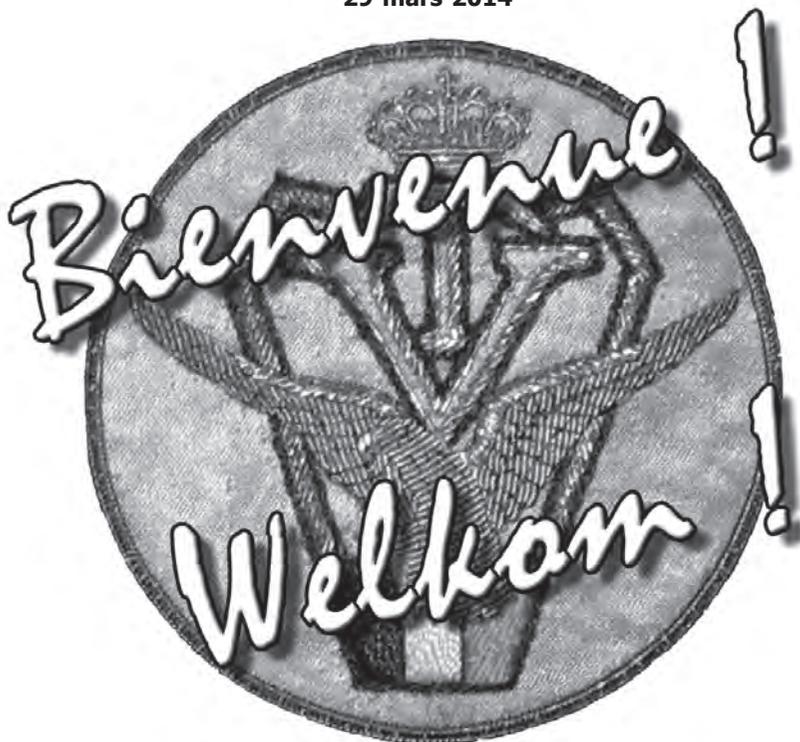


**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
SOCIÉTÉ ROYALE**

Banquet Annuel

29 mars 2014



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

Jaarlijks Banket

29 maart 2014

Salons de Romree
Brusselsesteenweg 39 - 1850 Grimbergen

Uw tafel _____ Votre table



SALONS DE ROMREE GRIMBERGEN



Menu

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

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



Tagliatelli de radis noir avec truite fumée et gaspacho

Tagliatelli van rammenas met gerookte forel en gazpacho



Tournedos d'agneau avec un tian de légumes et gratin dauphinois

Lamstournedos met torentje van ratatouillegroenten en gratin dauphinois



Buffet de desserts

Dessertenbuffet



Mokka

Château du Grand Plantier, Bordeaux blanc sec 2012

Château La Caderie, Grand Vin de Bordeaux 2011

**MÉMORIAL
DE L'AVIATION BELGE**

Sont inscrits aujourd'hui

**GEDENKBOEK
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**

Zijn vandaag ingeschreven

Charles de HEPCÉE & André DE MEULEMEESTER



**DIPLÔME DE 70 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 70 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Charles-Jean BORENSTEIN, Robert TECHY & Charles WILSON.

**DIPLÔME DE 60 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**DIPLOMA VAN 60 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Frans-Hugo BOEREWAAART, Antoon BONNE, Jacques BRISBOIS, Edgard BROKKEN,
Claude BUISSERET, Robert COULEE, Fernand DASSEVILLE, Jacques DAVOINE,
André DEPIEREU, Jacques DE STUYVER, Palmer DE VLIÉGER, Francis ESCH,
Guy EVERAERT, Ludovic FORGEUR, Pierre GOUTERS, Michel HOMBLE, Paul JOUREZ,
Willy KOTHER, Michel MOULIN, Michel RONVEAUX, Henri SANA, Willy-François SCHAUT,
Jean SCHOEFS, Casimir STEGENDA, Pierre TAMBORIJN, Philippe VAN BEETHOVEN,
Paul VAN CASTEREN, Gustaaf VANDAELE, Arie VAN DE GRAAF, Frank VAN DEN BROECKE,
Gilbert VAN DER LINDEN, Guy VAN QUICKENBORNE, Arnold VAN WONTERGHEM,
Francis WILMART & Guido WUYTS.

**MÉDAILLE DE 50 ANS
DE BREVET AÉRONAUTIQUE**

**MEDAILLE VAN 50 JAAR
LUCHTVAARTBREVET**

Bruno CEUPPENS, Charles de FABRIBECKERS de CORTILS et GRÂCE,
Alex DE WILDE, Georges MATHUVIS, Gilbert MULLENDERS,
Paul VAN DINGENEN, Nicole WAUCQUEZ & Jean WISBECQ.

Charles "Charley" de HEPCÉE

1911 – 1944

Officier aviateur, commandant d'escadrille au combat en 1940
Membre de la résistance – Agent de renseignement et d'action (ARA)
Fusillé en France en 1944



Aux commandes d'un Battle.

Charles de Hépécée naît à Ixelles le 14 mars 1911. Dès son adolescence, il fait le choix de la vocation des armes et entre à l'École Militaire le 1^{er} décembre 1930. Promu sous-lieutenant le 26 décembre 1932 et affecté à une unité d'infanterie, il passe à sa demande à l'Aéronautique Militaire où il obtient son brevet de pilote d'avion en 1934.

Commissionné au grade de capitaine, il prend en 1939 le commandement de la 5^e Escadrille du 3^e Régiment d'Aéronautique stationnée à Evere. Avec son unité équipée d'avions Fairey Battle, Charles de Hépécée prend part aux opérations aériennes engagées dès l'invasion allemande de la Belgique le 10 mai 1940. Au moment de la capitulation de l'armée belge le

28 mai, il est en France avec son escadrille décimée.

Rentré sur ordre au pays en août 1940, il ne se livre pas aux troupes de l'occupant et s'engage immédiatement dans des activités de résistance et de renseignement. Dès 1942, il participe à la mise sur pied d'un réseau d'évasion et de transmission de courrier vers l'Angleterre via la France et l'Espagne. En 1942 et 1943, Charles de Hépécée est un des audacieux « passeurs » qui, par le « Passage de l'Iraty », conduisent des aviateurs alliés et des personnalités nationales à travers les Pyrénées pour franchir la très surveillée frontière franco-espagnole.

Définitivement « brûlé » après une douzaine de missions dans le secteur pyrénéen, l'ordre lui est donné de quitter le continent. Il

Le Capitaine de Hépécée prépare une mission avec ses pilotes.



est à Londres en mai 1943 et commence un réentraînement au pilotage au sein de la Royal Air Force. Mais, sollicité par les autorités gouvernementales belges en exil, il accepte de retourner en territoires occupés pour une mission dont il sait le risque très élevé. Via le Portugal et l'Espagne, il est en France le 13 avril 1944 où, trompé par son guide, il est arrêté. Emprisonné et torturé à Toulouse, il est fusillé par les SS le 27 juin. Son corps est abandonné dans une fosse commune. Charles de Hepcée est porté disparu.

Soixante huit ans plus tard, après une interminable croisade conduite par son épouse puis par ses filles, grâce à des prélèvements ADN, sa dépouille est enfin scientifiquement identifiée et rapatriée en Belgique le 24 juillet 2012. Charley repose désormais aux côtés de son épouse Micheline de Sélys Longchamp dans le cimetière familial de Halloy-Ciney.

Charles " Charley " de HEPCÉE 1911 – 1944

**Officier vlieger, smaldeelbevelhebber te velde in 1940
Lid van de Weerstand – Agent voor inlichtingen en actie
Gefusilleerd in Frankrijk in 1944**



*Kapitein de Hepcée onder de
neus van een Battle.*

Charles de Hepcée is op 14 maart 1911 in Elsene geboren. Van jongs af heeft hij een doel: militair worden. Op 1 december 1930 gaat hij naar de Militaire School. Hij wordt onderluitenant benoemd op 26 december 1932. Na een eerste affectatie in een infanterie eenheid, vraagt hij zijn overplaatsing naar het Militair Vliegwezen en behaalt hij zijn vliegbrevet in 1934.

Gelijkgesteld als kapitein, neemt hij in 1939 het bevel van het 5^{de} Smaldeel van het 3^{de} Aeronautisch Regiment in Evere. Charles de Hepcée neemt deel met zijn eenheid, uitgerust met Fairey Battle toestellen, aan de luchtgevechten die plaats vinden vanaf de Duitse inval in België op 10 mei 1940. Bij de overgave van het Belgisch Leger op 28 mei, bevindt hij zich in Frankrijk met wat overblijft van zijn smaldeel. Hoewel hij op bevel naar België moet terugkeren, weigert hij zich aan de bezettingstroepen over te geven en begint hij onmiddellijk met verzet- en inlichtingenactiviteiten. Vanaf 1942, zal hij werken aan de oprichting van een ontsnappingsroute en een postverbinding naar Engeland via Frankrijk en Spanje. In 1942 en 1943, is Charles de Hepcée één van de dappere "begeleiders" die geallieerde vliegers en hooggeplaatste personen langs de "Iraty doorgang" door de Pyreneeën zal loodsen om zo de streng bewaakte grens tussen Frankrijk en Spanje te kunnen overschrijden.

Na een twaalfal zendingen in de Pyreense sector, is hij onherroepelijk "verbrand", en krijgt hij het bevel het continent te verlaten. In mei 1943 is hij in Londen en herbegint er een vliegopleiding bij de Royal Air Force.

Door de Belgische regeringsautoriteiten in ballingschap wordt hij echter weer aangespoord om een nieuwe zeer riskante zending in bezet gebied te aanvaarden. Op 13 april 1944 komt hij opnieuw in Frankrijk aan via Portugal en Spanje. Verraden door zijn gids, wordt hij echter onmiddellijk aangehouden. Na gevangenschap en marteling in Toulouse, wordt hij op 27 juni 1944 door de SS gefusilleerd en in een gemeenschapsgraf gedumpt. Charles de Hepcée wordt vermist verklaard.

Achtenzestig jaar later, na een ongelooflijke zoektocht door zijn echtgenote en daarna door zijn dochters, en na DNA testen, werd zijn stoffelijk overschot formeel geïdentificeerd en terug naar België gerepatriëerd op 24 juli 2012.

Voortaan berust Charley naast zijn echtgenote Micheline de Sélys Longchamp in de familie begraafplaats te Halloy-Ciney.



De baas... met enkele bemanningsleden klaar voor een zending.

André DE MEULEMEESTER

1894 – 1973

De Meulemeester André, l'Aigle des Flandres



De Meulemeester est le fils d'une famille de brasseur brugeois. À vingt ans, il s'engage comme volontaire à la Compagnie d'Aviateurs. Il obtient son brevet civil de pilote à Hendon le 8 octobre 1915. Au cours de l'année 1916, il poursuit avec succès sa formation de pilote militaire à Étampes. Le 8 octobre 1916, il est affecté à la 1^{ère} Escadrille à l'aérodrome des Moëres pour y voler successivement sur les biplans Nieuport 11 et 23.

Il obtient sa première victoire le 30 avril 1917. Sous la protection d'un Sopwith britannique, il abat un biplan allemand au-dessus d'un champ près de Leke.

Le 12 juin 1917, il a descendu un deuxième appareil et le 10 juillet, il obtient une troisième victoire homologuée à bord de son Nieuport 23.

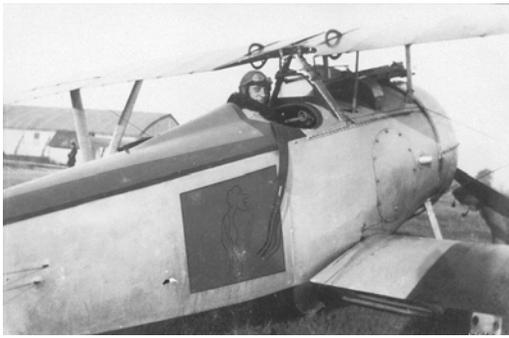
Le 20 juillet, De Meulemeester abat son quatrième appareil et le 21 août, il entre dans la catégorie des as avec sa cinquième victoire. Blessé au cours de cet engagement, De Meulemeester reprendra

néanmoins rapidement du service.

Le 4 novembre, il ajoute une sixième victoire à son palmarès. C'est son dernier combat sur Nieuport 23.

Le 21 février 1918 et le 17 mars, De Meulemeester est crédité de deux nouvelles victoires à bord du chasseur français, le Hanriot Dupont.

Les 3 et 17 mai, le total des avions abattus s'élève à dix appareils. Le nombre des avions descendus non confirmés dépasse la quinzaine.



'Mystère' dans son Nieuport.

Au cours de la campagne des 18 jours, en mai 1940, De Meulemeester reprendra à nouveau du service au sein de l'Aviation Militaire.

Au cours des années soixante, De Meulemeester et son épouse créeront une association s'occupant d'enfants abandonnés. Son décès en 1973 se passe dans la plus grande discrétion.

Il est grand temps que l'on se souvienne des faits d'arme de ce héros trop modeste. Nous espérons y avoir contribué avec ce mémorial.

Après sa dixième victoire, l'Adjudant De Meulemeester estime normal d'être nommé lieutenant et c'est ainsi qu'il épingle deux étoiles sur son uniforme flambant neuf. L'état-major en est informé et s'empresse de le nommer officiellement.

Il obtient sa onzième et dernière victoire sur un ballon Drachen le 5 octobre 1918 au-dessus de Torhout. Une opération risquée au cours de laquelle il sera à nouveau blessé.

Au total, De Meulemeester effectuera 511 missions de combat et participera à 185 engagements aériens.

Après la guerre, De Meulemeester quitte l'armée pour se consacrer à nouveau à la brasserie. De Meulemeester-Verstraete qui devient par la suite Aigle Belgica.

André DE MEULEMEESTER

1894 – 1973

De Meulemeester André, "de Arend van Vlaanderen"



De Meulemeester is de zoon van een Brugse brouwersfamilie en sluit zich op zijn twintigste als vrijwilliger aan bij de Compagnie d'Aviateurs. Hij ondergaat een opleiding in Hendon waar hij zijn burgervliegbrevet behaald op 8 oktober 1915. Vervolgens wordt hij opgeleid tot militaire vlieger te Étampes, die hij afsluit in 1916. Op 8 oktober 1916 wordt hij ingedeeld bij de 1ste escadrille in De Moeren (Les Moères) waar hij achtereenvolgens met een Nieuport tweedekker, een Nieuport 11 en later in een Nieuport 23 vliegt.

Zijn eerste overwinning behaald hij op 30 april 1917. Onder dekking van een Britse Sopwith haalt hij een Duitse tweedekker neer boven een veld nabij Leke.

Op 12 juni 1917 behaald De Meulemeester een tweede overwinning en op 10 juli haalt hij een derde Duits toestel neer aan boord van zijn Nieuport 23.

Op 20 juli 1917 is zijn vierde overwinning een feit en op 21 augustus betreedt hij de kleine kring van luchtzaken met zijn vijfde overwinning. Tijdens dit gevecht is hij gekwetst maar zal toch heel vlug zijn vliegdiens weer opnemen.

Op 4 november 1917 behaalt hij een zesde en laatste overwinning op zijn Nieuport 23.

Op 21 februari 1918 en op 17 maart, behaalt De Meulemeester twee nieuwe overwinningen aan boord van zijn nieuw toestel, de Franse jager Hanriot Dupont.

Op 3 en 17 mei 1918 verhoogd hij zijn aantal neergehaalde toestellen met nog twee overwinningen. Hier moeten meer dan een vijftiental niet bevestigde neergehaalde toestellen aan toegevoegd worden.

Na zijn tiende overwinning vindt André het voor zichzelf rechtvaardig om gepromoveerd te worden van adjudant tot tweede-luitenant en spelt een tweetal extra sterren op zijn pas gekocht uniform. Nadat de staf dit ter oren komt, wordt André alsnog officieel tot luitenant benoemd.



Voor zijn Hanriot Dupont met de door hem getekende "Distel" van het 1^{ste} Smaldeel.

Zijn elfde en laatste overwinning is op een luchtballon op 5 oktober 1918 boven Torhout. Een riskante operatie. Ook bij deze actie raakt hij gewond. In totaal zal De Meulemeester 511 vluchten uitvoeren en deelnemen aan 185 luchtgevechten.

Na de oorlog verlaat hij de luchtmacht om zich weer toe te leggen op het familiebedrijf, de Brouwerij De Meulemeester-Verstraete, later Aigle Belgica. Tijdens

de Achttiendaagse Veldtocht in mei 1940 neemt De Meulemeester opnieuw dienst in de Belgische luchtmacht.

André De Meulemeester richt in de jaren zestig samen met zijn vrouw een vereniging op voor hulpverlening aan verlaten kinderen.

Zijn overlijden in 1973 gaat in stilte voorbij.

Het is hoog tijd dat deze bescheiden held terug in herinnering gebracht wordt. Met deze gedenkboek hopen we hieraan geholpen te hebben.

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

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 70 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 70 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Charles-Jean BORENSTEIN



Né en janvier 1919, il quitte la Belgique occupée le 10 août 1942 à l'aide de faux papiers au nom d'Alfred Fayt et d'une nouvelle année de naissance (1924) pour rejoindre la Grande-Bretagne. Emprisonné à Miranda del Ebro par les autorités espagnoles, il est libéré le 9 juin 1943. En passant par Gibraltar, il arrive le 29 Jun 1943 en Grande-Bretagne et s'engage dans les forces belges en GB. Le 1 novembre, il s'engage à la RAF Belgian Section. Il rejoint la 100e Promotion belge. Il est breveté navigateur le 3 mars 1944 (RCAF, Halifax, Edmonton) et nommé Pilot Officer.

Le 1 août 1945, il est commissionné Sous-Lieutenant Aviateur. Le 22 avril 1946, il est en congé illimité et passe dans le cadre de réserve. Il achève ses études en Angleterre et aux USA et se lance dans les affaires (représentation de la firme Levis).

Il effectue divers rappels entre 1951 et 1953. En 1959, il est nommé Capitaine-Commandant Aviateur (Res) et cesse de faire partie du cadre de réserve le 1 avril 1972.

Charles-Jean s'est retiré en Espagne à la Costa Blanca où il recueille et soigne des animaux (félins) maltraités.



Robert TECHY



Robert est né en octobre 1923. Le 17 mai 1940, il quitte Ostende à bord de la malle belge Marie-José à destination de Bordeaux, mais qui est détournée sur Portsmouth en Grande-Bretagne. Il s'engage auprès des forces belges en GB en 1942.

Le 25 février 1944, il est breveté pilote par la RCAF. Rentré en Angleterre, il rejoint finalement le 349 (Belgian)

Sqn.

En octobre 1946, il est à l'Aéronautique militaire belge, 349e Escadrille sur Spitfire. Il passera encore par l'Ecole d'Officiers à Nivelles et l'Ecole de Chasse.

Il sera ensuite commandant du Groupe de Vol et Chef de Corps du 2e Wing à Florennes et terminera sa carrière comme Chef d'Etat-major de la Force Aérienne Tactique à Evere.



Charles WILSON

At age 20, after about 300 flying hours, in May 1944 I received my "Silver Wings" as a 2nd Lt, US Army Air Corps. First active duty was 6 months training in C-47 Troop Carrier Operations, including flying in, and towing one or sometimes two C-G4 gliders, at Alliance AAF in Nebraska.

In Jan 1945, I was sent, in a MATS C-54, with my hand-picked crew, to the SWPA (South West Pacific Area). First was a base in New Guinea, from which I flew a C-47 to Australia and elsewhere, then to BIAK and later to Clark Field, north of Manila... During those nine months, I flew nearly 600 hours in C-47's and C-46's all over the SWPA. About 10 days after the War ended, I flew over Nagasaki at 500 ft. on a mission from Okinawa to Tokyo. I returned to USA via ship in June 1945.

Then, as a 1st Lt. in Army Air Corps Reserves, and student at SMU, Dallas, TX for 4 years, I flew about 800 hours in a variety of aircraft: T-6 and C-45 trainers, C-47 and C-46's plus some missions in a B-26 and a P-51. After graduation from



SMU in 1950, I was called to Active Duty for two years during the Korean War. Due to WW II service, I was not sent to Korea. Missions were training C-119 pilots, dropping paratroopers, heavy equipment plus a deployment to Alaska for special training. Flying hours during the 2-year recall were about 600.

In April 1953, I returned to Dallas in USAF Reserve. Four months later, I accepted a Regular USAF Commission, was recalled to Active Duty and returned to my C-119 Troop Carrier Wing which was scheduled for deployment to France. In December 1953, I flew a C-119 from US to Germany, via Greenland, Iceland and England, beginning 4 years in France flying C-119's all over Europe, North Africa and the Middle East for a total of nearly 2,000 hours. I returned to US June 1957.

While at Staff & Command School for a year, I flew a B-25, et al, for proficiency. After going to 1st Missile Division at Vandenberg AFB, CA, I got checked out in T-33's. I then flew about 800 hours in T-33's, many solo, while there, a student in MIT, Army War College, and staff & command assignments in HQ SAC and USAF. In 1968, my active duty "proficiency flying" of USAF aircraft ended because pilots in Staff or Command assignments other than Operational Flying Units were prohibited from continued "proficiency flying" due to Air Force Budget restrictions. Total flying hours at that time: 5,600.

After 4 years at SHAPE, 1974-78, I returned to Wright-Patterson AFB, and was retired May 1980.



C-119 Flying Boxcar.

ATTRIBUTION DU DIPLÔME DE 60 ANS DE BREVET AÉRONAUTIQUE

UITREIKING VAN HET DIPLOMA VAN 60 JAAR LUCHTVAARTBREVET



Frans-Hugo BOEREWART

Né en juillet 1931, Frans-Hugo 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 1951 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 ensuite 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.



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.

Antoon 'Tony' BONNE

Tony was born in Feb 1934. The milestones of his aviation career are:

3 Nov 1952: joins the Air Force at Geruzet. Goetsenhoven on 7 Nov with the 126 Promotion.

5 Jan 1953: transfer to Koksijde, first flight on 22 Jan with Muller.

16 Apr 1953: first solo after 6 hrs 55 min, check with Capt Bladt.

24 till 30 Apr 1953: Melsbroek.

Beginning May 1953 to the States for USAF Class 54-R.

11 May 1953: Lackland A.F.B. San Antonio, Texas for pre-flight Cadet Training.

27 Sep 1953: transfer to Southern Airways School Bainbridge, Georgia, for Primary school on PA-18 and T- 6G Texan.
End: 20 Apr 1954.

29 Apr 1954: Laredo A.F.B., Texas till end June 1954 flying on T-28 Trojan.

15 Jul 1954: start on T-33 and graduation on

15 Sep 1954.

4 Oct 1954: transfer to Laughlin A.F.B., Del Rio, Texas, for gunnery on T – 33.

23 Nov 1954, Luke A.F.B., Glendale, Arizona for gunnery on F-84E.

8 Feb 1955: in Belgium, 26 Sqn, 9 Wing Bierset on F-84G.

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

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

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

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

7 Mar 1959: 23 Sqn, 10 Wing Kleine-Brogel, F-84F.

15 Jun 1962: Tow flight Koksijde – Solenzara, on the Meteor VIII.

2 Jun 1963: 40 Sqn, 15 Wing Melsbroek on C-119G.

1 Aug 1964, early retirement.



F-84G, 9 Wing, 26 Esc, Bierset.

Jacques BRISBOIS

Jacques est né fin 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'Advanced 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.

A son retour en Belgique en novembre, il est affecté au 9^e Wing de Chasse, 26^e Escadrille sur F-84G. A 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 ALTP... Il passe commandant sur DC-3 en août 1960. Les qualifications commandant suivent : CV440, DC-6B, Caravelle, B.727, B.707, DC-10 et finalement B.747.

Jacques effectue son dernier vol Sabena en 1988.



Au 9e Wing sur F-84G.

Edgard BROKKEN

Ik ben overgekomen van de Landmacht op 8 augustus 1952 als Reserveonderluitenant, ingelijfd bij de 125^{ste} Promotie in de Elementaire Vliedschool te Goetsenhoven, vervolgens vanaf 23 oktober 1953 in de Vorderings Vliedschool in Brustem om tenslotte te eindigen in de Jachtvliedschool te Koksijde op 12 mei 1954. Op 18 mei 1954 werd ik als gebrevetteerd piloot toegewezen tot het 9^{de} Smaldeel van de 7^{de} Jachtwing in Chièvres.

In oktober 1955 werd ik aangeduid als moniteur in het OTU te Koksijde om het 129^{ste} Promotie op te leiden, nadien ging ik terug naar de 7^{de} Jachtwing.

In januari 1957 konden Reserveofficieren niet langer in de Luchtmacht blijven en werd ik overgeplaatst naar de Escadrille Auxiliaire, chasse de jour, in Beauvechain tot 31 mei 1957. Na het slagen van het examen van Complementair Officier werd ik onmiddellijk terug opgenomen van de 7^{de} Jachtwing in Chièvres.

Begin juni 1957 tot en met 1959 werd ik aangeduid om als detachmentement overste in de basis van Sylt te fungeren. Nadien keerde ik terug naar de 7^{de} Jachtwing in het 9^{de} Smaldeel.

Wegens het opkomen van de Belgische Nike werd het 9^{de} Smaldeel ontbonden en ging ik over naar het 8^{ste} Smaldeel



dat eveneens ontbonden werd zodanig dat ik tenslotte weer in het 7^{de} Smaldeel terecht kwam.

In 1962 werd ik gemuteerd naar COMRU als overste van de Vuursteen (T-6) in Rwanda-Burundi. Na 1 jaar bevond ik mij terug in Chièvres.

Bij het opdoeken van de 7^{de} Jachtwing in 1963 werd ik

aangeduid om helikopterpiloot te worden. Na 1 jaar opleiding in Le Bourget du Lac kwam ik naar de Heliflight in Koksijde.

In 1964 werd ik aangeduid om in Zaïre met de H21-helikopter te vliegen.

Bij mijn terugkeer in Koksijde ben ik er gebleven tot mijn pensioenstelling op 01 september 1973.

Claude BUISSERET

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

- Stallings Air Force Base, North Carolina. 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 débandade, 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 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 taxiant.



Avro CF-100, 349 Sqn, Beauvechain.

- Etant à la ZATAF à Rheindahlen, Target Branch, Team TacEval, j'étais pilote visiteur à la 1^e Esc du 2^e Wing de Florennes. Décollage en F-84F avec JATO (le 1^{er} de ma carrière) sur la para piste (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^e 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 ».

Robert COULEE

Robert est né en juillet 1932. Voici les étapes de sa carrière aéronautique.

Force Aérienne : 1952 – 1956

- Gossoncourt, E.P.E. sur SV-4b.
 - Brustem, E.P.A. sur Harvard et Spitfire IX.
 - Coxyde, O.T.U. sur Spitfire XIV, Meteor VII, Meteor IV et Oxford.
 - Chièvres, 7e Wing, 7e Escadrille sur Meteor IV et VIII.
 - Brustem, 13e Wing, 29e Escadrille sur Meteor VIII.
 - Kamina, F.F.M.C. sur Harvard.
 - Coxyde, F.F.M.C. sur Meteor VII et VIII.
- Total heures de vol à la Force Aérienne : 860 h.

SABENA : 1956 – 1991

- Co-pilot sur DC 3, Convair 440, DC-6, DC-7 & Caravelle.

- Captain sur DC 3, Convair 440, Caravelle, Boeing 737 & 707, DC-10.

Civilian Light Aircraft (until 2002): Tiger Moth, Cessna 150 & 172, Beechcraft Baron 55, Piper Archer 180.

Robert a également été président du SABENA Aeroclub de 1989 à 2004.

Grand Total Heures de vol : 19.900 h.



1st Officer et Captain sur Caravelle.

Fernand DASSEVILLE

Geboren te Oostende op 2 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 en vleugels behaald op 24 juni 1954 met 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-104.

Verscheidene jaren vluchtonderrichter op TF-104G.



Op F-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 vliegreizen waarvan 2.775 op TF/F-104G.



Jacques DAVOINE

Né en février 1932, Jacques entre à la Force Aérienne le 16 août 1951 et est affecté d'abord à l'Ecole des Officiers à Nivelles puis, début 1952, est muté à Goetsenhoven pour faire partie de la 125^e promotion d'élèves-pilotes. Il vole sur SV4-B puis passe à l'EPA pour voler sur Harvard et Spitfire IX et enfin, c'est l'Ecole de Chasse à Koksijde. Il est breveté pilote le 31 mai 1954.

Il fait d'abord partie de la 1^{ère} Escadrille à Florennes, puis de la 25^e à Brustem et en 1956 est affecté aux Escadrilles 22 et 26 à Bierset. Il vole sur Meteor et Hunter. En 1959, il est élève à l'Ecole de Perfectionnement pour officiers d'active à Koksijde. En 1960, il est à

Chièvres à la 7^e Escadrille où il vole sur Hunter et retourne à Bierset en 1962 pour organiser la venue de la 42^e Escadrille Recce le 1^{er} avril 1963.

Il fait sa conversion sur RF-84F Thunderflash.

Nommé major aviateur en 1970, il passe au Bureau Opérations du Commandement de la Force Aérienne Tactique et en 1972 devient commandant de la 2^e Escadrille à Florennes et vole sur Mirage 5B. En 1974, il est dans un bunker à SOC Uedem en RFA et est pilote visiteur sur Marchetti et C130. Jacques Davoine prend une retraite anticipée en 1977 à la suite de problèmes médicaux. Il servira encore 7 ans comme lieutenant-colonel aviateur de réserve.

Jacques a reçu le titre de Citoyen d'Honneur de la Ville pour ses activités et il a été également promu Caporal d'Honneur à la Pharmacie Militaire Centrale de Nivelles, une récompense accordée aux autorités qui aident cette belle unité.



André DEPIEREUX

André est né en mars 1931.

Il commence sa carrière à la Force Aérienne en août 1952 et continue son entraînement aux USA avec la Class 54-O.

Il reçoit ses Silver Wings le 30 juillet 1954.

A son retour en Belgique, il volera sur F-84G à Florennes en ensuite au 13^e Wing sur Meteor.

En décembre 1955, il passe à la Sabena.

Il y volera sur divers avions :

Cdt DC3 le 26 juin 1956,

Cdt Convair 440 le 25 mai 1961,

Cdt DC-6B le 10 mai 1965,

Cdt Boeing 707 le 1 avril 1966,

Cdt DC-10 le 14 mai 1979,

Cdt Boeing 747 le 19 juillet 1982.

Il sera mis à la retraite le 1 mars 1986.



Jacques DE STUYVER

Ik ben 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. Na een opleiding met Piper Cub PA-18, T-6 Harvard, T-28 & T-33 Shooting Star, ontving ik mijn brevet in oktober 1954. Daarna vervolgde ik mijn operationele opleiding in de schietscholen op respectievelijk T-33 en Republic Thunderjet F-84E.

Bij mijn terugkeer werd ik tot het 1^{ste} Smaldeel te Florennes verwezen. Nadien werd ik overgeplaatst naar Bierset waar het 30^{ste} Smaldeel werd opgericht. Daar werden de laatste vluchten op Thunderjet F-84G uitgevoerd. Na de ontmanteling van Bierset werd ik naar het 23^{ste} Smaldeel in Kleine Brogel gestuurd voor de conversie en opleiding op F-84F Thunderstreak. Na deze herscholing vervoegde ik terug het 1^{ste} Smaldeel te Florennes.

Na een cursus bij de USAFE als Intelligence Officer werd ik in Duitsland bij de Navo ingelijfd gedurende drie jaren. Tijdens deze periode had ik een ongeval die me medisch niet meer toeliet op een schietstoel plaats te nemen.

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



Palmer DE VLIAGER

Ik ben in december 1931 geboren. Mijn avontuurlijke loopbaan is begonnen in augustus 1952 in Goetsenhoven in de 126^{ste} promotie. Als de beste leerling van deze promotie mocht ik kiezen voor een verdere opleiding in de USA of Kamina in Congo.



Als avonturier heb ik dan maar voor Kamina gekozen. Dit was de eerste promotie die in Kamina op Harvard vloog, een avontuurlijke ervaring die goed afgelopen is want de Harvard was een zeer moeilijk toestel om te vliegen. Vandaar ging ik naar de Jachtschool in Koksijde waar er een zware opleiding op de Meteor te wachten stond gezien de opleiding op Spitfire net gestopt was. Deze training stond onder de leiding van Capt Van de Poel en Bill Ongena, twee uitstekende piloten die ook

van ons uitstekende jachtpiloten wilden maken. Dit was zeker geen lachertje! Na mijn brevet eind 1954 heb ik dan voor de 7^{de} Jachtwing gekozen en zo ben ik in het 8^{ste} Smaldeel beland. Hier werd het me al snel duidelijk gemaakt de er enkel plaats was voor 'goede' jachtpiloten met als doel Air to Air Firing! Een discipline die een uiterste specialisatie vereiste hetgeen ik dan ook gedaan heb. Dit met als eindresultaat dat ik de prijs 'Dufossé' in 1958 won als beste schutter van het jaar. Een prijs waarvan ik tot op heden nog zeer fier ben en die er ook voor zorgde dat ik jaarlijks moest deelnemen aan de Air Defense competitie op Hunter 6 zodat dat ik ons kleine landje kon vertegenwoordigen door telkens



Op Hawker Hunter.

weer goede resultaten neer te zetten. Keerzijde van de medaille was dat ik ongeveer 4 maanden per jaar afwezig was van het thuisfront. Gelukkig is mijn echtgenote Marie-Thérèse steeds een goede steun voor me geweest tijdens deze toch zware periode.

Tevens werd ik aangesteld om als een van de eerste piloten van Chièvres op F-104 te vliegen. Dit betekende dat ik in september 1963 de conversietraining op F-104F te Norvenich (DE) ging volgen om vervolgens het 350^{ste} Smaldeel in de 1^{ste} Wing in Beauvechain te vervoegen. Op de flight line stonden 2 indrukwekkende Silver Birds! Ik kreeg van de Amerikaanse instructeur nog een korte briefing en vertrok dan voor mijn eerste vlucht. Deze was toch wel een zeer unieke ervaring te meer omdat ik maar amper 5 uur en 50 minuten opleiding op dit toestel genoten had. Dit waren 4 dual vluchten en 1 solo vlucht.

Met deze F-104 werden vanaf toen alle trainingen verder gezet, zoals de Air to Air Firing en intercepties op alle hoogten en snelheden. Soms deden we zelfs intercepties op 60.000 voet. Voor dit type interventies kregen we een astronauten pak aangepast, hetgeen een heel speciale ervaring was. Tijdens deze periode had Steve Nuyts de acrobatie overgenomen en hij wilde met twee F-104 toestellen een gesynchroniseerde show uitbouwen. Hij had het zeer moeilijk om een tweede piloot te vinden daar de F-104 met zijn kleine vleugels en hoge snelheid niet dadelijk het ideale vliegtuig was om acrobatie mee te doen. Daar ik het meest ervaring had op dit toestel heeft hij me kunnen overtuigen om deel uit te maken van het F-104 acro-team. Eerst deden we solo trainingen met als doel om beiden op dezelfde manier het toestel 'op de limiet van zijn kunnen' te leren vliegen. Dit betekende dat we in "Full A/B" en haast voortdurend "in de shaker" bestuurden. LETS SHAKE IT AROUND!

Na enkele maanden intensieve training, dankzij de perfecte montage van ons team door Steve Nuyts en de uitstekende technische organisatie van Raymond Delestine, waren de "SLIVERS" geboren. Tijdens een periode van 7 jaar hebben we voor de Belgische Luchtmacht internationale erkenning gekregen op tal van airshows en dit met onze alom gekende en indrukwekkende F-104G toestellen.

Met dank aan iedereen die me in mijn carrière heeft gesteund wil ik afsluiten met... VIVE LA CHASSE BORDEL!

Francis ESCH

Francis est né début juin 1934. Voici les étapes de sa carrière aéronautique.

1952-1955 : 126e promotion Force Aérienne avec e.a. Ecolage avancé sur Harvard à Kamina puis l'Ecole de Chasse sur Meteor à Coxyde. Il reçoit ses ailes en 1954 et passe à la 25^e Escadrille à Brustem. Il quitte la FAé en 1956.

1956-1995 : Pilote de ligne à la Sabena.

1^{er} Officier sur DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, CV440 & Caravelle.

Commandant : DC-3, CV440, B707 & B737.
Chef Pilote : B737 et Airbus A310.

De 1994 à 2011, il est aussi Flight Inspector pour l'Administration de l'Aéronautique.



Guy EVERAERT

Guy, geboren in 1931, is één van de zeldzame dienstplichtigen of « miliciens » die hun legerdienst bij het vliegend personeel van de Luchtmacht vervuld hebben. Lang geleden was dat mogelijk voor universiteitsstudenten die er in geslaagd waren de Elementaire Vliegschool als burger tot een goed einde te brengen. Ze maakten deel uit van de « Flight Universitaire ».

Eens onder de wapens als KRO begon de klassieke vliegopleiding met steeds meer gevorderde oefeningen. Everaert heeft alle proeven en testen met gemak doorstaan en was in alles geslaagd.

Na Kamina en laatst Koksijde kreeg hij op 5 november 1954 zijn vleugels uitgereikt samen met de 126^{ste} promotie. Na enkele maanden vliegen in een operationeel squadron van de 1^{ste} Jachtwing werd hij terug burger en ging als reserveofficier vliegen met de « Escadrille Auxiliaire » die weekend vluchten organiseerde en die door de beroepspiloten wel eens « un club de pilotes du dimanche » genoemd werd.

Everaert is dus nooit beroepsmilitair geweest, maar hij was een geïnteresseerd amateur die altijd gaarne zoveel mogelijk gevlogen heeft en die niet zou aarzelen, indien mogelijk, opnieuw te beginnen.

De foto stelt Guy voor in 1952 juist na zijn eerste solo op SV-4b in Goetsenhoven. Die minuten alleen aan het stuur van een vliegtuig in de lucht zijn is het mooiste ogenblik dat hij ooit beleefd heeft.

Hij heeft gevlogen tot in 1958 wanneer de « Escadrille Auxiliaire » werd afgeschaft samen met de weekend vluchten. Het is logisch dat hij zich afvroeg tot wat dat alles mocht gediend hebben, als hij toen reeds realiseerde dat hij samen met al zijn collega's vliegers met een prehistorisch toestel rondvloog. De Meteor was een veilig vliegtuig dat wel eens een vliegende levensverzekering genoemd werd, maar hij wist heel goed dat hij toen nooit een dog fight met een MiG-15, die in 1958 reeds vloog, zou overleefd hebben.



Ludovic FORGEUR

Ludovic est né début janvier 1933.

C'est avec la 126^e Promotion qu'il effectue son entraînement au vol respectivement à Gossoncourt, Kamina et Coxyde. Il reçoit ses ailes le 5 novembre 1954.

Il volera dans diverses escadrilles : 350e, 7^e, EPE, OCU, FPMC, 11^e, 349^e... Et sur de nombreux types d'avions : SV4b,



TF-104G à Beauvechain.

Harvard, Meteor T7, Mk.4 & 8, T-33, F-104F, (T)F-104G, Piper L21B, Marchetti et Fouga Magister. Il a également été moniteur sur plusieurs de ces avions et a effectué du remorquage sur SV4b et L21B. Il a d'ailleurs obtenu son brevet de pilote de planeur en août 1980. Il réalisa son record d'altitude

à 82.500 ft le 28 mars 68 sur le F-104G FX-01.

Ludovic compte 4.041 heures de vol sur avion et planeur.

Pierre GOUTERS

Pierre Gouters est né en 1932 et s'engage comme volontaire de carrière à l'Ecole des Cadets en 1948. Admis à l'Ecole Royale Militaire en 1950 à la 90e promotion TA, il est nommé sous-lieutenant en 1952. Comme élève-pilote, après une phase préparatoire à Gossoncourt et Wevelgem (sur Tiger Moth), il effectue son entraînement aux USA (sur L-21, T-6G, T-28 et T-33) dans la classe 54-O et obtient son brevet de pilote en août 1954. Après un cours de « gunnery » aux USA (sur F-84E), il rentre en Belgique et est affecté à la 22 Esc à Bierset où il vole sur F-84G. Désigné comme instructeur, il obtient son brevet de moniteur en 1956 à l'école de la USAF à Fürstenfeldbruck (Munich) et est affecté à l'Ecole de Chasse à Coxyde d'abord, et à Brustem ensuite comme moniteur à l'OCU (Operational Conversion Unit) (sur T33, Meteor IV, VII, VIII & Oxford). Notons que de 1955 à 1958, il fait partie de l'équipe belge de Pentathlon Aéronautique International Militaire et participe à ce titre à de nombreuses compétitions nationales et internationales tant en Belgique qu'à l'étranger.

Il passe ensuite au 2 Wing à Florennes où il fait sa conversion sur F-84F. Il est admis à l'Ecole de Guerre en 1959 et fait partie de la 77 Division. Il est breveté d'Etat-Major en 1961 et passe au Centre de perfectionnement de la FAé à Brustem où il commande successivement l'escadrille d'Instruction en Vol T-33 et l'Esc IV 2 sur Fouga Magister.

Nommé major en 1963, il prend le commandement du Groupe de Vol jusqu'en 1966 date à laquelle il est appelé à l'Etat-Major Général.

Il faut rappeler que pendant 5 ans (de 1961 à 1965), il présente en solo acrobatique le T-33 et ensuite le Fouga Magister lors de différents meetings aériens tant en Belgique qu'à l'étranger.

De 1966 à 1970, il est affecté à l'Etat-Major Général (JS Plans/Programmes) où il s'occupe du budget extraordinaire des Forces Armées.

De début 1970 à fin 1972, il commande la base de Gossoncourt (Ecole de Pilotage Elémentaire sur SV4bis d'abord, sur Marchetti SF260 ensuite), commandement qu'il doit quitter pour rejoindre l'Ecole de Guerre où il assume d'abord les fonctions de professeur et ensuite celles de Chef de Chaire Force Aérienne (pendant cette période: vols à Florennes en F-84F).

En 1976, il devient sous-chef d'EM/Ops à l'EM du Groupement Instruction & Entraînement jusqu'en 1978 lorsqu'il est désigné comme Chef de la Section Coordination et Programmation F-16 au QG Comdt TAF (System Management Officer F-16). Il est nommé Colonel en juin 1978 et quitte ses fonctions dans le programme F-16 en 1980 après l'arrivée des premiers F-16 à Beauvechain.

Il commande ensuite le 15 Wing de Transport et de Communication à Melsbroek (où il vole en C-130H), période pendant laquelle il participe à plusieurs missions humanitaires à l'étranger et surtout au Zaïre.



Base Co du 15 Wing sur C-130H.



T-33 de l'Ecole de Chasse.

Il termine sa carrière à la 2ATAF comme Deputy Commander du Centre d'Opérations du Secteur 2 (SOC 2) à Udem/RFA où il prend sa retraite en 1986 après avoir volé – régulièrement ou occasionnellement – sur 31 types d'avions différents.

Michel HOMBLE

Michel is in april 1934 geboren.

De « milestones » van zijn vliegloopbaan zijn :

- 18 Sep 52 : inlijving bij de Luchtmacht.
- 21 Sep 52 : Koksijde, leerling-piloot bij de 126^e Promotie.
- 21 Maa 53 : leerling-piloot in de VSA.
- 8 Jul 54 : Michel krijgt zijn Silver Wings, USAF Class 54-M.
- 13 Nov 54 : vliegt in Bierset.
- 8 Aug 58 : cursus onderrichter.
- 1 Jan 79 : op rust.

Tijdens zijn loopbaan heeft Michel op volgende toestellen gevlogen : SV-4b, PA-18, T-6, T-28, T-33, F-84 E & G, Meteor 7 & 8, Hunter 4 & 6, Fouga Magister en Marchetti SF-260M.



SV-4b & SF-260M.

Paul JOUREZ

Paul Jourez est né à Ixelles le 25 juillet 1930.

En octobre 1952, il entre à la Force Aérienne comme élève pilote, candidat officier auxiliaire et choisit de suivre la formation aux Etats-Unis.

Bref séjour à Gossoncourt et à Wevelgem et en mars 1953, il part pour les USA, Lackland-Spence AFB en Géorgie puis Bryan AFB au Texas où il reçoit ses ailes le 24 juin 1954 avec la promotion 54-L. Ce sera ensuite Del Rio et Luke AFB pour l'«advanced and gunnery school».

Rentré en Belgique, il est affecté à la 26e Escadrille du 9e Wing à Bierset. Il est nommé sous-lieutenant en septembre 1956. Il suit la formation de moniteur au FFM dont une partie se déroule à Kamina. A la fin du cours, il est désigné comme moniteur à l'EPE de Gossoncourt. Pendant son séjour à l'EPE, il retourne aux USA pour suivre une formation de pilote d'hélicoptère (H-19) à Stead AFB en Arizona et à Eglin AFB en Floride. Belle expérience sans lendemain.

En 1961, il quitte le groupement Instruction & Entraînement et est affecté à la 1e Escadrille à Florennes. Officier d'active, il y est nommé Flight CO. En 1963, il est muté à la 2e Escadrille qui débute l'entraînement "Strike".

Il est nommé major en 1967 et rejoint l'Ecole de Guerre. A la fin de la formation, il prend le commandement du détachement des futurs moniteurs Mirage à Dijon et Colmar. En juillet 1970, il devient commandant de la 8e Escadrille chargée de la conversion des pilotes de F-84F sur le nouveau Mirage 5.

En novembre 1971, il est nommé lieutenant-colonel et désigné pour l'Etat-Major de la Force Aérienne (section VDI-N.).

En 1973, il prend le commandement du Groupe de

Mirage 5BA de la 8e Esc.



vol du C.Perf. à Brustem pour deux ans.

En 1975, il est affecté à l'Etat-Major Général (section JS 3-Trg).

Nommé colonel en 1980, il prend le commandement du 3e Wing Tactique de Bierset et vole à nouveau sur Mirage 5.

Il y restera jusqu'à la retraite en 1984. Paul Jourez est marié à Agnès depuis 1954.



A la 2e Esc sur F-84F.

Willy KOTHER

Willy est né fin 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 sur F-84G à la 1^e Esc, il est rattaché à la 3^e Esc. En septembre, il est muté à la 30^e Esc nouvellement créée à Bierset.

En février 56, conversion sur Meteor VIII à Brustem (33^e Esc) puis retour à la 30^e en subsistance à Chièvres (travaux à Bierset). En novembre, retour avec la 30^e à Bierset. A la dissolution de la 30^e en juillet 57, Willy est affecté à la 22^e 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. Il retourne ensuite à Bierset à la 22^e Esc et reçoit, en mars 58, sa conversion sur Hunter VI.

En juillet 59, il est posté à Florennes à la 2^e 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 (Luluabourg), Maniema (Kindu) et Ruanda-Urundi (Kigali, Astrida & Usumbura).

En août 60, retour à la 2^e 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^e 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^e 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).

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

En janvier 73, cours FFM sur Marchetti à Gossoncourt et puis sur Fouga Magister à Brustem. Il est ensuite versé à la 7^e 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^e 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...



Au Flight Appui Feu sur Harvard, Tchikapa (Kasai), juin 1960.



Conversion sur Mirage 5, Florennes, 1971.

Michel 'Mich' MOULIN

Born in Wilrijk, Antwerp, in 1934.

Mich joined the Belgian Air Force (BAF) in 1952 and graduated from the USAF with the pilot class of 54-O. After a gunnery training on F-84G Thunderjet at Luke AFB in Arizona he briefly joined the BAF 23rd Fighter-Bomber Squadron in Kleine Brogel AFB, Belgium, then became a Recce pilot on RF-84F Thunderflash with the BAF 42nd Squadron at the Wahn RAF base in Germany.



*Member of RCAF
904 Wing
Chapala Mexico.*

In 1957 he joined SABENA, the past

Belgian Airline. Starting flying DC-3 in Europe and in the desert of Libya, he promoted to Convair CV-440, Douglas DC-6, Caravelle SE-210, Boeing B-707, B737 and B747 to end his career in 1992 as a DC-10 Captain. Before retiring he received the British Gulf War Medal for having volunteered for a few RAF cargo flights in the war zone. Among his other souvenirs: charter flights with SOBELAIR to South America, with CAMAIR in Cameroun and AIR ZAIRE to Africa. All his take-offs were followed by landings! Mich was the founder and past President for 25 years of the "SILVER WINGS" Belgian USAF trained pilots association and is a member of the Vieilles Tiges de Belgique (VTB). In 2005 he settled on the lake Chapala shores in Jalisco, Mexico, with his wife Dagmar and had the great pleasure of meeting and the honour of being admitted among the Canadian Flyers of 904 Wing.

1955-1957: 42 Recce Sqn at RAF Wahn.



Michel RONVEAUX

Je suis né en 1938.

Après la guerre de 40-45, j'ai eu le plaisir de retrouver mon père qui a été prisonnier en Allemagne. Il changera alors de fonction et s'intègre à la Force Aérienne. Il deviendra Major et chargé de la remise en service de la base de Chièvres. Et c'est là que commence ma folie pour l'Aéronautique... En 1954, à 16 ans, Cadet de l'Air, j'obtiens mon



DH.82 Tiger Moth...

brevet Planeur, après mon premier solo sur cette base. A 17 ans, brevet Pilote à l'Aéro Club du Hainaut à Casteau... En 1957, 19 ans, habilitation sur Tiger Moth et remorquage planeurs par P. Charon à Saint Hubert. Avec un record de 7h17 de remorquage sur la seule journée du 4 Août 58, et puis de 7h57 le 12 Septembre 59...

Après mon diplôme d'ingénieur civil en électronique en juillet 62, service militaire à la Force Aérienne... 4 mois à Brustem, 4 mois à

Twente (Hollande) et 7 mois à Beauvechain en tant que Sous-lieutenant spécialisé en radios pour le F-104.

En 1964, début de ma carrière en Aérospatiale... et je continue à voler. Mais en septembre 67, je déménage en Suisse pour travailler chez Hewlett Packard. Beaucoup de déplacements à l'étranger, et surtout aux USA. Et trop peu de temps pour continuer à voler. Pendant ce temps-là, mon père est devenu Colonel et chef de la Délégation Belge au QG 2ATAF à Münchenglöblich. Il prend sa retraite et devient le directeur de l'Ecole de Vol à Voile de Saint Hubert, jusqu'en 1971, quand il sera tué dans un accident de voiture.

Quelques années plus tard, en 1982, revenu en Belgique, je vais conduire une de mes filles à Saint Hubert pour qu'elle obtienne un brevet en planeur. Je la confie à Jacques Brocart qui est devenu Chef du Centre... Et il insiste pour que j'achète un Morane qui prend trop de place dans son hangar... Et j'ai accepté... Et récupéré ma licence... Je m'établis alors à Temploux, puis Charleroi et Saint Ghislain... Quelques centaines d'heures plus tard, en 1986, je revend cet avion et achète un Cessna Cardinal. Quel plaisir avec beaucoup d'heures en Belgique et en Europe... Et puis en 1992, je passe une licence aux USA pour multimoteurs et je m'équipe d'un Piper Twin Comanche, immatriculé N8350Y que je vais garer à Saint Ghislain. Encore beaucoup de voyages et d'heures de vol, jusqu'à détecter des problèmes aux yeux. Par précaution, j'ai décidé de le revendre et arrêté de voler en juin 2006. Au total, plus de 2.000 heures de plaisir...



Piper Twin Comanche N8350Y



Aux USA, sur Piper Cub.

professionnel d'avion 1971/733 le 1 février 1957 et rejoint la Sabena le 1^{er} juillet 57.

Il passe Commandant DC-3 le 21 décembre 1960. Il effectue une mission en Lybie pendant 1 an à partir du 15 juillet 1961. Il volera sur DC-3 (Libye), DC-4, DC-6, Convoir 440, DC-7, DC-9, Caravelle SE-210 (28 Nov 1966), B707 (27 Mai 1972) et DC-10 (29 Sep 1980).

Il effectue son dernier vol le 27 janvier 1984 (KGL-JED & JED-BRU).

Il est pensionné à 55 ans, suite à la décision ministérielle réduisant l'âge de la mise à la retraite. Son compteur indique quelque 17.000 heures de vol et... de bonheur complet.

Henri SANA

Henri est né à Jambes en novembre 1928.

Sa carrière aéronautique commence aux USA où il obtient ses Silver Wings en août 1954 après un entraînement aux Texas, Mississippi et Arizona. Chez les militaires, il aura volé sur SV-4b (USA et BEL), Piper Cub (USA), T-6 (USA et BEL), T-28 (USA), T-33 (USA), F-84G (Florennes), F-84F et un peu sur Oxford.

Il obtient sa licence de pilote



*Pilote FAé
& Sabena*



Willy-François SCHAUT

Willy-François is in november 1935 geboren.

Deze 78-jarige werd vanaf 1946 reeds door zijn vader, een gewezen "aérostier", ingewijd in al de toepassingen en knepen van de ballonvaart; van de constructie en het onderhoud van ballons tot het ballonvaren zelf. Nu is hij na 60 jaar nog altijd ballonvaartbeoefenaar met een geldige "Vergunning Bestuurder van Vrije Ballon" overeenkomstig de normen van de "International Civil Aviation Organisation". Zijn ballonvaart-cv wekt over het algemeen indruk maar er mag zeker een accent gelegd worden op het feit dat toen de gasballonvaart in België taande, hij samen met een Engelsman de moderne heteluchtballonvaart in België introduceerde op 13 september

1969 op het vliegveld van Temploux. Na deze ervaring construeerde hij, met eigen middelen, juist zoals zijn gasballons, de eerste moderne hete luchtballon van eigen bodem die als een soort erkenning vanwege het Bestuur der Luchtvaart de registratie OO-SWF (Schaut Willy François) kreeg.

Voor zover bekend in België kent dit "60 jaar luchtvaartbrevet als ballonvaarder" geen voorgangers en kent de VT van de Belgische Luchtvaart hem deze erkenning terecht toe.

Jean SCHOEFS

Jean was born March 1935.

December 1952: at age 17 entered as student pilot with Belgian Air Force.

May 1953: training USA as Jet Fighter Pilot with USAF Class 54-R.

15 September 1954, Laredo, TX: youngest pilot ever to graduate in USA.

January 1955: Belgian A.F. 31 Sqn Kleine Brogel till end 1957.

February 1958: candidate pilot SABENA.

March 1958: road car accident with serious medical sequels (6 months hospitalisation & 2 years revalidation); forced to seek career in private sector.

As from 1960 active in general aviation.

1972: Miami, FL, Burnside Ott Aviation, ATP 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 rigorous selection, awarded contract as first officer (130 candidates), "Oceanic Contractors" Brussels. At that time, my career with "Schering Plough" was taking a high flight and consequently, I had to take an extreme difficult decision. Decided to stay with Schering Plough.

February 1982: move to Kenilworth, New Jersey at Schering Plough Headquarters, where our aviation department was



Transatlantic ferry flights.

located at the Morristown Airport. Got checked out in the Mitsubishi MU2 Marquise aircraft (famous for its full span flaps and spoilers). Flying for the company all over the Continental USA from coast to coast.

Mid 1984: aviation department move from Morristown to Trenton-Mercer airport, and at the same time, we did a downsizing of our six aircraft to only two, maintaining the Gulfstream 800 and one Lear.

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 III en Metroliner II on transatlantic flights.

Kept licence current till 1998, and retired in 2008 from company.



lance pilot for aircraft constructor Swearingen Corporation in San Antonio, TX, ferrying the Merlin III en Metroliner II on transatlantic flights.

Kept licence current till 1998, and retired in 2008 from company.



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 Aeroclub 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 Fouga Magister en op Marchetti. 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!



Op Fouga Magister in Brustem.



Pierre 'Piet' TAMBORIJN

Piet is in oktober 1933 in Antwerpen geboren.

Mijn loopbaan in de Luchtvaart: start 1953, vleugels ontvangen op 18 Dec 1954. Heden nog actief als "Flight Instructor".

Milestones als militair:

- 1953: leerling piloot Koksijde-Lombardsijde op SV-4b.
- 1953-1955: opleiding USAF in Texas, Florida & Arizona met Class 55-F.
- 1955-1961: operationeel piloot 2 Wing, 2 Sqn in Florennes.
- 1961-1964: instructeur op Fouga Magister in Brustem.
- 1964-1979: operationeel piloot, testpiloot, Instructeur en IRE (Instrument Rating

Examiner) op F-104 in de 10 Wing, 31 Sqn te Kleine Brogel.

Milestones als burger:

- 1964: Cessna 170 in Spa.
 - 1965-1990: instructeur en examiner in Kiewit Hasselt.
 - 1990-2014: instructeur en examiner in Sanicole Leopoldsburg.
 - 1998-1999: instructeur en examiner in Sabena-school Scottsdale, Arizona, USA.
- Vliegtuigen waarop ik vloog: (T)F-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, F-84G, enz.

Totaal 5.500 uren.

Cessna 150, C-152, C-172; Piper-Cub; Robin DR400; Dornier 27 Paradrup Zutendaal; Citabria, enz.

Totaal 6.500 uren.

Groot totaal 12.000 uren met een geschat 36.000 landingen (touch and go's).

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

Brevetten (burger): PPL (Private Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence), Instructeur en Examiner.

Heden nog actief als piloot instructeur in vliegclub Sanicole Leopoldsburg.



*F-84F Thunderstreak
2 Wing / 2 Esc*

Philippe VAN BEETHOVEN

Philippe est né en septembre 1934.

Mai 53 : entrée comme candidat élève-pilote à la Force Aérienne.

Juin 53 : DEPE à Coxyde et solo sur SV-4b.

Septembre 53 : départ pour les USA. Preflight training à Lackland, Texas.

Janvier 54 : vers Bainbridge AFB, Georgia, training sur PA-18 et T-6-G.

Juillet 54 : départ pour Webb AFB, Texas, Advanced training sur T-28 et T-33.

17 décembre 1954 : remise des Silver Wings USAF, Class 55-F.

Janvier 55 : Laughlin AFB, Del Rio, Texas, Gunnery training sur T-33.

Mars 55 : Luke AFB, Arizona, Combat Crew Training sur F-84E Thunderjet.

Avril 55 : retour en Belgique.

Arrivée au 2e Wing, 1e Escadrille de Florennes sur F-84G & T-33.

1 avril 56 : cours F-84F à Safranberg, 10 avril, premier vol sur F-84F.

1 juin 58 : dernier vol à Florennes, fin du contrat Force Aérienne, départ pour la SABENA.

Septembre 58 : entrée à la SABENA, EPSV, cours théoriques.

1 décembre 58 : entraînement sur Cessna 310, licence de pilote professionnel.

Avril 59 : entraînement DC-3.

Mai 59 : engagé comme 1er officier DC-3.

18 mai 59 : départ pour Léopoldville, 1er officier DC-4.

Juillet 59 : retour Bruxelles, C-47 & DC-3.

Juillet 60 : 1er officier sur DC-6.

Décembre 60 à juin 61 : mission Libya-Benghazi sur DC-3.

Février 62 : 1er officier sur Convair 440.

Août 63 à Mars 64 : 2e mission Libya-Benghazi sur DC-3.

Mars 67 : 1er officier sur Boeing 707.

Avril 67 : Commandant DC-3.

Mars 74 : entraînement DC-10, 1er officier.

Avril 77 : entraînement et Commandant B-737.

Août 83 : entraînement et Commandant DC-10.

Août 91 : dernier vol DC-10, retour Nairobi vers Bruxelles.

Total heures de vol : 19.000.



La 1 Esc à Florennes sur F-84F.



1 Esc, campagne de tir à Sylt.



Dernier atterrissage à Bruxelles, retour Nairobi en DC-10.



Paul VAN CASTEREN

Paul est né en mars 1934.

Il entre à la FAé en octobre 1952.

En novembre, il est à Coxyde pour le DEPE sur SV-4b.

En mars 1953, il part pour les USA pour continuer son entraînement avec la Class 54-N.

En juin 53, il est à Hondo AFB pour le Primary sur L-18 et T-6. En janvier 1954, il passe à Bryan AFB sur T-28 et T-33. Il reçoit ses Silver Wings le 22 juillet 54.

En juillet 1954, il est à Del Rio pour le Gunnery sur T-33. Il termine sa période aux USA avec un Gunnery à Glendale sur F-84G (à partir de septembre 54). Rentré en Belgique, il est affecté en novembre 54 à la 31 Esc de Kleine Brogel et vole sur F-84G et F-84F. En 1957, il passe à la 27 Esc comme instructeur à l'OTU F-84F.

A partir de 1961, T-33 IRE à Brustem, KB & Chièvres. En 1964, il effectue sa conversion hélicoptère à Koksijde. Nov 64 - Fev 65 : au Congo, volontaire au détachement héli de la FATAC sur H-21.

On le retrouve ensuite à Beauvechain sur F-104 et finalement, en 1969, au 15 Wing, à la 20 Esc sur C-119 et puis C-130.

De mai 1974 à 1990, il vole pour Air Zaïre sur DC-4, B-737 et DC-8-63.

Plus tard, il obtient encore sa licence ULM.

Total heures de vol : 14.150. Son rêve de gosse de 9 ans a été réalisé.



Sur H-21 au Congo en 1964.



Air Zaïre, sur Boeing 737.

Gustaaf VANDAELE

Gustaaf is in mei 1934 geboren.

De milestones van zijn loopbaan zijn :

1951: School voor kandidaat Onderofficier in Maaseik.

Januari 1953: overgegaan naar de Luchtmacht.

1953: DEVS in Koksijde, grading op SV-4b.

3 mei 1953: vertrek naar VSA.

Mei 1953: USAF, Primary in Malden AFB, Missouri met Class 54-O.

Juni 1953: Basic in Greenville AFB, Mississippi.

4 augustus 1954: gebrevetteerd piloot.

Augustus 1954: Gunnery in Del Rio AFB, Texas.

September 1954: terug in België, in de 10

Wing, 31 & 23 Smaldelen op F-84G & F-84F.

1960: naar de 15 Wing, 20 Smaldeel om op C-119G te vliegen.

1968: nog steeds in de 15 Wing maar 21 Smaldeel op DC-3, DC-4 en DC-6A.

1973: terug naar het 20 Smaldeel op C-130H.

01 juli 1979: pensioen (Adjutant-Chef Vlieger).



Op Douglas DC-6, 21 Smaldeel, Melsboek.

Arie VAN de GRAAF

Arie is in augustus 1933 geboren.

1952: leerlingpiloot bij de 126 Prom in Goetsenhoven op SV-4b.

Daarna, Kamina op Harvard (eerste Prom in Kamina).

Terug naar Koksijde op Meteor T.7. Hij krijgt zijn vleugels op 5 november 1954.

November 1954: 8 Smd in Chièvres op Meteor en Hunter.



1 augustus 1957: einde loopbaan militair piloot en aanvang opleiding copiloot Sabena op DC-3.

1959: wet lease aan LIA, Libanese International Airways, basis Beyrouth, op DC-4 & DC-6.

1961: wet lease PAS, Persian Air Service, basis Teheran, op DC-7.



1963: Libië, basis Tripoli Benghazi, op DC-3.

1965: terug Brussel als copiloot DC-6, DC-7, Caravelle en Boeing 707, daarna Captain B737, B707 en Airbus.

1992: met veel spijt in mijn hart piloot op rust.

Rust roest zegt men maar gelukkig zeilen we Moniek en ik met onze Haliotis 37 aan 5 Kts rond Europa in plaats van de 500 Kts rond de wereld...!

Frank VAN DEN BROECKE



Frank est né en janvier 1935.

J'ai toujours estimé avoir fait une carrière atypique !

Entré à la FAé le 2 juillet 1953, je suis parti de la caserne Gêruzet vers Wevelgem pour effectuer les fameuses 25h de vol sur DH 82A (Tiger Moth). Solo le 22/8/53 et ensuite envoyé à Gossoncourt pour passer un examen d'anglais car les x premiers de l'examen devaient compléter un envoi de 50 candidats (du jamais vu) vers les U.S.A. dans le cadre du Mutual Defense Assistance Program. Deux groupes de 15 dans deux avions à 2 jours d'intervalle et 20 « heureux » candidats par le dragueur de mines « Victor Billiet » !

De ces 50 élèves-pilotes, 18 sont revenus brevetés (36%) ! Après le drill à Lackland (Texas), j'ai été posté à Bartow Air Base (Floride) afin d'effectuer ma Primary dans cette « contract school » c.à.d. instructeurs civils avec encadrement militaire. Solo PA-18 (Piper) le 5 février 54, ensuite solo T-6 texan (Harvard) le 18 mars 54. Tous les matins, il y avait 120 T-6 en état de vol sur la flight line, et s'il y en avait moins de 118, le responsable entretien passait une mauvaise journée avec sa hiérarchie.

Au mois de juillet 54, je pars de Bartow pour Bryan AFB (U.S.A.F.) au Texas afin de voler sur T-28 (magnifique avion aux performances exceptionnelles), solo après 05h05, j'effectue à peu près 50h sur T-28 avant de passer sur T-33, à l'époque premier avion à réaction pour les élèves-pilotes. Fin des cours de basic le 8 décembre 54 et remise des ailes le 19 !

Gunnery ensuite à Laughlin AFB (sur T-33) à Del Rio, Texas, et puis à Luke AFB en Arizona, sur F-84E. Retour en Belgique avec les muguetts le 1 mai 1955.

*Gunnery à
Luke AFB
sur F-84E.*



Versé à la 2^e Esc du 2^e Wing avec le major L. De Mey comme C.O., je suis lâché sur F-84G le 23 mai 55. Atypique à nouveau, les F-84G sont vendus et livrés au Portugal, mais nos F-84F ne sont pas encore livrés. Mon ami Pol Mouzon à Chièvres prend réception des premiers Hunter et le Major De Mey et son Sqn forment la 33^e Esc du 13^e Wing ! ... sur les vieux Meteor 8 de Pol !



*Dernier vol, retour de JFK
le 27 Jan 1995.*

En vue de l'expo 58, la Sabena a un besoin urgent de pilotes et le ministre des communications a un accord avec celui de la Défense afin de permettre aux pilotes militaires qui le désirent de rompre leur contrat afin de renforcer la Sabena. Comme j'avais mon brevet théorique de PP, j'ai quitté la FAÉ le 31 janvier 57 pour entrer à la Sabena le 1^{er} février. Ensuite, F/O sur toute la chaîne des avions de l'époque : DC-3, CV440 pendant l'expo, ensuite le DC-6 sur l'Europe et par après le DC-7 en équipage sur l'Atlantique.

Ensuite, retour sur l'Europe pour devenir en 1963 Cdt de Bord sur DC-3 et en même temps F/O sur Caravelle. De 1966 à début 1968, Cdt de Bord sur CV440. En mars 68, je passe Cdt de Bord Caravelle et à l'entraînement, on fait un spin (atypique) non voulu de 20.000 pieds à 9.000 pieds !

Après cela, ce sera un long fleuve tranquille (!) dès février 1974 comme Cdt de Bord sur Boeing 707 avec beaucoup de vols vers le Congo et l'Afrique du Sud et ce jusqu'au mois de juin 1982, date à laquelle je passe sur le Boeing 747. J'ai eu énormément de plaisir à effectuer

quelques milliers d'heures de vol sur ce que j'appelais le paquebot de l'air : 13 ans Cdt de Bord 747 avant ma retraite le 27 janvier 1995 avec 22.222h de vol (atypique, mais là, j'ai triché de quelques minutes).

Gilbert VAN DER LINDEN

Gilbert est né en septembre 1929.

En 1951, durant ses études d'ingénieur-agronome, il s'inscrit au Flight universitaire et se retrouve en juillet à l'EPE à Gossoncourt sur SV4Bis & Tiger Moth.

En 1953, il est diplômé ingénieur-agronome et est à BAKA le 16 décembre pour continuer son entraînement à l'EPA sur Harvard. A son retour en Belgique, il poursuit l'entraînement à Brustem. Suit alors l'Ecole de Chasse en 1954, sur Meteor 4 & 7 à Koksijde (OTU). Il reçoit ses ailes le 30 septembre 1954 avec la 126^e Promotion.

Il est nommé Sous-Lieutenant de réserve. En octobre, il est affecté au 1 Wing, 4^e Escadrille sur Meteor 8 et ensuite à l'Escadrille auxiliaire.

Il effectue de nombreux rappels et est qualifié sur T-33, F-84F et CF100.

De 1964 à 1978, il est aussi pilote remorqueur au profit des Cadets de l'Air. Le 20 novembre 1967, il obtient son PPL de l'Administration de l'aéronautique.

Dans le « civil », il a été directeur de la Raffinerie Tirlemontoise, pensionné depuis 1986.



Guy VAN QUICKENBORNE

Guy is in augustus 1933 geboren.

Enkele details over zijn luchtvaartloopbaan:

18 Sep 1952: vervoegt de Luchtmacht als leerling piloot.

01 Nov 1952: toegelaten VP Leerling en grading.

27 Dec 1952: vertrek naar VSA.
 03 Jan 1952: Pre Flight te Lackland AFB.
 13 Mar 1953: Primary in Hondo AFB.
 16 Sep 1953: Advanced in Foster AFB (Victoria City, Texas).
 15 Mar 1954: gebrevetteerd piloot, Class 54-E.
 22 Mar 1954: Gunnery te Del Rio AFB.
 07 Mei 1954: Gunnery te Luke AFB.
 Mei 1954: 2 Wing, 1ste Smaldeel in Florennes op F-84G en F-84F.
 15 Mei 1958: ontslag en met onbepaald verlof.
 Jun 1959: vliegt bij COGEA in Oostende op Spitfire IX, Meteor 7 en C45G.
 1960-1961: vliegt in Kongo bij Air-Brousse.
 28 Apr 1969: einde luchtvaartloopbaan.



Spitfire Mk.IX, COGEA, Oostende.



Arnold VAN WONTERGHEM

Arnold is in december 1936 geboren. Zijn brevet zweefvliegen heeft hij behaald op 21 september 1954 bij de 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^{ste} Promotie op SV-4b (Goetsenhoven), Harvard (Kamina)

et Meteor 7 (Brustem) tussen 1956 en 1958.

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 1.528 u. als piloot 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, Caudon C800, Grünau Baby, etc. Hij is co-eigenaar van een Aeronca Chief (OO-RDC).

1956, in Goetsenhoven op SV-4b.



1955, met Aeronca Champion OO-MDM.



Francis WILMART

Francis est né en septembre 1931.

Premier vol le 23 octobre 1953 sur Aeronca, Ecole Albert Sibille à Grimbergen.



1954 : Ecolage à Grimbergen sur Aeronca et obtention d'une bourse de pilotage attribuée par la Fédération des Clubs d'Aviation, puis obtention de la licence de Pilote privé. Total : 60 heures de vol.

Juillet 1955 : entrée à l'Ecole d'Aviation Civile (EAC 5^{ème} session). Vols sur Tiger Moth et Saab Safir avec Jimmy Bogaerts comme moniteur ;

total : 250 heures de vol au 30 juin 1956.

Cursus classique comme copilote sur DC-3, Convair 440, DC-6, DC-7 et Caravelle de 1957 à 1961.

Le 13 juin 1962 : check Commandant (appelé « check Nottet »).

Mission en Lybie (Cdt DC-3) d'octobre 1962 à avril 1964.

Captain CV 440 (1965-67), Caravelle (1967-74), B737 (1974-78), B707 (1978-81), DC-10 (1981-86) et B747 de 1987

au 27 juin 1991. Fin de la carrière SABENA (retraité) mais poursuite des

vols en monomoteurs dans les aéroclubs Sabena et Ailes Ardennaises (France) de 1991 à juillet 2005.

Total des heures de vol de 1953 à 2005 : 19.825 h.

Vol à voile à St Hubert et à Fayence (France) de mai 1994 à juillet 2008, total heures planeur : 160 h.



Guido WUYTS

Guido is in juli 1933 geboren.

De belangrijke data van zijn luchtvaartloopban zijn:

1952: Zweefvliegstage te Temploux gesponsord door de Aeroclub van België, B brevet na 2h07 DC.

1953: Studiebeurs van de Federatie van Belgische vliegclubs, 75 vliegren.

1954: Militaire dienstplicht als KRO Vlieger. Scholing te Goetsenhoven (SV-4b), Kamina (T-6 Harvard) en Koksijde OCU & OTU (Gloster Meteor).

1956: Demobilisatie als Onderluitenant Vlieger; aanwerving door Sabena, scholing (Ecole de pilotage supérieure de vol, EPSV).

1957: 1st Officier op DC-3, CV 440, DC-6 en DC-7.

1958: Long Courier: LBC (Liaison Belgique – Congo).

1959: Training Gezagvoerder DC-3.

1960: Captain DC-3, opdracht in Bengazi (Libië) 1 jaar.

1961–1982: Captain op DC-3, CV440, DC-6, B707 en DC-10.

1982: "Sudden death"... verlies van de vergunning als lijnpiloot ingevolge een medisch risico voor plotse dood... Adieu SABENA.



*Op SV-4b in de EVS,
Goetsenhoven 1954.*



1983: Contractueel aangeworven door het Bestuur der Luchtvaart (DGAC) als piloot op Beachcraft 100 voor kalibratie en controle van de infrastructuur, vluchtinspecteur voor vluchtoperaties en examinator voor verwerving van de vergunning van lijnpiloot.

1988: Verwerving van de FAA (USA) vergunning van lijnpiloot op Sabreliner 65; vluchten in de VS en trans-Atlantisch.

1993: Einde van de actieve vliegdienst.

2003: Vrijwillig ontslag als inspecteur bij DGAC (Bestuur der Luchtvaart) op de gezegende ouderdom van 70 jaar.

Nog steeds lid van OFC (Old Flyers Club = ex Sabena) en VTB (Vieilles Tiges van België).

Op Boeing 707 bij Sabena, 1966-1980.



Rockwell Sabreliner 65.

NOTES



Integrated structures for space launchers



Aircraft structures



Composite structures



Complete Thrust Vector Control subsystems



Maintenance, upgrades, ...



... and customization



S.A.B.C.A.
Société Anonyme Belge de Constructions A ronautiques
Haachtsesteenweg 1470 Chaussée de Haecht
B-1130 Brussel-Bruxelles
Tel. +32 (0)2 729 55 11
Fax +32 (0)2 705 15 70
e-mail: sabca.secr@sabca.be
<http://www.sabca.com>



Bruno CEUPPENS



Geboren te Leuven op 25 Apr 44.

Ik doorliep een volledige loopbaan als officier vlieger bij de Luchtmacht. Hieronder een synthese van wat vermeldenswaardig is.

Voornaamste bevorderingen:

- in dienst getreden op 03 Sep 62;
- officier (onderluitenant) benoemd in 1965;
- majoor benoemd in 1976;
- luitenant-kolonel in 1980;

- loopbaan beëindigd als kolonel op 01 Jul 98.

Vliegcarrière:

- leerling-piloot van 62 tot 64, Promotie 63A;
- operationeel piloot in diverse smaldelen op diverse vliegtuigtypes van 64 tot 79:

- van 65 tot 67 in het 2^{de} Sqn Florennes;
- van 67 tot 72 in het 31^{ste} Sqn Kleine Brogel;
- in 73 in het 350^{ste} Sqn Beauvechain;
- van 75 tot 76 in het 349^{ste} Sqn Beauvechain.

- periode als testpiloot MOT&E in de USA in 1979;

- Bevelvoerder van het CRC Glons, een luchtverdedigingseenheid dat het operationeel luchtverkeer van de luchtmacht leidt, van 85 tot 89.

Staffuncties:

- Staf Luchtmacht, sectie Operaties, van 76 tot 78;
- Professor aan het KHID (Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie) van 82 tot 85;
- Hoofd Departement Luchtmacht aan het KHID van 90 tot 91;
- NAVO Hoofdkwartier AIRCENT, Ramstein, Duitsland, van Jan 92 tot Jul 98;
- NAVO Hoofdkwartier Luchtstrijdkrachten, Vicenza, Italië, van Jun 97 tot Feb 2000 (periodes van vier maand per jaar).

Prom 63A.



Testpiloot MOT&E in de USA (1979).

Charles de FABRIBECKERS de CORTILS et GRÂCE

Charles est né en mai 1939.

Les épreuves de sélection physiques et psychotechniques passées, le groupe de candidats auquel j'étais rattaché a été envoyé à Gossoncourt le 13 mai 1963 pour suivre l'écolage de vol élémentaire (EPE) sur le biplan SV-4Bis.

L'instruction en vol durait environ 3 mois, premier solo après une quinzaine d'heures pour un total finalement réalisé d'environ 40 heures. L'écolage avancé (EPA) se passait à Brustem sur Fouga Magister. Il durait à peu près 8 mois. Nous y sommes restés de septembre 63 à mai 64. Nous étions lâchés après 15 heures également. Nous avons réalisé quelques 160 heures sur le type et fait déjà un peu de vol de nuit.

Nous nous sommes retrouvés à Woensdrecht sur T-33 en juin 64. Nous y avons fait 80 heures et y avons reçu nos ailes. Sophia Loren avait accepté d'être notre marraine de promotion. Les Hollandais ont refusé et nous sommes

partis sans grande cérémonie pour Eindhoven pour y faire notre transition sur F-84F, l'avion de combat de nos escadrilles. Nous sommes restés là de décembre 64 à avril 65, et après une soixantaine d'heures chacun rejoignait son affectation, la 2^e Esc à Florennes en ce qui me concerne. J'y ai fait un peu moins de 500 heures avant de demander à passer sur le fameux F-104G arrivé depuis peu à Beauvechain.

Sur ce chasseur hors normes, j'ai eu la chance de faire à la 349^e Esc un peu plus de 600 heures. Hélas, l'accident du Major Wally D'Haes entraînait une révision du pliage du parachute dorsal et un remesurage de la place disponible pour une éventuelle



*Sur F-84F,
à la 2e Esc
de Florennes.*



éjection. Je dépassais, à mon très très grand regret la limite admise. On m'a dès lors proposé le choix d'une autre affectation.

Le Mirage 5 ayant remplacé récemment le F-84F à Florennes, je me suis retrouvé à la 42^e Esc Recce. J'ai volé environ 440 heures sur ce type jusqu'à ce que, mon père ayant des problèmes de santé, je sois amené à quitter

l'aviation pour le remplacer dans des affaires de famille. Je n'ai connu dans ma carrière, Dieu merci, que des incidents mineurs: quelques «flame out» en dog fight sur F-84F (le right a toujours fonctionné à la perfection) et sur F-104, une spin, une perte de radôme, un cockpit arraché et un rudder dont la charnière se déchirait. J'ai également participé sur Mirage à la matinée assez mouvementée du 28 mars 72, matinée qui a fait l'objet d'un récit par ailleurs (voir VTB-Mag 2-2013).



Alex DE WILDE

Alex is in november 1946 geboren.

Opleiding:

- Opleiding zweefvliegen in Nationaal zweefvliegcentrum, St Hubert & Ghent Aviation Club.
- Technische school Saffraenberg niveau A2 vliegtuigmechanica.
- Vliegopleiding Belgische Luchtmacht.
- Examen lijnpiloot, zelf studie.

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 conversion bij Airbus Industries in Toulouse.

Loopbaan:

- Belgian Air Force op SV-4b, 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).



Contract werk 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).

- Jet 2.com op B757 (European flights).

Totaal: 23.000+ vliegreuren in Europa, Middle-East, Far-East, East & North-Africa, North-Atlantic, North & Central America, South America, Indische Oceaan & Japan (via Siberia).



Georges MATHUVIS

Born in Zonhoven on May 19, 1944.

After college I joined the Belgian Air Force as a student pilot in 1962. Graduated as a pilot in 1964 after my training on SV-4bis Stampe & Vertongen, Fouga Magister, T-33 and F-84F.

After four years as a Recce Pilot on RF-84F, I became a dual role strike-attack pilot on F-104G Starfighter. During this period, from 1968 till 1981, I became "Flight Commander", "Operations & Training Officer" of the 10th Fighter Bomber Wing at Kleine Brogel Airbase, and "Squadron Commander" of the 31st Tiger Squadron.

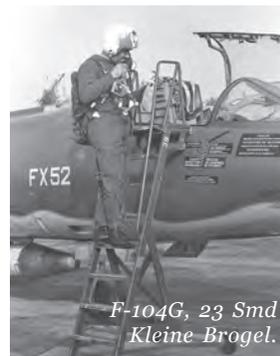
In 1981, after my promotion to Lieutenant Colonel I became the Commander of the Belgian Air Support Centre at Köln, Germany, where I got my helicopter experience during flights with the Airborne Forward Air Controllers of the Belgian Army Aviation pilots on helicopter Alouette II. After 4 years, I returned to Bierset Air Base in function of "Commander of the Wing Flying Group", where I flew the Mirage 5 till 1987.

After a 3-year tour as "Commander Operations" in the NATO Joint Ops Centre of the 2nd Allied Tactical Air Force, I promoted to Colonel. I went to Brussels to become "Chief Operations" of the Belgian Air Force Tactical HQ.

In 1991, I was called by the Chief of Staff to become the "Commander" of St Truiden Air Base, where I was responsible for the training of all future Belgian Air Force fighter pilots on Alpha-Jet till 1995.

Promoted to One Star General in 1995, I was posted to USAFE Ramstein Air Base, where I was in charge of organizing the first Deployable Combined Air Operations Centre for the NATO HQ of the Allied Air Forces of Central Europe. Here I ended my military career and retired on 1st July 1998.

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



As a private pilot and member of a group of aviation enthusiasts, repair works were started on a former pre-2nd World War civil-aviation airfield. When the airfield was officially inaugurated in 1969, I became instructor pilot and spent nearly all my free time instructing on various aircraft types. After I got my BCAA commercial pilot license, I became an instructor 2nd degree, started teaching aerobatics on CAP-10 and participated in many air-shows.

In 1985, I was called upon by the BCAA to become examiner for tests in flight of private and commercial licenses. I am holder of a JAA Commercial Pilot License SE/ME with FI/IRI ratings and FE/IRE qualification.

In March 1999, I started flying as a Senior Flight Instructor and Flight Examiner at SABENA Airline Training Centre (SATC) in Scottsdale, Arizona. My 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. As examiner, I gave check-rides to applicants for PPL on PA28 and CPL/IR on PA38 and PA34V. The training and check-rides aerobatics were performed on the C152 Aerobat.

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

Since January 2000, I also fly private owned business airplanes for AIRCON and ASL. After training courses at the factory of Pilatus (Stanz, Switzerland) and SOCATA Aérospatiale (Tarbes, France), I assist Aercon pilots in staying qualified on TBM700 and PC-7 & PC12. These airplanes are American registered and as holder of FAA CFI/CFII ratings, my duties are to keep the FAA certificate of the pilots valid and making

sure that all JAR and FAR training standards are met. I keep myself current on BE90 and BE200 during private flights and, as examiner, by giving proficiency check-rides to pilots flying these aircraft.

Occasionally I also give "Biennial Flight Review" check-rides to pilots in Europe holding an FAA pilot Certificate.

Since 1999, I've been Senior Flight Instructor and Examiner for SATC in Scottsdale, Mesa and Antwerp (Belgium). In June 2009 I accepted the function of JAA Chief Flight Instructor for *Sabena Flight Academy*, *CAE Global Academy*, *Phoenix* and have been living in Mesa till April 2011.

First trimester 2013, I took on HOT duties to improve standardization of flight instructors for COAA Amsterdam.

Currently I am helping out as Flight Instructor Instructor (FII) and Flight Instructor Examiner (FIE) at COAA Phoenix and COAA Brussels whenever necessary.

My flying experience amounts to 14.028 hours of which 8.973 hours instruction.

Gilbert MULLENDERS

Born in LIEGE, March 22, 1944.

Gilbert joined the Belgian Air Force in January 1963.

He did his pilot training in Belgium & the Netherlands.

He got his military pilot's wings in October 1964 and did an

Operational Conversion Course in The Netherlands then was

posted in Florennes. He remained more than 10 years at that

base then did War College from September 1976 till June 1977,

was posted to HQ Tactical Command of the Belgian Air Force and

after that, went to Liège/Bierset AB as Ops & Trg Offr at Flying

Group level then became SqN Commander until September 1982.

After that, he was posted to the Tactical Leadership Programme

at Jever (Germany) as Instructor from Sep 1982 till May 1984. He





Vol sur un Cessna d'ASF-PZG avec Cécile Heems, membre d'honneur VTB.

months to act as the "Chairman of the Mostar Interim Airport Authority". His work was directly supervised by the "High Representative" for Bosnia / Herzegovina, Mr Carlos Westendorp.

He is married and has four children. The children are married and one of them is also a pilot with the Belgian Air Force. He flew Mirage, F 16, SF 260 and Piper Cubs.

Gilbert's civilian career: he got his Belgian Commercial Pilot License in 1990 and after that an US ATPL in December 1994. He flew then in Africa for ECHO (European Community Humanitarian Office) from Nairobi (Kenya) to various destinations in Kenya, Somalia and Djibouti. Later he flew for "Aviation Sans Frontières - Piloten Zonder Grenzen (ASF-PZG) Belgium" on Britten Norman Islander (BN2A) from the Democratic Republic of Congo and then ferried many times ASF-PZG Cessna 207 & 206 planes from Europe to Africa or the other way around! He flew then many times for ASF-PZG in Congo, Chad & Mali. In October 1999, he was hired by Airventure, an air taxi company based in Antwerp, as co-pilot and later on as "Captain" on E 121 Xingu. Furthermore, he was also the "Quality Manager" of the company. Then he became a freelance pilot for ASL, another air taxi company flying also as "Captain" on E 121 Xingu. In 2002, he was definitively hired by the ASL air taxi company based in Antwerp, first as "Captain" on E 121 Xingu and as the "Quality Manager". Furthermore in 2005, he converted on the King Air BE 20 and 90 and until today, he is still flying both types. In addition, Gilbert is still Flight Instructor (FI) and now since April 2013, the President of the "Royal Belgian Defence Aeroclub" which is based in Florennes. He is also still flying, once in awhile, for ASF-PZG on C 206 and on gliders with the Belgian Air Cadets.

Total military hours are 5.100; civilian hours exceed 8.500 and 1.000 on gliders.

Paul VAN DINGENEN

Paul is in december 1947 geboren.

4 Aug 1964: zweefvliegbrevet nr. 84/64 (KBAC).

27 mei 1966: privaat piloetvergunning nr. 3099/5366 (BCAA).

1968: C-restreint en instructeurvergunning.

1970: Burger Luchtvaartschool.

1976: aangeworven bij SABENA.

2002: freelance bij Air Atlanta, Lufthansa, EAT (DHL), Airbus training - TRI/TRE.

Totaal vlieguren: 19.000 motor, 4.000 zweefvliegen & 5.500 simulator.

then went back to HQ Tactical Command and after that, was appointed as Flying Group Commander in Florennes from March 1985 till March 1988.

Again a short tour in HQ Tactical Command he was then appointed as Tactical Leadership Programme Commander when this organisation moved from Jever (Germany) to Florennes (Belgium) in Feb 1989. This tour ended in Feb 1992 and he went back to HQ Tactical Command then to a NATO position in Germany in Aug 1993. He was busy with that NATO position at Kalkar (Germany) until his retirement date from the Air Force on 1 Apr 98.

After his retirement date, in October 1998, he was requested to go to Mostar (Bosnia / Herzegovina) as a reserve officer for 6



Instructeur aux Cadets de l'Air.

months to act as the "Chairman of the Mostar Interim Airport Authority". His work was directly supervised by the "High Representative" for Bosnia / Herzegovina, Mr Carlos Westendorp.

He is married and has four children. The children are married and one of them is also a pilot with the Belgian Air Force. He flew Mirage, F 16, SF 260 and Piper Cubs.

Gilbert's civilian career: he got his Belgian Commercial Pilot License in 1990 and after that an US ATPL in December 1994. He flew then in Africa for ECHO (European Community Humanitarian Office) from Nairobi (Kenya) to various destinations in Kenya, Somalia and Djibouti. Later he flew for "Aviation Sans Frontières - Piloten Zonder Grenzen (ASF-PZG) Belgium" on Britten Norman Islander (BN2A) from the Democratic Republic of Congo and then ferried many times ASF-PZG Cessna 207 & 206 planes from Europe to Africa or the other way around! He flew then many times for ASF-PZG in Congo, Chad & Mali. In October 1999, he was hired by Airventure, an air taxi company based in Antwerp, as co-pilot and later on as "Captain" on E 121 Xingu. Furthermore, he was also the "Quality Manager" of the company. Then he became a freelance pilot for ASL, another air taxi company flying also as "Captain" on E 121 Xingu. In 2002, he was definitively hired by the ASL air taxi company based in Antwerp, first as "Captain" on E 121 Xingu and as the "Quality Manager". Furthermore in 2005, he converted on the King Air BE 20 and 90 and until today, he is still flying both types. In addition, Gilbert is still Flight Instructor (FI) and now since April 2013, the President of the "Royal Belgian Defence Aeroclub" which is based in Florennes. He is also still flying, once in awhile, for ASF-PZG on C 206 and on gliders with the Belgian Air Cadets.

Total military hours are 5.100; civilian hours exceed 8.500 and 1.000 on gliders.

Paul VAN DINGENEN

Paul is in december 1947 geboren.

4 Aug 1964: zweefvliegbrevet nr. 84/64 (KBAC).

27 mei 1966: privaat piloetvergunning nr. 3099/5366 (BCAA).

1968: C-restreint en instructeurvergunning.

1970: Burger Luchtvaartschool.

1976: aangeworven bij SABENA.

2002: freelance bij Air Atlanta, Lufthansa, EAT (DHL), Airbus training - TRI/TRE.

Totaal vlieguren: 19.000 motor, 4.000 zweefvliegen & 5.500 simulator.



Nicole WAUCQUEZ

Nicole est née en septembre 1946. Passionnée d'aviation déjà adolescente, Nicole Waucquez remporta un concours dont l'enjeu était une bourse de pilotage. Elle entama sa formation en France durant l'été 1963 et décrocha sa licence de pilote privé à 17 ans en 1964, conjointement à un brevet C de vol à voile. Rentrée en Belgique, elle conquiert les licences

d'instructeur et de pilote professionnel restreint en octobre 1967, à seulement 21 ans. 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 ouvrit ensuite l'école de pilotage Piper d'EAS à Gosselies, obtenant au passage la licence complète de professionnel.



*Sur Hughes 300
(1970)*

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 11 heures seulement en double commande. Nicole était la première femme pilote d'hélicoptère en Belgique et n'était pas peu fière de devenir la 155^{ème} 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 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 qu'elle renouvelle tous les ans.

Nicole Waucquez a largement dépassé le cap des 15.000 heures de vol et compte résolument ne pas en rester là ! (Plus de détails dans l'article de décembre 2009 sur www.hangarflying.be)

Jean WISBECQ

Jean est né en mai 1940.

A l'issue de l'ERM (98 TA), j'entre comme élève pilote à Gossoncourt sur SV-4 où j'ai principalement l'ADC Chevalier comme moniteur. De Jul 62 à Mai 63, passage sur Fouga à St Trond avec Paul Vanessche comme moniteur. Début de l'EPT à Woensdrecht le 24 juin 63 sur T-33 où, le 9 Jul, je rate - lamentablement mais avec chance - mon solo test en m'écrasant 1 km devant la piste, croyant à tort modifier les règles de l'aérodynamique. Heureusement nous n'avons jamais



Nicole et son SV-4c.



Team les "RONI", 1969.



Crash en T-Bird.

heurté un arbre avec le cockpit, nous contentant de perdre tout le reste (voir photo p. 40). J'étais inconscient mais le moniteur est parvenu à me sortir du cockpit avec l'aide de 2 fermiers qui travaillaient dans les environs; à part cette légère commotion de 15 minutes, je n'avais que 3 côtes cassées et quelques égratignures... mais quand j'ai repris connaissance, la carcasse brûlait!

Suite à cette commotion, je suis resté exempt de vol pendant 6 mois. J'ai repris l'entraînement pour être finalement breveté le 11 Jun 64. Sorti de l'OCC Eindhoven sur F-84F en Oct 64, je passe au



2 Wing ChB de Florennes (1^{er} et surtout 2^{ème} Esc) pour quitter en Mar 72 comme OT GpVol. Séjour de Chef Bur Ex et Man au QG Comdt TAF à Evere

jusqu'en Jun 75, période pendant laquelle je continue à voler subrepticement sur Mirage 5 et accessoirement sur T-33. Je commande la 1^{ère} Esc du 3 Wing Tac à Bierset de Jun 75 à Oct 77.

Je prends le commandement de l'ASOC 1(Be) Corps à Weiden en Oct 77 pour reprendre la fonction de Chief War Plans au HQ 2ATAF à Rheindahlen en Jul 81. En Avr 83, j'ai la chance de devenir OSN du 2 Wing Tac à Florennes jusqu'en Jul 85 où je suis désigné Team Chief Tac Eval Air Defence à AAFCE (Ramstein). Notez que JAMAIS dans ma carrière je n'avais été Air Defence mais les desseins du ciel sont insondables!

A ma demande et avec beaucoup de plaisir, je reprends le Comdt ASOC 1(Be) Corps à Weiden de Jun 88 à Jun 92 où je suis admis à la pension! Je continuerai à voler aux Cadets de l'Air jusqu'en Sep 95.





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

www.vieillestiges.be

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

NOTES

NOTES



Secrétariat VTB Secretariaat

Esdoornlaan 33 B-1850 Grimbergen

Tel 02/251 3310

E-mail VTB.secretary@gmail.com

Website www.vieillestiges.be