

SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION

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

Banquet Annuel

22 avril 2023



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

Jaarlijks Banket

22 april 2023

Salons de Romree

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Votre table _____ Uw tafel



Menu

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

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



*Gerookte zalm met tapenade van Romanesco, saffraanmayonaise
en quenelle van Mascarpone*

*Saumon fumé et sa tapenade de Romanesco, mayonnaise au Safran
et quenelle de Mascarpone*



Parellhoen "Fine Champagne", wok van lentegroenten en kroket met panko

*Pintadeau "Fine Champagne", wok de légumes de printemps
et sa croquette enrobée de panko*



Dessertenbuffet

Buffet de desserts



Mokka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2021

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2020

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Est inscrit aujourd'hui

Is vandaag ingeschreven

Robert "Bobby" LAUMANS



**DIPLÔME DE 70 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Marcel BAIKRY, Alphonse DUMOULIN, Leon DURY, Oswald MOLITOR,
Denis NOOTENS, Charles PEYRASSOL, Raoul TREIGNER & André WILLEMS.

**DIPLÔME DE 60 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Jean-Pierre GILSON, Rene HOEBEN, Patrick JANSSENS de VAREBEKE,
Hermann METENS, Lucien PAQUAY, Pierre SANGLIER & Marc VANTOURNHOUT.

**MÉDAILLE DE 50 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

André BASTIN, Bob BERBEN, Gérard BOUFFIOUX, Joseph DEGEY,
Marcel DE PETTER, Theo EVERAERT, Ludo GYSELS, Georges LEBEAU,
Pascal MARNEF, Luc MELLAERTS, Valérien NICOLAÏ, Wim SCHELLINGS,
Léon STENUIT, Jean-Luc STORDER, Pierre VANHOMWEGEN & Stanislaw WILSKI.

Robert "Bobby" LAUMANS

1920 – 2014

Robert « Bobby » Laumans est né à Tervuren, le 4 décembre 1920. Il décède le lundi 21 avril 2014 à Woluwe-Saint-Lambert à l'âge de 93 ans.

Entré à l'Aéronautique militaire comme élève pilote, le 1^{er} septembre 1939, il fait partie de la 82^e Promotion. Il est sur le point d'être breveté lorsque la guerre éclate. Le 13 mai 1940, l'École de pilotage de Wevelgem se replie à Oujda au Maroc. De là, Bobby Laumans, rejoint la Grande-Bretagne pour y poursuivre son entraînement. Breveté pilote le 18 mai 1941, le Flying Officer Laumans a déjà participé à une cinquantaine de missions lorsque le 1^{er} juin 1942, il est abattu au-dessus de la Manche. Il dérive trois jours dans son dinghy avant d'être recueilli par la Kriegsmarine. Prisonnier de guerre au Stalag Luft III, à Sagan en Silésie, Bobby participe activement à partir de 1943 aux préparations de la « Grande évasion »...



Libéré le 2 mai 1945, Bobby Laumans effectue un passage au Transport command avant de rejoindre la Sabena en 1946. Il occupera successivement la fonction de commandant de bord sur DC-3, DC-4, CV-240, CV-440, Caravelle, B707, B727 et B747. Il termine sa carrière comme chef du département entraînement et chef-pilote B747. Il part à la retraite le 26 juin 1976.

Au travers de ce mémorial, nous avons pu découvrir les nombreuses facettes beaucoup moins connues de cet homme, fort modeste, qui savait pourtant tout faire. Il dessine dès son plus jeune âge. Il joue de plusieurs instruments, sait chanter, danser. Par ailleurs, notre ami est doté d'une incroyable mémoire ce qui lui permettra de raconter et relater fidèlement dans de nombreux récits toute la période vécue pendant la guerre comme aviateur, comme prisonnier de guerre et finalement, à la libération, comme artiste de music hall...

Bobby Laumans était titulaire de nombreuses distinctions honorifiques belges et étrangères. En 2011, il se verra attribuer le diplôme VTB de 70 ans de brevet aéronautique.

Robert "Bobby" LAUMANS 1920 – 2014

Robert "Bobby" Laumans is geboren te Tervuren op 4 december 1920. Hij is overleden op maandag 21 april 2014 in Sint-Lambrechts-Woluwe op 93-jarige leeftijd.

Hij begon op 1 september 1939 als leerling-piloot bij de Militaire Luchtvaart en maakte deel uit van de 82^{ste} Promotie. Hij stond op het punt gebrevetteerd te worden toen de oorlog uitbrak. Op 13 mei 1940 trok de Vliedschool van Wevelgem zich terug naar Oujda in Marokko. Van daaruit ging Bobby Laumans naar Groot-Brittannië om zijn opleiding voort te zetten. Flying Officer Laumans had al ongeveer 50 missies gevlogen toen hij op 1 juni 1942 boven het Kanaal werd neergeschoten. Hij dreef drie dagen in zijn rubberboot voordat hij door de Kriegsmarine werd opgepikt. Als krijgsgevangene in Stalag Luft III, in Sagan, Silezië, nam Bobby vanaf 1943 actief deel aan de voorbereidingen voor de "Great escape"...



Bevrijd op 2 mei 1945 werkte Bobby Laumans eerst bij Transport Command voordat hij in 1946 bij Sabena in dienst trad. Hij was achtereenvolgens gezagvoerder op DC-3, DC-4, CV-240, CV-440, Caravelle, B707, B727 en B747. Hij eindigde zijn carrière als hoofd van de afdeling training en B747 chief pilot. Hij ging op 26 juni 1976 met pensioen.



bevrijding, als music hall artiest beleefde, getrouw te vertellen...

Bobby Laumans behaalde talrijke Belgische en buitenlandse onderscheidingen. In 2011 krijgt hij het VTB-diploma voor 70 jaar luchtvaartbrevet.



ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Marcel BAIKRY

Je suis né en décembre 1928.

Je suis entré à l'Ecole de Pilotage Elémentaire avec la 124^e Promotion en 1952 et ai volé sur SV4b. Je suis ensuite passé à l'Ecole de Pilotage Avancé à Brustem où j'ai volé sur Harvard et Spitfire Mk.IX sur lequel j'ai été breveté.

Je suis ensuite passé à l'Ecole de Chasse de Coxyde où j'ai volé sur le Spitfire Mk.XIV – quel merveilleux avion ! – pour ensuite faire ma conversion sur Meteor T.Mk.VII.



Je suis alors posté à Beauvechain à la 349^e Escadrille du 1^{er} Wing. Je quitte la Force Aérienne le 31 décembre 1955 pour rejoindre la Sabena.

J'ai volé successivement sur DC-3 (C-47), DC-4, DC-6, DC-7, B-707, Convair 340 & 440 et enfin, j'ai

terminé ma carrière sur DC-10 comme chef-pilote instructeur le 31 décembre 1983.

Alphonse 'Fons' DUMOULIN

'Fons' est né en septembre 1927.

En février 1945, il s'engage à 17 ans comme soldat volontaire de guerre. Admis dans le cadre des officiers d'active à l'âge de 19 ans, est breveté A Commando en 1947 et B Para en 1949 ; il sert pendant 8 ans dans les unités Para-Commando en Belgique et au Congo belge (Chef de peloton à la 3^e Troupe Cdo et à la Cie Ecole ; Chef de la Section entraînement au CE Cdo ; Commandant en second de la Cie Renfort Corée ; Officier S 1 du 2^e Détachement Para-Commando à Kamina, Congo belge ; Commandant en second de la 3^e Cie Cdo).



À l'instigation du Colonel Georges Danloy, Comd du Régiment Para-Commando, il suit au Centre National de Vol à Voile (à Temploux à cette époque) une formation de pilote de planeur (brevet en octobre 1953); le but était de disposer au sein du Régiment de quelques officiers détenteurs de cette spécialisation qui pourrait être utilisée immédiatement au cas où les forces armées décideraient la mise en œuvre de planeurs de transport comme cela avait été fait massivement au cours de la 2^e Guerre mondiale.

Breveté pilote à l'Aviation légère de la Force terrestre (ALFT) en 1957 ; il y exerce entre autres les fonctions de Chef de l'Instruction en vol, d'Officier S 3 et de Commandant a.i. de l'Ecole ALFT ; de Commandant de la 16^e Escadrille ALFT en RFA ; d'Officier Adjoint à la Direction ALFT de l'EMFT où il est « officier de projet » pour le programme d'acquisition d'avions bimoteurs Britten Norman Islander BN2A-21 de la Force terrestre et pour le programme d'acquisition d'hélicoptères moyens biturbines Aérospatiale SA 330 Puma pour la Gendarmerie. Termine volontairement sa carrière militaire en 1977 dans la fonction de Directeur ad intérim de l'Aviation légère de la FT qu'il exerce depuis 1975 à l'EM de la Force terrestre



Aux commandes, vol de convoyage du premier Puma vers Brasschaat.

Fait ensuite partie de l'équipe de rédacteurs du mensuel Aviaastro où il tient de 1977 à 1992 les rubriques « Défense » et « Giraviation ».

Est chargé en 1985 de la direction des opérations « Air » de l'ASBL « Heli Samu » qui, avec une équipe de pilotes bénévoles civils et militaires, assure sur BK117 un service quotidien d'ambulance hélicoptérée médicalisée en Belgique et vers les pays limitrophes.

Est membre en 2000 de la Société Royale Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge (VTB) ; en est administrateur à partir de 2002.

Détient les brevets militaires belges de pilote sur avions monomoteurs Stampe Vertongen SV-4bis, Piper L-18C, Dornier Do27, avions bimoteurs Britten Norman Islander BN2A-21 ; sur hélicoptères monoturbinés Aérospatiale Alouette II et biturbines SA 330 Puma. Ainsi que la qualification américaine US Army Pilot Officer sur avion Cessna L-19 et la qualification civile belge sur hélicoptère ambulance biturbine MBB Kawasaki BK 117.

Dans ses fonctions militaires et de presse aéronautique, il a piloté en évaluation de nombreux types d'hélicoptères dont la célèbre « banane volante » H-21 birotor en tandem de Piasecki/Vertol, l'unique prototype du « gunship » Sikorsky S-67, une version prototype du Westland Lynx qui détenait le record du monde de vitesse des appareils à voilure tournante, la version antichar belge de l'Agusta A109 AB, l'Agusta-Bell 212 (UH-1N Iroquois) et le puissant McDonnell Douglas (aujourd'hui Boeing) AH-64 Apache de l'US Army.

Est l'auteur du livre « Les hélicoptères Florine 1920-1950 – La Belgique à l'avant-garde de la giraviation », édité en 1999 par le Fonds national Alfred Renard avec l'appui de l'asbl Les Amis du Musée de l'Air et de l'Espace (AELR).

Est, avec le Lieutenant-général aviateur e.r. Michel Mandl, coauteur de l'ouvrage en 2 tomes « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » édité en 2011 chez CEFAL pour l'Université de Liège.

Leon DURY

Leon is in januari 1935 geboren.

1953...

70 jaar geleden mocht ik in Temploux, waar toen het Nationaal Zweefvlieg Centrum (CNVV) gevestigd was, na 13 dubbele starts, mijn eerste solovlucht uitvoeren, met een sleepstart achter een Morane 500 (de Franse uitvoering van de Fieseler Storch).

Jaren hiervoor, in 1948, was ik lid geworden van de Belgian Airscouts te Deurne-Antwerpen, de afdeling modelbouw en na enkele jaren, na opheffing van de vereniging, kwam ik in contact met zweefvliegpiloten en ben dan in 1952 lid geworden van de Antwerpse zweefvliegclub "Meeuw" en als medelid betrokken bij de bouw van de vliegende vleugel "Fauvel AV-36".

In de club was toen geen tweezitter voor opleiding. Maar in 1953 na het bekomen van een zweefvliegbekwaamheid ben ik in Temploux de opleiding gaan volgen.

In de volgende jaren de proeven voor het D-brevet (50 Km, 5 u, 1.000 m HW) behaald, afstanden werden toen nog gevlogen door zweever met een glijhoek (finesse) van 1:17 / 1:20! Met vele "buitenlandingen"...



Eerste solovlucht in Temploux.

De kwalificatie "checkpilot" (les geven maar leerlingen niet solo laten gaan) behaald in 1960 te St-Hubert, en een jaar later mijn opleiding voor "Instructeur" ook te St-Hubert.

Later volgde de 300 km en 3.000 m hoogtewinst voor het E-brevet (Gouden-C).

Deelgenomen aan verschillende Belgische wedstrijden o.a. de "Victor Boin" eendagswedstrijden (dat was zo ver mogelijk vliegen!) bij slecht zweefvliegweer een 10-tal km verder het veld in of tussen de koeien.

In '65-'66 vloog ik met een "Aermacchi Lockheed AL-60" voor luchtfotografie mee als "navigator", kijkend door een vizier en met stafkaart om op "de lijn" van de kaart te blijven van de op te nemen stroken. Er werd me aangeraden om een oefenvergunning aan te vragen, ik had al wat starts en landingen gemaakt voor en na de *climb and descents*.

In het begin van 1966 heb ik mijn eerste solo gevlogen op de Super Cub, het sleepvliegtuig van de zweefvliegclub, en na alle proeven en trainingen mijn vliegexamen afgelegd op Keiheuvel en kort erna de sleepvergunning.

Na vele luchtdopen, toestellen overvliegen voor onderhoud en sleepvluchten, ook lange sleepvluchten, o.a. Antwerpen – Aspres sur Buech (FR) bij Gap, met 2 tussenlandingen Fl/time 7u20, voor een 14-

daagse zweefvlieg vakantie. Hiervoor had ik al een 5-tal lange sleepvluchten gevlogen in het zweefvliegtuig (Fulda (D) – Antwerpen, Antwerpen – Aspres H/T en Antwerpen – Dornbirn (Oostenrijk) H/T.)

Ook een blijvende herinnering zijn de verschillende vluchten, met Cessna 150, van Reims Prunay naar Rome, met tussenlandingen te Montelimar, Nice of Cannes, Bastia (Corsica), Rome (Ciampino), meestal met 2 toestellen, basic instruments, no radio en met de kaart op schoot.

Toen ik bij een firma ging werken als techniek/mechanicus, ook herstellingen van zweefvliegtuigen, en er veel naar het buitenland gereisd moest worden, lag het voor de hand dit te doen met een gehuurd vliegtuig (geen wachttijden op luchthavens, vertrekken als het past, geen uren rijden met de wagen, enz.) eerst met “Cherokee”, “Reims Rocket” e.a. Later in 1974 werd besloten een firmatoestel aan te kopen, een “Piper Aztec”. Waarop ik mijn bi-motor rating behaald heb.

Ondertussen begonnen met cursus beroeps/IFR en opleiding. Waren er vluchten die noodzakelijk moesten uitgevoerd worden, dan werd er een IFR-piloot ingehuurd. Vanaf 1976 kon ik de IFR-vluchten zelf uitvoeren.



In Iqualuit (Canada) bij het overvliegen van de “Aerostar”. Temp was -23° C.

werk veranderd, waardoor er van de *rechecks* niets meer is terecht gekomen.

– Het was een fijne tijd. –

Oswald MOLITOR

Oswald est né en août 1933.

Juillet 1952 : entrée à la Force Aérienne et élève-pilote sur SV4b. Départ pour les USA en août.

16 octobre 1953 : breveté pilote aux USA, Class 53-F. Suivent alors Del Rio et Luke AFB sur F-84.

Janvier 1954 : au 9^e Wing, 22^e Escadrille à Bierset sur F-84G. Devient aussi instructeur et examinateur PSV sur T-33.

1956 : passage à la SABENA comme 1^{er} Officier sur DC-3, DC-6, DC-7 et Convair 440.

1958 : Commandant Fret.

À partir de 1959 :

- Commandant pilote de ligne sur DC-3 ;
- Commandant sur Convair 440 ;

Toen de firma besloot een nieuw toestel aan te kopen, viel de keus op TS 601P “Aerostar” wat ons toen de mogelijkheid gaf boven het meeste “slecht” weer (tot 23.000 ft) te vliegen.

Samen met mijn goede vriend Eddy den Hollander hebben we begin 1978, in een 12-tal etappes het toestel, vanuit Santa Maria (CA) naar Antwerpen gevlogen.

Tot in 1980 er een medisch probleem optrad, en na vele onderzoeken en tests heb ik, bijna een jaar later mijn vlieg-vergunning terug bekomen. Ondertussen was ik van

- Instructeur sur Convair 440 ;
- Commandant sur Caravelle 210 et instructeur Chef-pilote ;
- Commandant sur B727 et instructeur Chef-pilote ;
- Commandant sur B737 et instructeur Chef-pilote ;
- Chef de secteur court-moyen courrier ;
- Commandant sur DC-10 et instructeur Chef-pilote ;
- Chef de secteur DC-10.



À la Sabena, 1er officier sur Douglas DC-7...

À partir de 1983 : Directeur des Opérations Aériennes et Vice-Président Exécutif des Opérations Aériennes.

1^{er} janvier 1993 : départ à la retraite avec plus de 20.000 heures de vol et nommé Directeur Honoraire par le Conseil d'Administration de la Sabena.

Obtient en 1969 le Prix Marie Monseur pour avoir posé une Caravelle dont les roues gauches du train n'étaient pas verrouillées. Grâce à un dérapage contrôlé au contact de la piste, le train a pu être verrouillé.

Denis NOOTENS

Denis est né en février 1931

L'intérêt qu'il porte à tout ce qui vole remonte à son enfance. Dès l'école primaire, il demandait à ses parents de lui acheter le magazine illustré « l'Aviation belge » plutôt qu'un journal « Mickey » ou autre illustré pour jeunes de la période d'avant-guerre.



À partir de 1945, pratique la petite aviation à la Koninklijk Atheneum Leuven qui disposait (depuis les années 1930) d'une section de Propagande Aéronautique appelée SESAL, présidée en 1945 par Jean Kamers auquel il succédera ensuite. Ils participeront ensemble à des Championnats de Belgique de petite aviation et concours de prototypes de planeurs.

Entrée à l'Université en 1951 comme étudiant boursier et désigné, la même année, comme président bilingue de la section louvaniste de l'ANCUPA (Association Nationale des Cercles Universitaires de Propagande Aéronautique).

Nous sommes en pleine guerre de Corée et l'activité la plus florissante, avec l'aide de la FAé, consiste à recruter des candidats pour le Flight Universitaire. Au total 24 étudiants UCL/KUL obtiendront leurs ailes de pilote de chasse avant que le Flight Universitaire ne soit supprimé... pour raison d'économie (de même que l'Escadrille auxiliaire par

la suite). Par ailleurs, l'ANCUPA négocie pour l'obtention de bourses en faveur du vol à moteur sportif ainsi que du vol à voile.

Le 21 février 1953, Denis effectue son premier vol en D.C. sur Piper Cub à Keerbergen avec Daniel Jordens (dit « le Ministre ! »), comme instructeur. Premier vol solo sur avion le 25 octobre 1953.

La même année, il entame sa formation de pilote de planeur et obtient le brevet élémentaire le 7 octobre 1953, en même temps qu'un Capitaine Para-Commando, Alphonse Dumoulin, qui deviendra Chef de Corps à l'Aviation Légère et ensuite grand spécialiste de l'hélicoptère et administrateur des VTB.

En 1954, rencontre en Angleterre d'un pionnier mondial du vol à voile, Wolf Hirth, président de l'Aéro Club d'Allemagne, qui est déçu d'apprendre que le Club Universitaire de vol à voile qu'il avait aidé à mettre sur pied à Louvain en 1931-1932 n'existe plus !

Dès son retour en Belgique, D. Nootens se lance dans la recherche de sponsors pour l'achat d'un 1^{er} planeur ainsi que la recherche d'un terrain pour la création d'un aérodrome dans la banlieue louvaniste. Le planeur sera baptisé en 1956, mais le projet très avancé d'aérodrome sera victime de l'extension vers Louvain de la TMA de Melsbroek dans le cadre de l'expo 1958 ! L'embryon de club commencera ses activités à Grimbergen grâce à l'aide et aux conseils du C.N.A. (Club National d'Aviation). En 1957, le vol à voile est chassé de Grimbergen et rejoint Temploux.

Service militaire comme COR en 1957-59 : désigné comme officier carburant au 7^e Wing de Chasse et désormais baptisé « Mazout ». Admis en week-end comme instructeur au Flight Vol à Voile installé au 7^e Wing de Chasse à Chièvres depuis son retour d'Allemagne : Cdt a.i. de ce Flight les 6 derniers mois de service militaire, mais également professeur de math, en flamand, pour la préparation à l'examen A des militaires. Il ne rentrera plus chez lui désormais que certains dimanches dans la soirée afin de s'approvisionner en linge propre mais gardera cependant un merveilleux souvenir de son séjour au 7^e Wing de Chasse.

En 1959, démobilisé, il reprend en main les activités du club de Louvain en qualité d'administrateur délégué et instructeur. Mise en pool ensuite des activités de Louvain et de Tirlemont sur l'aérodrome de Goetsenhoven.

En août 1962, rappel à Oostmalle comme instructeur pour l'écolage des Cadets de l'Air.



Le Centre National de Vol à Voile (CNVV) à St Hubert.

En 1963, le désormais Aéro Club Universitaire de Louvain (ACUL)/Leuvense Universitaire Aeroclub (LUAC) quitte l'aérodrome de Goetsenhoven et s'installe à Temploux.

En 1977, la « splittings » des activités sportives est effectuée avec partage du matériel volant (5 planeurs). Les étudiants de la KUL se retrouvent à Zwartberg tandis que ceux de l'UCL poursuivent leurs activités volantes à Temploux avec D. Nootens comme président, fonction qu'il transmettra à Joseph Art lors de l'A.G. de l'ACUL en 2022, installé depuis 1984 à l'aérodrome de St Hubert.

En 1984, suite au décès dans un accident de moto survenu à Anselme Vernieuwe, Denis Nootens est nommé administrateur-délégué du Centre National de Vol à Voile à Saint-Hubert, puis en deviendra le président en 1988 lors de décès de Willy Grandjean. Denis confiera la présidence du CNVV à Michel Pihard en 2014. Pour rappel, le CNVV de St Hubert est une école de formation initiale et de perfectionnement de pilotes de planeur, également d'instructeurs vol à voile ainsi que de pilotes remorqueurs qui, depuis sa fondation par l'Aéro Club Royal de Belgique en 1952, a vu défiler des milliers de stagiaires.

À partir de 1984, il assume également, durant trois ans, la fonction de président de la Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile.

Arrêt de ses activités sur avion en 2003.

Denis présidera également l'Aéro Club Universitaire de Louvain actif à St Hubert depuis 1984, jusqu'à l'A.G. de 2022 qui la confia à J. Art, année également de l'échéance de la licence de planeur de Denis qu'il ne renouvellera pas, mais il gardera encore son mandat d'administrateur de l'ACUL.

Son épouse Anne-Marie souhaiterait pouvoir ajouter un dernier chapitre pour évoquer l'important service qu'elle a rendu à son époux depuis 1966 (et ce n'est pas terminé mais ralenti cependant) : la préparation avec amour, tôt le matin, du casse-croûte à chaque journée de week-end passée par son mari sur un aérodrome !

Charles PEYRASSOL

Charles est né en janvier 1927.

En septembre 1944, la Belgique étant libérée (2^e Guerre mondiale), j'ai envoyé une lettre au Prince Régent pour lui demander de devenir pilote d'avion. Transmise au Ministère de la Défense nationale, on me répondit qu'il n'y avait pas de recrutement d'élèves-pilotes.

La guerre se prolongeant, je m'engage en janvier 1945 comme volontaire de guerre : entraînement en Irlande, 2^e Bataillon, 5^e Brigade d'infanterie. Je suis rendu à la vie civile en mai 1946.

J'avais 19 ans, j'habitais les Corons. Désirant me perfectionner pour un avenir meilleur, je suis candidat électricien à la Force Aérienne, rappelé en septembre 1948.



Sur C-47 Dakota au 15^e Wing, mais aussi à Kamina (Congo) et à la FATAAC...

Lors de mon passage à l'Ecole technique de Tongres où j'avais réussi mon cours d'électricien, une note au secrétariat indiquait un recrutement d'élèves-pilotes. J'ai répondu favorablement à cette demande et je rejoins la 120^e Promotion à Gossoncourt. Après un entraînement sur SV4, départ aux USA en 1951 à Colombus (Mississippi) mais je suis malheureusement rayé sur T6-Harvard.

A mon retour en Belgique, je suis candidat navigateur et suis breveté navigateur à Winnipeg (Canada) en février 1953.



Près de 20 ans sur C-119 Flying Boxcar...

J'ai effectué un terme de 3 ans à Kamina sur DC-3 (1957 à 1960), et ensuite de nombreuses missions au Congo, de 1964 à 1970, e.a. à la FATAC de juin à septembre 1964 et puis de juillet à octobre 1966. Je suis admis à la retraite en 1972.

Carrière civile, études : à partir d'avril 1972, je suis attaché commercial à la S.A. Tudor et en 1979, j'obtiens ma licence en politique économique & sociale à l'UCL. Je mets un point final à ma carrière civile fin 1988.

– Aviateur –

*Quel privilège d'exister
Quelle richesse d'avoir été
Parmi la race des seigneurs
Plus de vingt ans Aviateur.*

– Équipage –

*Tout là-haut parmi les nuages
Sous un ciel bleu ou ciel d'orage
C'est toujours le plus beau voyage
D'être(s) en avion en équipage.*

Raoul TREIGNER

Raoul est né en mai 1932.



Il s'engage au service actif à la Force Aérienne le 02 août 1951. Il reçoit sa formation aux USA en 1952 à Bartow (Florida) sur T-6 et reçoit son "Certificat de compétence sur T6" le 17 septembre 1952. Il passe alors à Bryan (Texas) sur T-28 et T-33.

A son retour des USA, il entre en escadrille à la 27^e de KB le 16 mars 1953. Il est nommé Sous-lieutenant aviateur le premier avril 1953. Il est détaché auprès du commandant du Groupe de vol (Major Papeians de Morchoven) de KB comme "safety officer".

Il passe ensuite à Bierset à la 22^e Escadrille.

Le 1 septembre 1956, il passe dans le cadre de réserve et entre à la Sabena.

Il commence à la Sabena comme second pilote sur DC-3, puis Convair 440, DC-4, DC-6, DC-7, SE 210 et B-727. On le retrouve ensuite sur :

- DC-3/C-47 le 22 juin 1965 ;
- Copilote SE 210 Caravelle le 31 mars 1965 ;
- Copilote Boeing 727 le 22 juin 1967 ;
- Commandant Fokker 27 le 29 juin 1972 ;
- Commandant SE 210 le 15 février 1974 ;
- Commandant Boeing 737 le 21 janvier 1975 ;
- Commandant Boeing 707 le 29 novembre 1978 ;
- Commandant DC-10 le 22 février 1983.

Quand il prend sa retraite, il compte quelque 21.000 heures de vol à la Sabena.

André WILLEMS

André is in oktober 1932 in Oostende geboren.

Hij heeft na het doorlopen van zijn wetenschappelijke studies in het O.L.V. College de Luchtmacht vervoegd op 3 juli 1952 als gelijkgesteld sergeant, en werd nadien na een eerste screening van 23u40 op SV-4B en 1u30 op Harvard in Koksijde, geselecteerd om zijn opleiding als piloot verder te voleindigen in de USA.



“Gunnery” op T-33 te Laughlin AFB, Texas.

zelen dit eind januari 1954. Hij totaliseerde dan 341u15.

Na het intermachten examen “A” afgelegd te hebben begin 1955 werd hij opgenomen in het actief officierskader van de Luchtmacht.

In 1968 werd hem door de Chief Staff USAF Gen John D Ryan het brevet van “Command Pilot Wings” toegekend.

Na een korte periode in België doorgebracht te hebben vertrok hij in augustus 1952 naar Greenville (Mississippi, USA) voor zijn “basic training” op T-6G (1^{ste} vlucht 25 Sep 1952, totaal 130u25). Vervolgens vertrok hij naar Foster AFB (Victoria, Texas) voor “advanced training” op T-28A (totaal 55u30) en op T-33A (totaal 59u30) waar hij op 1 oktober 1953 zijn “Silver Wings” ontving als gebrevetteerd piloot van “Class 53-F”. Vervolgens werd zijn training afgerond met 34u30 op T-33 “gunnery phase” te Laughlin AFB, Texas, met oefenmunitie en te Luke AFB, Arizona, op F-84E met “real weapons” met een totaal van 36u10.

Na ongeveer 18 maanden in de USA doorgebracht te hebben werd hij bij zijn terugkeer in België als sergeant-piloot aan de 10 JBW, 27 JB Smd (gelegerd te Geilenkirchen, Duitse Bondsrepubliek) toegewe-

Zijn beroeps loopbaan werd als Generaal Majoor Vlieger afgesloten op 1 januari 1989 met een totaal van 3.886u50. Zijn laatste vlucht werd uitgevoerd op 7 Dec 1988.

Milestones in my career:

Jan 1954: aankomst in de 10JBW als sergeant-piloot.

Dec 1955: toegetreden tot het actief kader LuM als VP.

Nov 1967/Dec 1969: Afcnt-Brunsum Air Ops Division-Strike Section als majoor.

Dec 1969/Dec 1971: CO 349 Sqn te Beauvechain als majoor op F-104G.

Aug 1975/Okt 1976: Comd VI Grp 1 JAWW Beauvechain als LtKol/Kol op F-104G.

Okt 1976/Mei 1979: Staf LuM-O/sectie Chef VS3/SA met opdracht een zelfstandige sectie VDS (Directorate of Flight Safety) op te richten en er chef van te worden.

Mei 1979/Apr 1983: Comd 10 JBW op F-104G met o.a. de taak de conversie op F-16 te realiseren. Was operationeel op F-16 in de "strike role".

Apr 1983/Apr 1985: Staf LuM als Sectie Chef VS3.

Mei 1985/Dec 1988: Adjunct Stafchef (Plannen-operaties-personeel) als generaal-majoor.

1 Jan 1989 met pensioen als Gen Maj VI b.d.



Laatste vlucht op F-16...



NOTES



Jean-Pierre GILSON

Jean-Pierre est né en octobre 1940.

Le 2 mai 1961, il s'engage à la Force Aérienne comme candidat officier auxiliaire et est admis PN élève le 4 septembre. Il reçoit ses "Wings" avec la 149^e Prom le 13 septembre 1963 et est nommé Sergent. Le 1 octobre 1969, il est nommé Capitaine Aviateur dans le cadre auxiliaire.

Le 1 octobre 1970, son engagement est résilié à sa demande. À la Force Aérienne, il aura volé sur F-84F à la 1^{er} Escadrille et sur F-104G à la 350^e Escadrille.

Après avoir obtenu la licence de pilote professionnel IFR, il obtient alors sa licence de pilote hélicoptère en 1974 et vole au Zaïre pour la compagnie Minière de Bakwanga (MIBA), dans le Kasai oriental.

Par la suite, Jean-Pierre poursuivra ses activités aériennes au Zaïre au sein de la compagnie Scibe Airlift.

En reprenant les vols effectués au sein de la MIBA et ensuite de Scibe Airlift, il volera successivement sur Hughes 300, Alouette II, Piper Cherokee 140, Cessna 180 STOL, Aero-commander 680, Swearingen Metro, HS 125-600, Lockheed L-100 (version civile du C-130 Hercules), B727-100, B707-320, et plusieurs versions du DC-10, totalisant plus de 18.000 heures de vol à la fin de sa carrière en 1999.



L'Alouette II de la MIBA, immatriculée 9Q-CGG

René HOEBEN

René is op 23 Feb 1939 geboren.

1955 – 1957: Cadettenschool.

1957 – 1958: Koninklijke Militaire School - 97 Prom TAW.

1958 – 1960: Opleiding tot marineofficier bij de Royal Canadian Navy (Victoria B.C.).

Ik start mijn opleiding piloot op het einde van 1961 met de 62A Prom in de EVS te Goetsenhoven. Mijn eerste vlucht op SV-4B heeft plaats op 3 januari 1962. Een goede drie maanden later stappen we over naar Gevorderde Vliedschool in Brustem waar ik kennis maak met de Fouga Magister op 9 april. Voor de laatste stap gaan we naar de basis Woensdrecht (KLu, NL) om op T-33 te vliegen (25/02/63). Daar wordt mij op 7 juni 1963 het brevet van piloot toegekend. Op dat ogenblik ga ik over van de Zeemacht naar de Luchtmacht.

Daarna gaan we naar de basis Eindhoven voor de OTU en conversie op F-84F (24/07/63).

Enkele maanden later vertrek ik naar de 10 Wing in Kleine Brogel waar ik toegewezen word aan het 31 Smaldeel. De vervanging van de F-84F door de F-104G was gestart in 1963, en in 1964 was het de beurt aan de 10 Wing. De Luchtmacht had beslist dat men minimum 800 vluchten moest hebben om in aanmerking te komen voor een conversie op F-104G. Die uren heb ik nog niet en ik word overgeplaatst naar het 42^{ste} Smaldeel Recce te Bierset uitgerust met RF-84F Thunderflash (18/05/1964). Drie jaar later in 1967 word ik aangeduid om gedurende twee jaar cursus te volgen aan de Krijgsschool. Tijdens die periode blijf ik vliegen op RF-84F als bezoeker.

In 1969, afgestudeerd als Stafbrevethouder, word ik aangeduid voor de 15 Wing. Ik kan mijn hoop op een conversie op Mirage 5 vergeten. Na het volgen van de TCU word ik aangeduid voor het 40^{ste} Smaldeel uitgerust met C-119G (28/07/1969). Een hele verandering!

In 1972 wordt de C-130H verwacht in de 15 Wing. Deze keer wil ik erbij zijn, en het lukt. Ik maak deel uit van een bemanning die in Little Rock AFB (AK, USA) een volledige conversie C-130 zal volgen. Na terugkeer uit de USA word ik aangeduid als chef TCU belast met de conversie van de C-119-bemanningen naar C-130H.



Eerste solo op F-84F Thunderstreak...



Base Co van de 15 Wing en boordcommandant op C-130H.

de C-130H. Ik verlaat de Luchtmacht op 1 april 1997.

Patrick JANSSENS de VAREBEKE

Tijdens de zomer 1963 heb ik in het CNVV St-Hubert mijn B-brevet zweefvliegen behaald, en een beurs voor motorvliegen van 40 uren verkregen. Daarmee heb ik mijn licentie privaot piloot ook kunnen behalen.

Op 17 Aug 1966 inlijving bij de Belgische Luchtmacht als leerling-piloot van de Promotie 67A. Op 18



Zomer 1963, zweefvliegen in St Hubert (CNVV)...

Tot eind 1986 blijf ik vliegen als boordcommandant C-130H. Dit zowel tijdens mijn periodes als CO 20 Smd, OSN en Korpscommandant 15 Wing als tijdens de periodes dat ik andere functies bekleedde buiten de 15 Wing.

Begin 1987 word ik aangeduid om een functie op te nemen op het NATO Defence College in Rome. Leuke job maar er is geen mogelijkheid om als bezoeker te vliegen en ik moet de C-130H achterlaten.

In december 1989 word ik benoemd tot generaal-majoor en keer terug naar België om de functie van Chef van de Divisie Operaties op de Generale Staf op te nemen. Blijkbaar kan de 15 Wing nog steeds bezoekers gebruiken en ik laat me begin 1990 terug uitchecken als boordcommandant C-130H.

Na drie intense jaren op de Generale Staf word ik bevorderd tot luitenant-generaal en ga naar het NAVO Hoofdkwartier als MILREP (Permanente Vertegenwoordiger van de Belgische CHOD in het Militair Comité van de Navo). Op 22 juli 1994 doe ik mijn laatste vlucht met

Aug aankomst in Goetsenhoven Elementaire Vlietschool waar wij op Stampe en Vertongen SV-4b gaan leren vliegen. In 1967 gaan wij over naar Brustem om op Fouga Magister ons te vervolmaken op een twin-jet. In feite vliegen wij op de parallel baan in Beauvechain en de F-104's op de *main runway*, omdat de landingsbaan in Brustem verlengd wordt.

Op 21 juni 1968 zijn wij gebrevetteerd piloot na 75 uur op T-33 in Woensdrecht (NL) en op 19 december 1968 hebben wij de OCC F-84F achter de rug, van ook 75 uur.

Daarna terug naar België, met gans de Prom naar Florennes, behalve 4 man waaronder ikzelf naar de FFMC (Flight Formation Monitors) in Goetsenhoven 2 maanden op SV-4b en 2 maanden naar Brustem op Fouga om *ab-initio* instructeur te worden: van midden 1969 tot 1971 instructeur op Fouga, SV-4b en bij de eersten op Marchetti.

Op 1 aug 1971 in 350 Squadron om op Lockheed F-104G te vliegen. Toen heb ik 1.200 uur vlucht in totaal. Wat een ongelooflijk vliegtuig die Starfighter !!

In 1974 weer geposteed naar het Vervolmakkingscentrum te Brustem op T-33 in het 11^{de} smaldeel, eigenlijk de Jachtschool. In 1975 Kapitein benoemd. In april 1978 neem ik de plaats in van Ops & Trg van de basis, en vlieg ik zowel op T-33 als op Fouga Magister. Heel leuk!

Op 26 december 1981 benoeming als Majoor Vlieger na een jaar KHID (Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie).

Op 10 januari 1983 Commandant van het 7^{de} smaldeel op Alpha-Jet. Na twee jaar aangesteld als "Air Defense Officer" in HK AAFCE Ramstein waar ik drie jaar veel contacten zal hebben met de 1^{ste} Wing in Beauvechain. Tijdens die jaren vlieg ik Fouga in Beauvechain.

In april 1988 terug naar België, als Commandant voor de tweede maal van een smaldeel, nl. het 33^{ste} smaldeel Fouga. Na een jaar mijn benoeming als Lt Kol Vlieger en Commandant van de Groep Opleiding in Goetsenhoven.

Drie januari 1990 hoofd van de sectie VS1/IRP, later VSRP (public relations Luchtmacht). Op 16 oktober 1991 over naar HK Commando Training als adjunct van de Generaal voor de opleiding Varend Personeel. Na twee jaar, op 1 okt 1993 moet ik op pensioen !!!

Op 26 december 1993 benoeming als Kolonel Vlieger Reserve.

Einde loopbaan in de luchtvaart !

Hermann METENS

Né en août 1945.

En 1961, il entre à l'Ecole Normale de l'État de Couvin où il obtient son diplôme d'instituteur et aux Cadets de l'Air en octobre; il y obtient ses brevets B et C de vol à voile en août 1963.

En juillet 1966, il entre à l'Ecole de pilotage de la Force Aérienne. Le 24 août 1967, il obtient la licence d'entraînement auprès de l'Administration de l'Aéronautique et quitte la FAé en septembre.



1968. OCC F-84F Thunderstreak in Nederland...

Le 13 novembre 67, il reçoit sa licence de pilote privé. Dès ce moment, il devient pilote remorqueur de planeur auprès du 'Limburgse Vleugels' et du Centre National de Vol à Voile. A partir de mars 68, il s'occupe des relations publiques de l'Aéroclub Royal de Belgique à la demande de M. Paccot. En avril, il intègre l'équipe rédactionnelle de 'La Conquête de l'Air' avec M. G. Cassiman.

Le 10 octobre 69, il reçoit la licence de pilote professionnel restreint et la qualification d'instructeur. Dès ce moment, il exerce comme instructeur-vol auprès du 'Diest Aero Club' à Schaffen et auprès des 'Ailes Ardennaises' à Charleville en France ; il effectue aussi des remplacements auprès du C.A.G. à Charleroi.



Instructeur au DAC à Schaffen en 1998.

A partir de mars 70, il exerce comme pilote remorqueur auprès de la compagnie Aeropan à Zwartberg et il y exerce aussi pour la photographie aérienne. En 1971, il crée l'Aéroclub des Rièzes et des Sarts à Cules-Sarts où il essaie d'organiser un aérodrome sur les terrains de la famille ; il y donnera d'ailleurs des baptêmes de l'air.

En 1974, il organise pour la Belgique, auprès du Ministère de l'Education nationale, les 7^e années d'études de spécialisation en aéronautique pour faire suite aux humanités techniques (C.E.S.S.) sous la forme d'une 7^e aéronautique-électronique, 7^e aéronautique-mécanique et 7^e aéronautique-soudure ; ceci tant pour les régions francophone que néerlandophone.

Le 26 août 76, il obtient la licence de pilote « full » professionnel et la qualification IFR. En 1979, il est chargé des relations publiques de T.I.A.

En 1984, avec l'aide de MM. Van Hove, Verhoeven, Britt, Vanderperre, Drappier, Deweerdt, Ooms, Caron et Decorte, il organise l'Ordre Professionnel des Instructeurs-Aviateurs de Belgique – Association Belgian Flight-Instructors (A.B.I.) dont le siège est à l'Administration de l'Aéronautique.

En 1985, avec MM. Vanderperre, Van Hove, Van Laer et les autorités militaires, il organise la commission COMIXAIR dont le siège est à l'Administration de l'Aéronautique.

En 1989, il organise pour l'enseignement de promotion sociale, les 7^e années d'études de spécialisation en aéronautique pour les Belges titulaires d'un C.E.S.S. ou pour les étrangers titulaires d'un B.A.C. en accord avec l'OACI.

En 1986, avec Jean Bonnevie, il organise la BVAf, la Belgian Veteran Aircraft Federation dont le siège est à la Maison des Ailes.

En 1992, il organise avec l'Aéroclub des Rièzes & des Sarts et des militaires de la base de Florennes, l'aérodrome de Cerfontaine qui sera repris par la Région Wallonne qui y effectue de gros travaux inutiles alors que l'Administration de l'Aéronautique avait homologué l'aérodrome et agréé auprès de toutes les autorités compétentes.



Sur Piper J-3C-65 Cub...

De 1980 à 2004, il a été au service des relations publiques de diverse sociétés comme T.I.A. avec M. Rentsens, puis à la demande du Col Avi Dewaelheyns, des sociétés B.F.C., Archi-Cargo, Red-

Air et NEAS ; il vole également au sein de ces sociétés.

De 1974 à 2011 : il a également été professeur d'aéronautique pour les écoles de la Communauté française de Belgique.

De 1970 à 2003 : instructeur de beaucoup d'élèves-pilotes.

Hermann a arrêté de voler le 30 décembre 2012 et totalise 4.882 heures de vol sur divers avions.

Lucien PAQUAY

Né en décembre 1938.

Lucien commence sa carrière aéronautique avec la promotion 62B de la Force Aérienne.

Après l'entraînement sur SV4, Fouga et T-33, il est breveté pilote le 4 octobre 1963 à Eindhoven (NL).

En cours de conversion OCC sur F-84F à Eindhoven, il quitte la FAé pour rejoindre l'Aviation légère de la Force Terrestre. Il est breveté pilote LtAvn en 1964 et rejoint la 18^e Escadrille LtAvn à Merzbrück en RFA. Il quitte définitivement l'aviation militaire fin 1966 avec quelque 650 heures de vol.



Grumman AA-5B.

De 1967 à 2000, il vole en tant que pilote privé à Verviers et à Spa. Il y

totalisera quelque 250 heures sur L18C, HR 200 & 400, Cessna 152 et 172, Grumman AA-5B...

Lucien obtient sa licence ULM/ DPM en 1998 à Spa, sur Mistral. Il arrête de voler en 2002.

Pierre SANGLIER

Pierre est né en octobre 1944.

Une myopie de naissance m'a écarté de toute carrière aéronautique, cette affection étant un critère d'exclusion de toute carrière professionnelle à l'époque.

Hélas, atteint du virus, j'en fus réduit à la pratique aéronautique de loisir, la proximité d'un aérodrome (Charleroi) m'a permis de pratiquer le vol à voile, sport que je n'ai pas cessé de pratiquer depuis (mais plus à Charleroi...). J'ai été lâché sur Rhonlerche, planeur de 17 de finesse, brevet B le 30 juillet 1963, le brevet C obtenu 1 mois plus tard, le brevet D, premier brevet reconnu internationalement le 26 avril 69.

Un peu de compétition dans les années 90, un peu de vol montagne à Fayence (Alpes) et La Llagone (Pyrénées). J'ai volé sur plus de 30 planeurs différents, et actuellement, je suis l'heureux propriétaire d'un planeur ULM à propulsion électrique qui me permet d'être entièrement autonome.

Après 60 ans de brevet et 2.300 heures de vol, je pratique toujours avec entrain la discipline, en espérant encore quelques années de pratique, l'âge étant...



Entièrement autonome et prêt pour le prochain vol...

Marc VANTOURNHOUT

Marc is in mei 1945 geboren.

Toen begin jaren 50 van de vorige eeuw het Koreaanse conflict uitbrak vroeg de VS bevriende mogelijkheden om kandidaat piloten naar de VS te sturen voor opleiding en latere inzet in de gevreesde uitbreiding van de oorlog. Om aan die vraag te voldoen werden op verschillende vliegvelden in België "gradings" georganiseerd voor aspirant piloten, zo ook op EBMO, op 4km van mijn geboortedorp. Als 7-jarige was ik een vaste klant aan de prikkeldraad van het vliegveld om de SV4 en Tiger Moth capriolen te bewonderen en het is daar dat het zaadje geplant werd voor mijn latere hobby.



Als student middelbare school zag ik de uitnodiging "wordt piloot op 16 jaar" van de Luchtcadetten van België. Wat me niet lukte omdat ik in 1962 op uitwisseling naar de US mocht en dat jaar niet meer aan een vliegkamp mocht deelnemen. Maar in 1963 behaalde ik mijn brevet "B" op Röhnlerche in Oostmalle/Zoersel. Na nog enkele jaren zweefvliegen bij de BAC's, een toelating examen BLS en een legerdienst in Duitsland doorliep ik de BLS.

Na het examen TP, vliegen op Tiger Moth, SF260 Marchetti en Cessna 310, en een type rating SE210 Caravelle kon ik begin 1970

aan de slag als copiloot Sabena gedurende 2 jaar. Verder een 7-tal jaar F/O op B707 en 2 jaar B747, opleiding en training CPT 737 in 1982.

Na 6 jaar "Guppy", 8 jaar DC10, 3 jaar A340/330 sloot ik mijn Sabena periode af met een laatste A330 vlucht in juni 2000 met mijn zoon Bruno als copiloot.



In september 2000 zat ik al terug in een cockpit, ditmaal van een LJ45 bij Abelag, waar ik gedurende 12 jaar mooie dagen heb beleefd. In het economische probleemjaar 2012 vond ik dat het welletjes

Juni 2000, laatste vlucht op A330 bij Sabena.

was en nam afscheid van de professionele luchtvaart op mijn 67e verjaardag.

Maar het vliegen is te mooi om het zo maar op te geven en om, na wat omwegen via de Sabena vliegclub te Grimbergen en wat autogiro vliegen in LFQL en EBAM, nu nog ten volle te genieten van het VL3 raspaardje van JMB Aircraft, een op alle vlakken schitterende ULM.

60 jaren luchtvaart, die zijn voorbij gevlogen! Op naar de 70.



Votre rendez-vous mensuel, le 2^{ème} mercredi du mois à 12 Hr. à la

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles

Uw maandelijkse afspraak, de 2^{de} woensdag van de maand om 12 u. in het

HUIS DER VLEUGELS

Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel

NOTES

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 50 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 50 JAAR LUCHTVAARTBREVET



André BASTIN

André est né en mai 1946.

Il a obtenu son PPL en juillet 1973. En mars 1978, il obtient sa licence de pilote professionnel à Dallas au Texas et entame sa carrière au Zaïre. Il y volera sur C-310, PA-31-310 & -350. Puis sur DC-4 et Bristol Britannia chez Katalé Aero Transport.



Sur Bristol Britannia de Katalé...

En 1985, il devient commandant sur Fokker F27 chez Scibe Zaïre.

En 1988, après validation

de sa licence FAA, il est commandant sur FH227 et Embraer E-120 chez DAT.

En 1997, il passe sur BAe 146 et RJ-85/100 jusqu'à sa pension mi-2006.

Bob BERBEN

Geboren in Sept 1953

Begonnen op 16-jarige leeftijd met zweefvliegen op de Keiheuvel.

CPL, ME, IFR vanaf Okt '75 en tot '78 alle vormen van general aviation op 21 verschillende types: luchtdopen, paradrop, slepen, kinkhoestvluchten, taxi, ferry, instructeur...

Vanaf '78 F/O op FH-227 bij DAT.

Van April '82 tot Dec '84: Captain en LTC op F-27 bij Air Algérie met toch wel enkele memorabele vluchten. Moeilijkste vlucht van mijn carrière was er tijdens zandstormen met gusts tot 40 kts en zicht zo goed als nul in moderate turbulence en dan landen in Tamanrasset na een NDB approach met de beacon op 4 nm, voorafgegaan met 4 G.A. en *committed to land* gezien geen uitwijk mogelijk met storm over de ganse Sahara. "Moet er nog zand zijn?"

Begonnen in Jan '85 bij SABENA met volgende loopbaan :

- F/E B-747 van Jan '85 tot Mar '78.
- F/O B-737 van Apr '87 tot Jan '90. Tegelijkertijd FI op Marchetti SF-260 en Embraer Xingu-121 in de BLS/EAC.
- F/O B-747 van Jan '90 tot Jan '95.
- Captain B-737 van Apr '95 tot Mar '99.
- Captain A-330/340 van Apr '99 tot het faillissement Nov 2001.

Captain A330 bij BIRDY van Juni 2002 tot Okt 2004.

Captain A330/319 bij SN Brussels Airlines van Nov 2004 tot Mei 2006. Officieel op pensioen.

Captain A320 bij Thomas Cook Airlines van Mei 2006 tot Nov 2015.

Vanaf Maart 2016 tot op heden: *general aviation free lancer* FI, IRI, ME in verschillende programma's en vliegscholen. *Total experience*: 24.000 uren *fixed wing* en 2.600 uren ballon.

Naast *fixed wing* zeer actief in een gans andere tak van de luchtvaart: "lichter dan lucht".

Begonnen in 1984 met warmeluchtballon en al snel instructeur en examiner. Vanaf 2000 eveneens gasballonvaarder. Zeer veel avonturen beleefd met de ballon, met o.a. de hoogtevlicht naar 40.000 ft in



In mijn gasballon op 22/03/2019 op 4.000 ft boven Gronau.

Het was dan ook voor ons een zeer grote eer om hierdoor erelid benoemd te worden van onze vereniging VTB.



Last flight Thomas Cook A-320 op 15/11/2015 (BRU-Antalya).

open mand (OAT -72°C, brrrr). Maar de overwinning in 2005 van de "Coupe aéronautique Gordon Bennett" is de meest markante prestatie geweest. Deze competitie is de oudste luchtvaartwedstrijd van de FAI met eerste editie 1906 en wordt nog altijd elk jaar gestreden. Het team Berben - Siméons is nog altijd de recordhouder binnen deze wedstrijd met 3.400 km.

Gérard BOUFFIOUX

Gérard est né en octobre 1947.

  la fin de mes études à l' cole Royale des Cadets (1963 – 1966), je passe avec succès les tests d'aptitude médicale pour devenir pilote. Mais je sais déjà que ce n'est qu'une étape, et qu'il faut franchir avec succès d'autres épreuves ; beaucoup d'appelés, peu d'élus. Afin d'assurer mes arrières, je donne préférence à l' cole Royale Militaire où j'entre avec la 121  promotion polytechnique. Je découvrirai plus tard que polytechnicien pilote n'est pas le meilleur filon pour voler beaucoup pendant de nombreuses années. C'est une denrée plutôt rare sur laquelle l'état-major met le grappin dès qu'il y a un programme de développement.

En 1966, et pour la dernière fois, nous sommes tous « kakis » à l'entrée à l' cole Royale Militaire; dès 1967, le choix de la force est fait dès le départ. En ce qui concerne les promotions déjà en place, le choix de la force se fera en fin d'année académique 1967, en fonction du classement, et j'ai la chance de pouvoir passer à la FA  en tant que candidat pilote.

L'entraînement sur SV-4 commence dès juillet 1967 à Gossoncourt.   part un mois entier en juillet, l'entraînement se fait le mercredi après-midi au début, puis plus tard à raison de 2 journées consécutives par mois. Assez d coustu comme écolage. En 1970, je passe sur Marchetti SF-260M, toujours en tant qu'élève-pilote aux études à l'ERM.

Fin 71, les élèves-pilotes des promotions qui terminent l'ERM, à savoir 107 TAW et 121 Pol forment la 71C qui terminera Gossoncourt, avant de poursuivre sur Fouga puis T-33, à temps plein cette fois. Nous serons brevet s en avril 1973. 1967 – 1973 : un bien long parcours déjà, et pas encore pilote de chasse.

Après la transition sur Mirage 5, je rejoins la 2  Esc FBA (chasse-attaque)   Florennes, jusqu'en 1979. Et c'est déjà parti pour un premier passage en état-major à VS3/EW [section Ops/guerre électronique]. J'ai suivi la formation ad hoc à Mather AFB, Californie, en 1979. Au cours de cette période à VS3, j'ai séjourné pendant 13 mois à Eglin AFB, USA, en tant que manager d'un programme d'évaluation en vol d'équipement EW destiné au F-16 (que je ne pilote pas). Le dollar US étant à son niveau le plus haut en 1982, le programme ECM F-16 passe en pause, et j'ai l'opportunité de retourner en escadrille.

De retour à Florennes début 1983, j'assume le commandement de la 42  Esc de reconnaissance tactique, toujours sur Mirage 5B. Au cours d'une visite au 2 WTAC, le Comd TAF m'avertit que dès que les moyens financiers seront de retour, je retourne illico à l'EM. Je suis

quand même resté un peu plus de 2 ans.   partir de 1985, je volerai sur Fouga Magister en tant que



Début 1983, nommé C.O. de la 42 Esc sur Mirage 5 BR.

pilote visiteur au cours de mes différents séjours dans divers états-majors et autres unités « non volantes ».

- EM FAé VS3 et VSP, de 1979 à 1989 (sauf CO 42 Sqn), en charge de la guerre électronique.
- QG AFCENT Brunssum, Pays-Bas (*Forces alliées Centre Europe*).
- Chef de Corps du CRC Glons : 1992 – 1995 (surveillance espace aérien et contrôle des interceptions).
- CAOC Sembach (*Combined Air Ops Center*) puis, à la fermeture de celui-ci, QG AIRCENT (*Allied Air Forces Central Europe*) à Ramstein, RFA.



Le golf, mon autre passion...

telligente de transport de fonds, réorganisation des services d'urgence dans la province de Luxembourg, négociateur chez Fluxys, et actuellement développement de parcs éoliens.

Là, en tant que *branch chief*, j'aurai la charge de mettre sur pied le partenariat pour la paix en vue d'accueillir et d'intégrer dans l'OTAN les « pays de l'Est ».

En 97 puis 98, je participerai à 2 reprises, env. 10 mois au total, au centre d'opérations « Balkans CAOC » de Vicenza en Italie : c'est de là qu'est géré le volet aérien des Ops de maintien de la paix dans les Balkans. Je terminerai ma carrière militaire en tant que BE SNR (Senior National Représentative) à Vicenza toujours, avant de partir à la retraite fin 2000. J'ai donc réussi la plus belle acrobatie aérienne, telle qu'énoncée au cours de sécurité aérienne à Bevingen en 1972 : c'est, « pour un pilote de chasse, atteindre la retraite ».

Retraite ??? Passage dans la réserve active avec rappels ; mise au point d'une valise in-

Joseph DEGEY

Joseph est né en mai 1941.

Il a obtenu son PPL le 9 octobre 1973.

Marcel 'Celle' DE PETER

Celle is in augustus 1952 geboren.

Celle maakt deel uit van de Luchtmachtpromotie 72B en krijgt zijn "wings" opgespeld op 14 december 1973. Tijdens zijn loopbaan bij de Luchtmacht vloog hij bijna 18 jaar met de Mirage 5, van 1974 tot 1991, waarvan een groot aantal jaren als instructeur bij het 8^{ste} Smaldeel. In totaal realiseerde hij 3.200 vliegreuren op dit toestel. Hij eindigde zijn carrière als piloot C-130H bij het 20^{ste} Smaldeel van de 15^{de} Wing (1991-1996).

Celle houdt zich vandaag bezig met de restauratie van de Mirage 5 BD09 ("Team BD09"). Dit gewezen Luchtmacht vliegtuig kan tijdens de opendeurdagen bezocht worden in de loods H27 op de oude militaire basis van Brustem voor een virtuele vlucht 'Sensation Flight'. (www.miragebd09.be).

Theo EVERAERT

Theo is in januari 1952 geboren als zoon van een azaleakweker en voorbestemd om de zaak van mijn vader en grootvader verder te zetten.

Thuis werd er wel hard gewerkt en ik werd al vanaf mijn 10 jaar op internaat gestuurd in het Sint-Lievenscollege in Gent, waar ik het diploma Wetenschappelijke A behaalde. Beroepsgeoriënteerd droomde ik niet van het uitbreiden van een tuinbouwbedrijf maar wel van de job van mijn nonkel die officier bij de para's was en die later zelfs Bevelhebber van het Opleidingscentrum voor Commando's te Marche-les-Dames werd. Dit in gedachte nam ik op 16jarige leeftijd deel aan een sportkamp parachutespringen georganiseerd samen met de para's van Schaffen. In de vakantie van 1968 ben ik driemaal uit de ballon gesprongen en nadien 3 maal uit de C-119! In de Flying Boxcar had ik een plaats dicht bij de piloten die gezellig pratend van hun vlucht aan het genieten waren en dan is het gebeurd: vergeet de para's die in de modder kruipen, piloot zou ik (trachten te) worden.

Voilà. Na mijn examen A en alle ingangsproeven mocht ik in september 1971 samen met 35 collegae in de Prom 72B starten met onze opleiding in Goetsenhoven. Na ongeveer 350 goede en minder goede vluchten met goede en minder goede instructeurs - achtereenvolgens op de Sia Marchetti, Fouga Magister en de T33 - kreeg ik samen met 10 promotiemakers in december 1973 de begeerde vleugels opgespeld. Ons statuut van leerling-piloot veranderde naar piloot-leerling.



OCC op Mirage 5 BA.

In augustus 1974, na 80 uur op het strijkijzer werd er in mijn CNA genoteerd: "Geslaagd OCC Mirage 5 BA" en ik mocht mij gaan voorstellen bij de CO van het 2^{de} smaldeel te Florennes. Eens operationeel "Fighter bomber" in het 2^{de} smaldeel kreeg ik in februari 1975 de kans naar het 42^{ste} smaldeel te verhui-



Nu begon het echte vliegen. Er was maar plaats voor 5 gebrevetteerden die de operationele conversie cursus op de Mirage 5 zouden volgen en wat een geluk ik was erbij. Gevolgd door 4 auto's vloog ik naar Bierset via de nieuwe autobaan die nog niet volledig af was en dus niet toegankelijk. Ik had wel een toegang gevonden en... wij kregen alle 5 een PV aan ons been.

zen waar men 2 man tekort had (en het was daar rustiger) en zo werd ik een eenzame verkenningspiloot. Na ongeveer 450 soms bewogen vliegreuren op de Mirage dacht ik aan trouwen en ja, vrouwen hé... rond Leuven wonen zou voor de familie beter zijn... en toevallig hoorde ik dat men in Bevekom een piloot te kort kwam om een conversie op F-104 te starten. Ondanks mijn groeiende affectie voor de Mirage 5 wou ik toch de kans om kennis te maken met de F-104 niet laten voorbijgaan en de zaak was vlug geregeld. Op 1 april 1976 werd mijn mutatie naar de CO van het 42^{ste} gefaxt die dacht dat dit een *joke* was. En met het volledige 42^{ste} smaldeel vloog ik naar Bevekom! In oktober 1976 vloog ik in het 350^{ste} smaldeel en verbleef er 12 jaar zonder noemenswaardige problemen. In september 1980 ben ik wel verplicht geweest mijn schietstoel te gebruiken toen de motor van mijn F-104 vuur vatte ten gevolge van een mechanisch defect. Dit was dus mijn 7^{de} parachute-sprong en alles verliep prima; geen gewonden en minieme schade aan derden. In januari 1981 volgde ik de conversie op F-16 en in januari 1988 verhuisde ik naar de 15^{de} Wing te Melsbroek. De 4.000 uren op de machtige C-130 van het 20^{ste} smaldeel hebben me



Nog regelmatig met een Rockwell Commander vliegen...

een groot deel van de wereld laten zien. Eens op pensioen in 1997 ben ik zweefvliegtuigen gaan slepen bij de Belgische Luchtkadetten tot 2002. In 2003 ben ik lid van de Sabena Aeroclub geworden en vlieg nog regelmatig met een Rockwell Commander. Mijn kleinzoon, 11jaar, heeft langs vaders kant nog een opa-piloot (Van Den Briel Jant). Hij neemt ook al eens het stuur in handen en is bijna solo ☺.

Ludo GYSELS

Born September 1954.

First solo flight EBAW C-150 OO-VTB, 02 May 1973.

PPL licence on 25 Oct 1973.

Pilot and flight-instructor with Hessenatie-Sotramat from 28/08/78 till 26/05/83.

Pilot and flight engineer with Sabena from 02/01/85 till 08/11/01 as:

- F/E B-747 from 02/01/85 till 16/03/87;
- F/O B-737-200/EFIS from 17/03/87 till 13/07/90;
- F/O DC-10 from 14/07/90 till 15/01/95;



1985, flight engineer on B747.

- Capt B737-200/EFIS from 16/01/95 till 22/06/99;
- Line Training Captain B-737 from 05/12/97 till 22/06/99;
- Capt A-330/340 from 23/06/99 till 08/11/01.

Chief flying instructor Sabena Flight Academy from 01/06/02 till 05/12/02.

Captain B-737 with Air One from 06/12/02 till 09/12/2004.

Captain B-737 with Ryanair from 16/12/2004 till 12/01/2016 of which about 9 years as LTC.

Captain EMB-190 with TUI-Fly Belgium from 13/01/2016 till 16/09/2019.

FI with CAE from 01/10/2019 till today.

Current licence and qualifications:

- Flight instructor class ratings single-engine and multi-engine landplanes;
- Instrument flight instructor.

Flight experience:

- Total time: 29.500 hrs.
- Captain large turbo-jet: 19.900 hrs of which :
 - on A330/340: 1.935 hrs long haul operation,
 - on B-737-200/EFIS: 4.065 hrs,
 - on B-737NG: 9.500 hrs,
 - on EMB-190: 2.600 hrs.
- F/O large turbo-jet: 4.722 hrs
 - on DC-10: 2.572 hrs long haul operation,
 - on B-737-200/EFIS: 2.150 hrs.
- F/E B-747: 950 hrs long haul operation.
- General aviation as instructor and air-taxi: 5.584 hrs.



Captain on Embraer 190 with TUI.

Georges LEBEAU

Georges est né en août 1948.

Elève pilote de la promotion 72A, j'ai été breveté le 20 Août 1973, jour de mes 25 ans. Après mon départ de la Force Aérienne où j'ai volé sur Marchetti, Fouga Magister, T-33 et Mirage 5, j'ai rejoint à Bruxelles une société suisse de télécommunications pour laquelle j'ai eu l'occasion de réaliser de nombreux projets en Arabie Saoudite.

En 1984, j'ai été recruté par un leader mondial dans le domaine du chiffrement de haute sécurité en Suisse pour créer un nouveau département et développer leurs activités en System Engineering. Il s'agissait de livrer des systèmes de communication intégrés pour de nombreux gouvernements en Afrique et au Moyen Orient. Mes activités à l'époque m'amenaient à voyager intensément aux quatre coins du monde et ne me laissaient pas de temps de me consacrer à l'aviation.

Ce fut une époque extraordinaire pendant laquelle nous avons réalisé des projets de grande ampleur tels que le réseau de radiotéléphone privé (et donc crypté) de la famille royale saoudienne.

En 1993, j'ai réalisé le rêve de ma vie : créer ma propre entreprise, toujours dans le domaine de la sécurité et des télécommunications. Dans ce cadre, j'ai participé au projet de protection de la frontière entre le Koweït et l'Irak pour le compte des Nations Unies et du Gouvernement du Koweït. À cette époque, mes activités me donnaient l'opportunité de voyager régulièrement aux Etats Unis et j'ai donc pu y passer mes licences de pilotage américaines et acheter avec un camarade mon premier avion : un Cessna 172



Mon premier avion, un Cessna 172XP full IFR...

XP full IFR immatriculé N13188. Avec ce petit monomoteur, j'ai sillonné une grande partie des Etats-Unis y inclus presque toutes les îles des Bahamas et bien sûr de nombreux pays en Europe, tant en vol de jour que de nuit. Durant ces années, le trafic aérien permettait encore à l'aviation générale de se poser sur des aéroports internationaux de grande taille tels que Lisbonne, Munich, Luxembourg, etc., chose impossible ou impayable aujourd'hui.

En 2004, mon partenaire a décidé d'arrêter de piloter et notre Cessna ayant atteint le moment d'effectuer des travaux de maintenance majeurs tels que le remplacement du moteur, j'ai dû me résigner à le vendre.

Les années 2004/2006 ont vu un grand développement de mon activité professionnelle au point que j'ai quitté la Suisse pour m'établir de façon permanente au Koweït où ma société s'est occupé de la protection des raffineries de pétrole, de 2 des 3 palais royaux, de centres commerciaux, etc., la possibilité de



Le Mooney M252 remis à neuf...

voler étant malheureusement réduite à presque rien. La passion du vol n'était pourtant pas éteinte et en 2010, je me suis rendu à Oshkosh, le plus grand rassemblement mondial de l'aviation générale. Oshkosh, comment résister à un tel étalage de technologie ? Et en 2011, je me suis décidé à acheter un des plus beaux monomoteurs jamais construits, un Mooney M252. Je dois dire qu'il était en piètre état mais 12 mois plus tard, avec un appareil remis quasi à neuf et à l'avionique modernisée selon les dernières technologies, j'ai ramené N80GY de San Antonio, Texas, à Bâle en Suisse via Goose Bay, le Groenland, l'Islande et l'Écosse.

Je compte à ce jour 2.400 heures de vol et j'espère pouvoir encore longtemps profiter de ce sentiment de liberté qui m'est offert grâce à l'aviation.

Pascal MARNEF

Pascal is in juli 1955 geboren.

Mijn eerste luchtvaartvergunning heb ik behaald bij de Luchtkadetten van België te Oostmalle in 1973: het B-brevet zweefvliegen op 23/09/1973 op een Rhönlerche.

In 1976 volgde dan de PPL-vergunning motorvliegen mits een vliegbeurs van de Federatie van Belgische Vliegclubs. Die gunden me een 40-uren PPL-opleiding bij de Royal Antwerp Aviation Club. Dhr. Jos Vermeiren was toen mijn vlieginstruuteur. In datzelfde jaar 1976 was ik één van de 52 uitverkorenen die de Promotie 76B uitmaakten bij de Luchtmacht. Na de opleiding op SF-260, op Fouga Magister en op T-33 kregen we onze vleugels opgespeld door de Generaals VI Desmet en Decock, op 1 maart 1979.

Na de OCC Mirage 5 in het 8^{ste} Smaldeel te Bierset heb ik in de tweede helft van 1979 het 21^{ste} smaldeel verwoegd op HS748. Een jaartje later werd ik als "vrijwilliger" aangeduid, om tot in 1984 vlieginstruuteur te fungeren in de Elementaire Vliegschool te Goetsenhoven.



Parallel met mijn militaire vliegactiviteiten ben ik in Antwerpen vliegopleidingen PPL blijven geven voor de Royal Antwerp Aviation Club en voor Sotramat Flying School, het latere Hessenatie-Sotramat.

Van 1984 tot eind 1988 heb ik dan de opleiding en standaardisatie van de HS748 piloten in het 21^{ste} Smaldeel van de 15^{de} Wing voor mijn rekening genomen. In die periode, na één van mijn VVIP-vluchten met onze Koning Boudewijn en Koningin Fabiola, kreeg ik van de destijds OSN, Luitenant-Kolonel VI Marnix Brees, op een bewuste vrijdag de vraag om dringend een nieuw kleurenschema voor de HS te ontwikkelen, ter vervanging van de camouflagekleuren die het Vorstenpaar maar niks vond. Na het weekend heb ik het eerste van de drie vliegtuigen naar Saint-Malo overgevlogen voor herschildering. Om mijn studies ATPL te kunnen volgen heb ik dan een jaartje als Wing Ops officier 15^{de} Wing, in een 24u ON – 3 dagen OFF, meegedraaid.

In die jaren had Sabena een acuut tekort aan piloten; daardoor werden een aantal ex-militairen met de juiste vergunning toegelaten tot het Vliegend Personeel van Sabena, zij het na een "inwerkingsperiode in de burgerluchtvaart" als Flight Engineer B-747 of DC-10. Op 02/01/1989 ben ik dan van uniform veranderd. Na een uitgebreide opleiding en 10 operationele zendingen als F/E B-747 in 1989 en 1990 wachtte me de opleiding als first officer op B-737 in 1990. We schoven mee verder door op de senioriteitslijst:

copiloot B-747, en dan als Capt op B-737 en A-320, tot eind 2001 finaal het doek viel over onze nationale luchtvaartmaatschappij.



Op Airbus A320 bij easyJet...

Na vanaf januari 2002 een half jaartje als Operations Manager gewerkt te hebben voor een scheepvaartbedrijf te Oostende kon ik mijn vleugels opnieuw uitslaan bij easyJet PLC, achtereenvolgens te East Midlands, Londen, Dortmund en Parijs, eerst als instructeur op opnieuw B-

737 en daarna op A-320. Het werd een cumul van TRI en middle-management functies: base captain Dortmund, Operations en Safety Manager Frankrijk, etc. Intussen werkte ik ook als freelance TRI A320 voor FSC Amsterdam.

Tot ik in 2015 bij Brussels Airlines aan de slag kon als Capt A320. Op 4 maanden van mijn 65^{ste} verjaardag, in 2020, besliste Covid dan over het eind van mijn loopbaan als commercieel piloot. Sedertdien tracht ik, samen met een groep ervaren collega's bij SkyWings Flight Training Antwerpen mijn professionele kennis door te geven aan een jonge generatie enthousiaste aspirant-piloten.

Luc MELLAERTS

Luc is in april 1955 geboren.

Jul 1973, CPL AA.

Sep 1973: Velbo Air Taxi.

1979: Rossair Jet Executive.

1986: Commerciële directeur bij TEAMCO.

1990: Gedelegeerd bestuurder European Airlift.

1994: Chief Executive Officer bij Challenger.

1998: Voorzitter Europe Avensa.

2002: Chief Executive Officer Sobelair, en later ontslag Sobelair.

Valérien 'Nico' NICOLAÏ

Nico est né en décembre 1946.

Après des études à Visé et à Saint Roch Ferrières, je me suis engagé à la Force Aérienne le 20 décembre 1965 en qualité de Volontaire de Carrière pour une période de 2 années. À l'issue de ma formation militaire de base à Chièvres, j'ai été affecté à la 50^e Escadrille du 13 Wing Missiles à Düren (RFA à l'époque) en qualité d'opérateur TTR (Target Tracking Radar). Durant ce séjour, j'ai été contacté avec d'autres par un officier du 13 Wing MSL, le Capt Dumon, pour sonder nos intentions de faire éventuellement une carrière d'officier à la Force Aérienne. C'est à la suite de cet entretien que tout a commencé, le hasard ?

Après avoir passé l'Examen A et réussi les épreuves physiques et médicales, je me suis retrouvé enrôlé dans la promotion d'élèves pilotes, la 68A, à Gossoncourt pour suivre l'entraînement sur SV-4b puis sur Fouga Magister à Brustem et enfin sur T-33 à Twenthe où malheureusement, je n'ai pas pu terminer la formation. Etant candidat officier de carrière, j'ai été rattaché à la 15^e Promotion de l'EPLS (Ecole de Préparation à la Sous-lieutenance) pour poursuivre la formation d'officier. Nommé Sous-Lieutenant en 1971, je me suis porté candidat pour suivre la formation de Navigateur. J'ai donc suivi cette formation aux USA, à



At the office in the C-130H...

Mather AFB (Sacramento CA.), de mai 1972 à Février 1973 (Class 73-13D). De retour en Belgique, j'ai été affecté d'abord à la 40^e Esc du 15 Wing sur C-119G puis à la 20^e Esc sur C-130H. Les trois années suivantes resteront les plus marquantes dans ma carrière de jeune officier avec comme point d'orgue les missions humanitaires au Sahel au départ d'Asmara en Erythrée. Suite à l'introduction du Seaking à la FAé, j'ai été muté à la 40^e Esc Hélicoptères à Koksijde en qualité de SAROO (Search and Rescue Operations Officer) de 1976 à 1981.



SAROO – Search and Rescue Operations Officer sur Sea King.

Nommé Major en décembre 1982, je suis affecté à l'EM FAé dans la section VS1/Pers où je m'occupe de la gestion des Miliciens et des Officiers jusqu'en 1985. De 1985 à 1986, je suis les cours de la 100^e Division BEM à l'IRSD. Mi-86, je rejoins le QG du Comdt TAF et re-

prends la section 50 de Mise sur Pied de Guerre. Nommé Lieutenant-Colonel début 1988, je rejoins le 15 Wing pour assumer la fonction d'Adjoint au Commandant du Groupe de Vol, autre période intense de ma carrière. De mi 89 à fin 1990, je reprends le commandement de l'Ecole du CPerf à Brustem (Bloc 26 !).

La Belgique devant reprendre la présidence du IEPG (Independant European Program Group), je deviens l'Adjoint FAé de la présidence jusqu'à fin 1992. Cette période me permet de découvrir les arcanes des institutions internationales en matière d'armement et de défense. En janvier 1993, je rejoins le QG Aircent à Ramstein AB où j'assume la fonction de Branch Chief Plans and Requirements jusqu'en juillet

1996, date à laquelle je suis désigné comme Adjoint Défense Aérienne auprès de l'Ambassadeur belge auprès de L'OTAN.

Au 01 janvier 1999, je suis pensionné et nommé Colonel Aviateur BEM dans la réserve. Dans ce cadre, j'effectue deux missions, l'une au UNHCR (guerre au Kosovo) à Genève et l'autre pour l'OTAN (organisation d'une réunion Air Défense). Durant toutes ces années, j'ai continué à effectuer de nombreuses prestations aéronautiques pour un total de 4.500 heures de vol dont 3.190 sur C-130 H.

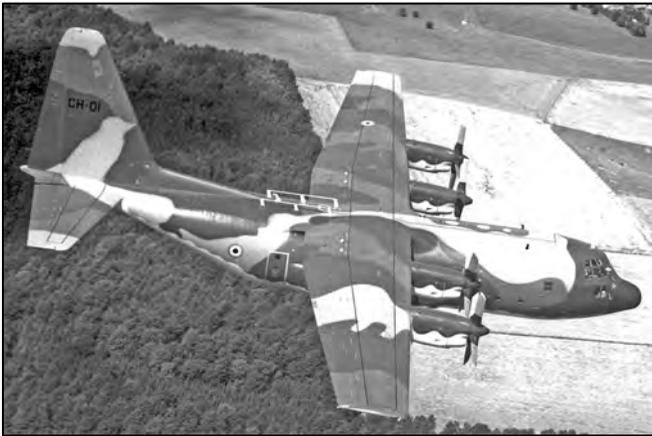
Wim SCHELLINGS

Wim is in mei 1951 geboren.

Op 15 Dec 69, na mijn humaniora en medische testen, moest ik voor 2 dagen naar de kazerne Gêruzet om mijn sporttesten af te leggen en voor ik het goed besepte was ik dezelfde dag (contract getekend zonder sporttesten afgelegd te hebben) in Goetsenhoven als leerlingpiloot van de Prom 70C.

Na de training op SV4b en Marchetti, en later op Fouga en T-33 in Brustem, kreeg ik mijn vleugels opgespeld op 15 Jan 1973 met de Prom 71B (gezakt van Prom wegens een auto-ongeval tijdens mijn opleiding).

Begin 1973 hoger vliegbrevet op Mirage 5 in het 8^{ste} Smaldeel in Bierset en daarna in het 1^{ste} Smaldeel (3 Wing Tac, Bierset).



Vanaf 1974 op C-130H in Melsbroek...

andant C-130H (Nov 1978), *oceanic clearance* (Mei 1979) en tactisch instructeur na een *Tactical Instructor Course* in Little Rock AFB (Arkansas) gevolgd te hebben in mei 1981.

In Jan 1989 heb ik een 6-tal maanden op HS.748 gevlogen in het 21^{ste} Smaldeel en daarna tot Jan 1995 terug op C-130H als tactisch instructeur. In Jan 1995 werd ik naar de Wing Ops 1^{ste} Wing in Beauvechain geposteed en deed mijn vliegprijs op Marchetti tot mijn militair pensioen op 21 mei 1996 met ongeveer 11.000 vlieguren waaronder ongeveer 9.900 op C-130H.

Van 1973 tot eind 1994 heb ik bijna aan alle humanitaire vluchten deelgenomen.

- 1973-74 droogte in de Sahel.
- 1975 repatriëring van de Portugezen uit Angola.

Begin 1974 kreeg mijn loopbaan een andere wending en begon ik met een tiental piloten aan een opleiding SO (system operator) en copiloot op C-130H in de 15 Wing. De reden was een tekort aan boordcommandanten (nieuwe pensioensregeling) en FE (betere voorwaarden bij Sabena). In Feb 1974 behaalde ik het hoger transportbrevet en check-out SO en copiloot en daarna vervolgens 1^{ste} piloot (Dec 1975), boordcommandant

• 1978 Kolwezi en daarna o.a. Soedan, Ethiopië, Somalië, Zaïre, Rwanda.

In 1997 theoretische cursus ATPL begonnen bij de White Wings.

Eind 1998 direct entry Capt bij DAT (later SN Brussels Airlines na faillissement Sabena en dan kortweg Brussels Airlines) op BAe 146 en RJ85/100 tot mijn verplicht pensioen op 65 jaar met een totaal van ongeveer 9.900 u op de 3 types samen.

Totaal aantal vlieguren ongeveer 20.420 u maar vooral mooie herinneringen en echte vriendschappen aan overhouden.



In Little Rock, Arkansas... Rodeo Exercise.

Léon STENUIT

Né à Unna (RFA) en avril 1947.

Jeunesse dans les FBA (Unna, Lüdenscheid, Düren) et Humanités au collège à Eupen (allemand).

Instruction

1967 : École Royale Militaire, 107 Promotion Toutes Armes.

Jul 1968 : solo Piper Cub à l'aéroclub des FBA.

Jul 1969 : début de l'entraînement sur SV-4bis à l'EPE de Gossoncourt et le 18 Feb 1970, solo SV-4 (seul de sa promotion à l'être avant de passer sur Marchetti).

Sep 1970 : début conversion SF 260 Marchetti.

23 Dec 1971 : Licence en sciences aéronautiques et militaires (ERM).

Avr 1972 : EPA sur Fouga à Brustem avec la promotion 71C regroupant la 121 Pol et la 107 TAW et à partir de Nov 1972, EPT sur T-33 à Brustem.

12 Avr 1973 : breveté pilote.

13 Avr au 23 Sep 1973 : cours de formation moniteur (FFM) à Gossoncourt et Brustem.



Période opérationnelle

24 Sep 1973 : OCC F-104G à Beauvechain (Flight TF) et opérationnel sur F-104G AWX (349 Sqn) en Mai 1974.

Mar-Avr 1976 : Squadron Exchange à Leuchars en Écosse (Phantom FGR2).

01 Aou 1977 : nommé Flight Commander (Flight Co) 349 Sqn.

Jun 1978 : qualification Dissimilar Air Combat Tactics (DACT).

Sep 1978-Jun 1979 : IRSD, cours candidat major.

Juin 1979-Fev 1981: Ops & Trg Officer au Groupe de Vol du 1 Wing ChTT.

Sep-Oct 1979 : 1^{er} Tactical Leadership Program (TLP) avec phase en vol (à Jever, RFA) (Detachment Commander).

19 Oct 1979 : qualification Squadron Leader (AWX).

Dec 1979 : conversion F-16.

24 Jan 1980 : solo F-16.

Nov 1980 : Ops F-16 (AWX).

26 Dec 1980 : nommé Major.

Fev- Aou 1981 : pilote F-16 pour les essais du système ECM Rapport III (Eglin AFB, USA).

03 Sep 1981-29 Aou 1983 : Commandant (CO) 350 Esc à Beauvechain sur F-16.

Jun 1982 : Tactical Air Meet (TAM) à Jever (RFA).

Jun 1983 : échange d'escadrille à Albacete, Espagne (Mirage F1). C'est le premier échange d'escadrille entre l'Espagne et l'OTAN.

Commandements & États-Majors

Aou 1983-03 Nov 1986 : QG Comdt TAF successivement :

- Chef Bureau Déf Aérienne,
- Chef Sous-section Ops & Trg,
- Chef Section 30,
- Sous-Chef E-M Ops a.i.

Nov 83, Nov 84, Mai 85 & Nov 85 : "DACT Instructor Course" en tant que Course Director à Solenzara (Corse).

26 Mar 1985 : nommé Lieutenant-Colonel Avi.

1985-1988 : plusieurs missions au Maroc dans le cadre des vols à très basse altitude.

Mai-Jul 1986 : Red Flag à Nellis AFB en tant que Detachment Commander et ferry Flight Commander (15 F-16 dont 5 néerlandais et 5 Norvégiens, 2 C-130 (dont 1 NO), 1 B727 et un Gulfstream (DK)).

04 Nov 1986-13 Sep 1988 : Comd Gr Vol 1 W ChTT (OSN).

13 Sept 1988-7 Avr 1991: AAFCE (Ramstein), Taceval Branch, Team Chief Air Défence.

26 Mar 1991 : nommé Colonel Avi.

8 Avr 1991-30 Mai 1994 : NATO IMS, Strategic Planning Branch (Branch Chief de Jun 1993 à Mai 1994).

01 Jun 1994-02 Jun 1997 : Comd 2 WTac Florennes (Base CO).

02 Jun 1997-30 Jun 2001 : Conseiller Militaire à la Délégation belge à l'OTAN (BELOTAN).

01 Jul 2001 : retraite Colonel Aviateur e.r.



After the last flight as C.O. 350 Sqn.

Jean-Luc 'Yogi' STORDER

Ce que j'appellerais une carrière variée...

"Yogi" est né en décembre 1948.

Tout commence pour moi dans la promotion 71A le 19 avril 1970, à la caserne Gêruzet.

Après un peu plus de 10 années passées avec de nombreux copains de promotion, ceux de la 71B se rajoutant aux précédents, nos chemins vont se séparer pour quelques années. Mais les souvenirs de cette période sont tenaces dans nos têtes (parfois brûlées). J'ai dû supporter ou peut-être est-ce l'inverse tous ceux rencontrés lors de ma formation, puis ceux de Clermont-Ferrand, de Salon de Provence, de Brustem



Mai 1978, le F-104G FX18 a décidé de se suicider...

et de Beauvechain, là où, pour l'anecdote, en mai 1978, le F-104G FX-18 décida, contre mon gré, de se suicider ou en tous cas de prendre sa retraite anticipée, ce qu'il réussit très bien, sans se préoccuper de moi qui était avec lui. Je m'en sortis mieux que lui sans aucun doute et dès le lendemain, je refaisais un vol sur cette magnifique machine. En 1979, mon périple se terminera par mon retour à Brustem sur Alpha-jet.

En 1980, pour des raisons que je ne m'explique toujours pas, si ce n'est une féroce et perpétuelle envie de goûter à toutes les opportunités de la vie, je me retrouve "rampant" à tenir un commerce pendant 4 années. Mais les copains qui passaient de temps à autre faire une petite "low pass" sur ma maison, titillaient cette passion de l'aviation.

C'est ainsi qu'en 1985, je reprends du service comme "pilote de brousse" au profit des "Sans frontières", principalement au Tchad, et un peu au Soudan. Après deux ans de terrain, je me retrouve aux opérations à Bruxelles et constate que ma vie n'est assurément pas derrière un bureau si celui-ci touche le sol.

Le temps de passer mon TP, je rentre à la Sabena en 1990, presque jour pour jour 20 ans après mes débuts à la Force Aérienne. Après quelques années, je passe à la Sobelair où les vols et l'ambiance sont assez exceptionnels, tout comme les collègues.

Malheureusement, un imprévu médical arrête net ma carrière en altitude ; mon dernier vol de retour d'Afrique du Nord fut un réel calvaire et reste pour moi le vol le plus dur que j'ai subi dans ma vie. J'avais en fait une rupture de l'oreille interne que je n'appris que le lendemain sur mon lit d'hôpital. Le temps de me rétablir, ce qui fut long, et je reprends du service à la Sabena pour assurer les fonctions d'instructeur simulateur, d'abord sur B737, puis sur Airbus 330-340, et ce jusqu'à 1 an après la faillite de notre maison mère.

C'est ainsi qu'en 2003, je redeviens indépendant dans le commerce du bois, ce qui me fit dire : c'est malheureux d'arriver à 55 ans et de devoir commencer à travailler...

Merci à vous tous, chers confrères, de m'avoir fait connaître une vie aussi passionnante.

Pierre VANHOMWEGEN

Pierre est né en mars 1956.

C'est en juillet 1973 que j'ai effectué mon premier vol aux Cadets de l'Air. Parallèlement, j'ai obtenu une bourse de l'administration de l'aéronautique pour l'obtention de la licence de pilote privé.



Brustem, vol d'entraînement sur T-33A...

de Beauvechain et mon intégration à la 349 (la meilleure, tout le monde le sait) sur F-104G. Cerise sur le gâteau, on m'annonce que la 349 sera la première escadrille à recevoir les F-16. Je resterai à Beauvechain de nombreuses années y occupant diverses fonctions. Je termine comme CO de l'escadrille de conversion F-16, l'OCU, avec mission de revoir en profondeur toute la formation F-16.

Pour cela, tous les moyens éparpillés entre les 3 bases F-16 sont rassemblés à Beauvechain, biplaces et instructeurs. Le but étant d'assurer une continuité dans l'entraînement et de former les pilotes à toutes les disciplines (air/air, air/ground) et livrer aux différentes escadrilles des *wingmen combat ready*.

Mission accomplie, la première promotion d'une quinzaine de pilotes est formée en 11 mois (au lieu de 2 ans ou plus auparavant), les jeunes pilotes seront les premiers à participer aux missions de guerre dans les Balkans. À la fin de ma période OCU, il n'y a guerre d'opportunités s'offrant à moi dans une unité volante.

Je prends alors un an de congé sans solde pour commencer mon entraînement sur B737 chez EBA et en profiter pour gagner mes grades de commandant de bord.

De retour à la FAé, j'apprends qu'un poste de pilote est ouvert à l'appui aérien de la police fédérale ; j'y passerai deux ans comme instructeur, une belle expérience.

J'avais le choix à la fin de mes études secondaires entre l'EAC ou la FAé. Je n'ai pas hésité un instant, ce sera la FAé... Je rejoins donc la promotion 75B et suis le cursus normal, Marchetti, Fouga, T-33. Je termine celui-ci avec la note dans mon CNA qui me fera le plus plaisir, résumée en une phrase : "Possède l'esprit Chasseur !"

Cette reconnaissance m'a ouvert les portes du 1 Wing



Prendre de la hauteur en autogire...

On me propose alors une conversion sur C-130H, avion que je volerai jusqu'à ma mise à la retraite en 2005 avec quelques belles missions en souvenir.

Trop jeune retraité, je débute une nouvelle carrière dans l'aviation d'affaire chez Netjets où je rejoins quelques anciens collègues civils et militaires. Cette aventure se termine avec la débâcle bancaire des années 2010.

Je continuerai à voler sur un autogire dont j'ai fait l'acquisition pendant les années covid... pour prendre un peu de hauteur.

Stanislaw 'Stan' WILSKI

Né à Léopoldville le 04.04.1953, Stan a le privilège de faire son baptême de l'air en 1956 sur le DH-89 d'Air Brousse OO-CRS avec le Cdt R. Linard sur le trajet N'Dolo/Masi-Manimba.

Inscrit à un stage de Vol à Voile à St Hubert, il apprend à voler auprès de "Sosson" Mr Wathel et fait son 1^{er} solo sur K-13 OO-ZKO le 9.8.1973. Très vite, il obtient une bourse auprès de la F.N.B.A. Entraîné par J. Schuppler et P. Schoemans, il passe le 23.02.1975 son brevet de Pilote Privé sur le C-150 OO-PRL et cumule des jobs d'étudiant pour payer sa licence de pilote professionnel. Il réussit ses examens théoriques



St Hubert, 9 août 1973, premier solo sur K-13...

et en 1975 trouve un emploi chez Young Cargo Belgian Airlines qui opère des BR-253F. Du service commercial, il passe au département des opérations. Bientôt, il renoue avec l'Afrique. En 1977, il est "Project Manager" basé à Luanda en Angola pendant l'occupation des Cubains. Young Cargo y opère des vols humanitaires : *"Travailler pour Young Cargo fut un privilège. Le travail était passionnant, le dévouement et le dynamisme du personnel étaient exemplaires. Nous devons beaucoup au Cdt Eddy Lejeune pour la chance qu'il a donné à un grand nombre de pouvoir entamer une carrière dans l'aviation civile"*.

Stan passe les *checks link trainer* et multimoteur chez EAT avec J. Delepiere et le Cdt I. Van Caelenberg. Au retour d'Angola, le check IFR se passe le 26.05.1978 sur le C-182 OO-MVH avec pour examinateurs les Cdt F. Dassen et Cdt T. Vingerhoets de Young Cargo. La qualification de co-pilote sur BR-253F suit très vite. Les B707-320C de Young Cargo arrivent, les BR-253F cherchent une 2^e vie en Afrique. Ses premières heures se font sur le EL-LGW de Liberia World Airlines avec le Cdt G. Vrancken ensuite sur le 9Q-CPX du Domaine de Katala qui lui offre une place à Goma au Kivu dès juillet 1978. Il revient chez Young Cargo en mai 1979 pour le cours B-707-320C. Le temps de passer le théorique et accompagner quelques vols, quand en juillet 1979, survint la fin de Young Cargo. C'est alors le retour vers le Zaïre sur BR-253F. Le 22.10.1980, il obtient l'ATPL à la Sierra Academy of Aeronautics à Oakland, CA/USA, et revient au Zaïre sur BR-253F.

En 1981, Zaïrean Airlines remet en état de vol deux VC-757, les 9Q-CPD et -CPY. Une nouvelle possibilité de carrière. Cdt VC-757 le 24.12.1982. Le 6.12.1983, Stan passe la licence CFI (*Certified Flight Instructor*) chez Sowell Aviation à Panama City, FL/USA et revient au Zaïre voler le VC-757. La situation précaire de Cdt VC-757 "free-lance" ne lui convient pas. Peu avant le crash du 9Q-CPD en 1984, Stan décide de quitter le Zaïre dont le tissu économique se détériore. Son retour en Belgique correspond à



Stan Wilski Cdt VC-757 Zaïrean Airlines (avec le Major Hubert Mukendi) au retour de mission entre la Province de l'Oubangui et Kinshasa.

à une promesse d'emploi chez un futur opérateur de B707-320C. Le projet tarde à se concrétiser.

Stan décide de changer de cap dans sa vie et accepte un emploi auprès du futur DHL-EAT qui va s'implanter à Bruxelles. Le dynamisme de l'entreprise, les perspectives d'avenir sont inespérées. C'est la découverte d'un monde moderne, d'un management ambitieux qui n'hésite pas à investir dans la qualification de son personnel pour

atteindre ses objectifs. Il participe activement au développement du réseau aérien performant du spécialiste en transport de courrier express à travers l'Europe et au-delà. Il y fera carrière, 26 ans. Le 30.07.2010, il reçoit le Titre et l'Insigne d'Or de Lauréat de l'I.R.E.T. (Institut Royal des Élités du Travail, Secteur Aviation Civile).

A l'âge de la retraite, Stan relève un autre défi. Aider les opérateurs d'An-26 à trouver un avenir pour leur flotte vieillissante tout en proposant un remplacement tel l'ATR-42 ou équivalent. Les opérateurs sont basés dans l'Europe de l'Est alors que l'avenir de l'An-26 se trouve en Libye, au Soudan, Mali, Tchad... Bientôt, les voyages vers Kiev se compliquent... La raison l'emporte. Pour Stan, c'est le retour vers la Belgique, sa Patrie d'adoption.



NOTES



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

www.vieillestiges.be

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



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02/251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com

Website www.vieillestiges.be