

WINGS



BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION

100 ans
pour le Chardon
d'Écosse

100 jaar
voor de Schotse
Distel

Heliday's

Frisian Flag

We Fly to Your Dream



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

N°11

2/2017

Belgian Air Force Association

www.bafassociation.be

www.facebook.com/bafassociation

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

Redactie

Serge Nemry
E-mail: serge.nemry1@hotmail.com

Vertalingen

Jacques SCHELFAUT, JP Dechesne

Opmaak

Benoit Goffart

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

Rédaction

Serge Nemry
E-mail: serge.nemry1@hotmail.com

Traductions

Jacques SCHELFAUT, JP Dechesne

Mise en page

Benoit Goffart

Inhoud - Sommaire

- 04 Decibels,flares en rook
Décibels,flares et fumigènes
-
- 10 Rotors in actie te Beauvechain
Rotors en action à Beauvechain
-
- 18 Vleugels voor DAFA
Des Ailes pour la DAFA
-
- 19 Gecoördineerde grenscontrole in drie dimensies
Le contrôle des frontières en trois dimensions
-
- 24 Belgen in Ljouwert "Fighter Town"
Les Belges à « Fighter Town » Ljouwert
-
- 29 We Fly To Your Dream
-
- 32 100 jaar voor de Schotse Distel
100 ans pour le Chardon d'Écosse
-
- 36 CheckSix

Cover:

Le FA-132 porte la décoration spéciale 100 ans du Chardon de la 1^{ère} Escadrille. (Bart Rosselle)

De FA-132 met de speciale 100 jaar decoratie van de "Distel" van het 1^{ste} Smaldeel

Prêt pour un vol de nuit
(Daniel Orban BE Defence)

Klaar voor een nachtvlucht



BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION



Beste vrienden,

Als ik dit schrijf is het 21 juli, 12.00h. Onze nationale feestdag.

Ik kom net terug van het Te Deum in de Sint Michiels kathedraal waar onze Koning Filip aanwezig was. Wat fijn om onze Vorst de kathedraal te zien binnen komen in dit mooie blauwe uniform van onze Luchtmacht. Een uniform dat hij met fierheid draagt met daarop de vleugels van piloot die hij tegen alle weerstand van zijn omgeving in heeft verdiend door een piloten opleiding te doorlopen tot en met zijn solo op Mirage 5.

Op diezelfde nationale feestdag zullen we deze namiddag, iets na vier uur, weer uitkijken naar het luchtdéfilé. In de tribunes naast de Koninklijke tribune, zullen de politici nuchter noteren dat de helikopters en vliegtuigen mooi overgevlogen kwamen in een strakke formatie. Punt andere lijn. Weinigen zullen er bij stil staan dat, met deze zelfde toestellen, dezelfde piloten en hetzelfde personeel van de Luchtmacht dag in dag uit in zeer moeilijke en gevaarlijke omstandigheden oorlogsopdrachten uitvoeren, humanitaire hulpactie doen in de meest onmogelijke omstandigheden, reddingsoperaties uitvoeren bij weer en ontij.

Weinigen zullen er bij stilstaan dat deze moeilijke opdrachten met succes en veilig worden uitgevoerd door de inzet van het Luchtmacht personeel en door de kwaliteit van de gebruikte toestellen.

Wie van hen zal begrijpen dat als je verbintenissen aangaat op internationaal vlak om gewapende opdrachten uit te voeren, als je steun toezegt bij rampen, als je hulp wil bieden aan drenkelingen, je daarvoor ook de nodige middelen moet toezeggen zowel in materiaal als in personeel en in training mogelijkheden.

Op deze nationale feestdag, hoop ik, durf ik hopen dat samen met de overvlucht van onze vliegtuigen, samen met het défilé van de grondtroepen, het besef bij de politieke verantwoordelijken zal komen dat al deze mensen een fantastische job verrichten, dat ons land hierdoor op internationaal vlak scoort en dat men hiervoor dan ook de nodige middelen en het nodige topmateriaal dient te voorzien.

Misschien kan men om dat te bereiken rekening houden met de adviezen van niet politieke experts, echte experts.

Misschien?

G Vanhecke
Lt Gen VI (bd)
Voorzitter BAF Association

Chers amis,

J'écris ceci le 21 juillet à 12.00h. Le jour de notre fête nationale.

Je rentre à l'instant du Te Deum à la cathédrale Saint Michel auquel assistait le Roi Philippe. Quel plaisir de voir notre Souverain entrer dans la cathédrale dans ce bel uniforme bleu de notre Force Aérienne. Un uniforme qu'il porte avec fierté, avec les ailes de pilote qu'il a obtenues malgré toutes les réticences de son entourage en effectuant une formation de pilote complète, jusqu'au vol solo sur Mirage 5.

Ce même jour de fête nationale, nous allons cet après-midi, un peu après quatre heures, regarder une fois de plus le défilé aérien. Dans les tribunes à côté de la tribune royale, les politiciens vont simplement noter que les hélicoptères et les avions effectuent un survol dans une formation impeccable. Point à la ligne.

Peu réaliseront que ces mêmes avions, ces mêmes pilotes, ce même personnel de la Force Aérienne effectuent jour après jour des missions de guerre dans des circonstances très difficiles et dangereuses, exécutent des missions humanitaires dans des conditions à la limite du possible, et réalisent des opérations de sauvetage par très mauvais temps.

Peu se rendront compte que ces missions difficiles sont effectuées avec succès grâce au dévouement du personnel de la Force Aérienne et à la qualité du matériel mis en œuvre.

Qui parmi eux comprendra que lorsque l'on s'engage sur le plan international à effectuer des opérations armées, lorsque l'on offre du support en cas de catastrophe, lorsque l'on veut secourir des naufragés, il faut au préalable fournir les moyens requis tant en matériel qu'en personnel, ainsi que les possibilités d'entraînement ?

En ce jour de fête nationale, j'espère, j'ose espérer que lors du survol de nos avions, ainsi que lors du défilé des troupes, les responsables politiques prendront conscience que toutes ces personnes font un travail fantastique, que grâce à eux notre pays marque des points sur le plan international, mais qu'il est nécessaire de leur fournir les moyens nécessaires et un matériel à la pointe du progrès.

Peut-être pourrait-on pour cela tenir compte de l'avis d'experts non politiques, de vrais experts.

Peut-être ?

G Vanhecke
Lt Gen Avi (e.r.)
Président BAF Association

Décibels, flares et fumigènes

Texte & photos : Serge Nemry

Decibels, flares en rook

Quelques jours après les vols destinés à valider le programme de chacune des équipes acrobatiques de la Force Aérienne (acceptance flight), le Général-major Aviateur Vansina, ACC (Air Component Commander), a présidé une après-midi destinée à la presse et à quelques invités. Une belle surprise, avec la présence de la charmante Vanina Ickx (fille de Jacky Ickx), pilote de course automobile, intronisée marraine de la patrouille des Diables Rouges. Préambule aux démonstrations aériennes : le briefing donné par le Lieutenant-colonel aviateur Jo Heylens, patron d'IPR, a permis de faire plus ample connaissance avec les pilotes démos dont les deux nouveaux "Devil", Tcholle et Meel.

Enkele dagen na de vluchten die het programma moesten valideren van elk van de acrobatische ploegen van de Luchtmacht (acceptance flight), heeft Generaal-majoor Vlieger Vansina, ACC (Air Component Commander), een namiddagvergadering voorgezeten ten behoeve van de pers en enkele genodigden. Een mooie verrassing was de aanwezigheid van de charmante Vanina Ickx (dochter van Jacky Ickx, bekende autoracepiloot) die als meter optrad van de patrouille van de Rode Duivels. Voorafgaand aan de luchtdemonstraties werd een briefing gegeven door Luitenant-kolonel vlieger Jo Heylens, hoofd van IPR, waardoor beter kennis kon gemaakt worden met de demo piloten waaronder de twee nieuwe "Devils", Tcholle en Meel.

Le F-16 Solo Display du Commandant Aviateur Tom Demorteel, alias Gizmo, qui entame sa troisième et dernière saison avec un programme de présentation qui allie puissance et finesse. Les différentes figures qui se suivent au rythme d'un tigre lancé à fond de course, tirées en partie du répertoire d'entraînement au combat d'un pilote de chasse, mettent en valeur la haute qualification du pilote et montrent les performances indéniables de l'avion. Ces manœuvres entraînent, en une quinzaine de minutes, le pilote dans des contraintes de vol qui passent en quelques secondes de + 6 à -4 G. Un vol physiquement éprouvant pour Gizmo qui doit rester

De F-16 Solo Display van Commandant Vlieger Tom Demorteel, alias Gizmo, die zijn derde en laatste seizoen aanvangt met een demonstratie die kracht en finesse combineert. De verschillende figuren die zich opvolgen op het ritme van een sprintende tijger, zijn afgeleid van de syllabus van de gevechtstraining van een jachtpiloot. Zij onderstrepen de hoge kwalificatie van de piloot en de overtuigende kwaliteiten van het vliegtuig. Met deze manoeuvres moet de piloot, binnen een vijftiental minuten, het hoofd bieden aan een vluchtbelasting die in enkele seconden kan variëren van + 6 tot -4 G. Het is een fysiek zeer beproevende vlucht voor Gizmo die



Vanina Ickx avec "Tcholle", "Mell" et "Papy". (Serge Nemry)
 Vanina Ickx met 'Tcholle', 'Mell' en 'Papy'



Pilotes et mécanos réunis autour de la marraine. (Serge Nemry)
 De Meter samen met de piloten en de mekaniekers



totalemt concentré. Fumigènes et flares accentuent encore un peu plus la symbiose entre le pilote et sa machine.

volledig geconcentreerd moet blijven. Rook en flares accentueren nog wat meer de symbiose tussen de piloot en zijn machine.

Les Red Devils que l'on pourrait surnommer aujourd'hui le team des 'papys' tant les pilotes qui composent cette formation emblématique ont acquis une grande expérience de vol sur différents types d'appareils. Cette année, le Commandant aviateur Christophe Deroubaix, alias "Tcholle", prend la place de Devil xxx tandis que le Commandant Yves "Meel" Meelbergs devient réserve. Meel peut indifféremment prendre la place du n° 2 ou du n° 3. La jeune marraine Vanina raconte comment elle a rejoint ces fameux diables : « Christophe "Tchol" Deroubaix, Devil XXX, a bénéficié

De Red Devils die we tegenwoordig het team van de 'papys' kunnen noemen want de piloten die deze bekende formatie vormen hebben een grote vliegervaring opgedaan op verschillende types van toestellen. Dit jaar is het Commandant vlieger Christophe Deroubaix, alias "Tcholle", die de plaats inneemt van Devil xxx terwijl Commandant Yves "Meel" Meelbergs reserve wordt. Meel kan om het even welke positie innemen als nr 2 of nr 3. De jonge meter Vanina vertelt hoe ze bij de fameuze duivels is gekomen: «Christophe 'Tchol' Deroubaix, Devil XXX, heeft van de gelegenheid



Le "patron" en discussion avec Gizmo (Serge Nemry)
De 'baas' in gesprek met 'Gizmo'

de l'opportunité de faire un tour du circuit de Francorchamps à bord d'un bolide de course. « C'est moi qui, par hasard, ai été désignée pour l'emmener vivre les sensations d'un pilote de course automobile. Après un petit topo sur la sécurité, nous avons pris un départ sur les chapeaux de roues ; hélas, au sommet du raidillon, un pneu a explosé nous entraînant vers le bas-côté. Au stand, un ami spectateur explique : nous étions inquiets en voyant partir une ambulance et les moyens de dépannage, une inquiétude vite levée après qu'un message rassura tout le monde. De retour, nous avons beaucoup discuté, Tcholle et moi ; c'est là qu'il m'a proposé de devenir marraine du team. Le deal veut que ce soit prochainement à mon tour de prendre place à bord de son avion et là, franchement, je ne suis pas trop à l'aise, habituée que je suis à travailler avec deux dimensions et non trois (3 D) ». Présent également lors de ce bel après-midi, Laurent Bladt, petit-fils de feu Bobby Bladt, légende de la Force Aérienne, créateur de la première patrouille acrobatique sur Meteor puis père fondateur des Diables Rouges sur Hunter.

L'A-109 Display Team. A l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la mise en service de l'hélicoptère A-109 Agusta, une discrète peinture a été faite sur la dérive comme on peut le voir sur le 29. (Le i de BAI signifie que l'appareil est équipé IFR). Très appréciée du public depuis 2014, l'équipe composée du Capitaine Aviateur Kevin Beckers, pilote, et du Capitaine Aviateur Stijn Soenens, copilote, a été reconduite cette année. Kevin, 31 ans, Flight leader sur A-109, 2000 heures de vol, explique avoir préparé cette nouvelle saison dès la fin de l'année dernière. Les prestations 2016 ont été analysées et le duo a discuté

gebruik gemaakt om een rondje op het circuit van Francorchamps te rijden aan boord van een racewagen. Per toeval werd ik aangeduid om hem mee te nemen om hem de sensaties van een piloot van een race te laten meemaken. Na een kleine briefing over de veiligheid zijn we met gierende banden vertrokken; helaas op de top van de 'raidillon' ontplofte een band waardoor we in het decor zijn beland. In de stand legde een bevriende toeschouwer uit: we waren ongerust wanneer we een ambulance en een depannagewagen zagen vertrekken maar snel kregen we een geruststellend bericht dat alles OK was. Bij de terugkeer hebben Tcholle en ik veel gediscuteerd; hij heeft mij daarbij voorgesteld om meter te worden van het team. De deal was dat het dan mijn beurt was om plaats te nemen in zijn vliegtuig en, eerlijk gezegd, ik voel mij daarbij niet al te gerust want ik ben gewoon om in twee dimensies te werken en niet in drie». Was ook aanwezig op deze mooie namiddag, Laurent Bladt, kleinzoon van wijlen Bobby Bladt, een legende bij de Luchtmacht, oprichter van de eerste acrobatische patrouille op Meteor en nadien stichter van de Rode Duivels op Hunter.

Het A-109 Display Team. Ter gelegenheid van de 25^{ste} verjaardag van de invoering van de helikopter A-109 Agusta, werd een discrete versiering geschilderd op de 29 zoals wel te zien is. (De i van BAI betekent dat het toestel uitgerust is voor IFR). Het team, dat zeer geapprecieerd wordt door het publiek sinds 2014, is samengesteld uit Kapitein vlieger Kevin Beckers, piloot, en Kapitein vlieger Stijn Soenens, copiloot, en doet verder dit jaar. Kevin, 31 jaar, Flight leader op A-109, 2000 vlieguren, legt uit dat hij het nieuwe seizoen heeft voorbereid sinds vorig jaar. De voorstellingen van 2016 werden geanalyseerd en het duo heeft gediscuteerd over mogelijke verbeteringen en aanpassingen. Het is opletten geblazen

des améliorations et modifications envisageables. Attention, pas question de se lancer dans une démonstration aussi éblouissante soit-elle sans impérativement respecter l'enveloppe de vol de la machine telle que préconisée par le constructeur et s'astreindre aux normes de sécurité prescrites par la Force aérienne. Le Major Aviateur Steven 'Box' Boxberger, pilote d'essai et officier Ops & Training du 1 Wing, souligne cet aspect et cite les trois piliers de contrôle mis en place dans ce cadre : **1** : *La communauté (commission ?) 'sécurité' qui étudie en profondeur le respect des normes de sécurité prescrites.* **2** : *Un second pilier qui prend en considération le matériel au travers d'un examen 'technique' approfondi des manœuvres proposées. Cela permet de s'assurer qu'il n'y a pas de contraintes hors normes qui pourraient avoir comme conséquences une réduction prématurée du potentiel de vol de l'hélicoptère.* **3** : *Enfin, le dernier cap à franchir, le vol d'acceptance, face aux membres de l'État-major et de pilotes qualifiés WASO (Wing Aviation Safety Officer). Une étape importante qui permet de vérifier si les remarques des piliers précédents ont été respectées et qui peut également entraîner la modification de certaines manœuvres.* Les entraînements débutent généralement en février. La fréquence de ceux-ci est dictée par la météo et prend en compte les impératifs opérationnels de l'escadrille ; Kevin et Stijn restent avant tout pilotes de combat à la 17^{ème} Esc Griffon.

want zulke voorstelling, hoe schitterend ook, kan maar plaats hebben wanneer de vluchttenveloppe van het toestel gerespecteerd wordt zoals voorgeschreven door de constructeur, en wanneer alle veiligheidsvoorschriften gerespecteerd worden die door de Luchtmacht voorgeschreven worden. Major vlieger Steven 'Box' Boxberger, testpiloot en officier Ops & Training van de 1ste Wing, onderstreept dit aspect en citeert de drie pijlers van de controle die in dit kader van toepassing zijn: **1**: *De commissie 'security' die diepgaand het respect van de voorgeschreven veiligheidsnormen bestudeert.* **2**: *Een tweede pijler bekijkt het materieel door middel van een doorgedreven 'technisch' examen van de voorgestelde manoeuvres. Hierdoor kan nagegaan worden of er geen belasting is die de normen overschrijdt, met als gevolg een vervroegde vermindering van het vliegpotentieel van de helikopter.* **3**: *Tenslotte, de laatste te nemen kaap: de aanvaardingsvlucht, in aanwezigheid van de leden van de Staf en van de piloten die de kwalificatie hebben van WASO (Wing Aviation Safety Officer). Het is een belangrijke etappe tijdens dewelke kan nagegaan worden of de opmerkingen van de voorgaande pijlers werden gerespecteerd en waarbij eventueel nog sommige manoeuvres kunnen gewijzigd worden.* De trainingen starten over het algemeen in februari. De frequentie ervan wordt bepaald door de meteo en houdt rekening met de operationele vereisten van het smaldeel. Kevin en Stijn blijven uiteraard in de eerste plaats gevechtspiloten bij het 17^{de} Smaldeel Griffioen.

Team Solo Display F-16
(Serge Nemry)



Technical team A-109
(Serge Nemry)



Décibels, flares et fumigènes / Decibels, flares en rook

GET READY! Kévin répond à quelques questions de Wings :

Kevin, pourquoi deux pilotes ? Dompter un hélicoptère lors d'une présentation dynamique n'est pas chose aisée, c'est pourquoi le travail à bord est réparti entre deux membres d'équipage. Le pilote 'leader', en siège droit, manœuvre l'appareil et prends ses repères à l'extérieur tandis que le second pilote, placé à gauche, gère l'instrumentation de bord. Avant de piloter la machine, deux années sont passées à gauche de manière à bien 'sentir' l'hélicoptère et à apprendre à maîtriser nos propres sensations. Stijn, 1000 heures de vol, seconde saison à gauche, sera le prochain leader.

Kevin Beckers en Stijn Soenens

Kevin Beckers et Stijn Soenens (Serge Nemry)



GET READY! Kevin antwoordt op enkele vragen van Wings:

Kevin, waarom twee piloten? Het in de hand houden van een helikopter tijdens een dynamische voorstelling is geen eenvoudige zaak en daarom wordt het werk aan boord verdeeld tussen de twee leden van de bemanning. De piloot 'leader', in de rechtse zetel, manoeuvreert het toestel en neemt zijn externe herkenningspunten terwijl de tweede piloot, links gezeten, het instrumentenbord bedient. Vooral om de machine te besturen worden twee jaren gewijd aan de taken van links om de helikopter goed aan te voelen en om zijn eigen sensaties onder controle te houden. Stijn, 1000 vlieguren, tweede seizoen links, zal de volgende leader worden.

Y a-t-il une manœuvre qui demande plus d'attention ? Parmi les manœuvres effectuées, il en est une qui requiert beaucoup d'attention et une précision sans failles : la "tiger turner hélicoptère". Comme pour un "stall turn", l'hélico grimpe en verticale, je laisse descendre la vitesse et je bascule le nez vers le sol. La grande différence se passe dans la descente où j'effectue des lacets à 360° dans l'axe. C'est ici que la maîtrise de l'A-109 se mesure ; il faut impérativement garder le nez pointé à 90° vers le sol. Si l'on ne respecte pas cette contrainte, on se retrouve sur le dos et je me retrouve 'pendu' dans le harnais ! C'est une manœuvre qu'il faut 'sentir' et exécuter parfaitement. Au début, on est un peu hésitant parce qu'on ne connaît pas suffisamment les réactions que la machine peut avoir. C'est d'ailleurs pour cela que j'ai débuté avec des lacets à 180° puis évolué vers le tour complet (360°). Je précise qu'il n'y a aucun danger : je peux rapidement récupérer la machine car nous sommes à une altitude de sécurité largement suffisante. C'est juste pour nous, une sensation...bizarre, désagréable. Sinon, oui il y a quelques phases de vol plus 'techniques' comme par exemple le vol stationnaire.

Le vent, un facteur perturbant ? En hélico, chaque vol est à configurer au jour le jour et il faut parfois modifier les paramètres en fonction de la météo et principalement de la direction et de la force du vent. En vol, je dois adapter la manière de diriger l'hélicoptère, corriger la trajectoire et surtout faire attention à ne pas être

Is er een manoeuvre dat meer aandacht vereist? Bij de uitgevoerde manoeuvres is er een die bijzonder veel aandacht vereist zonder haperingen: de "tiger turner helikopter". Zoals voor een "stall turn" klimt de helikopter vertikaal, ik laat de snelheid verminderen en draai de neus naar de grond. Het grote verschil zit in de daling waarbij ik lussen van 360° uitvoer in de as. Hier komt het meesterschap over de A-109 tot uiting; de neus moet absoluut op 90° naar de grond gericht zijn. Indien je dit niet respecteert kom je op de rug terecht en dan 'hang' je in het harnas! Het is een manoeuvre dat men moet aanvoelen en perfect uitvoeren. In het begin twijfelt men een beetje want men kent nog niet voldoende de reacties die de machine kan hebben. Het is trouwens daarom dat ik begonnen ben met lussen van 180° om daarna te evolueren naar een volledige toer (360°). Ik kan bevestigen dat er geen enkel gevaar is: ik kan gemakkelijk de machine recupereren want wij bevinden ons op een voldoende veiligheidshoogte. Maar het is voor ons een eigenaardige... onaangename sensatie. Daartegenover staan er enkele meer 'technische' fasen zoals bijvoorbeeld de stationaire vlucht.

De wind, een versturende factor? Met de helikopter moet elke vlucht geconfigureerd worden in functie van de dagelijkse omstandigheden en soms moeten de parameters aangepast worden omwille van de meteo en meer bepaald de richting en de sterkte van de wind. Tijdens de vlucht moet ik de manier van besturen van de helikopter aanpassen, het traject wijzigen en vooral opletten om niet buiten de



Don't push ... (Serge Nemry)



poussé en dehors du périmètre de sécurité. Nous avons un axe de vol à respecter, établi par l'autorité et marqué au sol de manière très visible (triangle orange, ballot de paille recouvert d'un plastic blanc...). L'enfreindre peut être sanctionné d'une interdiction de vol. Une répétition nous sert essentiellement à prendre des repères, à reconnaître l'environnement et enregistrer les procédures de vol. De mauvaises conditions météo, un plafond trop bas par exemple, entraînent une adaptation de nos évolutions ; nous travaillons plutôt dans le plan horizontal.

Les mécanos vous accompagnent partout ? *L'équipe technique qui nous accompagne, composée de divers spécialistes, joue un rôle important avant et après le show. Ce sont eux qui préparent l'hélicoptère avant une démo, nous assistent lors de la mise en route et qui le sécurisent après l'atterrissage. Ce sont des mécanos particulièrement motivés qui, en plus de leur travail sur la machine, installent et gèrent notre stand.*

L'utilisation des flares, un plus dans la démo ? *Le public et les photographes aiment bien, surtout au sommet du 'tiger turner helicopter', mais pour nous ce n'est pas l'essentiel. Ce que nous recherchons c'est montrer au mieux les capacités tactiques de l'A-109. D'autre part, on ne peut pas employer nos flares partout, certains pays ne l'autorisent pas.*

veiligheidsperimeter geduwd te worden. Wij hebben een vluchtas die gerespecteerd moet worden. Deze wordt opgesteld door de autoriteit en op de grond op zeer zichtbare wijze aangebracht (oranje driehoek of een baal stro, overtrokken met wit plastic...). Het niet respecteren ervan kan gesanctioneerd worden met een vliegverbod. Een repetitie dient voornamelijk om merkpunten te identificeren, om de omgeving te verkennen en de vluchtprocedures op te nemen. Slechte weersomstandigheden, een te laag plafond bijvoorbeeld, leiden tot aanpassing van onze evoluties; wij werken hoofdzakelijk in een horizontaal vlak.

Begeleiden de mecaniciens U overal? *De technische ploeg die met ons meekomt is samengesteld uit diverse specialisten en speelt een belangrijke rol voor en na de show. Het zijn zij die de helikopter voorbereiden voor elke demo, die ons bijstaan bij het opstarten en de beveiliging ervan waarnemen na de landing. Het zijn mecaniciens die bijzonder gemotiveerd zijn en die naast hun werk op de helikopter onze stand opbouwen en beheren.*

Het gebruik van de flares, een meerwaarde voor de demo? *Het publiek en de fotografen houden ervan, vooral op de top van de 'tiger turner helicopter', maar voor ons is het niet essentieel. Wat wij vooral betrachten is het zo goed mogelijk tonen welke de tactische capaciteiten van de A-109 zijn. Anderzijds kunnen we de flares niet overal gebruiken, in sommige landen is het niet toegestaan.*

ROTORS IN ACTIE TE BEAUVECHAIN

Meer dan 11.000 bezoekers zijn woensdag 12 april naar Beauvechain afgezakt voor deze eerste editie van de Helidays in de 1ste Wing. Het was een welverdiend succes die de motivatie en de besluitvaardigheid van de organisatoren belonen net zoals de deelname van het personeel van de basis om deze gebeurtenis op te bouwen. Gedurende de vooravond hadden zowat 400 spotters de gelegenheid om de aankomst van de bezoekende helikopters bij te wonen en de voorbereidende trainingen van de luchtactiviteiten van de volgende dag te observeren. Een kleine rondrit... en ontmoeting met enkele bemanningen die ook deelnemen aan de oefeningen en trainingen.



HELIDAY'S

ROTORS EN ACTION À BEAUVECHAIN

Ce sont plus de 11.000 visiteurs qui ont rejoint Beauvechain ce mercredi 12 avril, pour cette première édition des Héli-days au 1 Wing. Un succès amplement mérité, qui récompense la motivation et la détermination des organisateurs ainsi que l'implication du personnel de la base dans la construction de cet évènement. La veille, ce sont quelque 400 spotters qui ont eu le privilège d'assister aux arrivées des hélicoptères visiteurs ainsi qu'aux entraînements préparatoires aux activités aériennes du lendemain. Petit tour de piste... et rencontre avec des équipages qui sont aussi des partenaires d'exercices et d'entraînements.

Serge Nemry



Un Caiman et un Agusta 1Wing Beauvechain) escorte le AH-64 Apache américain (Defence Michael Moors)

Een Caiman en een Agusta 1 Wing begeleiden de Amerikaanse AH-64 Apache

Mil Mi 24 Hind en AH64 Apache als vedetten

De AH-64 Apache van de US ARMY, een gevechtshelikopter, gemoderniseerd tot de standaard AH-64E, behoort tot de 12th Combat Aviation Brigade "Griffin" (Griffon) van de US Army die uit de Verenigde Staten ontplooid werd naar Katterbach airfield, nabij Ansbach in Beieren (Duitsland). De aanwezigheid van deze Amerikaanse eenheid die op ons continent werd herontplooid, is bedoeld als versterking van de oostelijke flank van Europa en moet de Oost-Europese leden van de NATO geruststellen. Deze zijn ongerust

Mil Mi 24 Hind et AH64 Apache en vedettes

Le AH-64 Apache de l'US ARMY, hélicoptère de combat, modernisé au standard AH-64E, appartient à la 12th Combat Aviation Brigade "Griffin" (Griffon) de l'US Army déployée depuis les États-Unis à Katterbach airfield, près de Ansbach, en Bavière (Allemagne). La présence de cette unité américaine déployée sur notre continent vise à renforcer la protection du flanc est de l'Europe et à rassurer les membres est-Européens de l'OTAN, inquiets depuis l'envahissement de la Crimée par la Russie. Le AH-64 est doté d'un canon M230 de



Een indrukwekkende Nederlandse AH-64 Apache

sinds de Russische invasie in de Krim. De AH-64 is uitgerust met een kanon M230 van het type chaingun (kaliber 30 mm -1.200 obussen) evenals 16 antitank missiles Hellfire (4 lanceerders van 4) met semi-actieve laser of radargeleiding en 76 raketten Hydra 70 (4 houders van 19), in containers onder de vleugels. Het Amerikaanse toestel, dat geïntegreerd was in een rol van aanval en grondsteun tijdens de Combined Air Operations te Beauvechain, heeft aangetoond dat het over een zeer grote wendbaarheid beschikt. Een tweede Apache, uit Nederland, van het Squadron "Redskins", was afgedeeld

AH-64 Apache (Pays-Bas) impressionnant ! (Serge Nemry)

type chaingun (calibre 30 mm -1.200 obus) et peut emporter 16 missiles Hellfire anti char (4 lanceurs de 4), à guidage laser semi-actif ou radar et 76 roquettes Hydra 70 (4 paniers de 19), dans des conteneurs sous voilure. Intégré, dans un rôle d'attaque et d'appui lors des Combined Air Operation, a Beauvechain, l'appareil US à fait montre de sa grande maniabilité. Un second Apache, provenant des Pays-Bas, 301 Squadron "Redskins", détaché de sa base de Gilze-Rijen XXXX. Cette escadrille, rentrée en janvier du Mali, a conduit durant trois ans (décembre 2013), des missions de

Trois Fenec (3/67 Parisis) de l'Armée de l'Air, assurent les MASA, Mesures Actives de Sécurité Aériennes au-dessus de Paris. (Serge Nemry)

Drie Fenec (3/64 Parisis) van het "Armée de l'Air", verrichten "MASA", de Actieve Lucht Beveiligingsmaatregelen boven Parijs uit



uit de basis van Gilze-Rijen (Nederland). Dit smaldeel dat in januari teruggekeerd is uit Mali, heeft gedurende drie jaar (december 2013), opdrachten uitgevoerd van verkenning, escorte, afschrikking (Show of force) en vuursteun, ten voordele van MINUSMA (Strijdkracht voor de handhaving van de vrede van de Verenigde Naties in Mali).

Uit Frankrijk, van de basis BA107 te Villacoublay (ten zuidwesten van Parijs), kwam het Escadron d'Hélicoptères 3/67 Parisis (EH 3/67) dat een van haar Eurocopter AS-555 Fennec toonde, die gespecialiseerd is in MASA (Mesures Actives de Sécurité Aérienne) sinds 11 september 2001. Het EH 3/67 is klaar om tussen te komen, bij dag als bij nacht, bij elke luchtbedreiging (helikopter, toerismevliegtuig, ULM of drone) boven een verboden zone of onder 2000 meter hoogte, die opgelegd is voor het overvliegen van Parijs. Aan boord bevinden zich buiten de piloot en copiloot twee luchtcommando's, scherpshutters, bewapend met aan aanvalsgeweer HK417 (7,62 mm). De commando's trachten eerst visueel contact te maken door middel van witte panelen waarop in grote letters berichten staan voor de geïntercepteerde. Het is een zeer nuttig concept indien het toestel geen radioverbinding kan maken. In het geval dat de piloot zijn vluchtparameters niet verbetert, kan hij verplicht worden om te

reconnaissance, d'escorte, de dissuasion (Show of force) et d'appui feu, pour le compte de la MINUSMA (Force de maintien de la paix des Nations-Unies au Mali).

Venu de la BA 107 de Villacoublay (sud-ouest de Paris), l'Escadron d'Hélicoptères 3/67 Parisis (EH 3/67) présente l'un de ses Eurocopter AS-555 Fennec, dédié à la mission MASA (Mesures Actives de Sécurité Aérienne) mise en place depuis le 11 septembre 2001. L'EH 3/67 est prêt à contrer, de jour comme de nuit, toutes menaces aériennes (hélicoptère, avion de tourisme, ULM ou drone) au-dessus d'une zone interdite ou en dessous des 2000 mètres d'altitude, imposés pour le survol de Paris. À bord, outre le pilote et le copilote, il y a deux fusiliers-commandos de l'air, tireurs d'élite, armés du fusil d'assaut HK417 (7,62 mm). Les commandos tentent, dans un premier temps, d'établir un contact visuel à l'aide de panneaux blancs où sont écrits en grosses lettres des messages à destination de l'intercepté. Un concept très utile si l'appareil est victime d'une panne radio. Dans le cas où, le pilote ne corrige pas ses paramètres de vol il peut être forcé à se poser sur un aéroport proche. En toute extrémité, s'il ne répond pas aux injonctions, et sur ordre du Premier ministre, le tireur d'élite peut abattre l'intrus.



Oostenrijkse Alouette III, de SAR specialist in de bergen

Alouette III autrichienne, spécialisée SAR en montagne (Serge Nemry)



Eurocopter EC-135 de la Marinefliegergeschwader 5
(Serge Nemry)

Eurocopter EC-135 van het Marinefliegergeschwader 5

landen op een naburig vliegveld. Uitzonderlijk, indien hij helemaal niet reageert op de orders, en op bevel van de Eerste Minister, kan de scherpschutter de indringer neerschieten.

Andere opmerkelijk bezoekers, twee prachtige tweemotorige Duitse Eurocopter EC-135. De eerste is gebaseerd te Bückeburg en wordt ingezet voor de opleiding van de helikopterpiloten van de Heeresfliegertruppe. Veertien toestellen zijn in dienst en presteren meer dan 6.000 vlieguren voor opleiding en training per jaar. De tweede, met burger immatriculatie D-HDDL, is in leasing bij Eurocopter, en vliegt bij het Marinefliegergeschwader 5 (MFG-5) vanaf de marinebasis van Nordholz in Nedersaksen. Deze staan in voor de opleiding van de bemanningen Search And Rescue (SAR) en nemen deel aan de vorming van het militair personeel voor de overleving op zee.

Eveneens geïntegreerd in MFG 5, is de Sea-King Mk-41, de belangrijkste vector voor de opsporing en redding op zee en die ook opdrachten uitvoert voor de special forces van het KSK (Kommando Spezialkräfte). De Sea King die in dienst werd genomen in 1975, zal operationeel blijven tot 2024-2026, in afwachting van zijn vervanging door achttien NH 90 NFH die in 2015 werden besteld.

"Alien Tiger" de Mi-24 Hind V, met een speciale beschildering geïnspireerd door de science-fiction film "Alien, de achtste



Deux belles machines biturbines, MD900 Explorer et EC-135
(Michel Pourbaix)

Twee mooie tweemotorige toestellen, MD900 Explorer en EC-135

Autres visiteurs remarquables, les deux superbes biturbines Eurocopter EC-135 allemands. Le premier, basé à Bückeburg est mis en œuvre pour l'instruction des pilotes d'hélicoptères de la Heeresfliegertruppe. Quatorze machines sont en service et prestent plus de 6.000 heures de vol d'entraînement et d'instruction par an. Le second, portant une immatriculation civile, D-HDDL, en leasing auprès d'Eurocopter, vole à la Marinefliegergeschwader 5 (MFG-5) depuis la base navale de Nordholz en Basse-Saxe. Ils assurent l'entraînement des équipages Search And Rescue (SAR) et participent à la formation du personnel militaire à la survie en mer.

Également intégré à la MFG 5, un Sea-King Mk-41 représente le principal vecteur pour la recherche et le sauvetage en mer et, opère des missions avec les forces spéciales du KSK (Kommando Spezialkräfte). Entrés en service en 1975, les Sea-King vont être maintenus opérationnels jusqu'en 2024-2026, en attendant d'être remplacés par les dix-huit NH 90 NFH commandés en 2015.

"Alien Tiger" le Mi-24 Hind V, à la décoration inspirée du film de science-fiction "Alien le Huitième Passager" (1979) réalisé par Ridley Scott, impatientement attendu par les spotters, s'est posé en fin d'après-midi. Cet hélicoptère de combat appartient au 221 LtBVz (221 squadron) du 23 ZvZL (23 Wing) basé à Nâmes en République



Westland Sea-King de la Marineflieger (Serge Nemry)

Westland Sea-King van de Marineflieger



Mi 24V "Hind" Alien Tiger du 221 Squadron tchèque.
(Laurent Sapin)

Mi24V "Hind" Alien Tiger van het Tchechoslovaakse
214 Squadron

La "bête" de face, saisissant ! (Philippe Deweert)
Pakkend vooraanzicht van het "beest"



passagier" (1979), gerealiseerd door Riley Scott, en die met veel ongeduld werd opgewacht door de spotters, kwam landen in de late namiddag. Deze gevechtshelikopter is in dienst bij het 221 LtBVz (221 squadron) van de 23 ZVzL (23 Wing) gebaseerd te Nàmest in de Tsjechische Republiek. Het 221 LtBVz is lid van de NATO Tigers en heeft verleden jaar, tijdens de Nato Tiger Meet te Zaragoza, de prijs behaald van de mooiste decoratie. Het was een prijs die gedeeld werd, ter postume titel, met de surrealistische Zwitserse schilder en beeldhouwer H.R.Giger, (1940 -2014) die het "monster" Alien heeft gecreëerd. Meer dan 200 uren werk waren nodig om deze zeer speciale deco aan te brengen...

Langs de Belgische kant was er uiteraard een exemplaar van elk type helikopter in dienst bij de 1ste Wing (Beauvechain-Koksijde): Alouette III, Sea-King (SAR), NH90 NFH Caiman (SAR-MAR), A-109 Agusta en NH90 TTH Caiman. Uit Melsbroek kwam de G-10, een

tchèque. Le 221 LtBVz est membre des NATO Tigers et a obtenu l'an dernier, lors du Nato Tiger Meet à Zaragoza, le prix de la plus belle décoration. Une récompense partagée à titre posthume avec H.R.Giger, plasticien, sculpteur et peintre surréaliste suisse (1940 -2014) qui a créé " Alien, la créature". Plus de 200 heures de travail ont été nécessaires pour appliquer cette déco très... spéciale.

Coté belge il y avait bien évidemment un exemplaire de chaque type d'hélicoptères en service au 1 Wing (Beauvechain-Coxyde) : Alouette III, Sea-King (SAR), NH90 NFH Caiman (SAR-MAR), A-109 Agusta et NH90 TTH Caiman. Venu de Melsbroek le G-10, un des quatre MD 902 (MD 900 modernisé), de la direction générale de l'Appui aérien de la Police fédérale (DAFA), s'est intégré au programme militaire. La gestion des manœuvres d'atterrissages et de décollages, et la sécurisation technique des zones ont été assurées durant les deux jours par le X Servicing (Cross Servicing)



Marchetti et Agusta illustrent un QRH

Marchetti en Agusta illustreren een QRH
(Serge Nemry)

Cargo sling, transport sous élingue (Serge Nemry)

Cargo sling, transport met een sling

NH-90 Caiman sous les projecteurs
(Philippe Deweert)

NH-90 Caiman in de schijnwerpers

van de vier MD 902 (gemoderniseerde MD 900), van de Algemene Directie van de Luchtsteun van de Federale Politie, zich integreren in het militaire programma. Het beheren van de opstijgings- en landingsmanoeuvres en de technische beveiliging van de zones werd waargenomen gedurende de twee dagen door de X Servicing (Cross Servicing) van de basis. Enkele burgerlijk helikopters, een drone van het 80 UAV Squadron, een F-16, een Marchetti SF-260 (5de Smaldeel) en een Alphajet (Cazaux) hadden plaats genomen in de statische tentoonstelling waar ook een aantal stands van allerlei aard bij waren. Een plezier van de kleintjes maar ook voor de groten.

Voor de spotters liep het bezoek ten einde onder de "lampions", door een foto sessie bij zonsondergang en achteraf bij het licht van de schijnwerpers. Om meer weerschijn te geven aan het lichtspel hebben de pompiers met een Panther de tarmac onder de helikopter genereus besproeid.

Combined Air Operation

Devoorstellingen van het luchtengrondgebeuren, geprogrammeerd tijdens de dag voor het publiek, konden aan de bezoekers enkele facetten tonen van de gecombineerde operaties door de helikopters

de la base. Quelques hélicos civils, un drone du 80 UAV Squadron, un F-16, un Marchetti SF-260 (5^{ème} Escadrille) et un Alpha jet (Cazaux) ont complété une exposition statique également riche en stands de tous genres. Un régal pour les petits et les grands.

Pour les spotters, la visite s'est terminée "sous les lampions", par une séance photo au soleil couchant, puis sous la lumière des spots. Pour donner plus de reflets aux jeux de lumière, les pompiers ont, avec un Panther, généreusement arrosé le tarmac sous les hélicoptères.

Combined Air Operation

Les présentations aéroterrestres programmée durant la journée publique, ont permis aux visiteurs de découvrir quelques facettes des opérations combinées menées par les hélicoptères du 1^{er} WING et les Spécial Forces Group. Après que l'Apache et un A-109 aient forcé l'arrêt des véhicules suspects, un NH90 TTH Caiman dépose des combattants en fast rooping (descente par corde), qui neutralisent les terroristes et sécurisent la zone. La protection du dispositif est confiée à l'Apache US et son redoutable armement appuyé par un A-109 doté de mitrailleuses de 7,62 mm. Ils cerclent sans relâche,

van de 1^{ste} Wing en de Special Forces Group. Nadat de Apache en een A-109 verdachte voertuigen hadden gedwongen om te stoppen kwam een NH90 TTH Caiman gevechtstroepen afzetten met fast rooping (afdeling per kabel), die de terroristen neutraliseerden en de zone beveiligden. De bewaking van het dispositief werd toevertrouwd aan de US Apache met zijn aanzienlijk wapentuig, gesteund door een A-109 uitgerust met machinegeweren van 7,62 mm. Zij cirkelden zonder onderbreking, klaar om tussen te komen bij gevaar voor de troepen op de grond. Een speciaal opgeleide hond zakte af met zijn meester vanuit een tweede Caiman en, van zodra hij de grond bereikt en uit zijn harnas bevrijd wordt, sprint hij achter een verdachte die snel wordt ingehaald en op de grond wordt geworpen. Enkele minuten later komt een Agusta, geconfigureerd voor de medische evacuatie landen in de nabijheid van de actiezone en laadt snel de gekwetste op. Na het afwerken van zijn taken vervoegt het detachement van de Special Forces Group in loopas de transporthelikopter. Twee F-16 komen nog tussen voor de vernieling van een voertuig dat tracht te verdwijnen in de natuur.

Een andere opdracht, cargo sling genoemd, wordt ook uitgevoerd door het 18^{de} Smaldeel: aan een NH90 TTH wordt onderaan een net aangebracht dat in functie van de behoeften brandstofvaten, munitie of ravitaillering kan vervoeren.

Tenslotte illustreren een Marchetti SF-260 van het 5^{de} Smaldeel, in de rol van indringer, en een bewapende A-109 de nieuwe opdracht van Quick Reaction Helicopter (QRH), die toegewezen werd aan het 17^{de} Smaldeel.

Tijdens de debriefing, die over het algemeen positief was, konden enkele punten worden opgehaald die een verbetering of een herinrichting nodig maakten. Een gunstige wind liet verstaan dat als gevolg van deze succesrijke ervaring een editie 2019 waarschijnlijk het licht zal zien.

prêt à en découdre s'il y a danger pour les troupes au sol. Un chien, spécialement dressé, descend avec son maître depuis un second Caiman et, dès qu'il a touché le sol, libéré de son harnais, se lance à la poursuite d'un fugitif, vite rattrapé et plaqué au sol. Quelques minutes plus tard, un Agusta, configuré pour l'évacuation médicale, se pose à proximité de la zone d'action et embarque rapidement un blessé. Le devoir accompli, le détachement du Special Forces Group regagne, aux pas de course, l'hélicoptère de transport. Deux F-16 interviennent encore pour la destruction d'un véhicule qui tente de se fondre dans la nature.

Une autre mission, appelée cargo sling est également mise en œuvre par la 18^{ème} Escadrille : un NH90 TTH accroche sous son élingue un filet qui peut contenir selon la nécessité, des fûts de carburant, des munitions ou du ravitaillement alimentaire.

Enfin, un Marchetti SF-260 de la 5^{ème} Esc., dans le rôle de l'intrus, et un A-109 armé, illustrent la nouvelle mission Quick Reaction Helicopter (QRH), dévolue à la 17^{ème} Escadrille.

Le debriefing, positif dans son ensemble, a permis de relever les points qui nécessitent une correction ou un réaménagement. Un vent favorable laisse entendre que suite à cette expérience réussie, une édition 2019 pourrait voir le jour.

Les Forces Spéciale interviennent pour neutraliser les occupants de 2 véhicules terroristes (Serge Nemy)

De Special Forces neutraliseren de inzittenden van de 2 voertuigen met terroristen





De drie instructeurs van Comopsair en de twee gebreveteerde piloten
 Les trois instructeurs de la Composante Air et les deux pilotes brevetés (Serge Nemry)



Helicopter en Speciale Interventie eenheid (CGSU) een winnend duo
 Hélico et Unités Spéciales d'Interventions (CGSU), un duo gagnant (Tom Houquet)

Twee piloten, een "wincher" en twee TFO's
 Deux pilotes, un "wincher" et deux TFO à l'honneur (Serge Nemry)

Des Ailes pour la DAFA

Serge Nemry

Vleugels voor DAFA



Vrijdag 21 april, de technische loods van de eenheid luchtsteun van de Federale Politie (DAFA) is omgevormd tot een tijdelijke zaal voor ceremonie en receptie. Gedurende enkele uren zal deze talrijke burgerlijke overheden en lokale en federale Politie ontvangen om deel te nemen aan de eerste overhandiging van de vleugels. Twee piloten ontvangen hun vleugels van helikopterpiloot met het embleem van de Politie, twee Tactical Flight Officer (TFO) luchtwaarnemers worden hun halve vleugel opgespeld, terwijl een jonge mecanicien, die trouwens een uitstekend fotograaf is en gepassioneerd door het vliegwezen, de badge van "wincher" ontvangt. De twee piloten hebben een klassieke opleiding gevolgd op Marchetti SF-260 bij de Luchtcomponent en zijn daarna naar DAX vertrokken voor de conversie op helikopter. Na deze initiële fase zijn ze naar Melsbroek gekomen waar ze onder handen genomen werden door de "helikopter" onderrichters die afgedaald werden door de 1ste Wing van Beauvechain. Deze zijn met vier, vroegere piloten op A-109, die de cursus beheren van de kandidaten die op de toestellen van de Politie gaan vliegen. Een vijfde "blauwe" fungeert enkel als operationeel piloot. De Hoofdcommissaris van Politie Tom Smets, het hoofd van DAFA, onderstreept tijdens zijn toespraak het belang van deze synergie met het militair vliegwezen en bevestigt het akkoord dat ondertekend werd met Defensie dat garandeert dat er 4 helikopterpiloten uit de 1^{ste} Wing van Beauvechain afgedaald worden tot in 2023.

Vendredi 21 avril, le hangar technique de l'unité d'appui aérien de la Police fédérale (DAFA) s'est transformé en une éphémère salle de cérémonie et de réception. Celle-ci accueille pour quelques heures, de nombreuses autorités civiles, de la Police fédérale et locale qui vont assister à la première remise des ailes dans cette unité. Deux pilotes, reçoivent leurs ailes de pilotes d'hélicoptère marqués de l'emblème de la Police, deux Tactical Flight Officer (TFO) observateurs aériens se font épingler les demis-ailes, tandis qu'un jeune mécano par ailleurs excellent photographe, passionné d'aviation, a quant à lui, reçu le badge de "wincher". Les deux pilotes ont suivi une formation classique sur Marchetti SF-260 au sein de la Composante Air puis ont rejoint Dax en France pour la conversion sur hélicoptères. Cette phase initiale terminée, les pilotes ont rejoint Melsbroek où ils ont été pris en charge par des instructeurs "hélicoptères" détachés du 1er Wing de Beauvechain. Ils sont quatre, anciens pilotes sur A-109 à gérer le cursus des candidats qui vont voler sur les machines de la Police. Un cinquième "bleu" officie en tant que pilote opérationnel uniquement. Le Commissaire divisionnaire de Police Tom Smets, patron de la DAFA souligne dans son discours : l'importance de cette synergie avec l'aviation militaire et, confirme l'accord signé avec la Défense qui garantit le détachement de 4 pilotes d'hélicoptères du 1^{er} Wing jusqu'en 2023.



Jos Schoofs, tekst en fotos
Traduction : J-P. Dechesne



Gecoördineerde grenscontrole in drie dimensies



Passage d'un B-Hunter
à basse altitude

*Overvlucht op lage hoogte
van een B-Hunter*

Le contrôle des frontières en trois dimensions

Het internationaal terrorisme, het zwaar banditisme en de georganiseerde misdaad lijken alsmear meer veld te winnen op onze veiligheidsdiensten, ordediensten en controlediensten. Het is daarom dat de Ministers van Defensie en van Financiën, Steven Vandeput en Johan Van Overtvelt, op 17 mei 2017 op de vliegbasis van Florennes een akkoord sloten om de Luchtcomponent en de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen nauwer te laten samenwerken in deze voortdurend complexer wordende strijd

De samenwerking

Terwijl enkele jaren geleden vaste controleposten aan de Europese binnengrenzen en langs de grote invalswegen nog een effectief middel waren om stromen van illegale wapens, drugs, misdaadgeld en goederen waarop geen belastingen of accijnzen werden betaald te onderscheppen, wordt hun nut tegenwoordig meer en meer in vraag gesteld. Terroristen en misdadigers van gewoon recht organiseren

Le terrorisme international, le grand banditisme et le crime organisé semble gagner de plus en plus du terrain vis-à-vis de nos services de sécurité, d'ordre et de contrôle. C'est la raison pour laquelle les ministres de la Défense et des Finances, Steven Vandeput et Johan van Overtvelt, ont signé le 17 mai 2017, à Florennes, un accord permettant à la Composante Aérienne et l'Administration Générale des Douanes et Accises de travailler en osmose dans ce combat de plus en plus complexe.

La coopération

Alors qu'il y a quelques années, les contrôles fixes aux frontières intérieures européennes et aux grands axes pénétrants suffisaient pour intercepter le flux d'armes illégales, les drogues, l'argent du crime et produits sur lesquels aucunes taxes ou accises n'étaient payées, leur utilité sont maintenant de plus en plus remises en question. Les terroristes et criminels de droit commun organisent



Gecoördineerde grenscontrole in drie dimensies

hun illegale trafieken immers almaar efficiënter door massaal gebruik te maken van dezelfde nieuwe technologieën en media die wij dagelijks gebruiken om onze communicatie te vergemakkelijken. Belangrijke transporten worden voorafgegaan door verkenners die eventuele controleposten aan hun kompanen melden zodat ze die kunnen ontwijken. Daarbij komt nog dat de landsgrenzen te lang en de invalswegen te talrijk zijn om waterdicht afgeschermd te worden. Zo heeft alleen al de douanezone van Bergen een gemeenschappelijke grens met Frankrijk die honderden kilometers lang is en niet minder dan 140 toegangspunten telt. Ten slotte maakt de fijnmazige structuur van ons wegennet het onderscheppen van illegale transporten die een controlepost trachten te ontwijken uitermate moeilijk omwille van het grote aantal alternatieve ontsnappingsroutes.

leur trafic illégal de plus en plus efficacement par l'utilisation massive des mêmes nouvelles technologies et des médias que nous utilisons quotidiennement pour faciliter nos communications. Des transports importants sont précédés d'éclaireurs renseignant leurs complices sur la présence de postes de contrôle afin qu'ils puissent les contourner. Ajoutons à cela que les longues frontières nationales et les voies de pénétration sont trop nombreuses pour les cloisonner efficacement. Ainsi, la zone douanière de Mons compte avec la France une frontière commune de plusieurs centaines de kilomètres de longueur et plus de 140 points d'accès. Enfin, notre très dense et touffu réseau routier rend extrêmement difficile l'interception des transports illégaux qui s'efforcent d'éviter les postes de contrôle grâce aux grands nombres de routes alternatives.



Opération Ulysse VI, près de la frontière française. Durant cette action, de la drogue et de l'alcool sur lequel aucun droit d'accise n'a été payé ont été saisis
Operatie "Ulysse VI", nabij de Franse grens. Tijdens die actie werden drugs en alcohol waar geen accijnzen op werden betaald (midden) in beslag genomen

Het pas ondertekende samenwerkingsakkoord brengt daar verandering in. De IAI-Eagle B-Hunters van het 80^{ste} Smaldeel UAV (*Unmanned Aerial Vehicle*) kunnen vanaf nu ingezet worden om een derde, zeer discrete dimensie aan de controleposten van de Douane en Accijnzen toe te voegen. Deze op afstand bestuurde vliegtuigen (*Remotely Piloted Aircraft Systems of RPAS*) kunnen vanop hun operationele vlieghoogte van 6.000 à 8.000 voet boven de grond – de meest geschikte hoogte om goede beelden met hun camera's te maken – nagenoeg ongezien en ongehoord alle verkeer in het oog houden binnen een strook van ongeveer 1,5 km aan hun linker- en rechterzijde. De toestellen halen probleemloos een snelheid van 150 km per uur en kunnen gedurende 6 à 8 uur ononderbroken opereren tot op een afstand van ongeveer 100 km van hun grondcontrolestation (*Ground Control Station*) of "cockpit" die zich gewoonlijk op de vliegbasis van Florennes bevindt, maar die ook snel elders kan opgesteld worden.

De op afstand bestuurde vliegtuigen worden door een driekoppige bemanning bestaande uit een gezagvoerder (*Mission Commander*), een piloot (*Pilot*) en een directe waarnemer (*Real Time Observer of RTO*) bediend. Deze laatste bekijkt de beelden van de B-Hunter en interpreteert ze. Omdat de complexe regelgeving op het vlak van de private levenssfeer niet toelaat dat andere personen dan militairen



Steven Vandeput, Ministre de la Défense et Johan Van Overtvelt, Ministre des Finances
Steven Vandeput, Minister van Defensie en Johan Van Overtvelt, Minister van Financien

Le récent accord de coopération apporte du changement à cette situation. Les IAI-Eagle B-Hunters de la 80^{ème} Escadrille UAV (*Unmanned Aerial Vehicle*) peuvent dès à présent être utilisés pour ajouter une troisième dimension, très discrète, aux postes de contrôles des Douanes et Accises. Ces avions pilotés à distance (*Remotely Piloted Aircraft Systems ou RPAS*) peuvent travailler à une altitude opérationnelle de 6 à 8.000 pieds au-dessus du sol – altitude idéale pour obtenir de bonnes images avec leur caméra – et sont pour ainsi dire invisibles et inaudibles pour observer le trafic routier dans un champ d'environ 1,5 km. de part et d'autre de l'avion. Les appareils acquièrent sans problème une vitesse de 150 km. par heure et sont capables d'opérer de six à huit heures sans interruption à une distance de 100 km. de la station de contrôle au sol (*Ground Control Station*) ou « cockpit » qui se trouve normalement sur la base aérienne de Florennes, mais peut aussi bien être déployée rapidement ailleurs.

Ces avions sont pilotés à distance par une équipe de trois personnes composée d'un chef de mission (*Mission Commander*), d'un pilote (*Pilot*) et d'un observateur (*Real Time Observer ou RTO*). Ce dernier regarde et interprète les images du B-Hunter. Par la complexité de la législation sur la protection de la vie privée et qui n'autorise que les militaires à voir ces images, le RTO transmet les informations



IAI Eagle B-Hunter in de onderhoudshangar van het 80^{ste} Smaldeel UAV

lil Eagle B-Hunter dans le hangar d'entretien du 80 UAV

de beelden bekijken, geeft de RTO-informatie over voertuigen die zich verdacht gedragen door aan een verbindingsofficier van de Douane en Accijnzen die zo nodig een of meer interceptieploegen op de grond aanstuurt. Vóór de ondertekening van het huidige samenwerkingsakkoord konden de Douane en Accijnzen al beroep doen op de diensten van het 80^{ste} Smaldeel UAV, maar wel volgens een complexe en langdurige procedure, wat een snelle en effectieve interventie nagenoeg onmogelijk maakte. Tegenwoordig is de procedure heel wat korter en kunnen zelfs toestellen tijdens gewone trainingsvluchten afgeleid en ingezet worden ter ondersteuning van een dringende operatie van de Douane en Accijnzen. "Zulke opdrachten zijn voor de bemanningen niet alleen heel wat realistischer, maar ook uitdagender en motiverender dan de traditionele trainingsvluchten, zodat beide partijen er bij winnen", aldus Majoor van het Vliegwezen Fabrice Leroy, Korpscommandant van het 80^{ste} Smaldeel UAV.

Onder de codenaam Operatie "Ulysse VI" voerden het 80^{ste} Smaldeel UAV en een team van de douanezone van Bergen op de dag van de ondertekening van het samenwerkingsakkoord een grootscheepse controleactie uit op de N5 nabij Frasnes, op een tiental kilometer van de Franse grens. Tijdens die gecombineerde actie van militairen en douaniers werd een voertuig, dat even voor het controlepunt op verdachte wijze de N5 verliet, op aanwijzen van de verbindingsofficier van de Douane en Accijnzen op de vliegbasis van Florennes door een bereiden interceptieteam onderschept. Bij het doorzoeken van het voertuig ontdekte een hond die speciaal opgeleid is voor het opsporen van drugs en geld een partij verdovende middelen en dat ondanks de vindingrijke verstoppingsplaats nabij de vulopening van de brandstoftank met de bedoeling de opsporingshond met de sterke geur van benzine te misleiden. Zonder bijstand vanuit de lucht was deze drugsmokkelaar waarschijnlijk probleemloos aan de controle en aan zijn aanhouding ontsnapt.

sur les véhicules suspects à un officier de liaison des Douanes et Accises qui envoie le cas échéant une équipe d'interception. Avant les accords cités plus haut, les Douanes et Accises pouvaient déjà solliciter la collaboration de la 80^{ème} Escadrille UAV, mais selon une procédure longue et complexe, rendant une intervention rapide et efficace pratiquement impossible. Actuellement la procédure est nettement écourtée et les appareils peuvent même être détournés lors d'une mission d'entraînement et mis en œuvre en support d'une opération urgente des Douanes et Accises. « Pour les équipages, ce genre de missions n'est pas seulement nettement plus réaliste et motivant que les vols d'entraînement traditionnels, mais il offre également un défi rendant les deux parties gagnantes », dit le major d'aviation Fabrice Leroy, Chef de Corps de la 80^{ème} Escadrille UAV.

Le jour de la signature de l'accord de coopération, la 80^{ème} Escadrille UAV et un team de la zone des douanes de Mons effectuent, sous le nom de code « Ulysse VI », une action de contrôle à grande échelle sur la N5 près de Frasnes, à une dizaine de kilomètres de la frontière française. Durant cette opération combinée entre militaires et douaniers, un véhicule quittait la N5 d'une manière suspecte juste avant un point de contrôle. L'officier de liaison des Douanes et Accises l'a fait intercepter par une équipe mobile. La fouille du véhicule par un chien spécialement formé a permis la découverte de drogue, d'argent et de narcotiques, et ce malgré l'endroit de la cache, près de l'embouchure de réservoir de carburant dont l'odeur qui aurait dû fortement gêner le flair du chien. Sans l'assistance aérienne, ce trafiquant aurait probablement aisément échappé au contrôle et éviter son arrestation.

Le B-Hunter

Le 10 décembre 1988, le Conseil des Ministres décide de commander trois systèmes B-Hunter UAV au consortium israélo-belge IAI-Eagle.



Le contrôle des frontières en trois dimensions



La sphère gyroskopique stabilisée sous le fuselage du B-Hunter permet aux caméras de se mouvoir en azimut et en élévation afin d'observer à 360° autour de l'appareil.

De gyroskopisch gestabiliseerde bol onder de romp van de B-Hunter laat toe de camera's zowel in azimut als in elevatie te bewegen zodat zij de omgeving onder en rond het toestel over een hoek van 360° kunnen observeren

De B-Hunter

Op 10 december 1998 besliste de ministerraad drie B-Hunter UAV-systemen te bestellen bij het Israëlisch-Belgisch consortium IAI-Eagle. Elk van deze systemen bestond uit zes vliegtuigen en twee grondcontrolestations. De toestellen werden in 2002 in Elsenborn afgeleverd aan wat toen nog de 80A Batterij Waarneming en Bewaking van de Landcomponent was. Naar aanleiding van de onderbrenging van alle vliegende eenheden bij de Luchtcomponent, veranderde de eenheid in 2004 haar naam in 80^{ste} Smaldeel UAV. In 2007 bereikte ze haar *Full Operational Capability* op dit voor de Belgische Defensie volledig nieuw type vliegtuig. De eenheid verhuisde in 2011 naar de vliegbasis van Florennes.

Het hart van de B-Hunter bestaat uit een onder de romp opgehangen gyroskopisch gestabiliseerde bol die zowel in azimut als in elevatie kan bewegen zodat de camera's die hij bevat een volledig 360° beeld van het overvlogen gebied kunnen maken. De bol bevat enerzijds een gewone camera voor gebruik bij daglicht en anderzijds een infrarood camera voor gebruik in het donker. De zoomcapaciteit van de lenzen van 20 tot 280 mm laat toe globale overzichtsbeelden van de omgeving te maken of in te zoomen op details. Een voorwerp van bijvoorbeeld 2,5 m op 2,5 m kan vanop een afstand van ongeveer 10 km gedetecteerd worden, terwijl herkenning mogelijk is vanop 5 km en identificatie vanop 1,5 km. Het opsporen en volgen van zich verdacht gedragende auto's of moto's vormt bijgevolg geen enkel probleem, niet overdag noch 's nachts. De camerabeelden worden rechtstreeks via een datastation op de grond (*Ground Data Terminal*) naar de "cockpit" gestuurd voor onmiddellijke evaluatie door de RTO.

De op afstand bestuurde vliegtuigen worden zowel voor internationale als voor nationale opdrachten ingezet. Zo ontplooiden ze in 2005 naar Bosnië en in 2006 naar Kongo om er missies ten behoeve van de Europese Unie uit te voeren. In eigen land worden ze al sinds 2008 ingezet om in samenwerking met het Maritiem Informatiekruispunt illegale olielozingen door vrachtschepen op de Noordzee op te sporen. Na de terroristische aanslagen in Brussel en Zaventem hielden ze vorig jaar de haven van Antwerpen maandenlang nauwgezet in het oog in het kader van Operatie "Vigilant Guardian". Voor het Waals

Chacun de ces système se compose de six avions et deux stations de contrôle au sol. Les appareils sont livrés en 2002, à Elsenborn à la 80A, Batterie d'Observation et Surveillance de la Composante Terre. En 2004, suite au passage de toutes les unités volantes à la Composante Air, l'unité devient la 80^{ème} Escadrille UAV. En 2007, elle obtient son *Full Operational Capability* sur cet appareil complètement nouveau pour la Défense belge. L'unité déménage vers la base aérienne de Florennes en 2011.

Le cœur du B-Hunter se compose d'une sphère gyroskopique stabilisée accrochée sous le fuselage et pouvant se mouvoir en azimut et en élévation de telle sorte à ce que les caméras embarquées puissent filmer les surfaces survolées sur 360°. La sphère comprend d'une part une caméra normale d'utilisation diurne et d'autre part une caméra infra-rouge nocturne. Le zoom 20-280 mm permet d'obtenir des images globales d'une grande surface ou de zoomer sur des détails. Par exemple, la détection d'un objet de 2,5 x 2,5 m. est possible à partir d'une distance de quelque 10 km., alors que la reconnaissance l'est à partir de 5 km. et l'identification à 1,5 km. La détection et la poursuite d'une voiture ou d'une moto suspecte ne pose donc aucun problème, ni de jour, ni de nuit. Les images des caméras sont immédiatement transmises via une data station de données au sol (*Ground Data Terminal*) vers le « cockpit » pour une évaluation immédiate du RTO.

Les avions téléguidés sont mis en œuvre autant dans des missions internationales que nationales. Ainsi, ils sont déployés en 2005 en Bosnie et en 2006 au Congo pour des missions au profit des Nations-Unies. Dans notre pays, ils sont engagés depuis 2008 déjà en collaboration avec le Carrefour d'Information Maritime (de la Défense) pour la détection de décharges illégales de produits pétroliers depuis des cargos en Mer du Nord. Après les attentats terroristes à Bruxelles et Zaventem, dans le cadre de l'Opération « *Vigilant Guardian* », ces avions ont tenu à l'œil le port d'Anvers durant de nombreux mois. Les appareils exécutent régulièrement, au profit de la Région Wallonne, des comptages du gros gibier, tels les sangliers. Pour ce faire, ils utilisent les caméras infra-rouge afin de repérer les animaux ; cette capacité a aussi démontré son utilité dans les missions de support au profit de la Police fédérale. Les B-Hunters ont démontré à plusieurs reprises qu'ils ne sont pas



Gewest voeren de toestellen regelmatig tellingen uit van grofwild zoals everzwijnen. Daarbij maken ze gebruik van hun infrarode camera om de dieren op te sporen, een capaciteit die ook al haar nut heeft bewezen in opdrachten ter ondersteuning van de Federale Politie. Dat ze niet alleen bruikbaar zijn voor lang vooraf geplande missies, maar ook snel en flexibel ingezet kunnen worden, hebben de B-Hunters al meermaals aangetoond tijdens noodsituaties zoals natuurbranden in de Hoge Venen en scheepsongelukken voor de kust.

In tegenstelling tot drones kunnen de onbemande vliegtuigen van de Luchtcomponent zich met grote veiligheid in het luchtruim bewegen. De bemanning in het grondcontrolestation kan in eerste instantie met behulp van de camera onder het vliegtuig zien wat er zich in zijn onmiddellijke omgeving afspeelt. Daarnaast kan ze op een bewegende kaart op een van haar computerschermen voortdurend de positie van het toestel in het oog houden. De B-Hunter is bovendien met een transponder uitgerust zodat zijn positie, hoogte, snelheid en vliegrichting altijd zichtbaar zijn op de radarschermen van zowel militaire als civiele luchtverkeersleiders. Tenslotte opereren de onbemande toestellen enkel in tijdelijk gereserveerd of gescheiden luchtruim (*Temporary Reserved Area, Temporary Segregated Area*), waarin ze op een veilige afstand van alle ander luchtverkeer gehouden kunnen worden.

Momenteel zijn er nog een dozijn B-Hunters in dienst bij het 80^{ste} Smaldeel UAV. Omwille van het nakend einde van de levensduur van de twee 62 pk sterke Moto Guzzi V75 motoren die de toestellen aandrijven, zullen ze vanaf 2021 geleidelijk aan uit dienst genomen worden. Om die streefdatum te kunnen halen, wordt het aantal vlieguren van de toestellen al sinds 2015 tot 400 per jaar beperkt. In de Strategische Visie voor Defensie van 29 juni 2016 wordt voorzien in een voortzetting van het gebruik van op afstand bestuurde verkenningsvliegtuigen die zo nodig bewapend kunnen worden.

Het grondcontrolestation of de "cockpit" biedt plaats aan een bemanning van drie: links de piloot, midden de gezagvoerder en rechts de waarnemer.

La station de contrôle au sol ou le « cockpit » offre trois places à l'équipage : à gauche le pilote, au centre le chef de mission et à droite, l'observateur.

uniquement utilisables pour des missions planifiées longtemps au préalable mais le sont aussi durant des situations d'urgence comme lors d'incendie dans les Hautes Fagnes et des accidents maritimes devant la côte.

Au contraire des drones, les avions sans pilotes de la Composante Air se meuvent en toute sécurité dans l'espace aérien. Grâce à leur caméra ventrale, les équipages dans les stations de contrôle peuvent en première instance observer ce qui se passe dans l'environnement immédiat. De plus, une carte mouvante visible sur l'écran de l'un des ordinateurs permet de garder la position de l'appareil à l'œil. Le B-Hunter est équipé d'un transpondeur, ce qui permet de donner sa position, son altitude, sa vitesse et sa direction de façon constante aux contrôleurs aériens, tant militaires que civils. Enfin, les avions sans pilotes opèrent uniquement dans un espace aérien réservé ou séparé (*Temporary reserved Area, Temporary Segregated Area*), dans lequel ils peuvent évoluer à une distance de sécurité de toute autre circulation aérienne.

Actuellement, une douzaine de B-Hunters sont encore en service au sein de la 80^{ème} Escadrille UAV. Compte tenu de la fin de vie des deux moteurs d'une puissance de 62 CV Moto Guzzi V75 qui meuvent les appareils, ils seront progressivement retirés du service à partir de 2021. Afin de pouvoir arriver à cette date, le nombre d'heures de vol de ces appareils est limité – depuis 2015 déjà – à 400 heures par an. Dans la Vision Stratégique pour la Défense du 26 juin 2016, il est prévu de poursuivre l'utilisation des avions de reconnaissance téléguidés qui pourront le cas échéant être armés.

Belgen in *Ljouwert*

Pascal « Scalle » July
traduction JP Dechesne

“Fighter Town”

Landing van 'Scalle', commandant van het Belgisch detachement

Atterrissage du "Scalle", commandant du détachement belge (Joris Van Boven)



Les Belges à « Fighter Town » *Ljouwert*

Eind maart 2017 vertrok een detachement bestaande uit piloten, mission support en onderhoudspersoneel van zowel KeeBee als Florennes met 7 F-16's MLU naar Leeuwarden (*Ljouwert*) om daar deel te nemen aan de oefening Frisian Flag 2017. De Detachements Commandant was onze OSN LtKol VI SBH JULY "Scalle", die na 25 jaar F-16 zijn laatste ontplooiing zou leiden. Twee weken lang hebben we daar gevlogen met andere landen zoals Nederland, Duitsland, de Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Portugal en Frankrijk.

Respectievelijk brachten deze landen veertien F-16 MLU, tien EF2000, tien F-15C, zes Tornado GR4, 5-vijf F-16 MLU, en zes Mirage 2000D mee. Daarnaast zorgde de Nederlandse KDC-10, Italiaanse KC767A, Franse KC-135 en Duitse A310MRTT voor de nodige *air to air refueling*. Een *radar jamming* DA20 Falcon van de het Britse Cobham en een AWACS maakten het deelnemersveld compleet. Het

Fin mars 2017, un détachement composé de pilotes, mission support et personnel de maintenance de KeeBee et Florennes, avec sept F-16 MLU, fait mouvement vers Leeuwarden (*Ljouwert*) au Pays-Bas pour prendre part à l'exercice Frisian Flag 2017. Le commandant de détachement est l'OSN de KeeBee, le LtCol Avi BEM « Scalle » July, qui doit diriger son dernier déploiement après 25 ans de F-16. Durant deux semaines, nous avons volé avec d'autres nations, telles les Pays-Bas, l'Allemagne, le Portugal et la France.

Ces nations étaient équipées respectivement de quatorze F-16 MLU, dix EF2000, dix F-15C, six Tornado GR4, cinq F-16 MLU et six Mirage 2000D. En plus, les Néerlandais fournissent un KDC-10, les Italiens un DC767A, les Français un KC-135 et les Allemands un A310MRTT pour les ravitaillements *air to air*. Un avion de *radar jamming* DA20 Flacon britannique de Cobham et un AWACS com-

De Mirages 2000D van Nancy voor de Tornado's GR4 ECR van de Royal Air Force

Les Mirages 2000D de Nancy devant les Tornado GR4 ECR de la Royal Air Force (Sgt Jan Dijkstra Media Defence)



F-15C Eagle , 125 Fighter Wing, Air National Guard Florida, USAF (Serge Nemry)



"Orange Jumper", du "Kantoor testvliegen", 323 Squadron, de Leeuwarden (Serge Nemry)

'Orange Jumper' van het 'Kantoor testvliegen' , 323 Squadron, in Leeuwarden

totaal kwam hiermee op een 70-tal vliegtuigen welke deelnamen aan de oefening, waarvan er ongeveer 50 per *wave* de lucht zouden ingaan. Dit aantal vliegtuigen maakte van deze Frisian Flag 2017 oefening de grootste tot nu toe in Europa.

De bovenvermelde NAVO-leden hadden zich in Friesland ontplooid om het denkbeeldige 'Skellige' te beschermen tegen het eveneens denkbeeldige 'Nilfgaard'. 'Nilfgaard' had 'Skellige' namelijk aangevallen met o.a. Fulcrum F's, Flanker H's (beiden bewapend met o.a. AA-10C en AA-12), Foxbats en Fencers. Om onze NAVO-partner te beschermen werden de eerste week van de oorlog vooral de vliegtuigen en luchtverdedigingssystemen van de vijand uitgeschakeld. Het doel was om hiermee een overwicht in de lucht te creëren. Hierdoor konden we de tweede week andere strategische doelwitten op de grond aanvallen om uiteindelijk de dictator tot een overgave te dwingen.

Ondertussen moest het eigen land natuurlijk beschermd worden tegen mogelijke tegenaanvallen. Dit scenario liet ons toe om verscheidene type missies te vliegen, waaronder DCA (*Defensive Counter Air*), OCA (*Offensive Counter Air*), AI (*Air Interdiction*),

plètent la flotte des participants. Au total, une septantaine d'avions participent à l'exercice, dont une cinquantaine s'envolent à chaque vague. Ce nombre d'avions a fait que ce Frisian Flag 2017 fut un des exercices les plus importants d'Europe à ce jour.

Les pays membre de l'Otan mentionnés plus haut se sont déployés afin de protéger l'imaginaire pays « Skellige » contre un tout aussi imaginaire « Nilfgaard ». « Nilfgaard » venait d'attaquer « Skellige » avec e.a. des Fulcrum F, Flanker H – tous deux armés e.a. de AA-10C en AA-12 –, des Foxbat et Fencer. Pour protéger notre partenaire Otan, nous avons surtout axé nos missions sur la neutralisation du système de défense aérien ennemi, le but étant d'obtenir la supériorité aérienne. Cet objectif étant atteint, nous avons pu la deuxième semaine attaquer d'autres objectifs stratégiques au sol pour, au final, obliger le dictateur à se rendre.

Entre temps, il fallait naturellement aussi protéger notre pays de possibles contre-attaques. Ce scénario nous a permis d'effectuer plusieurs types de missions, de DCA (*Defensive Counter Air*), OCA (*Offensive Counter Air*), AI (*Air Interdiction*), DT (*Dynamic Targeting*)



EF2000 Typhoon "Spirit of Oswald Boelke", TaktLwG 31 "Boelke"

DT (**Dynamic Targeting**) en CAS (*Close Air Support*). Om deze missies uit te kunnen voeren waren de vliegtuigen voorzien van *wing tanks*, *SNIPER pod*, *ALQ*, *chaff/flares*, gesimuleerde AMRAAMS en gesimuleerde (L)JDAM's/LGB's. Jammer genoeg hadden we nog geen toestemming om onze gloednieuwe AIM9X mee te nemen. Het spreekt voor zich dat de scenario's gestaag ingewikkelder werden om de deelnemers steeds meer op de proef te stellen.

Een van de grootste voordelen van deze oefening is dat we zeer realistisch konden trainen met onze Europese partners om een goede samenwerking te garanderen in het geval van een echt conflict. Er was een luchtruim beschikbaar boven de Noordzee tussen Nederland en Denemarken waar supersonisch mocht worden gevlogen en waar *chaff/flares* mogen gebruikt worden. Daarnaast bevonden zich SA-6, Patriot, NASAMS en Roland luchtverdedigingssystemen op de grond die onze vliegtuigen effectief konden *locken* met hun radar en ons achteraf in de debrief feedback gaven of we het al dan niet hadden overleefd met onze verdediging manoeuvres en/of *ALQ pod*.

Een standaard dag begon om 07:00L in het voormalige gebouw 323 squadron. Voor degenen die in de ochtend *wave* vlogen, begon op dat tijdstip de *mass-brief* om vervolgens rond 09:45L op te stijgen en omstreeks 11:30L te landen. De *mass-debrief* begon om 13:00L en duurde tot 15:00L. Een kwartier later werd alweer begonnen met de planning van de volgende dag, die dan ten laatste eindigde om 19:00L om de *crew rest* te respecteren. De middag *wave* werkte in spiegelbeeld, maar even lange dagen. De korte tijd tussen de landing van eerste *wave* en het opstijgen van laatste *wave*, maakte het voor de maintenance detachement een echte uitdaging om alle vliegtuigen op tijd klaar te krijgen voor de vlucht. Aangezien er zo goed

et CAS (*Close Air Support*). Pour remplir ces missions, nos avions étaient équipés de *wing tanks*, *Sniper pods*, *ALQ*, *chaff/flares*, AMRAAMS simulés et (L)JDAM's/LGB's simulés. Malheureusement, nous n'avions pas encore l'autorisation d'emporter nos tout nouveaux AIM9X. Il va de soi que les scénarii montaient en complexité afin de mettre les participants de plus en plus au défi.

Un des avantages majeurs de cet exercice est que nous avons pu nous entraîner avec nos partenaires européens dans des conditions très réalistes afin de garantir une bonne coopération en cas de conflit réel. Nous avons disposé d'un espace aérien au-dessus de la Mer du Nord, entre les Pays-Bas et le Danemark où des vols supersoniques peuvent être effectués et les *chaff/flares* utilisés. Au sol, des systèmes de défenses anti-aériennes SA-6, Patriot, NASAMS et Roland étaient déployés ; ils pouvaient réellement nous acquérir avec leur radar et lors des debriefings nous donner des feedbacks sur notre survie avec nos manoeuvres et/ou nos *ALQ pods*.

Une journée-type commence à 7hr00L dans l'ancien local de la 323^{ème} Escadrille. Pour les pilotes de la vague du matin, c'est l'heure du *mass-brief* suivi d'un décollage vers 9h45L., l'atterrissage s'effectuant vers 11h30L. Le *mass-debrief* débute à 13h00L et dure jusqu'à 15hr00L. Un quart d'heure plus tard, on commence déjà le planning de la journée suivante, qui se termine au plus tard à 19hr00L afin de respecter le *crew rest* (repos des équipages). La vague de l'après-midi fonctionne en « miroir », mais avec d'aussi longues journées. Le temps restreint entre l'atterrissage de la vague matinale et le décollage de celle de l'après-midi pose un réel défi au détachement de maintenance qui doit mettre les avions à disposition pour le décollage suivant. Le planning prévoyant presque toujours la mise à

Een Typhoon en een F-16 klaar om op te stijgen

Un Typhoon et un F-16 prêts à décoller (Joris Van Boven)



OSN. Lt Kol.VI Pascal 'Scale' July

OSN,Lt. Col. Avi. Pascal "Scalle" July (DR 10 Wing)



Tornado GR4 van RAF Marham, specialist in de 'Air Interdiction' opdrachten

Tornado GR4 de RAF Marham, spécialiste des missions
"Air Interdiction" (Serge Nemyr)

'EART 012 'Texaco'bevoorraadt een Franse 2000D

'Texaco' ravitaille un 2000D français (EART)





als altijd met de geplande zes vliegtuigen per wave werd gevlogen, hebben ze dit uitstekend gedaan en werden nauwelijks zendingen verloren. Ook zij waren niet aan hun proefstuk toe, onze techniekers zijn gewoon de beste van de NAVO, soms zijn we hier iets te bescheiden in en waarheid mag gezegd worden!

Er kan met zekerheid gesproken worden van een zeer geslaagde uitdagende, operationele en vermoeiende oefening. Het luchtruim dat voor handen was voor deze oefening is uniek in Europa, zo niet in de wereld. Met weinig beperkingen, en een voortreffelijke ondersteuning van het Nederlandse, Duitse en Deense GCI- en ATC-personeel. Bovendien zorgt de nabijheid van Leeuwarden Fighter Town er ook voor dat in geval van technische problemen, KeeBee en Florennes snel en efficiënt het detachement kunnen ondersteunen met de nodige specialisten en wisselstukken.

Het feit dat onze jongens gekend zijn met de Friesen, door tal van FWIT's en Frisian Flags de voorbije jaren, zorgt ervoor dat de samenwerking met de *Host Nation* uitmuntend verloopt. Kortom, meer van hetzelfde de komende jaren. **Oan takom jier, Fryslân!**

Als echte *leader by example* heeft onze OSN "Scalle" het prima gedaan in vlucht, hij heeft meerdere vijandelijke vliegtuigen neergehaald en verschillende doelwitten op de grond uitgeschakeld, jammer dat hij in zijn allerlaatste zending, na vier *confirmed kills*, zelf werd neergehaald terwijl hij zijnde vijfde *kill* op de Duitse Typhoon kost wat kost wou binnenhalen.

disposition de six avions par vague, les techniciens ont fait de l'excellent travail et pratiquement aucune mission n'a été annulée. Nos techniciens n'en sont pas à leur première expérience, ils sont tout simplement les meilleurs de l'Otan : nous sommes souvent trop modestes à ce sujet, mais, il ne faut pas hésiter à dire la vérité !

Nous pouvons affirmer que cet exercice très éprouvant fut un réel défi, et une réussite opérationnelle. L'espace aérien alloué pour cet exercice est unique en Europe, si pas au monde, car il y a très peu de restrictions, et un remarquable support du personnel GCI et ATC néerlandais, allemands et danois était disponible. En outre, la proximité de Leeuwarden Fighter Town fait en sorte que même en cas de problème technique, un détachement de Kee-Bee ou Florennes peut rapidement venir en support avec les spécialistes et pièces de rechange nécessaires.

La coopération avec la *Host Nation* est excellente par le fait que nos gars se sont familiarisés les dernières années avec les Frisons, avec le langage FWIT's et Frisian Flags. Bref, nous en redemandons encore pour les années prochaines. **Oan takom jier, Fryslân !**

En tant que véritable *leader by example*, notre OSN « Scalle » a fourni une excellente prestation en vol, il a descendu plusieurs ennemis et détruits différents objectifs au sol ; dommage qu'au cours de sa dernière mission, après quatre *confirmed kills*, il a lui-même été abattu alors qu'il voulait à tout prix atteindre son cinquième *kill* sur un Typhoon allemand.



We Fly To Your Dream,



© Cdt.Avi.Yves Meelbergs

In het verleden werden tijdens 'Fly to your dream' te Beauvechain in één dag 300 jongens en meisjes samengebracht die een potentieel hadden om zich te wenden tot een loopbaan in het kader van de Luchtcomponent. In de loop van de jaren is de belangstelling voor dit evenement gevoelig gedaald met als gevolg dat er veel minder kandidaturen zijn. Tijdens een gedachtewisseling op het niveau van de IPR ploeg werd een nieuw concept ontwikkeld dat gevalideerd werd door de ACC (Air Component Commander). Het idee: de Luchtcomponent moet zich rechtstreeks tot de jongeren richten en niet op hen wachten. Daarbij werd een nieuw logo gecreëerd: Proud To Serve. Luitenant-kolonel v/h Vliegwezen SBH Jo Heylens geeft de details van dit ambitieuze project: [Kunt U ons dit nieuw concept uitleggen?](#)

Par le passé, "Fly to your dream" rassemblait à Beauvechain, durant une journée, quelque 300 jeunes garçons et filles, susceptibles de se diriger vers une carrière dans les rangs de la Composante air. Au fil du temps, l'intérêt pour cet événement s'est considérablement réduit et, par conséquent il y a eu nettement moins de candidature. Une réflexion entamée au niveau de l'équipe COA IPR a mené à un nouveau concept, validé par l'ACC (Air Component Commander). L'idée : que la Composante air aille directement à la rencontre des jeunes, plutôt que de les attendre. Dans la foulée, un nouveau logo a été créé : Proud To Serve. Le Lieutenant-colonel d'aviation BEM, Jo Heylens, nous détaille ce projet ambitieux : [pouvez-vous nous expliquer ce nouveau concept ?](#)



© M.Moors

Fly to your dream is dank zij het werk van mijn ganse ploeg WE Fly To Your Dream geworden. Voortaan gaan we op verplaatsing in de scholen die op onze vraag hebben geantwoord en nodigen wij andere instellingen van de provincie uit om ons te bezoeken. In de verschillende werkplaatsen tonen wij met de hulp van specialisten welke de verschillende beroepen zijn die in ons militair vliegwezen worden uitgeoefend. Wij leggen daarbij de nadruk op de vier jobs waar er een flagrant gebrek aan kandidaten is: piloten, luchtcontroleurs, technici (verschillende specialiteiten) en mission support mensen. De tentoonstelling die in oktober 2016 werd gecreëerd voor de 70ste verjaardag van de Luchtmacht, kan verplaatst worden en is modulair; zij kan aangepast worden aan alle bezochte plaatsen, het is een belangrijke troef voor onze organisatie. Daarenboven komt er allerlei materieel bij zoals een F-16, een A-109, een B-Hunter, gespecialiseerde voertuigen, enz. Met deze tentoonstellingen openen wij ook onze wereld voor het grote publiek door te tonen wat er allemaal gerealiseerd wordt binnen ons Component. Dat helpt veel om bij de bevolking begrip op te brengen voor onze opdrachten en daardoor kunnen wij hen beter overtuigen van onze bestaansredenen en de gegrondheid van de gedane of nog uit te voeren investeringen. De "Aftrap" had plaats in de Provinciale Technische School te Eeklo (Oost-Vlaanderen) waar meer dan duizend studenten ons hebben bezocht. Daarna was Namen aan de beurt in het Technisch Instituut Asty-Moulin, waar we onze containers hebben geplaatst. Hier ook was het een succes, zowel bij de leerlingen als bij het publiek.

De Luchtcomponent was ook aanwezig bij de Ronde van Vlaanderen, waarom? Wij hebben snel de wens gehad om ons potentieel aan rekrutering en inlichtingen uit te breiden en hebben dan besloten om ons te tonen tijdens grote evenementen zoals sportgebeurtenissen bijvoorbeeld. Buiten de gebruikelijke airshow's en andere fly-in's zijn onze "targets" zoals men in het vliegwezen zegt, gericht op de evenementen die zeer gegeerd zijn door de verschillende leeftijdsgroepen van de bevolking. De start

Fly To Your Dream est devenu, grâce au travail de toute mon équipe WE Fly To Your Dream. Dorénavant, nous nous déplaçons dans les écoles qui ont répondu à notre appel, et nous invitons d'autres établissements scolaires de la Province à nous rendre visite. Au travers des ateliers, nous montrons, avec l'appui de spécialistes, les différents métiers pratiqués au sein de l'aviation militaire. Nous insistons sur les quatre jobs où il y a un manque flagrant de candidats : pilotes, contrôleurs aérien, techniciens (diverses spécialités) et missions support. L'exposition créée pour fêter les 70 ans de la Force aérienne en octobre 2016 est itinérante et modulable; elle peut s'adapter à tous les lieux visités, c'est un atout considérable dans notre organisation. A celle-ci, s'ajoute du matériel tel que : un F-16, un A-109, un B-Hunter, des véhicules spécialisés, etc. Avec ces exhibitions, nous ouvrons également notre univers au grand public en montrant tout ce qui est réalisé au sein de notre Composante. Cela aide beaucoup à la compréhension de nos missions par la population et nous permet de convaincre celle-ci de notre raison d'être et du bien-fondé des investissements consentis ou à consentir. La "première" a eu lieu à l'École Technique Provinciale d'Eeklo (Flandre-Orientale) où plus d'un millier d'étudiants nous ont rendu visite. C'est ensuite Namur, à l'Institut technique Asty-Moulin, que nous avons déposé nos containers. Ici aussi, le succès a été au rendez-vous, tant auprès des élèves que du public.

La Composante air était au Tour des Flandres, **pourquoi?** Nous avons rapidement souhaité élargir notre plage de recrutement et d'information et, nous avons décidé de nous exposer lors de grandes manifestations, sportives par exemple. En dehors des habituels airshow et autres fly-in, nos nouveaux targets comme on dit en aviation se sont centrés sur des événements très prisés par les différentes tranches d'âges de la population. Le départ du "Ronde van Vlaanderen" (le Tour des Flandres), une "classique" cycliste, de renommée internationale, qui attire la grande foule, a été notre premier rendez-vous. Le but poursuivi reste le même, informer et promouvoir l'emploi.

We Fly To Your Dream,

van de "Ronde van Vlaanderen", een "wielerklassieker" met een internationale reputatie, die veel volk aantrekt, was ons eerste rendez-vous. Het streefdoel blijft hetzelfde, informeren en de tewerkstelling promoten.

Hoe bent U op het idee gekomen naar de start van de koersen op het circuit van Spa-Francorchamps te gaan? Zowel Francorchamps als de Luchtcomponent zijn op zoek naar ongebruikelijke middelen om de impact van communicatie en rekrutering te ontwikkelen. Een eerste contact met Nathalie Maillet, de algemene directrice van het circuit, heeft onmiddellijk de gelijkenissen doen uitkomen tussen onze twee activiteiten. Zowel bij ons als op het circuit zijn er piloten, gespecialiseerde mecaniciens, ingenieurs, meteorologen, enz...

Comment êtes-vous arrivé sur la ligne de départ du circuit de Spa-Francorchamps? Autant Francorchamps que la Composante air, sont à la recherche de moyens inédits pour développer l'impact de communication et de recrutement. Un premier contact avec Nathalie Maillet, la directrice générale du circuit a immédiatement mis en évidence les similitudes entre nos deux activités. Que ce soit chez



© M.Moors

Nauwkeurigheid, discipline, coördinatie, werken in ploegverband, opzoeken van hogere prestaties, zijn onontbeerlijke kwaliteiten zowel bij de ene als bij de andere.

Welke acties zijn er gevolgd na deze besprekingen? Samen met Séverine Cirlande, communication manager van het circuit, hebben wij verschillende acties ontwikkeld onder een expliciete slogan: '2 teams, one goal, uw emoties, onze motor'. Dank zij de eerste konden de Red Devils het mooiste circuit ter wereld overvliegen bij de start van het FIA WEC (World Endurance Championship) -6 uren van Spa Francorchamps begin mei. Daarna werd de expo 70 jaar geopend gedurende 10 dagen (19 tot 28 mei) met ondermeer affiches van Spa Classic en de International GT Open, maar wij hebben ook onze F-16 tentoon gesteld tijdens andere karakteristieke evenementen zoals toen de Ronde van Frankrijk de "raidillon" heeft beklommen.

En voor de F1? Op 27 augustus zal het "full power" worden met de F-16 van Gizmo (demo piloot) die de start van de Grote Prijs van Formule 1 zal opluisteren. Voor 2018 werken onze ploegen koortsachtig aan nieuwe aanverwante activiteiten.

nous ou au circuit, il y a des pilotes, des mécaniciens spécialistes, des ingénieurs, des météorologistes, etc... Rigueur, discipline coordination, travail en équipe, recherche de la performance sont autant de qualités indispensables d'un côté comme de l'autre.

Quelles actions ont résulté ces discussions? Avec Séverine Cirlande, communication manager du circuit nous avons développé plusieurs actions sous un slogan explicite : "2 teams, one goal, vos émotions, notre moteur". La première a permis au Red Devils de survoler le plus beau circuit du monde lors du départ du FIA WEC -6 heures de Spa Francorchamps- début mai. Ensuite l'expo 70 ans a été ouverte pendant 10 jours avec notamment comme têtes d'affiches le Spa Classic et le International Gt Open, mais nous avons aussi exposé notre F-16 lors d'autres évènements emblématiques comme lorsque le Tour de France a grimpé le raidillon et parcouru l'Eau Rouge.

Et pour la F1? Le 27 août, ce sera "full power" avec le F-16 de Gizmo [démo pilot] qui va accompagner le départ du Grand Prix de Formule 1. Pour l'année prochaine, nos équipes travaillent de pied ferme sur de nouvelles activités conjointes.

100 ans pour le Chardon d'Écosse

Alain Debras

100 jaren voor de Schotse Distel



Ce jeudi 11 mai 2017, la 1^{ère} Escadrille du 2 Wing TAC de Florennes a présenté le F16 décoré spécialement afin de célébrer le centenaire de son emblème, le chardon d'Écosse. L'unité à l'origine de la 1^{ère} Escadrille a été créée en 1913 à Brasschaat au sein de la toute jeune Compagnie des Aviateurs, mais c'est bien en avril 1917 que l'escadrille adopte le chardon d'Écosse pour insigne. C'est André de Meulemeester, alors stationné aux Moeres qui a adopté cet insigne sur un Hanriot HD-1.

Être centenaire mérite assurément une décoration spéciale! Celle-ci sera réalisée, gracieusement, par Didier Wolff, Strasbourgeois, CEO de Happy Design Studio, bien connu dans le milieu aéronautique pour avoir élaboré quelques décorations d'avions de l'Armée de l'Air française (Mirage 2000 et Rafale), ainsi que de nombreux avions d'affaires, de lignes, d'hélicoptères et même d'un Zeppelin. Piloté par le major aviateur Stef Casteleyn, CO de la 1^{ère}, (Commanding Officer) qui effectue pour l'occasion un de ses derniers vols avant de passer le témoin, le FA132 "Blackbird" est arrivé au-dessus de la base, à la tête d'une patrouille de quatre avions pour faire quelques passages à basse altitude. Ensuite, il s'est rangé devant une hangarette afin de permettre des prises de vue détaillées ainsi que des interviews des pilotes, du concepteur de la déco et d'un des peintres de la Section peinture de Florennes. Compte

Blackbird FA-132
(Bart Rosselle Defence)



© Alain Debras

Donderdag 11 mei 2017 heeft het 1^{ste} Smaldeel van 2 Wing TAC van Florennes de F-16 voorgesteld die een speciale decoratie draagt ter gelegenheid van de viering van de 100ste verjaardag van haar embleem, de Schotse distel. De eenheid die aan de oorsprong ligt van het 1ste Smaldeel werd in 1913 opgericht te Brasschaat in de schoot van de piepjonge "Compagnie des Aviateurs", maar het is wel in april 1917 dat het smaldeel de Schotse distel adopteert als kenteken. Het is André de Meulemeester, die toen gestationeerd was op de Moeren, die het aanbracht op een Hanriot HD-1.

Als men een honderdjarige is verdient dat uiteraard een speciale versiering! Deze werd welwillend gerealiseerd door Didier Wolff, uit Strasbourg, CEO van Happy Design Studio, die wel bekend is in luchtvaartmiddelen en die in het verleden enkele versieringen heeft ontworpen voor vliegtuigen van het Franse Armée de l'Air (Mirage 2000 en Rafale), en voor talrijke zaken vliegtuigen, helikopters en zelfs een Zeppelin. Met Majoor vlieger Stef Casteleyn, CO van het 1ste (Commanding Officer) als piloot wordt een van diens laatste vluchten uitgevoerd vooraleer hij de fakkel overdraagt. De FA132 "Blackbird" komt toe over de basis aan het hoofd van een patrouille van vier vliegtuigen om enkele overvluchten uit te voeren op lage hoogte. Daarna wordt hij voor een hangarette geparkeerd om het gedetailleerd fotograferen



Blackbird FA-132 (Bart Rosselle Defence)

te vergemakkelijken en interviews af te nemen van de piloten, van de ontwerper van de versiering en van een van de schilders van de Schildersectie van Florennes. Rekening houdend met de limieten die opgelegd werden door de Staf, opdat het vliegtuig zoveel mogelijk zijn operationele karakteristieken behoudt, is de decoratie opmerkelijk gelukt, aangebracht met diverse tinten grijs met een klein beetje geel en een mooi staartvlak met een distel, zodat de honderdste verjaardag 1917-2017 duidelijk tot uiting komt. De droptanks (bijkomende brandstoftanks onder de vleugels), zijn zwart geschilderd en dragen het motto van het smaldeel "Nemo me impune lacescit" – niemand provoceert mij ongestraft (motto van het order van de Schotse distel). Het "Première" is het eerste smaldeel dat honderdjarig is binnen de Belgische Luchtcomponent . De jacht

tenu des limites imposées par l'état-major, afin que l'avion conserve un tant soit peu ses caractéristiques opérationnelles, la décoration est particulièrement réussie, faite de diverses teintes de gris avec une petite touche jaune et une jolie dérive au chardon marquant le centenaire 1917-2017. Les bidons (réservoirs supplémentaires sous voilure), peints en noir, portent la devise de l'escadrille "Nemo me impune lacescit" – nul ne me provoque impunément -(devise de l'ordre du chardon écossais). La "Première" est la première escadrille centenaire au sein de la composante air. Bart Rosselle, photographe militaire, a immortaliser le premier vol du Blackbird. La chasse



Blackbird FA-132
(Bart Rosselle Defence)



Nieuwpoort, Koning Albert I Monument (Bart Rosselle Defence)

Nieuport, Monument au Roi Albert 1^{er}

Overvliegen van Menenpoort, Ieper (Bart Rosselle Defence)

Survol de la Porte de Menin, Ypres



CheckSix



Débarquement rapide et occupation du terrain (Serge Nemry)

Snelle ontschepping en bezetting van het terrein

AS330 MRTT "Voyager" (RAF) et F-35 ; l'avenir? (D.Wiedmann Lockheed Martin)

AS330 MRTT "Voyager" (RAF) en F-35 ; de toekomst?

Wise Medium

De oefening *Wise Medium* werd einde januari georganiseerd om het 12de Licht Bataljon de Ligne Prins Leopold /13 de Ligne (Spa) voor te bereiden op een eventuele ontplooiing naar een extern operatiegebied en meer bepaald op een operatie waarbij landgenoten geëvacueerd moesten worden. Deze grootscheepse oefening met de 'Lignards' zag ook de deelname van de Luchtcomponent met haar F-16 jagers (2de Wing), die belast waren met verkenning, vernietiging van de vijandelijke luchtverdediging, bescherming van de C-130 Hercules (15 Wing) en de beveiliging van het luchtruim boven de landingszone. Helikopters NH90 TTH en A-109 (1e Wing) werden ook ingezet, ondermeer voor de infiltratie van 'Pathfinders' achter de linies en voor de medische steun. *Wise Medium*, dat drie dagen duurde, speelde zich af in een perimeter die zich uitstrekte van Florennes tot Yvoir via Bioul en Dinant. De eerste dag, koud en vochtig, begon met een aanvalslanding door twee C-130's op de basis van Florennes. Uit de Hercules, met draaiende motoren en achterste laadklep naar beneden, ontscheepten om beurt de militaire contingents met zware uitrusting, die even tevoren te Melsbroek waren ingescheept. Zeer snel beveiligen de soldaten de landingsbaan, plaatsen duo's "snipers/ spotters" (scherpschutters en waarnemers/schootsregelaars), installeren zware wapens en zorgen ervoor dat er geen gevaar meer dreigt in de onmiddellijke omgeving. De C-130's stijgen dan leeg op voor een nieuwe rotatie tussen Florennes en Melsbroek. Zij hebben als opdracht een aanvulling aan troepen en licht rollend materieel aan te brengen. Na drie zendingen zijn alle militairen en hun zes jeeps operationeel ten noorden van de basis. Van zodra ze de zekerheid hebben dat er geen vijandelijke aanwezigheid gedetecteerd wordt in de omgeving installeren zij, voor enkele uren, een tijdelijk bivak. De volgende dag, bij het ochtendkrieken, vorderen zij in de richting van Yvoir waar een brug moet worden veroverd en bewaakt. Helaas moest de offensieve luchtsteun geannuleerd worden, net zoals de ravitaillering langs de lucht, met dropping van munitie en levensmiddelen, die de avond vooraf gepland was. Het wolkendek was te dik en te laag waardoor een veilige dropping niet mogelijk was; de optie van wegtransport

Wise Medium

L'exercice *Wise Medium* a été organisé fin janvier afin de préparer le Bataillon léger 12 de Ligne Prince Léopold/13 de Ligne (Spa) à une éventuelle projection sur un théâtre extérieur et plus particulièrement à une opération d'évacuation de ressortissants. Cet exercice d'ampleur a, aux côtés des 'Lignards', impliqué la Composante Air avec ses chasseurs F-16 (2^e Wing) chargés de missions de reconnaissance, de la destruction des moyens de défense ennemis, de la protection des C-130 Hercules (15^e Wing) et de la sécurisation de l'espace aérien de la zone d'atterrissage. Des hélicoptères NH90 TTH et A-109 (1^{er} Wing) ont aussi été engagés, notamment pour l'infiltration des 'Pathfinders' derrière les lignes et assurer l'appui médical. *Wise Medium*, d'une durée de trois jours, s'est déroulé dans un périmètre allant de Florennes à Yvoir en passant par Bioul et Dinant. La première journée, froide et humide, a débuté par l'atterrissage d'assaut de deux C-130 sur la base de Florennes. Les Hercules, moteurs tournants, rampe arrière descendue, ont débarqué tour à tour les contingents de militaires lourdement équipés, transporté depuis à Melsbroek. Rapidement, les soldats sécurisent la piste, postent des duos "snipers/ spotters" (tireurs d'élite et observateurs/régulateurs de tirs), positionnent des armes lourdes et s'assurent qu'il n'y a plus de danger dans l'environnement immédiat. Vides, les C-130 redécollent pour de nouvelles rotations entre Florennes et Melsbroek. Ils ont pour mission de ramener un complément de troupes et le matériel roulant léger. Après trois vagues, tous les militaires et leurs six jeeps sont opérationnels au nord de la base. Dès qu'ils ont obtenu la certitude de ne plus détecter de présence ennemie dans les environs, ils installent, pour quelques heures, un bivouac de campagne. Le lendemain, dès l'aube, ils progressent en direction d'Yvoir où un pont doit être repris et protégé. Hélas, tout comme l'opération de ravitaillement par air avec parachutage de munitions et vivres prévue la veille au soir, l'appui aérien de l'offensive a dû être annulé. La masse nuageuse, dense et trop basse, n'autorise pas un largage en toute sécurité; l'option transport par la route est activée. *Wise Medium* était le dernier des exercices organisés pour permettre au Bataillon 12/13 Ligne d'intégrer officiellement le groupe de combat de

wordt dan geactiveerd. *Wise Medium* was de laatste georganiseerde oefening waardoor het Liniebataljon 12/13 officieel geïntegreerd kon worden in de gevechtsgroep van de Europese Unie (European Battle Group - EUBG). Meer dan tweeduizend militairen onder Frans bevel maken deel uit van de EUBG, België levert daarbij ongeveer 250 militairen, lichte voertuigen voor troepentransport en luchtmiddelen. (S.Nemry & Belgian Defence)

Programma MRTT

In de marge van de vergadering van de NAVO van donderdag 16 februari heeft de Minister van Defensie, Steven Vandeput, net zoals zijn Duitse en Noorse collega's, een verklaring ondertekend waarbij Defensie wil toetreden tot een programma voor de aankoop van ra-

l'Union européenne (European Battle Group - EUBG). Plus de deux mille militaires sous commandement français font partie de l'EUBG, la Belgique y contribue avec quelque 250 militaires, des véhicules légers ainsi que des moyens aériens. (S.Nemry & Belgian Défence)

Programme MRTT

En marge de la réunion de l'OTAN du jeudi 16 février, le ministre de la Défense, Steven Vandeput, a signé, tout comme ses homologues allemand et norvégien, une déclaration d'intention visant à l'adhésion de La Défense à un programme d'acquisition d'avions ravitailleurs de nouvelle génération du type MRTT. L'achat d'un appareil par la Belgique est « *prévu dans la vision stratégique et va répondre à une importante lacune capacitaire en matière de ravitaillement en vol* »,



vitaileringvliegtuigen van een nieuwe generatie, type MRTT. De aankoop van een toestel door België is "voorzien in de strategische visie en beantwoordt aan een belangrijke lacune in de capaciteit van het ravitailleren in vlucht", zoals Steven Vandeput verklaarde. De Airbus A-330 Multi-Role Tanker Transport (MRTT) van Airbus Industries is in staat om talrijke types van gevechtsvliegtuigen, transportvliegtuigen en AWACS, die in dienst zijn bij de NAVO, bij te tanken in de lucht. Daarenboven biedt hij de mogelijkheid om deze capaciteit te combineren met het transport van passagiers en vracht. Dat is een polyvalentie die sterk geapprecieerd wordt door de militairen. Defensie heeft ongeveer 300 miljoen voorzien om te investeren in het programma MRTT en dat tussen 2024 en 2027. De schatting van de Belgische behoeften voor deze capaciteit bedraagt ongeveer 1000 vlieguren per jaar. De afgevaardigde secretaris-generaal van de NAVO, Mevrouw Rose Gottemoeller, heeft tijdens de ondertekeningssceremonie verklaard dat "deze multinationale coöperatie in de NAVO klaarblijkelijk de lidstaten toelaat om de capaciteiten van hun strijdkrachten aanzienlijk te verbeteren terwijl ze kunnen garanderen dat het geld van hun burgers optimaal gependend wordt". Zij voegt er aan toe dat "dit nieuwe initiatief de afhankelijkheid van Europa ten opzichte van de Verenigde Staten zal verminderen voor wat de ravitaillering in vlucht betreft". Dit programma werd gelanceerd in juli 2016 door Nederland en Luxemburg die trouwens een Memorandum of Understanding (MoU) voor de aankoop van twee toestellen hebben ondertekend. De MRTT, die getest werd in operaties, is uitgerust met

précise Steven Vandeput. L'Airbus A-330 *Multi-Role Tanker Transport* (MRTT) d'Airbus est en mesure de faire le plein de nombreux types d'avions de combat, de transport et AWACS en service au sein de l'OTAN. En outre, il offre la possibilité de combiner cette capacité de ravitaillement avec le transport de passagers et de fret. Une polyvalence appréciée par les militaires. La Défense a prévu quelque 300 millions à investir dans le programme MRTT et ce entre 2024 et 2027. L'estimation des besoins belges dans cette capacité avoisine les 1000 heures de vol par an. La secrétaire générale déléguée de l'OTAN, Madame Rose Gottemoeller, a déclaré lors de la cérémonie de signature que « *cette coopération multinationale au travers de l'OTAN permet de toute évidence aux pays membres d'améliorer sensiblement les capacités de leurs forces armées tout en garantissant que l'argent de leurs contribuables soit utilisé au mieux* ». Elle a ajouté « *cette nouvelle initiative va réduire la dépendance de l'Europe à l'égard des États-Unis pour ce qui est des capacités de ravitaillement en vol* ». Ce programme a été lancé en juillet 2016 par les Pays-Bas et le Luxembourg qui ont, par ailleurs, signé un Memorandum of Understanding (MoU) pour l'achat de deux appareils. Éprouvé en opération, le MRTT est équipé d'une perche caudale ARBS (Aerial Refueling Boom System) d'Airbus (3600 kg fuel/minute) et de deux nacelles de ravitaillement tuyau/panier 'Cobham' sous voilure (1800 kg fuel/minute). L'A330 MRTT peut emporter 111 tonnes de carburant et a une capacité cargo de 45 tonnes et/ou 300 passagers. (S.Nemry & OTAN)



achteraan een tanksysteem ARBS (Aerial Refueling Boom System) van Airbus (3600 kg fuel/minuut) en onder de vleugels twee gondels met slang en mand 'Cobham' (1800 kg fuel/minuut). De A330 MRTT kan 111 ton brandstof meenemen en heeft een cargo capaciteit van 45 ton en/of 300 passagiers. (S.Nemry & NAVO)

Renegade

Tijdens dezelfde vergadering heeft Frankrijk beslist deel te nemen aan het akkoord Renegade, dat in maart 2015 ondertekend werd door de defensie-ministers van Nederland, België en Luxemburg. Samen kwamen ze overeen om beurtelings, vanaf 1 januari 2017, de bewaking waar te nemen van de burgerlijke vliegtuigen die een terroristische bedreiging kunnen vormen. De deelname van Frankrijk aan deze QRA opdracht maakt het ook mogelijk om intercepties uit te voeren door Belgische en Nederlandse toestellen van een "verdachte" die over Frans grondgebied vliegt. Franse toestellen kunnen dan ook tussenkomen in het luchtruim van de Benelux. (Belgian Defence)

Belgian Beast

Gedurende een maand (13/02 tot 12/03) werden twee C-130 Hercules, bemanningen en steunpersoneel inclusief, ontplooid op het MCAS Yuma (Marine Air Corps Station) in Arizona (USA). Deze immense vliegbasis van 1.200 hectare, waarvan 80% bestemd zijn voor lucht-grond oefeningen (schieten, bombarderen, parachuteren en opleiding voor de special forces, enz.), kan genieten van uitzonderlijke meteorologische omstandigheden gedurende het ganse jaar. Het MCAS Yuma wordt zeer geapprecieerd door de Amerikaanse en NATO-eenheden en ontvangt elk jaar meer dan 600 vliegtuigen en 14.000 personen. Het is ook daar dat VMFA 121 (Marine Fighter Attack Squadron) de eerste operationele eenheid op F-35B werd. De twee Hercules van de 15^{de} Wing hebben intensief geoefend in de praktijk van tactische infiltraties/ exfiltraties en het droppen van parachutisten, waaronder ploegen van de Special Forces en materieel, in "vijandelijk" gebied. *"Dat kan zowel op lage als op grote hoogte uitgevoerd worden en met of zonder bijkomende zuurstof", legt de boordcommandant van een van de C-130's uit. "Na de dropping kunnen wij ze ook ravitailleren of hen recupereren in de woestijn bij dag als bij nacht". Voor de operatoren van de Special Forces Group en de Pathfinders die de dropping en landing zones verkennen en afbakenen, is de oefening Belgian Beast een uitstekende gelegenheid om diverse technieken van tactische insertie vanuit de*

Renegade

Au cours de cette même réunion, la France a décidé d'adhérer à l'accord *Renegade*, signé en mars 2015 par les ministres de la Défense des Pays-Bas, de la Belgique et du Luxembourg. Ensemble, ils convenaient d'assurer à tour de rôle la surveillance, dès le 1^{er} janvier 2017, des avions civils constituant une menace terroriste. L'adhésion de la France à cette mission QRA rend également possible l'interception par les appareils belges et néerlandais d'un avion *suspect* survolant l'hexagone et donne aux Français la possibilité d'intervenir dans l'espace aérien du Benelux. (Belgian Defence)

Belgian Beast

Durant un mois (13/02 au 12/03) deux avions C-130 Hercules, équipages et personnel de soutien compris, ont été déployés sur la MCAS Yuma (Marine Air Corps Station) en Arizona (USA). Cette immense base aérienne de 1.200 hectares, dont 80 % dédiés aux exercices air-sol (tirs, bombardements, parachutages entraînements des forces spéciales, etc.), bénéficie de conditions météorologiques exceptionnelles tout au long de l'année. Très prisée par les unités américaines et OTAN, MCAS Yuma accueille annuellement plus de 600 avions et 14.000 personnes. C'est également là que la VMFA 121 (Marine Fighter Attack Squadron) a été déclarée première unité opérationnelle sur F-35B. Les deux Hercules du 15^{ème} Wing se sont intensivement entraînés à la pratique d'infiltrations/exfiltrations tactiques et au largage de parachutistes, dont des équipes des Forces spéciales et du matériel, en territoire "ennemi". « Cela peut se faire tant à basse qu'à haute altitude et avec ou sans oxygène supplémentaire », explique le commandant de bord de l'un des C-130. « Après le largage, nous pouvons également les ravitailler ou les récupérer dans le désert de jour comme de nuit. » Pour les opérateurs du Special Forces Group et les Pathfinder qui reconnaissent et délimitent les zones de dropping et d'atterrissage, l'exercice Belgian Beast est une excellente opportunité de pratiquer diverses techniques d'insertion tactiques AIR. Les scénarios d'entraînement après atterrissages incluent systématiquement des manœuvres tactiques sur le terrain afin de pouvoir intégrer le Joint Terminal Attack Controller (JTAC) qui va diriger l'appui aérien. Pour les exercices de sauts en chute libre, les militaires se sont préalablement rendus à Eloy, important centre d'entraînement et de qualification au parachutisme situé à quelque 300 kilomètres à l'est de Yuma, afin d'acquiescer les bases de la chute libre. À Yuma, ils ont mis en pratique les différentes techniques de



lucht in te oefenen. De training scenario's na de landingen omvatten systematisch tactische manoeuvres op het terrein teneinde de Joint Terminal Attack Controller (JTAC) te kunnen integreren die de luchtsteun gaat leiden. Voor de oefeningen vrije val zijn de militairen eerst naar Eloy gegaan, een belangrijk centrum voor training en kwalificatie in valschermspringen, dat op ongeveer 300 kilometer ten oosten van Yuma gelegen is, om er de basisregels van de vrije val te assimileren. Te Yuma hebben ze de verschillende springtechnieken in praktijk gebracht. Tijdens de sprongen filmen cameramensen van het centrum de deelnemers. Met die beelden kunnen de instructeurs de parachutisten verbeteringen aanleren indien nodig.

saut. Pendant les chutes, des cameramen du centre d'entraînement filment les participants. Avec ces images, les instructeurs peuvent corriger les parachutistes si nécessaires. Grâce à la configuration des lieux et au soleil qui brille constamment, un grand nombre de parachutistes ont pu obtenir les qualifications requises dans des délais nettement plus courts qu'en Belgique. De plus, la zone désertique autour de Yuma s'apparente fort aux territoires où les Belges effectuent actuellement des missions, comme la Jordanie, l'Afghanistan et l'Irak. Une plus-value certaine tant pour les pilotes qui bénéficie d'un large espace aérien, que pour les troupes au sol qui s'entraînent dans un environnement des plus réaliste. « Ici, nous

Saut en haute altitude
au-dessus du désert
(Daniel Orban BE Defence)

Sprong van grote hoogte
boven de woestijn

Suivre un relief montagneux
demande une grande concentration
(Daniel Orban BE Defence)

In bergachtig gebied vliegen
vraagt uiterste concentratie



Dank zij de configuratie van de omgeving en de zon die constant schijnt hebben een groot aantal parachutisten de kwalificaties kunnen behalen in een veel kortere tijd dan in België. Daarenboven lijkt de woestijnachtige zone rond Yuma sterk op de gebieden waar de Belgen voor het ogenblik zendingen uitvoeren zoals Jordanië, Afghanistan en Irak. Het is een zekere meerwaarde zowel voor de piloten die kunnen evolueren in een veel groter luchtruim, als voor de troepen op de grond die kunnen trainen in een realistische omgeving. "Hier kunnen wij bijvoorbeeld materieel afwerpen op grote hoogte, wat onmogelijk is in België. De zones waarin we werken zijn zo uitgestrekt en geïsoleerd dat praktisch niets kan mislukken. Na de droppingen besteden wij ook veel tijd aan de training van ons personeel", verklaart verder de boordcommandant. "Dat kan gaan van vluchten op lage hoogte, nachtvluchten, en landingen op korte stroken in de woestijn". (Defensie en S.Nemry)

pouvons, par exemple, larguer du matériel à haute altitude, chose impossible en Belgique. Les zones de travail sont tellement vastes et isolées que pratiquement rien ne peut échouer. Après les largages, nous consacrons du temps à l'entraînement de notre personnel», complète le commandant de bord. « Cela peut aller des vols à basse altitude, des vols de nuit, en passant par des atterrissages sur des pistes courtes dans le désert. » (Defence et S.Nemry)

Le Hercules CH-12 à MCAS Yuma
(Daniel Orban BE Defence)

De Hercules CH-12 te MCAS Yuma



NH90

De laatste NH90 NFH, RN-04 is geland op 20 maart te Koksijde komende van Duitsland. Dit toestel heeft de laatste versie gekregen van de boordsoftware en heeft de gemoderniseerde radar. De drie Caiman's die reeds in dienst zijn zullen ook dezelfde modernisering ondergaan. Dat is de reden waarom de RN01 is vertrokken naar het Militair Support Center (MSC) van Airbus industrie te Donauwörth in de Duitse Bondsrepubliek. (S.Nemry)

NH90

Le dernier NH90 NFH, RN-04 s'est posé le 20 mars à Coxyde en provenance d'Allemagne. Cet appareil a reçu la dernière version du logiciel de bord et le radar a été modernisé. Les trois Caiman déjà en service vont eux aussi faire l'objet de la même modernisation. C'est la raison pour laquelle le RN01 a rejoint le Militair Support Center (MSC) d'Airbus industrie à Donauwörth en République Fédérale allemande. (S.Nemry)

Le dernier NH90 NFH, RN-04 livré à la 40^{ème} Escadrille SAR/MAR.
(Serge Nemry)

De laatste NH90 NFH, RN-04 werd geleverd aan het 40^{ste} Smaldeel SAR/MAR



Real Thaw,

of Airlift Block Training 17, is een andere oefening van grote omvang, bedoeld voor militaire transportvliegtuigen. Die had plaats van 19 april tot 20 mei te Ovar (Portugal). Een rendez-vous die de C-130's van de 15^{de} Wing niet mochten missen. Deze internationale ontmoeting waaraan dit jaar de luchtmachten van Portugal, België, Nederland, Denemarken, Spanje en de Verenigde Staten aan deelnamen legde het accent op de gecombineerde luchtoperaties (COMAO) met complexe scenario's. Buiten de transportvliegtuigen van de eerder vernoemde luchtmachten, werden ook jachtvliegtuigen, helikopters en een AWACS ingezet. Verschillende scenario's voor het tactisch droppen van parachutisten, voertuigen, munitie en levensmiddelen stonden op het programma van de bemanningen. Om zo goed mogelijk deze operaties voor te bereiden verzegelden een dertigtal militairen van het Ravitaillering vanuit de lucht (Rav Air) de C-130's. Deze specialisten, afkomstig uit het Training Centrum (TrgC) Para van Schaffen, bereiden de ladingen voor die moeten afgeworpen worden. Wij gebruiken twee systemen om materieel te droppen, legt de loadmaster uit: "Met het Gravity Extraction System, openen we de achterste luik van het toestel. Op korte afstand van de plaats van de dropping verhoogt de piloot de hellingsgraad van het toestel zodat de zwaartekracht de lading naar buiten doet glijden" Deze techniek is gangbaar voor conventionele ladingen. Voor zware



Plusieurs C-130 opéraient en même temps depuis Ovar (Gerry Orin)
Meerdere C-130's opereerden tegelijk vanuit Ovar

ladingen gebruiken de militairen van Rav Air een andere techniek met extractie parachutes en valschermen voor het dalen. "Wij maken een kleine parachute vast aan de lading" legt de loadmaster uit en, van zodra wij vertikaal boven de dropping zone zijn, wordt die geactiveerd zodat de lading uit het vliegtuig wordt getrokken". Airlift Block Training 17, de officiële benaming van deze training die geleid wordt door het European Tactical Airlift Centre (EATC), tak van het EDA (European Defence Agency), is voornamelijk bedoeld voor het hernieuwen van de kwalificaties van de piloten op het gebied van de dropping. Een ploeg tactische luchtcontroleurs nam ook deel aan de oefening. Zij vormen een essentieel onderdeel van de operatie: de verkenning, het opkuisen en het afbakenen van een zone waar een vliegtuig zal kunnen landen in alle veiligheid. Daarnaast oefenen zij hun job uit van luchtcontroleur bij het leiden van de piloten tijdens de manoeuvres van landing en opstijging. Bij hen zijn de Pathfinder's, de eerste gewapende soldaten die het terrein bezetten en de omgeving militair beveiligen. (Defensie en S. Nemry)

Real Thaw,

ou, Airlift Block Training 17, est un autre exercice de grande envergure, destiné aux avions de transport militaire. Il s'est déroulé du 19 avril au 20 mai à Ovar (Portugal). Un rendez-vous que ne pouvaient manquer les C-130 du 15^{ème} Wing. Cet entraînement international qui implique cette année les forces aériennes du Portugal, de la Belgique, des Pays-Bas, du Danemark, de l'Espagne et des États-Unis, a mis l'accent sur les opérations aériennes combinées (COMAO), au travers de scénarios complexes. Outre les avions de transport des forces aériennes précitées, des avions de chasse, des hélicoptères et un AWACS ont été engagés. Différents scénarios de largage tactiques de parachutistes, véhicules, munitions et vivres sont au planning des équipages. Pour préparer au mieux ces opérations, une trentaine de militaires du peloton de Ravitailllement par Air (Rav Air) accompagnent les C-130. Ces spécialistes, issus du Centre d'entraînement (TrgC) Para de Schaffen, conditionnent les charges qui doivent être larguées. Nous utilisons deux systèmes pour larguer du matériel, explique le loadmaster : « Avec le Gravity Extraction System, nous ouvrons la trappe arrière de l'appareil. A courte distance du point de largage, le pilote modifie l'assiette de son avion d'une dizaine de degrés vers le haut de manière à ce que la gravité entraîne le chargement vers l'extérieur. » Cette technique est valable pour des charges conventionnelles. Pour de lourdes charges,



Une jeep prête à être larguée lors de Real Tawn au Portugal (G.Orin)
Een jeep klaar om gearachuteerd te worden tijdens Real Tawn in Portugal

les militaires du Rav Air utilisent une autre technique avec des parachutes d'extractions et de descentes. « Nous attachons un petit parachute au chargement », explique le loadmaster et, lorsque nous sommes à la verticale de la zone de largage, nous l'actionnons de sorte que la cargaison soit entraînée hors de l'appareil. » L'Airlift Block Training 17, désignation officielle de cet entraînement dirigé par l'European Tactical Airlift Centre (EATC), branche de l'EDA (European Defence Agency), est principalement destiné à renouveler les qualifications des pilotes dans le domaine du largage. Une équipe de contrôleurs aériens tactiques participait également à l'exercice. Ils assurent un rôle essentiel en opération : la reconnaissance, le nettoyage et le balisage d'une zone où, les avions pourront se poser en toute sécurité. Ensuite ils effectuent leur job de contrôleur aérien en guidant les pilotes lors des manoeuvres de décollages et atterrissages. Près d'eux, les Pathfinder, premiers soldats armés à occuper le terrain, sécurisent militairement l'endroit. (Defence et S. Nemry)



Exercice international, un Hip hongrois en medevac (Christian Decloedt BE Defence)

Internationale oefening, een Hongaarse Hip in medevac versie

Décor de montagnes portugaises pour les A-109 (Christian Decloedt BE Defence)

Portuges bergachtig decor voor de A-109's

Bell AB-212 autrichien et forces spéciales (Christian Decloedt BE Defence)

Oostenrijkse Bell AB-212 en Special Forces

Fire Blade

Gedurende twee weken (van 1 tot 12 mei), heeft het 17^{de} Smaldeel "Griffon" van de 1^{ste} Wing van Beauvechain met de medewerking van vier andere naties (Oostenrijk, Slovenië, Duitsland en Hongarije) deelgenomen vanaf Pàpa in Hongarije aan de oefening Fire Blade. Naast een actieve deelname aan *Combined Air Operations* of COMAO, hebben de Belgen ook onafhankelijke vluchten uitgevoerd en hun schootstechnieken verbeterd. Majoor Nicolas Coucke, commandant van het 17^{de} Smaldeel legt uit: "Fire Blade is een tactische oefening van het Europees Agentschap voor Defensie (EDA). De COMAO vormen het orgelpunt van het tactisch gebruik van de helikopters. Verschillende toestellen van verschillende landen voeren gezamenlijk een zending uit. Dat vergt een grote coördinatie. Er zijn ongeveer zes uren nodig voor de voorafgaande planning. Wij beginnen om 8 uur maar vliegen slechts tegen 14 uur. Een zending duurt tussen anderhalf uur en twee uren. Wij leren dus om samen te vliegen, bij dag en bij nacht, en gebruik makend van dezelfde tactieken zodat we niet voor verrassingen komen te staan.

Hier, in Hongarije, kunnen wij gebruik maken van de grote schietvelden waardoor we onze competenties kunnen bijschaven en onze bemanningen kunnen opleiden voor het schieten. Voor ons is deze oefening een van de meest geapprecieerde van het jaar. Hier kunnen we ons meten met andere landen en ons niveau evalueren. Wij kunnen op een significante manier de kennis van de technieken van het luchtgevecht van onze jonge piloten vergroten. Het is bovendien een gelegenheid om onze Belgische kleuren in het buitenland te verdedigen en te tonen dat wij een betrouwbare partner blijven van Europa en van de NAVO". (Belgian Defence)

CheckSix

Fire Blade

Pendant deux semaines (1 au 12 mai), avec le concours de quatre autres nations (Autriche, Slovénie, Allemagne et Hongrie), la 17^e Escadrille "Griffon" du 1^{er} Wing de Beauvechain a participé depuis Pàpa en Hongrie à l'exercice Fire Blade. Outre une participation active aux *Combined Air Operations* ou COMAO, les Belges ont également effectué des vols indépendants et ont parfait leurs techniques de tir.

Le major Nicolas Coucke, commandant de la 17^e escadrille, explique : « Fire Blade est un exercice tactique de l'Agence européenne de Défense (EDA). Les COMAO constituent le point d'orgue de l'utilisation tactique des hélicoptères. Différents appareils de divers pays mènent conjointement une mission. Cela nécessite une grande coordination. Il faut environ six heures pour en effectuer la planification préalable. Nous commençons à 8 heures, mais ne volons vraiment que vers 14 heures. Une mission dure entre une heure et demie et deux heures. Nous apprenons donc à voler ensemble, de jour comme de nuit, en utilisant les mêmes tactiques afin d'éviter d'être surpris en opération. »

Ici, en Hongrie, nous pouvons profiter des vastes champs de tir permettant de maintenir nos compétences et d'entraîner nos équipages au tir. Pour nous, cet exercice est l'un des plus appréciables de l'année. Ici, nous pouvons nous mesurer à d'autres pays et évaluer notre niveau. Nous pouvons considérablement élever les connaissances des techniques de combat de nos jeunes pilotes. Bien évidemment, c'est aussi l'occasion de défendre les couleurs belges à l'étranger et de montrer que nous restons un partenaire fiable de l'Europe et de l'OTAN». (Belgian Defence) Ici, en Hongrie, nous pouvons profiter des vastes champs de tir permettant de maintenir nos compétences et d'entraîner nos équipages au tir. Pour nous, cet exercice est l'un des plus appréciables de l'année. Ici, nous pouvons nous mesurer à d'autres pays et évaluer notre niveau. Nous pouvons considéra-



Agusta A-109 armé de mitrailleuses. (Christian Declodt BE Defence)

Met machinegeweer bewapende A-109

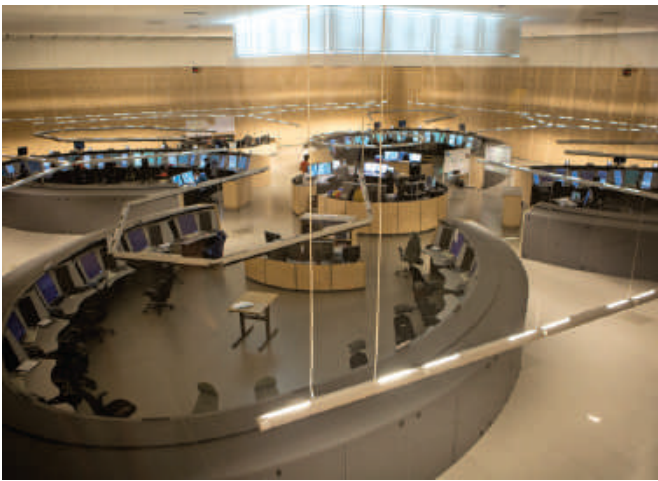
blement élever les connaissances des techniques de combat de nos jeunes pilotes. Bien évidemment, c'est aussi l'occasion de défendre les couleurs belges à l'étranger et de montrer que nous restons un partenaire fiable de l'Europe et de l'OTAN». (Belgian Defence)

Luchtverkeercontrole, samenwerking tussen Belgocontrol en Defensie

Minister van Mobiliteit François Bellot en Minister van Defensie Steven Vandeput hebben een protocol akkoord uitgewerkt voor de collocatie van de burgerlijke en militaire luchtverkeercontrole op de site van Belgocontrol te Steenokkerzeel. Dit protocol akkoord werd ondertekend op 19 mei door de twee ministers in aanwezigheid van de bestuurders van de openbare onderneming en vertegenwoordigers van de staf van de Luchtcomponent. Na het bekijken van de resultaten van de synergie van burgers en militairen in het domein van het beheer van het luchtverkeer in andere Europese landen (ondermeer in de noordelijke landen) heeft België zich op haar beurt ook gelanceerd in een programma van samenwerking om op die manier een eerste rol te kunnen spelen op Europees niveau. Op 21 april 2015 was de eerste stap de intentieverklaring tussen Defensie en Belgocontrol om te bestuderen welke de mogelijkheden waren voor de collocatie van de militaire luchtcontrole op de site van Steenokkerzeel en de integratie van de diensten van de militaire luchtnavigatie in de structuren en systemen van Belgocontrol. Met deze studie kon een gemeenschappelijke business case gedefinieerd worden tussen beide partijen. Het protocol dat nu ondertekend werd is de definitieve start van het project. Dank zij deze synergie kan ons land zich ten volle inschrijven in het kader van het programma "Enkelvoudig Europees luchtruim" van de Europese Gemeenschap en meer bepaald de dimensie van flexibel gebruik van het luchtruim.

Contrôle aérien, collaboration entre Belgocontrol et Défense

Le ministre de la Mobilité François Bellot et le ministre de la Défense Steven Vandeput ont conclu un protocole d'accord sur la colocalisation du contrôle aérien civil et militaire sur le site de Belgocontrol à Steenokkerzeel. Ce protocole d'accord a été signé le 19 mai par les deux ministres, en présence des dirigeants de l'entreprise publique et de représentants de l'état-major de la Composante Air. Au vu des résultats obtenus dans la synergie civile et militaire dans le domaine de la gestion du trafic aérien dans d'autres pays européens (notamment les pays du nord), la Belgique se lance à son tour dans un programme de rapprochement afin de rester un acteur de premier rang à l'échelon européen. Le 21 avril 2015, la déclaration d'intention entre la Défense et Belgocontrol afin d'étudier les possibilités de colocalisation du contrôle aérien militaire sur le site de Steenokkerzeel et l'intégration des services de navigation aérienne militaire dans les structures et systèmes de Belgocontrol a été le premier jalon de ce processus. Cette étude a permis de définir un business case commun entre les deux parties. Le protocole signé aujourd'hui est le départ effectif de ce projet. Cette synergie permettra de s'inscrire pleinement dans le cadre du programme « ciel unique européen » de l'Union européenne en particulier dans sa dimension utilisation flexible de l'espace aérien. Par ailleurs, cette synergie facilitera les évolutions technologiques avec le déploiement du programme SESAR, les évolutions opérationnelles avec la restructuration de



À l'avant plan l'espace réservé aux contrôleurs militaires
(Malek Azoug BE Defence)

Op de voorgrond de gereserveerde ruimte voor de militaire controleurs

Les ministres Francois Belot et Steven Vandeput (Malek Azoug BE Defence)

De Ministers Francois Belot en Steven Vandeput

Ministres, autorités civiles et militaires pour une signature historique
(Malek Azoug BE Defence)

Ministers, burger en militaire autoriteiten voor een historische handtekening



Deze synergie zal trouwens de technologische evolutie vergemakkelijken met de ontplooiing van het programma SESAR, samen met de operationele evolutie en de herstructurering van het luchtruim, het optimaliseren van de vluchtprocedures en de economische evolutie in afwachting van het bereiken van de doeleinden van de economische efficiëntie. (Belgocontrol en Defence)

l'espace aérien et une optimisation des procédures de vol, et les évolutions économiques avec l'atteinte d'objectifs d'efficacité économique. (Belgocontrol et Defence)

NATO Défilé, Florennes et Melsbroek in actie

Alle hens aan dek te Florennes! Ditmaal is het niet om te vertrekken voor een buitenlandse zending, maar wel om het défilé te organiseren en te coördineren dat voorzien is voor de inhuldiging van het nieuwe complex van de NATO te Brussel. Het is de Vlieggroep van de 2 Wing Tac die belast is, met Commandant Harly, verantwoordelijke officier

Défilé OTAN, Florennes et Melsbroek en action

Branlebas de combat à Florennes! Cette fois il ne s'agit pas de se projeter en missions extérieures, mais bien d'organiser et d'assurer la coordination du défilé prévu pour l'inauguration du nouveau complexe de l'OTAN à Bruxelles. C'est le Groupe de vol du 2 Wing Tac qui gère avec le Commandant Harly officier responsable du projet de l'Etat-Major de la Composante Air, la mise en place de cette COMAO particulière. Au total ce sont 9 nations (USA, Tchéquie, Italie, Allemagne, Angleterre, France, Luxembourg (OTAN) Pays-Bas et Bel-

Deux des trois A-400M "Atlas" présents à Florennes (Serge Nemry)

Twee van de drie A-400M "Atlas" aanwezig in Florennes





Deux Fighting Falcon du 2^{ème} Wing et deux du 52 Fighter Wing de l'USAF (Serge Nemry)

Twee Fighting Falcons van de 2^{de} Wing en twee van 52 Fighter Wing USAF



Un belge leader de deux Gripen tchèque et d'un Typhoon italien (Serge Nemry)

Een Belg leader van twee Tsjechische Grippens en een Italiaanse Typhoon



Précision optimale pour le défilé OTAN (BE Defence)

Maximum precisie voor het NATO defile



Air Force One et Two sur le tarmac de Brucargo (Philippe Deweert)

Air Force One en Two op de tarmac van Brucargo

van het project van de Staf van de Luchtcomponent, voor het samenstellen van deze wel speciale COMAO. In totaal zijn het 9 naties (USA, Tsjechië, Italië, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Luxemburg (NATO), Nederland en België met 26 toestellen. Aanvankelijk waren er veel meer voorzien maar sommige landen hadden zich om diverse redenen teruggetrokken. De configuratie van het defilé die gemengde formaties combineerde van "jacht en transport" maakte het noodzakelijk om op verschillende hoogtes te werken gaande van 750 ft voor de eerste golf jachtvliegtuigen met F-16, Typhoon en Gripen, 1.000ft voor de drie A-400M en de escortes samengesteld uit Rafale en Typhoon en 1.500ft voor de AWACS en de Nederlandse Fighting Falcon's. De dag ervoor bracht een algemene repetitie alle vliegtuigen samen op het tarmac van Florennes. Het was de eerste keer dat drie mastodonten zoals de A-400M geparkeerd werden in de zone Noord. Het is een optie die alleen de 2 Wing kan bieden. De andere vliegtuigen gebruikten de parking van de vroegere TLP. Op "D" dag verstoorde de laattijdige aankomst van de Duitse kanselier Merkel de timing met enkele minuten. De piloten die gewend zijn aan moeilijke omstandigheden hebben de situatie goed beheerd. Good Show.

gique avec 26 appareils. Initialement il devait y en avoir beaucoup plus, mais, certains pays, se sont, pour diverses raisons retirés. La configuration du défilé qui combinait des formations mixtes "chasse et transport" à nécessité de travailler à des altitudes différentes allant de 750 ft pour la première vague des chasseurs F-16, Typhoon et Gripen, 1.000ft pour les trois A-400M et les escortes composées de Rafale et Typhoon et 1.500ft pour l'AWACS et les Fighting Falcon hollandais. La veille, une répétition générale a rassemblé tous les aéronefs sur le tarmac de Florennes. C'était une première de voir trois gros porteurs comme l'A-400M parkés dans la zone nord.

NATO Headquarters (Bart Rosselle BE Defence)



CheckSix

Te Melsbroek is het ook zeer druk en het personeel van de 15^{de} Wing moet het hoofd bieden aan talrijke uitdagingen. De Wing verzekert vanaf het plateau van Brucargo en van haar eigen parking het onthaal van talrijke staatshoofden, leden van de NATO, en beheert de ontvangst van de vliegtuigen, het ravitailleren en de logistiek die eigen is aan de bemanningen. Er zijn grote vliegtuigen zoals de twee Boeing VC-25A (Boeing 747), Air Force One en Air Force Two en andere vliegtuigen voor lange en middellange afstand, en jets vaak voorzien van de kleuren van de bezoekende naties. De dagen voorafgaand aan de aankomst van de VVIP's hebben talrijke transportvliegtuigen C-17, C-130, Transal en andere cargo's, voertuigen en materieel aangebracht met betrekking tot de beveiliging. Er waren daarbij ondermeer de twee gepantserde Cadillac's, met als bijnaam "The Beast", die 8 ton wegen en 14 miljoen euro kosten per stuk... Na de inhuldiging is het de rush in omgekeerde richting, met eerder variabele vertrektijden voor sommigen, wat de stress natuurlijk verhoogt. Deze dagen onder hoogspanning zijn verlopen bij een zeer hoog beveiligingsniveau, waarbij bewapende A-109 helikopters opereerden samen met de helikopters van de Eenheid Luchtsteun van de Federale Politie. In het operationeel centrum van het dispositief waren vertegenwoordigers van de Secret Service aanwezig die de operaties volgden en naar gelang de omstandigheden meevlogen met de bemanningen. (S.Nemry)

Interceptie - Interception (© BE Defence)

Une option que seule la base du 2 Wing peut offrir. Les autres avions occupaient le parking de l'ancien TLP. Le jour "J" l'arrivée tardive de la Chancelière allemande Merkel, a perturbé le timing de quelques minutes. Habités aux situations difficiles, les pilotes ont bien géré la situation. Good Show.

A Melsbroek, l'effervescence est également forte et le personnel du 15^{ème} Wing doit faire face à de nombreux défis. Le Wing assure depuis le plateau de Brucargo et de son propre parking, l'accueil de nombreux chef d'État, membres de l'OTAN, gère la réception des avions, assure les ravitaillements ainsi que la logistique liée aux équipages. Il y a des gros porteurs comme les deux Boeing VC-25A (Boeing 747), Air Force One et Air Force Two ainsi que d'autres appareils - longs et moyens courriers - et des jets souvent ornés des couleurs des nations visiteuses. Les jours précédant l'arrivée des VVIP, de nombreux avions de transport C-17, C-130, Transal et autres cargos ont amenés des véhicules et du matériel lié à la sécurité. Il y avait notamment les deux Cadillac blindées surnommées "The Beast" pesant 8 tonnes et coûtant 14 millions d'euros pièce... L'inauguration terminée, le rush s'est fait dans l'autre sens, avec des horaires de départ plutôt variable pour certains, ce qui augmentait le stress. Ces journées sous haute tension se sont déroulées sous un niveau de sécurité très élevé, qui a impliqué des hélicoptères A-109 armés opérants aux côtés des hélicos de l'Unité d'Appui aérien de la Police fédérale. Au centre opérationnel du dispositif, des représentants de la CIA suivaient les opérations et selon les circonstances accompagnaient les équipages en vol. (S.Nemry)



EAPM

In het kader van het Readiness Action Plan van de NAVO heeft België besloten van opnieuw vier F-16's in te zetten op de basis van Amari in Estland. Een detachement van 50 militairen zal ontplooid worden van september tot december 2017. Drie leden van het detachement, specialisten luchtcontroleurs, zullen vanuit de Control & Reporting Post van Amari, de training van de Estlandse luchtcontroleurs begeleiden. (Belgian Defence)

EAPM

Dans le cadre du Readiness Action Plan de l'OTAN, la Belgique a décidé d'engager à nouveau quatre F-16 sur la base d'Amari en Estonie. Un détachement composé de 50 militaires sera déployé de septembre à décembre 2017. Trois membres de ce détachement, spécialiste du contrôle aérien, vont, depuis le Control & Reporting Post d'Amari, affiner l'entraînement des contrôleurs estoniens. (Belgian Defence)

F-16 in het Hoge Noorden

Vijf Belgische F-16's hebben van 22 mei tot 1 juni deelgenomen aan Arctic Challenge Exercise 17 (ACE 17) georganiseerd in Scandinavië door de tripartite Nordic Defence Cooperation (NORDEFECO) bestaande uit Noorwegen, Finland en Zweden. Een honderdtal vliegtuigen, waarvan tachtig jagers van elf verschillende nationaliteiten, hebben geëvolueerd in COMAO (COMposite Air Operations) vanaf de basissen van Bodo (Noorwegen), Kallax (Zweden) en Rovaniemi (Finland). Het detachement Van de Belgische Luchtmacht, voor dewelke het de eerste keer was dat deelgenomen werd aan ACE, bestond uit 64 militairen afkomstig uit Kleine-Brogel en Florennes.

F-16 dans le Grand Nord

Cinq F-16 belges ont participé du 22 mai au 1^{er} juin à Arctic Challenge Exercise 17 (ACE 17) organisé en Scandinavie par la tripartite Nordic Defence Cooperation (NORDEFECO) composée de la Norvège, de la Finlande et de la Suède. Une centaine d'avions, dont quatre-vingts chasseurs de onze nationalités différentes, ont évolué en COMAO (COMposite Air Operations) depuis les bases de Bodo (Norvège), Kallax (Suède) et Rovaniemi (Finlande). Le détachement de la Force aérienne belge, pour qui c'était la première participation à ACE, était composé de 64 militaires provenant de Kleine-Brogel et Florennes. Si Arctic Challenge Exercice 17 s'impose en tant qu'exercice



Bodo, tussen de zee en de fjords

Bodo, entre mer et fjords (Daniel Orban BE Defence)

Un paysage déroutant attend les belges (Daniel Orban BE Defence)

Een onbekend landschap verwacht de Belgen

F-16 norvégien au décollage sur une piste détrempée (Julie-Hélène Gunther Luftorsvaret)

Een Noorse F-16 stijgt op vanop een doorweekte baan

Un "B" et un "A" du 331 skv norvégien (Daniel Orban BE Defence)

Een "B" en een "A" van het Noorse 331 skv



Un pilote "350" au pré-flight check. (Daniel Orban BE Defence)

Een piloot van "350" bij de pre flight check



CheckSix

Artic Challenge Exercice 17 is wel belangrijk als grote oefening in het kader van de training van de bemanningen, maar het is voor de NAVO en haar partners een gelegenheid om aan Rusland te tonen dat ze een belangrijke luchtmacht coalitie kunnen ontplooiën. De Belgen opereerden vanaf Bodo waar de F-16's van het 331e en 332e Squadron gebaseerd zijn. Twee DA-20 voor elektronische oorlogsvoering (COBHAM), een Noorse Hercules, zeven Tornado's GR4 van de Royal Air Force en acht Zweedse JAS Gripen waren eveneens gestationeerd op deze basis die niet ver van de poolcirkel gelegen is. Twaalf Finse F/A-18 Hornet en drie NH90, Amerikaanse F-15C/D, vier Mirage 2000-5, twee Mirage 200C en twee Rafale's, een Duits ravitailleringvliegtuig A310 MRTT en een Canadese C-130 evolueerden vanaf Rovaniemi, een gemengd, burger en militair, vliegveld, dat vlak naast het dorp ligt waar de Kerstman woont! Vanaf de basis van Kallax-Lulea Airport, gelegen aan het noordelijke einde van de Botnische Golf, opereerden er achttien JAS-39 C/D Gripen,

majeur dans le cadre de l'entraînement des équipages, c'est aussi, pour l'OTAN et ses partenaires, une opportunité de montrer à la Russie leur capacité à déployer une importante coalition aérienne. Les Belges ont opéré depuis Bodo où sont basés les F-16 des 331e et 332e Squadron. Deux DA-20 de guerre électronique (COBHAM), un Hercules norvégien, sept Tornado GR4 de la Royal Air Force et huit JAS Gripen suédois étaient également stationnés sur cette base située non loin du cercle polaire arctique. Douze F/A-18 Hornet et trois NH90 finlandais, des F-15C/D américains, quatre Mirage 2000-5, deux Mirage 200C et deux Rafale, un avion ravitailleur A310 MRTT allemand et un C-130 canadien évoluaient depuis Rovaniemi, un aé-

Décollage post combustion allumée pour le FB-17
(Julie-Hélène Gunther Luftorsvaret)

Take off met naverbranding van de FB-17



een C-130 TP (transport en ravitaillering in vlucht) en een Zweedse SAAB-100B Argus voor bewaking van het luchtruim en elektronische oorlogsvoering. Acht Zwitserse FA-18 C/D Hornet en twee KC-135 van de US Air Force waren ook gestationeerd op dit platform. Het enorme luchtruim dat voor deze grote XXL-oefening voorbehouden was strekte zich uit over een lengte van 750 km en een breedte van 300 km. Deze weinig bevolkte zone mocht praktisch zonder beperkingen qua hoogte en snelheid overvlogen worden. Belangrijke uitrustingen voor elektronische oorlogsvoering en luchtverdediging, die de uitvoering van de opdrachten ernstig konden belemmeren, dekten het grondgebied dat door de drie organisatoren gedeeld werd. Anderzijds heeft ACE aan de deelnemende luchtmachten de gelegenheid gegeven om sommige trainingen te moduleren in functie van hun eigen behoeften. Daar werd gebruik van gemaakt door de Belgen om de vorming van de jonge piloten van de smaldelen bij te werken, ondermeer in het kader van de luchtgevechten tussen toestellen van verschillende types. Aangezien deze coalitie opereerde vanaf drie verschillende basissen die honderden kilometer van elkaar gelegen waren, werden belangrijke communicatiemiddelen en videoconferenties ingezet om te zorgen voor zorgvuldige voorbereidingen en nauwkeurige briefings. (S.Nemry)

roport mixte, civil et militaire, qui jouxte le village où réside le Père Noël! Depuis la base de Kallax — Lulea Airport, située à l'extrémité nord du Golfe de Botnie, ce sont dix-huit JAS-39 C/D Gripen, un C-130 TP (transport et ravitaillement en vol) et un SAAB-100B Argus de surveillance aérienne qui représentaient la Suède. Huit FA-18 C/D Hornet suisses et deux KC-135 de l'US Air Force stationnaient eux aussi sur cette plateforme. L'immense zone aérienne dédiée à cet exercice taille XXL s'étendait sur 750 km de long et 300 km de large. Cette zone peu peuplée pouvait être survolée quasi sans restriction d'altitude et de vitesse. D'importants équipements de guerre électronique et de défense aérienne, qui compliquaient la réalisation des missions, couvraient le territoire partagé par les trois pays organisateurs. D'autre part, ACE a permis aux forces aériennes participantes de moduler certains entraînements en fonction de leurs besoins propres. Une caractéristique mise à profit par les Belges pour parfaire la formation des jeunes pilotes des escadrilles, notamment dans le cadre de combats aériens contre des appareils de types différents. Comme cette coalition opérait depuis trois bases différentes, distantes de plusieurs centaines de kilomètres, d'importants moyens de communication et de visioconférence ont permis des préparatifs méticuleux et des débriefings pointus. (S.Nemry)

Landivisiau, NTM 2017, au décollage le FA-94. (Serge Nemry)

Landivisiau, NTM2017, de FA-94 bij het opstijgen



Tijgers in Bretagne! 'In Sanguine Vinum''

Tijdens de eerste twee weken van juni was het gebrul van Tijgers te horen vanaf het plateau van de basis van de Aéronavale van Landivisiau (Finistère). Er werden inderdaad enkele specimen geobserveerd van deze angstaanjagende vleeseters, maar eigenaardig genoeg, ging het in werkelijkheid om tweevoetige mensachtigen die rondwandelden en die verkleed waren. Het waren dus geen echte tijger, zoals de Bretoenen zeggen. In feite zijn het piloten en mecaniciens die ter gelegenheid van deze NATO Tiger Meet 2017 (NTM 17), de grote verzameling van eenheden die een tijger in hun embleem

Des Tigres en Bretagne! 'In Sanguine Vinum''

Durant la première quinzaine du mois de juin, le feulement des tigres s'est fait entendre loin au-delà du plateau de la Base Aéronavale de Landivisiau (Finistère). Si, effectivement on a pu y observer quelques spécimens de ce redoutable carnivore qui, bizarrement, déambulaient sur deux pattes, force a été de constater qu'il s'agissait en réalité d'humains déguisés et non de vrais tigr, comme disent les bretons. De fait, ce sont des pilotes et mécanos qui, à l'occasion de ce NATO Tiger Meet 2017 (NTM 17), ce grand rassemblement d'unités qui portent comme emblème le tigre, ont revêtu leur tenue



Le superbe Gripen du 211 Takticka Letka tchèque (Serge Nemry)

*De prachtige Gripen
van het Tchechoslovaakse 211 Takticka Letkat*



À l'instar du FB-15, décoration simplifiée pour le reste de la délégation de la "31" (Serge Nemry)

Een eenvoudige decoratie voor de delegatie van het 31^{ste}



Post combustion "on" pour le Tornado de Schleswig (Serge Nemry)

Naverbranding "on" voor de Tornado van Schleswig



Mini Rafale pour les mécanos (Serge Nemry)

Mini Rafale voor de mekaniekers

dragen, deze bijzondere uitrusting hebben aangetrokken. Dus, in plaats van te spreken van gegrom, moet men het eerder hebben over het gebrul van de reactoren van de straaljagers die deelnemen aan deze oefening. Want een Tiger Meet is eerst en vooral een internationale oefening waarbij de piloten zich kunnen trainen in een grote waaier van zendingen die nauw aanleunen bij wat ze kunnen beleven tijdens oorlogsoperaties.

Landvisiau is gelegen in de nabijheid van de Atlantische oceaan en de Noordzee waardoor oefeningen in een maritieme omgeving met schepen benadrukt werden. Enkele helikopters namen ook deel

bien particulière. Alors, plutôt que de feulement, il faut évidemment parler de rugissement, celui des réacteurs qui équipent les chasseurs présents pour cet exercice. Car, un Tiger Meet, c'est avant tout un exercice international qui permet aux pilotes de s'entraîner dans une large panoplie de missions très proches de ce qu'ils peuvent rencontrer lors d'opérations de guerre. Landvisiau étant proche de l'Atlantique Nord et de la Manche les exercices en zone maritime, impliquant des navires ont été privilégiés. Quelques hélicoptères ont également participé à cet exercice dont certains ont revêtu la tenue de circonstance.





aan deze oefening en sommige hadden daarbij ook een bijzondere aangepaste beschildering. Sommige van de deelnemende vliegtuigen tonen speciale beschilderingen, zoals de Tsjechische Gripen of de Zwitserse F-18 Hornet, die getuigen van een grote kunstzin. De Flottille 11F, gastheer van de NTM dit jaar, varieerde met zwart en wit, terwijl andere eerder diskreet bleven, zoals onze noorderburen. Het bijzondere aan deze flottille is dat zij als embleem een zeepaardje hebben en geen tijger... Dat is wel origineel! En de Belgen? Onder impuls van "Vrieske", piloot, en bij gelegenheid piraat, werd de FA-94 versierd met de zwarte vlag van de piraten waarop de auteur de menselijke schedel heeft vervangen door die van een tijger. Een klein gedeelte van de achterste romp en de onderkant van het staartvlak werden voorzien van tijgerkleuren en op de top ervan staat de vermelding "les pirates embarqués" een kleine kwinkslag naar Flottille 11F, de gevechtseenheid die gestationeerd is te Landi en die geregeld ingescheept wordt op de Charles De Gaulle. De "Viper" werd reeds voorgesteld te Kleine Brogel op 18 mei tijdens een regenachtige dag. De andere F-16's van de delegatie kregen een vereenvoudigde maar toch zeer kleurige versiering. Velen, vooral bij de anciens, vonden het spijtig dat de F-16 van Kee-Bee geen integrale beschildering had gekregen zoals in het verleden. Het zijn echter operationele vereisten die deze beperking hebben opgelegd, zoals ook bij de andere smaldelen van onze Luchtmacht van toepassing is. Het hoogtepunt van deze oefening is de overhandiging van de trofeeën waaronder de zeer begeerde zilveren tijger. En de winnaar is: het 31ste "Tijger" Smaldeel van Kleine Brogel dat hem voor de 10de keer wint sinds 1978. Bij het beklimmen van de podia heeft "31" zich op de hoogste trap gehesen voor de Best flying unit en de Best looking uniform (Pirates), en, zoals de piloten het hard uitroepen "Once a Tiger, always a Tiger !" De prijs van "Best painted aircraft" werd toegewezen aan 11F en haar zwart-witte Rafale M. (S.Nemry)

Rafale M de la Flottille 11F de Landivisiau (Tom Houquet)

Rafale M van de "Flottille 11F" van Landivisiau

Certains de ces avions arborent des décorations spéciales qui à l'instar du Gripen tchèque ou du F-18 Hornet suisse, relèvent du grand art. La flottille 11F, hôte du NTM cette année, a joué dans le noir et blanc, tandis que d'autres restaient particulièrement discret, à l'instar de nos voisins bataves. La particularité de cette flottille est d'avoir comme insigne un hippocampe et non un tigre... Original non ! Et les belges ? Sous l'impulsion de "vrieske", pilote, et flibustier à ses heures, le FA-94 s'est vu décoré du pavillon noir des pirates où, l'auteur a remplacé le crâne humain par celui d'un tigre. Une petite partie du fuselage arrière et du bas de la dérive ont été tigrés et sur le sommet de celle-ci apparaît la mention "les pirates embarqués" ' petit clin d'œil à la flottille 11F, unité de combat basée à Landi et régulièrement embarquée sur le Charles de Gaulle. Le "Viper" a été présenté à Kleine-Brogel le 18 mai durant une journée pluvieuse. Les autres F-16 de la délégation, ont reçu une déco simplifiée, mais de belle allure. Beaucoup, surtout parmi les anciens, ont regretté que le F-16 de Kee-Bee n'ait pas reçu une peinture intégrale comme par le passé. Ce sont les impératifs opérationnels qui ont dicté cette limitation, répercutée par ailleurs à d'autres escadrilles de notre Force Aérienne. L'apothéose de cet exercice, c'est la remise des trophées dont le très convoité Silver Tiger. Et le vainqueur est : la 31^{ème} Escadrille "Tiger" de Kleine-Brogel qui l'emporte pour la 10^{ème} fois depuis 1978. Trustant les podiums, la "31" s'est classée sur la plus haute marche pour le Best flying unit et le Best looking uniform (Pirates), et, comme le crient fort les pilotes "Once a Tiger, always a Tiger !" Le prix du "Best painted aircraft" a été attribué à la 11F et son Rafale M noir et blanc. (S.Nemry)



Un pilote prêt au départ. (Malek Azoug - BE Defence)

Een piloot klaar voor het vertrek

Operatie Desert Falcon (ODF)

De Belgische F-16's hebben op donderdag 8 juni de kaap van acht duizend vlieguren overschreden tijdens de operatie Desert Falcon (ODF). Sinds oktober 2014 voeren de piloten, altnernend met de Nederlanders, opdrachten uit boven Irak en Syrië. Zij leveren luchtsteun aan de troepen op de grond, voeren aanvallen uit op doelwitten van de Islamitische Staat (IS) en voeren luchtverkenningopdrachten uit voor de coalitie. Snow City, een grote witte vlek (zand) in het midden van de Jordaanse woestijn is de bijnaam van de Belgisch-Nederlandse basis die de F-16's huisvest. Om een beter idee te hebben van het verloop van dergelijke operatie op het terrein hebben de Minister van Defensie, Steven Vandeput, en de leden van de parlementaire commissie voor Defensie een bezoek gebracht aan de basis op 20 maart laatstleden. De Minister en de afgevaardigden waren ook aanwezig toen de F-16 die op dat ogenblik het zeventiendste vliegtuig had volbracht, kwam landen. Het was een memorabel ogenblik voor deze operatie, maar minder spectaculair voor de piloot die, uitgeput, een marathon vlucht van vijf uren achter de rug had met verschillende ravitailleringen in de lucht. "Ik weet sinds vanmiddag dat ik de kaap van 7000 Belgische vlieguren voor ODF heb bereikt en dat het natuurlijk een belangrijke etappe is". Zeventiend vlieguren betekenen zeventiend uren van geleverde luchtsteun aan de troepen op de grond, van aanvallen van doelwitten van IS en van luchtverkenning boven Irak en Syrië. Sinds het begin van de huidige ODF-opdracht die startte in juli 2016, hebben de Belgen 326 zendingen uitgevoerd, wat overeenkomt met ongeveer 3400 vlieguren. Bij deze waren er 45 % "kinetische" opdrachten, wat in het militaire jargon betekent dat er bommen werden afgeworpen op het doelwit; ongeveer 80 % hadden plaats op Iraakes grondgebied. Oorspronkelijk moesten de Belgische F-16's gebaseerd blijven te "Snow City" tot 1 juli, datum waarop Nederland moest overnemen. Maar via een mededeling van Jeanine Hennis-Plasschaert, Minister van Defensie, hebben onze Noorderburen aangekondigd dat ze de "flip-flop" (uitdrukking die het altnernen tussen de twee landen weergeeft) niet zouden uitvoeren omwille van tijdsgebrek en beschikbaarheid van het personeel. Daarop was er een

Opération Desert Falcon (ODF)

Les F-16 belges ont franchi courant mars le cap des sept mille heures de vol au cours de l'opération Desert Falcon (ODF). Depuis octobre 2014, les pilotes effectuent, alternativement avec les Néerlandais, des missions au-dessus de l'Irak et de la Syrie. Ils fournissent un appui aérien aux troupes au sol, attaquent des objectifs de l'État islamique (EI) et exécutent des missions de reconnaissance pour la coalition. Snow City, une grande tache blanche (sable) en plein milieu du désert jordanien est le surnom de la base belgo-néerlandaise qui abrite les F-16. Pour avoir une meilleure idée du déroulement d'une telle opération sur le terrain, le ministre de la Défense Steven Vandeput et les membres de la commission parlementaire de la Défense ont visité la base le 20 mars dernier. Le ministre et les députés étaient également présents lorsque le F-16 qui venait de franchir la sept millième heure de vol a atterri. Un moment mémorable pour cette opération, mais moins spectaculaire pour le pilote qui venait, épuisé, d'achever un vol marathon de cinq heures, avec plusieurs ravitailllements en vol. « Je sais depuis ce midi que j'ai franchi ce cap des 7000 heures de vol belges pour ODF et qu'il s'agit, bien évidemment, d'une étape importante ». Sept mille heures de vol signifient sept mille heures à fournir un appui aérien aux troupes terrestres, à attaquer des objectifs de l'EI et à effectuer des missions de reconnaissance au-dessus de l'Irak et de la Syrie. Depuis le début de la présente mission ODF entamée en juillet 2016, les Belges ont effectué 326 missions soit environ 3400 heures de vol. Parmi celles-ci, 45 % se composaient de missions « cinétiques » qui dans le jargon militaire signifient que des bombes ont été larguées sur des objectifs; quelque 80 % ont eu lieu en territoire irakien. Les F-16 belges restent basés à "snow city" jusqu'au 1er juillet. Passé ce délai, une décision politique sera nécessaire à la poursuite d'un nouvel engagement qui ne pourra de toute manière avoir lieu qu'en janvier 2018 au plus tôt. Les Pays-Bas, par la voix de Jeanine Hennis-Plasschaert, ont déjà annoncé ne pas prendre le "flip-flop" (terme qui désigne l'alternance entre les deux pays) en juillet, faute de temps de préparation et de disponibilité du personnel. (Belgian Defence)



Snow city (Malek Azoug - BE Defence)

discussie tussen de coalitie en ons land. Op 16 juni werd dan een politieke beslissing genomen door de Ministerraad, gesteund door Steven Vandeput, om de facto de Belgische interventie te verlengen tot het einde van het jaar. Na afloop van de raad verklaarde de Minister van Defensie: "De terreur moet bestreden worden aan de bron. Ons land levert een belangrijke bijdrage aan de internationale coalitie tegen de Islamitische Staat". "De strijd tegen de IS heeft ondertussen een beslissende fase bereikt. Wij zijn ter plaatse waar we moeten zijn". (S.Nemry en Belgian Defence)

Sécurisation d'une bombe. (Malek Azoug - BE Defence)

Beveiliging van een bom

Retour de mission au-dessus de l'Irak. (Malek Azoug - BE Defence)

Terugkomst van een opdracht boven Irak

L'ACC et le ministre de la Défense. (Malek Azoug - BE Defence)

ACC en de Minister van Defensie





De rechterkant van FB-24

Le FB-24 côté droit (Bart Rosselle BE Defence)

Verjaardagen bij de vleet

Buiten de verjaardag van het "Eerste" die hierboven aangehaald werd, hebben het 349ste Smaldeel en de OCU de verjaardag van hun oprichting gevierd. Voor het Three Four Nine, zijn het 75 kaarsen die werden uitgeblazen rond de speciaal versierde FA-70. Ook bij de 10de Wing TAC, heeft de Operational Conversion Unit, die haar 30ste verjaardag vierde, sterk toegeslagen met een beschildering die niet onverschillig laat. Uiteindelijk zijn er nu, indien men de demo F-16 "Gizmo" en de "Tiger" er bij telt heeft Kee-Bee 4 "speciale" vliegtuigen terwijl Florennes er 1 heeft.

Anniversaire en cascade

Outre la "Première" évoquée plus avant, la 349^{ème} Escadrille et l'OCU ont aussi commémoré l'anniversaire de leur création. Pour la Three Four Nine, ce sont 75 bougies qui ont été soufflées autour du FA – 70, joliment décoré. Toujours au 10 Wing TAC, l'Operational Conversion Unit, qui fête 30 ans d'existence, a frappé fort avec une peinture qui ne laisse pas indifférent. Finalement, si l'on ajoute le F-16 démo de Gizmo et le "Tiger", Kee Bee abrite 4 avions "spéciaux" pour 1 à Florennes.



Bijzondere tweezitter van het Operational Conversion Unit

Biplace spécial Operational Conversion Unit (Bart Rosselle BE Defence)



De FA-70 in Bodo

Le FA-70 à Bodo (Julie-Helène Gunther Luftforsvaret)

Special "75 years 349 Squadron"

Spécial "75 years 349 Squadron"(Joris Van Boven)



WINGS

BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION



ODF, Jordanie, 28 maart 2016, een Nederlandse piloot, staand voor zijn bewapende F-16, toont de Belgische vlag ter ere van de slachtoffers van de aanslagen van 11 september. Hij zal deze tijdens zijn opdracht meenemen

ODF, Jordanie, 28 mars 2016, devant son F-16 armé, un pilote hollandais arbore le drapeau belge en hommage aux victimes des attentats du 11 septembre. Il va accomplir sa mission avec le drapeau sur son tableau de bord. (1(NLD) ATF ME)