping. Ontdekt na legerdienst als reserve-officier (1963) en overgang naar het complementair kader dat er ook zoiets bestaat als piloot van de Landmacht en dat hij nog juist de leeftijdslimiet niet overschreden heeft om zich kandidaat te stellen.

Eerste vlucht te Goetsenhoven op 6 augustus 1970 met SF-260M ST-14 (op dat ogenblik vlogen zowel de SV4 als de Marchetti in de EVS) en laatste militaire vlucht, 3.985 vlieguren later tijdens een wederoproeping op 19 december 1997 met A.109 H-35 te Bierset.

Mutatie naar 18 Escadrille Licht Vliegwezen te Aachen-Merzbrück in 1971 waar de volgende jaren de functies pelotonscommandant, adjunct Ops (A/S3) en Ops (S3) worden uitgeoefend en de brevetten Tactische vlucht



A-109 Anti-Tank versie, Aachen.

Boordcommandant en Patrouillecommandant op Alouette II worden verworven.

Van 1980 tot 1985 in het Air Support Operation Center als G3-Air in het hoofdkwartier 1 (BE) Corps te Köln waar in die periode de Heli-FAC worden gevormd.

Nadien tweede commandant van de 18 Escadrille LtAvn die door de aankoop van de Agusta 109 de nieuwe benaming 18 Bataljon Heli Anti-Tank krijgt toegewezen.

Einde actieve loopbaan in maart 1994 met 3.876 uren Rotary Wing en 102 uren Fixed Wing.

De vliegervaringen die worden gekoesterd omdat regelmatig op de limiet werd gewerkt: De bergvluchten in de Oostelijke Pyreneeën en Corsica. De formatievluchten met Blue Bees (1977-1978) en demoteam 18 Squadron

(1986-1991) tijdens Airshows in België en buitenland. De periode UNOSOM 3 (1993) als detachements-commandant met 5 Heli in Kismayo (Somalië).

Henri VANDERVEKEN

Henri est né en janvier 1941.

Il a été breveté pilote à l'Aviation Légère de la Force Terrestre en juin 1971.

François 'Swa' VAN HOOL

Swa is in mei 1951 geboren.

Mijn vliegactiviteiten startten in 1970 als leerling zweefvlieger bij de RAAC (Royal Antwerp Aviation Club). In 1971 behaalde ik het brevet zweefvliegpiloot op het vliegveld Oud-Turnhout. Na het behalen van dit brevet en omdat er een nijpend gebrek aan sleeppiloten bij de RAAC was, ben ik in 1972 gestart met mijn opleiding motorvliegen. Mijn eerste solo op een Piper J3 (OO-GEC) dateert van 25 juni 1972.

Aangezien ik als beroepsmilitair, na mijn vorming einde 1972, naar Duitsland werd overgeplaatst, heb ik mijn opleiding als Privaat Piloot verdergezet en afgewerkt bij de BSD Aeroclub in Werl (West-Duitsland). Gedurende de jaren zeventig was ik voornamelijk in deze vereniging actief.

Van aanvang jaren tachtig tot op heden ben ik lid van de Koninklijke Aeroclub Brasschaat, waar ik onder



The PA-18 Piper Cub (OO-HBQ), Friends Forever.

andere gedurende verschillende jaren als sleeppiloot actief was. Ook ben ik sinds de aanvang van mijn lidmaatschap tot op heden in Brasschaat actief als theorie instructeur.

In 1983 behaalde ik mijn beperkte vergunning van beroepspiloot, waarna mijn activiteit uitbreidde naar het slepen van reclamepanelen, lucht fotografie, rondvluchten, paradrop bij de Aero Para Club der Kempen enz.

In 1989 behaalde ik de kwalificatie Instructeur motorvliegen (FI), een functie die ik vanaf 1989 tot 2016 ononderbroken heb uitgeoefend bij o.a. KACB, Ben Air, BAFA en MVCB.

Aanvang jaren 90 behaalde ik de kwalificatie CPL/IR en MEP waarna ik als freelance piloot voor verschillende organisaties actief was.

Na het beëindigen van mijn militaire carrière stond ik in 1999 mee aan de wieg van BAFA met als belangrijkste opdracht het creëren van een van de eerste JAR FTO's voor een geïntegreerde ATPL-opleiding in België. Gedurende verscheidene jaren heb ik bij BAFA de functie van Accountable Manager en Flight Instructor uitgeoefend.

Gedurende de periode bij BAFA was ik tevens verantwoordelijk voor een aantal externe consulting opdrachten o.a. voor het creëren van de eerste gecombineerde Bachelor/ATPL opleiding in Europa, dit in samenwerking met KHBO (nu VIVES) en als trainingscoördinator in opdracht van de Europese Unie voor het ontwikkelen en uitvoeren van een trainings- en standaardisatie programma voor de Estlandse Burger Luchtvaart autoriteiten, waarbij zowel de administratie als de examinatoren op de Europese JAR standaards werden gebracht.

Al deze, hoewel boeiende, administratieve opdrachten zorgden ervoor dat ik langzaam maar zeker in de



Icy landing with the Beech 350 (OO-GMJ) at Flugplatz Saanen (Gstaad).

papieren wereld wegzonk.

Toen mij in 2008 door ASL de gelegenheid werd geboden om als piloot terug een meer actieve rol te gaan spelen, heb ik die kans dan ook met beide handen gegrepen.

In 2008 behaalde ik de type rating Beechcraft Super King Air 300/350 en Beechcraft 1900D Airliner

en vloog met deze toestellen als freelance piloot bij ASL. Buiten de zaken- en taxi vluchten naar de meest uiteenlopende bestemmingen, binnen en buiten Europa, waren dat in de jaren 2009 en 2010 ook geregelde lijnvluchten München – Milaan. In 2016 werd ik 65 jaar en kwam er een einde aan mijn commerciële vliegactiviteiten.

Tussen 1970 en 2016 totaliseer ik ongeveer 7.500 uren op verscheidene types vliegtuigen en een 150 tal uren op zweefvliegen. Op dit ogenblik ben ik nog steeds actief als luchtvaartconsultant, Accountable Manager bij de MVCB ATO en als theorie instructeur voor PPL en FI bij o.a. MVCB, Skywings en bij Syntra Limburg en UASTS voor de opleiding dronepiloot.

Jan VINGERHOETS

Geboren op 25 Dec 1953.

1969-1973: zweefvliegen bij de Luchtkadetten, in Oostmalle en Weelde, met op 12 Sep 1971 de vleugeluitreiking Luchtkadetten in Bevingen (St-Truiden).

18 Mar 1974: begin vliegopleiding SF-260 (Goetsenhoven), Fouga en T-33 (Brustem), afgesloten op 2 Jul 1976 met de vleugeluitreiking in Goetsenhoven.

Vanaf Sep 1976: 3 Wing, 8 Smaldeel, korte OCC Mirage 5 in Bierset, onmiddellijk gevolgd door de opleiding tot instructeur.



Van 1977 tot 1982: onderrichter op SF-260 bij de EVS in Goetsenhoven.

In 1983 een korte passage in het HK Comdo Opleiding & Training, als adjunct Sectie 30, in Evere-Noord.

Van 1984 tot 1986: 15 Wing, 21 Smaldeel in Melsbroek op SW3 & DA20.

In 1987 naar de Vlieggroep in de functie van Ops & Trg. 1988 tot 1990: na de majoorscursus in de KMS ('87-'88), 15 Wing, 21 Smaldeel als adjunct CO.

Van 1991 tot 1993: Smaldeelcommandant van het 5 Smaldeel op SF-260 in Goetsenhoven.

Van 1993 tot 1995: NATO, Reaction Forces Air Staff, Movements Section, in Kalkar (Duitsland).

Terug naar België in 1996 naar Staf LuM als adjunct VS3/Tpt in Evere-Zuid.

Vanaf oktober 1997 weer naar de 15 Wing als Comd Flight Management Unit in Melsbroek.

Op 1 januari 1999 vertrokken op disponibiliteit (5 jaar).

1 januari 2004: pensioen.



Op Falcon 20, 15 Wing, 21 Smd.

Alfred 'Freddy' WIESEMES

Freddy est né en mai 1949.

Il a reçu ses ailes FAé le 9 Jul 1971 avec la Prom 70A.

André WUYTS

André is in oktober 1949 geboren.

Hij heeft zijn Luchtmacht vleugels ontvangen met Prom 70A op 9 Jul 1971.



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



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