



Belgian Air Force Association

WINGS



IN THIS ISSUE



Baltic Air Policing 2013



Zoom Flight



F-16 Pilot & Personal Coach



Final 21 July in Airbus A330



*The Belgian Air Force Association
unites all active duty, reserve, drafted and retired personnel of the Belgian Air Force and those supporting them*

No. 04
January 2014

WINGS

Inhoud - Sommaire

Lost behind the Iron Curtain	2
Baltic Air Policing 2013	10
Zoom Flight	24
Van F-16-pilote tot personal trainer - De pilote F-16 à coach personnel	30
L'Airbus A330 de la Défense belge - De Airbus A330 van de Belgische Defensie	34
Centennial Power Demo	46
Opération Serval - Operatie Serval	56
Young pilots arriving at "Three-Four-Nine" Squadron	60
Remembrance Day 2013	66
Eloge funèbre Lieutenant-général aviateur baron Michel « Mike » Donnet	68
In memoriam Lieutenant-général aviateur Albert Debêche	72
Prix/Prijs Marie Monseur-Fontaine	74



Cover photos & artwork: Denis Cusse, BAP Detachment, Guy Famenne, Pierre Gillard, Christian Decloedt, Bob Block

De stichtende leden van de Belgian Air Force Association vzw op 9 mei 2011, dag van de oprichting van de vereniging, v.l.n.r.:
Les membrer fondateurs de la Belgian Air Force Association asbl le 9 mai 2011, jour de la création de l'association, d.g.à.d. :

Zittend/assis: Gérard Van Caelenberge, Marie-Jeanne Boulard, Marcel Terrasson, Pros Paessens, Camille Goossens & Jan Vingerhoets;

Staand/debout: Theo Blomme, Claude Van De Voorde, Michel Audrit, Guido Vanhecke, Gilbert Desmet, Dany Van de Ven & Eric Rombouts.

Verantwoordelijke uitgever

LtGen VI b.d. Guido VANHECKE, Ir
Voorzitter Belgian Air Force Association vzw
p/a "Het Huis der Vleugels"
Montoyerstraat 1, bus 7
1000 Brussel

Coördinatie

Ere LtKol v/h Vlw Eric ROMBOUTS
E-mail: eric.rombouts@telenet.be

Redactie en opmaak

LtKol v/h Vlw (R) Jos SCHOOFs
E-mail: schoofs.jos@gmail.com

Editeur responsable

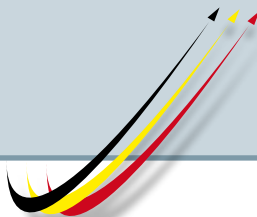
LtGén Avi e.r. Guido VANHECKE, Ir
Président Belgian Air Force Association asbl
p/a « La Maison des Ailes »
Rue Montoyer 1, boîte 7
1000 Bruxelles

Coordination

LtCol d'Avi Hre Eric ROMBOUTS
E-mail: eric.rombouts@telenet.be

Rédaction et mise en page

LtCol d'Avi (R) Jos SCHOOFs
E-mail: schoofs.jos@gmail.com



Belgian Air Force Association

Beste vrienden, leden van de Belgian Air Force Association,

Chers amis, membres de la Belgian Air Force Association,

Sinds onze vorige uitgave van Wings is er heel wat gebeurd.

Plusieurs événements ont eu lieu depuis la dernière édition de notre Wings

Spijtig genoeg zijn enkele van onze leden en sympathisanten overleden. We vermelden hier speciaal onze vrienden, oud-leden van de RAF die tijdens de tweede Wereld Oorlog ons land hebben gediend met volle overgave. Drie van de overlevenden van die periode hebben ons verlaten voor hun laatste vlucht: Kolonel Vl Gustave Rens, Lt Général Avi Baron Mike Donnet en nu, net voor ik deze woorden neerpen Lt Général Avi Albert Debèche. Wij leven innig mee met hun naaste familie en zullen hen altijd in onze herinnering bewaren. Als voorzitter heb ik de eer gehad op de begrafenis van de beide generaals het woord te mogen voeren en de hoogte punten van hun militaire carrière mogen toelichten. In dit nummer van Wings werd deze toespraak voor de generaal Donnet opgenomen.

Malheureusement, certains de nos membres et sympathisants sont décédés. Mentionnons ici particulièrement nos amis, anciens membres de la RAF, qui ont servi notre pays avec tout leur dévouement pendant la Deuxième Guerre Mondiale. Trois des survivants de cette période nous ont quittés pour leur dernier vol : le Colonel Avi Gustave Rens, le Lt Général Avi Baron Mike Donnet et maintenant, alors que je griffonne ces mots, le Lt Général Avi Albert Debèche. Nous compatissons avec leurs familles et nous les conserverons pour toujours dans notre mémoire. Comme président j'ai eu l'honneur de pouvoir prendre la parole lors des enterrements des deux généraux et j'ai pu souligner les faits saillants de leurs carrières militaires. Le discours prononcé pour le général Donnet est repris dans ce numéro de Wings.

Tevens hebben we traditie getrouwd op 12 oktober aan het mooie monument van de Luchtmacht onze jaarlijkse Remembrance Day gehouden. Dag waarop we alle militairen eren die het leven gelaten hebben in bevolen luchtdienst. Een mooie, roerende en ingetogen ceremonie waarop een vierhonderdtal vrienden aanwezig waren om hen te gedenken die hun leven hebben gelaten in dienst van hun land. Ook hen vergeten we niet en elk jaar opnieuw zullen we deze dierbare vrienden gedenken. Volgend jaar zal deze ceremonie gehouden worden op 11 oktober 2014.

De même, et comme le veut la tradition, nous avons tenu notre Remembrance Day annuel le 12 octobre au superbe monument de la Force Aérienne. Nous honorons ce jour-là tous les militaires qui ont perdu la vie en service aérien commandé. Une belle cérémonie émouvante et à caractère familial à laquelle environ quatre cents personnes étaient présentes pour commémorer ceux qui sont ont donnés leur vie au service du pays. Nous ne les oublions pas non plus et chaque année nous commémorerons ces chers amis à nouveau. L'année prochaine, cette cérémonie aura lieu le 11 octobre 2014.

Op politiek vlak hebben we de eerste aanzet meegemaakt door de minister van Landsverdediging met betrekking tot de vervanging van onze F16 vloot die reeds meer dan 30 jaar meedraait in de spits van onze westerse defensie. Deze openingszet heeft heel wat verschillende commentaren losgemaakt. De BAF Association zal de evolutie van dit dossier van zeer nabij volgen en de belangen van de Luchtmacht en van haar personeel van zeer nabij volgen en steunen daar waar en wanneer mogelijk zoals onze statuten dat voorzien. Dit vereist echter een sterke en representatieve vereniging met een aanzienlijk aantal leden komende uit alle categorieën van de Luchtmacht. Varend en niet varend personeel, actieven (vooral) en gepensioneerden, officieren, onderofficieren en beroepsvrijwilligers, sympathisanten en familieleden. Hoe meer we zijn, hoe meer men naar ons moet luisteren. Dus nu is het ogenblik gekomen om leden te werven. Al wie ook maar bekommerd is om de Luchtmacht of de Luchtmacht in zijn hart draagt zou lid moeten worden.

Au niveau politique, nous avons vécu la première impulsion par le ministre de la Défense concernant le remplacement de notre flotte F-16 qui s'intègre déjà depuis plus de 30 ans au sommet de notre défense de l'Ouest. Ce coup d'envoi a déclenché pas mal de commentaires. La BAF Association suivra de très près l'évolution de ce dossier et défendra les intérêts de la Force Aérienne et de son personnel. Elle fournira de l'aide où et quand ce sera possible comme prévu dans nos statuts. Ces actions nécessitent toutefois une association représentative avec un nombre appréciable de membres provenant de toutes les catégories de la Force Aérienne. Personnel navigant et non navigant, actifs (principalement) et pensionnés, officiers, sous-officiers et volontaires de carrière, sympathisants et membres de la famille. Au plus nous seront nombreux, au mieux nous serons écoutés. Le moment de recruter de nouveaux membres est donc venu. Tout qui se soucie de la Force Aérienne ou qui porte la Force Aérienne dans son cœur devrait devenir membre.

De Luchtmacht heeft jullie steun nodig, nu meer dan ooit, antwoord dan ook allen JA op het appel.

La Force Aérienne a besoin de votre support, maintenant plus que jamais, répondez donc OUI à cet appel.

Zij rekenen op ons.

Ils comptent sur nous.

Hartelijke groeten,

Salutations,

Lt-Gen Vl b.d. Guido Vanhecke

Lt-Gén Avi e.r. Guido Vanhecke



LOST BEHIND THE IRON CURTAIN



Vliegtuig der basis Kleine Brogel vermist

Donderdagavond werd vernomen dat een legervliegtuig van de basis te Kleine Brogel dat belast was met een zending boven België en Duitsland, vermist wordt. Er bevond zich slechts één enkele piloot aan boord.

© Het Belang van Limburg, 31 mei 1958

© Serge Stone

Belgian Air Force Association
Wings



Tijdens de Koude Oorlog stond het grensgebied tussen West- en Oost-Duitsland op alle vliegkaarten duidelijk aangegeven als te mijden zone. Toch raakten er af en toe NAVO-piloten in verzeild, sommigen met opzet om de luchtverdediging van het Warschaupact te testen, anderen per ongeluk. Soms liep het mis, zoals op 29 mei 1958 met Luitenant vlieger Martin Paulus van het 42^{ste} Smaldeel.

Langeafstandsvlucht

In de late namiddag van 28 mei 1958 vloog Luitenant vlieger Martin Paulus van het 42^{ste} Verkenningssmaldeel zijn Republic RF-84F *Thunderflash* met registratienummer FR-13 en smaldeelcode H8-N van Brustem naar Kleine Brogel. Het ging om een pre-positioneringsvlucht van zijn vliegtuig omdat hij er de volgende dag een "Tempo Cativo" missie mee moest uitvoeren. Dat was een regelmatig voorkomende navigatievlucht over de lange afstand naar het noorden om NAVO-luchtmachten in die regio toe te laten hun luchtverdediging en hun onderscheppingscapaciteiten zo realistisch mogelijk te testen. Soortgelijke vluchten vonden in die jaren ook in zuidelijke richting plaats. Ze kregen dan de gepaste codenaam "Tempo Bello".



De geplande missie hield in dat één enkele RF-84F *Thunderflash*, een met camera's uitgerust verkenningsvliegtuig, op een hoogte van 20.000 voet naar het eiland Bornholm in de Baltische zee zou vliegen. Het was de bedoeling dat jachtvliegtuigen van de Deense en de Noorse Luchtmacht het toestel er zouden onderscheppen. Martin Paulus vertelt: «Ik moest mijn vliegtuig de dag tevoren al in Kleine-Brogel gaan pre-positioneren omdat de startbaan in Brustem eigenlijk wat kort was om de voor de lange vlucht zwaar met

brandstof beladen RF-84F in alle veiligheid te laten opstijgen.

In de morgen van 29 mei werd ik met een dienstvoertuig van mijn thuisbasis Brustem naar Kleine-Brogel gebracht, waar ik mijn vluchtplanning in nogal rudimentaire omstandigheden moest uitvoeren. Het lokaal bevatte geen meubilair en ik kon niet anders dan de voorgenomen vlucht op mijn kaarten uitgespreid op de grond te plotten. Was het door de moeilijke omstandigheden waarin ik mijn vluchtplanning moest uitvoeren of was het door het slechte weer, ik heb alleszins twee meren in Duitsland door elkaar gehaald, waardoor ik grosso modo 65 km meer naar het oosten vloog dan voorzien. Het ging om de *Dümmer See* op 30 km ten noordoosten van Osnabrück en het *Steinhuder Meer* dat wel op

Martin Paulus was één van de 122 Belgische leerling-piloten die in 1952 in de Verenigde Staten hun vliegopleiding voltooiden. Hij behoorde tot de promotie 52H en was een van de weinige piloten van de Belgische Luchtmacht die een verkenningsopleiding bij de USAF volgden. Hij poseert hier bij Lockheed RF-80 Shooting Star 45-8391 van de Amerikaanse 10th Tactical Reconnaissance Wing. Deze eenheid vloog van 1952 tot 1955 in Europa op RF-80A/C.

dezelfde hoogte lag, maar meer naar het oosten, iets ten noordwesten van Hannover. Verder vliegend naar het Deense eiland Bornholm, heb ik toen waarschijnlijk zonder het te weten het beruchte IJzeren Gordijn en een stuk van Oost-Duitsland al een eerste keer overvlogen.

Verloren

De geplande onderschepping boven het eiland Bornholm verliep volgens

het boekje, ook al kreeg ik zoals gewoonlijk geen jagers te zien omdat de onderschepping op radar gebeurde. Toen ik bij de terugvlucht al na enkele minuten mijn positie niet meer met zekerheid kon bepalen, ging ik om 10u45 over tot een "*Brass Monkey recall procedure*" op de militaire UHF noodfrequentie 243.0 MHz. Deze procedure was vastgelegd in de "*Military Aeronautical Information Publication Germany*" en schreef de te volgen handelingen voor in geval van nood in de nabijheid van de *deconfliction line*, toen voornamelijk in de buurt van de Oost-Duitse grens. Mijn radio bleef echter stil. Na nog eens een tiental minuten wist ik zeker dat ik verloren gevlogen was.

Tot mijn grote verbazing bemerkte ik plots een MiG-17 (*NATO reporting name: "Fresco"*) naast mij met grote rode sterren op de vleugels en de staart. De jager voerde de internationaal overeengekomen "*waggle wings*" uit, wat zoveel betekent als "volg mij onmiddellijk". Later vertelden de Russen mij dat de onderschepping boven de toen nog Oost-Duitse stad Rostock had plaatsgevonden.

Een kort ogenblik flitste de gedachte door mijn hoofd om met een "*Split-S*" manoeuvre aan de MiG te ontsnappen. Uit mijn opleiding en uit eigen ervaring tijdens oefeningen wist ik echter dat zich meer dan waarschijnlijk en onzichtbaar voor mij een tweede MiG netjes achter mijn toestel had geplaatst, in de best mogelijke positie om in een dergelijk geval van poging tot

ontsnapping zijn boordkanonnen te gebruiken. Dus toch maar beter niet riskeren.

Ik ben het Russische toestel dan maar noodgedwongen gevolgd. Daarbij liet ik de flaps en het landingsgestel neer, terwijl de motor op 100% vermogen bleef draaien om zodoende zoveel mogelijk brandstof op te gebruiken. Ik was immers nog te zwaar geladen om een veilige landing te maken. Eens aangekomen boven het vliegveld waar de MiG mij naartoe leidde, voerde ik een *break* uit voor de landing, maar bij het zien van de toch wel korte landingsbaan maakte ik een *overshoot* omdat ik bang was dat ik mijn nog zwaar geladen toestel niet op tijd zou kunnen stoppen.

Op dat ogenblik schoot de MiG naast mij enkele waarschuwingschoten af, zodat ik geen tweede aanmaning meer nodig had om mijn vliegtuig onmiddellijk aan de grond te zetten. Uiteindelijk maakte ik toch nog een redelijk goede landing met behulp van mijn remparachute.»

*Vriendelijke Russen,
strengere Duitsers*

Op de basis was ontzettend veel volk komen opdagen om een glimp op te vangen van deze vijandelijke Westerse "jager". «Het leek wel een kermis», vertelt Martin Paulus. Hij werd er "verwelkomd" door de basiscommandant en vervolgens naar een lokaal gebracht waar de BaseCO en twee andere officieren hem probeerden te ondervragen.

Martin gaat verder: «Mijn kennis van het Russisch was nihil en met hun Engels geraakten we ook al niet echt ver. De tweede dag werden er twee majoors bijgehaald die het Engels machtig waren, maar bij de ondervraging kwamen ze toch niet veel verder dan mijn naam, stamnummer en graad. Diezelfde dag kreeg ik ook nog de twee piloten te zien die mij hadden onderschept. Het ging er allemaal heel vriendelijk aan toe. Op een bepaald ogenblik haalden ze er zelfs een kaart bij om uit te leggen waar de onderschepping precies gebeurde en hoe ze mij geëscorteerd hadden naar Damgarten, een Russische vliegbasis in het noorden van Oost-



© Martin Paulus



© Martin Paulus

Boven: Martin Paulus vóór Republic F-84G Thunderjet FZ-187 (ex USAF 51-851) van het 42^{ste} Smaldeel. Het toestel was één van de acht tot verkenningsvliegtuigen omgebouwde Thunderjets van de Luchtmacht. Zij hadden een Kodak Model K-24 Aerial Surveillance Camera in het voorste compartiment van de brandstoftank aan de linkse vleugeltip.

Links: Republic RF-84F Thunderflash FR-13 (ex USAF 52-7237) werd op 12 juni 1957 bij de Belgische Luchtmacht in dienst genomen. Het toestel vloog bij het 42^{ste} Verkenningsmaldeel met de smaldeelcode H8-N. De piloot in de cockpit is 1^{ste} Sergeant vlieger Frans Weygers.

Duitsland. Dit vriendschappelijk "gesprek" onder piloten werd echter abrupt afgebroken door een hogere officier die snel de kaart van onder de neus van de vliegers weggriste.

Een week lang werd ik vastgehouden op de basis waarvan ik nu wist dat het Damgarten was. Ik verbleef er in twee kamers en mocht tot aan een trap komen, waar een bewaker stond. Ik had dan ook niet echt het gevoel een gevangene te zijn. Wat wel zwaar doorwoog, was de onwetendheid van het thuisfront. Mijn echtgenote werd slechts na drie dagen op de hoogte gebracht van waar ik verbleef en dat ik dus nog in leven was.

De volgende twee weken verliepen een stuk strenger toen ik werd overgedragen aan de Oost-Duitse politie die me in een villa in een bosrijk gebied opsloot. Hoewel ik vrij kon rondlopen (niemand geraakte toch levend uit het bos, werd me verteld) werd ik continu begeleid door een bewaker. Enkele Oost-Duitsers probeerden me een tijdlang met een bak bier, sigaretten en veel overredingskracht voor hun zaak te winnen zodat ik in de Duitse Democratische Republiek (DDR) zou blijven. Het waren politieke commissarissen van het beruchte *Ministerium für Staatssicherheit* of *Stasi*.

Terug naar huis

Tot dan toe liep ik nog altijd in mijn vliegoverall rond, maar op een dag kreeg ik een kostuum (veel te groot weliswaar) en werd ik om 1 uur 's

nachts door drie mannen opgehaald die me onder escorte overbrachten naar het vliegveld van Schönefeld nabij Oost-Berlijn. Daar ging ik aan boord van een Ilyushin Il-14 (*NATO reporting name: "Crate"*) van het de Poolse luchtvaartmaatschappij *Polskie Linie Lotnicze LOT* die me nog diezelfde dag, 21 juni, naar Brussel bracht. Op het vliegveld van Melsbroek, dat toen naast militaire basis ook nog burgervliegveld was, werd ik onder grote persbelangstelling verwelkomd door de Generaals Frans Burniaux en Michel "Mike" Donnet, door afgevaardigden van de regering en natuurlijk en bovenal door mijn echtgenote.»

De gedwongen landing van een NAVO-piloot met een verkenningsvliegtuig in Oost-Duitsland zorgde in 1958, in volle Koude Oorlog, natuurlijk voor heel wat opschudding en persbelangstelling, zowel in het hele Westen als in België. In die dagen werd in Luchtmachtkringen gefluisterd dat Koningin Elisabeth persoonlijk zou zijn tussengekomen om de onfortuinlijke Belgische piloot vrij te krijgen.

En het vliegtuig?

Na het happy end van dit voor de jonge Martin Paulus eerder akelige avontuur kwam uiteindelijk ook zijn Thunderflash FR-13 op 2 juli 1958 terug naar België via de grensovergang in Lauenburg, op ongeveer 40 kilometer ten zuidoosten van Hamburg. Dat gebeurde door tussenkomst van onder andere Hugo Aelvoet van het

consulaat-generaal van België in Hamburg, Joseph Leenaerts die ook mee onderhandeld had met de Oost-Duitse en Russische autoriteiten om Martin Paulus vrij te krijgen en technisch officier Luitenant Steurs.

Hoewel het toestel er uiterlijk redelijk onbeschadigd uitzag, hadden de Russen bij hun "diepgaand onderzoek" heel wat schade aangericht, onder andere door gebrek aan gepaste werktuigen. Zo waren verschillende schakelkasten ogenschijnlijk met een blikopener geopend en waren de meeste cameralenzen beschadigd. Het Russische avontuur had voor gevolg dat het toestel voor groot onderhoud (*IRAN, Inspect and Repair As Necessary*) en structurele reparaties naar de firma *Flight Refuelling Ltd* in Tarrant Rushton in het Verenigd Koninkrijk moest worden overgebracht.

Eens tegen eind 1959 terug in dienst bij het 42^{ste} Verkenningsmaaldeel was het toestel echter maar een kort leven meer beschoren. Op 17 mei 1960 raakte de FR-13 op het West-Duitse vliegveld Lahr van de baan toen zijn rechter wiel tijdens de landing blokkeerde. De piloot, Kapitein vlieger André Richir, bleef ongedeerd, maar het vliegtuig werd met nauwelijks 325:25 vlieguren afgeschreven. De neus van de onherstelbaar beschadigde machine werd later wel nog gebruikt om de tijdens een ongeval beschadigde *Thunderflash* FR-22 te herstellen.

Daniel Brackx

Het vliegtuig van Luitenant vlieger Martin Paulus werd in Damgarten door Russische technici onderzocht en naderhand gedomonteerd om het klaar te maken voor transport over de weg naar België. Door gebrek aan gepaste werktuigen en ervaring raakte het toestel behoorlijk beschadigd.



© MBD via Lutz Freundt & Hugo Mambour

PERDU DERRIÈRE LE RIDEAU DE FER

Pendant la Guerre Froide, la frontière entre l'Allemagne de l'Est et de l'Ouest était clairement indiquée sur toutes les cartes aéronautiques comme zone à éviter. De temps en temps pourtant, des pilotes de l'OTAN s'y sont aventurés, certains par exprès pour tester la défense aérienne du Pacte de Varsovie, d'autres par malchance. Parfois les choses tournent mal, comme le 29 mai 1958, avec le Lieutenant aviateur Martin Paulus de la 42^e Escadrille.

Vol longue distance

En fin d'après-midi du 28 mai 1958, le Lieutenant aviateur Martin Paulus de la 42^e Escadrille de Reconnaissance pilote son Republic RF-84F *Thunderflash* immatriculé FR-13 et code d'escadrille H8-N de Brustem vers Kleine-Brogel. Il s'agissait d'un vol de pré-positionnement de son avion. Il devait, en effet, effectuer une mission « *Tempo Cativo* » le lendemain. Il s'agissait de vols réguliers de navigation longue distance vers le Nord pour permettre aux forces aériennes de l'OTAN dans la région de tester le plus réalistement possible leur défense aérienne et leur capacité d'interception. En ces temps-là, des vols similaires étaient aussi effectués en direction du Sud. Ils recevaient la dénomination appropriée de « *Tempo Bello* ».

La mission planifiée prévoyait qu'un seul RF-84F *Thunderflash*, un

avion de reconnaissance équipé de caméras, volerait à une altitude de 20.000 pieds vers l'île de Bornholm en Mer Baltique. Des avions de chasse des forces aériennes danoise et norvégienne devaient intercepter l'avion. Martin Paulus raconte : « Je devais déjà pré-positionner mon avion à Kleine-Brogel le jour avant. En effet, la piste de décollage de Brustem n'était pas assez longue pour permettre au RF-84F de décoller lourd de carburant pour un vol longue distance en toute sécurité.

Le 29 mai au matin, un véhicule de service me conduisit de ma base mère Brustem vers Kleine-Brogel, où je devais effectuer mon planning de vol dans des conditions assez rudimentaires. Le local ne contenait aucun mobilier et je ne pouvais rien faire d'autre que de ploter le vol prévu sur mes cartes étalées sur le

sol. Etait-ce du fait des mauvaises conditions dans lesquelles j'ai dû effectuer ma planification de vol ou du fait du mauvais temps, mais j'ai confondu deux lacs entre eux en Allemagne et je me suis retrouvé volant grosso-modo 65 km plus à l'est que prévu. Il s'agissait du *Dümmer See* à 30 km au nord-est d'Osnabrück et de la *Steinhuder Meer* qui était bien à même hauteur, mais plus à l'est, un rien au nord-ouest d'Hanovre. En poursuivant mon vol vers l'île danoise de Bornholm, j'ai sans doute survolé et sans m'en rendre compte une première fois déjà le fameux Rideau de Fer et un morceau de l'Allemagne de l'Est.

Perdu

L'interception prévue au-dessus de l'île de Bornholm s'est déroulée selon



© FAé belge via Martin Paulus

Rentrée du Thunderflash FR-13 à la base aérienne de Brustem : l'avion démonté se trouve sur deux camions surbaissés.

Le Lieutenant aviateur Martin Paulus rentra en Belgique le 21 juin 1958 à bord d'un Ilyushin Il-14 "Crate" de la compagnie aérienne polonaise Polskie Linie Lotnicze LOT. Lors de son arrivée à Melsbroek, un grand nombre de journalistes l'attendaient.



les règles de l'art, même si, comme d'habitude, je n'ai pu voir aucun chasseur puisque l'interception se faisait au radar. Alors que je ne pouvais plus déterminer ma position avec certitude après quelques minutes au vol retour, je suis passé à un « *Brass Monkey recall procedure* » à 10h45 sur la fréquence UHF militaire 243.0 Mhz. Cette procédure était décrite dans la « *Military Aeronautical Information Publication Germany* » et prescrivait les actions à prendre en cas de danger à proximité de la *deconfliction line*, alors principalement dans la région de la frontière est-allemande. Ma radio est cependant restée muette. Après une dizaine de minutes encore j'étais conscient de m'être perdu en vol.

A ma grande surprise, j'ai soudain aperçu un MiG-17 (*NATO reporting name*: « *Fresco* ») à côté de moi avec les étoiles rouges sur les ailes et sur l'empennage. Le chasseur effectuait la manœuvre « *waggle Wings* » internationalement connue qui signifie « suis-moi immédiatement ». Plus tard, les Russes m'ont raconté que l'interception s'est déroulée au-dessus de la ville alors encore est-allemande de Rostock. Un éclair jaillit dans ma tête : et si j'effectuais un « *Split-S* » pour échapper au MiG. De ma formation et de ma propre expérience lors d'exercices je savais pertinemment qu'un deuxième MiG s'était plus que probablement positionné, invisible, juste derrière moi ainsi en position idéale pour utiliser ses canons de bord en cas d'essai de dégagement. A ne quand même pas risquer donc.

Par la force des choses j'ai donc suivi l'appareil russe. J'ai en outre laissé les flaps et le train d'atterrissage descendus avec le moteur à puissance 100% pour, de cette manière, consommer le plus de carburant possible. J'étais pourtant encore trop lourd pour effectuer un atterrissage en sécurité. Une fois arrivé au-dessus de l'aérodrome vers lequel le MiG me guidait, j'ai effectué un *break* juste avant l'atterrissage, mais au vu de la piste vraiment courte j'ai fait un *overshoot*. J'avais en effet peur que je ne puisse stopper mon avion encore trop lourd à temps.

A ce moment, le MiG a tiré quelques coups de semonce. Je n'avais donc pas besoin d'une deuxième sommation pour mettre mon avion immédiatement au sol. J'ai finalement

quand même effectué un atterrissage raisonnablement correct avec l'aide de mon parachute de freinage. »

Des Russes amicaux, des Allemands sévères

Sur la base, pas mal de monde est apparu pour avoir un aperçu de ce « chasseur » ennemi de l'Ouest. Martin raconte : « Ça ressemblait à une foire ». Il y a été « accueilli » par le commandant de la base et a ensuite été amené dans un local où le BaseCO et deux autres officiers ont essayé de l'interroger.

Martin poursuit : « Ma connaissance du russe était nulle et avec leur anglais on n'arrivait pas non plus à grand-chose. Le deuxième jour, deux majors connaissant l'anglais sont venus en renfort. Mais lors de l'interrogatoire ils ne sont pas arrivés beaucoup plus loin que mon nom, mon matricule et mon grade. Le même jour j'ai pu rencontrer les deux pilotes qui m'ont intercepté. Cela c'est passé de manière très amicale. A un certain moment, ils ont même sorti une carte pour m'expliquer où précisément l'interception a eu lieu et comment ils m'ont escorté vers Damgarten, une base aérienne russe au nord de la l'Allemagne de l'Est. Cet « entretien » amical entre pilotes a été interrompu brutalement par un officier supérieur qui s'est rapidement emparé des cartes sous le nez des aviateurs.

J'ai été maintenu sur la base tout

une semaine, je savais maintenant que c'était la base de Damgarten. Je restais dans deux chambres et je pouvais me déplacer jusqu'à l'escalier où il y avait un garde. Je n'avais donc pas vraiment le sentiment d'être un prisonnier. Ce qui me pesait cependant lourdement était de ne rien savoir de la maison. Mon épouse n'a su où j'étais qu'après trois jours et que j'étais donc toujours en vie.

Les deux semaines suivantes se sont déroulées bien moins agréablement quand j'ai été transféré à la police est-allemande qui m'a enfermé dans une villa dans une région très boisée. Même si je pouvais aller à ma guise (on m'a dit que personne ne parvient quand même à quitter le bois en vie), j'étais toujours accompagné d'un gardien. Quelques Allemands de l'Est ont essayé pendant un certain temps de me rallier à leur cause avec un bac de bière, des cigarettes et beaucoup de persuasion espérant que je resterais en République Démocratique Allemande (RDA). Il s'agissait de commissaires politiques du *Ministerium für Staatssicherheit* ou *Stasi* bien connu.

Retour au foyer

Jusqu'alors je restais toujours en combinaison de vol. Mais un certain jour, j'ai reçu un costume (bien trop grand il est vrai) et j'ai été emmené à 1 heure du matin par trois hommes qui m'ont acheminé sous escorte vers l'aérodrome de Schönefeld près de Berlin-Est. Là, j'ai pris place

à bord d'un Ilyushin Il-14 (NATO reporting name : « Crate ») de la compagnie aérienne polonaise *Polskie Linie Lotnicze LOT* qui m'a acheminé vers Bruxelles encore le même jour, 21 juin. Sur l'aérodrome de Melsbroek, qui était à ce moment une base militaire mais aussi un aérodrome civil, j'étais attendu avec intérêt par la presse et accueilli par les Généraux Frans Burniaux et Michel « Mike » Donnet, par des représentants du gouvernement et surtout naturellement par mon épouse ».

L'atterrissage forcé en Allemagne de l'Est d'un pilote de l'OTAN à bord d'un avion de reconnaissance, en 1958, en pleine Guerre Froide, a naturellement provoqué un certain émoi et un intérêt de la presse et ceci, tant à l'Ouest qu'en Belgique. Dans les cercles de la Force Aérienne, on chuchote que la Reine Elisabeth serait personnellement intervenue pour faire libérer le pilote belge.

Et l'avion ?

Après l'happy end de la désagréable aventure vécue par le jeune Martin Paulus, son avion, le *Thunderflash* FR-13, est finalement revenu en Belgique le 2 juillet 1958 via le poste frontière de Lauenburg, à environs 40 kilomètres au sud-est de Hambourg. Ce retour a été possible grâce à l'intervention d'entre autres Hugo Aelvoet du consulat général de Belgique à Hambourg, Joseph Leenaerts qui a aussi participé aux



© Martin Paulus

Des techniciens de la base aérienne de Brustem estiment les dégâts au Thunderflash FR-13 causés par « l'inspection » et le démontage incompetents par les Russes à Damgarten.



Collection Daniel Brackx

Le FR-13 a fait son dernier vol le 17 mai 1960. Suite au blocage d'une roue lors de l'atterrissage à Lahr, l'avion a subi des dommages irréparables.

négociations avec les autorités est-allemandes et russes pour faire libérer Martin Paulus et du lieutenant Steurs, officier technicien.

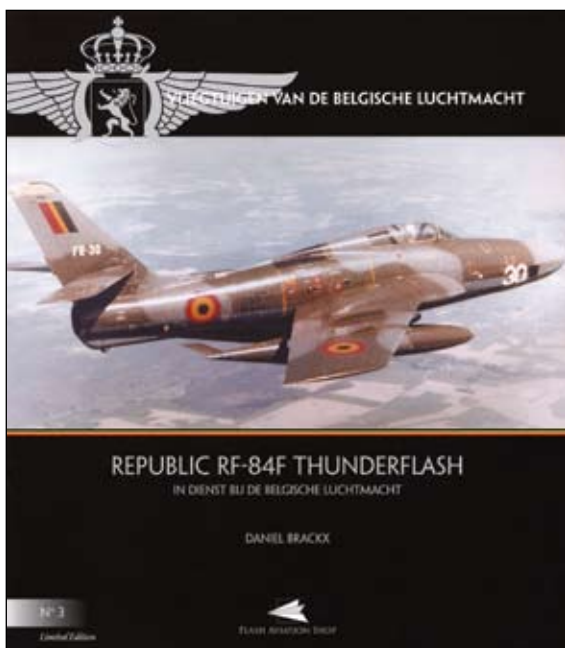
Même si l'avion semblait, en apparence, raisonnablement en bon état, les Russes avaient toutefois occasionné pas mal de dégâts lors de leur « inspection approfondie », en conséquence entre-autre du manque d'outillage adéquat. C'est ainsi que différents racks ont visiblement été ouverts avec un ouvre-boîte et la majorité des objectifs des caméras étaient

endommagés. L'aventure russe a eu pour conséquence que l'avion a dû être acheminé au Royaume-Uni pour un grand entretien (*IRAN, Inspect and Repair As Necessary*) et des réparations structurelles auprès de la société *Flight Refuelling Ltd* à Tarrant Rushton.

Une fois repris en service à la 42^e Escadrille fin 1959, l'avion n'avait pourtant plus devant lui qu'une courte vie. Le 17 mai 1960, suite au blocage de la roue droite à l'atterrissage le FR-13 est sorti de piste sur l'aérodrome ouest-allemand de Lahr.

Le pilote, le Capitaine André Richir, en est sorti indemne, mais l'avion a été déclassé avec à peine 325:25 heures de vol. Le nez de l'avion irréparable a cependant encore été utilisé pour réparer le FR-22 qui avait été endommagé lors d'un accident.

Daniel Brackx
Traduction :
Col Avi e.r. Gilbert Desmet



Het boek waaruit dit relaas komt, kan besteld worden bij:
Le livre, dont provient ce récit, peut être commandé chez :

Flash Aviation
Zeelsterstraat 177a
5652 EG Eindhoven
Nederland / Pays-Bas

✉ : shop@flash-aviation.nl
☎ : 0031-40-25 25 661
🌐 : www.flash-aviation.nl

€ 18.00 + verzendkosten/frais d'envoi

Meer informatie over de Belgische luchtvaart op:
Plus d'information sur l'aviation belge sur :
www.belgian-wings.be



BALTIC AIR POLICING 2019

55,5 jaar na het "Paulus-incident" ontmoetten Belgische en Russische militaire vliegtuigen elkaar opnieuw. Weerom kordaat en vreedevol. Weerom nabij de Baltische Zee, aan de noordflank van de NAVO.

Van begin september 2013 tot begin januari 2014 waakten vier Belgische F-16's vanuit Šiauliai in Litouwen over de veiligheid en integriteit van het luchtruim van de Baltische staten Estland, Letland en Litouwen. Geprangd tussen Rusland en Belarus in het oosten en de Russische exclave Kaliningrad in het zuidwesten zijn gewilde of ongewilde schendingen van het luchtruim van deze staten immers niet uitgesloten. Het was de derde keer dat België hier de rol van luchtpolitie op zich nam sinds de drie Baltische staten in 2004 lid van de NAVO werden.

Adjutant Erwin Hamers van de 10^{de} Wing in Kleine-Brogel fungeerde tijdens de eerste helft van de ontplooiing als *Public Affairs Officer* (PAO) van het detachement. Zijn verhaal over een drukke, maar bevredigende opdracht.

Kort na hun aankomst in Šiauliai werden de Belgische QRA F-16's al in alle ernst gescrambled om een aantal vliegtuigen van de Russische Luchtmacht die van een oefening terugkeerden te identificeren. Een van de inspecterende F-16's werd in formatie met een Sukhoi Su-34 "Fullback" jagerbommenwerper gefotografeerd vanuit een Tupolev Tu-134UBK "Crusty-B" opleidingsvliegtuig. De Su-34 is een recent afgeleverd exemplaar en is in het nieuwe donkergrijze kleurenschema van de Russische Luchtmacht geschilderd. De Tu-134UBK dient om bemanningen van Tu-22M3 "Backfire" en Tu-160 "Blackjack" bommenwerpers op te leiden.



Militaire piloten zijn nog altijd een beetje de galante luchtridders uit de pioniersjaren van de luchtvaart. De vriendelijke groet van de onderscheppende Belgische F-16 piloot wordt beantwoord met een thumbs up van een bemanningslid van de onderschepte Su-34.

Deel 1

Het begin van onze opdracht

In aanwezigheid van de bevelhebbers van de Litouwse en Estse Luchtmacht, de Franse attaché voor de drie Baltische staten, de VS-attaché, de burgemeester van de stad Šiauliai en verschillende andere hoge autoriteiten vond op 3 september 2013 op de vliegbasis Šiauliai de bevelsoverdracht plaats tussen het Franse en het Belgische detachement Baltic Air Policing. Deze vliegbasis in Litouwen zal gedurende vier maanden de "thuisbasis" zijn voor een vijftigtal militairen van de Belgische Luchtmacht.

Het Belgische detachement kreeg tijdens de plechtigheid een warm onthaal. Daarbij werd duidelijk aangestipt dat België in 2004 als eerste NAVO-partner de taak van *Baltic Air Policing* met succes heeft uitgevoerd en dat nog een tweede keer deed in 2006/2007. Aan het einde van de plechtigheid overhandigde Luitenant-kolonel vlieger Jérôme Colombani van de Franse Luchtmacht de sleutel van de basis aan Commandant vlieger Kris "DJ" Hulpiau, samen met de NAVO-wimpel "*Air Policing Mission over the three Baltic Countries*".

Sinds 3 september verzekeren de Belgen dus de veiligheid en integriteit van het Baltische luchtruim. Om deze opdracht uit te voeren staan er permanent twee F-16's in stand-by om zowel bij nacht als bij dag binnen de 15 minuten op te stijgen. Hiervoor verblijft er steeds een team van zeven personen 24 uur op 24 op de basis. Om dit alles in goede banen te leiden en de vliegtuigen operationeel



te houden, zijn er eveneens 35 technici en steunpersoneel aanwezig in Šiauliai. Tijdens de eerste drie weken werden maar liefst 27 *scrambles* uitgevoerd, waaronder 24 *Training scrambles* en drie *Alert scrambles*. In totaal voerden de piloten daarbij 75 vluchten boven de Baltische staten uit.

Een *Alert* of *A-scramble* (*Alpha scramble*) is een daadwerkelijk inzet om de veiligheid in het luchtruim te verzekeren. Dat kan zowel een tussenkomst zijn om een (vermeende) indringer te onderscheppen of om een vliegtuig in nood bij te staan. Tijdens *Training of T-scrambles* (*Tango scramble*) wordt vooral het luchtruim verkend en trainen onze piloten de Baltische luchtverkeersleiders en luchtgevechtsleiders. Om de opleiding van de Litouwers te optimaliseren, bevinden zich een aantal Belgische specialisten op dat vlak in het CRC (*Control & Reporting Centre*) van Karmelava. Daar wordt het luchtruim nauwlettend in de gaten gehouden en bij eventuele problemen worden onze F-16's de lucht ingestuurd.

Het Belgische BAP-detachement heeft zich in geen tijd in dit internationale kader geïntegreerd en houdt er zodoende de Belgische faam van betrouwbare, bekwaame en alerte NAVO-partner hoog. Binnenkort staat er ook een NAVO-oefening gepland, het *Baltic Region Training Event*. Daarvoor zal België vier extra F-16's naar Litouwen ontplooiën. Polen en Finland zijn enkele van de andere deelnemers aan deze oefening, wat het internationale aspect nog meer zal benadrukken.

Op 5 september viel het kersverse Belgische BAP-detachement de eer te beurt om onze Minister van Defensie te ontvangen, samen met de Viceminister van de Litouwse Defensie, de Belgische ambassadeur voor Litouwen, de Commandant van onze Luchtcomponent alsook deze van Litouwen en nog een tiental andere hoge autoriteiten. De bezoekers kregen gedurende een viertal uren een overzicht van de huidige investeringen in verbeterde infrastructuur, de toekomstperspectieven op dat vlak en de ontplooiing van het Belgische detachement. Die uiteenzettingen werden gevolgd door een rondleiding op de QRA-zone (QRA = *Quick Reaction Alert* = vliegtuigen die klaarstaan om snel te reageren op een alarm). Het bezoek werd afgesloten met een *Training scramble*, waarbij een scherpe tijd van zeven minuten werd neergezet, m.a.w. de vliegtuigen kwamen amper zeven minuten na het afgaan van de alarmbel van de grond.



Deel 2

Het detachement op volle toeren

24 september 2013. Het Belgische *Baltic Air Policing* detachement is al drie weken op QRA-zending, wat een terugblik waard is.

In eerste instantie moest het *barrier team* een *aircraft arresting system* voor F-16's op de parallelbaan installeren omdat de hoofdstartbaan tijdelijk gesloten was voor onderhoudswerken. De kabels die een vliegtuig in nood moeten toelaten om veilig te stoppen, werden met de hoogste nauwkeurigheid dwars over de parallelbaan gespannen zodat onze vliegtuigen altijd in alle veiligheid konden landen.

Het materieel dat het detachement nodig had om in Litouwen te opereren en dat via de weg en de lucht werd aangevoerd, werd na controle door het *Movement & Mobility Centre* (MMC) en de *Fly Away Kit Manager* (*Fly Away Kit* = een set van materieel dat toelaat een detachement vliegtuigen buiten zijn thuisbasis te ontplooiën) ter plaatse op de daarvoor voorziene plek opgeslagen. Het technisch personeel was intussen druk in de weer om zich te installeren en praktische afspraken te maken met de Franse collega's van wie ze de job overnamen. Stelselmatig werden de werkruimtes door de Fransen aan ons overgedragen en na een week konden we over alle faciliteiten beschikken om de operatie over te nemen. Terwijl de eerste oefenvluchten (*T-scrambles*) al werden uitgevoerd, stelden we de operationele en technische details op punt om de opdracht zo vlot, veilig en efficiënt mogelijk te laten verlopen.



Ondertussen kregen we ook met enkele uitdagingen bij de uitvoering van onze opdracht te maken. Na enkele weken van prachtig nazomerweer kregen we met minder gunstige weersomstandigheden te maken. Dichte mist boven Šiauliai noodzaakte onze piloten enkele dagen geleden om uit te wijken naar de Letse vliegbasis Riga. Eens de mist opgetrokken en de nodige bijkomende brandstof ingeslagen, konden de vliegtuigen enkele uren later naar hun thuisbasis in Litouwen terugkeren.

Dankzij grondige FOD-controles kwam er een nieuw probleem aan het licht (FOD = *Foreign Object Damage* of Schade door vreemde voorwerpen: loszittende betonstukken, steentjes



of verloren onderdelen van bijvoorbeeld voertuigen kunnen immers in de straalmotor van een vliegtuig terechtkomen en er zware schade aanrichten). De voegen tussen de betonplaten begonnen stilaan af te brokkelen. Dit vormt een ernstig gevaar voor onze F-16's en een dringende oplossing was dan ook noodzakelijk. De Litouwse Viceminister van Defensie en de Stafchef van de Litouwse Luchtmacht kwamen samen snel met verschillende specialisten ter plaatse en bevestigden onze vaststelling. Zij verzekerden ons dat snel aan dit euvel zou worden verholpen. Hun onmiddellijke tussenkomst leidde er inderdaad toe dat het probleem al na nauwelijks één week was opgelost.

Ook op PR-vlak wordt de Belgische aanwezigheid hier in de Baltische staten meermaals in de verf gezet. Naast de verschillende politieke en militaire autoriteiten, mochten we ook al een tiental keer allerhande bezoekers op de basis welkom heten om tekst en uitleg te geven bij ons detachement, zijn opdracht en zijn vliegtuigen. Ook buiten de werkuren en buiten de kazerne wordt de Belgische driekleur in stijl verdedigd. Zo nam jullie correspondent op zondag 15 september deel aan de Danske Marathon in Vilnius. Hij behaalde er, ondanks een beperkte voorbereiding, een prachtig resultaat. In het kader van de festiviteiten naar aanleiding van de 777^{ste} verjaardag van de stad Šiauliai, deed een team van 10 roeiers van het detachement mee aan een regatta op het meer van Talkša.



Deel 3 Belgische inzet geprezen

"You are mission capable", zeiden ze, maar dat wisten we al, daar zijn we immers voor getraind en we hebben het ook al meermaals bewezen. Toch doet het steeds weer goed als onze gastheren dat bevestigen. De vele reacties van de vertegenwoordigers van de drie Baltische staten en van de bezoekers die we op regelmatige basis mogen ontvangen zijn unaniem positief en telkens opnieuw bedanken ze ons voor het veilige gevoel dat we hen bezorgen. We drukken hen dan ook graag op het hart dat we de veiligheid van hun luchtruim ook verder met niet aflatende inzet zullen blijven verzekeren.

Het aantal *Training scrambles* is ondertussen van 27 naar 39 gestegen. Het bleef echter niet alleen bij verkennings- en trainingsvluchten, want er werden ook al verschillende reële onderscheppingen of, in vaktaal, *Alert scrambles* uitgevoerd. Daarbij werden telkens een of meerdere Russische vliegtuigen die boven de Baltische staten vlogen onderschept. Na identificatie van ieder vliegtuig in de formatie keerden onze F-16's terug naar de basis om zo snel mogelijk klaargemaakt te worden voor een volgende onderschepping. De crew chiefs en techniekers draaien op zulke momenten op volle toeren om alle vliegtuigen in een minimum van tijd opnieuw inzetbaar te maken. Door al deze *Training* en *Alert scrambles* is het aantal vliegreuren boven de Baltische staten ondertussen al tot 125 opgelopen.

Onze luchtruimbewakers en luchtgevechtleiders in Karmelava steunen ondertussen hun Litouwse collega's in hun CRC. Na enkele kleinere problemen bij het opstarten, was het Link 16-netwerk al snel voor de volle 100% operationeel. Link 16 is een ultramodern datanetwerk dat de vliegtuigen in de lucht en de controleurs op de grond met elkaar verbindt. België is het eerste land dat dit Link 16-netwerk introduceert tijdens deze NAVO-operatie boven de Baltische staten en zorgt zo opnieuw voor een primeur.

Op 3 oktober maakte een licht opleidingsvliegtuig van het type Yakovlev Yak-18T van de Luchtmacht van Litouwen een noodlanding op de hoofdlandingsbaan van Šiauliai, gelukkig enkel met blikshade tot gevolg. Onze piloten die op dat ogenblik op zending waren dienden uit te wijken naar de parallelbaan. Het Belgische crash team kwam onmiddellijk in actie om hun Litouwse collega's bij te springen bij de beveiligings- en bergingswerken van het onfortuinlijke vliegtuig. Dankzij de gebundelde krachten van de Litouwers en de Belgen was de hoofdlandingsbaan in geen tijd weer vrij zodat de operaties niet in het gedrang kwamen.

De uitdagingen blijven echter niet beperkt tot het vlieggebeuren in het luchtruim boven de Baltische staten en het onderscheppen van allerhande vliegtuigen. Ook de

techniekers hebben hun handen meer dan vol om alle vliegtuigen continu operationeel te houden. Dankzij hun inzet en bekwaamheid hebben we nog geen enkele trainingsvlucht moeten annuleren en is er nog geen scramble uitgevoerd buiten de opgelegde 15 minuten. Ook jullie *public affairs officer* is druk bezig met het organiseren en begeleiden van grote aantallen bezoeken. Uit de niet aflatende belangstelling van de Litouwse scholen en bedrijven voor onze activiteiten blijkt duidelijk dat de Belgische aanwezigheid hier zeer gewaardeerd wordt. Ook de verschillende VIP-bezoekers die we al te gast hadden, waren zonder uitzondering onder de indruk van onze professionaliteit en van het geleverde werk.

Op 25 september kreeg het Belgische detachement de sleutel overhandigd van een gloednieuw QRA-gebouw. Vaarwel containers! De verhuis van al het materieel van de oude naar de nieuwe installaties moest op een zo kort mogelijke tijd gebeuren om de QRA te kunnen blijven verzekeren. Gedurende bijna 8 uur zat het detachement zonder enige vorm van moderne communicatie en moesten we terugvallen op enkel misschien ouderwetse, maar betrouwbare basismiddelen. Alles verliep echter uiterst vlot en het detachement is ondertussen volledig geïnstalleerd in een state-of-the-art omgeving.



© Belgian Air Force / Denis Cusse



De bewapening van een F-16AM tijdens een Baltic Air Policing missie bestaat standaard uit twee infrarood geleide Raytheon AIM-9M Sidewinder missies voor de korte afstand, twee radargeleide Hughes/Raytheon AIM-120B Advanced Medium-Range Air-to-Air Missiles (AMRAAM) voor de middellange afstand en een lading M70 20 mm granaten voor het interne General Electric M61A1 Vulcan kanon.





7 oktober 2013. Vandaag ontvangen we het *Baltic Region Training Event*-team (BRTE-team). Het NAVO-Luchtcommando in Ramstein organiseerde deze oefening boven de Baltische staten voor het eerst in 2008 en zeven NAVO-landen namen er toen aan deel. We zijn ondertussen vijf jaar verder en voor de 16de editie van deze oefening worden vier extra Belgische F-16's ingezet, samen met vliegtuigen en helikopters van Estland en Litouwen, en een Franse Boeing E-3F *Airborne Warning and Control System* (AWACS) of vliegende radar. Deze NAVO-vliegtuigen worden bijkomend versterkt met twee F-18's uit Finland, een lidstaat van het NAVO Partnerschap voor de Vrede.

Door de verdubbeling van het aantal jets moest ons kleine Baltic Air Policing detachement de handen extra uit de mouwen steken om ook het onderhoud van de bijkomende vliegtuigen te verzekeren. Ondanks de

prioriteit die aan de QRA-vliegtuigen moest worden gegeven, hoefde geen enkele van de bijkomende trainingsvluchten omwille van technische redenen geannuleerd te worden. Het uitstekende werk van onze techniekers stond daar garant voor.

Op 10 oktober vond op de Estse vliegbasis Ämari een mediadag plaats in het kader van de BRTE XVI oefening. Onder grote belangstelling van de pers en in aanwezigheid van verschillende autoriteiten uit de Baltische staten, van het *Headquarters Allied Air Command* (HQ ACC) in Ramstein en van het *Combined Air and Space Operations Centre* (CAOC) in Uedem, werden verschillende vliegtuigen van de deelnemende landen op de grond of vliegend voorgesteld. Twee Belgische F-16's voerden enkele overvluchten op lage hoogte uit om nadien hun plaats in de *static display* in te nemen.

Deze dag werden de aanwezige autoriteiten en de media niet alleen bewust gemaakt van de voordelen van de BRTE-oefeningen, maar kregen ze ook een gedetailleerde uitleg over de invulling van de NATO *Baltic Air Policing* opdracht door de Belgische Luchtmacht.

De basiscommandant van de 10^{de} Tactische Wing in Kleine-Brogel, Kolonel vlieger Paul "Polle" Desair, kwam op 8 en 9 oktober poolshoogte nemen van het reilen en zeilen bij het BAP-detachement. Hij kon er tot zijn voldoening vaststellen dat de kleine eenheid er op volle toeren draaide en dat zijn mannen en vrouwen er samen met de versterking uit Florennes prachtig werk leverden om hun opdracht en de BRTE-oefening tot een goed einde te brengen. Op deze twee dagen stonden er maar liefst 9 Belgische F-16's op Litouws grondgebied, een unicum voor België en voor de Baltische staten!





Tijdens al deze bijkomende oefeningen en bezoeken moest onze *Baltic Air Policing Mission* natuurlijk zonder onderbrekingen blijven doorlopen. We zijn nu zeven weken ver en het detachement heeft al een 120-tal vluchten uitgevoerd, waaronder verschillende *Alert-scrambles*. Gemiddeld moeten onze piloten één keer per week uitrukken voor een *A-scramble* om een vliegtuig te onderscheppen. In totaal vlogen onze Belgische piloten al bijna 185 uren in het Baltisch luchtruim. Tegen het einde van oktober verwachten we de kaap van de 200 vliegers te bereiken. Ondertussen hebben al 16 piloten aan de operatie deelgenomen. Om de twee weken vindt een rotatie van piloten plaats, zodat een maximaal aantal vliegers de kans krijgt om het luchtruim hier te verkennen en er ervaring op te doen.

Naast de mediadag in Ämari, blijft ook de belangstelling voor het Belgische detachement in Šiauliai groot. Na de BaseCO van de 10^{de} Wing op 8 en 9 oktober, mochten we op 11 oktober Generaal-majoor Jean-Paul Deconinck ontvangen, de Adjunct van de Onderstafchef verantwoordelijk voor operaties en training binnen de Belgische Defensie.

Zoals tijdens onze tweede missie in Litouwen in 2006/2007, blijven we ook nu het weeshuis te Kuršėnai steunen. Op 14 oktober serveerden enkele vrijwilligers er een lekker avondmaal voor de wezen en het personeel en namen een twintigtal Belgische militairen deel aan een avond vol sport en spel. Als kers op de taart werd een pakket met allerlei nuttige sportartikelen ter waarde van ongeveer 300 euro overhandigd, een vrijwillige bijdrage uit het diepste van het hart van ons detachement.

Een tweede grote evenement vond plaats op vrijdag 18 oktober. Tijdens twee ceremonies vond eerst de inauguratie van de standaard van de Luchtmachtbasis van Šiauliai plaats en daarna de officiële opening van het nieuwe QRA-gebouw. Het belang van deze gebeurtenissen werd onderlijnd door de aanwezigheid van de Litouwse Minister van Defensie, van de Belgische Chef van Defensie Luitenant-generaal vlieger Gerard Van Caelenberge en de Commandant van de Luchtcomponent Generaal-majoor vlieger Claude Van de Voorde, en van drie ambassadeurs en een twintigtal andere hoge militaire en burgerautoriteiten van Estland, Letland en Litouwen. Tijdens beide ceremonies werd de nauwe band die België sinds 2004 heeft met de *Baltic Air Policing Mission* meermaals benadrukt. Eens te meer mag België een nieuwe mijlpaal zetten door als eerste NAVO-lidstaat het nieuwe QRA-gebouw te betreden.



Deel 5

De fakkel wordt doorgegeven

De tijd vliegt snel in Litouwen. Geen enkele dag is er zoals de vorige en tijd voor routine of verveling is er zeker niet.

Op 28 oktober landden vier Aero L-159 ALCA jets en een Airbus Military (CASA) C295 transportvliegtuig van de Tsjechische Luchtmacht in Šiauliai. De ALCA is een licht gevechtsvliegtuig (*Advanced Light Combat Aircraft*) en de vier toestellen zouden vanaf 3 november aan NAVO-oefeningen in Polen deelnemen. Alvorens aan die opdracht te beginnen, zouden ze een week lang steun verlenen aan de kwalificatie van de Litouwse luchtverkeersleiders en gevechtsleiders. De Commandant van het Tsjechische detachement, Luitenant-kolonel Jakub "Kuba" Stefanek, stelde voor om in het kader van onze *Baltic Air Policing* opdracht een aantal missies gezamenlijk met hen uit te voeren. Dat voorstel werd natuurlijk aanvaard omdat het weerom een uitgelezen kans was om met een andere NAVO-partner te trainen.

Van 30 oktober tot 1 november ontvingen we een Amerikaanse delegatie bestaande uit 17 militairen en burgers. Zij kwamen hier de toestand verkennen met het oog op een nakende opdracht in Litouwen. Gedurende enkele dagen hebben we hen wegwijs gemaakt in de werking van ons detachement en in de uitdagingen waarmee we

hier te maken hebben. We gaven hen de nodige bagage mee op operationeel, technisch en logistiek vlak, alsook de gegevens van nuttige en noodzakelijke contacten die we ondertussen hadden gelegd.

Met fierheid ontvingen we op 5 november ons achtste en tevens laatste VVIP/VIP-bezoek. Samen met de korpscommandant en de stafchef van de vliegbasis Šiauliai heetten we onze *Chief of Defence* (CHOD) en zijn vijf koppige delegatie welkom. Na een inleidende briefing kregen ze een rondleiding in de nieuwe QRA-blok. In deze blok, die ondertussen de naam "*Home of the Guardians of the Baltic States*" kreeg, vond eveneens een bilaterale meeting plaats tussen onze CHOD en zijn Litouwse evenknie. Het was voor ons een hele eer om als gastheer en organisator van deze high level meeting te mogen optreden. Tijdens hun daaropvolgend geleid bezoek doorheen de QRA-zone waren onze hoge gasten getuige van een T-scramble. Achteraf mochten onze piloten en hun ondersteunend personeel uitgebreide gelukwensen voor hun puike prestatie in ontvangst nemen.

Na een laatste wisseling van piloten, brandweerlui, luchtverkeersleiders en gevechtsleiders op 25 oktober, zat er op 8 november voor ons, BAP-detachement 13-09, de opdracht definitief op. Die dag

gaven we immers de fakkel door aan onze opvolgers. Daar waar ons detachement hoofdzakelijk uit militairen van Kleine-Brogel bestond, aangevuld met collega's uit Florennes, zijn vanaf nu de rollen omgekeerd. Het BAP-detachement 13-11 staat onder leiding van onze vrienden uit Florennes. Zij zullen samen met enkele Kee-Beeërs de QRA-taak in het hoge noorden tot begin januari 2014 blijven vervullen.

Samengevat duurde het eerste deel van de *Baltic Air Policing* missie 10 weken. In die periode werden 80 scrambles met telkens twee vliegtuigen uitgevoerd, goed voor 240 vlieguren.

Gedurende onze opdracht konden we ook op veel belangstelling rekenen van hooggeplaatste burgerlijke en militaire autoriteiten van de Baltische staten, de NAVO en natuurlijk België. We waren eveneens gastheer voor een aantal operationele bezoeken en oefeningen. Daarnaast kregen we nog bezoek van een hele resem ambtenaren, ondernemers, scholen en verenigingen. In totaal kregen we meer dan 700 gasten uit Europa en de Verenigde Staten over de vloer!

Groeten vanwege de DetCO en het voltallig BAP-Detachement 13-09 uit Šiauliai.

Erwin





BALTIC AIR POLICING 2013

55,5 années après « l'incident Paulus », les avions militaires belges et russes se rencontrent à nouveau. A nouveau résolus et pacifiques. A nouveau près de la Mer Baltique, sur le flanc nord de l'OTAN.



Depuis début septembre 2013 jusqu'à janvier 2014, quatre F-16 belges ont assuré la sécurité et l'intégrité de l'espace aérien des Etats baltes Estonie, Lettonie et la Lituanie à partir de Šiauliai en Lituanie. Coincés entre la Russie et la Biélorussie à l'est et l'enclave russe de Kaliningrad au sud-ouest, des violations volontaires ou involontaires de l'espace aérien de ces états n'est jamais à exclure. C'est la troisième fois que la Belgique assure le rôle de police de l'air depuis que les trois pays baltes sont devenus membres de l'OTAN en 2004.

L'Adjudant Erwin Hamers du 10^{ème} Wing de Kleine-Brogel a assuré la fonction de **Public Affairs Officer (PAO)** pendant la première moitié du déploiement de notre détachement. Son récit d'une mission intense mais qui procure des satisfactions.

1^{ère} partie Le début de notre mission

Le transfert de commandement entre les détachements *Baltic Air Policing* français et belge a eu lieu le 3 septembre 2013 à la base aérienne de Šiauliai en présence des commandants des Forces Aériennes de la Lituanie et de l'Estonie, de l'attaché français pour les trois Etats baltes, de l'attaché américain, du maire de la ville de Šiauliai et de plusieurs autres hautes autorités. Cette base aérienne en Lituanie sera le point d'attache d'une cinquantaine de militaires belges pour quatre mois.

Au cours de la cérémonie, le détachement belge a reçu un accueil chaleureux. Il était indiqué clairement que la Belgique était le premier pays de l'OTAN à accomplir cette mission avec succès en 2004 et qu'elle l'a répété une seconde fois en 2006/2007. Finalement, le Lieutenant-colonel Colombani a remis la clef de la base et le fanion OTAN « *Air Policing Mission over the three Baltic Countries* » au Commandant aviateur Kris « DJ » Hulpiau.

Depuis le 3 septembre, les Belges assurent la sécurité et l'intégrité de l'espace aérien balte. Pour effectuer cette mission, deux F-16 sont stand-by en permanence, prêts à décoller dans les 15 minutes de jour comme de nuit. A cette fin, une équipe

de sept personnes reste sur la base 24 heures sur 24. Afin de mener tout cela à bonne fin, 35 techniciens et personnel de soutien accompagnent la mission à Šiauliai. Pendant les trois premières semaines, pas moins de 27 *scrambles* ont été exécutés, dont 24 *Training scrambles* et trois *Alert scrambles*. En ce moment, les pilotes ont effectué 75 heures de vol au-dessus des Etats baltes.

Un *Alert scramble* ou *A-scramble* (*Alpha scramble*) est un engagement réel afin d'assurer la sécurité de l'espace aérien. Cela peut être une intervention afin d'intercepter un intrus (présupposé) ou d'assister un avion en détresse. Les *Training scrambles* ou *T-scrambles* (*Tango scramble*) servent principalement à l'exploration de l'espace aérien et à la formation par nos pilotes des contrôleurs baltes de l'espace aérien. Afin d'optimiser la formation de ces contrôleurs, deux spécialistes belges de cette matière se trouvent au CRC (*Control & Reporting Centre*) de Karmelava. C'est de là que l'espace aérien est surveillé de près et que nos F-16 sont lancés en cas d'éventuels problèmes.

Le détachement BAP belge s'est intégré en très peu de temps dans ce cadre international et maintient ainsi la réputation belge de

partenaire fiable de l'OTAN, qualifié et vigilant. Un exercice OTAN, le *Baltic Region Training Event*, est prévu prochainement et, dans ce cadre, la Belgique enverra quatre F-16 supplémentaires en Lituanie. La Pologne et la Finlande sont parmi les autres participants à cet exercice, ce qui accentuera encore plus l'accent international de cette opération.

Le 5 septembre, le tout nouveau détachement BAP belge a eu l'honneur d'accueillir notre Ministre de la Défense, le Vice-ministre de la Défense lituanienne, l'ambassadeur de la Belgique en Lituanie, le Commandant de notre Composante Air et celui de la Lituanie, ainsi qu'une dizaine d'autres hautes autorités. Pendant quatre heures, les visiteurs ont reçu un aperçu des investissements dans l'amélioration de l'infrastructure, les perspectives dans ce domaine et le déploiement du détachement belge. Ces présentations ont été suivies par une visite à la zone QRA (*Quick Reaction Alert*, des avions prêts à réagir rapidement en cas d'alerte). La visite s'est terminée par un *Training scramble*, qui s'est effectué dans un temps record de sept minutes, c'est-à-dire que les avions ont décollé à peine sept minutes après que l'alarme a été donnée.



2^{ème} partie

Le détachement à plein régime

24 septembre 2013. Le détachement *Baltic Air Policing* belge a entamé sa mission QRA il y a trois semaines, ceci vaut bien un rappel du déroulement des événements passés.

En première instance, le *barrier team* a dû installer un *aircraft arresting system* pour F-16 sur la piste parallèle parce que la piste principale de l'aérodrome était temporairement fermée pour des travaux de maintenance. Les câbles qui permettent à un aéronef de s'arrêter en toute sécurité en cas d'urgence ont été tendus avec la plus grande précision sur la piste parallèle de sorte que nos avions puissent atterrir sans risque.

Le matériel dont le détachement a besoin pour opérer en Lituanie et qui a été apporté par transport aérien et terrestre, a été stocké dans les endroits appropriés après contrôle par le *Movement & Mobility Centre* (MMC) et le *Fly Away Kit Manager* (*Fly Away Kit* = un ensemble de matériel qui permet de déployer un détachement en dehors de sa base). Entretemps, le personnel technique était occupé de s'installer et de concerter avec ses collègues français dont il reprenait les tâches. Les lieux de travail étaient systématiquement transférés des Français vers nous et après une semaine, nous disposions de toutes les facilités pour reprendre l'opération. Tandis que les premiers vols d'entraînement (*T-scrambles*) étaient exécutés, nous mettions au point les détails opérationnels et techniques afin de remplir la mission de manière aussi facile, sûre et efficace que possible.

Entretemps, nous avons également été confrontés à quelques défis dans la mise en œuvre de notre mission. Après plusieurs semaines de beau temps, des conditions atmosphériques moins favorables s'annonçaient. Il y a quelques jours, un brouillard dense sur Šiauliai nécessitait que nos pilotes dégagent vers la base aérienne de Riga en Lettonie. Une fois le brouillard levé et les avions approvisionnés en carburant, les F-16 pourraient rentrer à leur base d'attache temporaire en Lituanie quelques heures plus tard.

Grâce aux contrôles FOD approfondis, un nouveau problème s'est révélé (FOD = *Foreign Object Damage* ou Dégâts causés par des objets étrangers ; des morceaux de béton qui se détachent ou des pièces perdues par des véhicules qui entrent dans le réacteur d'un avion peuvent causer des dégâts énormes). Les joints entre les dalles de béton ont progressivement commencé à s'effriter. Cela pose une grave menace pour nos F-16 et une solution urgente était donc nécessaire. Le Vice-ministre de la Défense lituanienne et le Chef d'état-major de la Force Aérienne lituanienne se sont réunis sans délai avec différents spécialistes et ont confirmé notre constatation. Ils nous ont assuré qu'il serait remédié au problème sous peu. Leur intervention immédiate a en effet abouti en une solution par nos collègues lituaniens après à peine une semaine.

Sur le plan des relations publiques, la présence belge a également été soulignée plusieurs fois. En plus

des différentes autorités politiques et militaires, nous avons déjà pu accueillir une douzaine de groupes de toutes sortes de visiteurs sur la base afin d'expliquer la présence de notre détachement, sa mission et ses avions. Même en dehors des heures de travail, nous défendons les couleurs belges avec allure. Le dimanche 15 septembre, l'auteur de ces lignes a par exemple participé à la *Danske Marathon* à Vilnius où il a obtenu un très bon résultat malgré une préparation limitée. Dans le cadre des festivités à l'occasion du 777^{ème} anniversaire de la ville de Šiauliai, une équipe de 10 rameurs du détachement a participé à une régate sur le lac Talkša

3^{ème} partie

Mise en œuvre belge appréciée

« *You are mission capable* », nous le savions déjà, c'est pour cela que nous sommes entraînés et nous l'avons déjà prouvé à maintes reprises. Tout de même, c'est toujours mieux quand nos hôtes le confirment. Les multiples réactions des représentants des trois Etats baltes et des visiteurs que nous accueillons régulièrement sont unanimement positives et ils nous remercient encore et encore pour le sentiment de sécurité que nous leur donnons. Nous leur confirmons que nous continuerons à assurer la sécurité de leur espace aérien avec un engagement incessant.

Le nombre de *Training scrambles* a entretemps augmenté de 27 à 39. Ce n'étaient cependant pas uniquement des vols de reconnaissance et

d'entraînement, il y avait également plusieurs interceptions réelles ou, en argot de métier, *Alert scrambles*. Pendant celles-ci, un ou plusieurs avions russes qui survolaient les Etats baltes ont été interceptés. Après identification de chaque appareil dans la formation, nos F-16 sont rentrés à la base afin d'être préparés pour une autre interception. A ces occasions, les crew chiefs et les techniciens se donnent pleinement afin de rendre les avions à nouveau réutilisables en un minimum de temps. Tous ces *Training* et *Alert scrambles* ont fait augmenter le nombre d'heures de vol au-dessus des pays baltes à 125.

Nos contrôleurs de surveillance et de défense aérienne à Karmelava quant à eux offrent assistance à leurs collègues lituaniens dans le CRC (*Control & Reporting Centre*). Après quelques petits pépins au démarrage, le réseau *Link 16* était opérationnel à 100% en peu de temps. *Link 16* est un réseau de données ultramoderne qui relie les avions en vol avec les contrôleurs au sol. La Belgique est le premier pays à introduire le *Link 16* au bénéfice de cette opération OTAN au-dessus des Etats baltes, ce qui représente à nouveau une primeur belge.

Le 3 octobre, un avion d'entraînement léger du type Yak-18T de la Force Aérienne lituanienne a fait un atterrissage d'urgence sur la piste principale de Šiauliai, heureusement uniquement avec des dommages matériels mineurs. Nos pilotes qui étaient en vol à ce moment-là, ont dû atterrir sur la piste parallèle. Le crash team belge est passé à l'action immédiatement afin d'assister leurs collègues lituaniens dans la sécurisation et l'écartement de l'avion malchanceux. Grâce aux forces combinées des Lituaniens et des Belges, la piste principale était de nouveau libre en peu de temps de sorte que les opérations n'ont pas été compromises.



Toutefois, les défis ne restent pas limités aux événements en l'air au-dessus des pays baltes et aux interceptions de toutes sortes d'avions. Les techniciens, eux aussi, sont très occupés à garder tous les avions opérationnels continuellement. Grâce à leur dévouement et leur compétence, aucun vol d'entraînement n'a pas dû être annulé et aucun scramble n'a pas été effectué en dehors des 15 minutes imposées. Votre *public affairs officer*, lui aussi, est occupé à organiser et à accompagner les fréquentes visites. L'intérêt continu des écoles et des entreprises lituaniennes pour nos activités révèle que la présence belge ici est très appréciée. Les nombreux visiteurs VIP que nous avons accueillis, étaient toujours impressionnés par notre professionnalisme et le travail accompli.

Le 25 septembre, le détachement belge a reçu les clés d'un bâtiment QRA flambant neuf. Au revoir, conteneurs ! Le déménagement de tout notre matériel devait se réaliser dans les plus brefs délais afin de pouvoir garantir la QRA sans interruption. Pendant presque huit heures, le détachement était sans aucune forme de communication moderne et nous avons dû exclusivement nous appuyer sur des moyens basiques. Tout s'est bien passé et depuis lors, le détachement est entièrement installé dans un environnement ultramoderne.

4ème partie Des journées chargées

7 octobre 2013. Aujourd'hui, nous recevons le *Baltic Region Training Event-team* (BRTE-team) à la base aérienne de Šiauliai. Le Commandement aérien de l'OTAN à Ramstein a organisé cet exercice au-dessus des Etats baltes pour la première fois en 2008 et sept pays de l'OTAN y ont participé. Nous sommes maintenant cinq ans plus loin et pour la 16ème édition de l'exercice, la Belgique déploie quatre F-16 supplémentaires à côté d'avions et d'hélicoptères de l'Estonie et de la Lituanie, et d'un E-3F français, un *Airborne Warning and Control System* (AWACS) ou radar volant. Ces avions de l'OTAN sont renforcés par deux F-18 finlandais, un état membre du Partenariat pour la Paix de l'OTAN.

A cause du doublement du nombre de jets, notre petit détachement de *Baltic Air Policing* a dû retrousser ses manches encore plus afin d'assurer l'entretien de ces avions supplémentaires. En dépit du fait que la priorité a toujours dû être accordée aux avions du QRA, aucun des vols d'entraînement supplémentaires n'a été annulé pour des raisons techniques. L'excellent travail de nos techniciens s'est porté garant pour ce succès.

Le 10 octobre, la base aérienne estonienne d'Ämari a organisé une journée pour les médias dans le cadre de l'exercice BRTE XVI. En présence d'un nombre important de journalistes et de diverses autorités des Etats baltes, du *Headquarters Allied Air Command* (HQ ACC) à Ramstein et du *Combined Air and Space Operations Centre* (CAOC) à Uedem, plusieurs avions des pays participants ont été présentés au sol ou en vol. Deux F-16 belges ont effectué quelques passages à basse altitude avant de prendre leur place dans l'exposition statique. Ce jour-là, les autorités et les médias présents n'ont pas seulement pris conscience des avantages des exercices BRTE, mais ont également reçu des explications détaillées sur le contenu que la Force Aérienne belge donne au *NATO Baltic Air Policing*.

Le 8 et 9 octobre, le chef de corps du 10ème Wing Tactique, le Colonel aviateur Paul « Polle » Desair, est venu se renseigner sur la situation dans le détachement BAP. Il a pu constater avec satisfaction que la petite unité se donne à plein et que ses hommes et ses femmes, ainsi que le renfort de Florennes, y livrent un merveilleux travail afin de mener leur mission et l'exercice BRTE à bonne fin. Lors de ces deux jours, il y avait pas moins de neuf F-16 belges sur le territoire lituanien, une première pour la Belgique et les pays baltes!

Pendant tous ces exercices et visites supplémentaires, la mission *Baltic Air Policing* a continué sans interruption. Nous sommes désormais dans la septième semaine de la mission et le détachement a déjà accompli quelque 120 vols, dont plusieurs *Alert scrambles*. Nos pilotes interviennent en moyenne une fois par semaine pour intercepter un avion. Au total, nos pilotes belges ont déjà volé près de 185 heures au-dessus des

Etats baltes. Nous nous attendons à atteindre la 200^{ème} heure de vol avant la fin du mois d'octobre. Entretemps, 16 pilotes ont participé à l'opération. Les rotations des pilotes ont lieu toutes les deux semaines, de sorte qu'un maximum de nos pilotes puissent avoir l'occasion d'explorer l'espace aérien des Etats baltes et d'y acquérir de l'expérience.

En plus de la journée des médias à Āmari, l'intérêt pour le détachement belge à Šiauliai reste important. Après le BaseCO du 10^{ème} Wing le 8 et 9 octobre, nous avons eu l'honneur d'accueillir le 11 octobre le Général-major Jean-Paul Deconinck, Adjoint au Sous-chef d'État-Major chargé des opérations et de l'entraînement.

Comme lors de notre mission en 2006/2007, nous continuons à soutenir l'orphelinat à Kuršėnai. Le 14 octobre, un certain nombre de bénévoles ont servi un délicieux dîner aux orphelins et au personnel, puis une vingtaine de nos garçons ont participé à une soirée de sports et de jeux. Pour parachever le tout, un paquet avec différents articles de sport pour une valeur d'environ 300 euros a été remis. C'est une contribution volontaire qui vient du fond du cœur de notre détachement.

Un deuxième événement majeur a eu lieu le vendredi 18 octobre. Deux cérémonies ont eu lieu pour l'inauguration du standard de la base aérienne de Šiauliai et pour l'ouverture officielle du nouveau bâtiment QRA. L'importance de ces événements a été soulignée par la présence du Ministre de la Défense lituanien, du Chef de la Défense et du Commandant de la Composante Air belges, et de trois ambassadeurs et une vingtaine d'autres autorités civiles et militaires de l'Estonie, de la Lettonie et de la Lituanie. Pendant ces deux cérémonies, les bonnes relations que la Belgique entretient avec le *Baltic Air Policing* depuis 2004 ont été soulignées à plusieurs reprises. La Belgique peut une fois de plus marquer une nouvelle étape en devenant le premier pays de l'OTAN à occuper le nouveau bâtiment QRA.

5^{ème} partie Le Det BAP passe le flambeau

Le temps passe vite en Lituanie. Aucun jour n'y est comme l'autre et

il n'y a certainement pas de temps pour la routine ou l'ennui.

Le 28 octobre, quatre Aero L-159 ALCA jets et un Airbus Military (CASA) C295 avion de transport de la Force Aérienne tchèque, ont atterri à Šiauliai. L'ALCA est un chasseur léger (*Advanced Light Combat Aircraft*) et les quatre avions participeront à partir du 3 novembre à des exercices de l'OTAN en Pologne. Avant d'entamer cette tâche, ils prendront part pendant une semaine à la qualification des contrôleurs aériens lituaniens. Le commandant du détachement tchèque, le Lieutenant-colonel Jakub « Kuba » Stefanek, a proposé d'accomplir un certain nombre de missions avec eux dans le cadre de la mission *Baltic Air Policing*. Etant une excellente opportunité pour s'entraîner avec un autre partenaire de l'OTAN, cette proposition a bien sûr été acceptée.

Du 30 octobre au 1 novembre, nous avons accueilli une délégation américaine composée de 17 militaires et civils. Ils sont venus étudier les lieux en vue d'une mission future en Lituanie. Pendant plusieurs journées, nous les avons familiarisés avec le fonctionnement de notre détachement et les défis auxquels nous sommes confrontés ici. Nous leur avons donné le bagage nécessaire sur le plan opérationnel, technique et logistique, ainsi que les coordonnées de personnes et instances utiles et nécessaires avec qui nous avons noués des contacts entretemps.

C'est avec fierté que nous avons reçu le 5 novembre notre huitième et dernière visite VVIP/VIP. Avec le chef de corps et le chef d'état-major de la base aérienne de Šiauliai, nous avons accueilli notre *Chief of Defence* (CHOD) et sa délégation composée de cinq membres. Après un briefing d'introduction, ils ont visité le nouveau bloc QRA. Dans ce bloc, qui porte depuis peu de temps le nom « *Home of the Guardians of the Baltic States* », une rencontre bilatérale a été organisée entre notre CHOD et son homologue lituanien. Ce fut un honneur pour nous de servir d'hôte et d'organisateur de cette réunion de haut niveau. Pendant leur visite de la zone QRA, nos invités distingués ont assisté à un *T-scramble*. Par la suite, nos pilotes et leur personnel de soutien ont reçu des félicitations pour leur excellente performance.

Après un dernier remplacement des pilotes, pompiers et contrôleurs de surveillance et de défense aérienne le 25 octobre, le Détachement BAP 13-09 se termine définitivement aussi pour nous le 8 novembre. Ce jour-là, nous passons le flambeau à nos successeurs. Alors que notre détachement se composait principalement de militaires de Kleine-Brogel, complété avec des collègues de Florennes, les rôles sont dès à présent inversés. Nos amis de Florennes prennent la tête du Détachement BAP 13-11. Avec un certain nombre de collègues de Kee-Bee, ils réaliseront la mission QRA dans le Grand Nord jusque début janvier 2014.

Au total, vingt pilotes F-16 ont pris part à la première partie de la mission *Baltic Air Policing*, qui a duré 10 semaines. Pendant ces 10 semaines, pas moins de 80 scrambles de deux avions chacun ont été effectués, y compris plusieurs *Alert scrambles*. Au cours de ces derniers, un ou plusieurs aéronefs russes ont été interceptés dans l'espace aérien balte. Ensemble, les 80 scrambles ont totalisé environ 240 heures de vol.

Au cours de notre mission, plusieurs autorités civiles et militaires de haut et très haut niveau des Etats baltes, de l'OTAN et bien sûr de la Belgique ont porté intérêt à nos activités. Nous avons aussi été l'hôte d'un certain nombre de visites opérationnelles et d'exercices. En outre, nous avons reçu la visite de toute une gamme de fonctionnaires, d'entrepreneurs, d'écoles et d'associations. Au total, nous avons accueilli plus de 700 invités européens et américains !

Salutations de Šiauliai de la part du DetCO et de l'ensemble du Détachement BAP 13-09.

Euwin
Traduction :
Col Avi e.r. Gilbert Desmet



MOON

FLIGHT



Début des années 60 : la Guerre froide atteint son paroxysme. Entre la construction du mur de Berlin et la crise des missiles de Cuba, l'Est et l'Ouest se font face. Pour contrer la menace que constituent les bombardiers à long rayon d'action soviétiques, plusieurs pays de l'OTAN ont mis en ligne des unités de défense aérienne dotées de Lockheed F-104G *Starfighter*. Les lignes particulièrement épurées de cet appareil et les performances de son réacteur vont le faire entrer dans la légende et donner aux quelques pilotes de chasse qui auront la chance d'en prendre les commandes l'occasion, l'espace de quelques instants, d'aller tutoyer les étoiles...

En Belgique, les vols stratosphériques – également appelés « *zoom flights* » ou « *moonshot flights* » – sont la chasse gardée du 1^{er} Wing de Chasse tout temps de Beauvechain. Officiellement, ces vols ont pour but de permettre aux pilotes d'effectuer des interceptions de bombardiers à très haute altitude (70.000 pieds). En réalité, la complexité de la préparation et de la mise en œuvre de ces missions interdit toute interception sur alerte répondant à ce profil de vol particulier.

Équipement

Pour pouvoir évoluer à haute altitude et avoir une chance de survivre à une éjection en atmosphère raréfiée, le pilote doit avoir un équipement adapté.

- Des sous-vêtements en coton pour absorber la transpiration.

- Une combinaison ventilée (*ventilated suit*) en nylon. Cette combinaison est parcourue le long des bras, des jambes et du tronc par des canalisations dans lesquelles circule de l'air ou de l'oxygène qui assure la ventilation du corps. Lorsqu'il n'est pas relié au système de l'avion, le pilote est connecté à un réservoir d'oxygène portable.
- Une combinaison pressurisée (*pressure suit*). Adaptée aux mensurations du pilote, elle est vérifiée minutieusement pour éviter toute fuite. La combinaison pressurisée comporte des poches à différents endroits : l'abdomen, les bras, les cuisses et les mollets. Elle s'ajuste à l'aide de lacets et de fermetures



éclair. L'opération s'effectue en position assise. L'étanchéité est assurée aux extrémités des membres par des pièces de caoutchouc serrant.

- Une « colerette ». Avant de placer le casque, une colerette est appliquée sur la combinaison. Elle comporte une partie en caoutchouc et un orifice pour passer la tête. Elle se fixe sur un anneau qui repose sur les épaules. Cet anneau présente sur le pourtour une rainure munie de roulements à billes de plastique dur qui permet au pilote de tourner la tête. Ces billes ne sont pas en acier pour éviter toute réaction du métal au contact de l'oxygène. En dessous de l'anneau, il y a une cordelette dont se sert le pilote pour réajuster le casque qui, sous l'effet de la pression, a tendance à se soulever.
- Un casque pressurisé à deux visières (une teintée et une transparente), fixé par une fermeture éclair.
- Une combinaison protectrice en cuir blanc.
- Des gants et des bottes de vol.

Guy Famenne a été pilote de F-104G au 1^{er} Wing de Beauvechain. Arrivé en 1968 à la 350^e Escadrille, il a effectué une quinzaine de vols stratosphériques et nous fait part ici de son expérience.

« Le premier essai de la combinaison se faisait à la caserne Gêruzet, à Etterbeek. Après les différents réglages, on passait dans un caisson hyperbare pour la tester. Ce caisson était divisé en deux. Il y avait un petit caisson et un caisson plus grand où l'on pouvait se tenir à une vingtaine. Pour le test, on nous mettait dans le petit caisson et on nous amenait à une pression équivalente à celle d'une altitude de 36.000 pieds environ. Le gros caisson "montait" jusqu'à 100.000 pieds, ce qui prenait bien une heure. On était à toujours en contact radio avec l'extérieur et on était observés à travers les différents hublots du caisson. A un moment donné, on nous a dit : "Attention, on y va". En fait, ce qu'ils faisaient c'était déclencher le système de dépressurisation entre les deux caissons. On se retrouvait ainsi avec une pression équivalente à une altitude de 75.000 pieds et le costume se gonflait instantanément. C'était assez impressionnant. Quand la décompression se faisait, un brouillard dû à la condensation se formait avant de disparaître assez vite. Il fallait rajuster le casque qui s'était soulevé. On était ensuite "redescendu" et à 45.000 pieds la combinaison se dégonflait.

Le système était particulièrement efficace car un jour j'ai perdu ma pression de cabine alors que j'étais à 75.000 pieds. A cette altitude, la pression de cabine était de 36.000 pieds. La décompression a donc été brutale. La combinaison s'est gonflée instantanément. J'ai poussé le stick pour maintenir la vitesse supersonique et j'ai fait une descente rapide. A 45.000 pieds, comme prévu, la combinaison s'est dégonflée. »

La mission : théorie et pratique

Le vol stratosphérique ne s'improvisait pas. Il était planifié plusieurs jours à l'avance et s'effectuait à deux avions. Après avoir préparé sa mission, le pilote se rendait à la section stratosphérique où était conservé et entretenu son équipement de vol. Avec l'assistance du "physiologiste", il revêtait ses différentes combinaisons.

« L'habillage durait environ une heure. Un médecin et des infirmiers étaient présents pour nous faire passer des tests médicaux. Quand



on gonflait la combinaison, le médecin venait nous prendre la tension. On était vraiment bien suivi.

A Beauvechain, on "zoomait" deux "349" et deux "350" deux fois par semaine, le mardi et le jeudi. Les missions se faisaient à deux pour des raisons de sécurité. Ces vols n'avaient lieu que par beau temps. Il fallait que les conditions météo soient idéales. Le plus important pour nous c'était la température à la tropopause – la zone de transition entre la troposphère et la stratosphère – qui varie régulièrement mais qui se situe sous nos latitudes aux environs de 36.000 pieds. »

Pendant ce temps, l'avion était préparé pour le vol. La mission se faisait en configuration lisse.

« Quand tout était prêt, on partait à l'avion avec les physiologistes. On effectuait, comme pour une mission normale, un tour de l'appareil. »

Une fois tous les contrôles extérieurs effectués, le pilote prenait place sur le siège, se harnachait et se connectait aux systèmes oxygène et radio. Il exécutait ensuite son "cockpit check" et entamait la séquence de démarrage du réacteur. Lorsque tout était en ordre et après avoir pris contact avec la tour, il lâchait les freins et se dirigeait vers la piste.

« Grimper dans le cockpit avec cette combinaison n'était pas évident. De plus, la colerette limitait la rotation du casque vers la gauche. Notre champ de vision de ce côté était très réduit, ce qui posait des problèmes quand il fallait atteindre des switches sur la console latérale. »

Le décollage s'effectuait à pleine puissance, postcombustion allumée. Comme la législation ne permettait pas le vol supersonique en dessous de 36.000 pieds, l'accélération se faisait à 0.9 Mach jusqu'à la tropopause, altitude à laquelle la température de l'air est la plus basse ($\pm -56^{\circ}\text{C}$). L'avion était ensuite mis en palier et poursuivait son accélération jusqu'à Mach 2.

« On faisait notre accélération à deux en formation "battle", à environ deux kilomètres l'un de l'autre. On montait, pour économiser le carburant, en régime sec, sans postcombustion. On arrivait à l'altitude d'accélération au-dessus de Luxembourg et ensuite on prenait un cap d'accélération supersonique entre Namur et Andenne. L'accélération jusqu'à Mach 2 prenait à peu près trois minutes – trois minutes trente. On "zoomait" pratiquement au-dessus de la Meuse. La prise de g n'était pas très importante, 2,5 à 3 g maximum. Une combinaison anti-g, française comme le reste du costume, était prévue mais on ne la portait jamais, ce n'était pas nécessaire. »

Postcombustion toujours enclenchée, le pilote tirait sur le manche pour entamer son "zoom". Pendant la montée, la vitesse décroissait à raison de 1/10^e de Mach tous les 4.000 pieds. En d'autres termes, si l'ascension débutait à 36.000 pieds à la vitesse de Mach 2, l'avion atteignait son apex (sommet de la courbe) à 76.000 pieds et à Mach 1. L'action exercée sur les commandes de vol devenait également moins efficace du fait de la diminution de la densité de l'air.

« Il fallait trouver le meilleur angle pour grimper le plus haut possible. Cet angle, qu'il fallait calculer à l'avance en fonction de divers paramètres, se situait aux environs de 50 degrés. Au-dessus de 70.000 pieds on voyait très bien la courbure de la terre et le ciel qui s'assombrissait. Et en levant la tête on apercevait les étoiles. »

A 65.000 pieds, le manque d'air provoquait l'extinction de la postcombustion, ce qui avait pour effet de réduire sensiblement la poussée du moteur. L'appareil continuait à grimper sur sa seule inertie. Le pilote devait néanmoins tenir à l'œil la température au niveau de la tuyère qui avait tendance à augmenter. Si nécessaire, il réduisait le régime moteur tout en gardant suffisamment de puissance pour assurer l'alimentation des équipements électriques.

« Lorsque l'avion atteignait l'apex, il fallait conserver la vitesse et ne pas descendre en-dessous de Mach 1 (environ 700 nœuds) pour éviter le décrochage.

La descente, la décélération et le retour à la base se faisaient en régime économique pour préserver quelques livres de carburant qui restaient dans les réservoirs. Après trente à quarante minutes de vol, l'avion reprenait contact avec le sol.

Le retour se faisait au ralenti, tout coupé car on n'avait plus beaucoup de pétrole. Quand on avait terminé le zoom, il nous restait environ 1.200

livres de carburant (sur 5.800 livres au départ), soit dix minutes de vol. En descendant sur Beauvechain, on annonçait au contrôle qu'on était "minimum fuel". On devenait ainsi prioritaire pour l'atterrissage. »

Deretourdmission, le pilote repassait à la section Strato pour y remettre son équipement. Celui-ci était revérifié (connexion radio, recherche de fuites et déchirures éventuelles), lavé et séché avant d'être remis dans son armoire ventilée. En cas de problème, l'équipement défectueux était envoyé au Centre de médecine aéronautique.

« Au retour, on nous pesait. Par vol on perdait en moyenne deux litres d'eau. Après être repassé à la section Strato, on prenait une douche et on était tranquille pour le reste de la journée. »

Bilan

La Force Aérienne a mené des vols stratosphériques pendant presque dix ans. Le premier d'entre eux a eu lieu le 30 avril 1967 et le dernier le 1^{er} octobre 1976. Pendant cette période, 478 "zoom flights" ont été effectués. Le record d'altitude, établi par Ludo Forgeur, est de 82.500 pieds.

Vincent Pécriaux
www.ails-militaires-belges.be
Photos : Guy Famenne



© Eric Rombouts

ZOOM FLIGHT

Begin der jaren 60: de Koude Oorlog bereikt zijn hoogtepunt. Tussen de bouw van de muur van Berlijn en de rakettencrisis van Cuba staan het Westen en het Oosten tegenover elkaar. Om de dreiging van de langeafstandsbommenwerpers van de Sovjet Unie af te wenden, hebben verschillende NAVO-landen een luchtverdedigings-systeem opgezet dat uitgerust is met de Lockheed F-104G *Starfighter*. De bijzonder zuivere lijnen van dit toestel en de uitzonderlijk goede prestaties van zijn reactiemotor maken het tot een legende en geven de weinige jachtpiloten die het geluk hebben het te mogen besturen de gelegenheid om even de sterren te gaan groeten...

In België, zijn stratosfeervluchten – ook wel ‘zoom flights’ of ‘moonshot flights’ genoemd – het jachtterrein van de 1^{ste} Wing alle Weer van Bevekom. Officieel dienen deze vluchten om de piloten toe te laten onderscheppingen uit te voeren van bommenwerpers op zeer grote hoogte (70.000 voet). In werkelijkheid zal de complexiteit van de voorbereiding en van de uitvoering van deze opdrachten een onderschepping met een dergelijk vluchtprofiel bij een luchtalarm gewoonweg onmogelijk maken.

Uitrusting

Om op een dergelijk grote hoogte te kunnen vliegen en een kans op overleven te hebben bij het gebruik van de schietstoel in de ijle atmosfeer die er heerst, moet de piloot over een aangepaste uitrusting beschikken.

- Een geventileerd vliegpak of *ventilated suit* in nylon. Zulk een pak is rond de armen, benen en romp voorzien van kanalen waardoor lucht of zuurstof

stroomt om het lichaam te koelen. Zolang de piloot niet aangesloten is op het systeem van het vliegtuig, is hij met een draagbare zuurstoftank verbonden.

- Een drukpak of *pressure suit*. Dat is op maat van de piloot gemaakt en wordt minutieus gecontroleerd op eventuele lekken. Het bevat op verschillende plaatsen opblaasbare ruimten: rond de onderbuik, armen, dijen en kuiten. In zittende positie, wordt het pak met behulp van veters en ritssluitingen aangepast aan het lichaam van de piloot. De luchtdichtheid aan de uiteinden van de ledematen wordt verzekerd door rubberen sluitstukken.

- Een ‘kraag’. Alvorens de helm op te zetten wordt op het vliegpak een kraag aangebracht. Deze bestaat uit een rubberen deel en een opening om hoofd door te steken en wordt op een ring aangebracht die op de schouders rust. Rondom de ring bevindt zich een gleuf die voorzien is van een kogellager met kogeltjes uit hard plastic zodat de piloot zijn hoofd kan draaien. De kogeltjes zijn niet van staal gemaakt om reacties met zuurstof te vermijden. Onderaan de ring bevindt zich een touwtje dat de piloot toelaat zijn helm keurig recht te zetten. Die vertoont onder invloed van de inwendige druk immers de neiging om omhoog te komen.

- Een drukhelm, voorzien van twee vizieren (een gekleurd en een doorzichtig) en op het pak aangebracht met behulp van een ritssluiting.
- Een beschermend pak in wit leder.
- Vlieghandschoenen en vlieglaarzen.



Guy Famenne was piloot op F-104G bij de 1^{ste} Wing in Bevekom. Hij vervoegde het 350ste smaldeel in 1968 en voerde een vijftiental stratosfeervluchten uit. Hij vertelt ons over zijn ervaringen.

“Het eerste passen van het vliegpak gebeurde in de Geruzet-kazerne in Etterbeek. Na de verschillende aanpassingen ging men naar een drukcabine om het pak te testen. De cabine bestond uit twee delen: een grotere ruimte en een kleinere waarin een twintigtal personen kon plaatsnemen. Om de test uit te voeren, nam men plaats in de kleine ruimte. Daar bracht men ons op een druk die overeenstemde met een vlieghoogte van ongeveer 36.000 voet. De grote ruimte ‘steeg’ dan verder tot op een hoogte van 100.000 voet, wat ruim een uur in beslag nam. Al die tijd waren we in radiocontact met de buitenwereld en werden we door een aantal patrijspoorten gadegeslagen. Op een bepaald ogenblik riep men ons toe: ‘Opgepast, we zijn er.’ Dan werden de drukkleppe tussen beide ruimten geopend en ontstond er in geen tijd een drukevenwicht in beide caissons dat overeenkomt met een vlieghoogte



komt de cabinedruk overeen met een hoogte van 36.000 voet. De decompressie was dus brutaal. Het vliegpak blies zich meteen op. Ik drukte op de stuurknuppel naar voren om de supersonische snelheid te handhaven en zette een snelle daling in. Op 45 000 voet liep het drukpak volgens het boekje leeg."

De opdracht: theorie en praktijk

Bij een stratosfeervlucht werd niet geïmproviseerd. Ze werd verschillende dagen op voorhand gepland en met twee vliegtuigen uitgevoerd. Na de voorbereiding van zijn vlucht begaf de piloot zich naar de Sectie Strato waar zijn vlieguitrusting werd bewaard en onderhouden. Met hulp van de 'fysioloog' trok hij de verschillende pakken aan.

van 75.000 voet. Bij de plotse drukverlaging blies het vliegpak zich meteen op. Dat gebeurde op een nogal indrukwekkende wijze. Wanneer de plotse decompressie plaatsvond, ontstond er als gevolg van condensatie van vocht in de lucht mist, maar die verdween redelijk vlug. De positie van de helm, die opgetild werd door het opblazen van het pak, moest dan bijgesteld worden. Daarna 'daalden' we opnieuw en op 45.000 voet liep het pak terug leeg.

Het systeem was bijzonder efficiënt, want op zekere dag had ik drukverlies in de cabine toen ik mij op 75.000 voet hoogte bevond. Op deze hoogte

"Het aankleden duurde bijna een uur. Een dokter en verplegers waren daarbij aanwezig om ons aan een aantal medische tests te onderwerpen. Wanneer het pak opgeblazen werd, kwam de dokter onze bloeddruk nemen. We werden inderdaad goed opgevolgd.

In Bevekom 'zoomden' twee '349-ers' en twee '350-ers' tweemaal per week, op dinsdagen en donderdag. De vluchten werden uit veiligheidsoverwegingen in paren uitgevoerd. Ze vonden enkel bij mooi weer plaats. De weersomstandigheden moesten optimaal zijn. Van uiterst belang voor ons was de temperatuur van de tropopauze, de overgangszone tussen

de troposfeer en de stratosfeer, waarvan de hoogte varieert, maar zich in onze streek gewoonlijk op ongeveer 36.000 voet bevindt."

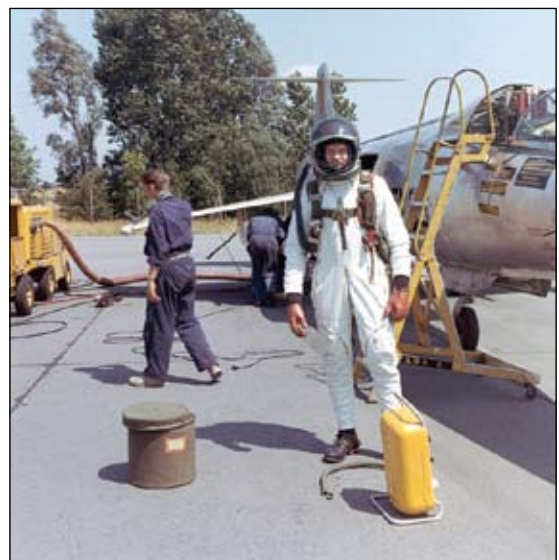
Ondertussen werd het vliegtuig voor de vlucht klaargemaakt. De zending werd 'clean' gevlogen, m.a.w. zonder brandstoftanks en missiles.

"Zodra alles klaar was, ging men samen met de fysiologen naar het vliegtuig. Daar voerde de piloot een *preflight check* uit, zoals bij een gewone vlucht."

Eens het uitwendig nazicht verricht, nam de piloot plaats in zijn vliegtuig, gespte zich vast en verbond zich met het zuurstofsysteem en de radio. Nadien volgde de *cockpit check* en werd de reactor opgestart. Indien alles in orde was en na contact met de controletoren, werden de remmen gelost en begaf hij zich naar de startbaan.

"Instappen met dat vliegpak aan was niet vanzelfsprekend. Bovendien begreep de kraag het naar links draaien van de vlieghelm. Ons gezichtsveld aan die kant was erg beperkt, wat het bedienen van schakelaars op het zijpaneel bemoeilijkte."

Het opstijgen gebeurde met maximaal motorvermogen en naverbranding. Omdat de wet geen supersonische vluchten lager dan 36.000 voet toeliet, versnelde men tot Mach 0,9 tot aan de tropopauze, waar de temperatuur het laagst is



(±-56°C). Nadien werd overgegaan naar horizontale vlucht en versneld tot Mach 2.

"We voerden de versnelling met twee uit, in *battle formation* op ongeveer twee kilometer van elkaar. We klommen zonder naverbranding, in droog regime, om brandstof te besparen. We bereikten de hoogte voor de versnelling boven Luxemburg om daarna koers te zetten voor een supersonische versnelling tussen Namen en Andenne. De versnelling tot Mach 2 duurde ongeveer drie tot drie en een halve minuut. We 'zoomden' praktisch boven de Maas. De g-impact was niet erg groot, hooguit 2,5 à 3 g. Een anti-g pak, van Franse makelij zoals de rest van het pak, was wel voorzien werd nooit gedragen omdat het niet echt nodig was."

Met de naverbranding nog steeds aan trok de piloot aan de stuurknuppel om de 'zoom' aan te vatten. Tijdens het stijgen verminderde de snelheid met 1/10^{de} Mach per 4.000 voet. Met andere woorden, indien men op 36.000 voet met een snelheid van mach 2 begon te klimmen, bereikte het vliegtuig zijn 'apex' (hoogste punt van een kromme) op 76.000 voet en aan een snelheid van Mach 1. Ook de efficiëntie van de besturing verminderde met de hoogte omwille van de lagere luchtdichtheid.

"Het was dus kwestie van de beste stijghoek te vinden om zo hoog mogelijk te kunnen klimmen. Deze hoek moest vooraf berekend

worden aan de hand van een aantal parameters en bedroeg ongeveer 50 graden. Boven de 70.000 voet kon men de kromming van de aarde goed waarnemen en werd de hemel donkerder. Als men naar boven keek, kon men de sterren zien."

Op 65.000 voet viel de naverbranding uit bij gebrek aan lucht waardoor de reactor gevoelig minder stuwkracht ontwikkelde. Het toestel klom alleen nog door zijn traagheid. De piloot moest bovendien de uitlaatemperatuur in de gaten houden omdat die de neiging had om te stijgen. Zo nodig verminderde hij het toerental van de motor, maar wel met behoud van voldoende vermogen om de voeding van de elektrische uitrusting te blijven verzekeren.

"Eens het toestel zijn apex bereikte, diende men zijn snelheid te behouden en niet onder Mach 1 (ongeveer 700 knopen) te komen om niet in overtrokken toestand te geraken.

Het dalen, de vertraging en de terugkeer naar de basis voerde men uit in economisch regime om de enkele ponden brandstof die zich nog in de tanks bevonden te bewaren. Na 30 à 40 minuten vlucht raakte het toestel opnieuw de grond.

De terugvlucht geschiedde in traagloop, met alles uitgeschakeld, omdat er haast geen brandstof meer restte. Eens de zoom beëindigd, bleef er nog een 1.200 pond brandstof over (van de 5.800 bij het vertrek),

hetzij tien minuten vlucht. Bij het dalen naar Bevekom meldde we de controletoren dat we op minimum *fuel* zaten. Zo kregen we prioriteit voor de landing."

Na zijn vlucht passeerde de piloot langs de Sectie Strato om er zijn uitrusting in te leveren. Deze werd nagezien (radioaansluiting en controle op eventuele lekken of scheuren), gewassen en gedroogd alvorens in een geventileerde kast te worden opgeborgen. In geval van beschadiging, werd de defecte uitrusting naar het Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde verstuurd.

"Bij onze terugkomst werden we gewogen. Per vlucht verloren we gemiddeld twee liter vocht. Na opnieuw langs de Sectie Strato gepasseerd te zijn, namen we een douche en konden we de rest van de dag rusten."

Balans

De Luchtmacht voerde gedurende bijna tien jaar stratosfeervluchten uit. De eerste hiervan gebeurde op 30 april 1967 en de laatste op 1 oktober 1976. Tijdens die periode werden 478 'zoom flights' uitgevoerd. Het hoogterecord staat op naam van Ludo Forgeur en bedraagt 82.500 voet.

Vincent Pécriaux
www.ails-militaires-belges.be
Fotos: Guy Famenne
Vertaling: Adjt b.d. Jan Bossuyt

Links: Steve Nuyts klaar voor een zoom flight op F-104G. Zolang zijn geventileerd drukpak niet op het vliegtuig aangesloten is, wordt het verlucht met behulp van een draagbare zuurstoftank.

Rechts: Jean-Marie Toussaint bij het instappen in zijn Starfighter.



Van F-16-pilote...



...tot personal trainer

Annemie "Mie" Jansen

To Boldly Go where no Woman has Gone Before!

Op 1 april 2013 vertrok Annemie 'Mie' Jansen, de eerste vrouwelijke F-16-piloot, op pensioen. "Ik ben een gelukkige vrouw", zegt ze op het tarmac in Bevekom, voor de Marchetti's van het 5^{de} smaldeel. Maar ook 'Pipi Langkous' en 'buitenbeentje' vallen tijdens ons gesprek.

Spijt dat het gedaan is?

Nee, het is mooi geweest. Maar het stopt ook niet echt, want ik ben reservist geworden. Ik ga eigenlijk van vijf op vijf naar één op vijf.

Zou het afscheid van het vliegen te zwaar zijn?

Als reservist behoud ik al mijn kwalificaties en mag ik nog vliegen. Het geeft me toch een gerust gevoel dat ik elke week als instructeur naar Bevekom kan terugkomen.

Was F-16-pilote worden een meisjesdroom?

Na mijn humaniora sportwetenschappen wou ik wel iets avontuurlijks doen. Bij de luchtmacht werd ik secretaresse in Kleine-Brogel. Maar dat was niet voor mij. 's Middags ging ik er veel lopen op de parallelpiste. Die F-16's fascineerden me.

Het was geen evidente keuze, neem ik aan?

Ik heb er gedurende twee jaar hard voor gewerkt terwijl ik secretaresse bleef. In die tijd waren de sporttesten voor man en vrouw gelijk. Ik ging bijvoorbeeld vier avonden per week naar de fitness. Een half jaar later kon ik me optrekken en zelfs meer. Met een gewicht van vijf kilogram rond mijn middel kon ik me tien keer probleemloos optrekken. Ik was toen 21.

Je hebt je twee jaar voorbereid?

Ja, ik wou daar echt klaar voor zijn, zowel mentaal als fysiek. We

begonnen met 500 kandidaten voor 30 plaatsen. Ik wou er alles voor doen, zodat ik later geen spijt zou hebben dat ik het niet geprobeerd had. Ik was er ook van de eerste keer bij.

Je kreeg je vleugels als piloot in 1992?

We waren nog met negen over. Mijn ouders waren apentrots op me. Ik had mijn vader nog nooit zo emotioneel gezien. Een jaar later begon ik aan mijn opleiding op F-16 en in 1994 kwam ik terecht bij het Devils squadron in Kleine-Brogel. Daar ben ik tot begin 2004 gebleven.

Later vloog je ook nog op C-130 en Marchetti. Wat was voor jou het hoogtepunt?

Ongetwijfeld de F-16 (glundert). De g-krachten en snelheid van dat gevechtsvliegtuig geven een ongelooflijk gevoel. Vanuit de cockpit zie je bijna het hele toestel en dan dacht ik soms bij mezelf: zie ze hier nu zitten. Dan was ik echt gelukkig en voelde mij af en toe Pipi Langkous. Ik ben gelukkig dat ik de kans gekregen heb om met een F-16 te vliegen.

Heb jij als vrouw er ooit echt 'echt' bij gehoord?

Ik blijf een buitenbeentje. Dat was zo in het begin en dat is niet voorbij gegaan. Maar misschien kies ik hier voor de verkeerde fruitsoort (lacht). In Europa waren er in het begin de jaren '90 vier vrouwelijke gevechtspiloten. Nu zijn er meer natuurlijk. Ik ben ooit met een F-16 geland in Italië. Daar zaten toen zelfs nog geen vrouwen in het leger. Dus je kunt je voorstellen toen ik daar landde en mijn helm afzette... die mannen stonden echt aan de grond genageld!

Zou je vandaag opnieuw kiezen om piloot te worden?

Het is heel boeiend geweest. Het is ook heel hard veranderd. Ik heb als vrouw tien jaar alleen op F-16

gevlogen. Tegen het einde kwam er een tweede vrouw bij: Karen. Zij heeft me meermaals gezegd dat ze merkte dat de weg vrijgemaakt was. Piloot worden is niet gemakkelijk, ook niet voor de mannen. Maar net dat geeft de meeste voldoening. Ik zou het zeker opnieuw doen.

Wat waren voor jou de hoogtepunten van je loopbaan?

Op F-16 heb ik er veel. Onze verplaatsingen naar Marokko waar we vlieg oefeningen hielden op zeer lage hoogte. Of de oefening Red Flag in de Verenigde Staten, de lucht-luchtgevechten in Waddington, onze periode in Villafranca in Italië. Op C-130 was het leuk om met Afrika of Afghanistan kennis te maken. Bij mijn laatste vlucht op C-130 ben ik zelfs naar Jan Mayen geweest, een vulkanisch eilandje volledig bedekt met ijs op 500 kilometer ten noorden van IJsland. Heel heel mooi. Daar ligt alleen een meteorologisch station van de Noren, waar je als privépersoon natuurlijk nooit komt.

Je mocht vorige week bij de chef Defensie op bezoek om afscheid te nemen?

Ik heb dat erg geapprecieerd en kreeg heel lekkere pralines. Dat vond ik super.

Je blijft wel nog in de reserve, maar toch komt er veel tijd vrij. Wat nu?

Ik ben personal trainer, ik begeleid mensen met looptrainingen, fitness en voedingsadvies en geef hen ook individuele begeleiding bij hun thuis. En ik blijf zelf sporten natuurlijk. Ik houd van oriëntatiecross en lopen in het bos. Maar ik kan ook genieten van een stil moment, op mijn gemak thuis of met vriendinnen eens iets gaan eten of drinken. Ik zal er echt van genieten om eens niet alles in het weekend te moeten doen. De combinatie van dat alles, zie ik echt wel zitten.

Marc Kleysman
Foto's: Christian Declodt
DG COM

De pilote F-16 à coach personnel

To Boldly Go where no Woman has Gone Before!

Annemie « Mie » Jansen, la première femme pilote de F-16, a pris sa retraite le 1er avril 2013. « Je suis une femme comblée » déclare-t-elle sur le tarmac de Beauvechain, devant les Marchetti de la cinquième escadrille. La Fifi Brindacier de l'aviation belge se remémore les moments forts de sa carrière.

Regrettez-vous que ce soit la fin ?

Non, ce fut une belle histoire. Mais elle ne se termine pas vraiment, car je suis devenue réserviste. Je passe en réalité d'un horaire complet à un 1/5 temps.

Dire adieu à l'aviation vous serait trop pénible ?

En tant que réserviste, je conserve toutes mes qualifications et peux continuer à voler. Avoir la possibilité de retourner chaque semaine à Beauvechain en tant qu'instructeur est plutôt rassurant.

Devenir pilote de F-16 était-il votre rêve d'enfant ?

Après mes humanités « Sciences et Sport », j'avais envie d'aventure. J'ai été secrétaire Force Aérienne à Kleine-Brogel et ce n'était pas ma tasse de thé. J'allais souvent courir sur la taxiway les après-midis. Les F-16 m'avaient envoûtée.

Le choix ne fut pas évident, si je comprends bien ?

J'ai travaillé dur pendant deux ans, tout en continuant à assumer mon travail de secrétaire. À l'époque, les tests sportifs étaient identiques pour les hommes et les femmes. Je passais notamment quatre soirées par semaine au fitness. Au bout de six mois, j'étais capable de soulever mon propre poids voire plus. À vingt-et-un ans, faire dix tractions avec une charge de cinq kilos attachée à la taille ne me posait aucun problème.

Vous vous êtes préparée pendant deux ans ?



En effet. Je voulais être absolument prête, tant mentalement que physiquement. Nous étions initialement cinq cents candidats pour trente places. Je voulais tout donner, sans avoir le regret de ne pas avoir essayé. J'ai réussi du premier coup.

Puis vous recevez vos ailes de pilote en 1992 ?

Nous n'étions alors plus que neuf. Mes parents étaient incroyablement fiers de moi. Je n'avais encore jamais vu mon père aussi ému. J'ai commencé ma formation sur F-16 un an plus tard et ai intégré le Devils Squadron à Kleine-Brogel de 1994 à 2004.

Vous volez plus tard sur C-130 et Marchetti. Quelle a été l'apothéose ?

Le F-16, sans aucun doute (sourire épanoui). La force d'accélération et la vitesse de cet avion de chasse procurent des sensations incroyables. La vue du cockpit dévoile presque tout l'appareil et je devais parfois me pincer pour vérifier que je ne rêvais pas. Cela me remplissait de joie, j'avais quelquefois l'impression d'être

Fifi Brindacier. Je suis vraiment contente d'avoir eu la chance de voler sur F-16.

Quels furent les temps forts de votre carrière ?

J'en ai eu énormément sur F-16. Nos déplacements au Maroc, où nous avons fait des vols d'exercice à très basse altitude. Ou les exercices Red Flag aux États-Unis, les combats air-air à Waddington, notre saison à Villafranca en Italie. Voir l'Afrique ou l'Afghanistan en C-130 était chose plaisante. À l'occasion de mon dernier vol en C-130, je suis allée à Jan Mayen, une île volcanique complètement recouverte de glace, à 500 km au Nord de l'Islande. Magnifique ! On y trouve exclusivement l'une des stations météorologiques norvégiennes à laquelle personne n'a évidemment accès en tant que personne privée.

Avez-vous eu l'occasion de rendre visite au chef de la Défense la semaine dernière pour votre départ à la retraite ?

J'ai apprécié et ai reçu de délicieuses pralines. Très sympathique.



Vous devenez donc réserviste, ce qui vous laisse encore beaucoup de temps libre. Quels sont vos projets ?

Je suis coach personnel. Je conseille les gens pour leurs entraînements à la course, leur fitness ainsi que leur alimentation. Je dispense également des conseils à domicile. Je reste évidemment très sportive. J'aime la course d'orientation et le jogging dans les bois. Je sais aussi apprécier un moment de détente, à l'aise à la maison ou avec des amies devant un verre ou un petit plat. Je vais vraiment profiter de ne pas devoir me limiter aux week-ends. Combiner toutes ces choses me semble une belle perspective.

Marc Kleysman
Photos : Christian Declodt
DG COM





L'Airbus A330 de la Défense belge

Comme de coutume, en ce 21 juillet 2013, je suis invité par la Défense belge à participer au défilé aérien pour la fête nationale. Cette année, et pour la seconde fois en trois ans, c'est à bord de l'Airbus A330 que je suis convié à prendre place pour cet événement rehaussé, cette année, par l'abdication de Sa Majesté le Roi Albert II et la prestation de serment de son fils, Son Altesse le Prince Philippe. Comme d'habitude, les passagers des différents vols se retrouvent au bar de l'aéroport militaire de Melsbroek à compter de 13h00. Pour ma part j'ai le plaisir de retrouver deux amis que je n'avais pas rencontrés depuis belle lurette et je passe donc un agréable moment en leur compagnie. Peu avant 16h00, les passagers destinés à voler avec l'Airbus sont priés de rejoindre l'avion et, une fois à bord, fort de mon expérience des éditions antérieures, je m'arrange pour être assis à un hublot situé du côté droit de l'appareil et devant l'aile afin de pouvoir photographier dignement la Place des Palais à Bruxelles où se déroule le défilé au sol. Cet effort s'avérera vain dans la pratique car l'axe de présentation a été déplacé sans que je n'en sois informé. Je manquerai donc le classique cliché avec le Palais Royal... royalement, disons-le !

Le dernier défilé du 21 juillet de l'A330

Il est passé 16h30 de quelques instants. Le lourd Airbus se positionne en entrée de piste 07 gauche. À 16h40 précises, la manette des gaz est avancée et notre avion décolle pour rapidement se stabiliser à une altitude de croisière d'environ 1500 pieds, chose plutôt inusitée pour un avion de ce gabarit ! La météo est magnifique et aucun nuage n'est présent dans le ciel bleu azur. Il en résulte que de nombreuses ascendances thermiques se font sentir à bord de notre Airbus qui évolue à vitesse réduite. Arrivés dans les environs d'Herentals, nous commençons une série de virages d'attente durant 25 minutes. Les changements réguliers d'assiette de même que les accélérations et décélérations des moteurs font que les estomacs de certains passagers n'apprécient guère l'exercice. Probablement aussi que le fait de consulter son téléphone intelligent ou de regarder les photos prises à l'instant à tout bout de champ n'aide pas non plus à éviter d'être malade. Très rapidement, autour de moi, plusieurs personnes commencent à faire usage du petit sac prévu en de telles circonstances. Ceux-ci, une fois pleins, sont évacués

par le personnel de cabine qui s'empresse de tout de suite fournir un exemplaire de remplacement qui, dans la majorité des cas, est utilisé dans la foulée. Un moment donné, nous sommes rejoints par les Embraer, les C-130H Hercules et le Transall allemand qui participent également au défilé. Nous emboîtons le pas à la formation en direction de Gand où le virage vers Bruxelles est effectué. Le passage au-dessus de la capitale s'effectue rapidement et une fois les faubourgs atteints, l'avion prend de l'altitude pour effectuer les procédures classiques de la phase d'atterrissage sur la piste 02 de l'aéroport de Bruxelles-National dont une partie du trafic aérien a été interdite pour la durée du défilé au grand dam de certaines compagnies aériennes. Une fois de retour sur l'aire de stationnement de l'aérogare militaire de Melsbroek, un sous-officier membre du personnel de cabine demande avec humour à la passagère assise devant moi, qui avait été particulièrement victime du mal de l'air, si elle serait déjà prête à reprendre un billet pour le vol de l'an prochain ! C'est ainsi que se clôture mon vol de la Fête nationale de 2013.



Un contrat innovateur

Lorsque l'on m'a assigné l'Airbus A330 pour le défilé de cette année, j'ai dû me dire « encore l'A330 », mais ayant appris que le contrat de location de cet appareil ne serait pas renouvelé en décembre prochain, tout compte fait, j'ai été bien content de pouvoir vivre le dernier 21 juillet de cet avion. L'histoire de la location de l'Airbus A330 immatriculé CS-TMT à la compagnie portugaise HiFly remonte, en fait, à la fin des années 2000 alors que le 15^{ème} Wing opère deux Airbus A310-222, équipés de moteurs Pratt & Whitney JT9D-7R4E1, dont les pannes régulières font régulièrement les manchettes des médias belges et agacent les responsables du ministère de la Défense. Le remplacement des deux avions est donc envisagé et une idée novatrice fait son chemin : il s'agit, non plus d'acquérir un ou plusieurs avions de transport par la Défense, mais bien de le ou les louer « sec » à une compagnie civile spécialisée. Les équipages, quant à eux, demeurent des militaires de la 21^{ème} Escadrille.

Un appel à candidature est donc lancé en ce sens le 16 décembre 2008. Il y est stipulé que « le soumissionnaire aura la responsabilité de mettre à disposition de la Défense une capacité de l'ordre de 2.000 heures de vol par an au travers d'un avion gros-porteur hors équipage, avec un haut degré de fiabilité, tout en assurant la maintenance préventive et corrective ainsi que les services associés afin d'assurer une mise en oeuvre et une navigabilité dans les mêmes conditions que celles exigées par la réglementation civile applicable en Europe ». Par ailleurs, il est mentionné que seuls les types d'avions suivants seront considérés : Airbus A300, A310, A330 ou A340 et Boeing 767-200(ER) ou 767-300(ER). Au sujet des pilotes et du personnel de cabine, il est précisé que ceux-ci « seront mis à disposition par la Défense belge. Dans ce cadre, le soumissionnaire sera en mesure d'assurer leur conversion et les entraînements récurrents. Tout vol fera l'objet d'une information au soumissionnaire, avec un préavis d'au moins 24 heures. Vu ce qui précède, le soumissionnaire peut faire le choix de dédicacer un avion à la Défense belge ou de remplir ses obligations au travers d'un pool d'avions du même type (afin d'éviter tout retard dans la mise en oeuvre



En haut : les passagers se dirigent vers l'Airbus pour participer à l'édition 2013 du défilé aérien de la Fête nationale belge. Au milieu : la vaste cabine photographiée durant le vol. En bas : les Commandants aviateurs Philippe Antoine et Tom Dewulf au terme du vol.

et/ou des frais de conversion des équipages de la Défense), répondant tous aux critères essentiels du futur cahier spécial des charges. La fiabilité du service se mesurera en termes de ponctualité au départ des vols et de disponibilité de(s) avion(s). Les minima requis, la procédure de suivi ainsi que le calcul de la fiabilité et des pénalités associées seront précisés dans le futur cahier spécial des charges ». Enfin, on apprendra aussi que la valeur maximale du contrat est fixée à 12 millions d'euros par année.

HiFly, un partenaire sérieux

Le 25 août 2009, le contrat est attribué au courtier français Avico faisant office d'intermédiaire pour la compagnie portugaise HiFly qui propose la location d'un Airbus A330-300 à la Défense belge. Celui-ci est officiellement mis en service par la Défense belge le 19 novembre 2009. Il s'agit du plus gros aéronef jamais mis en œuvre par la Composante aérienne de toute son existence. Du fait de sa taille inhabituelle pour un appareil militaire belge, il est sympathiquement surnommé « *Belgian Air Force One* ». Sa décoration est semblable aux autres appareils « blancs » de la 21^{ème} Escadrille avec la cocarde de la Défense peinte sur la dérive sur fond bleu foncé. Toutefois, à la différence des Embraer et Falcon, une crête aux couleurs nationales est peinte au sommet du fuselage. Un moment donné, une rumeur circule que ce serait l'épouse du ministre de la Défense qui aurait choisi la décoration de l'avion, ce que l'intéressé est amené à devoir démentir publiquement !

Lors des premiers mois de sa mise en service, l'A330 est sujet à quelques incidents techniques comme une fuite de carburant ou un problème de rétraction du train d'atterrissage qui causent délais et retards dans l'exécution des missions. Un moment donné, c'est une compagnie d'assistance aéroportuaire qui enlève le « *Belgian Air Force One* » le long d'une piste à Melsbroek. Évidemment, les médias populaires se délectent de ces avatars. Pour couronner le tout, il arrive même qu'un Airbus A310 de remplacement fourni par HiFly connaisse lui aussi des avaries !

Qui est HiFly ?



L'Airbus A310-304 immatriculé CS-TEI de la compagnie HiFly photographié en approche de l'aéroport de Bruxelles-National le 30 juin 2012.

La compagnie Hifly a été fondée au Portugal en 2005 avec comme objectif de proposer des services de location d'avions gros-porteurs Airbus au niveau mondial. Elle a obtenu son certificat d'exploitation aérienne en avril 2006 de l'INAC, l'autorité nationale de l'aviation portugaise et répond à toutes les exigences EU-OPS de même que celles de l'EASA. Devant satisfaire une grande variété de clients dans toutes les régions du monde, HiFly est également certifiée ETOPS 180, RNP5 et pour le transport de matières dangereuses. Elle opère régulièrement dans toute l'Europe,

aux États-Unis, en Amérique du Sud, dans les Caraïbes, au Moyen-Orient, en Afrique et en Australie. Comme toute autre compagnie aérienne de renom, HiFly est structurée en plusieurs départements : opérations aériennes, opérations au sol, ingénierie et maintenance, sûreté, sécurité, service commercial, finance administration et assurance-qualité. À l'heure où ces lignes sont écrites, HiFly dispose d'une flotte de douze Airbus comprenant un A310, cinq A330 et six A340.

Pour plus d'informations :
www.hifly.aero

Néanmoins, au fil du temps, le personnel se rode avec le nouvel appareil et de bonnes relations s'établissent avec les équipes d'HiFly. Finalement, la fiabilité de l'avion s'améliore et, quatre ans plus tard, on peut dire que le bilan est positif. Le ministre de la Défense déclarera d'ailleurs sans équivoque en commission de la défense de la Chambre le 16 avril 2013 que l'Airbus A330 a « exceptionnellement bien fonctionné durant la courte période pendant laquelle il a pu être engagé ».

Chaque fois que l'Airbus CS-TMT a été immobilisé, HiFly s'est toujours efforcée de fournir un appareil de remplacement dans les délais les plus courts. C'est ainsi que, par exemple, en mars 2010, un autre Airbus A330, l'appareil immatriculé CS-TFZ, a volé pour la défense

lors d'un entretien périodique du CS-TMT. Selon le correspondant de l'agence Belga, à plusieurs reprises, HiFly a prépositionné à Melsbroek un appareil de remplacement lors de missions diplomatiques importantes à l'étranger de membres du gouvernement au cas où le CS-TMT ferait défaut. Parmi ceux-ci, il y a eu au moins un Airbus A310 et un A340 en plus de l'A330 CS-TFZ cité plus haut.

Un avion qui était destiné à la Belgique

L'Airbus A330-322 exploité par la Défense belge porte le numéro de série 096. Il effectue son premier vol à Toulouse le 12 avril 1995 pour être ensuite livré à la société de location ILFC (*International Lease Finance Corporation*). Le 11 janvier 1996, il est

L'European Air Transport Command

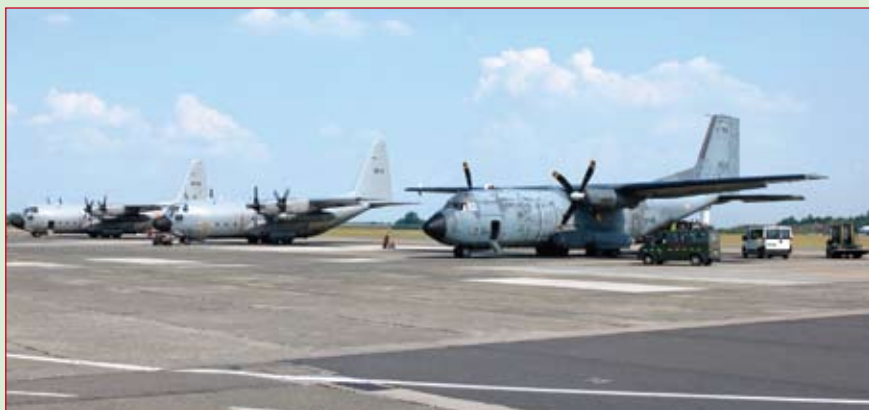


Illustration de la mise en commun d'avions de transport, un Transall C-160 français charge du matériel aux côtés de C-130H Hercules belges à Melsbroek.

Établi à Eindhoven au Pays-Bas le 1^{er} septembre 2010 dans le cadre de la politique de défense et de sécurité européenne, l'European Air Transport Command (EATC) a pour vocation de mettre en commun de façon efficace les moyens de transport militaires allemands, belges, français et néerlandais. Depuis le 22 novembre 2012, le Luxembourg s'est également joint à cette organisation assez unique en Europe bien que ce pays ne dispose actuellement d'aucun avion militaire en nom propre. Toutefois, un Airbus A400M a été commandé par ce pays et sera intégré avec les sept appareils de ce type qui seront mis en œuvre par le 15^{ème} Wing de la Défense belge basé à Melsbroek. C'est donc un parc comprenant environ 150 avions

qui est mis à la disposition des cinq états. Les capacités vont des avions de transport tactique C-130 Hercules, Transall C-160, CN-235 et bientôt A400M, aux avions de transport et/ou de ravitaillement en vol Airbus A310 et McDonnell Douglas DC-10 en passant par des appareils VIP ou de transport de passagers comme les Airbus A310, A330 et A340 ainsi que des Gulfstream IV. Pour ce qui est de la Belgique, ce sont les C-130H Hercules ainsi que l'Airbus A330 qui sont intégrés à l'EATC. Quant à la structure opérationnelle, elle est répartie entre tous les pays membres avec, toutefois, un observateur espagnol.

Pour plus d'informations :
<http://eatc-mil.com>.

mis en service par *Malaysian Airlines* avec l'immatriculation 9M-MKZ. Par la suite, ILFC loue cet appareil à la SABENA pour ce qui sera sa première présence en Belgique. La compagnie nationale belge le met en service le 14 avril 1999 avec l'immatriculation OO-SFX jusqu'à cette triste date du 7 novembre 2001, moment de la mise en faillite de la compagnie. À partir du 4 décembre 2002, il est loué par ILFC avec l'immatriculation CS-TMT à la compagnie *Air Luxor* qui, à ce moment-là, commence à se tailler une réputation enviable sur le marché européen grâce à son service personnalisé et raffiné. D'ailleurs « *louxo* », en portugais, signifie « luxe ». Durant quelques mois, au début de l'année 2004, l'Airbus est sous-loué à *Garuda Indonesia*. En 2005, il est vendu à une nouvelle compagnie portugaise, HiFly, qui se spécialise dans la location d'avions

gros-porteurs Airbus à courts et moyens termes aux compagnies qui ont des besoins sporadiques pour ce type d'appareils. À partir du 11 octobre 2005, toujours immatriculé CS-TMT, il est le premier avion à entrer dans la flotte d'HiFly et, à compter du 19 novembre 2009, débute le contrat avec la Défense belge pour sa seconde vie en Belgique.

Les missions

Bien entendu, la principale mission de l'Airbus A330 est le transport de personnel et de marchandises. Sa vaste cabine peut accueillir 42 passagers assis dans des fauteuils de classe business équipés d'un système de divertissement individuel situés à l'avant de l'appareil ainsi que 221 passagers en classe économique. Pour le reste, l'aménagement de la

cabine est en tout point semblable à n'importe quel autre avion de transport commercial. Il est, toutefois, possible d'installer trois civières si nécessaire.

En outre, l'avion peut embarquer six palettes au standard de 96 pouces ou 18 conteneurs LD3 dans la zone cargo située à l'avant de l'avion tandis que 14 conteneurs LD3 ou deux palettes de 88 pouces et trois palettes de 96 pouces de même qu'un peu de fret en vrac peuvent prendre place dans la zone cargo à l'arrière de l'appareil. C'est ainsi un total de 44 tonnes de cargo qui peut être embarqué à bord de l'Airbus.

L'équipage est constitué d'un commandant de bord, d'un premier officier ainsi que du personnel de cabine comprenant un chef de cabine, cinq agents de bord et un loadmaster. Tous les membres d'équipage, bien qu'ils soient militaires, doivent également répondre aux exigences et à la réglementation civiles car l'aéronef est exploité selon les règles EU-OPS. Par ailleurs, au cours de leurs missions, ils doivent aussi respecter tous les aspects du manuel d'opération de la compagnie HiFly.

Au cours de ses vols au profit de la Défense belge, l'Airbus A330 CS-TMT effectue de nombreuses missions fort variées et vers des destinations parfois très exotiques. C'est ainsi qu'il peut transporter des membres de la Famille Royale ou du gouvernement lors de voyages diplomatiques, accompagnés, par exemple par des journalistes ou du personnel. Bien entendu, il est régulièrement sollicité pour effectuer les rotations de troupes dans le cadre de l'ISAF en Afghanistan et on l'a vu également acheminer hommes et matériels lors de catastrophes naturelles, tel le tremblement de terre en Haïti en janvier 2010.

Bien entendu, au cours des quatre années de vols effectués pour la Défense, les équipages ont vécu plusieurs moments cocasses. Le Commandant aviateur Philippe Antoine nous livre deux anecdotes qu'il garde parmi ses souvenirs en tant que commandant de bord de l'A330 : « Lors de la mission d'évacuation de Tunisie de réfugiés originaires de différents pays africains ayant fuit la Libye lors de l'éclatement du conflit, beaucoup de ces jeunes gens ne parlaient que

l'arabe. Lors du premier briefing de sécurité donné par le personnel de cabine, une vingtaine d'entre eux ont cru qu'il fallait mettre les gilets de sauvetage et les ont gonflés avant que le personnel de cabine ne puisse intervenir. Nous avons décidé de donner les briefings suivants en arabe et non plus en anglais. Le briefing était en fait traduit par un militaire belge d'origine nord-africaine, ne faisant pas partie du personnel navigant, mais présent lors de cette opération afin de renforcer le détachement ». Ensuite, « lors d'un atterrissage de nuit à Kinshasa, nous avons touché un grand duc au moment où le train principal touchait le sol. Lors de la dérotation, nous avons ressenti un choc relativement violent provenant de la roulette de nez. Il s'avèrera que nous venions de toucher un chacal. Il est rare de percuter une espèce aviaire et un mammifère lors du même atterrissage ! »

Quand l'Airbus n'est pas utilisé par la Défense, il peut être loué à d'autres compagnies aériennes par HiFly. C'est ainsi que, par exemple, on a pu le voir opérant un vol *Royal Air Maroc* entre Casablanca et Montréal en août 2013. C'est pour cette raison, que les grands titres « Belgian Air Force », qui étaient appliqués à l'origine sur les flancs de l'appareil, ont disparu afin de lui donner une allure plus « anonyme ».

La formation des équipages

L'Airbus A330 utilisé par la Défense belge étant un appareil civil immatriculé au Portugal, les équipages doivent répondre aux exigences de formation et de maintien des compétences établies par l'EASA en plus des requis strictement militaires. Par ailleurs, ils doivent également suivre les recommandations du manuel d'opération du propriétaire de l'avion, la compagnie HiFly. C'est ainsi que celui-ci exige d'avoir suivi un *Command Course CRM*, d'avoir réalisé une formation en ligne sous la supervision des instructeurs HiFly et d'avoir réussi un test de compétences opérationnelles en qualité de commandant de bord.

Pour devenir commandant de bord, il est nécessaire d'être détenteur d'une licence ATPL émise par l'EASA, d'avoir une expérience de 5000 heures de vol au grand total dont 1000 heures

sur jet de plus de 24 tonnes et d'avoir des connaissances en anglais de niveau quatre au minimum.

Pour qu'un co-pilote qualifié, travaillant déjà pour HiFly, puisse devenir commandant de bord, il doit détenir une licence EASA sans restriction, justifier une expérience de 4.000 heures de vol au grand total dont la moitié sur jet de plus de 24 tonnes et aucun échec, ne fut ce que partiel, durant les 24 derniers mois au OPC/LPC.

Enfin, pour devenir premier officier, il faut être titulaire d'un ATPL de l'EASA ou une licence de pilote professionnel (CPL « *Frozen ATPL* »), avoir 1500 heures de vol au grand total dont 500 heures sur jet au minimum. De plus, il faut détenir une qualification de vol aux instruments valide et avoir des connaissances en anglais de niveau quatre au minimum.

Toutefois, ces minima n'ont pas toujours été appliqués aux pilotes des la Défense belge du fait de leur expérience militaire spécifiques. Toutefois, à l'origine, la priorité a été donnée aux pilotes disposant d'une expérience antérieure sur les deux Airbus A310 de la 21^{ème} Escadrille lors de la formation initiale des premiers équipages sur l'A330. L'expérience acquise par certains pilotes sur C-130 Hercules, Lockheed F-16 ou Embraer 135 et 145 a ainsi été prise en compte.

Pour un pilote souhaitant effectuer une conversion sur l'Airbus A330, la procédure est assez standard. Il s'agit d'effectuer une formation au sol de trois semaines prodiguée par l'entreprise canadienne CAE qui consiste à passer en revue la description ainsi que les performances de l'avion, les procédures spéciales et d'urgence ainsi que d'autres aspects

L'équipage du 21 juillet 2013

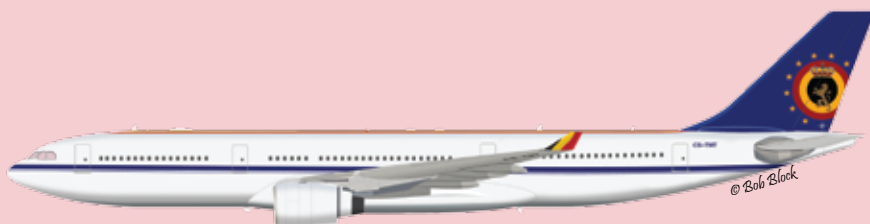


L'équipage de la 21^{ème} Escadrille qui a effectué le dernier défilé du 21 juillet de l'Airbus A330.

Fonction	Nom
Commandant de bord	Cdt Avi Philippe ANTOINE
Premier officier.....	Cdt Avi Tom DEWULF
TRI	Luc BONDROIT
Loadmaster	1SgtMaj Sven LATET
Chef de cabine	Adjt Geert CALLEBAUT
Agent de bord	1CplChef Karine ENGELS
Agent de bord	1Sdt Wanda REYNDERS
Agent de bord	1SgtChef Danny SANNEN
Agent de bord	Cpl Frédéric VERHEYDEN
Agent de bord	Cpl Yves WARMOESKERKEN

Airbus A330-332

Caractéristiques



Dimensions

Longueur.....	63,60 m
Hauteur	16,85 m
Envergure	60,30 m
Diamètre de la cabine	5,64 m
Longueur de la cabine	50,35 m

Motorisation

Moteurs	2 x Pratt & Whitney PW4168
Puissance maximale des moteurs.....	68.000 livres (302,48 kN) de poussée
Auxiliary Power Unit.....	Honeywell GTCP331-350C

Poids et capacités

Poids à vide	123.000 kg
Capacité maximale en carburant.....	98.000 litres
Charge utile.....	45.000 kg
Passagers.....	263 (C42Y221)
Poids maximum au décollage	215.900 kg
Poids maximum à l'atterrissage	177.000 kg

Performances

Plafond maximum.....	41.100 pieds
Vitesse de croisière.....	464 kts (860 km/h)
Vitesse maximale	475 kts (880 km/h)
Rayon d'action	5.669 NM (10.500 km)

requis par la réglementation. S'en suivent 42 heures sur simulateur de vol incluant des pratiques d'atterrissage et des opérations par visibilité réduite. Par la suite le pilote suivra un cours de conversion opérationnelle portant, notamment, sur les équipements de sécurité, le transport de matières dangereuses, les espacements verticaux RVSM, etc. Quant à la partie pratique sur aéronef, elle consiste à effectuer au minimum 20 secteurs ou 50 heures de vol sous la supervision d'un instructeur puis d'un *Line Training Captain* d'HiFly.

Pour maintenir ses qualifications sur Airbus A330, il faut réussir le test de compétences opérationnelles (OPC - *Operator Proficiency Check*) consistant en quatre heures effectuées au simulateur de vol et se déroulant six mois après le test de vérification des compétences de

la licence (LPC - *License Proficiency Check*) qui, lui, comporte également quatre heures de simulateur à effectuer trois mois avant l'expiration de la licence. Toutefois, afin de se pratiquer en vue du LPC, trois heures de pratique sont réalisées au simulateur de vol. En plus de tout ceci, les pilotes passent au moins deux tests avec un commandant de bord-instructeur en ligne d'HiFly. Enfin, il existe aussi plusieurs tests et cours de révision au sujet de différentes matières spécifiques incluant, entre autres, l'avion, ses systèmes et les procédures d'urgence. Inutile de dire que le maintien des compétences est très exigeant pour les équipages, mais la sécurité des vols est à ce prix.

En ce qui concerne les agents de bord et le personnel de cabine, ceux-ci sont aussi formés selon la réglementation civile EU-OPS qui

est donnée par le WAN (*Wallony Aerotraining Network*), une école agréée par l'EASA et établie à l'aéroport de Charleroi-Gosselies.

Le futur

Le mardi 16 avril 2013, le ministre de la Défense nationale, Pieter De Crem, annonce que le contrat de location de l'Airbus A330, qui arrive à échéance à la fin de l'année, ne sera pas renouvelé, mais qu'un nouvel appareil monocouloir, donc plus petit, le remplacera. Cet appareil sera loué par le biais d'une procédure négociée avec publication d'un appel d'offres au niveau européen « en raison de la complexité et de la nature du marché », selon les termes du ministre.

Cette décision est motivée par le fait que l'Airbus A330 est surdimensionné pour les besoins de la Défense belge. D'autre part, alors que le contrat de location spécifiait que 2.000 heures de vol annuelles pouvaient être accomplies, l'avion n'a volé que 1.165 heures en 2010, 1.114 heures en 2011 et 1.138 heures en 2012. Par ailleurs, dans le cadre du parc d'aéronefs de l'EATC (*European Air Transport Command*) duquel l'A330 fait partie, il y a, semblerait-il, une surabondance d'avions gros-porteurs alors qu'il y aurait un manque pour des aéronefs de plus petit calibre, tels des appareils des familles Airbus A320, Boeing 737 ou Boeing 757. Il est donc tout indiqué pour la Belgique de profiter de l'opportunité de louer un avion plus petit, donc moins coûteux, et de, malgré tout, être en mesure de répondre à ses engagements européens au sein de l'EATC ainsi que du système d'échange ATARES (*Air Transport, Air-to-Air Refuelling and other Exchange Services*).

Le Conseil des ministres du 19 avril 2013 autorise le ministre de la Défense Pieter De Crem à lancer des procédures de marchés publics pour « un contrat pluriannuel pour la livraison de services pour une capacité de transport aérien longue distance de l'ordre de 1.500 heures de vol par an ». Une invitation à demande de participation est émise le 23 avril 2013 et est libellée comme suit : « Mise à disposition de la Défense belge d'une capacité de l'ordre de 1.500 heures de vol par an, par le biais d'un avion dédié de type *narrow-body*, sans équipage,

pour le transport de troupes, de (V)VIP, l'évacuation urgente de civils et le transport de fret (au moyen de palettes et containers). Les distances suivantes doivent pouvoir être parcourues dans un même *Flight Duty Period* : Bruxelles-Kinshasa (3.400 NM), Bruxelles-Dushanbe (3.300 NM) ou Bruxelles-Washington (3.400 NM) avec arrêt technique éventuel respectivement à Cotonou/Niamey, Tbilisi ou Gander. Le contrat doit également permettre la mise à disposition d'un appareil supplémentaire (*narrow-body* ou *wide-body*, en fonction de la mission) ». Les propositions des cinq candidats les mieux classés, qui doivent être reçues avant le 24 mai 2013, seront évaluées et ceux-ci pourront, après vérification de leur conformité aux critères de sélection,

recevoir le cahier spécial des charges et se voir invités à remettre une offre ainsi qu'à participer aux négociations. On note aussi dans le document que la durée du contrat porte sur 48 mois.

Plusieurs entreprises ont pu répondre favorablement en soumettant valablement une proposition de service suite à la diffusion du cahier spécial des charges. Les offres sont actuellement analysées par les spécialistes du ministère de la Défense et l'on devrait s'attendre à l'annonce de l'octroi du contrat vers la fin de l'année. À ce moment, l'Airbus A330 CS-TMT quittera définitivement Melsbroek.

Pierre Gillard
www.alouettelama.com

L'auteur tient à remercier les membres de l'équipage de l'Airbus A330 de même que le personnel du service des Relations publiques de COMOPSAIR, notamment madame Sofie Naeyaert, l'Adjudant-chef Wim Verschueren et l'Adjudant Jozef Vanden Broeck, pour les facilités accordées lors du défilé aérien du 21 juillet 2013. Il tient aussi à remercier très chaleureusement le Major aviateur François Passagez, les Capitaine-commandants aviateurs Philippe Antoine et Michel Campers, le Lieutenant-colonel aviateur Kristof De Winter, messieurs Bob Block, Michel Davain, Jean-Luc Debroux, Philippe Deweert, Gérard Gaudin, Jos Schoofs et Guy Viselé pour leur participation appréciée à la réalisation de cet article.

Les prédécesseurs de l'A330



© SID Vox

Si l'on remonte le temps et l'histoire du 15^{ème} Wing à la recherche des prédécesseurs de l'Airbus A330, on arrive en septembre 1950, moment où un premier DC-4 (KX-1) est acquis auprès de la SABENA afin d'assurer les liaisons avec le Congo. Un second (KX-2), en provenance de la SAS, est livré en juin 1954. Ces deux appareils sont retirés du service en 1971.



© www.mar.co.uk

À partir de mai 1958, quatre Douglas DC-6 (KY-1 à KY-4) viennent renforcer la flotte de la 21^{ème} Escadrille. Deux proviennent directement de Douglas tandis que les deux suivants sont transférés de la SABENA en octobre 1960. Ils sont retirés du service tous les quatre pour être entreposés en vue de leur revente à Coxyde à la fin de 1976.



L'ombre de l'A330 planant sur la campagne belge le 21 juillet 2013.

1950 - 2013

Le retrait des DC-6 coïncide avec l'arrivée de deux Boeing 727-29C (CB-01 et CB-02) également en provenance de la SABENA. Ces deux avions, qui permettent le transport mixte de passagers et de fret, se révéleront être parfaitement adaptés aux missions à longue distance dévolues au 15^{ème} Wing.



C'est avec beaucoup de regrets que les Boeing 727 sont remplacés en 1997 et 1998 par deux Airbus A310-222 (CA-01 et CA-02) de *Singapore Airlines* et ce, d'autant plus, que leur fiabilité est loin d'égaler celle de leurs prédécesseurs. Ils sont entreposés à Melsbroek en 2009 et 2010 avant d'être revendus à une entreprise civile. Actuellement, ces deux appareils attendent encore leur sort sur le tablier de *Lufthansa Technik* à l'aéroport de Bruxelles National.



De Airbus A330 van de Belgische Defensie

Zoals gebruikelijk ben ik op deze 21^{ste} juli 2013 door de Belgische Defensie uitgenodigd om deel te nemen aan het luchtdefilé van de Nationale Feestdag. Dit jaar, en voor de tweede maal in drie jaar, wacht me een zitje aan boord van de Airbus A330 om deze gebeurtenis bij te wonen die dit jaar extra luister heeft gekregen door de troonsafstand van Zijne Majesteit Koning Albert II en de eedaflegging van zijn zoon, Zijne Hoogheid Prins Filip. Zoals gewoonlijk komen de passagiers van de verschillende vluchten om 13 uur samen in de bar van de militaire luchthaven van Melsbroek. Ik heb er het genoegen twee vrienden te ontmoeten die ik sinds lang niet meer heb gezien en breng dus enkele aangename momenten met hen door. Iets vóór 16 uur worden de passagiers die met de Airbus meevliegen, verzocht in te stappen. Eens aan boord zoek ik, op basis van mijn vroegere ervaring, een plaats aan een venster vóór de vleugel om zo enkele foto's te kunnen nemen van het Paleizenplein in Brussel waar het gronddefilé plaatsvindt. Het is echter verloren moeite, want dit jaar werd de vliegroute veranderd zodat ik het klassieke beeld met het Koninklijk Paleis – om het zo te zeggen – royaal heb gemist!

Het laatste 21 juli-defilé van de A330

Het is even over 16u30 als de zware Airbus halt houdt aan de kop van startbaan 07. Om 16u40 stipt wordt de gashendel voorwaarts geschoven en stijgt ons toestel op om zich al snel te stabiliseren op een kruishoogte van ongeveer 1.500 voet, een eerder ongewone hoogte voor een vliegtuig van dergelijke omvang! Het weer is prachtig en er is geen enkele wolk te bespeuren in de azuurblauwe hemel. Wel zijn de vele thermische stijgwinden goed voelbaar in onze Airbus, die aan lage snelheid verder vliegt. Aangekomen boven Herentals, voeren we gedurende 25 minuten bochten uit in afwachting van het verdere verloop van de vlucht. Die regelmatige veranderingen van richting en motorregime worden door de maag van sommige passagiers niet echt op

prijs gesteld. Waarschijnlijk dragen het regelmatig consulteren van zijn smartphone of het bekijken van net gemaakte foto's ook bij tot het ziek worden. Al vlug moeten verschillende personen in mijn omgeving gebruik maken van de zakjes die voor zulke omstandigheden voorzien zijn. Eens vol worden ze door het cabinepersoneel afgevoerd en vervangen door een nieuw exemplaar, dat vaak onmiddellijk opnieuw wordt gebruikt. Op een bepaald ogenblik voegen de Embraers, de C-130's en de Duitse Transall die ook aan het defilé deelnemen zich bij ons. Iedereen neemt zijn plaats in de formatie in richting Gent, waar een bocht naar Brussel wordt

uitgevoerd. Het overvliegen van de hoofdstad verloopt in een mum van tijd en eens de voorsteden bereikt, klimt het toestel om de normale procedure voor een landing op startbaan 02 van de luchthaven van Brussel-Nationaal in te zetten. Daar is een deel van het luchtverkeer voor de duur van het defilé stilgelegd, tot groot ongenoegen van een aantal luchtvaartmaatschappijen. Eens terug op zijn stelplaats op de militaire luchthaven van Melsbroek, vraagt een humoristisch aangelegde onderofficier van het cabinepersoneel aan de vrouwelijke passagier die net voor mij zit en erg te lijden heeft van luchtziekte, of ze bereid is om nu al een ticket voor de vlucht van volgend jaar te reserveren! Zo eindigt mijn vlucht op de Nationale Feestdag van 2013.



powered
by



Een baanbrekend contract

Toen men mij voor het defilé van dit jaar aanduidde voor de Airbus A330, dacht ik nog "nog eens de A330", maar toen ik vernam dat het huurcontract in december niet zou verlengd worden, was ik al bij al tevreden de laatste 21 juli van dit toestel te mogen meemaken. De geschiedenis van de huur van de Airbus A330 met registratie CS-TMT bij het Portugese HiFly gaat terug tot eind van de jaren 2000, toen de 15^{de} Wing twee Airbus A310-222 toestellen in dienst had. Deze waren uitgerust met Pratt & Whitney JT9D-7R4E1 motoren die regelmatig in panne vielen en daardoor meermaals de Belgische media haalden. Tot ergernis van de verantwoordelijken van Defensie. De vervanging van beide vliegtuigen wordt dus overwogen en een vernieuwend idee maakt daarbij opgang: in plaats van één of meer transporttoestellen aan te kopen, zou men ze "droog" bij een gespecialiseerde burgerfirma huren. De bemanningen zouden echter militairen van het 21^{ste} Smaldeel blijven.

Een oproep tot het indienen van voorstellen in die zin wordt op 16 december 2008 gelanceerd. Daarin is bepaald dat "de onderschrijver aan Defensie een capaciteit ter beschikking stelt van 2.000 vliegreuren per jaar met een *wide body* vliegtuig zonder bemanning en met een hoge graad van betrouwbaarheid en voorziet in het preventief onderhoud, de nodige herstellingen en bijbehorende diensten, teneinde de inzet en luchtwaardigheid te verzekeren zoals voorzien in de burgerlijke reglementering ter zake in Europa". Daarenboven wordt gesteld dat enkel de types Airbus A300, A310, A330 en A340 of Boeing 767-200(ER) en 767-300(ER) in aanmerking komen. Wat de piloten en het cabinepersoneel betreft, wordt bepaald dat ze "ter beschikking worden gesteld door de Belgische Defensie. In die context zal de onderschrijver over de mogelijkheid moeten beschikken om zowel hun omscholing als de recurrente training te verzekeren. Elke vlucht zal het voorwerp uitmaken van een aankondiging aan de onderschrijver met een voorafgaande kennisgeving van minstens 24 uur. Om dat alles te realiseren, mag de onderschrijver één enkel toestel aan de Belgische Defensie toewijzen of zijn

verplichtingen nakomen met een pool van vliegtuigen van hetzelfde type (om mogelijke vertraging bij de inzet te voorkomen en/of kosten voor de omscholing van het personeel). Al die toestellen moeten voldoen aan de essentiële criteria van het toekomstige bijzondere lastenboek. De betrouwbaarheid van de dienst zal bepaald worden aan de hand van de stiptheid bij het vertrek van de vluchten en de beschikbaarheid van het (de) toestel(len). De vereiste minima, de procedure van opvolging en de berekening van de betrouwbaarheid en de daaraan verbonden sancties worden in het toekomstige bijzondere lastenboek vermeld." Tenslotte verneemt men ook dat het maximaal bedrag van het contract op 12 miljoen euro per jaar is vastgesteld.

HiFly, een ernstige partner

Op 25 augustus 2009 wordt het contract toegewezen aan de Franse makelaar Avico die zich als bemiddelaar opstelt voor de Portugese firma HiFly die de huur van een Airbus A330-300 aan Defensie voorstelt. Het toestel komt officieel in dienst op 19 november 2009. Het is het grootste vliegtuig dat door de Luchtcomponent gebruikt wordt sinds zijn bestaan. Wegens zijn uitzonderlijke afmetingen voor een Belgische militair toestel, wordt het lachend de "*Belgian Air Force One*" genoemd. Zijn beschildering met het kenteken van Defensie op een donkerblauwe staart is vergelijkbaar met die van de andere "witte" toestellen van het 21^{ste} Smaldeel. Boven op de romp zijn de nationale kleuren aangebracht, wat niet het geval is voor de Embraers en Falcons. Op een bepaald ogenblik doet het gerucht de ronde dat het de echtgenote van de Minister van Defensie is die de beschildering van het vliegtuig heeft gekozen, wat de betrokkene ertoe noodzaakt een en ander publiekelijk te ontkennen!

Tijdens zijn eerste maanden in dienst krijgt de A330 af te rekenen met een aantal technische incidenten. Onder andere een brandstoflek en moeilijkheden met het intrekken van het landingsgestel zorgen voor vertragingen bij het vertrek en bij de uitvoering van de opdrachten. Op een bepaald ogenblik rijdt een dienstverlenende firma de "*Belgian Air Force One*" vast in de mulle grond langs een taxibaan van Melsbroek.

Vanzelfsprekend likken de populaire media zich bij zulke voorvallen de vingers af. Als toppunt gebeurt het zelfs dat de vervangende Airbus A310 van HiFly averij heeft!

Toch zal het personeel zich stilaan op het nieuwe toestel inwerken en goede betrekkingen met het team van HiFly opbouwen. Uiteindelijk verhoogt ook de betrouwbaarheid van het toestel en kan men na vier jaar spreken van een positieve balans. Zo zal de Minister van Defensie op 16 april 2013 voor de Commissie Defensie van de Kamer verklaren dat de Airbus A330 "uitzonderlijk goed heeft gepresteerd tijdens de korte periode dat hij kon ingezet worden".

Telkens de Airbus CS-TMT niet beschikbaar was, zorgde HiFly zo snel mogelijk voor een vervangend toestel. Zo vloog in maart 2010 tijdens een gepland onderhoud van de CS-TMT een andere Airbus A330 van HiFly (CS-TFZ) voor Defensie. Volgens een correspondent van het persagentschap Belga heeft HiFly meermaals een vervangtoestel in Melsbroek geprepositioneerd wanneer belangrijke diplomatieke opdrachten van regeringsleden gepland waren, voor het geval de CS-TMT het liet afweten. Daarbij bevond zich minstens één keer een Airbus A310 en één keer een A340, naast de reeds aangehaalde A330 CS-TFZ.

Een vliegtuig bestemd voor België

De Airbus A330-322 die voor de Belgische Defensie vliegt heeft het serienummer 096. Het toestel maakt zijn eerste vlucht op 12 april 1995 in Toulouse om vervolgens aan de verhuurmaatschappij ILFC (*International Lease Finance Corporation*) te worden geleverd. Op 11 januari 1996 komt het met de registratie 9M-MKZ in dienst bij *Malaysian Airlines*. Daarna verhuurt ILFC het vliegtuig aan SABENA en komt het zo een eerste keer naar België. De nationale Belgische luchtvaartmaatschappij neemt het op 14 april 1999 in dienst als OO-SFX en dat tot op de trieste dag van 7 november 2001 waarop de maatschappij failliet gaat. Vanaf 4 december 2002 gaat het als CS-TMT naar de maatschappij *Air Luxor*, die zich van dan af een benijdenswaardige reputatie op de Europese markt opbouwt door het aanbieden van op maat gemaakte en verfijnde

diensten. Bovendien betekent "louxo" in het Portugees "luxe". Begin 2004 wordt de Airbus gedurende enkele maanden onderverhuurd aan Garuda Indonesia. In 2005 wordt het aan de nieuwe Portugese luchtvaartmaatschappij HiFly verkocht. Deze specialiseert zich in de verhuur van de grote Airbus vliegtuigen op korte en middellange termijn aan maatschappijen die sporadische nood hebben aan dat soort toestellen. Op 11 oktober 2005 wordt het, nog steeds geregistreerd als CS-TMT, het allereerste vliegtuig van de vloot van HiFly. Ten slotte komt het toestel een tweede keer naar België als vanaf 19 november 2009 het contract met de Belgische Defensie zijn aanvang neemt.

De opdrachten

De belangrijkste opdracht van de Airbus A330 is natuurlijk het vervoer van personeel en vracht. Vooraan in de zeer ruime cabine kunnen 42 passagiers plaatsnemen in *business class* zetels die uitgerust zijn met een individueel *entertainment*-systeem. Achteraan is er ruimte voor 225 passagiers in *economy class*. Voor het overige is de inrichting van de cabine in alle opzichten vergelijkbaar met die van elk ander commercieel lijnvliegtuig. Zo nodig is er ook ruimte voor drie brancards.

Vooraan in het laadruim kunnen zes standaardpaletten van 96 duim of 18 LD3-containers meegenomen worden. In het achterste gedeelte is er plaats voor nog eens 14 LD3-containers of twee paletten van 88 duim en drie paletten van 96 duim samen met wat losse vracht. Er kan dus een totaal van 44 ton vracht mee aan boord van de Airbus.

De bemanning bestaat uit een boordcommandant, een eerste officier en het cabinepersoneel met een purser, vijf stewards en een loadmaster. Alle bemanningsleden zijn militairen, maar moeten toch aan alle vereisten reglementen van burgerluchtvaart voldoen omdat het vliegtuig volgens de EU-OPS regels wordt uitgebaat. Daarnaast moeten ze ook alle aspecten van het gebruikershandboek van de maatschappij HiFly in acht nemen.

Tijdens zijn vluchten voor de Belgische Defensie doet de Airbus A330 CS-TMT erg gevarieerde en zelfs exotische bestemmingen aan. Zo

vervoert hij leden van de Koninklijke familie en van de regering tijdens diplomatieke reizen, soms vergezeld van journalisten of medewerkers. Hij wordt eveneens ingezet bij de aflossing van ISAF-troepen in Afghanistan en we zagen het toestel ook al mensen en materieel overbrengen bij natuurrampen, zoals de aardbeving in Haïti in januari 2010.

Natuurlijk hebben de bemanningen in de loop van de vier jaar dat ze de Airbus voor Defensie vliegen heel wat opmerkelijke momenten meegemaakt.

Commandant vlieger Philippe Antoine vertelt twee anekdotes die hij als boordcommandant meemaakte: "Tijdens een evacuatieopdracht in Tunesië van vluchtelingen uit verschillende Afrikaanse landen die Libië bij het losbarsten van het conflict hadden verlaten, spraken veel van de vervoerde jongeren alleen Arabisch. Tijdens de eerste veiligheidsbriefing door het cabinepersoneel dachten een twintigtal van die jongeren dat ze de reddingsvesten vóór de vlucht moesten aandoen en bliezen ze ze onmiddellijk op, nog voor het cabinepersoneel kon ingrijpen. Daarom beslisten we al de volgende briefings in het Arabisch te geven in plaats van in het Engels. De vertaling van de briefing gebeurde door een Belgische militair van Noord-Afrikaanse afkomst. Hij maakte geen deel uit van het cabinepersoneel, maar behoorde wel als ondersteunende versterking bij het detachement." Een andere anekdote. "Tijdens een nachtelijke landing in Kinshasa botsten we met een grote nachtuil op het ogenblik dat het hoofdlandingsstel de grond raakte. Bij het neerkomen van de neus voelden we een relatief harde schok ter hoogte van het neuslandingsgestel. Later bleek dat we een jakhals geraakt hadden. Het gebeurt zelden dat men tijdens één en dezelfde landing zowel een vogel als een zoogdier raakt!"

Wanneer de Airbus niet door Defensie wordt gebruikt, wordt het toestel door HiFly aan andere luchtvaartmaatschappijen verhuurd. Het is zo dat we het in augustus 2013 een vlucht voor Royal Air Maroc tussen Casablanca en Montreal zagen uitvoeren. Het is ook om die reden dat het grote opschrift "Belgian Air Force", dat in het begin op de flanken van het toestel was aangebracht,

verwijderd werd. Zo kreeg het vliegtuig een wat meer "anoniem" uitzicht.

Opleiding van de bemanning

De Airbus A330 van de Belgische Defensie is een in Portugal civiel geregistreerd vliegtuig. Bijgevolg moeten de opleiding en de training van de bemanning beantwoorden aan de normen van het EASA, alsook aan de strenge militaire vereisten. Daarnaast moeten de bemanningsleden ook de aanbevelingen van het gebruikershandboek van de eigenaar van het vliegtuig, de maatschappij HiFly, respecteren. Dat vereist bijvoorbeeld dat de boordcommandant een *Command Course CRM* gevolgd heeft, online een vorming onder toezicht van instructeurs van HiFly heeft gekregen en voor een bekwaamheidsproef is geslaagd.

Om boordcommandant te worden, moet men houder zijn van een ATPL-licentie van EASA, over een vliegervaring van 5.000 uur beschikken – waarvan 1.000 uur op jets van meer dan 24 ton – en een *English Language Proficiency* van ten minste niveau 4 hebben.

Een co-piloot die reeds door HiFly is aangenomen, kan boordcommandant worden op voorwaarde dat hij houder is van een EASA-licentie zonder beperkingen, minstens 4.000 vlieguren kan voorleggen – waarvan de helft op jets van meer dan 24 ton – en in de voorbije 24 maanden steeds volledig geslaagd is voor alle OPC/LPC (*Operator/Licence Proficiency Checks*).

Ten slotte, om eerste officier te worden, moet men houder zijn van een ATPL-licentie van EASA of een licentie van beroepsopiloot (CPL "Frozen ATPL") en een totaal van 1.500 vlieguren hebben, waarvan minstens 500 op jet. Bovendien moet men houder zijn van een geldige kwalificatie instrumentvliegen en de Engelse taal beheersen op niveau 4 of hoger.

Deze minima waren echter niet altijd van toepassing voor de piloten van de Belgische Defensie omwille van hun specifieke militaire ervaring. Op die manier werd de eerdere ervaring van piloten op C-130 Hercules, Lockheed F-16A/B of Embraer 135 en 145 gevaloriseerd. Tijdens de vorming

van de eerste bemanningen op A330 werd wel voorrang gegeven aan piloten die reeds ervaring hadden op de twee Airbus A310's van het 21^{ste} Smaldeel.

Voor een piloot die op Airbus A330 wenst om te scholen, wordt een gestandaardiseerde procedure gevolgd. Eerst is er een grondopleiding van drie weken bij het Canadese CAE, waar de piloot vertrouwd wordt gemaakt met de kenmerken van het toestel en zijn prestaties, met zijn bijzondere en noodprocedures en met een aantal andere elementen die reglementair voorgeschreven zijn. Daarna volgen 42 uur op de vliegsimulator, met inbegrip van de landingsprocedures en het vliegen bij slecht zicht. Vervolgens is er een operationele conversie cursus die handelt over de veiligheidsuitrusting van het vliegtuig, het transport van gevaarlijke goederen en het vliegen in RVSM-luchtruim (*Reduced Vertical Separation Minima*), enz. Wat de praktijk betreft, moet de kandidaat minstens 20 cycli of 50 vliegreizen uitvoeren, eerst onder toezicht van een instructeur, daarna van een *Line Training Captain* van HiFly.

Om zijn kwalificaties op Airbus A330 te behouden, moet men slagen in een operationele check (OPC – *Operator Proficiency Check*). Deze bestaat uit vier uren vliegsimulator en wordt zes maanden na de licentie check (LPC – *License Proficiency Check*) afgelegd, die eveneens vier uren simulator omvat en drie maanden voor het verlopen van de licentie moet plaatsvinden. Om zich op de LPC voor te bereiden, vliegt de piloot drie uren op de simulator. Bovenop dat alles moeten twee praktische proeven afgelegd worden in aanwezigheid van een boordcommandant-instructeur van HiFly. Ten slotte zijn er nog een aantal tests en opfrissingscursussen voor een aantal specifieke onderwerpen zoals het vliegtuig, zijn systemen en zijn noodprocedures. Onnodig te zeggen dat het behouden van kwalificaties bijzonder veeleisend is voor de bemanningen, maar vliegveiligheid vereist deze prijs.

Wat de persers en het cabinepersoneel betreft, hun opleiding gebeurt eveneens volgens de civiele EU-OPS reglementering en wordt door het WAN (*Wallony Aerotraining Network*) verzorgd. Dat is een door het EASA erkende school op de luchthaven van Charleroi-Gosselies.

De toekomst

Op dinsdag 16 april 2013 kondigde de Minister van Defensie aan dat het huurcontract voor de Airbus A330, dat op het einde van het jaar afloopt, niet zal worden vernieuwd, maar dat het vliegtuig vervangen zal worden door een kleiner *single aisle* toestel (tussen de zetels bevindt zich slechts één enkele gang). Dat zal eveneens gehuurd worden via een onderhandelingsprocedure met publicatie van een openbare aanbesteding op Europees niveau "omwille van de complexiteit en de aard van de markt", aldus de Minister.

Deze beslissing wordt gemotiveerd met het gegeven dat de Airbus A330 te groot is voor de noden van de Belgische Defensie. Anderzijds voorzag het contract in 2.000 vliegreizen per jaar terwijl het vliegtuig in werkelijkheid slechts 1.165 uren vloog in 2010, 1.114 in 2011 en 1.138 in 2012. Ten slotte blijkt dat er in de aan het EATC (*European Air Transport Command*) toegewezen vloot aan vliegtuigen, waar ook de A330 toe behoort, een overvloed is aan *wide-body* vliegtuigen (met twee gangen tussen de zetels), terwijl er een tekort is aan kleinere toestellen van het type Airbus A319/320/321, Boeing 737 of Boeing 757. België kan dus best van deze gelegenheid gebruik maken om een kleiner vliegtuig te huren, dat minder duur is, maar toch in staat zijn Europese verplichtingen na te komen in de schoot van het EATC en het uitwisselingssysteem ATARES (*Air Transport, Air-to-air Refuelling and other Exchanges Services*).

De Ministerraad van 19 april 2013 staat Minister van Defensie Pieter De Crem toe om de procedure voor de openbare aanbesteding op te starten voor "een meerjarencontract voor het verlenen van diensten voor een luchttransportcapaciteit voor de lange afstand in de orde van grootte van 1.500 vliegreizen per jaar". Een oproep tot deelname werd op 23 april 2013 gelanceerd en luidt als volgt: "het ter beschikking stellen aan de Belgische Defensie van een capaciteit van 1.500 vliegreizen per jaar door middel van een vliegtuig zonder bemanning van het type *narrow-body* voor het transport van troepen, (V)VIP's, te evacueren

burgers en vracht (op paletten en in containers). De hiernavolgende afstanden moeten in één Flight Duty Period kunnen afgelegd worden: Brussel - Kinshasa (3.400 NM), Brussel - Dushambe (3.300 NM) of Brussel - Washington (3.400 NM) met een eventuele technische stop in Cotonou/Niamey, Tbilisi of Gander. Het contract moet eveneens toelaten een bijkomend toestel ter beschikking te stellen (*narrow-body* of *wide-body*, afhankelijk van de opdracht)". De beste vijf voorstellen die vóór 24 mei 2013 ingediend worden, zullen geëvalueerd worden. Na controle op de overeenstemming van de voorstellen met de selectiecriteria, zullen hun indieners het bijzonder lastenkohier ontvangen en verzocht worden om een prijsofferte in te dienen en deel te nemen aan de onderhandelingsprocedure. Het document voorziet een contractduur van 48 maanden.

Verschillende ondernemingen hebben na ontvangst van het bijzondere lastenkohier gunstig geantwoord door een geldig voorstel voor dienstverlening in te dienen. Na evaluatie van de voorstellen door specialisten van Defensie kan men zich tegen het einde van het jaar aan de aankondiging van de toekenning van het contract verwachten. Dan zal Airbus A330 CS-TMT Melsbroek definitief verlaten.

Pierre Gillard

www.alouettelama.com

Vertaling: Adjt b.d. Jan Bossuyt

De auteur wenst de bemanning van de Airbus A330 en het personeel van de dienst Public Relations van COMOPSAIR, meer bepaald mevrouw Sofie Naeyaert, Adjudant-chef Wim Verschueren en Adjudant Jozef Vanden Broeck, te bedanken voor de geboden mogelijkheden tijdens het defilé van 21 juli 2013. Hij houdt er ook aan om Majoor vlieger François Passagez, de Kapiteins-commandanten vliegers Philippe Antoine en Michel Campers, Luitenant-kolonel vlieger Kristof De Winter en de heren Bob Block, Michel Davin, Jean-Luc Debroux, Philippe Deweert, Gérard Gaudin, Jos Schoofs en Guy Viselé te danken voor hun gewaardeerde hulp bij het opstellen van dit artikel.

Le vendredi 6 septembre 2013, un exercice important est prévu à Beauvechain. Le passage d'un orage a légèrement perturbé l'horaire, car la nébulosité et les précipitations ont momentanément réduit la visibilité au-dessus de la base aérienne. La démonstration a été décalée d'une petite demi-heure. C'est le général aviateur Gérard Van Caelenberge, chef de la Défense, qui introduit l'exercice auprès des autorités civiles et militaires présentes sur la base. L'exercice est représentatif des activités actuelles de la Composante Air lorsqu'elle est sollicitée dans le cadre de l'OTAN ou de l'ONU sur des théâtres d'opérations extérieurs. Il met en scène la large gamme des moyens aériens disponibles pour mener à bien ce type de missions.

100 YEARS



**BELGIAN
MILITARY AVIATION**



Centennial Power Demo

Le scénario de la *Centennial Power Demo* décrit l'engagement de la Belgique dans le cadre d'une résolution des Nations Unies pour intervenir militairement dans un pays fictif déstabilisé par des forces rebelles et criminelles. Une base aérienne où sont déployés des F-16, des hélicoptères A109BA et des drones B-Hunter est harcelée par les rebelles. D'autre part, le quartier-général, protégé par des éléments du 2^e Bataillon Commando et par le Bataillon ISTAR (*Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance*) et ses Pandur de reconnaissance et d'observation, est lui aussi menacé par des éléments rebelles qui tentent de s'infiltrer au sein du dispositif.

Face à la détérioration de la situation, des F-16 configurés GCAS (*Ground Close Air Support*) décollent pour protéger les installations amies. Toutes les opérations des avions de combat sont placées sous la coordination d'un AWACS (*Airborne Warning And Control System*) dont le radar aéroporté permet de suivre les appareils sur zone et d'assigner une mission à chacun selon l'évolution de la situation tactique. Un drone surveille la zone et évalue le développement des menaces en temps réel. Les F-16 sont dirigés vers le quartier-général pour effectuer un passage d'intimidation SOF (*Show of Force*) à basse altitude et grande vitesse. Cela ne suffit pas et des tirs sont requis par les FAC (*Forward Air Controllers*) pour enrayer la progression des troupes hostiles. Le moment de répit qui suit les tirs est mis à profit pour infiltrer des forces spéciales, parachutées par C-130 ou déposées par hélicoptères A109BA et Sea King sous la protection d'hélicoptères d'assaut AH-64 Apache de la coalition. C'est un Apache hollandais du 301 Squadron basé à Gilze-Rijen qui assure cette tâche. Des renforts sont déposés par un C-130 lors d'un atterrissage à forte pente destiné à le protéger des tirs venus du sol. Ce posé d'assaut est protégé par une CAP (*Combat Air Patrol*) assurée par les F-16. Mais ces avions doivent être ravitaillés pour pouvoir rester sur zone le temps nécessaire et un KDC-10 de la *Koninklijke Luchtmacht* hollandaise leur fournit le carburant dont ils ont besoin. Enfin, dès que la situation le permet et qu'une zone d'atterrissage



sécurisée est établie, les blessés sont évacués par des hélicoptères sanitaires A109BA protégés par des hélicoptères armés.

Des démonstrations comparables avaient déjà été présentées en public lors des journées de la Défense ou de grands meetings aériens. La *Centennial Power Demo* était d'une autre ampleur. Quatre F-16 de la 1^{re} escadrille de Florennes et quatre F-16 de la 31^e escadrille de Kleine-Brogel participaient à la manœuvre. Le drone B-Hunter avait décollé de Gossoncourt et cerclait à une altitude de huit mille pieds au-dessus de Beauvechain d'où il retransmettait directement ses

images visibles à une station mobile placée derrière les tribunes. Cette station renvoyait alors les images captées par le drone sur un écran géant face aux spectateurs. Lors des passes de bombardement, outre les impacts de bombes simulés par des effets pyrotechniques, les F-16 se présentaient de manière réaliste en larguant de longues séquences de leurres thermiques (*flares*). Les rebelles, armés de fusils d'assaut de différents types arrivaient depuis l'arrière des tribunes en hurlant et en mitraillant abondamment les positions figurant le quartier-général. Le KDC-10 hollandais (T-264) a fait un passage au-dessus de Beauvechain avec deux F-16, de





même qu'un des avions radar E-3A Sentry AWACS de Geilenkirchen. Cerise sur le gâteau, un passage à la manière des *Heritage Flight* a été réalisé par un C-130H (CH-04) et un A400M (F-WWMT). Sept de ces nouveaux avions de transport militaire développés par Airbus viendront bientôt remplacer les C-130H du 15^e Wing de Melsbroek. Ses capacités à transporter des charges plus importantes plus vite et plus loin sont attendues par les équipages de la 20^e escadrille. Un autre passage de relais a été symbolisé par le passage en formation d'un Sea King et de son successeur désigné : le NH-90. Il s'agissait ici d'un appareil de la marine hollandaise (N-195). Pour terminer, un groupe de six Alpha Jet a fait un passage en déroulant

un magnifique panache de fumées tricolores.

Après la démonstration aérienne, le général aviateur Van Caelenberge, chef de la Défense, et le général-major aviateur Claude Van de Voorde, commandant de la Composante Air, ont exprimé leur satisfaction et remercié les personnels ayant participé à l'exercice. Les invités ont été ensuite conduits au hangar de la 5^e escadrille où une réception était organisée. Un avion Sopwith Camel de la Première Guerre mondiale était présent sous le hangar et contrastait avec les appareils actuels exposés sur le parking devant le hangar. On pouvait y voir trois F-16 (FA-52, FA-102 et FA-131) dans diverses configurations d'armements air-air ou

air-sol. Deux pilotes de F-16 en tenue de vol complète étaient également présents et ont eu beaucoup de succès auprès de la presse. « *Strop* » et « *Bou²* », tous deux issus de la 31^e escadrille, étaient revêtus, pour le premier, de l'équipement standard des pilotes belges de F-16, tandis que le second portait la combinaison couleur sable et l'équipement de vol des opérations extérieures en Afghanistan. L'A109BA présent sur le parking était le H-24, l'appareil du *Solo Display Team* avec sa magnifique livrée aux couleurs des deux unités d'hélicoptères. Un A109BA medevac (H-46), un C-130H (CH-12), un Falcon 20E (CM-01) une Alouette III (M-3), un Alpha Jet (AT-21), un SF-260 (ST-45) et un drone B-Hunter complétaient le tableau des matériels volants actuellement en service. Le magnifique F-104G FX-47 du 1 Wing Historical Center et un inoubliable Fouga CM-170 Magister (MT-35) étaient exposés devant les drapeaux des pays partenaires de l'OTAN.

D'une durée d'environ une heure et demie, la *Centennial Power Demo* n'était hélas pas accessible au public, car cela aurait requis une organisation et des moyens supplémentaires comparables à ceux des grands meetings aériens, mais trop importants pour une durée aussi limitée. Cela n'a cependant pas empêché les spectateurs et spotters présents à l'extérieur de la base de Beauvechain de profiter du passage des avions et des hélicoptères.

Centenaire de l'aviation militaire belge



C'est en 1913, le 16 avril précisément, que le roi Albert I^{er} signe l'arrêté royal créant officiellement l'aviation militaire belge. Cet arrêté royal est publié quelques jours plus tard, le 20 avril 1913, dans les pages du *Moniteur Belge*. Dans un premier temps, il ne s'agit que de la création de la Compagnie d'aviateurs et de l'Ecole d'aviation. La Belgique est alors en retard sur les Etats-Unis, la France et l'Allemagne qui se sont dotées d'unités aériennes militaires entre 1908 et 1910. C'est le vol du 17 décembre 1903 effectué par les frères Wright qui a prouvé à la face du monde qu'il était possible de faire voler un appareil motorisé plus lourd que l'air. Bon nombre de militaires et d'industriels visionnaires de par le monde ont dès lors eu à cœur

de développer cette aviation toute neuve. En Belgique aussi. L'anversois Pierre de Caters et le liégeois Jules de Laminne sont deux industriels qui prennent très rapidement la mesure de cette nouvelle entreprise. Ils apprennent tout d'abord à piloter, avant de créer leur propre école de pilotage, allant même jusqu'à former également des militaires. Mais aucun autre cadre n'existe encore au sein des forces armées. Ces deux industriels militent cependant pour que l'armée belge s'intéresse aux avions et en achète.

Dès 1910, une étude est réalisée. Le premier avion, un Farman H.F.3, est acheté à Jules de Laminne et un premier pilote, le lieutenant Georges Nélis est formé au pilotage sur l'aérodrome privé de Jules de Laminne à Kiewit, mais aussi chez le constructeur Farman et le motoriste Gnôme. Le premier terrain d'aviation de l'armée belge est créé également en 1910 à Brasschaat, sur ce qui est alors un champ de tir de l'artillerie. Le site entre en service en 1911 et une école de pilotage y est installée. En septembre 1911 ont lieu les premières manœuvres impliquant des moyens aériens engagés par le commandant Mathieu. La première utilisation militaire de l'aviation est limitée à l'observation et à la reconnaissance, mais dès 1912, un appareil de Brasschaat équipé d'une mitrailleuse réalise des tirs vers des cibles au sol. Une autre dimension, dans un rôle véritablement militaire, s'ouvre alors à l'aviation. Les premiers avions militaires belges seront des Farman H.F.20 construits sous licence à Anvers par Bollekens Frères. A la fin du mois d'août 1913, deux escadrilles en sont pourvues et participent aux manœuvres d'automne, à l'occasion desquelles le commandant Mathieu fait essayer la TSF (télégraphie sans fil) à ses équipages en vol pour les réglages d'artillerie.

A la veille de la Première Guerre mondiale, l'aviation militaire comptait quatre escadrilles, dont deux complètement équipées. En 1918, il y en avait douze et près de deux cents avions. L'évolution technique et opérationnelle se poursuivit. En mai 1940, beaucoup d'avions furent détruits au sol. D'autres firent face mais ne firent pas le poids face à la *Luftwaffe* supérieure tant numériquement que techniquement. Des aviateurs belges poursuivirent



le combat en Grande-Bretagne au sein des squadrons de la *Royal Air Force* avant que ne soient créées des escadrilles totalement belges (349 et 350). Nombre de pilotes belges s'illustrèrent durant la Seconde Guerre mondiale.

Remise sur pied après la guerre, la Force Aérienne belge utilisa des avions de construction britannique (Spitfire, Mosquito, Meteor) et américaine (DC-3, C-119, F-84, F-104), mais aussi canadienne (CF-100) et française (Mirage V). On retiendra particulièrement l'année 1955. C'est à cette période, en pleine guerre froide, que la Force aérienne belge a atteint le nombre maximum d'aéronefs dans son inventaire avec 898 appareils en service, tous types confondus.

Depuis l'arrivée du F-16

En 1975, la Belgique est parmi les premiers pays à commander le F-16 (pas moins de 160 appareils) et la première escadrille opérationnelle en Europe sera belge : c'est à la 349^e alors basée à Beauvechain que revient cet honneur en 1979. Cet avion de chasse équipe alors les 1^{re}, 2^e, 23^e, 31^e, 349^e et 350^e escadrilles. Suite à l'effondrement de l'Union soviétique en 1991, la structure des forces armées est progressivement adaptée au contexte géopolitique d'après guerre froide. Les plans Charlier, Charlier bis, puis le plan Delcroix en 1992 réduisent considérablement le format des forces. De nombreux changements sont alors programmés et s'étalent sur plusieurs années.



En 2004, tous les aéronefs et matériels volant, y compris les hélicoptères et les drones, passent sous la responsabilité de ce qui

La Composante Air est active en Belgique et en opérations extérieures. La 349^e Escadrille se trouvait sur la base grecque d'Araxos lorsque fut décidée la participation de la Belgique au dispositif militaire contre la Libye. C'est un exemple récent de la flexibilité et de la réactivité des forces aériennes belges. Il n'aura fallu qu'un weekend pour passer de l'entraînement aux missions de guerre. La rapidité des communications, le haut niveau de qualification du personnel et la rapidité de la chaîne logistique ont permis une aussi rapide réaffectation de mission alors que l'unité concernée était à l'étranger. Les F-16 ont aussi été engagés en Afghanistan et depuis le 3 septembre

- 3 Sud Aviation SA316B Alouette III
- 3 Westland Sea King Mk 48
- 20 Agusta A109BA Hirundo
(+ 2 en stockage)
- 4 NH Industries NH90 MTH
(en cours de livraison)
- 2 Dassault Falcon 20E-5
- 1 Dassault Falcon 900B
- 2 Embraer ERJ-135
- 2 Embraer ERJ-145
- 1 Airbus A330-332
- 11 Lockheed C-130H Hercules
- 13 IAI-Eagle B-Hunter
- 23 SIAI SF.260M Marchetti
- 9 SIAI SF.260D Marchetti
- 29 Dassault-Bréguet/Dornier Alpha Jet 1B
- 45 Lockheed Martin F-16AM Fighting Falcon
(+ 4 en stockage)
- 9 Lockheed Martin F-16BM Fighting Falcon
(+ 1 en stockage)

<http://www.lucdujardin.net>

[illegible]



Daniel Brackx/Air Historical Team KLM/RMA

En haut : Jan Olieslagers (566 missions de combat, 97 combats aériens, 6 victoires aériennes) en 1918 devant le Sopwith F.1 Camel Sk.7 de la 9^{ème} Escradille. En bas : une réplique du même avion à côté d'un F-16AM de la Force Aérienne belge à Beauvechain le 6 septembre 2013. La réplique, en état de navigation, fait partie de la collection du Musée Stampe & Vertongen à l'aéroport de Deurne-Anvers.



© Jos Schoofs

100



YEARS

BELGIAN MILITARY AVIATION

Op vrijdag 6 september 2013 is een belangrijke oefening in Bevekom voorzien. De doortocht van een onweer heeft de planning echter licht verstoord, want bewolking en neerslag hebben het zicht boven de vliegbasis tijdelijk verminderd. De voorstelling moest zo met bijna een half uur verschoven worden. Het is Generaal Vlieger Gerard Van Caelenberghe, Chef van Defensie, die de oefening bij de aanwezige burgerlijke en militaire autoriteiten inleidt. De oefening is representatief voor de actuele activiteiten van de Luchtcomponent, wanneer deze in het kader van de NAVO of de VN verzocht wordt op te treden bij buitenlandse operaties. Ze toont het brede gamma aan de beschikbare luchtmiddelen om dergelijke zendingen tot een goed einde te brengen.

Het scenario van de *Centennial Power Demo* beschrijft de bijdrage van België in het kader van een VN-resolutie om militair tussen te komen in een fictief land dat gedestabiliseerd wordt door gewapende rebellen en criminelen. De vliegbasis waarop F-16 gevechtsvliegtuigen, A109BA helikopters en B-Hunter drones ontplooid zijn, wordt bestookt door rebellen. Ook het hoofdkwartier, dat beveiligd wordt door elementen van het 2^{de} Bataljon Commando en het Bataljon ISTAR (*Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance*) met zijn Pandurs voor verkenning en waarneming, wordt door rebellen bedreigd die de installatie trachten te infiltreren.

Om het hoofd te bieden aan de verslechterende toestand stijgen F-16's in GCAS-configuratie (*Ground Close Air Support*) op om de bevriende installaties te beschermen. Alle missies van de gevechtsvliegtuigen worden gecoördineerd door een AWACS (*Airborne Warning And Control System*), die met zijn boordradar alle toestellen in de zone kan volgen en aan ieder een opdracht kan toekennen in functie van de evolutie van de tactische situatie. Een drone bewaakt de zone en evalueert de ontwikkeling van de dreiging in real-time. De F-16's worden naar het hoofdkwartier geleid om er een afschrikkingsvlucht (*Show of Force*) op lage hoogte en grote snelheid uit te voeren. Dat volstaat echter niet en de FAC's (*Forward Air Controllers*) roepen op voor waarschuwingsschoten om de oprukkende vijandelijke troepen te stoppen. Van het ogenblik verademing dat na het vuren volgt wordt gebruik gemaakt om Special Forces te infiltreren, gedropt uit een C-130 of aangevoerd met A109BA en Sea King helikopters, onder de bescherming van AH-64 Apache aanvalshelikopters van de coalitie. Het is een Nederlandse Apache van het 301ste Squadron van de vliegbasis in Gilze-Rijen die deze opdracht uitvoert. Versterkingen worden aangevoerd door een C-130 die een steile landing maakt om zo grondvuur te ontwijken. De stormlanding wordt beschermd door een CAP (*Combat Air Patrol*) van F-16's. Deze vliegtuigen moeten echter bevoorradat worden om voldoende lang in de zone te kunnen

blijven. Zo zal een KDC-10 van de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht hen de nodige brandstof leveren die ze daarvoor nodig hebben. Zodra de toestand het toelaat en een beveiligde landingszone ingericht is, zullen de gewonden met A109BA medevac helikopters geëvacueerd worden onder bescherming van gevechtshelikopters.

Soortgelijke voorstellingen werden al eerder tijdens de Defensiedagen of op grote luchtmeetings aan het publiek getoond. De *Centennial Power Demo* was echter van een ander formaat. Vier F-16's van het 1^{ste} Smaldeel van Florennes en vier F-16's van het 31^{ste} Smaldeel van Kleine-Brogel namen aan de oefening deel. De B-Hunter drone steeg op van Goetsenhoven en cirkelde op een hoogte van 8.000 voet boven Bevekom en rechtstreeks beelden naar een mobiel station achter de tribunes doorstuurde. Dit station zond de beelden door naar een groot scherm opgesteld dat voor de toeschouwers opgesteld was. Tijdens de bombardementsvluchten, waarbij de bominslagen door middel van pyrotechnische effecten werden nagebootst, kwamen de F-16's bijzonder realistisch over door het lanceren van lange reeksen flares. De rebellen met hun aanvalswapens kwamen al schreeuwend van achter de tribunes aangestormd om de installaties die het hoofdkwartier voorstelden intensief te beschieten. De Nederlandse KDC-10 (T-264) overvloog Bevekom onder de bescherming van twee F-16's, net zoals het E-3A Sentry AWACS radarvliegtuig van Geilenkirchen. De kers op de taart, was evenwel de overvlucht van een C-130H (CH-04) en een A400M (F-WWMT)) in de stijl van de *Heritage Flight*. Zeven van deze nieuwe door Airbus ontwikkelde transporttoestellen zullen binnenkort de C-130H's van de 15^{de} Wing in Melsbroek vervangen. De bemanningen van het 20^{ste} Smaldeel kijken met spanning uit naar hun capaciteit om zwaardere lasten over grotere afstanden te vervoeren. Een andere overvlucht stelde de symbolische aflossing van de Sea King door zijn opvolger, de NH-90, voor. Het betrof hier een toestel (N-195) van de Nederlandse Marine. Tot slot kwam een groep van zes Alpha Jets met een prachtig driekleurig rookspoor over.

Generaal vlieger Gerard Van Caelenberghe, Chef van Defensie, en Generaal-majoor vlieger Claude Van de Voorde, Commandant van de Luchtcomponent, drukten na afloop hun voldoening en tevredenheid over de vliegdemostratie uit en dankten uitvoerig het personeel dat er aan deelnam. Daarna werden de gasten voor een receptie in de loods van het 5^{de} Smaldeel uitgenodigd. De replica van de Sopwith Camel uit de Eerste Wereldoorlog die er in een loods opgesteld was, stond in schril contrast met de hedendaagse toestellen die zich op de parking voor de loods bevonden. Men kon er drie F-16's (FA-52, FA-102 en FA-131) bewonderen met verschillende combinaties aan lucht-lucht en lucht-grond wapens. Twee F-16 piloten in volledig vlieguitrusting waren er eveneens aanwezig, tot groot genoegen van de perslui. "Strop" en "Bou²", beiden van het 31^{ste} Smaldeel van de 10^{de} Wing in Kleine-Brogel, droegen de standaard vlieguitrusting van een Belgische F-16 piloot en het zandkleurige pak dat bij buitenlandse zendingen in Afghanistan gebruikt wordt. De aanwezige A109BA was de H-24, het toestel van het *Solo Display Team*, prachtig geschilderd in de kleuren van de twee A109BA helikoptereenheden. Een medevac A109BA (H-46), een C-130H (CH-12), een Falcon 20E (CM-01), een Alouette III (M-3), een Alpha Jet (AT-21), een SF-260 (ST-45) en een B-Hunter drone vervolledigden het overzicht van het vliegend materieel dat momenteel bij de Luchtcomponent in dienst is. De prachtig gerestaureerde Lockheed F-104G Starfighter (FX-47) van het *Historical Center* van de 1^{ste} Wing en de onvergetelijke Fouga CM-170 Magister (MT-35) stonden prachtig opgesteld voor de vlaggen van de verschillende NAVO-partners.

Spijtig genoeg was de anderhalf uur durende *Centennial Power Demo* niet toegankelijk voor het grote publiek. Daarvoor zouden immers een organisatie en bijkomende middelen nodig zijn vergelijkbaar met die van een grote vliegshow, wat te veel zou zijn voor zo'n korte voorstelling. Desondanks genoten heel wat toeschouwers en spotters rond de vliegbasis van Bevekom van de overkomende vliegtuigen en helikopters.

Het honderdjarig jubileum van de Belgische militaire luchtvaart

In 1913, meerbepaald op 16 april, ondertekent Koning Albert I het koninklijk besluit dat officieel de Belgische militaire luchtvaart opricht. Enkele dagen later, op 20 april 1913, wordt dit koninklijk besluit in het Staatsblad gepubliceerd. In eerste instantie gaat het enkel om de oprichting van de Vliegerscompagnie en de Vliegschool. België loopt daarbij achter op de Verenigde Staten, Frankrijk en Duitsland die al tussen 1908 en 1910 militaire vliegseenheden hadden opgericht. Het was de vlucht die de gebroeders Wright op 17 december 1903 uitvoerden die de wereld aangetoond had dat een toestel dat zwaarder is dan de lucht kan vliegen. Verschillende militairen en industriëlen met een visie hebben het zich sindsdien overal ter wereld ter harte genomen om deze nieuwe vorm van luchtvaart verder uit te bouwen. Dat gebeurt ook in België. De Antwerpenaar Pierre de Caters en de Luikenaar Jules de Laminne zijn twee industriëlen die zich meteen op deze nieuwe onderneming toeleggen. Ze leren eerst zelf vliegen alvorens hun eigen vliegschool op te starten en er militairen op te leiden. Maar binnen het leger is er op dat vlak verder niets geregeld. De twee ondernemers ijveren er dan ook voor om bij het Belgisch leger de belangstelling voor vliegtuigen op te wekken en er aan te kopen.

In 1910 wordt een studie uitgevoerd. Het eerste vliegtuig, een Farman H.F.3, wordt bij Jules de Laminne aangekocht, terwijl de eerste piloot, Georges Nélis, een opleiding tot piloot krijgt op het privaat vliegveld van Jules de Laminne in Kiewit en bij de constructeur Farman en de motorbouwer Gnôme. Het eerste militaire vliegveld komt er in 1910 in Brasschaat, op een plaats die tot dan toe als schietterrein voor de artillerie diende. Het veld wordt operationeel in 1911 en er wordt een pilotschool opgericht. In september 1911 vinden de eerste manoeuvres plaats waarbij, in opdracht van Commandant Mathieu, luchtmiddelen worden ingezet. De eerste militaire toepassing van de luchtvaart beperkt zich op dat ogenblik tot waarneming en verkenning, maar in 1912 zal in Brasschaat een met een mitrailleur uitgerust toestel doelschijven op de grond beschieten. Een nieuwe dimensie, in een echte militaire rol, opent zich daarbij voor

de luchtvaart. De eerste Belgische militaire vliegtuigen zijn Farman H.F.20's, onder licentie in Antwerpen gebouwd door de gebroeders Bollekens. Tegen het einde van de maand augustus 1913 zijn er twee smaldelen mee uitgerust. Zij nemen deel aan de herfstmanoeuvres waarbij Commandant Mathieu de eerste proeven met draadloze telegrafie met bemanningen in vlucht laat verrichten om artillerievuur bij te stellen.

Op de vooravond van de Eerste Wereldoorlog telde het militaire vliegwezen vier smaldelen, waarvan er twee volledig uitgerust waren. In 1918 waren dat er al twaalf met bijna tweehonderd vliegtuigen. De technische en operationele evolutie gaat verder. In mei 1940 werden veel toestellen op de grond vernietigd. Andere boden weerstand, maar waren niet opgewassen tegen de Luftwaffe die zowel in aantallen als op technisch vlak beter was. Verschillende Belgische vliegers zullen de strijd in Groot-Brittannië voortzetten, eerst in de schoot van smaldelen van de *Royal Air Force*, later in volledig Belgische smaldelen (349 en 350). Heel wat Belgische piloten zullen zich tijdens de Tweede Wereldoorlog onderscheiden.

Terug opgericht na de oorlog, vloog de Belgische Luchtmacht met Britse (Spitfire, Mosquito, Meteor), Amerikaanse (DC-3, C-119, F-84, F-104), maar ook Canadese (CF-100) en Franse (Mirage V) vliegtuigen. We onthouden vooral het jaar 1955. In volle Koude Oorlog beschikte de Belgische Luchtmacht toen over een recordaantal van 898 toestellen.

Na de komst van de F-16

In 1975 is België één van de eerste landen die de F-16 bestellen (niet minder dan 160 exemplaren). Het 349^{ste} Smaldeel in Bevekom is het eerste dat op dit type in Europa operationeel wordt. Dit gevechtsvliegtuig zal het 1^{ste}, 2^{de}, 23^{ste}, 31^{ste}, 349^{ste} en 350^{ste} Smaldeel uitrusten. Als gevolg van de instorting van de Sovjet-Unie in 1991 wordt de structuur van de strijdkrachten geleidelijk aan aan de nieuwe geopolitieke situatie van na de koude oorlog aangepast. De plannen Charlier, Charlier bis en Delcroix verminderen de omvang van de strijdkrachten aanzienlijk. Talrijke herstructureringen worden gepland en over verschillende jaren gespreid.

Hier volgen de voornaamste stappen van de herstructurering die een invloed op de Luchtmacht hadden. In 1993 wordt de 3^{de} Tactische Wing van Bierset ontbonden en in 1994 wordt de Mirage V uit dienst genomen. De Luchtmachtbasissen van Sint-Truiden en Goetsenhoven worden definitief gesloten in 1996, gevolgd door de 1^{ste} Jachtwing in 1997. Bevekom wordt dan de nieuwe basis voor de opleiding waar de Marchetti's van Goetsenhoven en de Alpha Jets van Sint-Truiden ondergebracht worden, terwijl de F-16's van het 349^{ste} Smaldeel en de OCU naar Kleine-Brogel gaan en die van het 350^{ste} Smaldeel naar Florennes. Kort daarna zal het plan Falcon 2001 het aantal F-16-smaldelen van zes naar vier verminderen. Het 1^{ste} Smaldeel van Florennes wordt ontbonden in 2001 en het 23^{ste} Smaldeel van Kleine-Brogel in 2002. De drones verschijnen op de inventaris in 2002 met de B-Hunter die het 80^{ste} UAV Smaldeel uitrust. Oorspronkelijk gelegerd in Elsenborn zal de eenheid zich in Florennes vestigen in de gebouwen van het *Tactical Leadership Programme* dat in 2009 naar Spanje vertrok. Vermelden we ook nog de belangrijke modernisering die de F-16's tussen 1998 en 2003 ondergingen op de helft van hun voorziene levensduur. De toestellen krijgen nieuwe motoren en nieuwe *avionics* die hen moeten toelaten om tot 2020 in dienst te blijven. De modernisering vereenvoudigt het onderhoud, maakt het wapensysteem compatibel met het materieel van andere NAVO-landen en maakt het toestel geschikt voor de nieuwste generatie wapens, zoals lasergeleide bommen.

In 2004 komt alle vliegend materieel met inbegrip van de drones en de helikopters onder bevel van wat thans de Luchtcomponent is. De Agusta's verlaten Bierset, dat volledig gedemilitariseerd wordt, en installeren zich in Bevekom. In dat zelfde jaar beginnen de Alpha Jets Bevekom te verlaten in het kader van een samenwerkingsakkoord met Frankrijk voor de opleiding van militaire piloten. Ze gaan naar de vliegbasis van Cazaux in het departement Landes, waar ze de *Advanced Jet Training School* vervoegen. Als gevolg daarvan wordt het 11^{de} Smaldeel, dat de voortgezette vliegopleiding verzekerde, in 2006 ontbonden. Momenteel krijgen alle piloten hun elementaire vliegopleiding op SF-260M/D Marchetti in Bevekom, om

Missions et inventaire en 2013

[illegible]

Momenteel bezit de Luchtcomponent
volgend vliegend materieel:

- | | |
|----|---|
| 3 | Sud Aviation SA316B Alouette III |
| 3 | Westland Sea King Mk 48 |
| 20 | Agusta A109BA Hirundo
(+ 2 in opslag) |
| 4 | NH Industries NH90 MTH
(in levering) |
| 2 | Dassault Falcon 20E-5 |
| 1 | Dassault Falcon 900B |
| 2 | Embraer ERJ-135 |
| 2 | Embraer ERJ-145 |
| 1 | Airbus A330-332 |
| 11 | Lockheed C-130H Hercules |
| 13 | IAI-Eagle B-Hunter |
| 23 | SIAI SF.260M Marchetti |
| 9 | SIAI SF.260D Marchetti |
| 29 | Dassault-Bréguet/Dornier Alpha Jet 1B |
| 45 | Lockheed Martin F-16AM Fighting Falcon
(+ 4 in opslag) |
| 9 | Lockheed Martin F-16BM Fighting Falcon
(+ 1 in opslag) |

Luc Dujardin

<http://www.lucdujardin.net>

Vertaling: Adit b.d. Jan Bossuyt



OPERATION SERVAL

Les Agusta et C-130 belges aux côtés de la France au Mali



Bien peu de pays européens se sont engagés aux côtés de la France lorsqu'elle a lancé, le 11 janvier dernier – sans consulter ses alliés, mais en répondant à une demande de Bamako – son Opération Serval au Mali, pour contrer l'avancée des groupes islamistes armés liés au réseau terroriste Al-Qaïda qui occupaient le nord du pays depuis un an.

Parmi eux, la Belgique qui a rapidement répondu "présente" à une demande de soutien lancée par Paris à ses alliés et partenaires.

Dès le 15 janvier, le gouvernement belge décide de mettre deux avions de transport C-130H Hercules servis par 35 personnes à la disposition de Serval, au départ d'Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire, ainsi que deux hélicoptères Agusta A109BA dans un rôle d'évacuation sanitaire.



Les C-130, bonnes à tout faire de Serval

A ce moment, l'un des deux C-130 se trouvait déjà au Tchad, volant au profit de l'*European Air Transport Command* (EATC), d'Eindhoven qui coordonne les mouvements aériens de quatre pays (Allemagne, Belgique, France et Pays-Bas). Le second a quitté sa base de Melsbroek dans l'après-midi du 15 janvier. Les deux appareils sont passés le 17 janvier sous le contrôle opérationnel du *Joint Force Air Component Commander* (JFACC) français, basé à Lyon au sein du « Centre national des opérations aériennes » (CNOA). Les premiers vols vers le Mali ont eu lieu dès le lendemain.

Au fil des semaines, ils ont effectué des vols « stratégiques » (au départ d'aéroports situés à l'extérieur du Mali) et « tactiques » (à l'intérieur de cet immense pays, grand comme trois fois la France et 40 fois la Belgique), desservant des villes proches de combats comme Gao, Tombouctou, Kidal et même Tessalit (extrême nord-est du Mali, près de la frontière algérienne).

Lorsque leur mission a pris fin, le 31 mars, ils avaient réalisé près de 450 heures de vol en quelque deux mois et demi, transportant 815 tonnes de matériel et 1.161 passagers.

Des Agusta dans le désert

Les deux hélicoptères Agusta sont pour leur part restés plus longtemps sur le théâtre d'opération malien puisqu'ils ne sont rentrés au pays que début juillet après avoir été engagés d'abord au profit de Serval, avant de passer sous le commandement de la mission de formation et de conseil à l'armée malienne (EUTM) dirigée par l'Union européenne.

Arrivés au Mali fin janvier, ils ont été déployés successivement à Sevaré puis à Gao, respectivement à 600 et 1.200 km au nord-est de Bamako – pour appuyer l'opération Serval, avec les 35 personnes chargées de leur mise en œuvre. Sans être réellement engagés en première ligne car le gouvernement avait fixé une « ligne rouge » à ne pas franchir : le 17^{ème} parallèle, dans le nord du Mali.

Ils opéraient dans des conditions « rustiques » – de l'aveu d'un pilote –,



dans la chaleur (le mercure peut monter jusqu'à 40°C dans cette région) et le sable, au départ de l'aéroport de Gao dont une bonne partie des infrastructures ont été détruites par les djihadistes durant leur occupation.

Un des deux Agusta était en *stand-by* 24 heures sur 24, sept jours par semaine, avec le second en réserve en cas de « mascal » (victimes en masse). Il était prêt à décoller dans la demi-heure de jour et dans les 45 minutes de nuit, selon l'un des six pilotes, le Lieutenant aviateur Davy « Picce » Piccard.

Les vols s'effectuaient à très basse altitude (quelques dizaines de mètres) pour échapper aux éventuels tirs d'armes anti-aériennes. Et les atterrissages pouvaient avoir lieu dans conditions de *brownout* auxquelles les pilotes belges s'entraînent notamment lors des exercices organisés dans le sud de l'Europe par l'Agence européenne de Défense (AED).

Les A109 étaient ensuite passés le 22 mars, avec la même tâche, sous le commandement de l'EUTM, déménageant par la même occasion vers Bamako.

Selon le chef des opérations de l'armée, le Lieutenant-général Marc Comperol, ces deux appareils ont effectué 53 heures de vol et réalisé six interventions « Medevac » (évacuation médicale) durant l'opération Serval (fin janvier - fin mars), puis 170 heures et trois transports de patients pour le compte de l'EUTM.

Et sous les couleurs de l'Europe

Faute de pays candidat à leur succession dans cette tâche ingrate mais vitale, ils ont cédé le relais début juillet à des Super Puma de la société *Starlite*, une entreprise sud-africaine enregistrée en Irlande – une première dans les opérations militaires de l'Union européenne, qui n'a jamais fait appel à des appareils civils pour assurer des missions d'évacuation médicale. Cette société a déjà fourni des hélicoptères de même type à la mission européenne Eulex au Kosovo.

Les Agusta sont donc rentrés le 9 juillet en Belgique de la même manière qu'ils étaient partis au Mali : à bord d'un avion-cargo de type Iliouchine Il-76TD-90VD de la société russe Volga-Dnepr. Le personnel au sol a suivi deux jours plus tard avec l'Airbus A330 de la Défense alors que la Belgique renforçait sa présence au sein de l'EUTM en fournissant un contingent d'une septantaine de militaires chargés de la *Force Protection* de l'EUTM à l'académie militaire de Koulikouro, à 60 km au nord-est de Bamako.

Le ministre de la Défense, Pieter De Crem, n'a pas hésité à affirmer que la participation belge aux opérations militaires au Mali avait été « certes modeste, mais essentielle ».

Gerry Orin

OPERATIE SERVAL

De Belgische Agusta's en C-130's aan de zijde van Frankrijk in Mali



Slechts enkele Europese landen schaarden zich aan de zijde van Frankrijk toen het op 11 januari zijn Operatie Serval in Mali lanceerde. Het deed dit zonder zijn bondgenoten te raadplegen, maar wel op verzoek van Bamako. De operatie had tot doel de opmars te stoppen van de met het terroristische netwerk Al Qaida verbonden gewapende islamitische groepen die het Noorden van het land al sinds een jaar bezet hielden.

Onder deze landen bevond zich België, dat zich snel "aanwezig" meldde toen Parijs om steun bij zijn bondgenoten en partners verzocht.

Op 15 januari besliste de Belgische regering om twee transport-vliegtuigen C-130H Hercules en een 35-koppig detachement ter beschikking te stellen van Serval. Zij zouden Abidjan, de economische hoofdstad van Ivoorkust, als uitvalsbasis hebben. Er werden ook twee Agusta A109BA helikopters ter beschikking gesteld voor medische evacuaties.

De C-130, meid voor alle werk in Serval

Op dat ogenblik bevond zich één van de twee C-130's reeds in Tsjaad voor een zending ten dienste van het EATC (*European Air Transport Command*) in Eindhoven, dat de vliegoperaties van vier landen (Duitsland, België, Frankrijk en Nederland) coördineert. Het tweede verliet zijn thuisbasis Melsbroek in de namiddag van 15 januari. Beide toestellen kwamen onder controle van de Franse *Joint Force Air Component Commander* (JFACC), gebaseerd in Lyon bij het *Centre national des opérations aériennes* (CNOA). De eerste vluchten naar Mali vonden de volgende dag plaats.

In de loop der weken voerden ze "strategische" vluchten (vanop luchthavens buiten Mali) uit en "tactische" vluchten (binnen dit onmetelijk land, drie maal zo groot als Frankrijk en 40 maal zo groot als België) ter ondersteuning van steden nabij de gevechtszone, zoals Gao, Timboektoe, Kidal en zelfs Tessalit (in het uiterste noordoosten van Mali, nabij de grens met Algerije).

Toen hun opdracht eindigde op 31 maart hadden ze er ongeveer 450 vliegreuren op zitten in twee en een halve maand. Daarbij vervoerden ze 815 ton goederen en 1.161 passagiers.

Agusta's in de woestijn

De twee Agusta helikopters bleven langer in het operatiegebied in Mali. Ze keerden pas begin juli terug naar België na eerst ingezet te zijn ten voordele van Serval om vervolgens onder bevel van de Trainingsmissie van de Europese Unie in Mali (EUTM) te komen.

Na hun aankomst in Mali eind januari, werden ze ontplooid in achtereenvolgens Sevaré en Gao op respectievelijk 600 en 1.200 km ten noordoosten van Bamako om er met hun 35 personeelsleden steun te verlenen aan operatie Serval. Dit gebeurde echter zonder echt ingezet te worden in de voorste linie vermits de regering een niet te overschrijden "rode lijn" had vastgelegd, namelijk de 17^{de} breedtegraad in het noorden van Mali.

In Gao werkten ze in eerder "rustieke" omstandigheden, bekende een piloot, in de hitte (het kwik kan in deze streek tot 40°C stijgen) en in het zand. Bovendien was een aanzienlijk deel van de infrastructuur van de luchthaven door de jihad-strijders tijdens hun bezetting vernield.

Eén van de twee Agusta's stond 24 uur op 24 in stand-by, zeven dagen per

week, terwijl de tweede in reserve werd gehouden in geval van een "mascal" (een calamiteit met veel slachtoffers). Het toestel kon overdag binnen het halfuur opstijgen en 's nachts binnen 45 minuten, aldus één der zes piloten, Luitenant vlieger Davy "Picce" Piccard.

De vluchten werden op zeer lage hoogte (enkele tientallen meters) uitgevoerd om aan eventueel luchtafweergeschut te ontsnappen. De landingen vonden soms plaats in "brownout" condities, waarvoor de Belgische piloten zich trainen tijdens oefeningen van het Europees Defensieagentschap (EDA) in het zuiden van Europa.

Op 22 maart gingen de A109's met dezelfde opdracht over onder bevel van de EUTM en verhuisden ze naar Bamako.

Volgens de chef van de militaire operaties, Luitenant-generaal Marc Compagnol, vlogen deze toestellen 53 uren en volbrachten ze zes "Medevac" (medische evacuatie) missies tijdens operatie Serval, van eind januari tot eind maart. Daarna voerden ze nog 170 vliegreuren en drie transporten van patiënten uit voor rekening van de EUTM.

En onder de Europese vlag

Bij gebrek aan kandidaat-landen voor de opvolging van de Agusta's in deze ondankbare, maar vitale opdracht namen begin juli Super Puma's van de firma *Starlite* die taak over. *Starlite* is een in Ierland geregistreerde Zuid-Afrikaanse onderneming. Het was een primeur voor militaire operaties van de Europese Unie, die nooit eerder beroep deed op burgertoestellen voor medische evacuatieopdrachten. *Starlite* stelde al eerder helikopters van hetzelfde type ter beschikking van de Europese EULEX missie in Kosovo.

De Agusta's keerden op 9 juli op dezelfde wijze naar België terug als ze eerder naar Mali vertrokken waren: aan boord van een vrachtvliegtuig van het type Ilyushin Il-76TD-90VD van de Russische maatschappij Volga-Dnepr. Het grondpersoneel volgde twee dagen later met de Airbus A330 van Defensie. Ondertussen versterkte België zijn aanwezigheid in het kader van de UETM door een contingent van een zeventigtal militairen te leveren om voor de *Force Protection* van de UETM te zorgen in de militaire academie van Koulikouro, op 60 km ten noordoosten van Bamakoo.

Minister van Defensie Pieter De Crem noemde de Belgische deelname aan de militaire operaties in Mali "weliswaar bescheiden, maar essentieel".

Gerry Orin

Vertaling: Adjt b.d. Jan Bossuyt



Boven: Gao, 26 februari 2013. Achter de CH-13, de oudste C-130H van de Luchtmacht, bevindt zich een civiele Cessna 208 (D-FCOM) die uitgerust is met een Wescam EO-IR camera. Hij vloog er waarschijnlijk voor de Franse inlichtingendienst Direction du Renseignement militaire (DRM)

Midden: Een Belgische A109BA en een Franse Super Cougar op het vliegveld van Sévaré/Mopti op 1 februari 2013.

Onder: Een A109BA in medevac-configuratie op Sévaré/Mopti op 31 januari 2013.



Young pilots arriving at “Three-Four-Nine” Squadron



What's next?

Wanneer een UP (*upgrade pilot*) in de OCU (*Operational Conversion Unit*) zijn basisopleiding F-16 eindelijk voltooid heeft, zou er een moment van relatieve rust moeten aanbreken. Niets is echter minder waar, er is immers een gedachte die bij ieder van ons in de dagen na de "graduation" quasi permanent overheerst, namelijk: "what's next?" Of beter gezegd: "where next?" Na het succesvol volbrengen van de opleiding tot F-16-piloot lijkt dit misschien triviaal, niets is minder waar: het volgende hoofdstuk in de carrière van een jachtpiloot is immers het belangrijkste, het smaldeel dat hem wordt toegewezen zal zijn tweede thuis zijn gedurende de komende jaren.

Een uitstekend assignment

Het is echter nog wachten tot de "assignment party" eer je te weten komt welk smaldeel die tweede thuis uiteindelijk wordt. In het geval van onze promotie resulteerde dit in drie spannende weken. Het lijkt een beetje op wachten op het resultaat van een sollicitatiegesprek, een zeer belangrijk sollicitatiegesprek. En het helpt zeker niet dat je toekomstige collega-piloten net op dat ogenblik op alle mogelijke manieren "spoofen". Tijdens de drie weken dat wij moesten wachten kregen we zowat alle mogelijke eindbestemmingen te horen, behalve natuurlijk het smaldeel van onze keuze. De spanning is dan ook te snijden als eindelijk het ogenblik aanbreekt dat je naar voor wordt geroepen en je toekomstige CO je verwelkomt als nieuwste lid van de groep. Alle ogen zijn op je gericht, bijna alle spieren in je lichaam gespannen.

Het is evident dat het moment van absolute stress door de omstaanders zo lang mogelijk wordt gerokken: de één wordt eerst toegewezen aan "het verkeerde smaldeel", voor de ander is er een minutenlang opbod en de laatste... die mag gewoon helemaal nergens naartoe. Als de CO van 349 dan uiteindelijk, van helemaal

achteraan in de gierende massa naar voor stapt beleef je ongeveer het mooiste moment van je carrière.

Het 349^{ste} smaldeel, één van de oudste smaldelen van onze Luchtmacht, is ontstaan in 1942 in de schoot van de *Royal Air Force*, op het hoogtepunt van de Tweede Wereldoorlog. En dienstengevolge zit het dan ook boordevol (soms bizarre) tradities. Het nam deel aan alle belangrijke operaties van onze Luchtmacht, en vaak waren zij de eersten.

Na het broodnodige en naar onze mening welverdiende vieren op de *assignment party* is het al snel tijd om te tonen wat we waard zijn. Naar aloude traditie is onze eerste vlucht een BFM (één tegen één) met de CO van het smaldeel als tegenstander, even een moment om terug met beide voetjes op de grond te komen.

Monte Real

Al gauw krijgen we de kans om meer te leren. Na slechts drie weken in het smaldeel mogen we al mee op *squadron-move* naar Monte Real in Portugal, om een volledige week te BFM'en, zoals het een oud Luchtverdedigingsmaldeel betaamt. Bovendien zorgen de zones boven de Atlantische Oceaan ook voor een extraatje. We mogen niet alleen een stuk lager vliegen dan in België, ook supersonische vluchten en het gebruik van *chaff* en *flares* zijn bijna onbeperkt. Niet alleen vliegen maakt deel uit van een ontplooiing naar het buitenland, ook op cultureel vlak wordt er van de omgeving genoten. Tijdens het weekend wordt Lissabon verkend en er wordt ook verbroederd met de Portugese smaldelen op de basis. Bovendien heeft onze Luchtmacht al verschillende jaren een uitwisselingsprogramma met Portugal wat de banden tussen onze twee landen nog versterkt.

Na slechts een maand in het smaldeel al op ontplooiing gaan is een mooi begin, maar aangezien wij moeten worden klaargestoomd voor operaties

in Afghanistan blijft het daar niet bij. De eerste vluchten van de *Combat Ready*-cursus laten dan ook niet te lang op zich wachten. 25 vluchten om te bewijzen dat je kunt fungeren als *wingman*. *Slow moverescort*, *sweep*, *targeting pod* en *LGB* (*Laser Guided Bomb*) zijn termen waar we al snel aan vertrouwd raken. Met het oog op onze operatie in Afghanistan, *Operation Guardian Falcon*, probeert 349 zijn jonge *wingmen* zo snel mogelijk het terrein op te sturen. Het is de bedoeling dat de twee jongste leden van het smaldeel binnen het jaar na aankomst de kans krijgen om aan hun eerste operationele zending deel te nemen. Van een vuurdoop gesproken.

Frisian Flag

Het zijn echter niet uitsluitend cursus-vluchten die wij als jonge *wingmen* op ons bord krijgen: slechts vijf maanden na onze eerste vlucht in 349 wordt er al opnieuw ontplooid. Dit maal naar *Frisian Flag*, een grootscheepse oefening vanuit het Friese Leeuwarden. Ondanks onze beperkte ervaring vormen we toch al een onderdeel van een groep van maar liefst 40 toestellen die dagelijks de lucht in gaat. En dit om met een mandaat van de Verenigde Naties vrede af te dwingen in een fictieve staat, Azheria, die gebukt gaat onder bloedig geweld. Dit scenario is ontworpen om piloten, ongeacht hun ervaring en kunnen, zoveel mogelijk te laten kennismaken met het concept van grootschalige luchtoperaties. Ook de integratie met andere landen is van erg groot belang. Aan *Frisian Flag 2013* namen niet alleen 349 en Nederlandse smaldelen deel, maar ook Polen, Duitsers, Fransen en Zweden.



Ter illustratie van de omvang van deze oefening is het de moeite waard even een paar cijfers te overlopen. Het luchtruim zelf is ongeveer even groot als het grondgebied van België en ligt niet alleen in Nederlands luchtruim maar ook Denemarken en Duitsland lenen stukken van hun zones uit aan de oefening. Alle deelnemers laten opstijgen duurt maar liefst 40 minuten, wat betekent dat het soms bijna een uur duurt voor alle toestellen in de correcte positie zitten om de frontlinie over te steken. Een ander groot voordeel van een oefening als deze is de bijna continue beschikbaarheid van tankvliegtuigen, een schaarste in Europa.

Nachtvliegen

Eenmaal terug in België wordt er aan hoog tempo verder gevlogen en de eerste vluchten met nachtkijkers, beter gekend als NVG's (*Night Vision Goggles*) zijn al gauw een feit. Eenvoudig zijn deze vluchten echter allerm minst, want ondanks wat de naam misschien doet vermoeden, zorgen ze er niet voor dat je 's nachts opeens alles kan zien wat je overdag ook ziet. Het komt er eigenlijk op neer dat je door twee dunne buisjes kijkt die het licht versterken. Maar, om licht te versterken moet er ook licht zijn, wat betekent dat op maanloze nachten met de nodige bewolking

NVG's al gauw veel van hun voordeel verliezen.

Een ander "moeilijk" aspect van vliegen met NVG's is de zogenaamde "*cultural lighting*", de verlichting die het gevolg is van menselijke activiteit. Op een nacht met veel sterren en veel lichtjes op de grond kan het dan ook moeilijk worden om een bruikbare horizon te onderscheiden, wat op zijn beurt voor de nodige sensorische desoriëntatie kan zorgen. Maar het moet gezegd, NVG's zijn ook een zeer handige en zelfs noodzakelijke uitrusting van een moderne gevechtspiloot. Ondanks de soms moeilijke omstandigheden laat het ons immers toe om ook bij nacht vliegtuigen visueel te identificeren. Mits het kleinste beetje maanlicht, en soms zelfs licht enkel afkomstig van de sterren, heb ik zelf kunnen ondervinden welke voordelen NVG's bieden tijdens *Close Air Support* bij nacht. Het oefenterrein van Leopoldsborg wordt nu immers ook bij nacht een heel stuk zichtbaarder.

Maple Flag

Tijd om uit te blazen is er echter nooit. Begin juni wordt immers al koers gezet naar CFB Cold Lake, in Centraal-Canada, om deel te nemen aan *Maple Flag*. Opnieuw een multinationale "Flag-exercise" om

onze lessen geleerd tijdens *Frisian Flag* in de praktijk te testen.

Het oefenterrein zelf is verschillende malen groter dan ons land en is bijna onbewoond. Dit virtueel ongelimiteerde kader laat ondermeer toe om te vliegen op zeer lage hoogte, een discipline die nauwelijks geoefend kan worden in onze gebruikelijke vlieggebieden in Europa. *Maple Flag* biedt als geen ander een scenario en de nodige faciliteiten, zoals een geïntegreerd vijandelijk luchtafweersysteem, om op ware schaal internationale operaties te oefenen. Vandaar ook het belang van zogenaamde *Cross Continental Deployments*, beter gekend als CCD's, die toelaten gebruik te maken van de uitgestrektheid van het Noord-Amerikaanse continent en plaats bieden aan tientallen, zo niet honderden toestellen, wat in Europa zo goed als ondenkbaar is. De deelname aan zulke oefeningen heeft dan ook zijn vruchten afgeworpen in onder meer Libië, waar onze F-16's meer dan behoorlijk werk hebben afgeleverd. *Train as you fight, fight as you train* is in dit geval meer dan toepasbaar.



© Royal Canadian Air Force

Gelukkig was er in Canada ook een vrij weekend wat toeliet aan de verschillende deelnemers om het land tijdens een spoedbezoek te ontdekken. En hoewel de Rocky Mountains op maar liefst 800 kilometer verwijderd lagen van Cold Lake loonde het zeker de moeite er naar af te reizen. Gelukkig is benzine in Canada een heel stuk goedkoper dan in eigen land, en is het afleggen van zulke afstanden helemaal niet duur wanneer iedereen van het smaldeel een kleine bijdrage levert voor de brandstof. Een bijdrage die ruimschoots wordt terugbetaald wanneer de Rockies in zicht komen. Nog voor de aanvang van de klim naar Cascade Amphitheatre, een berginham ter hoogte van de stad Banff, wordt het nodige wild gespot onder de vorm van o.a. wilde beren. Na een tocht van bijna 16 kilometer wordt aangesterkt met Canadese AAA-steak en een bezoek aan de lokale warmwaterbaden op de helling van één van de bergen van de Rockies.

De eerste 7 maanden in 349 waren dus bewogen beginnersmaanden. Oefeningen in Europa en Canada en intensieve trainingsvluchten



geven een jonge wingman de kans al van on het begin te proeven van zijn toekomstige leven in een operationeel gevechtssmaldeel van de Luchtmacht. Bovendien is ook de sfeer naast het vliegen ontzettend hartelijk en ontspannen wanneer het kan. Ondanks onze beperkte ervaring voelen de twee "younsters" van 349 zich opperbest in hun nieuwe smaldeel. Niet slecht, te denken dat

die twee jonge snaken amper 3,5 jaar geleden de eerste solovlucht op Marchetti achter de rug hadden. Een betere start van onze operationele carrière konden we ons niet gewenst hebben.

La chasse...

Diego



© Archief COMOPSATR-IPR

Young pilots arriving at “Three-Four-Nine” Squadron

What's next?

Quand un UP (*upgrade pilot*) termine enfin sa formation de base F-16 à l'OCU (*Operational Conversion Unit*), une période de repos relatif devrait pouvoir s'ouvrir à lui. Rien n'est cependant moins vrai, une pensée s'impose de manière quasi permanente à chacun de nous depuis le jour de notre « *graduation* » : « *what's next?* ». Ou mieux dit : « *where next?* » Après avoir suivi la formation de pilote F-16 avec succès, ceci semble peut-être trivial, rien n'est moins vrai : le chapitre suivant de la carrière d'un pilote de chasse est en effet le plus important, l'escadrille qui lui est attribuée deviendra sa deuxième maison pendant les prochaines années.

Un excellent assignment

Il faudra cependant encore attendre l'« *assignment party* » avant de savoir quelle escadrille deviendra votre deuxième maison. Pour notre promotion, ceci a résulté en trois semaines tendues. Cela ressemble un peu au résultat d'un entretien d'embauche, un très important entretien d'embauche. Et nous ne sommes certainement pas aidés par nos futurs collègues-pilotes qui à ce moment-là nous « *leurrent* », durant ces trois semaines d'attente nous avons pu entendre toutes les destinations finales possibles, mais bien évidemment pas l'escadrille de notre choix. La tension est alors à son comble quand, enfin, le moment arrive, que vous êtes appelé en avant et que votre nouveau CO vous accueille comme nouveau membre du groupe. Tous les regards sont tournés vers vous, presque tous les muscles de votre corps sont tendus.

Il est évident que le moment de stress absolu pour les présents est maintenu le plus longtemps possible : Le premier est d'abord assigné à « l'escadrille erronée », pour l'autre une surenchère dure plusieurs minutes et pour le dernier... Il ne peut simplement aller nulle part. Quand enfin le CO 349 part du fond et, à travers la masse bruyante, vient à l'avant, vous vivez à peu près un des plus beaux moments de votre carrière.

L'escadrille 349, une des plus anciennes

escadrilles de notre force aérienne, est née en 1942 au sein de la *Royal Air Force*, à l'apogée de la Deuxième Guerre mondiale. De ce fait, elle déborde de traditions (parfois bizarres). Elle a participé à toutes les opérations importantes de notre Force Aérienne et souvent ils étaient les premiers.

Après la fête de l'*assignment party*, indispensable et à notre avis bien méritée, il est rapidement temps de montrer ce que nous valons. Suivant une vénérable tradition, notre premier vol sera un BFM (un contre un) avec le CO comme adversaire, un bon moment pour revenir les deux pieds sur terre.

Monte Real

Très vite nous avons la chance d'en apprendre plus, après à peine trois semaines, nous pouvons déjà participer à un *squadron move* vers Monte Real au Portugal pour effectuer une semaine entière de BFM comme c'était le cas dans les anciennes escadrilles de défense aérienne. De plus, les zones au-dessus de l'Océan Atlantique offrent un petit extra. Nous ne pouvons pas seulement voler plus bas qu'en Belgique mais de plus les vols supersoniques et l'utilisation de chaffs et de flares sont quasi illimités. Il n'y a pas que le vol qui fasse partie d'un déploiement à l'étranger, nous jouissons aussi de l'environnement au niveau culturel. Pendant le weekend, nous visitons Lisbonne et fraternisons avec les escadrilles portugaises de la base. De plus, notre force aérienne dispose de programmes d'échanges avec le Portugal ce qui renforce encore le lien entre nos deux pays.

Partir déjà en déploiement après à peine un mois en escadrille est un bon début, mais comme il faut nous préparer pour des opérations en Afghanistan, les choses n'en restent pas là. Les premiers vols du cours *Combat Ready* ne se laissent donc pas trop attendre. 25 vols pour démontrer que vous pouvez fonctionner comme *wingman*. *Slow mover escort*, *sweep*, *targeting pod* et LGB (*Laser Guided Bomb*) sont des termes avec lesquels nous nous familiarisons assez rapidement. En vue de la participation à notre opération en

Afghanistan, l'*Operation Guardian Falcon*, la 349 essaye d'envoyer ses *wingmen* aussi vite que possible sur le terrain. L'objectif est que les deux plus jeunes membres de l'escadrille aient la possibilité de participer à leur première opération dans l'année de leur arrivée en escadrille. Parler d'un baptême du feu.

Frisian Flag

Ce ne sont pas seulement exclusivement des vols de formation que nous recevons sur notre assiette comme jeunes *wingmen* : à peine cinq mois après notre premier vol à la 349, nous nous déployons à nouveau. Cette fois vers *Frisian Flag*, un exercice de grande envergure depuis Leeuwarden en province de Frise. Malgré notre expérience limitée, nous formons cependant déjà une partie d'un groupe de pas moins de 40 appareils qui évoluent dans le ciel chaque jour. Et ceci, pour forcer un mandat des Nations Unies dans un état fictif, Azheria, qui ploie sous une violence sanglante. Ce scénario a été développé pour que des pilotes, indépendamment de leur expérience et de leur capacité, puissent se familiariser au mieux avec le concept d'opérations aériennes de grande envergure. De même, l'intégration avec d'autres pays est d'une grande importance. Ce ne sont pas seulement la 349 et des escadrilles néerlandaises qui ont participé à *Frisian Flag 2013* mais aussi des escadrilles de Pologne, d'Allemagne, de France et de Suède.

Pour illustrer l'ampleur de cet exercice, il est intéressant de parcourir quelques chiffres. L'espace aérien lui-même est environs aussi grand que le territoire de la Belgique et ne se situe pas uniquement dans l'espace aérien des Pays-Bas mais le Danemark et l'Allemagne ont prêté des parties de leurs zones pour cet exercice. Faire décoller tous les participants dure pas moins de 40 minutes, ce qui signifie qu'il faut presque une heure pour tous les avions soient dans les positions correctes pour passer la ligne de front. Un autre grand avantage d'exercices comme celui-ci est la disponibilité quasi continue d'avions ravitailleurs, une rareté en Europe.

Vol de nuit

De retour en Belgique les vols continuent à un rythme élevé, et les premiers vols avec des instruments de vision nocturne, mieux connus comme NVG's (*Night Vision Goggles*) deviennent vite réalité. Ces vols ne sont pour le moins pas faciles, contrairement à ce que leur dénomination laisse peut être penser, elles ne permettent pas de voir tout à coup de nuit tout ce que nous pouvons voir de jour. Cela revient en réalité au fait de voir à travers deux petits tubes qui renforcent la lumière. Mais pour renforcer de la lumière, il faut encore qu'il y en ait, ce qui signifie que les nuits sans lune avec des nuages, les NVG perdent vite de leurs avantages.

Un autre aspect « difficile » du vol avec NVG est ce qu'on appelle le « *cultural lighting* », la lumière induite par l'activité humaine. Lors d'une nuit avec beaucoup d'étoiles et beaucoup de petites lumières au sol, distinguer un horizon utilisable peut devenir compliqué. Ceci peut à son tour provoquer une désorientation sensorielle. Il faut toutefois être convaincu que les NVG sont des équipements très commodes et même nécessaires pour un pilote de combat moderne. Malgré les conditions parfois difficiles, l'équipement permet en tout cas d'identifier visuellement des avions de nuit. Avec la moindre lumière de lune et parfois même rien que de la lumière d'étoiles, j'ai pu moi-même me rendre compte des avantages que peuvent procurer les NVG lors de *Close Air Support* de nuit. Le terrain d'exercice de Bourg Léopold est devenu bien plus lumineux même de nuit.

Maple Flag

Il n'y cependant jamais de temps pour reprendre son souffle. En effet, début juin nous mettons le cap vers CFB Cold Lake, au centre du Canada pour y participer à Maple Flag. Un autre exercice multinational « *Flag exercise* » en vue de tester en pratique nos leçons apprises à *Frisian Flag*.

Le terrain d'exercice lui-même est plusieurs fois plus grand que notre pays et est pratiquement inhabité. Ce cadre virtuellement illimité nous permet de voler à très basse altitude, une discipline que nous ne pouvons exercer que très rarement dans nos habituelles régions de vol en Europe. *Maple Flag* offre comme nul autre un scénario et les facilités nécessaires, comme un système intégré de défense aérienne ennemi, ce qui permet de s'exercer à des opérations internationales en grandeur nature. De là aussi l'importance de ce qu'on appelle les *Cross Continental Deployments*, mieux connus comme CCD, qui permettent l'utilisation de l'étendue du continent Nord-Américain. Ils offrent la place à des dizaines, voir des centaines d'appareils, ce qui, en Europe, est presque inimaginable. La participation à de tels exercices a par ailleurs aussi apporté ses fruits en Libye entre autres où nos F-16 ont livré une prestation plus que convenable. Train as you fight, fight as you train est dans ce cadre plus qu'approprié.

Il y avait au Canada heureusement aussi un week-end libre ce qui a permis aux différents participants de découvrir le pays lors d'une visite éclair. Et, bien que les Rocky Mountains étaient éloignées de pas moins 800 kilomètres de Cold Lake, cela valait certainement la peine

de faire la route. Heureusement l'essence est, au Canada, bien moins chère qu'au pays et parcourir ce genre de distance ne revient vraiment pas cher quand chaque membre de l'escadrille fournit une petite participation pour l'essence. Celle-ci est largement rentabilisée quand les Rockies arrivent en vue. Encore avant le début de l'ascension vers la Cascade Amphitheatre, un ruisseau de montagne à hauteur de la ville de Baff, nous découvrons l'inévitable nature sauvage sous la forme d'entre autres quelques ours sauvages. Après un parcours de presque 16 kilomètres, nous reprenons des forces avec un steak canadien AAA et une visite aux thermes locaux sur le versant d'une des montagnes des Rockies.

Les sept premiers mois à la 349 ont donc été des moments mouvementés. Des exercices en Europe et au Canada et des vols d'entraînement intensifs procurent au jeune wingman la chance de goûter dès le départ à ce que sera sa vie future dans une escadrille opérationnelle de combat de la Force Aérienne. De plus, quand c'est possible, l'ambiance en dehors du vol est vraiment chaleureuse et décontractée. Malgré notre expérience limitée les deux « youngsters » de la 349 se sentent pour le mieux dans leur nouvelle escadrille. Pas mal quand on sait que ces deux jeunes loustics ont eu leur premier vol solo Marchetti derrière le dos il y a à peine 3, 5 ans. Nous ne pouvions pas imaginer un meilleur départ pour notre carrière professionnelle.

La chasse...

Diego
Traduction :
Col Avi e.r. Gilbert Desmet



© Johan Wolfs

Remembrance Day 2013

Chers amis, beste vrienden,

15 oktober, verjaardag van de stichting in 1946 van een onafhankelijke Luchtmacht. Voorwaar een ideale gelegenheid om ingetogen terug te denken aan al onze vrienden en collega's die bijgedragen hebben om door de jaren heen van deze Luchtmacht het efficiënte en operationele instrument te maken dat het vandaag is. Velen van hen hebben hun inzet en toewijding met het leven betaald.

Remembrance Day. Met droefheid en respect denken we aan al deze echtgenotes, vaders, vrienden wier naam hier in dit monument gegrift staan als een getuigenis van het offer dat zij gebracht hebben voor hun ideaal. Meer dan 900 namen staan hier op deze marmeren muur als getuigenis voor al wie hier langs komt. "Wij gaven ons leven voor de vrijheid en de verdediging van onze democratie en westers waarden".

L'Année passée nous regrettons l'absence du Lieutenant-général aviateur e.r. baron Mike Donnet qui ne pût être parmi nous pour des raisons de santé. Malheureusement notre ami est décédé il y a un peu plus de deux mois, le 31 juillet.

Chaque année il nous parlait de ses frères d'armes qui pendant la seconde guerre mondiale se sont battus au sein de la RAF et de la SAAF pour libérer l'Europe. 225 entre eux sont mort au combat. Par notre présence ici, nous voulons honorer ces héros et bien que ne figurant pas sur se monument, nous n'oublierons jamais Le Lieutenant-général Mike Donnet et avec lui tous ces combattants Belges, pilotes et non navigants qui ont donné cinq ans de leur vie pour nous libérer du joug Nazi. Merci à vous tous amis, morts et vivant. Merci.

Onze dank gaat eveneens naar hen die tijdens de koude oorlog hun leven hebben gelaten om de dreiging uit het Oosten af te weren. Met meer dan 350 staan hun namen op dit monument om de jongere generatie er aan te herinneren dat zelfs in een gewapende vrede, offers gebracht worden voor

de vrijheid en de paraatheid van een geloofwaardige defensie.

En nu nog, elke dag zetten jonge mensen van de Luchtmacht zich in, zowel piloten als grondpersoneel om een hoge paraatheid en operationele vaardigheid te bewaren. Zij zijn de verzekeringspolis van onze vrijheid.

Kosovo, Afghanistan, Libië, Gabon. Telkensweervoeren zij uiterst gevaarlijke opdrachten uit met toewijding en een professionalisme dat alleen maar ons aller bewondering kan wegdragen. En buiten deze operaties zetten zij zich ook dagelijks in om mensenlevens te redden boven zee, bij nacht en ontij, om voedsel en hulp te brengen bij natuur rampen en andere calamiteiten en dit in de meest onstabiele en onherbergzame gebieden van de wereld.

N'oublions pas que le métier que font ces gens est dangereux et si les dernières années nous déplorons très peu d'accidents fatal ce n'est que grâce au professionnalisme de tous le personnel de la Force Aérienne et au sérieux avec lequel le matériel, de qualité certes, mais vieillissant est maintenu et mis en service.

Aussi nous ne pouvons être qu'étonnés en lisant dans les journaux les réactions assez négatives de certains quant au remplacement de nos F-16, vieux de plus de 30 ans déjà et devant encore servir pendant dix ans. Ils se demandent s'il faut remplacer ces avions et dépenser de l'argent qui selon eux devrait servir à améliorer le niveau de vie des Belges.

Est-ce que ces personnes n'ont jamais compris que notre niveau de vie actuel à été obtenu grâce à 68 ans de paix et que sans les dépense de la défense, entre autres d'avions performants, nous n'aurions jamais connu cette période de paix et que ce n'est que grâce à cette « assurance », qu'est notre défense de qualité que nous continuerons à bien vivre. Ou est-ce que ces grands esprits pensent que les autres pays n'ont qu'à faire un effort pour garantir la paix notre paix et que nous n'avons qu'à en profiter.

2014 sera probablement une année clef pour la Force Aérienne. Un nouveau gouvernement devra trancher sur pas mal de questions entre autres sur l'effort de défense qui devra nous permettre de tenir nos engagements au sein de l'OTAN et en Europe.

Je ne peux qu'espérer que la sagesse et le bon sens auront le dernier mot ainsi que la solidarité internationale, mais surtout que les options retenues tiendront compte de la qualité opérationnelle, d'une évaluation cout-efficacité, mais surtout du respect pour la sécurité et la vie de nos pilotes.

Laat ons vandaag ook even met dankbaarheid terug denken aan alle Luchtmacht mensen die zich ingezet hebben en nog dagelijks inzetten om deze "vredesverzekering" waar te maken. Hun toewijding, idealisme en vakmanschap zorgen ervoor dat ondanks de uiterst beperkte middelen zij toch meedraaien in de top van de Europese defensie.

Bedankt vrienden, vrienden in de lucht en vrienden op de grond. Misschien krijgen jullie niet altijd de waardering die jullie toekomt, maar hier vandaag willen wij jullie danken en eren, samen met hen die op dit monument staan.

Et pour respecter les traditions je terminerai par un Petit poème en Anglais d'un auteur inconnu.

Traditie getrouw heb ik voor jullie een klein Engels gedichtje opgezocht, echter van een mij onbekende schrijver.

Beste vrienden, dank u om hier aanwezig te zijn.

Merci d'être ici avec nous aujourd'hui. Leve de Luchtmacht, leve België.

Vive la Force Aérienne, vive la Belgique.

Lt-Gen VI b.d. Guido Vanhecke
Lt-Gén Av e.r. Guido Vanhecke



*Someday we will know, where the pilots go
When their work on earth is through
Where the air is clean, and the engines gleam,
And the skies are always blue.
They have flown alone, with the engines moan,
As they sweat the great beyond,
And they take delight, at the awesome sight
Of the world spread far and yon.*

*Yet not alone, for above the moan, when the earth is out of sight
As they make their stand, He takes their hand,
And guides them through the night.
How near to God are these men of sod,
Who step near death's last door?
Oh, these men are real, not made of steel.
But He knows who goes before.*

*And how they live, and love and are beloved,
But their love is most for air
And with death about, they will still fly out,
And leave their troubles there.
He knows these things, of men with wings,
And He knows they are surely true.
And He will give a hand to such a man
'Cause He is a pilot too.*

Anonymus

Éloge funèbre prononcé à la mémoire du

Lieutenant-général aviateur Michel « Mike » Donnet

Le Lieutenant-général aviateur Michel « Mike » Donnet DFC est né à Londres, le 1 avril 1917.

Après des études primaires, Michel Donnet entame des études gréco-latines et scientifiques au Collège Saint Michel. Attiré par l'aviation, il s'engage dans l'Aéronautique Militaire et, le 1^{er} mars 1938, il entre à l'école de pilotage de Wevelgem.

Le 26 mars 1939, il reçoit ses ailes de pilote et est affecté à la 9^e Escadrille, l'escadrille des Sioux Bleus, basée à Bierset et équipée de biplaces Renard R31. Il fait équipage avec le Sous-lieutenant Didier.

Le 10 mai 1940, lors de l'invasion allemande, le Sergent aviateur Donnet est en campagne de tir à Ostende et reçoit l'ordre de rejoindre son escadrille à Wilderen-Duras. C'est toutefois de Steenokkerzeel que le 12 mai, le Sergent Donnet effectue sa première mission de guerre. Durant la campagne des 18 jours, il effectuera avec son équipier plusieurs importantes missions de reconnaissance. Le 28 mai, à la cessation des hostilités, le personnel de l'aéronautique est envoyé en captivité en Allemagne. Michel Donnet va passer par différents camps d'internement.

Le 10 janvier 1941, il est libéré et rentre au domicile familial. Mais son souhait est de rejoindre l'Angleterre afin de poursuivre la lutte contre l'occupant. Il rencontre Léon Divoy, un ancien compagnon de promotion qui a appris l'existence d'un avion SV.4 au château de Ter Block, à Hoeilaart. Les deux complices imaginent alors un projet insensé... emprunter l'avion pour se rendre en Angleterre et c'est alors l'audacieuse et extraordinaire aventure qui leur permet de rejoindre la Grande-Bretagne et de s'engager dans la RAF.

À peine débarqués, les deux pilotes s'engagent donc à la *RAF Voluntary Reserve*. Après quelques semaines de réentraînement au *61 Operational Training Unit*, Michel Donnet rejoint le *64 Squadron* en septembre 1941 avec l'uniforme de *Pilot Officer* de la RAF. Il est prêt à reprendre le combat. Les officiers anglais qui l'accueillent ne se doutent pas que ce jeune Belge qui vient d'arriver, deviendra leur commandant d'escadrille en février 1943 et qu'il totalisera 275 heures en opérations avec plus de 200 missions de combat.

Il participe à d'importantes missions, notamment en février 1942, à l'attaque de croiseurs et le 19 août, à la protection aérienne de l'Opération *Jubilee* de Dieppe.

Le 26 mars 1943, il est promu *Squadron Leader*. Il entraîne ses « compagnons d'arme » dans de furieuses attaques contre les convois navals ennemis qui longent les côtes hollandaises.

Après deux ans d'une intense activité aérienne, Mike Donnet est

muté dans une unité d'entraînement opérationnel.

Le 23 mars 1944, le *Squadron Leader* Donnet DFC devient *Commanding Officer* (CO) de la première escadrille belge au sein de la RAF, la 350.

Lors du débarquement le 6 juin, en Normandie, il assure pendant de nombreux jours, aux commandes de son escadrille, la protection des plages de débarquement.

Bruxelles est libéré et Mike Donnet va survoler les rues de la capitale avec son escadrille de *Spitfire*. L'avion de tête piloté par Mike Donnet va larguer un drapeau belge. Il apporte ainsi à Bruxelles en fête, le salut de ses pilotes dont la signature a été apposée dans les plis tricolores du drapeau.

Mais pour lui, la guerre est loin d'être terminée. Il participera encore à plusieurs opérations, notamment, la bataille d'Arnhem. Promu *Wing Commander* en octobre 1944, un *Wing* de *Spitfires*, lui est confié à Hawkinge. Quelques mois plus



Collection André Bar

Seconde Guerre mondiale : pilote de Spitfire.

tard, en février 1945, il prend le commandement d'un Wing *Mustang*, de Bentwaters. Cette unité a pour mission d'escorter les bombardiers alliés au-dessus de la Ruhr.

En plein jour, il accompagne les Mosquitos qui détruisent le quartier général de la Gestapo de Copenhague.

Le 8 mai 1945, deux heures avant la signature de l'armistice, Mike Donnet exécute sa dernière mission de guerre. Son palmarès ne le cède à aucun autre : il est décoré de la DFC, de la Croix de Guerre avec quatre palmes, il a participé à 375 missions de guerre et totalise 605 heures de combat. Il a abattu trois avions ennemis, une victoire probable et en a endommagé quatre.

En 1946, il intègre le Ministère de la Défense. Ensuite, il commande le quartier général du 83^{ème} groupe belgo-anglais, et devient le commandant de la Défense aérienne pour l'Europe Centrale, puis commandant du quartier général de la 2^{ème} TAF. Il assure la présidence du Comité de Direction du projet NADGE et devient attaché militaire à l'Ambassade de Londres. Il est membre du Comité militaire de l'OTAN et prend finalement sa retraite avec le grade de Lieutenant-général en 1975.

Michel Donnet, écuyer, est élevé au rang de baron.

Il est pendant de nombreuses années le Président de l'Association Royale des Anciens de la RAF et de la SAAF. C'est à cette période que j'ai eu l'honneur et le plaisir de mieux connaître cet héros de la deuxième guerre. Amical et modeste comme il était il me mis de suite à l'aise quand je lui présentais mes respects en tant que jeune Général-major et nouveau Sous-chef d'Etat-major de la Force Aérienne. « Appelle-moi Mike, mon cher Piet, pas besoins de salamalecs entre nous. »

Pendant des années il s'investit pour que son Association de la RAF-SAAF vive et prospère.

Ainsi qu'une grande partie des membres de la RAF-SAAF Association il était un membre assidu de l'association des Vieilles Tiges de l'Aviation belge, dont il était également président d'Honneur.

Comme Chef d'Etat-major, Mike était un homme sur lequel je pouvais compter à tout moment. Si c'était pour le bien de la Force Aérienne il vous soutenait toujours à 100%.

Toujours sur les barricades pour sa Force Aérienne il participait activement à l'organisation de journées de commémorations, les « *Remembrance Days* » organisées en remplacement des

fastes de la Force Aérienne après la restructuration de 2002. Et chaque année il était fidèle au poste au nouveau monument de la Force Aérienne pour rappeler au public présent, l'importance du sacrifice de ses 225 compagnons de combat, dont les noms sont gravés dans ce monument. Mort en service aérien, lors de cette deuxième guerre mondiale.

Mais le temps et l'âge faisant leur travail irréversible Mike se battait pour faire survivre cette belle association dont il était Président. Hélas les rangs des personnes ayant servis dans la RAF-SAAF diminuaient d'année en année, de mois en mois. C'est à ce moment que la Belgian Air Force Association, dont Mike était membre, ouvrait respectueusement ses rangs pour y intégrer les membres de la RAF-SAAF association et ainsi perpétuer le souvenir de cette page mémorable de notre histoire.

A la cérémonie d'octobre 2012 le Général Donnet est obligé pour la première fois de donner forfait. Bien que n'étant pas trop bien il avait insisté pour participer à la cérémonie et pour y parler en mémoire de ses compagnons, mais son médecin traitant lui défendait catégoriquement de participer. Heureusement car cette année là la cérémonie se passait entièrement sous la pluie.

Général Baron Michel Donnet, Cher Mike tu étais la mémoire vivante d'une époque que la plupart d'entre nous n'a pas connu, mais pour laquelle nous ne pouvons témoigner que le plus grand respect. Grace à toi nous avons appris à mieux connaître et apprécier ce que toi et tes compagnons de route ont donné à notre pays. La paix et la liberté. Maintenant que tu à entamé ton dernier vol, nous t'en remercions et nous t'assurons que nous ne t'oublierons jamais ni les valeurs que tu as défendu avec tant d'ardeur.

*So Long Dear Friend.
So long Sir.*

Lt-Gén Av e.r. Guido Vanhecke



Collection André Bar

1958 : en visite lors d'un squadron exchange en Suède.

Curriculum vitae du Général Baron Michel (dit Mike) DONNET, né 01 Avril 1917

1938 01 Mar	Aéronautique Militaire Belge – Elève-pilote – Candidat Sous-lieutenant d'active
1939 30 Jan	Aéronautique Militaire Belge – Brevet élémentaire
1939 24 Mar	Aéronautique Militaire Belge – Breveté pilote Nommé Sergent aviateur Affecté au 9/V/1Aé à Goetsenhoven sur <i>Renard R31</i>
1939 xx Sep	Passe à l'Ecole d'Armes à Evere
1940 10 Mai	Aéronautique Militaire Belge – Rejoint son unité sur le terrain de secours de Duras près de Sint-Truiden Campagne des 18 jours avec le Lieutenant Didier comme observateur
1940 01 Jun	Prisonnier de guerre
1940 26 Déc	Nommé Sous-lieutenant aviateur
1941 08 Jan	Libéré
1941 15 Jan	Employé au « Secours d'hiver »
1941 05 Jul	S'élève avec Léon Divoy à bord d'un SV4 appartenant au baron d'Huart du parc de son château de Ter Block (Hoeilaert) occupé par les Allemands; ils se posent à Thorpe-le-Soken en Grande-Bretagne
1941 05 Jul	Se met à la disposition des autorités belges pour continuer la lutte
1941 09 Jul	Nommé <i>Pilot Officer Royal Air Force</i>
1941 24 Jul	RAF Station Heston – Entraînement sur <i>Master</i>
1941 05 Aou	Entraînement sur Spitfire
1941 15 Aou	<i>No 61 Operational Training Unit</i>
1941 06 Sep	RAF Station Turnhouse (Edimbourg) <i>No 64 Squadron</i> sur <i>Spitfire II</i>
1941 09 Sep	Vole sur <i>Spitfire V</i>
1942 01 Jan	RAF Station Southend – <i>No 64 Squadron</i> Participe à l'attaque du <i>Scharnhorst</i> et du <i>Gneisenau</i> dans la Manche Participe à l'opération <i>Jubilee</i> à Dieppe
1942 21 Jul	Reçoit la Croix de Guerre
1943 xx Nov	Commandant du <i>No 64 Squadron</i>
1944 23 Mar	Commandant du <i>No 350 (Belgian) Squadron</i>
1944 23 Oct	Nommé <i>Wing Commander</i> et reçoit la DFC (<i>Distinguished Flying Cross</i>) Commandant du Wing de Hawkinge : <i>Nos 132, 440, 450 et 611 Squadrons</i> Participe aux opérations du débarquement en Normandie
1944 07 Nov	Au <i>Fighter Leader School</i> à Aston Down
1945 xx Fév	Commandant du Wing de Bentwaters sur Mustang (<i>Nos 64, 126 et 234 Squadrons</i>) Au cours des opérations 1941-1945, il remporte trois victoires homologuées, une probable et quatre avions endommagés 375 missions de guerre Cours de conversion sur <i>Meteor</i>
1945 xx Sep	RAF - Cours au <i>Staff College</i>
1946 xx Avr	Aéronautique Militaire Belge – Chef de la Branche organisation et approvisionnement
1948 xx Oct	Amène en Belgique le premier avion à réaction de la FAé, un <i>Meteor 7</i>
1949 xx Jan	Commandant du Groupement des Opérations
1950 xx xxx	Commandant <i>Air Defence Central Europe</i>
1952 26 Mar	Nommé Colonel aviateur
1952 xx xxx	Stagiaire au Collège de l'OTAN
1952 xx Déc	Chef État-Major 83 ^e Groupe Anglo-Belge RFA
1955 xx Déc	Commandant du Groupement des Opérations (en février 1957 devient Groupe de Chasse)
1958 xx Déc	Commandant de la Défense Aérienne du Territoire
1959 xx Aou	Coordinateur Défense Aérienne de Centre Europe Quartier Général AIRCENT (<i>Allied Air Forces Central Europe</i>) à Fontainebleau
1960 xx Oct	Chef d'État-Major 2 nd <i>Allied Tactical Air Force</i> (2 ATAF) à Mönchen-Gladbach
1963 xx Jun	Commandant du Groupement Instruction et Entraînement Adjoint au Chef d'Etat-Major général
1967 xx Jun	Nommé Lieutenant-général aviateur Président du Comité NADGE (<i>NATO Air Defence Ground Environment</i>) de l'OTAN
1970 xx xxx	Attaché militaire, Naval et de l'Air de la Défense à Londres
1972 xx Jul	Member of the <i>Military Committee of NATO</i>
1975 01 Jul	Pension Président des Anciens du Collège de Défense de l'OTAN Président du Cercle Sportif de la Force Aérienne Président de l'Aéroclub Royal de Belgique Président de l'Association des Belges utilisateurs du transport aérien Président de l'association des Anciens de la RAF et de la SAAF Auteur de 6 livres qui relatent des faits importants sur l'aviation Pilote de ballon à air chaud

Curriculum vitae van Generaal Baron Michel "Mike" DONNET, geboren 01 april 1917

1938 01 Mar	Belgisch Militair Vliegwezen – Leerling-piloot – Kandidaat-Onderluitenant van het actief kader
1939 30 Jan	Belgisch Militair Vliegwezen – Elementair vliegbrevet
1939 24 Mar	Belgisch Militair Vliegwezen – Vliegbrevet militair piloot Benoemd in de graad van Sergeant vlieger Toegewezen aan het 9/V/1Aé in Goetsenhoven op <i>Renard R31</i>
1939 xx Sep	Overgang naar de Wapenschool in Evere
1940 10 Mei	Belgisch Militair Vliegwezen – Vervoegt het hulpvliegveld van Duras bij Sint-Truiden 18-daagse Veldtocht met Luitenant Didier als waarnemer
1940 01 Jun	Krijgsgevangene
1940 26 Dec	Benoemd in de graad van Onderluitenant vlieger
1941 08 Jan	Bevrijd
1941 15 Jan	Bediende bij "Winterhulp"
1941 05 Jul	Ontsnapping met Léon Divoy aan boord van een SV4 van Baron d'Huart vanuit het park van diens kasteel Ter Block (Hoeilaart) dat bezet was door de Duitsers; ze landen in Thorpe-le-Soken in Groot-Brittannië
1941 05 Jul	Stelt zich ter beschikking van de Belgische overheid om de strijd voort te zetten
1941 09 Jul	Benoemd in de graad van <i>Pilot Officer</i> in de <i>Royal Air Force</i>
1941 24 Jul	RAF Station Heston – Opleiding op <i>Master</i>
1941 05 Aug	Opleiding op <i>Spitfire</i>
1941 15 Aug	<i>No 61 Operational Training Unit</i>
1941 06 Sep	RAF Station Turnhouse (Edinburg), <i>No 64 Squadron</i> op <i>Spitfire II</i>
1941 09 Sep	Vliegt op <i>Spitfire V</i>
1942 01 Jan	RAF Station Southend – <i>No 64 Squadron</i> Neemt deel aan de aanval op de Duitse Marineschepen <i>Scharnhorst</i> en <i>Gneisenau</i> in het Kanaal Neemt deel aan Operatie <i>Jubilee</i> in Dieppe
1942 21 Jul	Ontvangt het Oorlogskruis
1943 xx Nov	<i>Commanding Officer</i> van <i>No 64 Squadron</i>
1944 23 Mar	<i>Commanding Officer</i> van <i>No 350 (Belgian) Squadron</i>
1944 23 Okt	Benoemd in de graad van <i>Wing Commander</i> en ontvangt het <i>Distinguished Flying Cross</i> (DFC) <i>Commanding Officer</i> van de Wing van Hawkinge met de <i>Nos 132, 440, 450 en 611 Squadrons</i> Neemt deel aan de landing in Normandië
1944 07 Nov	Naar de <i>Fighter Leader School</i> in Aston Down
1945 xx Feb	<i>Commanding Officer</i> van de Wing in Bentwaters op Mustang (<i>Nos 64, 126 en 234 Squadrons</i>) Tijdens de operaties van 1941-1945 behaalt hij drie bevestigde luchtoverwinningen, één waarschijnlijke en beschadigt hij vier vliegtuigen 375 oorlogsopdrachten Conversie cursus op <i>Meteor</i>
1945 xx Sep	RAF – Cursus aan het <i>Staff College</i>
1946 xx Apr	Belgisch Militair Vliegwezen – Hoofd van de Afdeling Organisatie en Bevoorrading
1948 xx Okt	Brengt het eerste straalvliegtuig van de Luchtmacht naar België, een <i>Meteor 7</i>
1949 xx Jan	Commandant van de Groepering Operaties
1950 xx xxx	Commandant van <i>Air Defence Central Europe</i>
1952 26 Mar	Benoemd in de graad van Kolonel vlieger
1952 xx xxx	Stagiair aan het <i>NATO College</i>
1952 xx Dec	Stafchef van de <i>83rd Anglo-Belgian Group</i> in West-Duitsland
1955 xx Dec	Commandant van de Groepering Operaties (wordt in februari 1957 de Jachtgroep)
1958 xx Dec	Commandant Luchtverdediging van het Grondgebied
1959 xx Aug	Coördinator Luchtverdediging voor Centraal-Europa Hoofdkwartier AIRCENT (<i>Allied Air Forces Central Europe</i>) in Fontainebleau
1960 xx Okt	<i>Chief of Staff 2nd Allied Tactical Air Force</i> (2 ATAF) in München-Gladbach
1963 xx Jun	Commandant van de Groepering Opleiding en Training Adjunct van de Chef van de Generale Staf
1967 xx Jun	Benoemd in de graad van Luitenant-generaal vlieger
1967 28 Mei	Voorzitter van het Comité NADGE (<i>NATO Air Defence Ground Environment</i>) van de NAVO
1970 xx xxx	Militair Attaché in Londen
1972 xx Jul	Lid van het <i>Military Committee of NATO</i>
1975 01 Jul	Op rust gesteld Voorzitter van de Oudgedienden van het <i>NATO Defence College</i> Voorzitter van de Sportkring van de Luchtmacht Voorzitter van de Koninklijke Aeroclub van België Voorzitter van de Vereniging van Belgische gebruikers van luchttransport Voorzitter van de Vereniging voor de Oudgedienden van de RAF en SAAF Auteur van zes boeken over belangrijke gebeurtenissen in de luchtvaart Piloot van warmeluchtballons

In memoriam

Lieutenant-général aviateur Albert Debêche



Albert Debêche est né à Rivière le 19 mai 1919.

Après ses humanités à Namur et à Malonne, il entre à l'Ecole royale militaire en 1938. En 1940, sa promotion – la 99^{ème} – est évacuée à Limoux, dans le sud de la France. Au mois d'août, il collabore à la création d'un poste de secours pour les réfugiés à Aurillac. Il poursuivra cette mission à Toulouse, Béziers et Vichy au sein de différentes organisations comme la Croix-Rouge et le Commissariat général pour le rapatriement des réfugiés.

Mais son véritable objectif est de rejoindre l'Angleterre. En mars 1941, l'occasion se présente de franchir les Pyrénées avec un groupe de militaires belges. Dénoncés par le guide, ils sont arrêtés et emprisonnés à Figueras, puis, au camp de Miranda pendant onze mois.

Libéré en 1942, il rejoint Londres par Lisbonne, Gibraltar et Greenock, puis la section belge de la RAF et s'engage comme pilote. Il suit un entraînement à Calgary, Canada, et reçoit ses ailes en 1943. Il est affecté à la filière *Night Fighter Intruder* sur *Blenheim V*. Un accident lors du dernier jour de la période d'instruction, l'envoie pour des mois à l'hôpital. En mars 1945, il reprend le service dans la 187^{ème} Escadrille de transport, qui assure la liaison avec l'Inde avec des DC-3. Il y retrouve de grands amis : Drossart, Jaspy, Ester et Henry.

Il rentre en Belgique fin 1946 et reprend les études d'ingénieur interrompues. En 1949, il prend le commandement de la 20^{ème} Escadrille de transport. Ensuite, il sera successivement chargé de cours à l'Ecole de Guerre et commandant de l'Ecole d'officiers de Nivelles.

Après avoir accompli sa conversion sur avions de chasse (*Spitfire XIV*, *Meteor* et F-84), il est désigné comme commandant du 13^{ème} Wing à Brustem et à Koksijde. En 1958, il devient commandant en second de l'Ecole royale militaire. A partir de 1962, il rejoint l'Etat-major de la Force aérienne comme Directeur Plans et Programmes, puis, comme Commandant du Groupement Instruction et Entraînement et enfin, comme Inspecteur général.

Il est nommé Chef d'Etat-major de la Force aérienne en 1971, fonction qu'il occupera jusqu'en 1977. A ce poste, il a eu le bonheur de vivre la modernisation des équipements : F-16, C-130, Alpha Jet, Boeing 727, Merlin III, Falcon 20 et HS748.

Depuis 1951, parallèlement à sa carrière militaire, il a accompli plusieurs missions auprès de Sa Majesté le Roi Baudouin comme officier d'ordonnance, puis aide de camp.

En 1977, il est nommé intendant de la Liste civile, poste qu'il occupera jusqu'à la fin de sa carrière.

De 1985 à 2002, il garde des contacts étroits avec le milieu de l'aviation en assurant la présidence des Cadets de l'air de Belgique.

Le Lieutenant-général aviateur Albert Debêche est décédé le 1^{er} novembre à l'âge de 94 ans.

COMOPSAIR-IPR



Kabinet CHOD

Albert Debêche wordt geboren in Rivièrre op 19 mei 1919.

Na zijn middelbare studies in Namen en Malonne vervoegt hij in 1938 de Koninklijke Militaire School. In 1940 wordt zijn promotie – de 99^{ste} – naar Limoux, in het zuiden van Frankrijk, geëvacueerd. In augustus werkt hij mee aan de oprichting van een hulppost voor vluchtelingen in Aurillac. Hij zet die taak verder in Toulouse, Béziers en Vichy in de schoot van verschillende organisaties zoals het Rode Kruis en het Commissariaat-generaal voor de repatriëring van vluchtelingen.

Zijn eigenlijke opzet bestaat er echter in Engeland te vervoegen. In maart 1941 krijgt hij de gelegenheid om de Pyreneeën over te steken met een groep Belgische militairen. Verraden door hun gids, worden ze aangehouden en opgesloten in Figueras om vervolgens gedurende elf maanden in het kamp van Miranda gevangen gehouden te worden.

Na zijn bevrijding in 1942 trekt hij naar Londen via Lissabon, Gibraltar en Greenock. Hij vervoegt er de Belgische sectie van de *Royal Air Force* om piloot te worden. Hij volgt een vliegopleiding in Calgary, Canada, en krijgt zijn pilotenvleugels in 1943, waarna hij aangeduid wordt voor de specialisatie *Night Fighter Intruder* op *Blenheim V*. Door een ongeval op de laatste dag van zijn opleiding, komt hij voor maanden in het hospitaal terecht. In maart 1945 komt hij terug in dienst, ditmaal bij het 187^{ste} Transportsmaldeel dat de verbinding met India verzekert met DC-3's. Hij vindt er oude vrienden terug: Drossart, Jaspy, Ester en Henry.

Eind 1946 keert hij naar België terug en hervat er zijn onderbroken studies van ingenieur. In 1949 wordt hij commandant van het 20^{ste} Transportsmaldeel. Daarna wordt hij achtereenvolgens houder van een leeropdracht aan de Krijgsschool en Commandant van de Officierenschool in Nijvel.

Na voltooiing van zijn conversie op jachtvliegtuigen (*Spitfire XIV*, *Meteor* en F-84), wordt hij bevelhebber van de 13^{de} Wing in Brustem en Koksijde. In 1958

wordt hij tweede in bevel van de Koninklijke Militaire School. In 1962 vervoegt hij de Staf van de Luchtmacht, eerst als Directeur Plannen en Programma's, vervolgens als Commandant van de Groepering Opleiding en Training en ten slotte als Inspecteur-generaal.

Hij wordt Stafchef van de Luchtmacht benoemd in 1971 en bekleedt die functie tot in 1977. In die hoedanigheid heeft hij het genoegen om de modernisering van het vliegend materieel te mogen meemaken: F-16, C-130, Alpha Jet, Boeing 727, Merlin III, Falcon 20 en HS748.

Vanaf 1951 vervult hij naast zijn militaire loopbaan verschillende opdrachten voor Zijne Majesteit

Koning Boudewijn, eerst als ordonnansofficier, daarna als vleugeladjudant.

In 1977 wordt hij Beheerder van de Civiele Lijst van de Koning benoemd, een functie die hij tot aan het einde van zijn loopbaan blijft vervullen.

Van 1985 tot 2002 blijft hij als voorzitter van de Luchtcadetten van België in nauw contact met het luchtvaartmilieu.

Luitenant-generaal vlieger Albert Debêche overleed op 1 november op de leeftijd van 94 jaar.

COMOPSAIR-IPR



Kabinet CHOD

LA MAISON DES AILES asbl

Association sous le Haut Patronage de S.M. le Roi



La maison de tous les aviateurs et de leurs amis

Prix Marie Monseur-Fontaine 2013

La 40^{ème} Escadrille SAR à l'honneur

Ce mercredi 6 novembre 2013, la Salle Lucien Leboutte DFC sise au sein de la Maison des Ailes à Bruxelles est le cœur d'une cérémonie d'hommage et de remise de prix particulière. En fin d'après-midi, devant un parterre d'invités militaires et civils, le Conseil d'administration de la Maison des Ailes, présidé par le Général-major aviateur e.r. Camille Goossens, met à l'honneur l'équipage du Sea King RS-05 de la 40^{ème} escadrille. Le Prix Marie Monseur-Fontaine lui est attribué au motif du courage et de la détermination dont il a fait preuve lors d'une opération de sauvetage en mer, particulièrement difficile à la fin de l'année dernière.

Le 5 décembre 2012, à 19h26, l'équipage du RS-05 est appelé à intervenir d'urgence pour une opération de sauvetage en mer du Nord, dans les eaux territoriales néerlandaises. L'appel émane du Joint Rescue Coordination Center (JRCC) de Den Helder (Pays-Bas) qui vient de recevoir des messages de détresse émanant du « *Baltic Ace* » (bateau transporteur de voitures) et du « *Corvus J* » (navire porte-conteneurs) entrés en collision à 65 kilomètres des côtes zélandaises, sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde.

Les hélicoptères Sea King de Koksijde sont les plus proches pour une intervention rapide et l'alerte est immédiatement déclenchée : le RS-05 décolle dans les minutes qui suivent. En vol par des conditions météorologiques des plus difficiles, l'équipage tente d'obtenir des informations sur la situation, mais ne reçoit guère de précisions. Sur

zone, repérer les deux navires n'est pas facile par la mauvaise visibilité ambiante et le nombre de bateaux qui croisent dans les environs ; de là-haut les éclairages des navires sont autant de points lumineux qui scintillent sur la mer. Arrivé à la verticale du crash, force est de constater que le « *Baltic Ace* » coule dans les eaux grises de la mer du Nord. Le JRCC signale qu'il y a 24 membres d'équipage à bord. Il fait nuit, la mer est très agitée avec des vagues de plus de 3 mètres de haut et, une pluie verglaçante accentuée par un vent fort frappe le cockpit et les hublots ; cela complique sérieusement la recherche de rescapés du naufrage. Les jumelles infrarouges sont utilisées, avec cependant une limitation du champ de vision. Des naufragés sont localisés à bord d'un canot de sauvetage, ballotés au gré des vagues ; décision est prise d'intervenir de suite malgré les mauvaises conditions. Sept marins vont être hélitreuillés à bord de l'hélicoptère que les pilotes tentent de stabiliser au mieux au-dessus de l'objectif. Les marins souffrent d'hypothermie aggravée : certains, probablement au repos, se trouvaient quasi dévêtus dans l'embarcation. Durant leur transfert vers des hôpitaux belges, ils reçoivent les premiers soins à bord. Un deuxième Sea King vient prêter main forte aux hélicoptères néerlandais et bateaux engagés dans l'opération de sauvetage, mais les recherches sont interrompues dans la nuit, vers 1h20, la visibilité s'avérant trop mauvaise et les risques trop élevés.

Le lendemain les opérations reprennent malheureusement sans succès. Le bilan de cette catastrophe maritime est de 13 marins secourus, cinq corps repêchés et 6 disparus.

C'est donc sans hésitations, face à cette prestation exceptionnelle, belle leçon de courage et d'abnégation dont ont fait preuve les six membres d'équipage du RS-05, que le Conseil d'administration de la Maison des Ailes leur a octroyé, à l'unanimité, le Prix Marie Monseur-Fontaine d'une valeur de 3.000 euros.

Cet événement met une nouvelle fois en avant le haut niveau de professionnalisme atteint par la 40^{ème} Escadrille SAR. L'entraînement permanent et contraignant que subissent quotidiennement les membres d'équipage leur a permis de sauver de nombreuses vies lors de leurs interventions. L'esprit d'équipe qui règne au sein de l'escadrille n'est pas un vain mot et a été mis en évidence par tous les participants à cette mission à hauts risques.

A bord du Sea King :

Commandant aviateur Johan De Block, Commandant de bord, 4.800 heures de vol ;

Major aviateur Paul Van Hertenrijck, second pilot, 1.950 heures de vol ;

Major aviateur Filip Van Der Linden, SARSO, 2.000 heures de vol ;

Adjudant du Personnel Navigant Tommy Lanoye, *Flight Engineer* ;

Adjudant du Personnel Navigant Peter Boven, *SAR Medic*, 3.300 heures de vol ;

Premier-sergent du Personnel Navigant Jurrie Mullier, *SAR Diver*, 250 heures de vol.

Serge Nemry
www.flying-zone.be

HET HUIS DER VLEUGELS vzw

Vereniging onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning



Het huis van alle vliegers en hun vrienden

Prijs Marie Monseur-Fontaine 2013

Het 40^{ste} Smaldeel SAR aan de eer

De Prijs Marie Monseur-Fontaine 2013 werd toegekend aan de bemanningsleden van de Sea King helikopter "Rescue 05" van Basis Koksijde voor de koelbloedigheid en het professionalisme waarvan zij blijk hebben gegeven in een reddingsoperatie op 05 december 2012.

Op 5 december 2012 om 19u26 plaatselijke tijd werd de crew van de "Rescue 05" gescrambeld om een reddingsoperatie uit te voeren in Nederlandse wateren.

De bemanning bestond uit:

Commandant vlieger Johan De Block, Boordcommandant;

Majoor vlieger Van Herterijck, *First Officer*;

Majoor vlieger Van Der Linden, *SARSO*;

Adjutant van het Vliegend Personeel Tommy Lanoye, *Flight Engineer*;

Adjutant van het Vliegend Personeel Peter Boyen, *SAR Medic*;

Eerste Sergeant van het Vliegend Personeel Jurrie Mullier, *SAR Diver*.

Er was een aanvaring geweest tussen twee schepen, waarvan een schip, de "Baltic Ace" aan het zinken was met 24 personen aan boord. De Belgische SAR helikopter werd gevraagd door het *Joint Rescue Coordination Center* (JRCC) in Den Helder omdat hij zich het dichtst bij de plaats van het ongeval bevond.

De omstandigheden waarin de crew deze opdracht heeft uitgevoerd waren allesbehalve ideaal. Het was nacht, buien met winterse neerslag en een *seastate 4* wat overeenkomt met golven tot drie meter.

In een eerste vlucht kwam "Recue 05" als eerste luchtmiddel ter plaatse. Aangekomen boven de plaats van het ongeval stelt de crew vast dat de "Baltic Ace" aan het zinken was. Zij lokaliseren overlevenden in een reddingsvlot en kunnen

zeven bemanningsleden aan boord winchen.

Ongeacht deze moeilijke omstandigheden en na een grondige analyse van de risico's is de crew er toch in geslaagd om de reddingsoperatie succesvol uit te voeren.

Het betreft hier een "uitzonderlijke prestatie" geleverd door de bemanning van "Rescue 05" en om deze reden wordt hen de prijs "Marie Monseur-Fontaine" toegekend. Hun inzet heeft gezorgd dat zeven mensenlevens werden gered.

Het uiteindelijk bilan van dit ongeval bedraagt 13 geredde zeelieden, vijf overledenen en zes vermisten!

Het Huis der Vleugels is er van overtuigd dat de inzet van de crew "Rescue 05" er tevens voor gezorgd heeft dat de Luchtcomponent en Defensie in het algemeen in een positief daglicht werden gesteld.

**Anonymus
Het Huis der Vleugels**



© Belgian Air Force / Philippe Van Huyck



**Lid blijven
of worden**



**Devenir ou
rester membre**

**Belgian Air Force Association
Lidgeld 2014**

Effectief of aangesloten lid:

- wonend in België: € 10
(gratis verzending WINGS)
- wonend in Europa, buiten België: € 35
(€ 10 lidgeld + € 25 verzending WINGS)
- wonend buiten Europa : € 40
(€ 10 lidgeld + € 30 verzending WINGS)

Aangesloten lid inwonend bij een betalend lid: € 2

Betaling via overschrijving op rekening:

IBAN: BE73 9730 2894 7460

BIC: ARSPBE22

van de Belgian Air Force Association,
met vermelding "Lidgeld 2014"

Indien u voor iemand anders betaalt, gelieve ook de
naam van betrokkene te vermelden.

**Belgian Air Force Association
Cotisation 2014**

Membre effectif ou adhérent:

- résidant en Belgique : € 10
(envoi gratuit de WINGS)
- résidant en Europe, hors Belgique : € 35
(€ 10 cotisation + € 25 envoi WINGS)
- résidant hors Europe : € 40
(€ 10 cotisation + € 30 envoi WINGS)

Membre adhérent cohabitant avec un membre payant : € 2

A payer par virement sur le compte :

IBAN : BE73 9730 2894 7460

BIC : ARSPBE22

de la Belgian Air Force Association,
mentionnant "Cotisation 2014"

Si vous payez pour quelqu'un d'autre, veuillez
mentionner le nom du concerné.



BELGIAN AIR FORCE DAYS

A Century +
AIR POWER IN BELGIUM

1918



KLEINE-BROGEL AIR BASE
13-14 SEPTEMBER 2014

www.belgianairforcedays.be



Herdenken om de vrede te waarborgen
Se souvenir pour garantir la paix

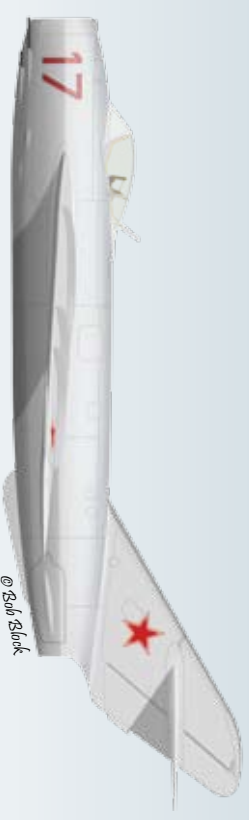
www.be14-18.be

.be

2014-18

Republic RF-84F Thunderflash

FR-13, H8-N, No. 42 Squadron



The Belgian Air Force acquired 34 Republic RF-84F *Thunderflash* aircraft (FR-1 to FR-34) between 1955 and 1965. The *Thunderflash* was the dedicated reconnaissance version of Republic's F-84F *Thunderstreak*. With the F-84F's air intake moved to the wing roots, the RF-84F's nose gave room to different panoramic, medium and high altitude cameras. Due to a navigation error, Lieutenant Martin Paulus of No. 42 Squadron unintentionally entered East German airspace on 28 May 1958. A pair of Soviet MiG-17 "Fresco" fighters forced him to land his *Thunderflash* FR-13 at Damgarten. Pilot and aircraft returned to Belgium on 21 June and 2 July 1958 respectively.