

***SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION***

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

**Banquet Annuel**

30 avril 2022



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

**Jaarlijks Banket**

30 april 2022

**Salons de Romree**

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

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



## *Menu*

*Ontvangst met huisaperitief, alcoholrijke cocktail, fruitsap, hapjes & tapas*

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



*Feestelijke salade van scampi*

*Salade festive de scampis*



*Gebakken eendenborst met duo van paddestoelen*

*Filet de canard grillé avec duo de champignons*



*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

Franz BURNIAUX



**DIPLÔME DE 70 ANS DE  
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR  
LUCHTVAARTBREVET**

Jozef BOONE, Georges CASTERMANS, Pierre DE KEERSMAECKER, Antoine GAYE,  
René LEURQUAIN, Johan MAUS, Louis NÈVE de MÉVERGNIES, André PUVREZ,  
Louis REECKMANS, Piet VAN RIET, Joseph VANDEBORNE  
& Marcel VANDER STOCKT.

**DIPLÔME DE 60 ANS DE  
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR  
LUCHTVAARTBREVET**

Charles BOUSEZ, Eric CHARLEZ, Ludovic DAMS, Max DE BAERE,  
Jean-Marie DEMOULIN, Jan EVENS, Jean-François GOIS, Marc MEULEMAN,  
Jean-Paul PLOUVIER, Robert ROMBOUTS & Francis VAN CUTSEM.

**MÉDAILLE DE 50 ANS DE  
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR  
LUCHTVAARTBREVET**

Luc BONDROIT, Christian BOUSMANNE, Robert CEELEN,  
Christian CROONENBORGH, Yves DANCKERS, Jean DE CLERCQ, Serge DE VOS,  
Michel DE WEIRDT, Bernard DENIS, Xavier ELLEBOUDT, Jean-Pierre NOTTE,  
Marc PAESMANS, Dany PAYEUR, Daniël POELMAN, René SCHOUBBEN,  
Poly STEVENS, Joseph VANDE CRAEN & Guy VISELÉ.

# MÉMORIAL DE L'AVIATION BELGE

## GEDENKBOEK VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

NOUVELLE INSCRIPTION

NIEUWE INSCHRIJVING

### Franz BURNIAUX 1908 – 1992

La guerre malgré son cortège de calamités a souvent contribué à révéler des personnalités d'exception. Celle de Franz Burniaux en était.

Rescapé des massacres de Dinant en août 1914 alors qu'il n'avait que 6 ans, ce traumatisme conditionnera en grande partie ses choix de vie.

Ayant fait celui d'une carrière militaire dans l'aviation, il gravit les échelons et, en 1939, le commandement d'une escadrille de l'École de pilotage lui est confié.

Lors du déclenchement du deuxième conflit mondial, il se retrouve avec celle-ci au Maroc où notre Aéronautique Militaire espère pouvoir poursuivre la formation des élèves-pilotes.

L'armistice franco-allemand ayant ruiné cet espoir, il prend l'option de rejoindre le Congo belge. Décision déterminante dans son parcours futur.

Suscitant l'engagement de jeunes coloniaux dans la perspective de la mise sur pied d'une aviation militaire coloniale, ce sera finalement sous les ailes de la South African Air Force que nombre d'entre-eux et Franz Burniaux, leur chef de file, apporteront leur contribution à l'effort de guerre.

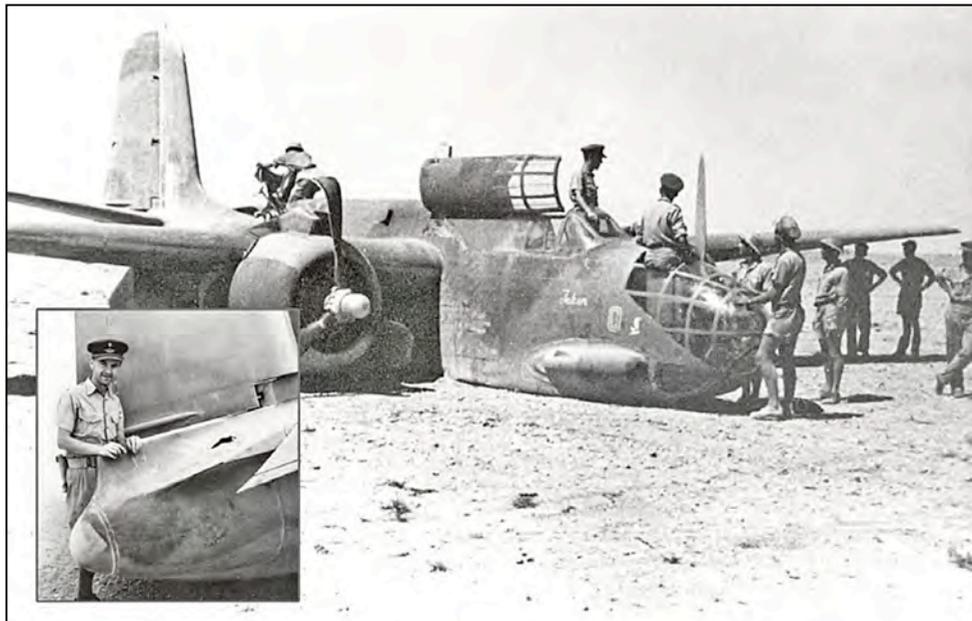
Intégré dans une escadrille de combat sud-africaine, son expérience et son leadership seront rapidement reconnus.

Participant successivement aux campagnes d'Afrique du Nord et d'Italie, le commandement de l'escadrille dont il fait partie lui est confié. À deux reprises, la DFC (*Distinguished Flying Cross*) lui est décernée et il est nommé Lieutenant-colonel dans l'aviation sud-africaine.

La guerre terminée, il sera l'une des chevilles ouvrières de la reconstitution de la Force Aérienne. Il y accèdera à la fonction supérieure, celle de Chef d'État-Major Général de la Force Aérienne.

Couronnement d'une carrière qu'il faut bien qualifier d'exceptionnelle, en juin 1963 il assumera le commandement de la *Second Allied Tactical Air Force* qui, réunissant des unités aériennes belges, néerlandaises, britanniques et allemandes, constituait un des éléments essentiels du dispositif de défense de l'OTAN au plus fort de la guerre froide.





## Franz BURNIAUX 1908 – 1992



Oorlog heeft, ondanks zijn vele calamiteiten, vaak bijgedragen tot het ontdekken van uitzonderlijke persoonlijkheden. Franz Burniaux was een van hen.

Als overlevende van de slachtingen van Dinant in augustus 1914, toen hij slechts 6 jaar oud was, zal dit trauma zijn levenskeuzes in grote mate bepalen.

Hij koos voor een loopbaan bij de Luchtmacht, klom op door de rangen en kreeg in 1939 het commando over een smaldeel van de Vliëgschool.

Na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog belandt hij daarom in Marokko, waar onze Militaire Luchtvaart de opleiding van leerling-piloten hoopt voort te zetten.

Aangezien de Frans-Duitse wapenstilstand deze hoop de bodem had ingeslagen, besloot hij naar Belgisch Congo te gaan. Dit was een doorslaggevende beslissing in zijn verdere loopbaan.

Hij stimuleert jonge koloniale militairen om mee te doen aan de opbouw van een koloniale militaire luchtvaart, maar het zal uiteindelijk onder de vleugels van de Zuid-Afrikaanse Luchtmacht zijn, dat velen van hen en ook hun leider Franz Burniaux, hun bijdrage leverden aan de oorlogsinspanningen.

Geïntegreerd in een Zuid-Afrikaans gevechtssmaldeel, werden zijn ervaring en leiderschap snel erkend. Hij nam achtereenvolgens deel aan de Noord-Afrikaanse en de Italiaanse veldtochten en kreeg het bevel over het smaldeel waartoe hij behoorde. Hij werd tweemaal onderscheiden met het DFC (*Distinguished Flying Cross*) en werd benoemd tot luitenant-kolonel in de Zuid-Afrikaanse luchtmacht.

Toen de oorlog eindigde was hij een van de steunpilaren bij de wederopbouw van de Luchtmacht. Hij bereikte er de hoogste functie, die van Chef van de Generale Staf van de Luchtmacht.

In juni 1963 kreeg hij, als bekroning van een loopbaan die zeker als uitzonderlijk moet worden omschreven, het bevel over de *Second Allied Tactical Air Force* die, bestaande uit eenheden van de Belgische, Nederlandse, Britse en Duitse Luchtmachten, een van de essentiële elementen vormde van het defensiesysteem van de NAVO op het hoogtepunt van de Koude Oorlog.





## Jozef BOONE

Joe is in april 1933 geboren.

De droom om te vliegen is mij overvallen op 10 mei 1940, de eerste dag van Wereldoorlog II. In de namiddag is de stad Aalst, waar ik toen woonde, gebombardeerd door de Luftwaffe. Die dag ben ik gebeten door de luchtvaartmicrobe en die is blijven bijten voor de rest van mijn leven.

Tijdens de Paasvakantie in 1950 mocht ik, dank zij een vliegbeurs voor studenten van de Aero Club van België, deelnemen aan een zweefvliegekamp te Temploux. Een hele ervaring maar ook een teleurstelling: het weder viel tegen, veel regen, een hangaardeur die op de vleugel van een dubbelzit zwever viel en



14 Aug 1952, eerste solo op F-80, Williams AFB, AZ.

een gebrek aan remorqueurs. In die periode bleek dat de Luchtmacht via zeer grote affiches, op zoek was naar kandidaat piloten die hun opleiding in de USA zouden ontvangen. Op mijn 18<sup>de</sup> verjaardag was alles achter de rug en kon ik op 15 mei 1951 de Luchtmacht vervoegen als lid van de 121<sup>ste</sup> promotie. Twee dagen kazerne Gêruzet en dan Goetsenhoven.

De vrijdagmiddag van de 5<sup>de</sup> week kregen we de keuze: ofwel opleiding in België, ofwel in de USA. Ongeveer 2/3 van de promotie koos voor de USA en een gedeelte van die groep werd direct afgedeeld naar Koksijde om er vanaf de maandag nadien al, een versnelde opleiding op SV4 te ontvangen. Minimum vereiste om naar de USA te mogen gaan was 25 vlieguren op SV4 en solo. De trainingen vonden plaats op de luchthaven van Oostende/Raversijde en mijn eerste solo op motorvliegtuig maakte ik op 3 juli 1951. Op 1 augustus 1951 kwam een einde aan ons verblijf in Koksijde. Met een totaal van 27 uur SV4 waarvan 8:30 solo werd ik naar de 15<sup>de</sup> Wing te Melsbroek gestuurd in afwachting op mijn vertrek naar de USA. Hier kre-

gen we vooral les in de Engelse taal en de meest gebruikte luchtvaart termen. Eind september 1951 naar de USA gestuurd om opgenomen te worden in Class 52-G.

Eerste vlucht op T6-G op 5 november 1951 in de Basic Training School van Malden Air Base, Missouri USA. Het weder viel fel tegen en de eerste solo's vielen pas midden december. Op 19 december 1951 was het mijn beurt. Op 06 mei 1952 en na precies 130 uur T6-G was Basic Training achter de rug. Na 3 dagen op de trein bracht de reis ons naar Chandler, Arizona, en Williams AFB. In plaats van de training zoals voorzien verder te zetten op T-28 mochten we ons verder bekwamen op de oudere T6-D en -F's omdat de T-28's *grounded* waren.

Augustus 1952: vier (voor buitenlandse studenten het verplichte minimum) vluchten T-33 en dan direct solo op F-80A. De kers op de taart kwam uiteraard op 25 oktober 1952 met het ontvangen van de Silver Wings. Eind oktober verhuis naar de Gunnery School in Luke AFB aan de andere kant van Phoenix, Arizona. Op 14 november 1952 eerste vlucht op F-84G. Op 12 januari 1953 de laatste vlucht. Luke AFB verhoogde mijn totaal aantal vliegreuren met 81:50 uur tot 399:30. Na 4 dagen trein naar New-York met Sabena naar huis. Na het prachtige Arizona weder mochten we in België bij onze thuiskomst direct proeven van één van de zwaarste stormen die de "Low Countries" ooit meegemaakt hebben.

Bij de ontvangst op de luchthaven in Brussel kregen wij te horen dat we allemaal ingedeeld waren bij de 10<sup>de</sup> Wing, 27<sup>ste</sup> Smaldeel, toen nog in Chievres. Mijn derde vlucht in België op 23 februari 1953 was de ferryflight naar Kleine Brogel als nummer 3 in de 4-ship formatie van de "Duke" LtKol Du Monceau de Bergendal. Op een paar korte zendingen na, ben ik steeds in de 10<sup>de</sup> Wing gebleven. Al was dat niet altijd in Kleine Brogel (F-84F, de F- en TF-104G...). Het 27<sup>ste</sup> Smaldeel is van de eerste tot de laatste dag ervan mijn thuis geweest, ook tijdens die periode dat het functioneerde als OTU. Nadien is dat de TF-104 Flight geworden. Ik heb de Luchtmacht verlaten op 30 november 1972.

Van juni 1961 tot juni 1964 werd ik aangeduid als demopiloot op F-84F. Ondertussen was ik mijn allereerste luchtvaart liefde niet vergeten en kon ik tijdens het Belgisch Zweefvliegkampioenschap op de Keiheuvel op de laatste dag ervan, 25 juli 1965, met een doelvlucht van 322 km, na 3:26 uur vrije vlucht als enige deelnemer in Wunstorf (Duitsland) landen. Deze vlucht leverde mij naast een Diamant op mijn brevet ook de titel van Belgisch Kampioen op. Als instructeur bij de Luchtkadetten in Zoersel/Oostmalle heb ik kans gekregen om jonge kandidaat piloten een gedeelte van hun opleiding te geven om ze nadien als volwaardige militaire piloten terug te ontmoeten in Kleine Brogel.

Eind augustus 1964 maakte een militaire Acceptance-Test-Pilot in Gosselies een fataal accident met een F-104G en werd ik vanaf 1 september, tot het einde van het jaar, aangeduid om die functie over te nemen. Dat werd een zeer leerrijke ervaring op F-104G.

Op aandringen van zweefvlieg instructeurs op de Keiheuvel was ik reeds in 1963 in het bezit van een Bepaalde Beroepsvergunning voor burger vliegtuigen. Een gebrek aan sleeppiloten was de reden ervoor. Het was op het vliegveld in Kiewit dat ik via een nieuwe maatschappij (Limburg Air Taxi) meer interesse ben gaan krijgen voor burgervliegtuigen. Met de bedoeling ook na mijn 45<sup>ste</sup> verjaardag verder te kunnen vliegen, wat uitgesloten was in de Luchtmacht, heb ik dan in het begin van 1970 het besluit genomen om al de mogelijke theoretische examens bij het Bestuur der Luchtvaart af te leggen (Beroeps, IFR, Instructeur 1<sup>ste</sup> Graad en 2<sup>de</sup> Graad en tenslotte Lijnpiloot). Eind 1970 was alles in orde.

Na een loopbaan van bijna 22 jaar als militair piloot ben ik dan begonnen aan een tweede loopbaan van bijna 24 jaar als burger piloot. Instructeur IFR worden was wel de volgende stap en toen midden in de

zomer 1973 een copiloot van Delta Airlines in Antwerpen zijn arm brak kreeg ik de kwalificatie op DC-6 aangeboden. Eind september 1973 en na 96 uur werd ik bedankt voor mijn medewerking.

Trans European Airways (TEA), in 1972 begonnen als charter, had eind 1973 piloten nodig en ik kreeg de kans een cursus B707 te volgen bij Aer Lingus. Mijn eerste training vlucht op dit type was op 9 december 1973 tijdens de Hadj in Algerije. Op 19 december 1973 kreeg ik mijn vergunning als copiloot, op 29 april 1974 de vergunning als captain B707. In maart 1977 volgde de cursus A300 in Toulouse met op

13 mei 1977 de vergunning als captain A300.



*Captain op B707 bij TEA vanaf eind april 1974.*

Tijdens het voorjaar 1979 onderging de organigram van TEA nogal wat veranderingen. Op korte tijd werd ik instructeur 3<sup>de</sup> graad op beide types en de bevoegdheid van Examiner voor het Bestuur der Luchtvaart

er bovenop. Begin 1980 en op invitatie van Aeroformation en Airbus Industrie in Toulouse kreeg ik de Franse vergunning van captain en instructeur A300 aangeboden. Sedertdien pendelde ik vooral in de winterperiode tussen Brussel en Toulouse om Cpt, Flight Simulator of Flight- en Line-training te geven aan nieuwe Airbus klanten. In die functie verkreeg ik dan ook nog training en kwalificaties op andere types zoals A300-FFCC, A310 en A300/600.

Tijdens een zending naar Equator op A310 in oktober 1991 kwam het einde voor TEA en toen ik in januari 1992 terugkwam bleef er niets meer over. Maar toch was het nog niet gedaan met mijn loopbaan: april 1993 begon een korte loopbaan als captain op F-50 bij het nieuwe VLM. Maar op 17 juli 1995, na 816 landingen op Londen City Airport en in de functie van Operations Manager hield ik het voor bekeken. Niet voor lang.

Op 18 juli 1995 werd ik Operations Manager bij Constellation Airways in Brussel. Ook de B727 kwalificatie en 3<sup>de</sup> graad kwamen nog op mijn vergunning staan maar bijkomende limieten omwille van de ouderdom boven de 60 jaar beperkten het uitoefenen van de functie als voltijdse piloot enorm. Op 5 september 1996 maakte ik mijn laatste landing en ik heb Constellation Airways verlaten op 31 december 1996.

Toen EAT voor de rekening van DHL overschakelde op A300 werd mij gevraagd om als examiner voor het Bestuur der Luchtvaart, EAT te begeleiden bij hun transitie op dit vliegtuig. Dat ging vlot maar nadat alle functies bij EAT operationeel waren was het ook daar voor mij gedaan.

Het totaal aantal uren vlucht >19.000, plus ± 240 uur zweefvliegen en landingen op 271 verschillende vliegvelden zijn het eind resultaat van mijn loopbaan in de luchtvaart.

## **Georges CASTERMANS**

Georges est né en janvier 1932.

Entré à la FAé le 29 janvier 1951 et après une dizaine d'heures de SV4 à Wevelgem, il est sélectionné pour les Etats-Unis. À partir d'avril 51, il vole 140 heures sur T-6 à Goodfellow AFB, 70 heures de T-28

et 80 heures de T-33 à Bryan AFB. Avec ce bagage de 300 heures, il reçoit ses précieuses Silver Wings le 10 mai 1952 (Classe 52-Charlie).

Rentré en Belgique, il est posté à la 2<sup>e</sup> Esc du 2<sup>e</sup> Wing de Florennes sur F-84G. Il vole à la 2<sup>e</sup>, la 3<sup>e</sup> et la 1<sup>e</sup> et effectue plusieurs séjours comme adjoint du Commandant du Groupe de Vol et PAI (Permanent Armament Instructor) un brevet qu'il

a obtenu à la Fighter Weapons School de Nellis AFB (Las Vegas) en 1955.

Fin 1955, il est lâché sur F-84F. Il termine son séjour à Florennes comme Officier d'Opérations à la 1<sup>e</sup> Esc. En janvier 1961, il rejoint l'État Major Général de la FAé pour y créer le Bureau Engins Téléguidés (VSP/E) et comme adjoint de l'officier de projet du F-104 et de celui des avions VSTOL. En mai 1963, ayant réussi ses examens de major et une conversion sur F-104F à Nörvenich (RFA), il est posté à Beauvechain sur F-104G et, victime d'une panne technique, est



*Sur F-104G à Beauvechain à partir de 1963...*

obligé de s'éjecter de ce bel avion le 16 juillet 63. Officier d'Opérations de la 350 Esc, il reçoit le commandement de celle-ci en juin 1964 et est nommé Major en décembre.

Avec une équipe de pilotes des 350 et 349 Esc et de contrôleurs du CRC Glons, ils remportent le Trophée Guynemer et le Trophée Huddelston lors de la compétition de défense aérienne d'AFCENT (forces aériennes du Centre Europe). Cette victoire leur vaudra l'honneur de recevoir le Trophée National du Mérite Sportif 1965. En novembre 1965, il rejoint la TAF comme Chef du Bureau Ops et en juin 1968, il retourne à Beauvechain pour prendre le commandement du Groupe de Vol au cours duquel il sera nommé LtCol en décembre 1968 et aura l'occasion d'expérimenter le vol stratosphérique.

En janvier 1970, il est posté à la 2ATAF comme Chief Air Defence Tac Eval pour évaluer annuellement la mise sur pied de guerre des bases de chasse (Beauvechain, Leeuwaerden, Soesterberg, Gutersloh et Wittmundhaven) ainsi que les centres de contrôle aérien (Glons, Semmerzake, Nieuw Milligen, Den Helder, Uedem, Auenhausen et Brockzetel). Rentré en Belgique en août 1974, il est successivement Sous Chef d'État-Major du Groupement Instruction et Entraînement et



*Chef de Corps du 3 Wing Tac de Bierset de 1977 à 1980.*

ensuite de la Force Aérienne Tactique (TAF). Nommé Colonel en juin 1976, il exerce le commandement du 3 Wing Tac de Bierset de juin 1977 à août 1980.

Il quitte la FAé en septembre 1980 après 30 merveilleuses années pour faire une deuxième carrière de 19 ans dans l'industrie. Il a été administrateur de la Maison des Ailes, Président de l'AELR (Musée de l'Air) et Président des Belgian/USAF Silver Wings (un CV plus détaillé peut être vu sur le site « Belgian Voices of the Sky »).

## **Pierre DE KEERSMAECKER**

Pierre est né en juin 1928.

1949, création du Flight Universitaire dont je deviens membre. Je suis dans les 8 premiers candidats retenus pour devenir pilote à la FAé.

Juillet 1949, début d'écolage à Schaffen. Et à partir du 1<sup>er</sup> février 1950, ayant fini mes études, j'entre à la FAé comme candidat élève-pilote à la 118<sup>e</sup> Promotion à Gossoncourt. Début d'écolage sur Tiger-Moth. Ensuite, envoyé à Brustem pour parfaire l'écolage sur Harvard et Spitfire Mk.IX et Mk.XIV. Et le 22 mars 1952, je reçois mes ailes de pilote.

Ensuite, départ pour Coxyde pour l'École de Chasse sur Spitfire Mk.XIV. Puis je pars comme pilote au 7<sup>e</sup> Wing de



*En 1950, élève-pilote sur Harvard à Brustem.*

Chasse à Chièvres sur Meteor Mk.8 et ce, jusqu'à la fin de mon engagement à la FAé le 30 octobre 1953.

Et le 2 Novembre, entrée à la SABENA.

Très vite, je passe à l'Administration de l'Aéronautique les examens pour devenir Commandant de Bord. Après, c'est la longue liste de appareils pilotés : d'abord le DC-3, puis DC-4, DC-6, DC-7, Boeing 707, DC-10 et Boeing 747.

En 1982, une loi belge limite notre carrière à 55 ans et je suis obligé de quitter la Sabena. Pendant toutes ces années de Commandant de bord, je n'ai fait pratiquement que du long courrier, c.à.d. l'Afrique, l'Amérique et l'Asie. J'ai eu l'opportunité de réaliser le vol inaugural sur Bangkok. Pour l'anecdote, le 9 novembre 1965, j'étais sur le point d'atterrir à New-York lorsque la panne générale d'électricité est survenue.

*Dernier vol New-York-Bruxelles en avril 1982.*



J'ai effectué durant ma carrière 20.000 heures de vol et j'ai été pendant 4 ans Président de l'association des pilotes et navigants de Belgique c.à.d. l'ABPNL. Voilà brièvement racontée ma carrière.

## Antoine GAYE

Antoine est né en juillet 1929.

Pour résumer mon expérience aérienne en quelques mots... Dès que j'ai appris que la FAé recrutait des candidats pilotes, je me suis présenté et le 13 avril 1951, je m'initiais au plaisir d'être "au ciel". Les émotions, qui iront crescendo, sont merveilleusement décrites par Jacques Siroux de son livre *Adieu... Captain*. Mais pour situer l'époque, il est à noter que j'ai tâté l'atmosphère avec le SV4, le Harvard, le Spit Mk.IX (grand bonheur), Spit Mk.XIV, Oxford, Meteor T.Mk.VII et Meteor Mk.IV.



Fini l'écolage, le 7 Wing m'accueille dans une ambiance familiale chaleureuse. Le capitaine Vankey-

meulen qui fut mon moniteur à l'école de chasse, me prend pour faire du peloton acrobatique. De deux, on passe à quatre. Le 25 juin 1956, le Meteor Mk.VIII est réformé pour le beau Hunter.

Le "Lange" part à Bierset, le peloton est repris par le major Bladt. Il comprend neuf Hunter puis 16, on le nomme les "Diables Rouges". Parallèlement à cette activité, je suis invité par le major Ronveau à entraîner les Cadets de l'Air, ce qui m'amène à faire quelques exhibitions en planeur KII qui n'avait pour fonction que d'entraîner les vélivoles; le 22 juin 1958, au meeting de Bierset, je présente le solo en planeur, mais les beaux jours ont une fin. Je les troque pour la découverte de l'Afrique que m'offre le 15 Wing avec en prime l'indépendance du Congo. Le C-119 était bruyant.



À St Hubert avec monsieur Meulemans, officier formé à l'école militaire, pilote de la 7 Esc de Chièvres, ancien champion de Belgique de distance en planeur dans les années cinquante...

Assez de jouer, je quitte l'uniforme pour parcourir le Congo avec Air Brousse et me pose sur une centaine de pistes. Air Brousse bat de l'aile, je "la" ou "le" quitte à regret pour la SABENA Afrique, Air Zaïre où je découvre Berlin Est du temps des Soviets. Pour terminer en beauté, je fais quelques ronds dans l'air à partir du CNVV à

St Hubert avec des élèves ou pour me promener ; c'est alors seulement que je vis en harmonie avec le vent et dans le ciel. Et tant pis si mon texte est truffé de superlatifs, c'était dans les mœurs à l'époque où je voletais.

## René LEURQUAIN

René is in november 1930 geboren.

René maakt kennis met de Luchtmacht begin maart 1951 en krijgt zijn Basic Training te Saffraenberg; op 1 mei wordt hij opgenomen als leerling-piloot bij de 120<sup>ste</sup> promotie op SV-4b te Goetsenhoven.

Hij vertrekt naar de USA op 18 augustus 1951, naar Bainbrigde AFB, Georgia, waar hij op T-6G vliegt met Class 52-F. Hij gaat vervolgens naar Craig AFB in Selma, Alabama, waar hij op T-6G en F-51D Mustang vliegt. Volgt een maand in Sheppard AFB, Texas, op T-6G en dan is het Luke AFB in Arizona

opnieuw op F-51D voor "Combat Flying". Hij ontvangt zijn Silver Wings op 13 september 1952.

Hij vliegt terug naar België op 22 december aan boord van een DC-6B van Sabena. Hij gaat eerst naar Florennes bij het 2<sup>de</sup> Smaldeel waar hij op T-33 zijn



*Vanaf 1953 in het 23 Smd van de 10 Wing, op F-84G Thunderjet.*

transitieopleiding krijgt en vervolgens op F-84G vliegt. In 1953 is hij dan in Kleine Brogel bij het 23<sup>ste</sup> Smaldeel op F-84G.

René verlaat de Luchtmacht in maart 1956 en gaat over naar Sabena waar hij tot in november 1990 blijft vliegen. Zijn logboek telt 21.206 vlieguren.

*"Standing-by in holding pattern low on fuel to leave this planet with the hope to go in orbit around a Trappist cloister"...*

## Johan MAUS

Johan is in augustus 1930 geboren.



Na zijn Grieks-Latijnse humaniora aan de colleges in Aalst en Brussel, voegt Johan de Luchtmacht als kandidaat vliegtuigbestuurder in 1951. Na een initiële selectie op SV4 in de Elementaire Vliegschool te Goetsenhoven en Koksijde, vertrekt hij in september 1951 naar de USA om er zijn opleiding van piloot met Class 52-G verder te zetten. Hij wordt gebrevetteerd op 25 oktober 1952 na een opleiding op T-6G (Bainbridge, Georgia), T-28 en T-33 (Bryan, Texas). Vervolgens volgt hij te Luke (Arizona) de Jachtschool op F-84G.

Bij zijn terugkomst in België in januari 1953 wordt Hulponderluitenant

Vlieger Maus aangeduid voor de 10<sup>de</sup> JBW te Chièvres. Met deze eenheid verhuist hij naar Kleine-Brogel, Geilenkirchen en Weelde. In november 1954 wordt hij overgeplaatst naar de 9<sup>de</sup> JBW te Bierset. In 1955 volgt hij de cursus van Instrument Flight Instructor bij de USAF te Fürstenfeldbrück (DBR). In 1956 gaat hij over naar het 22<sup>ste</sup> Smaldeel van de 9<sup>de</sup> Jachtwing als Flight Co op Meteor en Hunter F.4 & F.6.

In 1958 doet Kapitein Maus mutatie naar Brustem om er het bevel te nemen over het Centrum voor Vlucht Zonder Zicht. Gedurende zijn verblijf aldaar gaat hij over naar het beroepskader. Hij wordt in 1960 overgeplaatst naar het 42<sup>ste</sup> Smaldeel Luchtverkenning op RF-84F Thunderflash. In 1963 doet hij mutatie naar het HK van de Tactische Luchtmacht in Evere als Stafofficier luchtverkenning. Hij wordt in

1966 tot Majoor bevorderd en in 1967 krijgt hij het bevel over het 42<sup>ste</sup> Smd Luchtverkenning te Bierset op RF-84F.

In 1969 wordt hij naar de Staf Luchtmacht geroepen waar hij tot in 1974 hoofd is van de sectie Vliegveiligheid.



*In 1967, C.O. van het 42 Smd op RF-84F Thunderflash.*

Hij wordt in 1973 bevorderd tot Luitenant-kolonel Vlieger. Het is in die graad dat hij in 1974 korpsoverste wordt van CRP/TCC Semmerzake, functie die hij vier jaar zal waarnemen. Na deze periode wordt hij in 1978 hoofd van de Onderzoeksdienst voor Ongevallen van het Vliegwezen. In die periode voert hij o.a. het onderzoek uit van de eerste crash van een Belgische F-16. In deze functie wordt hij in 1980 bevorderd tot Kolonel Vlieger.

Begin 1981 wordt hij overgeplaatst naar SHAPE in Casteau waar hij *Chief Current Operations Branch* wordt in de Air Defence Component. Eind 1984 wordt hij op rust gesteld.

In 1986 wordt hij bestuurder in het Huis der Vleugels en aangesteld als Penningmeester. In 1994 wordt hij Secretaris-generaal, functie die hij uitoefent tot in 2015. Hij is nog vicevoorzitter geweest tot in maart 2018.

## **Louis NÈVE de MÉVERGNIES**

Louis est né en janvier 1933.

Dès mes 18 ans, à la fin de mes études Gréco-Latines, je me suis précipité vers la mi-juillet 1951 à la caserne Géruzet pour m'inscrire comme candidat officier auxiliaire à la FAé. De là, j'ai été envoyé à Gossoncourt où j'ai été affecté au Capitaine Louis Lecomte comme élève pilote. Etant bon manœuvrier, il a cru que j'avais déjà volé dans le civil et m'a donc proposé au solo test au Capi-



*Sur T-28 Trojan à Bryan AFB, Texas, vers mi-1952.*

taine Marcel De Smedt qui m'a lâché après 3 heures 05 sans avoir encore quitté notre bonne terre, ce record tient toujours et n'est pas prêt d'être battu. À la fin de 1951, la Sabena a embarqué toute une promotion d'élèves pilotes à destination du sud des U.S.A.

Pour moi, ce fut Columbus AFB au milieu de l'état du Mississippi où j'ai appris à voler sur T-6 grâce à un pilote, pur sudiste vétéran du passage de l'Himalaya vers la Chine. De là, je fus envoyé au Texas à Bryan AFB pour faire connaissance avec le T-28 et le T-33. Après avoir appris à voler sur jet, ce fut l'école de tir de Luke en Arizona où j'ai eu la chance de voler avec un magnifique chasseur bombardier, le F-84 G Thunderjet que j'ai retrouvé plus tard à la 1<sup>ère</sup> Escadrille à Florennes en Belgique.

Dans un deuxième temps, il fut remplacé par un avion transsonique cette fois, le F-84F Thunderstreak. Mon heureux séjour à la 1<sup>ère</sup> Escadrille fut toutefois interrompu pendant 2 ans au 15<sup>ème</sup> Wing de Transport suite à un crash en voiture sur le Ring d'Alost dont je n'étais pas responsable. Suite à cet accident, je fus affecté sur C-119 pendant une période très agréable avec Guy Guerra, également un accidenté de la route (futur Captain Sabena DC-10). Durant mes dernières années actives à la FAé, j'ai eu le privilège de beaucoup voler en Piper L-21 à Oostmalle, Brustem et Florennes comme pilote remorqueur pour les Cadets de l'Air de Belgique.



*Dans le cockpit d'un F-84F Thunderstreak de la 2<sup>e</sup> Esc à Florennes.*

Mon dernier vol militaire fut un transport de Oostmalle à Brustem le 25 octobre 1998. Je fus mis à la retraite avec le grade de Lieutenant-Colonel. Pendant ma carrière de pilote militaire, j'ai comptabilisé environ 4.000 heures de vol.

## **André PUVREZ**

André est né à Uccle en octobre 1936.

Quand j'ai eu 15 ans, j'ai eu l'occasion de faire un stage de planeur à Temploux et c'est là que le 29 août 1952, j'ai effectué mes premiers solos treuillés. Le 12 avril 1953, j'effectue mon premier solo remorqué.

En juillet 1953, j'obtiens mon diplôme de fin d'études (gréco-latines) mais dois attendre d'avoir 17 ans pour pouvoir entrer à la Force Aérienne. J'y rentre le 5 novembre 1953 et me retrouve à l'EPE



*Nov 1957, camp de tir à Sylt.*

Gossoncourt le 9. Je fais partie de la 128<sup>e</sup> Promotion. 1<sup>er</sup> solo en SV4 le 8 avril 1954. En août 1954, c'est à Kamina (EPA Baka) que je vole sur T-6 Harvard. 1<sup>er</sup> solo le 8 octobre, quelques jours avant mes 18 ans. Et le 24 octobre, j'effectue un atterrissage forcé pas très loin de Baka. Fin février 1955, j'intègre l'OCU à Koksijde. Le 16 mars, c'est mon 1<sup>er</sup> solo en Meteor T.Mk.VII, puis en Meteor Mk.IV. Remise des ailes le 3 juin 1955. Je n'avais pas 19 ans. Ce qui est amusant dans tout cela, c'est qu'à l'époque, il fallait être majeur (21 ans) pour conduire une voiture. Ce même jour, la 128<sup>e</sup> passe à l'OTU, toujours à Koksijde et sur Meteor Mk.IV. Le 6 avril suivant, j'effectue mon premier vol en Meteor Mk.VIII. Le 1<sup>er</sup> août 1955, après avoir passé une commission spéciale car il fallait avoir au minimum 19 ans pour être nommé officier, je suis nommé sous-lieutenant.

Le 4 novembre 1955, je suis envoyé au 1<sup>er</sup> Wing et rejoins la 349<sup>e</sup> Escadrille. En mars 1956, Beauvechain devient une base bilingue et la 349 devient néerlandophone. En tant que francophone, je passe administrativement à la 350 mais reste à la 349. Le 8 avril 1957, j'effectue mon premier vol sur Hunter F.4. Le 20 janvier 1958, je perds mon « hood » (canopy) au décollage... beaucoup de bruit pour un gros rhume. En mai 1958, je dois quitter Beauvechain car le 1<sup>er</sup> Wing reçoit le CF-100 Canuck ; pour voler sur cet avion, il fallait avoir encore deux ans au moins à faire à la Force Aérienne, ce qui n'était pas mon cas.



*Sur Hawker Hunter F.4 à Beauvechain fin 1955.*

Me voilà donc affecté à la 22<sup>e</sup> Escadrille du 9<sup>e</sup> Wing à Bierset où, dès le 12 mai, je passe sur Hunter F.6. Le 1<sup>er</sup> juin 1959, je quitte la Force Aérienne et rejoins le cadre de réserve. Après mes études de droit (terminées avec succès), pour mon anniversaire le 14 octobre 1963, je reprends du service et effectue un rappel sur SV-4. Le 9 novembre suivant, j'effectue à Chièvres mes premiers remorquages au profit des Cadets de l'Air.

Le 27 juin 1968, je mets provisoirement fin à ma carrière de remorqueur. Le 8 juin 1984, je fais ma conversion sur Piper et reprends du service à Oostmalle comme remorqueur au profit des Cadets de l'Air. Le 31 décembre 1990, atteint par la limite d'âge, je suis obligé de mettre fin à cette activité.

## **Louis REECKMANS**

Louis is in oktober 1930 geboren.

Op 10 mei 1952 ontvangt hij zijn Silver Wings, USAF Class 52-C. Daarna, naar de 10 Wing, 27 Smaldeel, op F-84E & G te Chièvres en te Kleine-Brogel vanaf februari 1953.

Hij doet zijn laatste vlucht in 1979 op F-104G Starfighter; hij was toen OSN 10 Wing.



*Einde jaren '70, OSN in 10 Wing op F-104G.*

## Piet VAN RIET

Piet is in maart 1931 geboren.

### *Militaire Loopbaan.*



*Williams AFB, AZ, juni 1952, op F-80 Shooting Star.*

### *Burgerloopbaan bij SABENA.*

- 1 september 1955: kandidaat 1<sup>st</sup> officer.
- 2 mei 1956: 2<sup>de</sup> piloot bij Sabena op Douglas DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, Convair 240 en 440.
- 1 september 1958: boordcommandant bij Sabena.
- 4 maart 1959: Cpt Convair 440.
- 8 maart 1961: Ongeval Düsseldorf met Convair 440.
- 17 mei 1962: Cpt Douglas DC-7.

*Februari 1983, in de cockpit van een SABENA DC-10.*



5 maart 1951: Leerling piloot bij de Belgische Luchtmacht.

2 mei 1951: Eerste vlucht in Goetsenhoven, Stampe SV-4B.

6 juni 1951: Vertrek naar de US Ai Force.

12 juni: Columbus Air Force Base, Mississippi; Elementary Flying School op Harvard T-6.

2 februari 1952: Williams Air Force Base, Arizona; Advanced Flying School.

2 augustus 1952: Silver Wings op F-80 Shooting Star en Sergeant Vlieger, Belgische Luchtmacht.

21 augustus 1952: Luke AFB Gunnery school op F-84E Thunderjet.

6 november 1952: 1<sup>e</sup> Escadrille, 2<sup>e</sup> Wing Florennes, op F-84G Thunderjet.

1 maart 1954: Onderluitenant Vlieger in het toegevoegd kader.

28 februari 1955: Reserve Luchtmacht.

1 maart 1957: Res. Lt. Vlieger.

1 maart 1960: Res. Cpt. Vlieger.

1 maart 1965: Res. Maj. Vlieger.

1 maart 1970: Res. Lt. Kol. Vlieger.

1 maart 1986: Op rust gesteld.

27 november 1966: Cpt Boeing 707.  
24 april 1976: Cpt Douglas DC-10.  
6 maart 1991: laatste vlucht Douglas DC-10 (12365 u/v)  
10 maart 1991: einde loopbaan Sabena.  
Totaal 25.648 uren vlucht op 16 verschillende vliegtuigen.

## Joseph VANDEBORNE

Joseph is in mei 1930 geboren.

Gaat in dienst bij de Belgische Luchtmacht in 1948. Start zijn vliegopleiding in 1950 in België en wordt als jonge Belgische leerlingpiloot voor zijn verdere opleiding naar de trainingsscholen van de U.S. Air Force gestuurd. Behaalt daar zijn vliegbrevet in februari 1952 (Class 52-A). Terug in België vervoegt hij de 2<sup>de</sup> Wing in Florennes als militair piloot op de F-84G Thunderjet. Wordt de jaren daarna instructeur op Harvard en Spitfire in Brustem en SV-4 te Goetsenhoven. Verlaat het Belgische Leger en stapt begin 1956 over naar de burgerluchtvaart.



*Vliegopleiding bij de USAF.*

Vervoegt Sabena en vliegt als copiloot op achtereenvolgens DC-3, Convair 440, DC-6 en DC-7. Wordt tijdens die periode voor 2 jaar (1959 - 1961) gedetacheerd om te gaan vliegen op DC-3 bij de Libische luchtvaartmaatschappij. Vliegt daarna als commandant op Caravelle en B727 en wordt van 1974 tot 1976 tijdelijk overgeplaatst naar Royal Air Maroc als B727 instructeur. Terug bij Sabena vliegt hij als

copiloot op B707, vervolgens als commandant op DC-10 en B747. In 1979 wordt hij Chief Pilot B747 en in 1984 Chief Pilot Flight Sector B747.

In 1990 beëindigt hij zijn 40 jarige vliegcarrière en gaat met pensioen.



*Bij SABENA, van DC-3 tot B747...*

## Marcel VANDER STOCKT

Marcel is in juni 1930 geboren.

Hij wordt leerling piloot in November 1950 als lid van de 119<sup>e</sup> promotie. Na zijn training, respectievelijk op SV-4, Harvard en Spitfire Mk.IX, wordt hij gebrevetteerd op 31 mei 1952. Hij volgt de OTU op Spitfire Mk.XIV in Koksijde en wordt in november opgenomen in het 349 Smd te Beauvechain.

Van 1952 tot 1960 vliegt hij er op Meteor Mk.IV, T.Mk.VII, Mk.VIII & NF.11, Hunter F.4 en CF-100. Hij is *deputy leader* van de 4 x CF-100 formatie die van 04 tot 16 juli 1959 de operatie Simba uitvoert naar Belgisch Congo. Marcel is de enige die ooit in Kamina een solo demonstratie heeft gegeven met een Belgische jet. Op de terugvlucht heeft hij bij het opstarten in Lagos een *double generator failure*. De panne wordt vlug hersteld maar de drie andere vliegtuigen zijn reeds vertrokken naar Abidjan. Over het regenwoud tussen Lagos en Abidjan heeft hij een *hydraulic failure*. Overgeschakeld naar het manueel besturingssysteem kan hij aan verminderde snelheid zijn weg verder zetten om Abidjan te bereiken ongeveer 30 minuten na zijn CF-



Marcel en navigator Jo Béry voor hun vertrek naar Leopoldstad in 1959.

100 collega's. Na de landing stellen de techniekers vast dat een hydraulische lijn gebroken is.

Tussen 1960 en 1962 wordt hij *Interception Controller, Fighter Marshall & Master Controller* in Glons om dan gedurende twee jaar de vleugeladjutant te worden van Brigade-Generaal Remy (Comd SOC2 in Uedem).

Van 1964 tot 1972 is hij Adjunct Comd Vlieggroep 1 Wing, chef van het bureau Ops & Trg en F-104 WTTO (*Wing Training & Tactics Officer*). Als allereerste van het Europees F-104 Consortium slaagt hij

erin om het radarsysteem van de Starfighter op punt te stellen voor het accuraat gebruik van het boordkanon in de lucht-lucht functie.



*Uniek! Een Belgisch jachtvliegtuig dat een solodemonstratie geeft in Kamina op 11 juli 1959.*

Van 1972 tot 1974 is hij *Fighter Coordinator* in SOC Uedem om van 1974 tot 1979 *Commandant* te worden van de Ops Groep in CRC Glons.

Van 1979 tot 1982 wordt hij als *Luitenant-Kolonel Vlieger* de bevelhebber van CRC Glons. Hij bereikt de leeftijdsgrens en neemt zijn pensioen op 01 Jul 1982.



## NOTES



### **Charles BOUSEZ**

Charles est né en juillet 1944.

J'ai débuté le vol à voile aux Cadets de l'Air où je suis entré comme aspirant en 1959. C'était la deuxième session depuis la création de l'association des Cadets de l'Air en 1958. Après deux ans de cours théoriques et ayant réussi les examens, je suis passé comme flight cadet et ai commencé l'écolage en vol le 9 juillet 1961 à Chièvres (EBCV). Lors du camp des cadets à Oostmalle, j'ai effectué mes deux premiers solos le 20 juillet et obtenu le brevet B, puis le brevet C le 19 avril 1963. Ma période aux Cadets s'est terminée le 18 mai 1964 par un dernier vol à Chièvres.

De janvier 1965 à fin 1975, j'ai travaillé à la Sabena (T.REV.MO) comme technicien vérificateur sur moteur à piston, puis moteur à réaction et APU.

Après une interruption de 13 ans, je reviens à ma passion pour le vol à voile ayant appris que mes moniteurs, Roger Pire et Frans Pelissier (dit Fafa), exercent à l'Aéro Club Royal de la Meuse à Temploux. J'effectue mon premier vol sur cet aérodrome le 15 septembre 1977. Le 11 mai 1978, j'obtiens la licence de pilote vol à voile et le brevet D le 24 septembre 1979.

Dans les années 1985-1986, l'Aéro Club est dans une mauvaise situation financière due au déficit de la section moteur. Avec quelques membres, je relance le club et deviens le président de la section vol à voile. Un an plus tard, après des négociations très difficiles, nous obtenons la



séparation avec la section moteur et j'occupe le poste de président de l'Aéro Club Royal de la Meuse, purement vol à voile.

En 1988, les trois clubs de vol à voile à Temploux s'associent et fondent la SCRL Les Ailes Namuroises spécialement pour le remorquage des planeurs. J'en serai vice-président et administrateur pendant quelques années.

En 1988 et 1989, j'ai effectué des stages de vol à voile en montagne à Puimoisson (Alpes de Haute Provence) et en 1993, un stage au Centre national de Vol à Voile français à St. Auban. De 2002 à 2004, j'ai volé à Nogaro dans le sud-ouest de la France. Mon dernier vol date du 17 juin 2012 à l'aérodrome de Maubray après quoi, j'ai dû arrêter hélas pour des problèmes de santé.

Types de planeurs pilotés : Schneider : ES 49 & Grunau Baby III ; Schleicher : KA 2, KA 4 Rhönlerche, KA 6, KA 7, KA 8, KA 13, KA 21, KA 23, M200 & Jantard junior ; Grob : Astir CS, Twin Astir, Falke SF 28, IS 28 B2, LS 1-D, Janus B, Marianne, DG 500, Nimbus III, ASH 25, Alliance 34, Duo Discus.



*L'Alliance 34, un planeur biplace de 16 m d'envergure, est la version française du Scheibe SF 34 Delphin construite sous licence par Centrair.*

## **Eric CHARLEZ**

Eric est né en octobre 1943.

L'éveil de ma carrière aéronautique c'est le 29 mai 1927 : ce jour-là vers 13h30, mon futur papa Willy Charlez a 8 ans ; il joue dans le jardin familial à Houdeng-Goegnies et entend un bruit inhabituel ! Il voit une espèce de gros oiseau et demande à sa maman ce que c'est ; elle lui explique que c'est un avion, celui de Charles Lindbergh qui vient de Paris et fait route vers Evere où il recevra un accueil chaleureux et spectaculaire ! Le soir, mon grand-père explique à son fils le vol transatlantique de Lindbergh et mon papa déclare que plus tard il sera pilote... Mais mon grand-père décède quand son fils a 14 ans ; celui-ci termine ses humanités et se retrouve au boulot à 18 ans, adieu les rêves de pilote...



Jamais mon papa ne me « poussera » vers l'aviation, mais j'ai vu avec lui beaucoup de meetings, fait mon premier vol-passager et à 18 ans, j'ai découvert avec surprise qu'il était possible de devenir pilote de

planeur à Saint-Hubert en 3 semaines... Quels souvenirs : nous étions 20 jeunes et au bout de 3 semaines 18 faisaient leur premier vol... Le 20<sup>e</sup> ne sera jamais lâché et le 19<sup>e</sup>, c'est moi : je suis tellement brutal aux commandes que l'instructeur ne souhaite pas me lâcher... Après une 4<sup>e</sup> semaine, enfin premier vol solo ! Et petit à petit cette brutalité aux commandes s'estompera...

Le week-end, je vole à Casteau et comme je fais des études d'ingénieur, je remplis les conditions pour avoir une bourse pour devenir pilote privé avion : avec un merveilleux moniteur - Mr Wacheul -, je deviens pilote d'avion et fais des centaines de « premier » vol : la famille, les amis de papa et les visiteurs à Casteau.

Pendant les vacances, par 3 fois, je fais du vol à voile de montagne à Unterwossen en Bavière où je réalise ma première vache « de l'autre côté de la montagne ».

Carrière en Arabie Saoudite : 15 ans ! Je crée et dirige « TAG Maintenance » en même temps que TEM en Belgique avec un associé : libre et sans problèmes pécuniaires à 50 ans, je peux rêver VOYAGES ! Avec mon instructeur IFR, je crée ESCA-EFIS, une école d'aviation : nous avons un Beechcraft Bonanza OO-GET avec lequel je ferai le tour de l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud et l'Afrique, le tout accompagné de plusieurs amis ; l'Australie et la Nouvelle-Zélande seront parcourus à bord d'un avion immatriculé en Nouvelle-Zélande...



*Le Beechcraft Bonanza OO-GET avec lequel j'ai fait le tour du monde...*

Et à la veille de mes 5.000 heures de vol, je raccroche... Que de souvenirs !

Le plus beau : pilote d'un Malibu Mirage pressurisé, je suis avec 2 petits-enfants (15-16 ans) et 2 de leurs amis en route pour Aix-en-Provence ; je viens de survoler le VOR de Chièvres quand tout à coup le moteur s'arrête... PAN PAN PAN, je suis très bien aidé par le contrôle... Ma petite-fille Olivia se réveille et dit aux 3 autres : « il y a un problème mais Papy est l'un des meilleurs pilotes au monde, ne vous en faites pas, je me rendors... » et suffisamment haut. J'ai plané sans risques jusqu'au terrain de Reims...

## Ludovic DAEMS

Ludovic est né en mai 1944.



*Débuts à la FAé en 1964, sur SV-4b à Gossoncourt...*

1966, je ferai le transfert vers Bierset en 1971 toujours sur F-84F. En 1972, je fais ma conversion sur Mirage 5 que je volerai jusqu'en 1982. Ensuite, mutation vers Coxyde où je serai lâché sur Sikorsky puis sur Seaking sur lequel je termine ma carrière militaire en 1989.

Entre-temps, je passe mes brevets civils et je volerai sur une douzaine d'hélicos allant du R22 au Dauphin. Je fais mon dernier vol pro comme examinateur en 2011.

Total des heures avion et hélico : 13.600.

## Max DE BAERE

Max is in augustus 1946 geboren.

Hij behaalt zijn zweefpilotvergunning bij de Luchtkadetten in 1962.

Zijn Luchtmachtvleugels krijgt hij opgespeld met Promotie 68B op 22 oktober 1969. Daarna zal hij op F-84F Thunderstreak en Mirage 5

vliegen om zijn Luchtmacht loopbaan te eindigen in Koksijde, eerst op Sikorsky en dan op Seaking.

Né au Congo Belge, à Boma, je suis vite attiré par les avions du fait que l'on rentrait en Belgique avec la Sabena et ainsi, je fais mon premier vol en planeur le 21 juin 1959 à Brasschaat en Rhönlerche. Ensuite, j'entre aux Cadets de l'Air où j'obtiens mon brevet B le 17 août 1961, à Zoersel sur Rhönlerche.

En 1964, je fais partie de la promotion FAé 65A. On vole en commun avec les Néerlandais sur F-84F Thunderstreak. Muté à la 1 Esc en



*Et fin de carrière en 1989 sur Seaking à B.Koks.*



*Op Sikorsky in Koksijde.*

## Jean-Marie DEMOULIN

Jean-Marie est né en juin 1936.

Il termine ses études d'Ingénieur Industriel à Charleroi fin juin 1960. C'est ensuite le service militaire à la Force Aérienne comme candidat Officier de Réserve, de janvier 1961 à fin mars 1962 ; il est alors SLT d'Avi (Res).

Le 1<sup>er</sup> avril 1962, il entre à l'EAC avec la 11<sup>e</sup> Promotion où il effectue son premier solo le 18 avril 1962. Il obtient son ATPL la même année et le 1<sup>er</sup> avril 1965, il entre à la Sabena où il restera jusqu'à la pension :



*First Officer sur DC-10 Sabena en septembre 1976.*

20 Jun 1965	1 <sup>er</sup> Officier DC3
15 Aou 1965	1 <sup>er</sup> Officier CV440
01 Jan 1968	1 <sup>er</sup> Officier SE210
18 Mar 1971	1 <sup>er</sup> Officier B707
14 Sep 1976	1 <sup>er</sup> Officier DC-10
07 Jun 1979	Cdt B737
12 Oct 1984	Cdt A310
31 Mai 1997	Pensionné

Il fut également en charge du "Service Role" Sabena de 1991 à 1997.

## Jan EVENS

Jan is in oktober 1945 geboren.

Toen ik 5 was zette mijn vader mij in een Spitfire en dat leverde een iconische foto op. Vanuit de modelvluchtvaart bij de Limburgse Vleugels in Zwartberg (Genk) was het een kleine stap naar het zweefvliegen. Het was destijds de gewoonte om de beginopleiding te doen tijdens een stage in het Nationaal Zweefvliegcentrum van St Hubert. Instructeur Jos Vermeiren liet mij solo op 3 augustus 1962.

Eenmaal terug in de club kregen wij via de KBAC vijf gratis zweefstarts per maand en enkele jaren later een vliegbeurs motorvliegen. Dat liet mij toe mijn PPL te behalen, sleeppiloot te worden en doopvluchten te doen. Tevens werd ik instructeur zweefvliegen. Zo kon ik erg veel vliegen met heel wat verschillende types en bij allerhande weer. Mijn tijd bij de Limburgse Vleugels heeft mijn "Stick and Rudder" vaardigheden gevormd. Ook al omdat het hoofdzakelijk taildragers waren: Piper, Auster, SV4, Jodel, etc. Dis Van Gerwen (Les Manchots) leerde mij acro vliegen met de SV4.

Tussen al dat vliegen door "mocht" ik ook eerst nog Technisch Ingenieur studeren. Van die ervaring heb ik heel mijn professionele carrière kunnen genieten en niet in het minst toen ik in 1969 begon als leerling van de 18<sup>de</sup> promotie van de BLS/EAC.

Mijn eerste vliegtuig bij Sabena was de Caravelle in 1971 en het was VTB erevoorzitter Jan Kamers die mijn training deed. In 1974 volgde de B737 en de B747. Tussendoor werd ik instructeur aan de BLS/EAC op Marchetti SF260 en Cessna 310.

In 1985 werd ik gezagvoerder B737 en een jaar later Instructeur en Chief-Pilot. Later kreeg ik dezelfde functies op de Airbus A310 en B747. Met het oog op de komst van de Airbus A340 en A330 werd ik *Project Pilot* voor de introductie van beide types bij Sabena. Zie de mooie formatie foto waar ik de A330 vlieg en Cpt Nicolai (ook VTB lid) de A340.



In 1996 werd ik benoemd tot *Vice-President Cockpit Crew in het Consultancy Committee* van Sabena. In 1998 kwam de vraag om de taak van Director Flight Operations op mij te nemen bij Sobelair. Vliegen bleef ik bij Sabena op A330/340. Nog maar juist terug van Sobelair, kreeg ik eind 1999 een nieuwe vraag: de vliegopleiding leiden in Scottsdale Arizona. Dat was mogelijk gezien ik steeds actief gebleven was in de algemene luchtvaart en de vereiste instructie ervaring had. Ook kende ik het training center omdat mijn zoon er zijn training gedaan had.

Na Sabena bleef ik actief voor SFA (SN Flight Academy) in Scottsdale en Antwerpen. Tot in maart 2007 Jetair (later TUIfly) mij vroeg of ik opnieuw B737 wilde vliegen nu de leeftijdsgrens verhoogd was tot 65. Ja dus, eerst op de classic en later op de NG versie 800. Dit was een fantastische tijd. Last line flight op 29 oktober 2010, Alicante - Brussel, met een B737-700 (OO-JAS van TUIfly).



Na mijn 65<sup>ste</sup> bleef ik actief als TRI/TRE op de simulator B737 en als senior examiner voor de BCAA. Tot in maart 2020 Covid anders besliste. In oktober 2021 verviel mijn rating B737.

Naast mijn professionele loopbaan bleef ik trouw aan het zweefvliegen. In 1972 was ik

medestichter van Albatros Zweefvliegclub en tot op heden ben ik voorzitter en actieve zweefvlieger. Ook van de motorvliegclub Aero Kiewit aldaar was ik 23 jaar lid van de Raad van Bestuur waarvan 6 als voorzitter.

Totaal heb ik 22.750 vliegreuren waarvan 1.750 u zweefvliegen en 600 u als Flight Engineer (Caravelle) met bijkomend nog bijna 7.000 u simulator. Ik heb de vliegmicrobe doorgegeven aan mijn zoon Ken en hij op zijn beurt aan twee van mijn kleinkinderen Thibo en Hanne die beiden hun eerste solo deden op 14 jaar in 2020 en 2021. Mijn passie voor het vliegen beschouw ik als een lifetime cadeau van de natuur.

## Jean-Francis GOIS

Jean-Francis est né en juillet 1945.

Très jeune, on rêve d'aviation. Les stars sont des pilotes de chasse virtuoses des F-84F, des Hunters. On voudrait être à leur place.

L'association « Les Cadets de l'Air », soutenue à l'époque par la Force Aérienne belge était une des portes d'entrée d'une carrière aéronautique. Aspirant, nous acquîmes la formation complète de pilote de planeur à la caserne d'Evere, puis Flight Cadet pour voler dans diverses bases militaires. J'y suis intégré en 1962. Ensuite Flight Cadet, divers instructeurs - les adjudants Jeanmotte, Thirion, Pellissier, dit Fafa, nous entraînèrent à la pratique du pilotage sur Rhönlerche KA-2, Grunau, Condor à Zoersel, Chièvres, Gossoncourt.



*Inscription du vol sur Grunau à Gossoncourt.*

C'est pourtant la SABENA qui me tenta. En vue de passer l'examen d'entrée, je poursuivis des études de physique tout en volant à Temploux sur Jodel. D'abord enseignant, ensuite responsable du marché à terme « commodities » pour l'Afrique de l'Ouest pour la Raffinerie Tirlemontoise, je continuais à voler vaille que vaille selon mes finances. Suite aux émeutes au Togo, je dus rentrer en Belgique et en collaboration avec ma femme, nous construisîmes une grande surface de vente de meubles.

J'eus l'occasion de devenir propriétaire d'un vieux Morane Rallye MS-883 immatriculé OO-ECF, par après d'un Cessna 172RG (OO-ECS) revendu pour racheter un Robin R3000 (OO-LDR) moins coûteux aux entretiens. Ils me transportèrent en Tchéquie (Prague), Hongrie, Allemagne, Corse et bien d'autres endroits. Avec plusieurs pilotes, nous eûmes l'intention de voler sur « la route Mermoz » vers Saint-Louis du Sénégal. C'est d'ailleurs grâce à des pilotes du 15<sup>e</sup> Wing que j'ai pu disposer de cartes aériennes du

Maroc et de la Mauritanie (difficile d'en disposer au civil). Le survol de la Mauritanie nous fut interdit et nous dûmes nous poser à Dakhla (GMMH) au Sahara Occidental. Nous en profitâmes pour nous rendre dans un aéroport de désert à Zagora (GMAZ) très rudimentaire à l'époque. J'eus la chance de voler à travers toute l'Europe notamment atterrir à Berlin-Tempelhof (EDDI) le dernier jour de son ouverture le 30 octobre 2008.



*Avitaillement à Casablanca (GMMC).*

## **Marc MEULEMAN**

Marc is in juli 1944 geboren.

1962-1964: Belgian Air Cadets opleiding zweefvliegen te Oostmalle, Weelde & Chièvres.

1965: leerling piloot BAF op SV4b in EVS/EPE te Goetsenhoven.

1966: leerling piloot op CM170 Fouga Magister in VVS/EPA te Brustem.

1967-68: instructeur zweefvliegen in ZAC Wevelgem en sleepvlieger op DH.82 Tiger Moth en Jodel Abeille.



*DH.82 Tiger Moth van Zoute Aviation Club, Wevelgem.*

1969: paradrop te Moorseele met C195 en op vraag van A. Destrée, BCAA opleiding instructeur in BLS/EAC te Grimbergen o.l.v. instr A. De Kimpe.

Theorie examen instructeur met Capt Jean Kamers (SN), praktische proef instr met Monsieur François (BCAA) 1970-71: Sabena Grading in BLS/EAC met leerlingen

Sabena en Royal Air Maroc, één van mijn leerlingen RAM (Essaidi) wordt later directeur van de school van Royal Air Maroc in Casablanca.

1972-1984: eigen vliegschool in Moorseele (Aero-Nord Flying School), in 1979 53 eerste solo's...; organisatie van 15 internationale vliegshows te Moorseele.

1975-85: examiner PPL voor Moorseele, Wevelgem, Amougies, Oostende en Koksijde.

1985: opleiding op PC-6 bij Air Glaciers in Sion en tot midden 1987 humanitarian relief flying voor ASF in de oorlog in Ethiopia.

Jul-Aug 1987: typering B707 bij South African Airways in opdracht van BIAC (Capt Dave Cable SN), check simu 707 met Capt Jean Kamers.

1988-2010: Zimex Aviation Zürich, humanitarian flying op PC-6 en DHC-6 Twin Otter voor UN en ICRC plus oil operations in Algeria, Libya, Sudan, Yemen, Angola en Saoedi (in 1990 border control tussen Saoedi, Kuwait, Iran en Iraq met PC-6 op einde 1<sup>st</sup> Gulf War)

Vanaf 2011: paradrop op PC-6 en C208 Caravan in Maubeuge, Bondues, Lens, Amiens, Merville en Namur + FE/CRE + assessor ELP.

Flying time (as of 10 Nov 21):

TT: 25.330 hrs

ME/SP : 12.903 hrs

ME/MP : 3.972 hrs

SE/SP : 12.430 hrs

Night: 1.928 hrs

IFR : 3.573 hrs

Instructeur : 7.099 hrs



*Met Aviation sans Frontières (ASF) op Pilatus PC-6 in Axum, Ethiopia, ca. 1986.*

## Jean-Paul PLOUVIER

Jean-Paul est né en novembre 1941.

Avec un père féru d'aviation, pilote privé, propriétaire d'avion dès 1953 et fondateur de l'aérodrome privé d'Amougies, je ne pouvais pas échapper au virus aérien! En 1960, j'ai effectué mon écolage à Wevelgem, avec un instructeur emblématique de l'époque : Pierre « Toto » Ricart.



*Après mon 1<sup>er</sup> solo sur Aeronca Champion OO-LOU en 1960.*

Du mois d'octobre 1962 au mois de mai 1963, j'ai effectué un stage à Genève chez « Piper Aircraft International » dirigé par le Belge Robert « Bobby » Goemans et distributeur pour toute l'Europe. J'ai eu l'occasion de me familiariser avec tous les avions de la marque et d'effectuer des livraisons d'appareils tels

que les avions d'épandage agricole « Pawnee ». C'est aussi à cette époque que j'ai eu le plaisir de rencontrer le célèbre pilote américain « Max Conrad ». Connu pour ses 150 traversées de l'Atlantique, ses 50.000 heures de vol et ses nombreux records mondiaux de distance sur avions Piper.

En août 63, j'ai été appelé au service militaire comme officier de réserve, affecté à l'Aviation Légère de la Force Terrestre. Après un passage par l'école de pilotage élémentaire de la Force Aérienne à Gossoncourt sur SV-4, j'ai obtenu les ailes de pilote-observateur sur Piper L18 en octobre 1964.

En 1965, je prends la direction de la firme Farner établie à Wevelgem, spécialisée dans la révision et l'entretien d'avions légers. Parallèlement, j'effectue du travail aérien tel qu'écolage, taxi, traction de panneaux publicitaires, photo aérienne, largage de parachutistes, etc. Fin des années 60, je deviens

pilote de la société « Belfotop » spécialisée dans la photogrammétrie aérienne sur Avro 19, Britten-Norman, Dornier Do-27 et Do-28 Skyservant.

Début 1970, mes activités sont transférées sur l'aérodrome d'Amougies avec prise de l'agence Cessna et Grumman American. En 1973, j'ai suivi en entraînement pilote hélicoptère sur Enstrom F-28A avec Arthur « Bem » Kocks et obtenu les qualifications sur Hughes 300C, Hughes 500 et Bell 206 Jet Ranger.

J'ai poursuivi mon activité aérienne jusqu'en 1985, date à laquelle j'ai pris d'autres orientations professionnelles.



*Le Britten-Norman BN-2 et le Dornier DO-28 de Belfotop.*

*Licences et qualifications obtenues :*

Licence de « Check pilot » planeur.

Licence de pilote professionnel avion.

Brevet pilote Lt Avn de la Force Terrestre.

Licence de Pilote Privé Hélicoptère.

Qualification instructeur avion terrestre multi-moteur.

Qualification examinateur pilote privé.

Qualification de vol aux instruments.

Nombre d'heures totales : 10.400 sur une centaine d'appareils.

## **Robert ROMBOUTS**



*At the age of 11 in the cockpit of a Piper Cub...*

Robert was born in September 1941.

My 60 years private pilot license.

My flying story started at the age of 11 (1952) when my parents took my sister and me to the airport of Deurne (EBAW). We got the chance to sit in the cockpit of the Piper Cub OO-AHP, which was a great thrill for me and the start of a dream to become a pilot. My dream became reality at the age of 18 (1959) when I went to Keiheuvel (EBKH). With Mon Van Gestel as instructor, I did my

training with the Rhönlerche OO-ZUG, I made my first solo flight after 6hr32 on 14 August 1962.

As I lived in Antwerp, 65 km from Keiheuvel, I decided to join the Royal Antwerp Aviation Club (R.A.A.C.) at the International airport Deurne. In a Piper Cub and with Mr. Daniel Jordens as famous instructor, a thin man but he could shout as a lion. After 12hr37 I did my solo flight. I remember exactly the circumstances of that solo day: open blue sky with little crosswind, runway 29 in use, after two circuits Daniel shouted "go back to the apron". I thought, Robert this is not a good sign, what did I do wrong this time? At the end of runway 29 he let me stop the Piper and shout, "go alone". I thought he was joking, but no, he was dead serious, "go solo", I was looking so astonished that he had to repeat it for the third time. I was full of stress, with the motor still running, concentrate on all the checks I usually do, lined up and full throttle. Up until 500 ft, left turn and level at 1.000 ft, green light from the tower, rocking with the wings to acknowledge, final runway 29. That landing was not very impressive, I taxied to my instructor who was shouting "again and better". So I did, it was not a three-point landing but a smooth gentle one without stress, believe me I enjoyed it fully.

During the years 1962 till 1970, I improved my skills; at first the Morane S880B OO-RAF with Raf De Vijlder as instructor, then Cessna 150 and 172 with Jos Vermeiren and Lady Cunna to instruct me (Sotramat), Marchetti S205-18F instructor Guido De Brouwer, with some night dual and solo. In 1965 I passed the radio license, also very typical with a lot of distortions in the messages, but I succeeded. I followed also the 360 Aopa, a mini IFR course with simulator, which proved to be very useful later.

Up till now my wonderful Ercoupe period started in 1971, my first one was OO-AIA, an Ercoupe 415D with a 90 hp, amazing plane. With this beauty I made different trips and enjoyed it fully. My destinations: the Netherlands, Germany Egelsbach, UK Lympe, Blackbushe and Fairoaks, in Belgium Keiheuvel and Gent (that is now closed). With pain in my hart I sold the AIA in 1976. Today the plane is French registered F-AZOV and based in St Rambert d'Albon, south of France.

2001 was again a memorable year with the purchase of a 1947 Ercoupe OO-PUS. Retired in 2004 and looking for excuses to fly, I started to find other European Ercoupe owners; I finally found 36 in total. Therefore I asked Mr. Danny Cabooter if we could join the famous yearly Antwerp Stampe & Vertongen Fly-In with the Ercoupes. I was very happy and thank Danny to be part of such a marvellous yearly event. A lot of Ercoupes came to Antwerp even from the north of Sweden.



In 2005 OO-PUS underwent a complete restoration, new exterior silver paint, new dashboard, new seat, etc. With this beautiful 1947 plane I did very nice trips. To the UK, the Netherlands, Germany, Poland and France.

But now on my 80<sup>th</sup> birthday, I decided to sell my dream and find some closer to the earth enjoyable occupations. I had very thrilling and enjoyable private flying moments in my life; it is now time for others to enjoy it.

## Francis VAN CUTSEM

Francis est né en septembre 1945.

Difficile de résumer une carrière de 60 ans en quelques lignes, mais enfin je m'y attelle. Je débute en septembre 1962 par le vol à voile à St-Hubert; trois mois auparavant, vol à voile ne voulait rien dire pour moi. Merci maman de m'avoir inscrit à ce stage qui a tracé ma vie.



*Le début de ma carrière professionnelle comme tireur de clache chez Publi-Air.*

Après St Hubert, je deviens membre de l'Aéroclub (devenu Royal) du Hainaut où je fais mes premières armes en planeur et c'est là aussi que je bénéficie d'une bourse de pilotage de la fédération. En 1966, le Brevet D planeur en poche et le brevet de pilote privé également, je retourne à St-Hubert pour faire des heures en remorquage et je mets le cap sur Grimbergen chez Publi-Ciel où je prépare le brevet de pilote professionnel restreint que j'obtiens en 1967. En 1966 également, je passe par Schaffen et j'obtiens le brevet élémentaire de parachutiste. C'était dans ma période folle. Sans perdre plus de temps, je me retrouve chez Publi-Air (PA) où je fais du travail aérien (clache, photos, para, etc.). Je fais des heures et je prépare le brevet de moniteur 1<sup>er</sup> degré que j'obtiens en 1970 après la pause de 12 mois (68 à 69) imposée par le service militaire à la FAé. J'officie comme moniteur chez PA en même temps que je prépare l'IFR.

En 1971, IFR en poche, je suis 3 mois à l'EAC comme moniteur pour le grading et j'en profite aussi pour terminer les épreuves pour le full professionnel ce qui, après la période EAC, me permet de faire les vols réguliers Sabena en Britten Norman et aussi du taxi aérien. En 1973, je quitte PA et passe pour 5 ans chez Abelag en taxi aérien avec une équipe formidable pour la plupart anciens de la FAé et de la Sabena. Là, je crois pouvoir dire que j'ai, grâce à eux, vraiment appris mon métier; j'en profite pour faire le TP en cours du soir à la Sabena (EAC) et aussi de passer moniteur 2<sup>e</sup> degré et moniteur IFR.

En 1979, l'occasion m'est donnée de passer sur B737 chez TEA; je n'hésite pas et je me retrouve 6 se-

maines à Seattle avec des gars super dans une ambiance de fou, ça commence bien. Je termine mon préavis chez Abelag et je commence officiellement en mai 1979 comme F/O. En mars 82, je passe commandant en 737 et j'ai 8.000 hrs de vol. Chez TEA, je fais du B737-2-3-4-8, de l'Airbus A300 B1 et je passe moniteur 3<sup>e</sup> degré; peu de temps après, je deviens examinateur pour la BCAA.

Hélas, les bonnes choses ont une fin dramatique et nous voilà sur le carreau. Je fais encore plusieurs missions à Aruba pour le curateur avant de rejoindre, en 1992, la Sobelair pour un contrat CDD d'un an, quelle belle année. En 1993, après la Sobelair, je suis contacté en avril pour démarrer une compagnie à Charleroi, chose faite avec un B737-400. Premier vol le 7 juillet. La compagnie en question, CHART'AIR, fera faillite en janvier 1994 faute de moyens financiers, je n'en dirai pas plus. Rebelote et je me récupère chez EAT-DHL en B727-1-2. Quelle fantastique machine, elle permet beaucoup et là aussi, j'ai passé 4 années formidables. Le cargo de nuit n'est pas aussi désagréable qu'on pourrait le penser. Ayant fait le tour de la question et la possibilité de faire du B767 en long courrier, je me retrouve en janvier 1998 à Maastricht au cours et au simulateur pour Challenger. En février, 1<sup>er</sup> vol en ligne avec le B767 de Sobelair et puis re-rebelote, faillite de Challenger... je n'ai même pas vu l'avion et mon uniforme est toujours chez Scabal... Entre temps, City-Bird est là et comme par enchantement, je me retrouve dans cette compagnie fantastique elle aussi. Drame et re-re-rebelote et 4<sup>e</sup> faillite en octobre 2001, je suis de nouveau à la recherche d'un siège et je me retrouve en Airbus A300 B-4 chez TNT Airways à Liège, 1<sup>er</sup> vol en mars 2002.

Je vole deux ans en Airbus et puis, pour l'introduction du B737 Freighter, la direction me demande de donner un coup de main vu que je suis le seul encore qualifié en 737 et aussi TRI/TRE. Je retrouve donc le B737. En 2005 se termine ma carrière, la règle chez TNT est la retraite à 60 ans et en 2005, j'y suis. Je continue cependant à donner et faire passer les épreuves pour le renouvellement des licences et qualifications au simulateur pour TNT et d'autres et, comme je suis TRI/TRE, FI/FE, IRI/IRE, cela me permet de maintenir le contact au sol et en vol avec des plus jeunes.

En janvier 2009, je donne mon dernier simulateur et j'arrête aussi les vols d'examen. C'est une décision



personnelle et non pas médicale comme certains ont pu le croire, il faut savoir arrêter les bonnes choses tant que tout va bien. Ma carrière se termine avec plus de 22.500 hrs de vol et plus de 3.500 hrs passées dans les simulateurs pour moi-même et pour les autres principalement. Je continue de temps en temps à me mettre en l'air grâce à l'ULM, c'est assez sympa et permet de décoller et atterrir sur des pistes de la longueur d'un porte-avions. Adrénaline quand tu nous tiens !!!

Au "bureau", chez City Bird...

Pour finir, je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé pendant ma carrière, je n'ai pas cité de nom, il m'aurait alors fallu deux pages pleines pour faire ce résumé. Mais qu'ils sachent bien que je ne les ai pas oubliés.



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

**MAISON DES AILES**

Rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles

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

**HUIS DER VLEUGELS**

*Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel*

**NOTES**



## Luc BONDROIT

Luc is in november 1948 geboren.

Rond mijn twaalfde jaar win ik een wedstrijd, uitgeschreven door een dagblad in samenwerking met de Luchtmacht, en mag ik op het verdwenen vliegveld van Gent een luchtdoop maken op de Aeronca OO-MDM. Ik ben verkocht en wil en zal piloot worden.



*Mijn allereerste vlucht, een luchtdoop op de Aeronca OO-MDM.*

Flying Box Car C-119, met o.a. mooie vluchten naar Solenzara en met die 15<sup>de</sup> Wing zal ik later in mijn carrière nog veel in contact komen. In Juli 1968 mag ik met de Luchtkadetten op uitwisseling naar de VS.

Humaniora was Grieks Latijn en voor het ingangsexamen Sabena/Burgerlijke Luchtvaartschool was dat niet voldoende, dus extra twee jaar wiskunde en fysica en drie maal meedoen aan de examens.

Op 1 januari 1970 begin ik mijn legerdienst bij de Luchtmacht en op 2 maart gedetacheerd naar de 15<sup>de</sup> Wing om de opleiding bij Sabena te beginnen. Grading volgt in juli van dat jaar op C152 waarna de theoretische lessen hervat worden gevolgd door de TP in Juli 1973. De vliegopleiding volgt onmiddellijk hierop: Marchetti 260 en Cessna 310 voor de *twin engine rating*. Mijn instructeur is William Thijs, ex Air Force pilot. Ik behaal mijn CPL/IFR in September 1972.

Sabena heeft op dat ogenblik piloten teveel; ik vlieg ondertussen bij "Ghent Air" op Beech Queen en Piper Aztec. Air Algérie vraagt assistentie aan Sabena om piloten op Caravelle in te huren; met zes colle-

Op mijn zestiende verveeg ik de Luchtkadetten van België en in het zelfde jaar begin ik een vliegopleiding bij Sotramat in Antwerpen. Ik haal twee jaar later het "C" brevet zweefvliegen en het Beperkt Privaat Piloot brevet. Ondertussen mag ik als Luchtcadet tijdens de vakantie meevliegen in de 15<sup>de</sup> Wing, meestal met de

ga's van dezelfde promotie vertrek ik, pas gehuwd, in oktober naar Algiers en vlieg tot eind 1974 Convaire 640 en Caravelle zowel in de woestijn als in Europa.

Op 2 Januari 1975 terug bij Sabena en opleiding B737, simulator in Dublin bij Air Lingus en flight training met Cdt Oswald Molitor, ook ex Air Force. Korte en middellange afstandsvluchten en een paar maand vliegen in Kameroen. In 1978 opleiding B707 en in 1982 conversie DC-10, flight training terug met Cdt Molitor. Een jaar later krijg ik de kans als copiloot een opleiding te volgen als simulator instructeur DC-10. Ik blijf vliegen en instructie geven tot mijn Captains training in 1986, waarna ik onmiddellijk mijn simulator instructie verder zet maar dan op B737. Het jaar er op Safety Captain en eind 1987 Chief Pilot Instructor benoemd.

In 1989 gaat Cdt Marcel Homble op pensioen als Hoofd van de Training Sabena en word ik gevraagd hem op te volgen. Tijdens deze periode begint de tweede Golf oorlog en word ik belast met de organisatie van het leasen van een DC-10 Cargo aan de RAF. Samen met de Chief Pilot DC-10 Cdt Marien vliegen we naar Londen en in Whitehall maken we kennis met een land in oorlog. Met de 15<sup>de</sup> Wing wordt druk samengewerkt voor de levering van NBC uitrusting en het verzorgen van de HF radio verbindingen naar het strijdtonel. Gedurende hetzelfde jaar is bij Sabena een werkgroep opgericht om het training center voor de "Hermes Shuttle" binnen te halen. Ik neem het operationele deel voor mijn rekening, we maken een training manual, een video op de omgebouwde DC-10 simulator om onze *know-how* te promoten en stellen dat allemaal voor op een grote vergadering bij de ESA in Noordwijk en tot ieders verbazing halen wij het contract binnen. Een paar maand later wordt het ganze Hermes shuttle programma opgedoekt wegens te duur. Rond dezelfde periode beginnen de gesprekken met Airbus voor de aankoop van de A340; ik vlieg vele malen op en af naar Toulouse voor de opstart van het project en de training modaliteiten.

In 1992 vindt een grote reorganisatie bij de OPS van Sabena plaats onder druk van enkele syndicalisten, de Directeur Operaties en zijn nummer 2 het Hoofd van de Training worden opzij gezet. Ik keer terug als Chief Pilot B737. In hetzelfde jaar vertrek ik naar Cambodja met een B737 om daar voor Sabena een *airline* op te starten in het pas geopende land. We vliegen op Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur en wanneer Hong Kong aan de beurt is stopt dit avontuur na net geen jaar wegens zagezegt te gevaarlijk met de "Khmer Rouge" nog steeds aanwezig, alhoewel we daar nooit iets van gemerkt hebben. Een jaar later begin ik aan de opstart van "New Air Zaïre" als operationele verantwoordelijke. Een vliegtuig, een A310, wordt uitgekozen en na een paar werkreizen naar Zaïre wordt het ganze project opgedoekt door President Mobutu. Een jaar later doe ik mijn conversie op A310 en een jaar later word ik *Fleet manager* A310.

Eind 1996 begin ik mijn conversie A340 en word ik gevraagd Directeur van de vliegschool van Sabena te worden. Het worden prachtige jaren met vliegen op A340/330 en vliegen in Scottsdale AZ met de school. We kopen in 1998 een ganze nieuwe vloot Piper Archer's, Saratoga's en Twin Seneca's.

In November 2001 gaat Sabena failliet; net een maand ervoor krijg ik van Airbus de vraag een maand training te geven aan de piloten van Zijne Majesteit Koning Abdullah van Jordanië op een A340. Terwijl ik in Londen op missie ben stort Sabena in. Mijn contract in Jordanië wordt verlengd en ik blijf tot maart het jaar erop. Dan begint Brussels Airlines met een paar A330 van Birdy; ik train de piloten, allemaal ex Sabena, en in de zomer van 2002 wordt ik door Airbus aangenomen als Instructeur. Na een paar maand moet ik het echter opgeven want ik kan met mijn eigen pas opgerichte maatschappij niet verder werken en zou een nieuw Frans contract moeten aangaan, wat niet te combineren was met mijn inmiddels

opgenomen pensioen. Ondertussen leer ik in Toulouse de Directeur Operatie van Eurofly kennen; Eurofly was toen de charter Maatschappij van Alitalia. Men vraagt mij om de training te helpen bij de opstart van twee A330's, met hoofdzakelijk ex-Sabena cockpit bemanning. In maart 2003 is die opleiding afgelopen en net op dat moment vraagt Airbus mij terug te keren naar Jordanië bij Koning Abdullah, maar dit



*Piper Archer III van het Sabena Airline Training Center te Scottsdale, AZ (USA).*

keer om een in-

structuur op te leiden. Na een paar maand is dit allemaal achter de rug en tot mijn grote verbazing wordt het contract voor onbepaalde tijd verlengd. Eind van dat jaar vertrekt het toestel naar Waco (TX) voor een grondige modificatie voor veiligheidsapparatuur, duurtijd een paar maanden. Dus wordt het contract met Airbus opgezegd.

Terug in België heb ik terug contact met Eurofly en ze bieden mij een contract als Assistant Training Manager aan. Ik neem dit aan en blijf tot aan mijn zestigste verjaardag bij hen. Dit was op dat moment de maximum leeftijd voor expats in Italië. Airbus instructeur Ed Wouters zoekt in hetzelfde jaar mensen om in Libië opleiding te geven bij Afriqiyah Airways op A330; samen met een ex Sabena instructeur Patrick Feycher vertrekken we naar Libië.

Eind 2009 dient zich een opmerkelijk aanbod aan: de Belgian Air Force heeft een A330 geleased bij Hifly Portugal en er zijn instructeurs nodig. De cirkel is rond: in 1967 vlieg ik een eerste maal bij de 15<sup>de</sup> Wing als cadet en op het einde van mijn carrière keer ik er weer terug. Het worden de meest aange-name jaren: een excellente samenwerking en vrienden als collega's. Op 26 november 2013 word ik 65; een prachtig afscheid wordt voorbereid: een formatie vlucht met 4 F-16's en een low pass in Melsbroek. Drie dagen ervoor moet het toestel echter op rescue missie naar Indonesië: bye, bye laatste vlucht die ik samen met een afzwaaiend Commandant van de 15<sup>de</sup> Wing, Stef Heyman, zou doen. Maar de drink in de mess van de 15<sup>de</sup> Wing met een honderdtal genodigden was wel een succes.

Tot op heden, en ik ben nu 73, blijf ik werken bij Hifly als Instructeur/Examinator en heb nog vele ferry en line checks op zowel A340 als A330 gedaan. Hopelijk blijft dit allemaal nog een tijdje duren want het enthousiasme is nog altijd even groot als in mijn jeugd!

## **Christian BOUMANNE**

Christian est né en juillet 1955.

Il obtient son Brevet B vol à voile chez les Cadets de l'Air le 18 juillet 1972. Il entre à l'EAC/BLS avec la 25<sup>e</sup> Promotion et obtient son PPL le 19 novembre 1977.

Il vole ensuite chez TAZ (Transports Aériens Zaïrois), Air Transit (Johannesburg) et Air Swaziland.

Le 14 mars 1984, il est à la SABENA, 1<sup>er</sup> Officier sur Boeing 737 puis DC-10. Par la suite, il deviendra Commandant sur B737, Avro, Airbus 320 jusqu'à la faillite SABENA en 2001.



*1st Officier sur Boeing 737 à la SABENA.*

En parallèle à la carrière SABENA jusqu'en 2001, il est représentant JFALPA (RVSM en particulier), représentant auprès de l'IATA (ICAO Eur & Airport developments), SABENA ATS coordination.

2002-2018 : EUROCONTROL expert (datalink services), puis concept (ATM) des opérations & SESAR.

## **Robert CEELLEN**

Het was op 16 augustus 1972 dat een kinderdroom in vervulling ging nl. zelf en alleen een vliegtuig besturen. Dat is een datum en ervaring die ik nooit zal vergeten. Ik had de 2-jarige theoretische opleiding als Luchtcadet (EBST) achter de rug en dan mochten we eindelijk aan de praktijk beginnen in Zoersel. De instructeur, die mij gelost heeft, was de toenmalige Majoor Dolfen. Het toestel was een Rhönlerche (PL 5). Mijn laatste zweefvliegvlucht dateert van april 2004 met een ASK 21 (D.S.) op EBSH. De vlucht duurde 01u31.

In juni 1977 begon ik aan de opleiding "motorvliegen" op het vliegveld van EBLE (Sanicole). Romain Christiaens gaf mij de eerste lessen op een C150. Door omstandigheden ben ik op het einde van dat jaar gestopt met de opleiding. Maar het bloed "vliegt" waar het niet gaan kan want in april 1999 begon ik opnieuw te vliegen op de Keiheuvel. Het was Rob Schreurs onder wiens verantwoordelijkheid ik het brevet "PPL Nationaal" (zoals dat destijds heette) behaalde in 2001.



*In 2009 was ik één van de sponsors van de Tiger Meet op KeeBee. Vandaar dat ik een foto-shoot heb mogen doen in en rond een F16. Spijtig genoeg is het bij "grondfoto's" gebleven.*

Tijdens een bezoek aan het Clubhuis van de R.A.A.C., ontmoette ik Jos Vermeiren en

besloot ik om ook lid te worden van de R.A.A.C. Het was Jos die mij de geheimen van o.a. “blind vliegen” bijbracht. In 2002 behaalde ik de PPL International.

In 2006 volgde ik bij BAFA de theoretische opleiding ATPL, uit interesse. In hetzelfde jaar deed ik ook Night VFR. Het jaar daarop volgde ik een gedeelte van de IFR-opleiding. Door professionele bezigheden heb ik dit niet afgemaakt, maar het was een zeer interessante ervaring. 7 Jaren later volgde een “Acro” opleiding te Kortrijk. Tijdens de afgelopen 20 jaar werd ik gelost op de volgende toestellen :

C150-152-172, Grob 115 A, Piper PA 28, Robin R3000 – DR400 – R2160i (Acro).



*Een vlucht naar EBST met de Robin DR200 in 2016.*

Volgende maand start er een nieuwe episode in mijn G.A.-leven want dan begin ik te vliegen bij een nieuwe club nl. “Real Aeroclub de Málaga” (LEAX) te Vélez-Málaga, waar ik met de vertrouwde PA 28 toestellen het Spaanse luchtruim zal kunnen verkennen. Het is mijn vaste bedoeling om aan mijn huidig aantal vlieguren (310 u) er nog minstens 300 bij te doen. Bij leven en welzijn, uiteraard.

## **Christian CROONENBORGHES**

Christian est né en mai 1953.

50 ans à voler, je ne pensais pas que cela passerait si vite. J’ai donc commencé, comme beaucoup, avec le planeur à Saint-Hubert en septembre 72.

Mais, le virus, je l’avais déjà contracté bien plus jeune à l’âge de quatre ans, quand j’ai pris l’avion seul, sans mes parents, de Kikwit à Luluabourg (Congo), en DC-3 Dakota de la Sabena. Et là, je me suis dit : « Moi, je veux faire comme le monsieur avec la casquette : Piloter ! ».

Plus tard, tout s’est enchaîné à Grimbergen, chez « La Miss » puis chez EAT. Pilote privé en 79. Remorqueur planeur en 80. Check IFR en 81. Qualification en bimoteur et pilote professionnel en 82. Engagé chez EAT sur SW-4, pour des vols Sabena, cargo, charter, vols ambulance. Je passe Captain le 14 novembre 87 sur SW-4/FA-4.

Vient ensuite la période DHL, avec le cargo de nuit. Lâché sur Convair 580 en 89 comme copi. La flotte grandit, vite un TP américain. Je passe Captain Convair en 92. La législation évoluant très rapidement, je me hâte de faire un TP européen... en Suisse !

Une belle opportunité s'offre à moi de repasser en vols de jours et je suis engagé chez DAT sur le quadriréacteur Avro RJ en 99. Ensuite je passe sur Airbus 319/320 en 2006.



*Chez DHL, sur Convair 580.*



*Je découvre l'ULM et décide de construire mon propre SV4-rs, le fameux et très célèbre Stampe.*

Dernier vol sur Airbus 319 le 26 février 2013, en totalisant entre 17 et 18.000 heures de vol. Je prends ma retraite, mais ce n'est pas fini de voler : il est difficile de couper les ailes à un pilote. Je découvre l'ULM, et décide de construire mon propre SV4-rs, le fameux et très célèbre Stampe. Super challenge et très heureux de pouvoir continuer à voler en partageant ma passion avec de Supers pilotes, comme Le Mich, John, mon fils Julien (et oui, la relève est assurée !) et plein d'autres néophytes à qui j'espère transmettre ce virus ! That's all folks!

## **Yves DANCKERS**

Yves est né en juin 1947.

Mon père (JBR Danckers, °1906-1984, ancien officier aviateur instructeur dans les années 1930 à Wevelgem et membre des VTB) m'a transmis le virus de l'aviation à un très jeune âge, en m'emmenant à divers meetings aériens et surtout en me permettant de faire mon premier baptême de l'air en 1953 à

l'âge de 6 ans, sur Beechcraft Bonanza, à la Cogéa à Keerbergen avec son ami le chef pilote et héros de la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale, Paul Burniat (°1907-1967, membre des VTB).

En début mars 1969, j'entre à l'EAC/BLS dans la 18<sup>e</sup> promotion. Grading sur SIAI Marchetti 260 avec moniteur Etienne Ledent, à Grimbergen. Premier solo le 09 juillet 1969. Fin septembre je quitte la 18<sup>e</sup> promotion. En début mars 1970, je repars à zéro : 19<sup>e</sup> promotion EAC/BLS. Deuxième grading sur C150 Aerobat (août 1970). TP (examen théorique de pilote de transport public) réussi en juillet 1971.

Septembre 1971 : début des cours pratiques sur Marchetti à Grimbergen, instructeur A. Dekimpe. Le 10 novembre 1971, obtention de brevet de « Private Pilot » (check pilot : Julien Thys). IFR-check réussi sur bimoteur Cessna 310B le 01 août 1972 (check pilot : Mr R. François).

Octobre et novembre 1972 : cours théorique et entraînement simulateur B707 à la Sabena. De janvier à début octobre 1973, courte carrière de F/E sur B720 et B707 à la TEA et puis en octobre 1973, passage à la SABENA.



*En 1974, F/O Caravelle SE210 à la SABENA.*



*Vol Biarritz le 18 mars 2017 : le Cdt de bord n'est autre que mon fils Boris !*

De janvier à septembre 1974 : F/O Caravelle à la SABENA.

D'octobre 1974 à avril 1977 : F/O 737-200 à la SABENA.

De juin 1977 à décembre 1981 : F/O B707 SABENA.

Été 1981 et été 1982 : vol à voile à St Hubert. Instructeur : Jacques Brocart. Obtention de brevets « B » et « C ». Planeurs et avions pilotés : Twin Astir, divers planeurs toile, Blanic, Mouca, moto-planeur Falcke et remorquages sur Piper Super-Cub.

D'avril 1982 à octobre 1985 : F/O DC-10-30 à la SABENA.

Le 12 mars 1986, check out Commandant de Bord sur B737-200 et en décembre 1989, passage sur B737-300/400/500 (« Glass Cockpit »).

Février 1994 : passage à la SOBELAIR (cours + simu B767 à Maastricht) et de juillet 1994 à juillet 2002, Captain B767-300.

D'août 2002 à juin 2007 : Captain B777 chez Singapore Airlines.

De mai 2008 à avril 2009 : Captain B777 chez Jet Airways (Inde).

Avril 2009 : fin de carrière aéronautique avec un total de 20.000 hrs au compteur.

Ma grande fierté : mon fils Boris Danckers (°1988) est également pilote de ligne (3<sup>e</sup> génération de pilotes !!!). Après un passage de 8 ans dans une compagnie « low cost » (2 ans F/O et 6 ans Cdt de bord sur B737), il est actuellement F/O B747 dans une prestigieuse compagnie cargo. Un futur membre des VTB ?

## Jean DE CLERCQ

Jean est né en juin 1945. Il fut à la fois pilote de ligne, instructeur et examinateur.

Son expérience en aéronautique commence dès 1964 avec les avions téléguidés, le vol à voile (1967), les vols monomoteurs sur Morane et Piper Cub (1968, License d'entraînement) au Club d'Aviation de Gand, et fait partie de la promotion 18 (1969) de l'Ecole d'Aviation Civile (Marchetti 260 et Cessna 310), Private Pilot Licence délivrée le 14 avril 71.



Sur Airbus A319/320/321 à la SABENA.

Il commence sa carrière en 1971 à la Sabena (*Aeroplane Commercial Pilot Licence* délivrée le 01 février 1972). Il volera sur Fokker 27, Britten-Norman, Twin-Otter, Caravelle, et ensuite Boeing 737-200/300/400/500, et Airbus 319/320/321.

Il fut pilote & instructeur simulateur dans la compagnie dès 1983 et le restera pendant toute sa carrière.

Il devient Commandant en 1985 (BE FCL ATPL(A) délivrée le 10 octobre 1985) et sera nommé Chef pilote en 1990. L'instruction prendra une place importante dans sa carrière : il devient Training Manager des simulateurs de vol, et cumulera les qualifications de SFI, TRI, IRE, TRE. Il est également à

l'origine du *Multi-Crew Cooperation Course* (MCC), implémenté dès 1984 à la Sabena, et contribua à sa mise en place comme standard européen.

Il termina sa carrière à la Sabena en 2001 après 30 ans de service et près de 18.000 heures de vol et simulateur.

Il poursuit ensuite sa carrière à l'Administration Belge de l'Aéronautique en tant qu'inspecteur, et continua de nourrir sa passion pour l'instruction en développant un nouveau modèle d'instruction pour les jeunes pilotes : le Basic Flying Course (BFC) qui fut adopté e.a. dans les écoles de CAE et Etihad Flight College.



*Photo dédiée à l'occasion du 'Vol Papal', Liège-Roma Fiumicino du 22 mai 1985.*

## Serge DE VOS

Serge is in oktober 1948 geboren.

Start mid 1969 bij Sotramat Flying School in Deurne op C150 & C172.

Dan in 1970:

- USA Flight Safety. Examen van commercial & IFR.
- Examination multi-engine.



Eerste job: bij TRAVAIR (taxi company).

- Seneca, Partenavia, Reims Rochet, C402, C421.
- MU-2G, BE 55.
- PA23, BE55, C337, AC50, PAZT, TN68, PASE.

Serge vliegt ook voor HAWAI AIR, BATTOURS.

In januari 1978 begint bij EAT op Swearingen SW4 voor SABENA tot oktober 1982. Hij vliegt ook 6 maanden in Conakry op SW4.

In september 1982 begint hij bij D.A.T. (Antwerp) op Fairchild FH227B.

In mei 1987 op FK28 en vanaf januari 1989 op E-120 als trainingscaptain en simulator instructeur.

In oktober 1997 begint Serge te vliegen op RJ85/100 en BAé 146, incl. LTC en simulator instructeur.



*Van januari 1978 tot oktober 1982, bij EAT op Swearingen SW4 voor SABENA.*

## **Mich DE WEIRDT**

Michel est né en novembre 1951.

Il regarde dans les années 60, les 'F' et autres jets survoler la maison familiale, marche souvent jusqu'à l'aérodrome de Temploux et rêve de devenir pilote.

Son tout premier vol est à Goetsenhoven où il arrive le 20 avril 1970 au sein de la 71A, première promotion à commencer sur le SF-260M. Après le cursus normal, Marchetti, Fouga et T-33, il est breveté le 14 juillet 1972. Il est muté à Bierset et entame la conversion sur Mirage 5. Celle-ci terminée, il est désigné pour rejoindre Florennes mais est intégré à la 8 Esc pour trois mois, le 3 Wing manquant de wingmen pour le Taceval approchant.

Le 02 avril 1973, il est accueilli à la 2 Esc dans laquelle il gravira pendant 10 ans tous les échelons de pilote opérationnel jusqu'à occuper la fonction d'Ops Offr. Au cours de cette période, en 1978, il est désigné par son C.O, Jo Huybens, pour suivre le cours « Electronic Warfare » à Mather AFB (CA, USA). Cette désignation sera déterminante pour la suite de sa carrière...

En effet, après son tour d'Ops, il renonce à l'avancement et, grâce à son Chef de Corps, le colonel Philippe Bosman qui l'apprécie (et c'est réciproque) et lui demande ses préférences, il peut rester à Florennes. Il est muté au Groupe de Vol et, en tant que WEWO (Wing Electronic Warfare Officer), prend en charge la mise en œuvre opérationnelle du système Rapport II au sein du Wing ; il est le lien entre les pilotes et les techniciens. Parallèlement, il occupe la fonction d'Ops & Trg du Gp V, reste opérationnel en volant dans les 2 escadrilles (surtout à la 2<sup>e</sup>) et prépare la conversion des pilotes du Wing sur F-16.



*Le 14 juillet 1972 : mon rêve !*

C'est donc tout naturellement qu'il est candidat à devenir futur instructeur F-16 et en juin 1987, il part pour l'OCU à Beauvechain. Il termine sa formation d'instructeur au « B Flight » de Kleine-Brogel. De retour à EBFS, il devient commandant du nouveau « Flight B », intégré au Gp V, dans lequel les pilotes ex-Mirage et plus tard les jeunes ayant terminé l'OCU, sont formés avant de rejoindre les escadrilles. Il participe, avec les pilotes d'escadrille, aux différentes missions comme ACMI, DACT, Red Flag, Zara, etc. En 1994 et encore grâce à sa formation et expérience en EW (electronic warfare), il est désigné pour effectuer, aux côtés et sous la direction de Frank Dewinne, les vols de test et de mise au point du système Carapace. Il passe sept mois sur la base d'Eglin, en Floride.

Au retour en Belgique, il reprend sa fonction de WEWO et participe à la mise en œuvre du nouveau système de guerre électronique et à la formation des pilotes du Wing à ce nouvel équipement ; de même lorsqu'arrive en 1995, le "jamming pod" ALQ-131.



*Après la retraite de la FAé fin 1996, une 2<sup>e</sup> carrière dans le "civil".*

rejoint en décembre 2000 le groupe Sabena au sein de la D.A.T. sur Avro BA-146, RJ-85 et RJ-100. À la faillite de la Sabena en novembre 2001, il sera repris, grâce à sa "qualif Avro", dans la nouvelle compagnie SN Brussels Airlines, créée sur base de la DAT, qui deviendra Brussels Airlines.

Après 27 années à la FAé et 18 autres dans le civil, l'âge fatidique de 65 ans arrive et la fin de la carrière aéronautique sonne le 09 novembre 2016.

## **Bernard DENIS**

Bernard est né en avril 1951.

C'est vers 16/17 ans que j'ai vraiment pris de l'intérêt pour l'aviation. Je lisais volontiers les bandes dessinées comme « Buck Danny », et je consultais les revues sur l'aviation de l'époque. C'était aussi le temps des collages et montages d'avions de tous types que je recevais volontiers comme cadeau de Noël ou aux anniversaires. Mon père était aussi un passionné. Il ne manquait jamais l'occasion de m'emmener

Mais les années passent trop vite... Le 31 décembre 1996, il est « mis » à la retraite – pas de "prestations volontaires d'encadrement" à l'époque – mais en 1997-98, en tant qu'officier de réserve, il participe à trois reprises à l'opération « Deliberate Guard » comme Unit Rep au CAOC de Vicenza. Il rejoint les Cadets de l'Air comme pilote-remorqueur. Il met ces années à profit pour préparer son "TP", qu'il réussit en novembre 1998.

En avril 1999, il est engagé par la compagnie Constellation Airlines et vole sur A320 ; après la faillite de cette compagnie, il vole sur A321 chez B.I.A (Brussels Intl Airlines) et

lors d'un meeting aérien dans la région. Un jour, il me remet un article du journal « la Meuse », qui concernait l'aviation. À la fin de l'article, il y avait un questionnaire à remplir pour un concours, et à renvoyer au journal. J'ai répondu de mon mieux et renvoyé mes réponses. Quelques jours plus tard, à ma grande surprise, je reçus une lettre de félicitation. C'était un deuxième prix qui consistait à effectuer plusieurs heures de vol à l'aéroport de Bierset, au club « Royal Motors Union Aviation », des vols de familiarisation au pilotage avec un pilote instructeur sur Cessna 150.

Ce fut le début d'une longue passion et cohabitation dans les avions, passion qui a rempli toute ma vie professionnelle par la suite. Nous sommes au printemps 1969, je viens juste d'avoir 18 ans et je termine ma rhétorique. Mon choix est fait, je veux devenir pilote. Mes parents sont de condition modeste, il leur est impossible de payer cette formation dans le secteur privé. Il reste donc deux possibilités :

- Soit la FAé avec un contrat d'officier auxiliaire de 6, 9 ou 12 ans comme pilote de chasse.
- Soit présenter l'examen d'entrée à l'EAC. C'était un examen concours (les places sont limitées) du niveau d'ingénieur civil.

Ayant fait des humanités anciennes (Latin/Grec), mon bagage scientifique était insuffisant pour réussir cet examen de l'EAC. Je me suis donc dirigé naturellement vers la FAé, avec laquelle j'ai signé prudemment pour 6 ans. Ce fut une expérience inoubliable, très exaltante pour un jeune. Après ma formation sur les différents avions d'écolage, SV-4b, Marchetti, Fouga Magister, T-33 puis finalement Mirage 5, je fus basé à Florennes à la 2<sup>e</sup> Esc, puis à la 42<sup>e</sup> Esc, une escadrille RECCE (reconnaissance aérienne), le Mirage étant équipé de 5 caméras à haute définition.



*Les débuts à la Force Aérienne sur SV-4bis à Gossoncourt.*

Ayant fait des humanités anciennes (Latin/Grec), mon bagage scientifique était insuffisant pour réussir cet examen de l'EAC. Je me suis donc dirigé naturellement vers la FAé, avec laquelle j'ai signé prudemment pour 6 ans. Ce fut une expérience inoubliable, très exaltante pour un jeune. Après ma formation sur les différents avions d'écolage, SV-4b, Marchetti, Fouga Magister, T-33 puis finalement Mirage 5, je fus basé à Florennes à la 2<sup>e</sup> Esc, puis à la 42<sup>e</sup> Esc, une escadrille RECCE (reconnaissance aérienne), le Mirage étant équipé de 5 caméras à haute définition.

Ma famille vivant à Liège, j'ai essayé vainement de revenir en poste à Bierset pendant les deux dernières années de mon contrat, sans succès. J'ai donc commencé à penser me diriger vers l'aviation civile. Les derniers mois de mon contrat servirent de préparation aux différents examens théoriques nécessaires pour acquérir la licence de pilote de ligne. Finalement, cela me prit une année d'étude sans relâche, le niveau de connaissances requises à l'époque, était bien au-delà de celui demandé par la Force Aérienne belge. Une fois la licence théorique de pilote de ligne en poche, il fallait trouver une compagnie qui soit prête à m'engager, ce ne fut pas chose facile...

Nous sommes en 1976, il n'y avait que 2 compagnies qui engageaient en Belgique à l'époque, la SABENA et la TEA. L'EAC était toujours en pleine activité et sortait +/- 70 nouveaux pilotes chaque année. Ils avaient priorité à l'époque pour être engagés par les compagnies belges, je restais donc sur le carreau. Cependant, une nouvelle compagnie belge voyait le jour : Young Cargo, basée à Zaventem qui opérait un peu en Europe, mais surtout en Afrique sur turboprops Bristol Britannia. Je me présente donc au siège de cette compagnie à Zaventem, un tout petit bureau dans un hangar... Le directeur me reçoit bien gentiment, mais toutes les places de pilote sont déjà prises, mais il peut me placer dans sa réserve de recrutement. Étant papa depuis peu et sans emploi, j'insistai en lui précisant que j'ai une famille à nour-

rir. Il me propose alors un challenge : partir sur l'avion en Angola (missions humanitaires) pour une période de +/- deux mois après avoir suivi le cours théorique sur l'appareil...

N'ayant pas d'autre choix, je fis mes bagages pour l'Angola, pays en guerre à l'époque... Une fois sur place et après quelques séances d'explications, je m'occupai du chargement de l'avion (loadmaster, souvent de nuit), puis j'accompagnai le vol dans le cockpit la journée, je pouvais ainsi me familiariser avec le travail d'équipe, la radio, et les procédures en vol. À de rares occasions, je pouvais m'asseoir



*Débuts dans le "civil" chez Young Cargo sur Bristol Britannia.*

dans le siège du co-pilote et, sous la surveillance d'un pilote instructeur, tenir les commandes de vol et apprendre ainsi le pilotage de ce gros oiseau. Il fallait s'accrocher, et cela pris plusieurs mois avant d'avoir ma qualification sur cet appareil. Finalement après beaucoup d'efforts et de patience, je fus accepté comme co-pilote dans la compagnie. J'ai occupé cet emploi pendant près de trois ans. Je n'ai eu de cesse pendant ces trois années, de continuer à postuler en Belgique vers la SABENA, la SOBELAIR ou la TEA, les seules compagnies présentes à l'époque... J'ai effectué mon dernier vol sur Britannia le 19 mai 1979, suite à une proposition d'engagement par la SOBELAIR, compagnie charter sous le giron de la SABENA.

En juin 1979, j'ai commencé les cours au sol, puis directement le simulateur de vol sur Boeing 737-200 et début des vols d'entraînement le 27 août avec vol de qualification le 24 septembre. Ce fut le début d'une longue et belle carrière dans le monde de l'aviation commerciale belge. Six années à la SOBELAIR inoubliables avec une ambiance extraordinaire. La plupart des pilotes étaient des anciens pilotes militaires convertis comme moi dans le civil. Nous avons effectué de nombreuses missions à l'étranger surtout en Afrique : Air Madères, Air Sénégal, Air Congo, Luxair, Air Djibouti, etc., en général l'hiver, quand l'avion n'était pas utilisé pour les vols charter des vacances en Belgique. L'avion SOBELAIR était loué avec équipages pour un certain temps, un mois minimum, parfois pour une longue durée.

En janvier 1985, devenant plus ancien sur la liste de séniorité commune des pilotes Sabena / Sobelair, je pus postuler une place sur avion long-courrier à la SABENA, sur Airbus 310. Plus tard, cet appareil fut remplacé par les A330 et A340. Je continuerai ma carrière à la SABENA sur ces appareils long-courrier jusqu'à la faillite, en novembre 2001. Ensuite, c'est une période beaucoup plus triste et sombre qui commence. Près de 3 ans au chômage où j'ai pu cependant garder mes qualifications A330 et A340 grâce à des crédits d'heures sur simulateur. Ensuite, différentes compagnies low-cost ou charter ailleurs en Europe qui opéraient ces types d'appareils jusqu'en 2012 où j'ai définitivement replié mes ailes.

- Avions militaires et aviation générale +/- 700h

• Britannia 31	1.656h	
• Boeing 737-200	5.310h	
• Airbus 310	4.807h	
• Airbus 330 et 340	5.227h	Total : +/-17.700h

## Xavier ELLEBOUDT

Xavier est né en février 1950.

Il entre à la FAé, le 15 décembre 1969 et est breveté le 18 avril 1972 avec la Prom 70C.

À la FAé, ils est e.a. pilote de démonstration sur SF-260 au sein des « Swallows » de 1977 à 1983, ailier puis leader avec Dany Payeur (également de la 70C). Il est également pilote de démonstration sur C-130H avec J-L. Feuillen de 1991 à septembre 1993. Suite à l'achat du C-130H par la France, il est instructeur C-130H sol & vol pour l'Armée de l'Air française en 1989



*Leader des "Swallows" sur SF-260M avec Dany Payeur.*



*Cdt de bord sur C-130H de la 20<sup>e</sup> Esc à Melsbroek.*

en conversion en Belgique. Il en est de même en 1993 pour la Koninklijke Luchtmacht (NL).

Il sera aussi Officier Sécurité Aérienne à Gossoncourt et de fin 1995 jusque début 1997, en charge du suivi maintenance C-130 à Sabena Technics. Il est pensionné le 01 avril 1995.

Fin 1999, il obtient la licence de pilote de ligne. De 2000 à octobre 2001, date de la faillite, il est pilote B737-300, 400 & NG chez Citybird (Belgique). De janvier 2002 jusqu'en février 2015, il est pilote-instructeur en Angola sur Falcon 900EX, XEeasy, 7X (Dassault) pour la Cie Pétrolière, Cie du Diamant et le gouvernement. De juillet 2015 jusqu'en février 2021, pilote-instructeur Global Express (Bombardier) pour la Présidence angolaise.

En 2021, c'est l'arrêt complet de toute activité aéronautique.

Heures de vol : grand total de 18.000 et des poussières...

## Jean-Pierre NOTTE

JP est né en août 1950.

Entrés à la Force Aérienne le 20 avril 1970 dans la Promotion 71A, nous recevons nos ailes le 14 juillet 1972. Nous passons alors directement sur Mirage 5 à la 8<sup>e</sup> Esc à Bierset et, après l'OCC, je suis envoyé à Florennes, à la 2<sup>e</sup> Esc, où je passe quelques années magnifiques. Suivront alors une période d'instructeur sur Marchetti et Fouga, et un retour sur Mirage 5 à la 42<sup>e</sup> Esc à Florennes (1978) puis à la 8<sup>e</sup> comme instructeur à Bierset (1979). Je quitte la FAé fin 1979 et je resterai Officier de Réserve jusqu'en 2010, entre autres comme pilote-remorqueur chez les Cadets de l'Air.



*En 1978, passage sur Mirage 5 BR à la 42<sup>e</sup> Esc de Florennes.*

type d'avion, pour voler sur le réseau Medium Haul ; en parallèle aux vols, je rejoins en 1985 l'équipe des formateurs de la Sabena sur simulateur en B737-200.

En 1986, j'ai l'opportunité de passer sur avion « wide body » et je choisis le B747, au moment où la compagnie se dote d'un troisième exemplaire, un B747-300 (OO-SGC) ; la formation a lieu à Seattle et le « Base Training » se fait sur notre avion, « quite an experience » ! Je vole 4 ans comme First Officer sur Jumbo avant de commencer l'entraînement de commandant et vivre mon « upgrade » en juillet 1990.

Suivent 10 années de vol en B737 durant lesquelles je ferai également partie de l'encadrement de la compagnie, en tant qu'instructeur au simulateur, puis en vol, ensuite comme Chef-Pilote et enfin, Fleet Manager B737 en 1998.

Je quitte la Sabena en septembre 2000 pour assumer la fonction de Directeur des Opérations de la Sobelair, rôle que j'exercerai jusqu'à sa disparition, en janvier 2004. J'aurai la chance d'y voler en B737 – y compris le nouveau NG – et en B767. Un peu plus tard, j'ai l'heureuse possibilité de retrouver un job de commandant et Training Manager ad interim chez Luxair à Luxembourg. Cette période sera suivie d'un engagement chez PrivatAir à Genève, en tant que Flight Ops Manager dans leur AOC Suisse ; cette fonction me donne aussi l'occasion de voler en B737 BBJ en « Corporate » au départ de Genève et sur les navettes long courrier que cette compagnie opère pour Lufthansa (EWR), Swiss (EWR) et KLM (IAH).

En 2008, je suis engagé chez TNT Airways à LGG, en tant que Flight Ops Director. La même année, j'effectue mon Type Rating sur B747-400 ERF dont TNT possède 4 « brand new » exemplaires. Je quitte la fonction de FOD en mars 2011 et je reste pilote « Free-Lance » pour TNT jusqu'à mon dernier vol commercial en juillet 2015.

Ma première compagnie civile est la Sobelair où je rejoins la toute fraîche équipe de pilotes opérant les nouveaux B 737-200 de sa flotte. Ce choix me donne aussi l'occasion inespérée de rejoindre à terme la Sabena. Passage qui aura lieu en 1984, sur le même

De 2011 à 2016, je participe, en tant que consultant, à une belle expérience de développement d'une nouvelle compagnie aérienne, ECAIR, au Congo Brazzaville. En 2013, je deviens également « Flight Inspector » pour le compte de la Direction de l'Aviation Civile Luxembourgeoise, en charge de la supervision de Cargolux et partiellement de Luxair. Actuellement, je continue en tant que TRI/TRE à donner de l'instruction au simulateur, en dehors de mes tâches pour la DAC et de mon rôle de CFI au sein du Royal Belgian Defence Aeroclub, basé à Florennes.



*Dernier vol commercial en juillet 2015.*

Pour finir, il me faut mentionner un aspect essentiel : au fil de toutes ces étapes, expériences, aventures, un bonheur immense est d'avoir pu partager, gérer, organiser ou simplement vivre des moments très forts avec un nombre incommensurable de belles personnes, qui, chacune à sa manière, m'ont apporté leur pierre dans l'édification d'une carrière passionnante.

*Such an exciting small world!*

## **Marc PAESMANS**

Marc is in juli 1942 geboren.

Vergunning privaat piloot op 08 augustus 1972.

Vergunning beroepsvliegtuigbestuurder op 22 april 1976

Van 1979 tot 1991 paradrop te EBZR en gelost op Handley Page HP-137 Jetstream en Cessna C500 Citation.

Marc heeft voor Piloten zonder Grenzen in Tsjaad gevlogen.

FAA-vergunning als beroepspiloot. Steeds als *free lance* piloot bij verschillende bedrijven.

Activiteiten als beroep beëindigd op 19 september 2008 bij Flying Groep Antwerpen.





*Op Cessna C500 Citation.*

## **Dany Payeur**

Dany est né en février 1949.

Je rentre comme élève pilote à la Force Aérienne le 15 décembre 1969 dans la promotion 70C dont la devise est « *as quick as a flash* ». Ma formation se déroule sur SV4, Marchetti, Fouga Magister et T-33. Je reçois mes ailes le 22 avril 1972. Je fais partie du premier OCC Mirage 5 à la 8<sup>e</sup> Escadrille de Bierset et je passe en septembre 72 à la 2<sup>e</sup> Esc de Florennes.

En décembre 1974, suite à un petit souci médical, je suis muté à la 40<sup>e</sup> Esc de Koksijde sur hélicoptère Sikorsky. Un an plus tard, déjà instructeur sur l'appareil, je suis sélectionné pour le 1<sup>er</sup> cours d'instructeurs sur Seaking à la base de Culdrose en Angleterre et avec mes collègues, je ramène les premiers Seaking en novembre 1976.

En 1978, je retourne à l'EPE à Gossoncourt. De 1980 à 1983, je rejoins mon ami Xavier Elleboudt dans la patrouille « The Swallows ». À l'arrêt de la patrouille, je passe comme instructeur sur Alpha-Jet à Brustem.

En 1985, je participe pendant 4 ans à Sheppard Air Force Base au Texas, USA, à l'ENJJPT, le programme de formation des élèves pilotes de l'OTAN (*Euro-NATO Joint Jet Pilot Training*), d'abord comme instructeur sur T-38 et puis je forme les instructeurs sur T-38 au PIT « *Pilot Instructor Training* ». Je rentre en Belgique en 1989 au Centre de Formation et Evaluation sur Alpha-Jet et Marchetti. J'ai la chance d'être choisi pour représenter



*Demo Pilot pendant 4 ans sur Alpha Jet.*

la FAé comme pilote de démonstration solo sur Alpha-Jet pendant 4 ans et je gagne en 1992 le prix du « Superkings Solo Jet Trophy », Best Solo Jet à l'Air Tattoo de Boscombe Down, UK. Je prends ma retraite de la Force Aérienne en 94.



*Captain au Royal Flight Bahrain sur BAe 146.*

Royal Flight au Bahreïn comme pilote du Roi et de sa famille.

Après 25 ans de Force Aérienne et 17 ans dans l'aviation civile, je termine ma carrière aéronautique en août 2011 pour m'adonner à ma nouvelle passion : le golf !

## **Daniël POELMAN**

Daniël is in december 1949 geboren.

Ik ben mijn carrière begonnen bij Sabena na een opleiding aan de BLS, 20<sup>ste</sup> Promotie van 1971 tot 1973.

In 1973 ben ik aangeworven bij Sabena als Flight Engineer (P3) op Caravelle. Fantastische opleiding gekregen die mij mijn volledige loopbaan als piloot heeft geholpen.



*Captain op MDD MD-11 bij Sabena.*

Ma carrière civile commence alors. Je suis d'abord instructeur de vol au club de l'OTAN et puis instructeur IFR à l'école Aviasud à Liège. En 1996, je suis engagé comme co-pilote chez DHL sur Boeing 727.

En 1999, je suis engagé comme commandant de bord sur BAe 146 Avro à la DAT/Sabena qui deviendra Brussels Airlines par la suite. J'ai aussi la chance d'effectuer pour Brussels Airlines un renfort d'environ 9 mois au

Vanaf 1975 F/O eerst op B737, dan B707 en DC-10.

In 1987, Captain op B737, dan een training gevolgd als Flight Instructor op SF260 van de BLS, later Captain & Instructeur Chef Pi-

loot B737, BAe 146, B747, MD11, A330.

Na het faillissement van Sabena, TRI/TRE geworden op A300 B4 bij DHL en in 2007 overgegaan naar Abelag als TRI/TRE op Citation tot aan mijn pensioengerechtigde leeftijd.

Tegelijkertijd ben ik actief gebleven in de kleine luchtvaart, single en multi engine; ik fungeer nog altijd als instructeur en examiner FE, CRE, IRE en FIE.

Mijn hobby: aerobatics met de Pitts S-2B en de YAK 52 (ook instructie acro) en ik ben van plan te blijven vliegen tot zolang mijn *medical* wordt goedgekeurd.



*Mijn hobby: aerobatics met de Pitts S-2B.*

## **René SCHOUBBEN**

René « Chouchou » est né en mai 1949.

Après des études de Latin-Math, il doit sur insistance de son père effectuer des études d'ingénieur à l'institut Gramme de Liège. Cependant dès l'âge de huit ans, il a toujours été attiré par l'aviation, et ne se voyant pas un jour ingénieur, il arrête ses études et rejoint la promotion FAé 70C le 15 décembre 1969.

Pendant sa formation de pilote de chasse, il vole sur SV-4bis, Marchetti SF-260M, Fouga Magister et T-33. Il obtient ses ailes le 18 avril 1972. Il est ensuite désigné pour suivre les cours de moniteur auprès de l'EFM (Ecole de Formation Moniteurs) de l'Armée de l'Air française à la base d'Aulnat-Clermont-Ferrand. Après 4 mois, il rejoint la Base Aérienne GE 315 de Cognac pour une période d'un an et vole sur Fouga. Ensuite, ce sera 2 ans comme moniteur sur T-33 à la 11<sup>e</sup> Esc du Centre de Perfectionnement (C. Perf) de Brustem avant de rejoindre le 1<sup>er</sup> Wing de chasse de Beauvechain en septembre 1975 comme pilote à la 349<sup>e</sup> Esc sur F-104G.



*C.O. de l'OCU F-16 à Beauvechain.*

Après 4 ans sur la fusée, il commence sa conversion sur F-16 et passe comme Flight CO puis Ops Offr ayant entre-temps suivi les cours d'officier supérieur à l'Institut Royal Supérieur de Défense. Il quitte le 1<sup>er</sup> Wing pour un tour à l'Etat-Major de la FAé à la section VS1/Pers de juillet 85 à septembre 88. Il est ensuite désigné comme C.O. de l'O.C.U. F-16 de nouveau à Beauvechain jusqu'en août 91.

Après une mutation comme chef du Bureau Air Défense du QG Comdt TAF, il rejoint après deux ans la base OTAN de Geilenkirchen (RFA) pour voler sur E3-A AWACS et sur B707 TCA (Training and Cargo Aircraft). Il passe très vite Cdt de bord sur les deux types d'appareils ainsi que moniteur et évaluateur et devient *chief training* du SqN 3. Il aura effectué un peu moins de 200 missions au-dessus de l'ex-Yugoslavie pendant ces six années passées à l'OTAN. Mis à la retraite en juillet 99, il quitte la FAé.



*Mars 2014, dernier vol commandant B737-800 chez Ryanair à Charleroi.*

départ de Frankfort-Hahn et ensuite de Charleroi. Le 26 mars 2014 ayant atteint la limite d'âge comme Cdt de bord, il part une deuxième fois à la retraite après ainsi effectué un total de 19.500 hrs de vol.

## **Poly STEVENS**

Poly was born in March 1948.

Commandant Polydore Stevens served as a pilot officer in the Belgian Air Force from December 1969 until April 1993. He flew several types of fighter and transport aircraft, including 15 years as aircraft commander on HS.748. Cdt Stevens became the Belgian A.F. expert for coordinating air transport support missions during international deployments of tactical air squadrons.



*Refueling in Roma.*

For more than 4 years he successfully fulfilled the exclusive function of Flight Safety Officer of the B.A.F. 15<sup>th</sup> Air Transport Wing and was laureate of the very first "Flight Safety Officer of the Year" award of the Belgian A.F.

In 1984 Poly Stevens participated in the Camel Trophy Amazonas off-road competition in Brazil and was one year later the Belgian Air Force representative in a joint scientific and archaeological expedition with the university of Ghent and Khartoum in West-Sudan.



*In the cockpit of a Belgian A.F. HS.748, somewhere over Europe...*

As of 2002 Poly Stevens acted as organizer and advisor of logistic support activities for international organizations and companies. To date, he is still active.

## **Joseph VANDE CRAEN**

Le 9 juillet 1969 : Carnet de vol n° 7287 délivré par l'Administration de l'Aéronautique à Bruxelles avec un premier vol à EBSF le 11 août 1969 sur PA18 OO-SPH, instructeur M. Moretin. Le premier vol solo suit le 9 mai 1970 à Spa. Brevet A le 8 décembre 1970, départ M. Moretin => Charleroi, arrivée M.

Rothheuth, instructeur.

Réussite examen théorique Pilote Privé. Premier vol avec G. Rothheuth le 20 mai 1971 sur PA18 OO-SPE. Brevet B obtenu le 25 juin 1972 sur PA18 OO-SPE.

« Le Morane MS892 OO-SPD me tente beaucoup. » Premier vol le 28 juin 1972 sur OO-SPD avec M. Baar moniteur. Habilité passagers



*Premier vol sur Morane MS892 OO-SPD le 28 juin 1972.*

sur Morane le 24 septembre 1972 avec M. Rothheuth.

Le RAPC Spa achète un C150 PH-ICA. Premier vol le 29 octobre 1972 avec M. Baar : tout le monde voulait se faire « lâcher » sur ce C150 et vu mes activités, je ne trouvais le temps libre pour être à Spa aux heures voulues.

« Je vais à Liège! » Le 23 décembre 1972, conversion sur C150 OO-ETF par M. Hannez. Le RAPC Spa exige un relâchage à Spa. Lâché C150 OO-SPC par M. Baar le 24 décembre 1972.

Le 9 janvier 1974 : réussite examen radio.

Le 1 mai 1974 : solo C172 OO-CMT et le 3 mai 1974, homologué passagers (G. Rothheuth).

En vue de larguer les paras, je pense au C180. Le 15 février 1975, premier vol C180 OO-SPO (M. Kokaert) et solo C180 OO-SPO le 3 mai 1975 (G. Rothheuth).

Le 2 novembre 1975 : solo C205 OO-SPI à Bierset par G. Rothheuth.



*Premier vol sur C180 le 15 février 1975, solo le 3 mai.*

Le 19 au 26 avril 1976 : stage d'acrobaties à Bernay (France) sur Cap-10 OO-TOC et F-BRHE avec M. Penia. Le 8 mai 1976, dernier vol à Bierset sur OO-TOC (car crash du Cap à Bruxelles).

Le 5 août 1976 : épreuve pick-up panneaux à Amougies sur PA18 OO-WIS avec M. Plouvier.

Le 13 mars 1977 : habilité passagers sur le C205 OO-SPI avec G. Rothheuth.

Le 8 juillet 1977 : solo sur C206 OO-SPX avec M. Baar.

Le 9 juillet 1977 : qualification sur C206 OO-SPR, « Je suis largueur paras ! »

Le 13 avril 1979 : solo vol de nuit à Bierset sur C150.

En 1981, réussite du cours Prof. + IFR.

Le 27 avril 1991 : pilote international.

Le 3 mai 1992 : pilote professionnel restreint.

Le 6 juin 2001 : exercice 18C.

Le 12 août 2011 : lâché C182 PH-AML (moteur diesel).

Le 19 octobre 2020 : « Mon dernier vol, après, c'est FINI !! » avec 2.246 heures & 54 minutes de vol plus 180 hr de Link Trainer à Spa et Charleroi.

Après 1996, arrêt largage. J'avais d'autres occupations familiales, ce qui a réduit énormément mes prestations dans ma seconde résidence, à EBSP. Je n'ai plus repris mon médical en octobre 2019. J'en suis très affecté et me console avec le *Flight Simulator X*. Je vole principalement sur Marchetti et Learjet 45.

Spa a été pour moi, une seconde résidence où j'ai effectué :

- des baptêmes (quand c'était autorisé) ;
- des navigations, notamment en France, en Allemagne, en Angleterre, au Danemark, au Pays-Bas et en Espagne ;
- des largages de paras.

## Guy VISELÉ

Guy est né en septembre 1945.

Il est Docteur en Droit de l'Université Libre de Bruxelles (1968). Il entre à la Force Aérienne belge comme candidat officier de réserve en octobre 1968 et effectuera tous les rappels d'avancement (au 15<sup>e</sup> Wing, puis à VS1/IRP et Comopsair IPR) jusqu'au grade de Lieutenant-colonel de réserve. Il obtient sa licence de pilote privé avion (VFR) le 8 août 1972. Ayant débuté sur Piper Cub, il pilotera successivement des Piper PA-28 et des Cessna 150/152/172. Il a commencé à voler en ULM en 2000.

Il débute sa carrière aéronautique professionnelle chez Publi-Air en 1970, où il crée et développe un département taxi aérien, et démarre des lignes aériennes régionales en sous-traitance pour la compagnie nationale belge, la Sabena, exploitées d'abord en bimoteur Britten-Norman BN-2A Islander, puis en DHC-6 Twin Otter.



*Les débuts chez Publi-Air sur bimoteur Britten-Norman BN-2A Islander.*

En 1975, il devient Directeur Commercial chez Young Cargo, une compagnie charter cargo belge qui possédera jusqu'à huit Bristol Britannia, rachetés à la RAF. En 1977, il entre chez Abelag Aviation, une importante compagnie de taxi aérien et de handling d'aviation d'affaires basée à Bruxelles. Il en devient le Directeur Général d'Exploitation (Executive Vice-President) en 1992.

Il établit une relation durable avec la European Business Aviation Association (EBAA), et y exerce notamment les fonctions de « Governor » (membre du conseil d'administration), et de « Legal Advisor ». Son expérience et sa passion pour l'aviation d'affaires l'ont amené par la suite à assister l'association en tant que consultant, spécialisé dans les questions environnementales. À ce titre, il participe régulièrement jusque fin 2016 aux réunions consacrées aux questions de transport aérien et environnement, tant au niveau européen (CEAC et Commission Européenne) que mondial (OACI).

Il participe pour le compte de l'*International Business Aviation Council* (IBAC) aux travaux du CAEP (*Committee for Aviation Environmental Protection*) de l'OACI, contribuant notamment à faire entendre la voix et à défendre les spécificités de l'aviation d'affaires lors du développement et de l'approbation des nouveaux standards de bruit et d'émissions, et plus récemment au développement des mesures basées sur le marché, et de carburants alternatifs.

De 1997 à 2001, il crée sa propre entreprise de consultance aéronautique et de brokerage sous la dénomination « *Aviation Experience* ». De 2001 à 2010, il exerce la fonction de Conseiller Communication

Externe de Belgocontrol, l'entreprise publique autonome en charge du contrôle aérien civil belge.

Guy Viselé a été tout au long de sa carrière actif en tant que journaliste aéronautique « free-lance » pour diverses publications tant belges (Aviastro, La Conquête de l'Air, Avianews, Carnets de Vol, BART) qu'internationales (Air et Cosmos, Aviation International News). Depuis 2011, il contribue régulièrement

par ses articles et photos à la lettre d'information aéronautique belge « Hangar Flying ».

Passionné de sports aériens, il fut pendant plusieurs années administrateur, puis trésorier et Vice-Président de l'Aéro-Club Royal de Belgique, et administrateur de l'AOPA-Belgium. Il a été administrateur de l'AELR, mieux connue sous la dénomination de « Amis du Musée de l'Air » qui gère la section « Air » du Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. Il a pour hobby de-



*Dans le cockpit du Boeing 707 du stand Sabena au Musée de l'Air en 2012.*

puis son plus jeune âge le « spotting » et la photographie d'avions et possède une collection de plus de 300.000 photos d'avions.



PROUD TO BE ONE OF THEM

**Happy Anniversary VTB !**



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

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

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