



Georges Terlinden,

1938-1973

35 années de carrière de pilote.

## 1. PREFACE :

« J'étais habité, depuis ma prime jeunesse, par le désir de piloter des machines volantes. Tout gosse, je prenais mon vélo Ajax pour me rendre à Evere, longer les clôtures de l'aérodrome militaire et saisir toute occasion qui m'était offerte de voir évoluer ces avions dont je connaissais le type et les caractéristiques..... ».

Par ces mots, Georges Terlinden mon père, exprime sa passion précoce pour l'aviation au début des courtes mémoires qu'il nous a laissées, retraçant le début du conflit et ses années de résistance au sein de la « Légion Belge », plus tard « Armée Secrète » puis au sein du service paramilitaire de renseignement et d'action « Luc » de janvier à juillet 1942 (une des tâches de cette organisation était de rassembler des armes) et enfin sa collaboration avec le réseau « Sabot » à partir d'avril 1942 pour des missions d'acheminement de courrier, de pilotes et de juifs vers la France non occupée, missions qu'il décrit par ailleurs comme dangereuses et éreintantes dans les rapports d'interrogatoires datant de son arrivée en Angleterre.

A partir du moment où, le 1<sup>er</sup> juillet 1942, il réussit à s'échapper après avoir été pris par les Allemands sur la ligne de démarcation, Georges Terlinden doit quitter la résistance. Il écrit dans ses mémoires: « .... après que j'avais été « brûlé » sur la ligne (de démarcation entre la France libre et la France occupée), il eut été imprudent que je remonte en Belgique. Mon intention avait toujours été de gagner l'Angleterre et j'attendais que le chef de réseau m'y autorisât. Cela ne tarda d'ailleurs pas..... ».

Il traverse la France, l'Espagne et le Portugal et à partir de Gibraltar, réussissant à éviter le camp de Miranda, ce dont il était très fier, et rejoint Albion à bord du petit cargo « René Paul » pour rejoindre les armées de la liberté.

Reprenant le fil de son récit, j'ai tenté au départ de ses 3 carnets de vol, des scrap-books familiaux et de documents consultés au Centre de Documentation Historique de la Défense, de retracer dans les pages qui suivent sa carrière de pilote et d'officier qui débute réellement en 1943.

J'ai puisé les illustrations sur le Net et dans les albums de photos. Les avions ne portent en conséquence pas toujours les couleurs sous lesquelles il a volé.

Pendant notre enfance, et en particulier lors des meetings aériens, nous avons été témoins de la passion qui l'habitait, de l'estime et même la sympathie dont il jouissait auprès de ses hommes, quels que soient leurs grades. C'est aussi ce dont j'ai voulu témoigner en rédigeant une chronique de sa vie de pilote à la mémoire de ce papa trop modeste.

André Terlinden

Mai 2010- Octobre 2012

## 2. LES PREMICES D'AVANT GUERRE

Georges Terlinden est admis à l'École Royale Militaire le 28 novembre 1938. Il a 19 ans. Ses premières expériences de passager en vol ont lieu dans des biplaces ouverts à tout vent et dénommés Fairey Fox, Fairey Hispano ou encore Fairey Battle.



FAIREY FOX



FAIREY SWORDFISH (HISPANO)



FAIREY BATTLE



SON PREMIER PILOTE SUR FAIREY HISPANO

Du Fairey Battle il dit dans ses mémoires : « C'était un avion à la silhouette moderne et au train rétractable. Y trouvaient place le pilote, son navigateur couché à plat ventre sur le plancher vitré du fuselage- et un mitrailleur qui manipulait à l'arrière une pétoire pivotante qui n'aurait pas fait de mal à un oiseau. La machine, cataloguée comme bombardier, était propulsée par un moteur ridiculement faible.... ».

Au début du conflit, il sera fait prisonnier le 29 mai 1940 au terme de la campagne des dix huit jours. Libéré le 12 juin 1940, sous la couverture de son inscription à l'Écam, il participera activement à la résistance jusque début juillet 1942 moment de son passage en Grande-Bretagne évoqué plus haut.

### 3. PERIODE DE GUERRE 1943-1945

#### Formation en Grande Bretagne de janvier à juin 1943

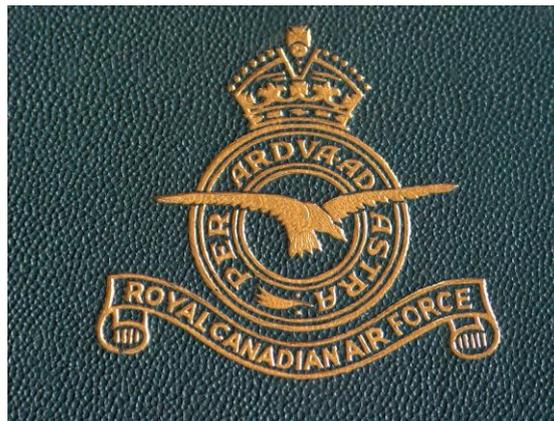
De janvier à mai 1943, Georges Terlinden (au milieu du premier rang sur la photo ci-dessous) est en formation théorique auprès de la Royal Air Force, D Flight, 3<sup>ème</sup> Squadron 17 I.T.W à Scarborough dans le Yorkshire. D'autres Belges font partie de cette promotion, e.a les Mertens, de Sellier de Moranville, Pirson, Falleur, Orban, Hachez et le P/O Haulet.





The young P/O Georges TERLINDEN

Son carnet de vol de la Royal Canadian Air Force (Pilot flying log book) s'ouvre à Sywell près de Northampton où il suit un « grading course » du 21 mai au 11 juin 1943 à la 6<sup>ème</sup> EFTS (Elementary Flying Training School).



Il effectue son premier vol le 23 mai 1943 en tant que 2<sup>ème</sup> pilote sur un De Havilland 82A Tiger Moth, célèbre avion monomoteur biplan à bord duquel il va effectuer une douzaine d'heures de vol. Le capitaine Pinot est son principal instructeur.



DE HAVILLAND TIGER MOTH



COURS THEORIQUES



LES TIGER MOTH



DÉTENTE A L'ANGLAISE

### Formation au Canada de juillet 1943 à juillet 1944

En juillet 1943 il passe au Canada en transitant par New-York où il rend visite à ses cousins Béthune. Il séjourne brièvement à Moncton dans le New Brunswick (USA) pour un moment de détente avant de poursuivre sa formation. Du 17 juillet au 4 octobre 1943 il est en écolage, course 86, sur Cornell, auprès de la 31<sup>ème</sup> EFTS (Elementary Flying Training School) à Dewinton près de Calgary dans la province d'Alberta. Son instructeur principal est le P/O Hewitt. Il effectue le premier vol solo de jour de sa carrière le 30 juillet.



CORNELL

Après formation sur simulateur, il effectue son premier vol de nuit en duo le 16 août. Il obtient son certificat pour vol de nuit le 30 août et effectue son premier vol de nuit en solo le 3 septembre 1943.

Au total, il aura effectué sur Cornell quatre-vingt six heures de vol dont une septantaine de jour (plus de la moitié en tant que premier pilote), et quatre heures trente de nuit dont seulement 20 minutes en solo. Le carnet de vol renseigne les épreuves suivantes: familiarisation cockpit layout, preparation for flight, air experience, effects of controls, taxiing, straight & level flight, climbing, descending, medium turns, gliding & climbing turns, stalling, etc.... La formation est très sérieuse et structurée, le carnet de vol en témoigne.

Durant cette période, il est reçu chez l'habitant. Il accompagne au moment de ses permissions une famille Pickford (Dixie, Betty, Helen & Pat) au parc national de Banff dans les Rocheuses pour des randonnées mais aussi du canoë et des baignades en sources d'eaux chaudes.



WITH THE FAMILY PICKFORD



BANFF NATIONAL PARK



WITH THE PICKFORD HOT SPRINGS AT BANFF

Après le Cornell, il passe sur Oxford, avion multi moteurs (course 91). Du 4 octobre 1943 au 25 février 1944, il est basé à Moose-Jaw au sud-ouest de la province de Saskatchewan auprès de la 32<sup>ème</sup> SFTS (Service Flying Training School). Son instructeur principal est le P/O Hall.  
Sur cet avion, il effectue son premier solo le 10 octobre 1943. Il totalisera sur Oxford cent soixante et une heures de vol dont 140 de jour (51 heures en tant que 1<sup>er</sup> pilote) et 22 heures de nuit (8 heures en tant que 1<sup>er</sup> pilote).



AIRSPPEED OXFORD



EQUIPAGE DEVANT UN OXFORD



BRIEFING

Aboutissement de cette période de formation, il obtient son brevet de pilote et de navigateur le 25 février 1944 après 9 mois de formation. Au terme de celle-ci, il totalise deux cent quarante sept heures de vol dont une centaine en solo ou en tant que premier pilote.

#### Retour en Grande-Bretagne- juillet 1944

C'est le moment du retour en Grande-Bretagne à la 22<sup>ème</sup> EFTS à Clyffe Pypard dans le Wiltshire. Du 23 juillet au 10 août 1944 il va suivre le « PRC 55 course » à nouveau sur le De Havilland 82A Tiger Moth, totalisant 23 heures de jour et de nuit dont la majorité en tant que 1<sup>er</sup> pilote. Il va poursuivre sa formation sur Tiger Moth à Elmdon près de Birmingham du 4 au 18 septembre 1944 auprès de la 14<sup>ème</sup> EFTS accumulant cette fois 25 heures de vol.

Du 19 septembre au 25 février 1945, il est affecté au 3<sup>ème</sup> AFU à South Cerney près de Cheltenham dans le Gloucestershire pour le « course 141 » sur Oxford à nouveau pour un total d'une quarantaine d'heures. Du 21 novembre au 16 décembre il passe à la 1525 BAT Flight RAF à Docking près de Norfolk où il ajoute 27 heures à son carnet de vol.

A ce stade de sa formation, il aura volé plus de 400 heures dont la grande majorité sur Oxford.

Il entame alors son entraînement sur le très célèbre bombardier de combat North American B25 Mitchell, avion légendaire de la guerre 40-45, avec le « Mitchell course » suivi du 27 février au 15 avril 1945 à la 13<sup>ème</sup> OTU à Harwell, en dessous d'Abingdon dans l'Oxfordshire (ouest de Londres). Son instructeur est le Flight Lieutenant Polter. Il vole aussi avec un Belge, de Caritat (qui le présentera plus tard à sa cousine Thérèse van der Linden, sa future épouse).



NORTH AMERICAN B25 MITCHELL

Au terme d'une septantaine d'heures de vol, il obtient sa qualification sur cet avion.

Du 20 mai au 10 août 1945 il sera affecté au 2<sup>ème</sup> « Group Support Unit » à Fersfield, entre Cambridge et Norwich, et y effectuera 36 heures de vols opérationnels de jour sur Mitchell II et III.

C'est à l'issue de cette période que débutera sa carrière au sein de la force aérienne belge.

#### 4. PERIODE 1946-1953

Sa première affectation de temps de paix est la base de Beauvechain, d'octobre 45 à mai 1946. C'est la période durant laquelle il présente ses civilités au bourgmestre de Nodebaïs, Ernest van der Linden et fait la connaissance de sa fille Thérèse, sa future épouse.

Il y pilote un appareil Auster, dans lequel il se fera une joie d'emmener en catimini sa promise. Très attaché à cet appareil, il lui créait paraît-il des pannes chaque fois que les Anglais faisaient mine de vouloir le récupérer.



AUSTER

De janvier à mai 1947, il sera attaché à la Maison Militaire du Prince Régent, le Prince Charles, en tant qu'officier d'Ordonnance.

Ensuite, au sein du 169<sup>ème</sup> Wing, dans diverses escadrilles (367<sup>ème</sup>, 366<sup>ème</sup>, 20<sup>ème</sup>, 21<sup>ème</sup>) basé à Evere, il va piloter différents avions sur la période s'étendant du 8 juillet 1947 au 4 août 1949. L'Oxford, avion de son école canadien, l'Avro Anson et le Proctor, le fameux Dakota (Douglas DC3) et enfin le Dominic. Il commande la 21<sup>ème</sup> escadrille de Transport basée à Evere de décembre 1949 à avril 1951.



AVRO ANSON



PERCIVAL PROCTOR



DOUGLAS DC3 DAKOTA



DOMINIE

C'est à cette époque qu'à bord d'un Dakota il réalise le premier vol Belgique- Congo Belge d'après guerre, du 27 septembre au 8 octobre 1948. Objectif de ce vol, découvrir avec le Général Janssens, le futur terrain de la base de Kamina.



Par ailleurs, les 24 et 25 avril 1950, c'est à bord d'un Dakota que Georges Terlinden commande l'équipage chargé de rapatrier le roi Léopold III et sa famille de leur exil helvétique.



En 1951, il est affecté à la branche Opérations et Entraînement au QG Défense Aérienne Centre Europe AAFCE à Fontainebleau, dans un environnement international. D'avril 1951 au 22 juillet 1953, il y exercera des fonctions qui lui vaudront une appréciation élogieuse de ses supérieurs étrangers. C'est à cette époque qu'il habitera avec sa petite famille à Barbizon. Aux avions déjà pilotés précédemment s'ajoute le Convaïr.



CONVAIR

## 5. PERIODE 1953-1957-CONVERSION SUR AVIONS DE CHASSE

La période 1953-1957 se passe pour l'essentiel à Beauvechain. En 1953, du 5 août au 13 septembre, Georges Terlinden effectue sa conversion sur avion de chasse à réaction, le Météor, au sein de l'Unité E/CH (Ecole de Chasse). Il effectue son premier vol solo sur cet avion le 7 août 1953.



METEOR VIII

Il effectue par ailleurs des vols en solo sur North American Harvard le 19 août 1953 et sur Supermarine Spitfire le 28 août de la même année à Coxyde.



HARVARD



SUPERMARINE SPITFIRE

Du 14 septembre au 23 octobre 1953, Georges Terlinden est affecté à la 2<sup>ème</sup> escadrille du 2<sup>ème</sup> Wing et, outre le Météor, il y pilote les Lockheed T33 et Republic F84, autres appareils à réaction. Sur Thunderjet F84G, il effectue son premier vol le 25 septembre 1953.



LOCKHEED T33



THUNDERJET F-84G (1)

Il pilote aussi pour la première fois le Fairchild C 119, destiné au transport de parachutistes et de matériel.



C119 « FLYING BOXCAR »

(1) © Eric Dessouroux collection (avec les remerciements de l'auteur)

Du 2 décembre 1953 au 26 octobre 1954, il commande la 4<sup>ème</sup> escadrille du 1<sup>er</sup> Wing. Outre les appareils précédents, il pilotera aussi le De Havilland Vampire 11, vraisemblablement pour un vol d'essai.



DE HAVILLAND VAMPIRE 11

Le 23 janvier 1954 il rejoint le 1<sup>er</sup> Wing et y restera attaché jusqu'au 2 juin 1957. Durant cette période, il pilotera Météor, C119, Dakota, Auster et le fameux et très beau Hawker Siddeley Hunter pour la première fois.

Après avoir été commandant des opérations (OSN), il est nommé Chef de Corps, c'est-à-dire responsable de la base de Beauvechain dans son ensemble le 1<sup>er</sup> août 1956, à l'âge de 36 ans.



1<sup>er</sup> WING DE CHASSE



HAWKER HUNTER



LES PILOTES DE LA 7<sup>ème</sup> ESCADRILLE



A QUATRE HEURES DU MATIN....

*Même les colonels suivent encore des cours*



EN FORMATION A BRUSTEM



A DEFAUT DE POUVOIR VOLER ON JOUE AU FOOT, y.c LE COLONEL



NOMME CHEF DE CORPS 1.08.1956



REMISE D'AILES



EXERCICES DE TIRS A SYLT EN ALLEMAGNE, L'ACTION APRES L'ATTENTE

## 6. DERNIERE PERIODE : LES QUARTIERS GENERAUX

1957 constitue un tournant dans sa carrière. Affecté aux quartiers généraux situés en région bruxelloise, Georges Terlinden continuera cependant à voler sur divers appareils. C'est à cette époque qu'il suit les formations de contrôleur des opérations, formations qui le destinent à des responsabilités d'officier supérieur au sein de l'armée belge.

Affecté au CRC, il vole encore sur Météor VII, VIII et XI entre le 14 et le 29 août 1957, sur Météors, Dakota-C47 et Lockheed T33 auxquels s'ajoutent le Pembroke et le CF100, à partir du QG DAT (Défense Aérienne Tactique) où il est Chef de Section Control & Report entre le 7 octobre 1957 et le 30 janvier 1961, puis à partir du QG TAF (Tactical Air Force) où il exerce la responsabilité de Sous-Chef d'Etat Major des Opérations entre le 31 janvier 1961 et le 5 janvier 1963.



PERCIVAL PEMBROKE



CANADAIR CF100

En janvier 1963 Georges Terlinden passe en tant que Chef de la Section Opérations à l'Etat Major de la Force Aérienne. Jusqu'au 9 septembre 1968, il continuera à voler sur divers appareils.

Des avions déjà pilotés tels le C119, le Pembroke, le Dakota, auxquels s'ajoutent 5 nouveaux appareils, le DC4, le DC6, le Mystère 20 de chez Dassault, le Fouga Magister et enfin le S58 Sikorski, premier hélicoptère qu'il a l'opportunité de piloter.



DOUGLAS DC 4



DOUGLAS DC 6



FALCON MYSTERE 20



FOUGA MAGISTER



SIKORVSKY S58

C'est à cette époque, en 1967, que se situe un voyage important aux États-Unis avec une forte délégation de la force aérienne belge. Ce voyage lui donnera l'occasion de visiter Cape Canaveral.





LES CHOSES SÉRIEUSES



ET MOINS SÉRIEUSES, AU CAESAR PALACE DE LAS VEGAS

En 1968, il est fait Officier de la Légion d'Honneur pour sa contribution à la coopération militaire entre la France et la Belgique. Son beau-frère, le Général français Jean Compagnon assiste à la cérémonie.



Durant la période du 30 octobre 1968 au 28 octobre 1970 il est promu Deuxième Sous- Chef d'Etat Major Général (poste d'officier général), fonction dont les responsabilités sont déterminées par arrêté royal. Il séjournera dans les bureaux de la caserne Dailly à Schaerbeek et les vols sur Pembroke, DC4, DC6 et C119 se feront moins fréquents.

Le 5 novembre 1970, marquant son désaccord sur la volonté de son supérieur hiérarchique de modifier ses fonctions, Georges Terlinden adresse au ministre de la défense nationale Segers une lettre demandant à être déchargé de ses fonctions de deuxième Sous- Chef d'Etat Major des Forces Armées Belges, demande qui est acceptée.

Il est réaffecté au QG TAF (Tactical Air Force) le 3 décembre 1970 et il en assure le commandement ad intérim (poste d'officier général) à partir de mars 1972. Entre ce moment et son départ de l'armée en mai 1973 il effectuera encore quelques vols sur Pembroke et DC6.

En août 1972, il réceptionne les C130, nouveaux avions du Wing de transport de Melsbroeck.



LES NOUVEAUX C130 - PRESENCE DE MIKE TERLINDEN

C'est également à cette époque qu'il aura un grave accident de voiture près de Leuven dont il sortira heureusement sans mal. Le Roi Baudouin prendra de ses nouvelles lors d'une rencontre.



LE ROI BAUDOUIN ET GEORGES TERLINDEN

## 7. POSTFACE

Sur la totalité de sa carrière de pilote, Georges Terlinden aura volé sur 27 avions différents, 34 en comptant les différentes versions de ceux-ci. Sur trente d'entre eux il aura acquis la qualification de premier pilote. Il aura totalisé 3476 heures de vol.

Durant la période de guerre, son impatience à piloter en opérations n'aura été que peu assouvie, sa période de formation ayant pris fin très peu de temps avant la fin du conflit.

Pilote par vocation, il aura eu une carrière passionnante. Il aura par ailleurs, bien des échos le confirment, acquis l'estime des hommes qu'il a côtoyés et commandés, par sa simplicité, par l'attention qu'il leur portait y compris les vendredis soir, autour d'un verre au bar des pilotes de Beauvechain.

Georges Terlinden aura exercé durant plusieurs années des fonctions d'Officier Général sans être nommé. A deux reprises, en 1968 et en 1972, sa promotion au grade de Général Major Aviateur sera examinée au sein du Comité de nomination sans être finalement retenue. Il s'en est fallu de peu de chose. Sans doute son franc parler, sa grande proximité avec ses hommes, sa volonté de préserver le prestige et la réputation de son corps, manifestées alors qu'il commandait la base de Beauvechain, ont-ils joué défavorablement dans ces décisions.

Georges Terlinden avait de l'ambition mais n'était pas carriériste. Sa vocation militaire a témoigné avant tout de sa passion pour l'aviation et de sa volonté de se mettre au service de son pays avec beaucoup de modestie et de patriotisme.

C'est pourquoi au terme de ces pages, à titre d'hommage, j'ai voulu citer des extraits des évaluations émises par ses chefs au cours de sa carrière, évaluations reprises dans les documents le proposant en 1968 au grade de Général Major Aviateur et révélant ce que sa modestie naturelle ne pouvait exprimer, découvrant un peu plus l'homme qu'il était derrière la discrétion qui a marqué toute sa carrière :

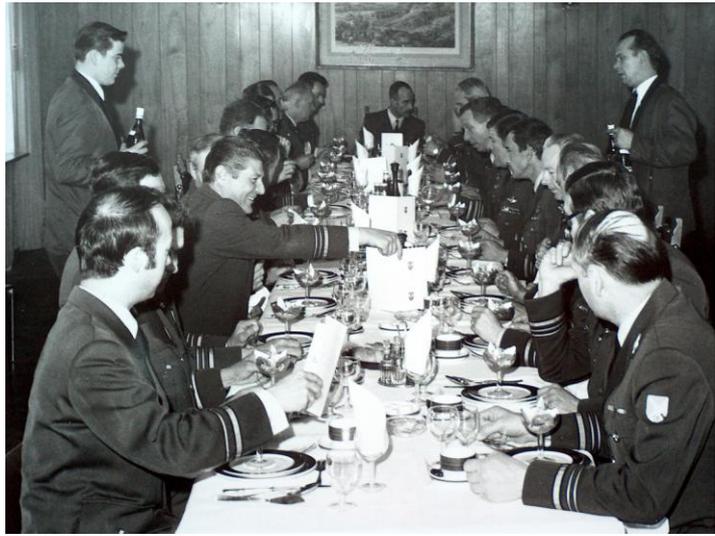
- Officier de tout premier ordre (Général Aviateur Leboutte- 1952)
- Officier de grande valeur (Colonel Aviateur Esmenne- Chef de la délégation belge FAACE Fontainebleau- 1953).
- Capable de devenir un excellent Commandant d'Escadrille (Lieutenant Colonel Aviateur Roman, Commandant du 1<sup>er</sup> Wing de chasse- 1954)
- Commandant de Groupe de Vol de toute première valeur. Entière confiance (Lieutenant Colonel Aviateur Remy, Commandant du 1<sup>er</sup> Wing de chasse tous temps- 1956)

- Très bon officier qui possède d'énormes qualités. (Colonel Aviateur Donnet, Commandant Groupe Opérations- 1956)
- Excellent rendement comme sous-chef d'Etat Major. Me donne la plus entière satisfaction, officier clairvoyant, ayant de l'envergure, travailleur, possédant beaucoup d'entregent. Il est apte à remplir toutes les fonctions de colonel aviateur, tant en Belgique que dans un organisme interallié. (Général Major Ceuppens, Commandant de la TAF- 1962)
- Il a été pour moi un collaborateur de choix. On peut compter sur ses connaissances étendues, son dévouement, son travail...Il a donné, donne et donnera pleine et entière satisfaction partout où il sera appelé à servir (Général Major Aviateur Collard, VSA- 1966)
- Officier de valeur tout à fait supérieure. Cache, derrière un extérieur souriant et relaxé, une très grande ténacité et une très grande capacité de travail. Le Colonel Aviateur Terlinden a acquis par les différentes fonctions remplies durant sa carrière, une excellente connaissance de l'ensemble de la Force Aérienne. C'est de plus un officier très intelligent, aux vues larges, ..... J'ajouterais encore qu'il est d'une éducation parfaite. J'estime qu'il est apte à remplir avec distinction tous les emplois prévus pour un général major aviateur, tant au sein des Forces Armées qu'à l'étranger (emplois OTAN, Attaché Militaire, etc..). (Lieutenant Général Aviateur Ceuppens, VS 1968)
- Officier capable de servir avec distinction dans les QG interforces et interalliés. Il possède la maturité et la mesure nécessaires au grade proposé. (Général Major Aviateur du Monceau- 1971).

Sa carrière d'aviateur s'est arrêtée en 1973, à l'âge de 55 ans. Ses collaborateurs de tous rangs lui ont manifesté à cette occasion leur sympathie et leur estime.



BANQUET D'ADIEU DE LA TAF AVEC TOUS LES CHEFS DE CORPS



Le secrétariat vous portera  
toujours dans son cœur.  
Bonne nuit  
Robert Kerri

MAIS AUSSI TEMOIGNAGES TOUCHANTS

C'est en tout cas avec la même passion qu'au départ, mais aussi avec style qu'il aura vécu et terminé sa très belle carrière militaire. Il a tourné la page avec toute l'élégance et l'humour qui le caractérisaient. En témoignent suffisamment les 2 extraits ci-après des albums de photos familiaux



contrairement à moi . d'autres ont quitté EYERE au sommet de la gloire ...

.... mais n'ont pas eu une retraite heureuse pour autant !



1938 - 1973

Trente-cinq années vouées à l'aviation sous toutes ses formes . Que de satisfactions ! Que de souvenirs

Terminé à Nodebaïs le 15 juillet 2007

## Annexe

Son matricule : 18-44189

### Les dates de ses nominations

- Caporal le 24 novembre 1939
- Adjudant le 28 novembre 1939
- Sous-Lieutenant le 26 décembre 1940
- Lieutenant le 26 décembre 1942
- Capitaine Aviateur le 26 décembre 1944
- Major Aviateur le 26 juin 1950
- Lieutenant-Colonel Aviateur le 26 septembre 1954
- Colonel Aviateur le 26 mars 1963

### Parmi ses décorations et titres

- Croix des évadés 23 août 1944 par décision du Conseil des Ministres réuni à Londres le 4 juillet 1944
- Décoration Civique 40-45
- Médaille Commémorative avec deux sabres croisés de la Guerre 40-45 attribuée le 19 décembre 1967
- Lion sur Médaille Commémorative 40-45
- Croix militaire de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> Classe
- Chevalier de l'Ordre de la Couronne AR 25/06/1953
- Chevalier de l'Ordre de Léopold AR 25/06/1953
- Chevalier de l'Ordre de Léopold II AR 15/11/1954
- Officier de l'Ordre de la Couronne AR 15/11/1955
- Officier de l'Ordre de Léopold AR 21/07/1957
- Commandeur de l'Ordre de Léopold II AR 8/04/1958
- Commandeur de l'Ordre de la Couronne AR 19/07/1963
- Légion d'Honneur attribuée le 29 novembre 1968
- Titre d'évadé de la guerre 40-45 conféré le 6 juin 1980

### Ses Formations

- Ecole Royale Militaire 1938- 1940
- ECAM, Ingénieur Industriel 1941 (1 année) Diplôme de 2<sup>ème</sup> année
- Cours préparatoire au pilotage 1943, 4 mois 17 ITW
- Grading Course 1943, 1 mois, admis au pilotage
- Pilotage élémentaire 31 EFTS, 2 mois 1943

- Pilotage Avancé 32 SFTS, 5 mois 1943
- Pilotage Avancé 3 AFU, 5 mois 1943
- Cours de SBA 1525 BAT Flight, 1 mois 1944
- Conversion B25, 13 OTU, 3 mois 1945
- Examen linguistique de Major 30 octobre 1948 avec 17/20
- Examen de Major, 3 mois 1949
- Ecole de Guerre : cours supérieur de la défense, 3 mois 1951
- US Army Air Defence School en mai 1960 : modern weapons familiarization course à Fort Bliss au Texas
- NATO Staff Officers advanced weapons orientation course en octobre 1962 auprès de la USA School Europe à Oberammergau en République Fédérale d'Allemagne
- En mai 1966, Ecole des Opérations Aériennes Combinées de la République Française

### Remerciements.

A Michel Mandl et Jean-Pierre Herinckx, membres des « Vieilles Tiges » pour leur relecture très attentive.

A Eric Dessouroux pour le crédit photographique



