

SENIOR AVIATORS' ASSOCIATION

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

Jaarlijks Banket

20 april 2024



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

Banquet Annuel

20 avril 2024

Salons de Romree

Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Votre table _____ Uw tafel



Menu

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

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



Tataki van rund met rucola, Parmezaan, pesto & notenbrood

Tataki de bœuf, rucola, parmesan, pesto & pain aux noix



Mechelse koekoek peperroomsaus, groentenroulade & hertoginneardappelen

Coucou de Malines à la sauce au poivre, roulade de légumes & pommes duchesses



Dessertenbuffet

Buffet de desserts



Mokka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2022

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

Gaston DIEU



**DIPLÔME DE 70 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Frans-Hugo BOEREWAART, Tony BONNÉ, Jacques BRISBOIS, Claude BUISSERET,
Fernand DASSEVILLE, Jacques DE STUYVER, Pieter DE VOS, Willy KOTHER,
Willy-François SCHAUT, Jean SCHOEFS, Casimir STEGENDA, Pierre TAMBORIJN,
Arie VAN DE GRAAF & Arnold VAN WONTERGHEM.

**DIPLÔME DE 60 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Bruno CEUPPENS, Charles de FABRIBECKERS de CORTILS et GRÂCE,
Georges DETHIOUX, Alex DE WILDE, Georges MATHUVIS, Gilbert MULLENDERS,
Guy VALVEKENS, Nicole WAUCQUEZ & Jean WISBECQ.

**MÉDAILLE DE 50 ANS DE
BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MÉDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Philippe FOERSTER, Peter JANSSENS, Michel LECLAIRE, Fons MARIËN,
Christian OVERBERGH, Leo SAUVILLERS & Christian VANDERSLYEN.

GEDENKBOEK VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART MÉMORIAL DE L'AVIATION BELGE

NIEUWE INSCHRIJVING

— NOUVELLE INSCRIPTION

Gaston DIEU 1913 – 1999

Gaston Dieu is geboren in mei 1913.

Nadat hij in 1935 afstudeerde aan de afdeling Speciale Wapens van de Militaire School, begon hij zijn loopbaan als artillerieofficier. Tijdens de 18-daagse Veldtocht kreeg hij het bevel over een luchtverdedigingsbatterij.

Hij weigerde de nederlaag en koos ervoor om dienst te nemen in Belgisch Congo. In september 1940 werd hij opgenomen in het kader van de "Force Publique".

Hij werd op 1 januari 1941 benoemd tot kapitein en nam deel aan de veldtocht in Abessinië.

In juli 1941 reageerde hij op de oproep in de kolonie om een koloniale luchtmacht op te zetten.

Na een opleiding als piloot bij de South African Air Force (SAAF), kwam hij aanvankelijk bij 23 Squadron van het Coastal Command waar hij op Avro Anson vloog. Daarna sloot hij zich aan bij 21 Squadron van de Desert Air Force, dat werd ingezet in het Middellandse Zeegebied, waar hij deelnam aan de Italiaanse campagne.



Hij vloog twee operationele tours met in totaal 112 oorlogsopdrachten, eerst op de Martin Baltimore medium bommenwerper en daarna op de B-26 Marauder. Hij werd benoemd tot Flight Commander, aangesteld tot majoor in de SAAF en ontving het Distinguished Flying Cross.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog trad hij in dienst bij Sabena/Afrika als Directeur Operaties voor het Afrikaanse netwerk.

In 1958 werd hij benoemd tot adjunct-directeur-generaal van het moederbedrijf. Hij was aanwezig in Leopoldstad tijdens de gebeurtenissen in juli 1960 en speelde een belangrijke rol bij het opzetten van de vluchtbrug waardoor meer dan 30.000 vluchtelingen konden worden geëvacueerd naar België.

Hij werd in 1971 benoemd tot Algemeen Directeur van Sabena en vervulde deze functie tot zijn pensioen in 1978.

Gaston Dieu is in oktober 1999 vertrokken naar het vliegeniersparadijs.

Gaston DIEU **1913 – 1999**



Gaston Dieu est né en mai 1913.

Issu de l'École Militaire, section Armes spéciales en 1935, il entame une carrière d'officier artilleur. Au cours de la Campagne des 18 Jours, il assume le commandement d'une batterie de défense aérienne.

Refusant la défaite, il va prendre l'option de rejoindre le Congo belge. En septembre 1940, il est intégré dans le cadre de la Force Publique.

Nommé capitaine le 1 janvier 1941, il participe à la campagne d'Abyssinie.

En juillet 1941, il répond à l'appel lancé dans la colonie visant à constituer une aviation militaire coloniale.

Formé comme pilote au sein de la South African Air Force (SAAF), il y intègre initialement le 23 Squadron du Coastal Command où il vole sur Avro Anson. Rejoignant ensuite le 21 Squadron de la Desert Air

Force déployé sur le théâtre méditerranéen, il participera au sein de celui-ci à la Campagne d'Italie.

Il effectuera deux tours d'opérations totalisant 112 missions de guerre, tout d'abord sur bombardier moyen Martin Baltimore, ensuite sur B-26 Marauder. Nommé Flight Commander, élevé au grade de Major dans la SAAF, il sera décoré de la Distinguished Flying Cross.

À l'issue du conflit mondial, il intègre la société Sabena/Afrique et y assume les fonctions de Directeur d'exploitation du réseau africain.

Nommé Directeur général adjoint de la société-mère en 1958, il sera présent à Léopoldville lors des événements de juillet 1960 et sera la cheville ouvrière de la mise sur pied du pont aérien ayant permis l'évacuation de plus de 30.000 réfugiés vers la métropole.

Nommé Directeur général de la Sabena en 1971, il assumera cette responsabilité jusqu'à sa mise à la retraite en 1978.

Gaston Dieu a rejoint le paradis des aviateurs en octobre 1999.



ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Frans-Hugo BOEREWAAART

Frans-Hugo est né en juillet 1931.

Il entre au service militaire le 1er février 1951 au 6^e Régiment de Génie en qualité d'officier de réserve. Il termine ce service le 30 novembre 1952 après avoir contracté un engagement à la Force Aérienne où il entre le 1er décembre 1952. Après quelques heures d'entraînement sur SV-4b à Wevelgem, il est envoyé aux Etats-Unis.

Il sera successivement à Lackland-Spence AFB, Webb AFB et Laughlin AFB aux USA pour y poursuivre sa formation de pilote. Il est breveté le 24 juin 1954 (Class 54-L).

De retour en Belgique, il est affecté de novembre 1954 à août 1956 à la 26^e escadrille du 9 Wing à Bierset et vole sur F-84G. Il est envoyé ensuite à la base de Kamina au Congo belge pour y suivre la formation d'instructeur qu'il exerce à l'EPE sur SV-4b. En avril 1958, il suit pendant un an les cours de perfectionnement pour officier d'active à Koksijde et est « Visitor pilot » sur F-84F.

D'avril 1959 à juillet 1962, le capitaine Boerewaart est Flight Co à la 27^e puis Ops Offr à la 23^e Escadrille du 10^e Wing à Kleine Brogel et vole sur F-84F. Ensuite, le major Boerewaart est muté au Centre de Perfectionnement à Brustem (CO Esc « Fouga 2 ») et vole alors sur Fouga Magister.



Commandant du Groupe de Vol à Brustem, e.a. sur T-33A.

Il passe trois ans au QG du Groupement Instruction et Entraînement de 1965 à 1968, un an à l'Etat-major de la Force Aérienne VS1/IRP et quatre ans au Service information du Ministère de la Défense nationale. Pendant ces années, il effectue ses prestations aériennes sur Fouga. D'août 1975 à avril 1977, le lieutenant-colonel Boerewaart commande le Groupe de vol à Brustem où il vole sur Fouga, T-33 et Alpha Jet.

De 1977 à 1980, il sera le commandant du Centre de Repérage et Contrôle de Glons et terminera sa carrière au QG du Commandement Instruction et Entraînement en juillet 1983. Il a 4.000 heures de vol.

Tony BONNÉ

Tony was born in February 1934.

03 Nov 1952: joined the Belgian Air Force at Gêruzet. Joined Goetsenhoven on 7 Nov, Prom 126.

05 Jan 1953: transfer to Koksijde, first flight on 22 Jan 1953 with Muller as instructor.



16 Apr 1953: first solo after 6 hrs 55 min. Check with Captain Bladt.

24 - 30 Apr 1953: at Melsbroek.

Beginning May 1953: to the United States, Class 54-R.

11 May 1953: Lackland AFB San Antonio, Texas. Pre-flight Cadet Training.

27 Sep 1953: transferred to Southern Airways School at Bainbridge, Georgia. Primary school on PA-18 and T-6G Texan.

End: 20 Apr 1954.

29 Apr 1954: Laredo AFB, Texas, till end Jun 1954, on T-28 Trojan.

15 Jul 1954: start flying on T-33, graduation – Silver Wings! - on 15 Sep 1954.

04 Oct 1954: transferred to Laughlin AFB, Del Rio, Texas, for gunnery training on T-33.

23 Nov 1954: at Luke AFB, Glendale, Arizona; for gunnery training on F-84E.

08 Feb 1955: assigned to 26 Sqn, 9 Wing at Bierset, on F-84G.

01 Feb 1956: to 29 Sqn, 13 Wing at Brustem, flying on Meteor VII & VIII.

17 Dec 1956: to 22 Sqn, 9 Wing at Bierset, on Meteor VII & VIII.

15 Mar 1957: 29 Sqn, 13 Wing at Koksijde, on Meteor VII & VIII.

01 Jul 1958: 31 Sqn, 10 Wing at Kleine-Brogel, flying on F-84F.

07 Mar 1959: 23 Sqn, 10 Wing at Kleine-Brogel, on F-84F.



Gunnery training at Luke AFB on F-84E.

15 May 1962: Towing flight at Koksijde and Solenzara, flying on Meteor VIII.

02 Jun 1963: 40 squadron, 15 Wing at Melsbroek flying on C-119G.

01 Aug 1964: early retirement.



À la 26 Esc du 9 Wing, sur F-84G.

ALTP... Il passe commandant sur DC-3 en août 1960. Les qualifications commandant suivent : CV440, DC-6B, Caravelle, B.727, B.707, DC-10 en finalement B.747. Jacques effectue son dernier vol Sabena en 1988.

Claude BUISSET

Claude est né en janvier 1932.

Pilote de chasse, n'ayant pas fait la guerre, mes meilleurs souvenirs des 22 années passées à la Force Aérienne (1952-1974) :

Stallings Air Force Base, North Carolina. Pas doué du tout pour être pilote, je le suis devenu grâce à mon moniteur civil américain (Class 55-F), M. H.G. Powell, moniteur sur T-6G depuis 1942 : « je peux apprendre à voler à ma grand-mère. Il faudra bien que je te laisse aller solo ! Même si ce n'est pas évident !!! »... Ma carrière de pilote a failli s'arrêter là...

Le looping à 16 Hunter à Chièvres. Bobby Bladt, le leader : « nous ne l'avons essayé qu'une fois... quelle débâdade, sans casse ».

Atterrissage de nuit, à la 349e, en CF-100 à Beauvechain, dans une tempête de neige. Nous étions les derniers, 0 pied de plafond, 0 pied de visibilité, atterrissage parfaitement réussi grâce à Jos Wijnen mon

Jacques BRISBOIS

Jacques est né en septembre 1932.

En novembre 1952, il s'engage pour cinq ans à la Force Aérienne comme élève-pilote de la 126^e Promotion. Il se retrouve à l'E.P.E. de Koksijde sur SV-4b avec l'option de continuer son entraînement à la USAF.

Il se retrouve alors à Hondo AFB pour son Primary Training ; il vole sur PA-18 et T-6. Ensuite, c'est à Bryan AFB qu'il effectue son Basic Training sur T-28 et T-33. L'Advance et Gunnery Trainings se passent à Laughlin AFB (T-33) et Luke AFB (F-84E). Jacques reçoit ses Silver Wings fin juin 1954, USAF Class 54-L.

À son retour en Belgique en novembre, il est affecté au 9^e Wing de Chasse, 26^e Escadrille sur F-84G. À la dissolution de la 26^e Esc, il passe au 1^e Wing de Chasse, 350^e Escadrille de Beauvechain où il vole sur Meteor VII & VIII.

Il quitte la Force Aérienne fin 1956 et s'engage à la Sabena. Les cours au sol sont suivis des qualifications F/O sur DC-3 et CV440, check



À la 349 Esc de Beauvechain, sur CF-100 'Canuck'.

navigateur et surtout grâce au Lt Bouchon, instructeur GCA, venu de Chièvres ; il nous a déposés en douceur sur la piste que je NE voyais PAS, et... nous avons eu un flame-out en taxi.

Etant à la 2ATAF à Rheindahlen, Target Branch, Team TacEval, j'étais pilote visiteur à la 1 Esc du 2 Wing de Florennes. Décollage en F-84F avec JATO (le 1^{er} de ma carrière) sur la parapiste (car piste principale en travaux). Les fusées d'appoint ne s'allument pas. Albert Ramaekers décolle, je continue en ramant. Le « Souf », CO de la 1 Esc, tout pâle, m'a prouvé avec les *technical charts* que je NE pouvais PAS ne pas accrocher la cime des arbres en bout de piste et me noyer dans l'étang... et pourtant, j'avais ramené des feuilles avec moi... et le train descendu...

Mon lâchage en C-47/DC-3 par « Bill » Ongena à Bukavu avec un solide *cross-wind*, comme sur un porte-avions... Après deux essais réussis, Bill m'a envoyé tout seul et m'a regardé décoller.

« Un bon pilote est un pilote de chasse ».

« Un très bon pilote est un vieux pilote de chasse ».

« Un excellent pilote de chasse est un pilote de chasse retraité ».

Fernand DASSEVILLE



1 Wing in Bevekom, op F-104G.

Geboren te Oostende in maart 1934.

Na de humaniora in het Koninklijk Atheneum van Oostende, als leerling-piloot bij de Luchtmacht gegaan: korte opleiding in Koksijde op SV-4 en begin 1953 vertrokken naar de USA voor verdere opleiding.

Verschillende fases van opleiding voltooid op: PA-18, T-6G, T-28, T-33A.

Vleugels behaald op 24 juni 1954, USAF Class 54-L.

Nadien een allerlaatste training, de zogenaamde "Gunnery fase" op T-33A en F-84E.

Terug in België in oktober 1954.

In België, gevlogen als operationeel piloot o.a. in Bierset, Chièvres en Beauvechain met F-84G, Meteor, Hunter en F-104G.

Verscheidene jaren vluchtonderrichter op TF-104G.

Militaire loopbaan beëindigd als Commandant Vlieger op 1 april 1979.

Nadien examinator op kleine schroefvliegtuigen bij het Bestuur der Luchtvaart tot mei 1980.

Daarna een carrière in de burgerluchtvaart, bij Pan American Airways en Delta Airlines.

Definitief gestopt op 1 april 1999.

In totaal meer dan 5.000 vliegreuren waarvan 2.775 op (T)F-104G.



Jacques DE STUYVER

Jacques is in maart 1933 geboren.

Ik trad toe tot de Luchtmacht in oktober 1952 als leerling-piloot. Na enkele maanden en als korte voorbereiding, vloog ik enkele tientallen uren met de SV-4.

In maart 1953 vervoegde ik het USA MDAP Air Force Student Pilot program, Class 55-C. Na een opleiding met Piper Cub PA-18 ,T-6 Harvard, T-28 en T-33 Shooting Star, ontving ik mijn Silver Wings in oktober 1954.

Daarna vervolgde ik mijn operationele opleiding in de schietscholen op respectievelijk Lockheed T-33 en Republic F-84E Thunderjet.

Bij mij terugkeer werd ik tot het 1 Smaldeel te Florennes verwezen (2 Wing). Nadien werd ik overgeplaatst naar Bierset waar het 30 Smaldeel werd opgericht. Daar werden de laatste vluchten op F-84G Thunderjet uitgevoerd.

Na de ontmanteling van Bierset werd ik naar het 23 Smaldeel in Kleine-Brogel gestuurd voor de conversie en opleiding op F-84F Thunderstreak. Na deze herscholing vervoegde ik terug het 1 Smaldeel te Florennes.



Enkele tientallen uren op SV-4b om te beginnen....



Einde Luchtmacht loopbaan in 1978, op C-119G.

als bezoeker gevlogen in de 15^e Wing op C-119. Mijn loopbaan bij de Luchtmacht eindigde in 1978.

Pieter DE VOS

Pieter is in April 1931 geboren.

24 Jun 1954 : Silver Wings with USAF Class 54-L.

27 Okt 1954: Operationeel piloot USAF.

1954: Afgedeeld in de 9 Wing te Bierset.

02 Jul 1956: Opleiding vluchtonderrichter.

01 Jan 1957: Instructeur in de EVS en bezoeker piloot in Brustem op Meteor.

06 Apr 1959: Piloot in 10 Wing te Kleine-Brogel.

19 Aug 1968: C.O. 31 Smaldeel, 10 Wing.

Op T-6 Texan van de USAF...



19 Aug 1977: Commandant Vervolmaking Centrum te Brustem.

Operationeel/bezoeker piloot 10 en 2 Wings tot 1985.

Vliegtuigen gevlogen: DH.82a, PA-18, T-6, T-28, T-33, F-84E, F-84G, SV-4, Meteor, F-104G, Fouga Magister en Alpha Jet.

Willy KOTHER

Willy est né en janvier 1933.

Il entre à la Force Aérienne comme élève-pilote le 9 mars 1953. Après un screening sur Tiger Moth à Wevelgem, il part pour les USA en juillet où il rejoint la Class 55-C. Il effectue le Preflight à Lackland (TX), le Primary à Malden (MO) sur PA-18 et T-6 et le Basic à Greenville (MI) sur T-28 et T-33. Il est breveté pilote en octobre 1954. Suit alors le Gunnery sur T-33 (Del Rio, TX) et sur F-84E (Luke, AR).

Il rentre en Belgique en mars 1955 et se retrouve à Florennes. Après une familiarisation du F-84G à la 1 Esc, il est rattaché à la 3 Esc. En septembre, il est muté à la 30 Esc nouvellement créée à Bierset.

En février 56, conversion sur Meteor VIII à Brustem (33 Esc) puis retour à la 30 en subsistance à Chièvres (travaux à Bierset). En novembre, retour avec la 30 à Bierset. À la dissolution de la 30 en juillet 57, Willy est affecté à la 22 Esc toujours à Bierset. En octobre, il est désigné pour le cours de moniteur à Kamina. Il suit alors le cours FFM sur T-6 en novembre et décembre 57 ; la suite du cours se donne à Brustem sur T-33.



Au Flight Appui-Feu, Congo, de janvier à juin 1960.

En août 60, retour à la 2 Esc de Florennes avec entraînement Strike, jusqu'en juin 62. Il est alors volontaire pour le Flight Remorquage à Solenzara (Corse) sur Meteor VIII où il restera jusqu'à la dissolution en juillet 63.

Ensuite, retour à Florennes, à la 1 Esc cette fois sur F-84F. En juillet 66, il passe dans le cadre des officiers d'active.

De janvier à mars 69, il est volontaire pour une expédition au Pôle Sud. Il y vole sur Cessna 180 et Otter. Puis, retour à la 1 Esc avec un renfort à l'OCC d'Eindhoven (NL) ; ensuite, moniteur à l'OCC de Florennes jusqu'en septembre 71. Pendant cette période, il participe également à une expédition au Sahara (appui avec deux Piper Cub pour une mission anthropologique au Niger, Nov-Dec 69).

Il retourne ensuite à Bierset à la 22 Esc et reçoit, en mars 58, sa conversion sur Hunter VI.

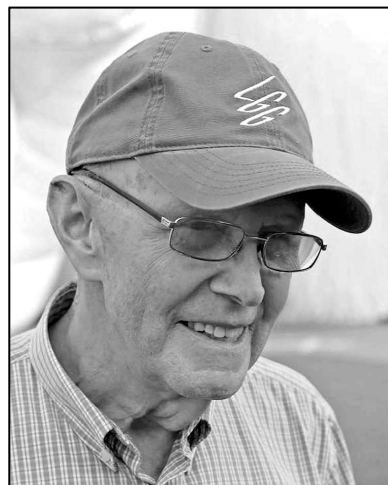
En juillet 59, il est posté à Florennes à la 2 Esc mais effectue auparavant sa conversion sur F-84F à Kleine-Brogel.

En janvier 1960, il est détaché au Flight Appui Feu de Kamina pour 6 mois. Il y effectuera 250 h de vol sur Harvard armé au Katanga, Kasai (Luabourg), Maniema (Kindu) et Rwanda-Urundi (Kigali, Astrida & Usumbura).



Conversion sur Mirage 5 en septembre 1971.

Willy-François SCHAUT



Belgische constructie van een moderne heteluchtballon, de OO-SWF! In 1968 had hij ook al zijn gasballon OO-BOC met eigen middelen gemaakt.

En septembre 71, conversion sur Mirage 5 à Florennes puis affectation à la 42 Esc Recce.

En janvier 73, cours FFM (formation moniteur) sur Marchetti à Gossoncourt et puis sur Fouga Magister à Brustem. Il est ensuite versé à la 7 Esc sur Fouga à Brustem. Il participe à une autre expédition pour SOS Faim au Sahara et au Sahel en juillet et août 73.

En septembre 76, il devient Ops Officer à la 11 Esc sur T-33 et Ops & Training au Groupe de Vol en septembre 77 ; il est nommé major en décembre 77.

En juillet 78, il est affecté au QG AAFCE comme Project Officer Tactical Evaluation pour les 2 & 4 ATAF. Il y terminera sa carrière active le 31 mars 83. Il effectuera encore quelques rappels comme LtCol (Res) jusqu'en 1986.

En conclusion : 2 ans d'écolage, 18 ans de squadron, 5 ans de moniteur, 5 ans d'Etat-major, soit 6.500 h. de vol dont 6.000 sur jet. Une vie d'aviateur bien remplie...

"François" is in november 1935 geboren.

88 jaar oud en met daarvan 67 jaren actief ballonvaren is hij de nestor van de Belgische ballonvaarders.

Toen de Tweede Wereldoorlog eindigde, begon voor de toen negenjarige François het ballonvaartleven aan de zijde van zijn vader, een gewezen sergeant-aérostier van de Belgische luchtvaart. Na zijn opleiding werd François op 14 mei 1954 gasballonvaarder.

Op vraag van het Bestuur der Luchtvaart begeleidde François op 13 september 1969 de Brit Mark Westwood tijdens de eerste vaart van een moderne heteluchtballon in België te Temploux. Op 21 augustus 1970 werd hij aldus de eerste Belgische moderne heteluchtballonvaarder. In 1973 besloot hij om met eigen middelen samen met zijn echtgenote een moderne heteluchtballon te bouwen. Het werd de eerste

Op 18 december 1988 behaalde hij ook de kwalificatie bestuurder van bestuurbare heteluchtballons. Hij was instructeur en examiner van talrijke leerling-ballonvaarders.

Tijdens corona besloot hij om het actieve ballonvaren te stoppen en wat over zijn ballonvaartverleden te schrijven. Zoals veel luchtvaartbeoefenaars heeft François heel wat beleefd. Dat kan men lezen op internet onder de link 'Kriskras doorheen Ballonvaart KBBF-FRAB'. De Raad van Bestuur van de Koninklijke Belgische Ballonvaart Federatie geraakte zo fel onder de indruk van François' ballonvaartleven dat, bij wijze van Lifetime Achievement Award, zijn schrijven werd uitgegeven in boekvorm. Misschien een tip om wel eens te lezen of om erin te grasduinen.

De Koninklijke Belgische Aéroclub erkende eveneens François' ballonvaartverleden door, na eerdere uitreiking van het erediploma in 1994, hem op 3 september 2022 in het Stadhuis van Sint-Niklaas het erediploma Prix Ernest Demuyter van de Fondation Albert et Lydia Demuyter toe te kennen.

Jean SCOEFS

Jean was born in March 1935.

Joined the Belgian Air Force as student pilot at age 17 ½ and went through all the standard hassle that we know.

Six weeks Wevelgem on 'Tiger Moth', and before I realized it I was on my way to the States. Scored well, never got a pink slip, and back to Belgium early 1955.

December 1952: At age 17 ½ entered as student pilot with Belgian Air Force on a 5 year contract.

Mei 1953: Training USA as Jet Fighter Pilot. Preflight and Aviation cadet program.

15 September 1954: Laredo, TX, Youngest Jet Fighter Pilot ever to graduate in USA.

January 1955: Belgian AF, 31 Sqn, Kleine Brogel till end 1957.

February 1958: Candidate pilot SABENA.

March 1958: Road car accident with serious medical sequelae (6 months hospitalization)



De OO-SWF, de eerste Belgische constructie van een moderne heteluchtballon, gebouwd door François en zijn vrouw .



Class 54-R reunion in Sep 1994, with my wife Nicole.

followed by revalidation). Forced to seek career in private sector.

As of 1960: active in general aviation.

1972: Miami, FL, *"Burnside-Ott Aviation"* – Airline Transport Pilot, Single-Multi engine, Instrument airplane.

1972: Start of new career with pharmaceutical company *"Schering Plough USA"*.

June 1973: *'Flight Proficiency Award'*, Recognition attainment of high goals of safety and proficiency.

Mach 1976: After a rigorous selection by *'API Aviation Personal International'*, was awarded firm contract as first officer (*selected out of 130 candidates*), with *"Oceanic Contractors"* in Brussels flying their Beechcraft King Air 90.



1985, ferry flight of a Merlin 300 from Brussels to San Antonio, TX.

At this time my career with pharmaceutical *"Schering Plough"* was taken an 'high flight' and consequently I had to take an extreme difficult decision. Finally decided to stay and pursue career further with pharmaceutical co. *"Schering Plough"*.

Feb. 1982: Move to Kenilworth, New Jersey, Schering Plough Headquarters, where our Aviation department was located at the Morristown Airport (New Jersey). Got checked out in the Mitsubishi MU2 Marquise aircraft (*famous for its full span flaps and spoilers*). Flying for the company over the Continental USA from East to West coast.

Mid 1984: Aviation department move from Morristown to Trenton-Mercer airport, and at the same time we did a down-sizing of our six aircraft to only two, maintaining the Gulfstream 800 and one Learjet. Return to Belgium to resume my new position with *'Schering Plough'*.

Concomitant with *'Schering Plough'* career, also free-lance pilot for aircraft constructor Swearingen Corporation in San Antonio, TX, ferrying the Merlin 300 en Metroliner II Twin Engine Turbo Prop aircraft Trans-Atlantic via the Iceland and Goose Bay routing.

Kept pilot license current till 1998 and retired in 2002 from *'Schering Plough'*. (Now MSD Merck & Co., Inc.)

Early 2002: was recruited by BIOMET Orthopedics (now Zimmer-Biomet)

Retired 2012 at age 77... So goes life...



Op SV-4b.

Casimir STEGENDA

“Cas” is in februari 1935 geboren.

Hij is Pool van geboorte en wordt in 1954 tot Belg genaturaliseerd. In 1954 behaalt hij het zweefvliegbrevet langs de KBAC. In het Klein Kasteeltje wordt hij afgewezen als kandidaat Air O.P. en ook als piloot. Hij moet hiervoor beroepsmilitair worden, minstens 5 jaar dienst hebben en onderofficier zijn. Tijdens zijn legerdienst legt hij het examen voor de Rijkswacht af en wordt er op 20 oktober 1956 ingelijfd. In 1962 wordt hij gemuteerd naar de BWP Hasselt (Bijzondere wegpolitie) en wordt tevens lid van de Aëroclub Kiewit.

Op 9 oktober 1963 krijgt hij toelating om te leren vliegen bij de Luchtmacht. Staf Rijkswacht geeft hem toelating op 30 november 1963 om zich verder te bekwamen omdat er sprake is helikopterpiloten te vormen. Hij is de eerste

kandidaat en enige leerling van de promotie 64A.

In 1965 is hij lid van de BOB-Hasselt. In 1966 na een nieuwe aanvraag beslist de Rijkswacht geen helikopterpiloten meer aan te werven! Hij vliegt dan vervolgens met instructeurs op SV-4B, Marchetti en Fouga Magister. Alhoewel hij op 1 april 1991 met pensioen gesteld was, is hij voortdurend “leerling” geweest. Vele honderden uren vlucht en toch “geen” militair brevet. Dat was gewoon niet voorzien!



En op Fouga Magister.

Pierre TAMBORIEN

“Piet” is in oktober 1933 geboren.

‘Pilot Wings’ ontvangen op 18 Dec 1954, USAF Class 55-F.

Periode, Functie, Eenheid en Plaats.

Militair

1953: Leerling piloot Koksijde-Lombardsijde SV-4.

1953-1955: Opleiding USAF: Texas, Florida, Arizona.

1955-1961: Operationeel piloot 2 Wing, 2 Sqn in Florennes.

1961-1964: Instructeur op Fouga Magister te Brustem.

1964-1979: Operationeel piloot, Test-piloot, Instructeur en IRE F-104G (Instrument Rating Examiner) in 10 Wing, 31 Sqn te Kleine Brogel.

Burger

1964: Cessna 170 in Spa.

1965-1990: Instructeur en Examinator in Kiewit/Hasselt.

1990-2014: Instructeur en Examinator bij Sanicole in Leopoldsburg.

1998-1999: Instructeur en Examinator bij Sabena-school USA in Scottsdale, Arizona.

Vliegtuigen waarop ik vloog, gepresteerde vliegreuen als gezagvoerder en/of instructeur en voornaamste standplaats.

Militair

F-104G en TF-104G: 2.700 uren, Kleine Brogel.

F-84F : 1.000 u., Florennes.

Fouga Magister: 1.000 u., Brustem.

Meteor, Brustem, T-6, T-28, T-33, Oxford, F84G, enz.

Totaal 5.500 uren.



1.000 uur gevlogen op F-84F in 2 Wing te Florennes.

Burger

Cessna 150, C-152, C-172.

Piper-Cub.

Robin DR400.

Dornier 27 Paradrup Zu-
tendaal.

Citabria enz.

Totaal 6.500 uren.

Groot totaal 12.000 uren.

Geschat aantal landingen
36.000 (touch and go's).

Brevetten

Militair

Operationeel piloot, Instructeur, IRE, Leider van formaties gevechtsvliegtuigen (Section Leader).

Burger

PPL (Private Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence), Instructeur en Examinator.

Arie VAN DE GRAAF

Arie is in augustus 1933 geboren.

1952, begin van een spannend avontuur...

Vijf jaar Air Force... SV-4 Goetsenhoven met daarna de eerste promotie in Kamina (Congo), de 126^{ste}.

Anekdote bij aankomst: geen vliegtuigen, geen leslokalen, geen wa-



Op Hawker Hunter.

ter in het olympisch zwembad maar *last but not least*, Simba en Tembo bier à volontééééé...!
Daarna, Koksijde op Meteor T.7 en later in Squadron op Meteor en Hunter.

Einde "Rambo" carrière gevolgd door Sabena op Dakota DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, Caravelle, Boeing 707 en als afsluiter Airbus A330.

In 1992, na 40 jaar vliegenot, piloot op rust...

Maar rust roest en de zeilboot dobbert reeds in Bretagne; en aan een gezapig 10 Knots rond Europa gedurende 30 trage aangename zeiljaren is de zeeman ook op rust en ontvangt vandaag 70 jaar vliegbrevet...

Toffe groeten beste collega's.



Met echtgenote Monique voor mijn laatste vlucht in 1992...

Arnold VAN WONTERGHEM

Arnold is in december 1936 geboren.

Zijn brevet zweefvliegen heeft hij behaald op 21 september 1954 bij het CNVV (Centre National de Vol à Voile) te Temploux. Zijn PPL volgde dan in oktober 1956.

Hij deed zijn militaire dienst als KRO leerling-vlieger met de 134 Promotie op SV-4b (Goetsenhoven), Harvard (Kamina) et Meteor 7 (Brustem) tussen 1956 en 1958.



1957, leerling-piloot op T-6 Harvard in Kamina (Congo).

Hij was/is ook lid van een aantal verenigingen in de luchtvaartsector (vliegclub AERA Gent, bestuurslid Gentse Universitaire Vliegclub, bestuur der Belgische Federatie Luchtvaart waarvan hij erelid is sinds 2013...). Hij is medewerker aan de Luchtvaart Inlichtingsbulletin/Bulletin d'Informations Aéronautiques.

Activiteiten: sportvliegen in Gentse Universitaire Vliegclub & Ghent Aviation Club; slepen van zweefvliegtuigen voor Ghent Aviation Club en Zoute Aviation Club; banner towing en luchtdopen. Hij werd 2^{de} in de

ronde van België in 1959 met een Aeronca en tussen 1968 en 1971 heeft hij viermaal deelgenomen aan de Channel Islands Rally – Jersey (met 2 prijzen).

In 1955 ging Arnold naar de VSA met de Luchtkadetten.

Daarnaast heeft hij nog een 20-tal vluchten met Hot Air Balloons, 2 vluchten op de Goodyear blimp en heeft bergvliegen in Zwitserland uitgevoerd (St Gallen).

Hij heeft meer dan 1.500 u. als pilot in command op zijn teller en heeft op meer dan 20 vliegtuigtypes gevlogen waarvan: Aeronca Champion, Auster Arrow, Tiger Moth, Miles Magister, Zlin 381, Piper Cub & PA28, Jodel (112, 120 & 1180), SNCAN Norecrin, Caudron C800, Grünau Baby, enz. Hij is co-eigenaar van een Aeronca Chief (OO-RDC).



Arnold en Aeronca Champion OO-MDM.



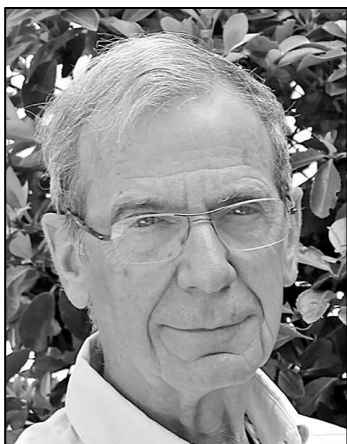
— NOTES —

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Bruno CEUPPENS



Bruno is in april 1944 geboren.

Mijn opleiding als piloot begint in januari 1963 in de EVS te Goetsenhoven met de 63A Prom op SV-4. Een goede drie maanden later stappen we over naar GVS in Brustem waar we kennis maken met de Fouga Magister. Voor de laatste stap gaan we in februari 1964 naar de vliegbasis Woensdrecht (KLu, NL) om op T-33 te vliegen. Daar wordt mij op 11 juni 1964 het brevet van piloot opgespeld. Daarna gaan we naar de basis Eindhoven voor de OTU en conversie op F-84F.

Eind 1964 vervoeg ik het 2 Smaldeel van de 2 Wing van Florennes en vlieg ik verder op F-84F. Wanneer ik begin 1967 een totaal van 850 vlieguren bereik – een voorwaarde om op F-104G over te gaan – word ik overgeplaatst naar het 31 Smaldeel van de 10 Wing in Kleine Brogel.

Na zes jaar 31 Smaldeel word ik aangeduid om gedurende twee jaar cursus te volgen aan de Krijgsschool. Na voltooiing van de Krijgsschool word ik aangeduid als operatieofficier van het 349 Smaldeel van de 1 Wing in Beauvechain.

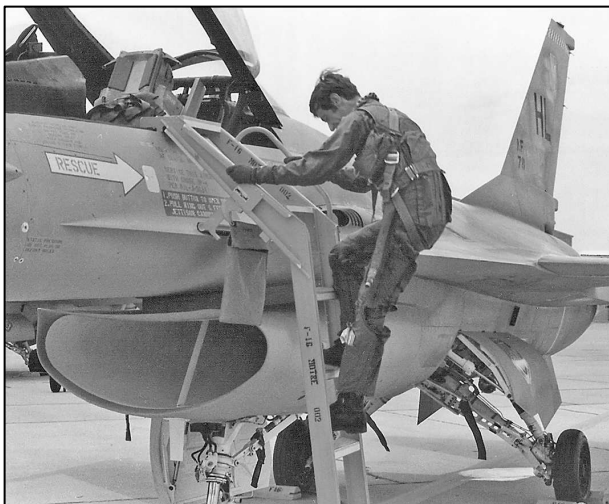
In 1976 word ik aangeduid voor een staffunctie in de sectie Operaties van de Staf Luchtmacht en word ik bevorderd tot majoor. Daar coördineer ik vooral de operationele aspecten die komen kijken bij de aankoop van de F-16. Ik ga hiervoor ook voor korte tijd naar de VS.

Bij mijn terugkeer uit de VS in 1979 bekleed ik eerst een jaar de functie van studiedirecteur in de Groep Opleiding van het Vervolmakingcentrum in Sint-Truiden en vervolgens die van leraar aan het KHID, de nieuwe benaming van de vroegere Krijgsschool.

In 1985 word ik benoemd tot Commandant van het CRC Glons, waar ik in 1988 bevorderd wordt tot kolonel. In 1989 keer ik terug naar het KHID, ditmaal als hoofd van het Departement Luchtmacht.

In 1992 vertrek ik naar het NAVO Hoofdkwartier AIRCENT in Ramstein, Duitsland. Daar bekleed ik de functie van Assistant Chief of Staff Exercises and Taceval, tot aan mijn pensioen in 1998. In die hoedanigheid heb ik de gelegenheid tijdelijk (vier maand) de functie van Battle Staff Director te bekleden in het NAVO Hoofdkwartier Luchtstrijdkrachten, Vicenza, Italië, opgericht om de operaties in de Balkan te leiden.

Na mijn pensioen zal ik, ditmaal als reserveofficier, nog driemaal voor enkele maanden deze functie bekleden, onder andere gedurende het open conflict met Servië in 1999 (Operation Allied Force).



Tijdens een F-16 testvlucht in de VSA, Hill AFB.

Charles de FABRIBECKERS de CORTILS et GRÂCE

Charles est né en mai 1939.



Tout commence sur SV-4b à Gossoncourt...

(diversion de nuit à Grosseto), cockpit arraché, rudder se détachant.

Sur Mirage 5 : atterrissage à Bierset jour de tempête de neige, *fuel low level light on for a long time*, le moteur s'éteint, réservoirs à sec à 200 m des hangars.

Des remerciements : aux chefs qui, avec patience méritoire, m'ont supporté (le général du Monceau "quoi, encore vous ?!" ; puis "faites quand-même attention : vous n'imaginez pas combien elles coûtent ces machines !", aux copains d'escadrilles pour leurs amitiés fidèles, généreuses, aux mécanos pour les heures

SV-4, Fouga Magister, T-33, F-84F, F-104G, Mirage 5...

Gossoncourt, Brustem, Woensdrecht, Eindhoven, comme tout le monde à l'époque. Puis Florennes, Beauvechain, Florennes, Bierset, Florennes...

Incidents, bêtises, plaisir, luck et Cie :

Sur F-84F : grosse branche de chêne enfoncée dans l'aile droite, fixation de LA BOMBE arrachée.

Sur F104G : avion préféré mais, en vol vers Solenzara, radôme arraché

supplémentaires prestées avec bonne humeur, aux parachutistes qui, dans leur caravane en bord de piste, avaient toujours un café chaud pour le pilote amoureux de la nuit, au radariste magicien, à Bierset ce fameux jour de neige, à la standardiste de nuit qui disait "But what are you doing? Your spot doesn't move on my screen! Want to go home? Come down on my glide path..." Aux soutiens généreux des contribuables permettant ce divin plaisir.



Dégâts sur F-104G : rudder et canopy...

Enfin, mon souvenir ému à Pelle Darenne, l'ami discret, le conseiller attentif, le pilote talentueux entre tous qui nous a tout appris. La chasse bordel !

Georges DETHIOUX

Georges est né en juillet 1946.

1964 : stage de vol à voile à St Hubert et brevet B : 2 vols solo.

Ensuite, vol en planeur à Verviers et obtention du brevet D 'argent' : gain de 1.000 mètres, duré de 5 heures, distance libre de 50 Km. Une épreuve pour le brevet d'or soit un gain de 3.000 mètres est également effectuée au départ de Verviers en vol d'onde et une montée à 4.100 mètres mer.

1965 : écolage avion pour l'obtention de la licence restreinte avion, puis licence pilote privé (PPL).

16 décembre 1968 : entrée à la Force Aérienne, Prom 69B. Solo SV-4 le 25 avril 1969 puis à Brustem, solo Fouga Magister le 3 avril 1970 et ensuite à Twenthe (NL), solo T-33 le 25 Novembre 1970.

08 mars 1971 : obtention du brevet de pilote.

À cette époque, l'incorporation dans une escadrille est impossible suite à la conversion des pilotes sur Mirage ; en route pour le FFM, formation moniteur sur Marchetti puis Fouga Magister et obtention du brevet supérieur le 29 juin 1971 ; ensuite, instructeur Fouga jusque mai 1973.

1973 : début formation Mirage avec solo le 9 juillet 1973 puis transfert à la 1 Escadrille le 15 octobre. Septembre 1975 : l'État-major annonce des restrictions et la fin du Mirage, en



route pour le 15 Wing. 1976 : conversion sur HS.748 à la 21 Escadrille ; lâché copilote le 17 mai 1976.

7 novembre 1977 : conversion sur B727.

23 juin 1978 : Opération Kolwezi, B727 basé à Kamina.

17 juillet 1979 : qualification commandant de bord B727.

1983 : conversion sur AWACS à Geilenkirchen (DE), qualification F/O le 05 octobre 1983, commandant de bord le 28 janvier 1985.



1983 : conversion sur AWACS à Geilenkirchen (DE).

1989 : retour 15 Wing sur HS.748 puis Wing Ops à Bierset.

1991 : fin de carrière à la Force Aérienne et obtention de la licence civile ATPL ; qualification B737 chez TEA.

1992 : suite à la faillite TEA, engagement chez EBA (Euro Belgium Airline).

25 février 1993 : qualification commandant de bord.

1998 à 2000 : commandant de bord chez Luxair.

2000 à 2006 : commandant de bord chez Air One, Rome (IT).

2006 à 2008 : retour Luxair.

2008 à 2011 : line training captain chez Air Ivoire à Abidjan.

Juillet 2011 : fin de carrière.



Alex DE WILDE

Alex is in november 1946 geboren.

Opleiding

Opleiding zweefvliegen, Nationaal zweefvlieg centrum St Hubert (CNVV) & Ghent Aviation Club.

Technische school Saffraenberg niveau A2 vliegtuigmechanica.

Vliegopleiding Belgische Luchtmacht.

Examen lijnpiloot, zelf studie.

Op F-104G in het 23 Smd te Kleine Brogel.

Opleidingen voor de verschillende type bevoegdheden in de maatschappijen :

- B727 bij Braniff in Dallas,
- B757/767 bij Boeing in Seattle,
- A320 bij British Airways,
- A330 bij Airbus industries in Toulouse.

Loopbaan

Belgian Air Force: SV-4, Fouga Magister, T-33, F-84F & F-104G.

Delta Air Transport op CV440 & FH227b.

Trans European Airways op B737.

Air Algérie op F27.

Transjet op B727 (freight).



Contractwerk voor "airline appointments":

Air Djibouti, executive B727's with KCREC & Saudi Oger, Biman Bangladesh (F27).

DHL freight operations on CV580.

Air Belgium op B757 (charter flights Europe, Africa & North Atlantic).

Air Europe Italy op B767 (charter flights worldwide).

Volare Airlines op A320 & A330 (charter flights worldwide).

Blue Panorama Airlines on B767 (charter flights worldwide).

Jet2.com op B757 (European flights).

Total : 23.000+ vliegreuren.

Europe, Middle East, Far East, East & North Africa, North Atlantic, North & Central America, South America, Indian Ocean, Japan (via Siberia).

Georges MATHUVIS

Georges Mathuvis, born in May 1944.

After college he joined the Belgian Air Force as a student pilot in 1962 – Prom 63A. He graduated as a pilot in 1964 after training on SV-4bis, Fouga Magister, T-33 and F-84F.

After four years as a Recce Pilot on RF-84F in 42 Sqn (Bierset), he became a dual role strike-attack pilot on F-104G Starfighter at Kleine Brogel Air Base from 1968 to 1981. He was Flight Commander, Int and Ops officer in the 23 Devil Sqn, Ops & Trg officer of the 10 Fighter Bomber Wing and C.O. of the 31 Tiger Squadron.



At the controls of an Alpha Jet in Brustem AB.

In 1981, after promotion to Lieutenant Colonel, he became the Commander of the Belgian Air Support Center (ASOC) at Köln, Germany, where he got his helicopter experience during flights with the Airborne Forward Air Controllers of the Belgian Army Aviation pilots on Alouette II. After 4 years, he returned to Bierset Air Base as OSN 3 Wing TAC where he flew the Mirage 5 until 1987.

After a 3-year tour as *Commander Operations* in the NATO Joint Ops of 2ATAF (2 Allied Tactical Air Force), he went to Brussels, promoted to Colonel,

to become *Chief Air Operations* of the Belgian Air Force Tactical HQ. In 1991, he was called by the Chief of Staff to become the *Base CO* of St. Truiden Air Base where he was responsible for the training of all future Belgian Air Force fighter pilots on Alpha-Jet.

End 1995, as One Star General, he was posted to USAFE Ramstein AFB where he was in charge of organizing the first Deployable Combined Air Operations Center for the NATO HQ of the Allied Air Forces Central Europe. Here, he ended his military career and retired on 1 July 1998.

Parallel to this, his activities in civil aviation began in 1967.

As a private pilot and member of a group of aviation enthusiasts, he started repair works on a former pre-second World War civil aviation airfield in his hometown, Kiewit. When the airfield was officially inaugurated in 1969, he became instructor pilot and spent nearly all his free time instructing on various aircraft types. He always enjoyed teaching aerobatics and participating in airshows.

In March 1999, after retiring from the Belgian Air Force, he started flying as a Senior Flight Instructor and Flight Examiner at SABENA Airline Training Center (SATC) in Scottsdale, Arizona. His duties were to assist the American instructors in the training program, to perform pre-entry flight tests with new flight instructors, to conduct initial FI training and to follow-up their performance.

During his activities at SATC, he obtained an FAA ATP Certificate SEL & MEL and ratings of CFI airplane single and multiengine Instrument, Ground Instructor Advanced Instrument and he succeeded the Flight Examiner Course in Oklahoma-City.

Since January 2000, he also flew private owned business airplanes for Belgian companies (AIRCON and ASL). He kept current on TBM700, PC-7, PC-12, BE90 and BE200 during private flights and as examiner

by giving proficiency check-rides to pilots flying these aircraft. He continued participating in airshows on PC-7. Occasionally he also gave "Biennial Flight Review" check-rides to pilots in Europe holding an FAA Pilot Certificate.



The painting on the tail of this PC-7 is identical to the one on the F-16 celebrating 20 years OCU in Kleine Brogel.

In June 2009, he accepted the function of JAA Chief Flight Instructor for Sabena Flight Academy, CAE Global Academy, Phoenix and lived in Mesa until April 2011.

After that, he continued part time as Flight Instructor Instructor (FII) and Flight Instructor Examiner (FIE) at CAE Aviation Academy Mesa and CAE Aviation Academy Brussels (flight training in Antwerp).

His flying experience amounts to 15.554 hours of which 10.439 hours instruction (17 Jan 2022 – last flight).

Gilbert MULLENDERS

Gilbert Mullenders est né en mars 1944.

Après des humanités modernes à l'athénée Liège 1, il entre à la FAé en tant que candidat officier auxiliaire le 7 janvier 1963. Il est admis dans le Personnel Navigant Élève (PNE) le 13 mai 1963 avec la promotion 63B. L'adjudant Mullenders est breveté pilote militaire le 23 octobre 1964. Le 12 mai 1965, il est affecté à la 2 Escadrille du 2 Wing de Chasseurs-Bombardiers à Florennes. Gilbert Mullenders devient opérationnel *strike* en juillet 1965. Il est nommé au grade de sous-lieutenant aviateur le 1er août 1965. En janvier 1967, le SLt Avi Mullenders est opérationnel *attack* et il obtient la qualification de pair leader en mai.

Le 1er août 1968, Gilbert Mullenders est nommé lieutenant. Il passe deputy flight commander en janvier 1969 et devient section leader puis flight commander en juin 1969.

Le 28 septembre 1970, il commence sa conversion sur Mirage 5B avec le premier groupe de six pilotes de la 2 Esc. Les cours au sol débutent le 28 octobre 1970. Gilbert effectue son premier vol sur Mirage 5B le 6 novembre, avec le SLt Avi Palla. Après cinq vols d'instruction en DC, il effectue son solo check avec l'adjudant Auguste Janssens le 18 novembre. Le même jour, il vole en solo dans le BA 04. L'adjudant-chef Vermoesen l'accompagne à bord du BA 03.



Breveté pilote le 23 octobre 1964, Prom 63B.

Le 26 novembre 1969, il passe dans le cadre des Officiers de Carrière.

Les premiers pilotes convertis continuent à voler à la 8 Esc jusqu'à l'arrivée, à la mi-janvier 71, du premier monoplace dévolu à la 2 Esc.

Le 26 mars 1972, il est nommé au grade de capitaine aviateur.

En octobre 1972, Mumu est Ops FBA et commande le D-Flight de la 2e, le training flight pour les nouveaux arrivés en provenance de la 8 Esc. Il obtient la qualification de « squadron leader » et, le 15 juillet 1974, il devient Ops Offr à la 2 Esc.

Le 1er septembre 1975, le Capt Avi Mullenders devient officier des opérations à la 42 Esc ; là, il découvre la reconnaissance aérienne, un monde jusqu'alors mystérieux pour lui.

Le 13 septembre 1976, il part au cours de major à l'Institut Royal Supérieur de Défense (IRSD) jusqu'au 27 juin 1977. Entretemps, le 26 mars 1977, il est nommé au grade de capitaine-commandant.

De juin 1977 à décembre 1978, Gilbert Mullenders est affecté au QG Comdt TAF, bureau Exercices et Manœuvres, tout en continuant à voler sur Mirage 5B en tant que pilote visiteur.

Le 19 décembre 1978, il devient Ops & Trg Officer au Groupe de Vol du 3 Wing Tactique de Bierset.

Le 26 décembre 1978, il est nommé major aviateur et entre le 22 février et le 16 mai 1980, il effectue, à la 8 Esc, une conversion moniteur sur Mirage 5B.

Le 1er juin 1980, il prend le commandement de la 8 Escadrille. À la fin de son tour de C.O., le 13 septembre 1982, il fait mutation vers le "Tactical Leadership Program" (TLP) à Jever (RFA) en tant que "Belgian instructor" ; il remplace à cette fonction le Cdt Avi Bruno de Wouters, une vieille connaissance de la 2 Esc. Les contacts au TLP donnent l'occasion à Mumu d'accumuler une énorme expérience opérationnelle et de voler sur la plupart des types d'avion opérant en Europe de l'Ouest.

Le 26 mars 1983, il est nommé lieutenant-colonel.

Le 11 mai 1984, il repasse au QG Comdt TAF à la sous-section Ops & Trg.

Le 2 mai 1985, le LtCol Avi Mullenders prend le commandement du Groupe de Vol du 2 Wing Tac à Florennes.

Le 5 avril 1988, Mumu retourne une fois encore à la TAF, au bureau Opérations cette fois ; il est de plus officier de projet pour l'implantation du TLP sur la base de Florennes.

Le 26 décembre 1989, il est nommé au grade de colonel.

Le 13 août 1990, le Col Avi Mullenders devient le premier commandant du TLP à Florennes, puis il retourne au QG Comdt TAF du 10 février 1992 jusqu'au début de 1993.

Sa dernière affectation l'amène à Kalkar (RFA) au Reaction Forces Air Staff (RFAS).

Le 31 mars 1998, le Col Avi Gilbert Mullenders est admis à la retraite. Après 5.220 heures de vol à la FAé dont plus de 2.550 sur Mirage 5B.

Mumu effectue également un rappel à Mostar (BIH) entre octobre 1998 et mars 1999, comme "Interim chairman of the airport authority".

Même avant sa mise à la pension, Mumu est déjà impliqué par des vols en Afrique (RDC, Mali et Tchad) au sein d'Aviation Sans Frontières Belgique (ASF/BE).



Moniteur de vol à voile chez les Cadets de l'Air.

Mumu continue à voler en tant qu'instructeur sur avion monomoteur à piston et instructeur/examineur sur planeur.

Il effectue également du taxi aérien, et, à l'âge où les vols commerciaux ne lui sont plus autorisés, des vols de relais radio & TV plus des vols privés avec les propriétaires d'avion.

Au cours de sa carrière aéronautique, Gilbert comptabilise environ 16.000 heures de vol sur une multitude de types d'appareil.

Guy VALVEKENS

Guy is in mei 1946 geboren.

Tijdens 1959, één jaar na de stichting van Diest Aero Club, ben ik met kleine zweefvliegtuigen begonnen en even later met gemotoriseerde modellen.

In augustus 1964 heb ik een stage zweefvliegen in Saint-Hubert gevolgd en mijn eerste solo was op 10 augustus 1964.

Ondertussen ben ik vanaf 1972 met motorvliegen gestart en vanaf 1976 ben ik hierop volledig overgeschakeld.

In 1977 heb ik een bod gedaan op een niet vliegwaardige Falco en in maart 1978 heb ik een offerte verzonden aangaande de ruilovereenkomst voor de 4 loten betreffende de voormalige SV-4b van de Luchtmacht. Het lot 3 werd mij toegewezen en deze 2 niet volledige gedemonteerde SV-4 – V43 & V49 – deden hun eerste vlucht na restauratie op 12 oktober 1985 en op 28 december 1985.



De Falco tijdens de Schaffen Fly-In in 1980.

Door de jaren heen volgden er nog restauraties van verschillende typen toestellen waaronder de SV4b, de V23. De meeste van deze met staartwiel uitgeruste toestellen werden gebouwd tussen 1946 en de jaren '60.

Ik heb meestal niet vliegwaardige of beschadigde toestellen gekocht en deze terug (laten) vliegwaardig gemaakt. Dit is nog altijd actueel en ik bezit en vlieg nog steeds met een SV-4.

In augustus 1979 heb ik de Old Timer Fly In van Schaffen opgericht. Deze was de eerste in België en is uitgegroeid tot één van de belangrijkste met internationale faam.



SV-4b V23 (OO-ESV) deed zijn eerste vlucht na restauratie op 12 oktober 1985.

Nicole WAUCQUEZ

Nicole est née en septembre 1946.

Passionnée d'aviation déjà adolescente, Nicole Waucquez remporta en 1963 un concours dont l'enjeu était une bourse de pilotage. Elle entama sa formation en France durant l'été 1964 et décrocha sa licence de pilote privé à 17 ans, conjointement à un brevet C de vol à voile. Rentrée en Belgique, elle obtint les licences de pilote professionnel restreint en août 1967 et d'instructeur en octobre 1967. Monitrice à Wevelgem en 1968, elle fit également du largage de paras à Moorsele et acquit un Stampe SV-4c qu'elle immatricula OO-TOX. Elle fut en charge ensuite de l'école de pilotage Piper d'EAS à Gosselies, obtenant au passage la licence complète de professionnel.



Le SV-4c OO-TOX du team "RONI" avec Nicole aux commandes.

Une rencontre avec le parachutiste Roland Collignon fut à l'origine du numéro aérien les "RONI" impliquant son SV-4, ce qui les rendit populaires entre 1969 et 1973. Très intéressée par l'hélicoptère, elle débuta son apprentissage sur un Hughes 300 en Allemagne en novembre 1970. Comme elle était manifestement douée, elle fut lâchée solo après seulement 4 heures de double commande et obtint sa licence après 11 heures. Nicole était la première femme pilote d'hélicoptère en Belgique et n'était pas peu fière de devenir le 155^e membre du club mondial très restreint des "Whirly Girls". Elle acheta son premier hélicoptère Hiller en 1979 et le second, un Enstrom, en 1980. Ayant lancé plusieurs



1970, écolage héli sur Hughes 300...

écoles de pilotage et sa société Air Unit, elle effectua dès le début des années 90 des vols de surveillance des oléoducs de l'Otan sous l'égide de Publi-Air. Elle reprit intégralement ces missions à son compte en 1995 et acquit le Maule Star Rocket OO-GMX. Elle poursuit encore ce travail aérien de nos jours, sans s'être toutefois privée du plaisir de décrocher une qualification hydravion à Biscarosse en 2006.

Nicole Waucquez a dépassé le cap des 18.000 heures de vol et compte résolument ne pas en rester là ! D'ailleurs, elle est toujours active, et ce depuis 35 ans pour le travail spécifique de l'inspection des oléoducs de l'Otan en tant que pilote et observateur, seule à bord (un boulot de dingue...). Et depuis 5 ans, elle s'occupe de sa petite école de pilotage (deux avions : un Robin 300/125 et un Cessna 152) à St Truiden (Droneport). www.airunitflightschool.be

Jean WISBECQ

Jean est né en mai 1940.

École Royale Militaire de Sep 1958 à Dec 1961.

EPE à Gossoncourt de Jan 1962 à Jul 1962 sur SV-4b.

EPA à Brustem de Jul 1962 à Mai 1963 sur Fouga Magister.

EPT à Woensdrecht (NL) du 24 Jun 63 au 09 Jul 63, jour de mon crash au solo-test T-33 en finale de *simulated flame-out* dont mon moniteur et moi-même sommes sortis presque indemnes (pied cassé pour le moniteur et commotion pour moi) : le cockpit était la seule pièce plus ou moins intacte. Vu ma commotion, j'ai été exempt de vol pour 3 mois.

Réentraînement sur Fouga de Nov 1963 à Jan 1964.

EPT à Woensdrecht de Fev 1963 à Jun 1964.

OCC à Eindhoven sur F-84F de Jun à Oct 1964.

2 Wing ChB, 2 Esc à Florennes sur F-84F d'Oct 1964 jusqu'en Mai 1971 et sur Mirage 5B comme Ops & Trg Groupe de Vol jusqu'en Mar 1972.



Au 2 Wing de Florennes, Ops & Trg du Groupe de Vol, sur Mirage 5BA.

QG Comdt TAF à Evere, Bureau Exercices et Manœuvres d'Avr 1972 à Jun 1975.
C.O. de la 1 Esc Ch Bomb à Bierset de Jun 1975 à Oct 1977 sur Mirage 5B.
Commandant de l'ASOC 1(BE)Corps à Weiden, RFA, d'Oct 1977 à Jun 1981.
Chief War Plans 2ATAF à Rheindahlen (RFA) du Jul 1981 à Mar 1983.
Comd Grp Vol 2 Wing Tac de Florennes d'Avr 1983 à Jun 1985, sur Mirage 5B.
Team Chief Tac Eval AAFCE (Ramstein, RFA) de Jul 1985 à Jun 1988.
Commandant ASOC 1(BE)Corps à Weiden de Jun 1985 à Jun 1988.
Retraité le 01 Jul 1992.
Cadets de l'Air, remorqueur sur Piper Cub L-21B de Jul 1992 à Sep 1995.



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

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 à 1000 Bruxelles

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

HUIS DER VLEUGELS

Montoyerstraat 1 te 1000 Brussel

— NOTES —

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 50 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 50 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Philippe FOERSTER

Philippe est né en septembre 1958.

Septembre 1973 : entrée aux Cadets de l'Air de Belgique.

Fin juillet 1974, après avoir passé et réussi les examens théoriques, je commence mon expérience aéronautique à Oostmalle, au cours d'un camp de vol à voile et ce, sur un Rhönlerche, ce planeur qui a vu des générations de jeunes pilotes le torturer. Mon premier vol solo se passe le 15 août, grâce à la patience de mon instructeur, M. Vanderzwalmen, et à l'autorisation du responsable du camp, le colonel Masuy, car je n'avais pas encore 16 ans.

Après 4 ans de vol à voile avec les Cadets de l'Air, sur plusieurs types de planeur et un voyage inoubliable aux USA en 1976 avec 15 de mes copains et deux officiers pilotes (le Cdt Van Poppel et le Capt Christiaens), il est temps pour moi de postuler pour entrer à la Force Aérienne. Après avoir loupé toutes les épreuves sportives, mais avec une motivation sans faille, je suis quand même incorporé au sein de la promotion 78 A, avec l'obligation de réussir tous les tests sportifs avant la fin de la formation militaire de base, ce qui fut fait.



Les débuts à l'EPE de Gossoncourt sur SF-260M.

Ma formation sur Marchetti s'est déroulée sans brio, mais sans trop de difficultés sauf en navigation, mes instructeurs, le Lt Delhaye, et ensuite, l'ADC Famenne, les SLT Steenackers et Jaucot, m'ont fait évoluer vers les différents "final tests", passés, pour le GF, avec notre terreur à tous le Capt De Sutter ☺.

Vient ensuite le Fouga Magister à la 7 Esc où j'effectue une 20aine de vols dont 5 vols solo ; mon instructeur, le Capt De Keuke-laere, m'a permis d'arriver au solo, mais on

s'est probablement vite aperçu que je n'étais pas "top gun" et le 15 septembre 1979, je passais devant mes juges, faisant de moi un nouveau civil.

La suite se déroulera pendant plus de 20 ans à Gossoncourt au club "le Milan-de Wouw", où je vais effectuer de nombreux vols privés et surtout de remorquage de planeurs. Je vais y rencontrer une personne que je ne suis pas prêt d'oublier, elle tenait le bar, et m'a raconté ses aventures aéronautiques incroyables. Son nom était Jordens, je l'avais lu sur une plaque du mess officiers de Gossoncourt ; ce Monsieur avait en effet pris part au vol record de plus de 60 heures qui a eu lieu entre les 2 et 4 juin 1928. Dans les années 30, il a fait partie de plusieurs patrouilles de voltige dont une se présentait au public avec des avions reliés entre eux par des sandows. En mai 1940, au cours de la Campagne des 18 jours, son avion Fairey Battle a été abattu par la DCA belge.

Dans ce club, j'ai eu l'occasion de voler avec des gens formidables, d'anciens militaires, des pilotes de ligne, mais aussi de simples pilotes privés ou de pilotes de planeur. Beaucoup de jeunes aussi dont certains deviendront pilotes de chasse avec qui j'ai réellement pris plaisir à voler. En 1992, j'ai décidé de faire un pas vers la professionnalisation de ma passion. J'ai entamé une formation de pilote professionnel restreint.

J'ai eu l'occasion de le faire avec une pilote et instructrice géniale, Nicole Waucquez. Après avoir réussi les épreuves, Nicole m'a proposé de devenir son pilote de réserve car elle avait un contrat avec l'OTAN pour le contrôle de ses pipelines. Je le suis resté jusqu'en 2014, date à laquelle l'Administration de l'Aéronautique a supprimé les licences belges.

En 2002, je me suis essayé à l'ULM trois axes à Baisy-Thy et j'ai complété mon CV aéronautique en tant que moniteur ULM en 2005. Depuis 2014, c'est ma seule activité aéronautique. Et ça me convient parfaitement. La famille Coddens dont le papa détient toujours plusieurs records mondiaux ULM, m'y a accueilli et me permet toujours de rendre à l'aviation, une partie de ce qu'elle m'a donné.



Vol en ULM avec mon épouse Tonia.

Peter JANSSENS

Peter is in augustus 1947 geboren.

50-jarig jubileum als vlieger! Dat is een prachtige mijlpaal en getuigt van een levenslange passie voor de luchtvaart. Het feit dat mijn vliegcarrière al begon op 15-jarige leeftijd als zweefvlieger op de vliegbasis Woensdrecht in 1963 na lang aandringen bij mijn ouders, die het een wel zeer gevaarlijke hobby vonden, maar uiteindelijk toch toestemming gaven! Na een aantal jaren zweefvliegen om alle knepen onder de

knie te krijgen passeerde ik langs het vliegveld in Brasschaat, toen nog een militaire basis, en besloot een kijkje te nemen.

Er bestond daar de mogelijkheid om je aan te sluiten bij de burgervliegclub, waar overigens ook een aantal militairen deel van uit maakten, en een opleiding te volgen om het PPL te halen, een kans die ik met beide handen heb aangegrepen.

De opleiding werd gegeven in de legendarische Piper Cub, een heerlijk toestel, wat wel de kwaliteiten van de piloot op de proef stelde, maar in 1973 op 26-jarige leeftijd, had ik mijn felbegeerde PPL.



Naar Berlijn-Tempelhof met de Cessna 172...

Daarna konden de avonturen beginnen, met de Piper heel België en Nederland rondvliegen, naar alle beschikbare vliegpleintjes, en later toen de club de beschikking kreeg over een Cessna 172, ook internationaal met als hoogtepunten het oude vliegveld Tempelhof in Berlijn, prachtig om in die oude grandeur te mogen landen met de kleine Cessna.

Ook eilanden werden aangedaan, Jersey en Guernsey, prachtig om ineens die eilanden uit de zee te zien opdoemen, en werkelijk mooi daar op verkenning te gaan, en heerlijk te eten niet te vergeten!

Een ander hoogtepunt was de reis met mijn vrouw naar Engeland, waar wij mochten landen op het privé vliegveld van de Duke de Beaufort in Badminton vlakbij Bath, alwaar zijn secretaris ons bij het kasteel stond op te wachten en ons na een rondrit inclusief High Tea naar het hotel bracht.



Landing op het privé vliegveld van de Duke de Beaufort in Badminton (UK)...

Vliegen is een geweldige passie, die je leven verrijkt, waar je vrienden voor het leven kan maken, en veel gezelligheid aan de toeg kan beleven.

Michel LECLAIRE

Michel est né en août 1954.

Vingt ans plus tard, il obtient son PPL. Il est qualifié multimoteur en 1975.

De 1980 à 1983, il est corporate pilot chez EAT/Abelag. Ensuite, jusqu'en 1986, on le retrouve chez PubliAir sur BE99 et SW4.

En 1986, il passe chez DAT comme F/O & puis Cdt sur FH227.

En 1988, toujours chez DAT, il est Cdt EMB120.

De 1990 à 1991, on le retrouve chez Exel France, comme Cdt E120.

Enfin, de 1992 à 2004, c'est à la Sobelair qu'il officie, d'abord comme F/O et puis commandant sur B737.



À la Sobelair, d'abord comme F/O et puis comme commandant sur B737.

En 2005, il perd malheureusement sa licence pour raison médicale. Michel est membre de l'Organe d'Administration VTB depuis 2014.

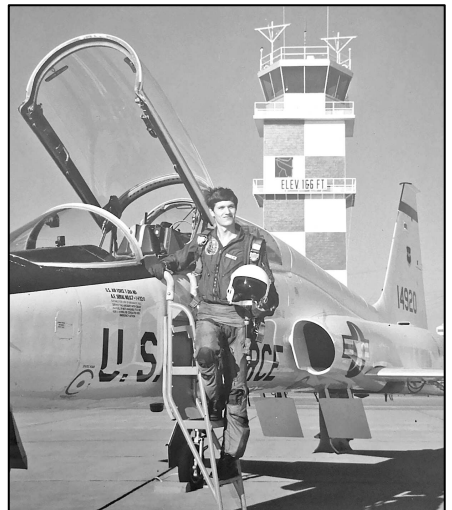
Fons MARIËN

"Fons" is in mei 1951 geboren.

Op 20 september 1971 begonnen we met 23 leerling piloten van Prom 72 B, rechtstreeks in Goetsenhoven. Daarvan zouden er 13 piloot worden. Na de militaire basisopleiding en theorie Marchetti begon de vliegopleiding vanaf januari 1972, in oktober met succes beëindigd na 130 vliegreuren.

Naar Brustem voor gevorderde vliegopleiding op Fouga Magister, net aangevat en solo, 24 vliegreuren; geselecteerd om naar de States UPT (Undergraduate Pilot Training) te volgen. Wat een opportuniteit toen, ik heb er heel mijn carrière de vruchten van gedragen, zeer

UPT - pilot training on T-38 in the USA.



degelijke en aangename "to the point" opleiding. Het werd Craig AFB, Selma, Alabama, Class 74-05, van maart 1973 tot april 1974 op T-41 (16 u), T-37 (86 u) en T-38 (109 u). De T-38, wat een thrilling supersonic trainer!

So lovely to fly, en met zo weinig ervaring, de uitgelezen voorbereiding om als jonge snaak na de leerling-opleiding onmiddellijk op "het machien", de legendarische F-104 G, te kunnen beginnen. Mijn Prom 72 B had de vleugels reeds gekregen in december 1973, en wij de nieuwe US Silver Wings gebrevetteerde piloten kwamen pas terug naar België in maart 1974; en men is "vergeten" ons onze Belgische vleugels te geven... ik ben dus nooit officieel BAF piloot geworden!

Na terugkomst in België, onmiddellijk 4 weken Saffraanberg, voor aldaar de theorie F-104. Dan mei 1974, aankomst in de 1 Jachtwing Alle Weer (1W AWX) in Beauvechain, naar de flight TF. Amper 24 jaar jong en al vlug F-104 fighterpilot, the legendary flying rocket... no room for error... Maar "the zipper" never let me down, in feite heel rewarding als je hem maar met gouden fingertips vloog... all tribute aan de toenmalige TF instructeurs.

In september 1974 toegewezen aan de Goedendags: 349 Sqn "the Best". Nu in het Sqn voor een lange gelukkige periode, ruim 11 jaar. 3 keer op de lijst gestaan voor IP Marchetti, maar telkens ontsnapt. F-104G tot februari 1980 dus, met een totaal van 928 vliegreuren.

Enkele highlights van vliegaspecten waar ik nog dagelijks over dagdroom...

Low level buzzing all over the Ardennes and Germany, alle vertical combats met één zero airspeed, shakers and rate kickers, elk jaar de schietperiode Zara air to air, QRA scrambles, bij de talrijke oefeningen uren cu-cu cockpit, Tacevals ...en nog zooveel meer... én wat een privilege dat ik tot de Mach 2 club mag behoren.

Maart 1980 tot juli 1985, de F-16; OCU starten met conversion course CC2. De F-16 zeker in zijn beginperiode superior tegenover iedereen, maar we mochten wel betere missiles hebben.

Enkele highlights: voor het eerst op TLP - tactical leadership program (Jever, DE) en de allereerste Red Flag in Nellis AFB (VSA). Elke vlucht moesten we 9 G's op onze teller registreren of het was geen goede vlucht



en toen was het fenomeen van G-loc nog niet gekend; wel met pijnlijk gekraakte halsspieren naar de kiné.

Ik ben dan DACT (Dissimilar Air Combat Tactics) instructor geworden en initieerde vele jonge piloten in de edele kunst van het luchtgevecht. Ook enkele vluchten op Duitse F-4, Engelse FGR-2, F-15 en Mira-

15 jaar sleeppiloot op Piper Cub bij de Luchtkadetten.

ge 5. Ops kwalificatie eindigde ik met Sqn leader, ben ik wel fier op met totaal 680 uur F-16.

Dan maar 3 jaar chieff INT en 5 jaar W Ops. Daardoor heb ik minstens nog 1.000 uur F-16 moeten opofferen. Dus dan maar bezoeker op Fouga. Op "the whistling turtle" toch 550 uren bijeengevlogen. Maar de Fouga is toch ook elk moment aangenaam geweest, heb er evenzeer ten volle van genoten; nagenoeg alle mogelijke vliegvelden aangedaan en in zeer wisselende weersomstandigheden, want bv. naar Leuchars vraagt 3 vluchten enkel... en met de Fouga was je steeds minimum fuel...

Op 30 juni 1996 met pensioen; en onmiddellijk, in juli als reservist, towpilot Piper voor de RBAC Luchtkadetten gedurende 15 jaar, ook jaren IP Piper; en dan was het gedaan: de Cdt VI werd meneer... 1.084 uren Piper bijeengevlogen en net geen 10.000 zwevers de lucht ingetrokken. Merkwaardig, ik heb dus op pensioen meer uren Piper gevlogen dan F-104 of F-16.

Tegelijkertijd ben ik, ten voordele van de Luchtkadetten, in 1998 dan ook nog IP zwever geworden, dit tot op heden en hopelijk nog lang; nu met over de 1.200 uren zwever in mijn logboek, wat een equivalent is van zo'n 4500 instructievluchten.

Zeker weten, alles wat vliegt is plezierig; o.a. bij de AVIA club in Beauvechain vloog ik ULM en motorzwever; en ben sinds 25 jaar lang, elke zomer ook aan het parapenten.

50 jaar piloot, ben er heel tevreden over en ben nog steeds niet verzadigd; maar ik wil ook humble zijn, verschillende keren toch even een hogere hartslag gehad, zoals het spreekwoord zegt "flying is hours of boredom interrupted by moments of stark terror"; en heel wat anekdotes; maar die moeten neergepend worden in een ander boeklet.

Elk vliegmoment is een goed moment... En ik geef aan onze jonge kadetten de spirit door: "la chasse bordel".

Christian OVERBERGH



Christian est né en janvier 1957.

Il est ingénieur civil Aérospatiale (Sonaca SA) de profession.

En 1973, il est lâché solo sur planeur et obtient son brevet B le 28 Dec 1974 de l'ACRB (BE FCL 107428S). Suivent ensuite les brevets C & D, vols distance et thermique, dynamique & onde ainsi que vol en montagne au Centre National St Auban/Durance, remorquage avion + treuillage.

Le 23 Jul 1985, il est breveté pilote ULM/DPM par la CAA (107428) ; il devient instructeur ULM/DPM en 1990 et plus tard, examinateur ULM & DPM.

On notera encore du delta de 1980 à 2000 et, de 2000 à 2019, du parapente (montagne & soaring).

Son log book totalise 4.900 heures (65.000 cycles).

Leo SAUVILLERS

Leo Sauvillers is geboren op 21 september 1945.

Op 3 november 1965 begon ik mijn loopbaan in het leger als reserveofficier bij de pantsertroepen. Na enkele jaren als instructeur bewapening op Patton M47 en Leopard werd ik in januari 1970 gemuteerd naar het Vierde Regiment Lansiers in Soest, Duitsland. Via een opdracht in Werl kwam ik in contact met het 17 Esc Licht Vliegwezen. Daarop werd ik in Werl lid van de Aeroclub BSD. Op de dag van mijn eerste solo op Piper PA18 (11 mei 1972) heb ik mijn aanvraag als kandidaat piloot op helikopter ingediend.

Op 5 maart 1973 mocht ik in de EVS aan de opleiding op SF-260M Marchetti beginnen. Van 15 oktober 1973 tot 18 mei 1974 kreeg ik een vorming op Alouette II in Brasschaat. Vervolgens werd ik gemuteerd naar het 17 Esc Licht Vliegwezen in Werl, Duitsland. In 1976 en 1977 behaalde ik respectievelijk de kwalificaties boordcommandant in Voltac en patrouillecommandant in tactische vlucht. Onze opdracht was destijds het opsporen in tactische vlucht van de spitsen van de vijand en het jalonneren ervan. Nu doen drones dat werk.

Van augustus tot december 1979 volgde ik een opleiding als instructeur helikopter in de ESALAT (Ecole de Spécialisation de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre) in Dax, Frankrijk. Op het einde van deze cursus volgde nog een opleiding op Gazelle SA-314. Opvallend in Dax was de zorgvuldigheid bij het selecteren van instructeurs en het begeleiden van leerling-piloten.



Instructeur op Agusta A109.

In 1981, respectievelijk in 1989 volgden de cursussen "Operationele vluchten met instrumenten op HL" en "Voorbereiding IFR Amob". Van december 1991 tot mei 1992 was er de conversie op A109BA Agusta. Van 1979 tot aan mijn pensioen op de leeftijdsgrens in 1996 was ik steeds instructeur op helikopter met gedurende bepaalde periodes in cumul diverse administratieve functies.

In voorbereiding van het leven na mijn militaire loopbaan behaalde ik op 25 september 1996 de bevoegdheidsverklaring als instructeur op helikopter (burger) en op 05 augustus 1997 de bevoegdheidsverklaring op Sikorsky S-76. Met de Sikorsky S-76 heb ik van september 1997 tot december 2003 meer dan 1.800 vluchten dag/nacht uitgevoerd als piloot bij het Centre Médical Hélicoptère ASBL te Bra-sur-Lienne. Daarbij werden primaire en secundaire evacuaties uitgevoerd en organen getransporteerd. Tijdens de conversie op Sikorsky S-76 en nadien tijdens opdrachten in Duitsland deed ik o.a. vluchten naar booreilanden voor de Noorse kust, het neerlaten van zeeloodsen op schepen met bestemming Wilhelmshafen, Bremen en Hamburg via de lier of na landing op het schip, vooral op tankschepen.



Sinds 2004 op TB-10 en only for fun!

Sinds 2004 vlieg ik als mede-eigenaar “only for fun” op een Tobago TB-10 (OO-TBG). Daarbij waren meerdere eilanden in de Middellandse zee en nostalgische trips naar Saillagouse, waar wij vroeger stages bergvliegen deden, de bestemmingen. Ik ben nog steeds gekwalificeerd op dit toestel.

In maart 1998 werd ik beëdigd als vertaler/tolk. Als tolk en vertaler ben ik nog actief. Mijn logboek als tolk staat nu bij 3.711 opdrachten.

Christian VANDERSLYEN

Christian est né en septembre 1946.

En 1974, il obtient son PPL auprès de l'Administration de l'Aéronautique.

Entre 1976 et 1980, il est 1^{er} officier sur Beech 99 et DHC-6 chez Publi-Air.

De 1980 à 1982, il est commandant sur DHC-6 chez Air Madagascar.



À Air Madagascar, sur DHC-6 Twin Otter.

En 1982, retour chez Publi-Air comme 1^{er} officier sur Beech 99.

De 1984 à 1986, il est commandant freelance sur DHC-6 à l'École les Ailes.

De 1986 à 1988, 1^{er} officier sur B737 à Air Belgium.

Entre 1988 et 2006, il est respectivement F/O B737, Cdt FK50 et Cdt B737 chez Luxair.

De 2006 à 2009, il est Cdt sur B737 chez Spice Jet (Inde).



— NOTES —

— NOTES —



Our new website is online!

**Just go and
have a visit...**



www2.vieillestiges.be

**Send an e-mail to the webmaster
inkeja@skynet.be
and ask for your username & password.
(the old website remains available till Jul 01, 2024)**



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02 251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com