

WINGS



BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION



Charlz, 4000 vluchturen op F-16



Charlz, 4000 heures de vol sur F-16

"That Others May Live"



Combined Joint Personnel Recovery
Standardisation Course

De Luchtcomponent in operaties



La Composante Air en opérations

Sommaire

Belgian Air Force Association

Verantwoordelijke uitgever

LtGen VI b.d. Guido VANHECKE, Ir - Voorzitter
Belgian Air Force Association vzw
p/a "Het Huis der Vleugels"

Montoyerstraat 1, bus 7 - 1000 Brussel

Coördinatie

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

Redactie

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

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

Coordination

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

Rédaction

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

Mise en page

Benoit Goffart

- 02 De vliegtuigen van de pioniers
van het militair vliegwezen (I)

*Les aéroplanes des pionniers
de l'aviation militaire (I)*

- 09 Jurrie Mulier, duiker bij het
40^{ste} Smaldeel SAR, in de schijnwerpers

*À l'honneur : Jurrie Mulier, plongeur
à la 40^{ème} Escadrille SAR !*

- 13 Charlz, 4000, vluchturen op F-16

Charlz, 4000 heures de vol sur F-16

- 16 De Luchtcomponent ontplooit haar vleugels
Bezoek van de Minister van Landsverdediging

*La Composante Air déploie ses ailes
Visite du Ministre de la Défense*

- 24 "That Others May Live"

Combined Joint Personnel Recovery Standardisation Course

- 35 Veranderingen in het 21^{ste} Smaldeel

Mouvements à la 21^{ème} Escadrille

- 40 De Luchtcomponent in operaties

La Composante Air en opérations

COVER 1 (Photo Serge NEMRY).

30 maart 1995, Drie C-130 toestellen op de tarmac in Gosselies. Een foto genomen naar aanleiding van de laatste vlucht van Kommandant Vlieger Xavier Elleboudt, 25 jaar dienst op Hercules en 8.000 vlieguren.

30 Mars 1995, trois C-130 alignés sur le tarmac de Gosselies. Un cliché pris à l'occasion du dernier vol du Commandant Aviateur Xavier Elleboudt, 25 ans sur Hercules et + de 8.000 heures de vol.

BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION



Beste vrienden,
Mission First, people always.

Onze Luchtmacht heeft deze kernachtige zin als zijn jaarlijks motto aangenomen en dit weerspiegelt zeer goed de Luchtmacht mentaliteit die wij sinds altijd gekend hebben.

Voor de "mission", de zending, zetten alle mensen van de Luchtmacht, van de top tot de nederigste functie, zich met hart en ziel in om die naar best vermogen uit te voeren. Een zaak waarin ze op schitterende wijze slagen ondanks de vele budgettaire beperkingen.

Het "people always" is dan wel de betrekking van de verantwoordelijken van de Luchtmacht en van Defence, maar ook hier wordt het steeds maar moeilijker om voor deze mensen een omgeving te scheppen waarin ze zich ten volle kunnen ontplooien en uitleven.

In deze tijden van crisis en besparingen valt het me op dat heel wat categorieën van de bevolking die er in de laatste 20jaar, de vette jaren, steeds op vooruit gegaan zijn en nu met een aanzienlijke besparing geconfronteerd worden, dit onmogelijk kunnen aanvaarden en er niet voor terug schrikken om hun ongenoegen te ventileren over de ganse bevolking, ook al kan deze helemaal niets doen aan hun "probleem".

Het is dan ook vermeldenswaardig dat Defence, die al sedert 1990, continu met besparingen, afslankingen en loze beloften geconfronteerd wordt, dat onze Luchtmacht die zijn personeel in deze jaren met twee derden heeft moeten afslanken, die al meer dan de helft van zijn basissen heeft moeten sluiten en zijn werkingsmiddelen en investeringsmiddelen, steeds maar ziet afnemen nog steeds met fierheid zegt: "Mission first, people always".

Reeds vijf en twintig jaar wordt er telkens weer gesnoeid in de budgetten en personeel.

Reeds vijf en twintig jaar worden de "people always", door besparingen gedwongen, van de ene te sluiten basis naar de andere gestuurd en zonder morren, zonder staken, zonder massale betogingen blijven deze "people always" zich inzetten voor hun taak, voor hun "mission first", voor de veiligheid en de toekomst van hun land.

In Kosovo, Afghanistan, de Baltische staten, Libië, Mali, Polen en Irak. Tijdens humanitaire transport zendingen om het even waar, om het even wanneer. Steeds weer staan ze er.

Chapeau Luchtmacht

Onze vereniging die gestadig groeit, zal altijd haar best blijven doen om deze Luchtmacht spirit te blijven bevorderen, en om daar waar nodig en waar het kan onze zusters en broeders van de Luchtmacht te steunen.

Lt-Gen VI b.d. Guido Vanhecke

Chers amis,
Mission First, people always.

Notre Force Aérienne a choisi pour sa devise annuelle cette courte phrase qui reflète très bien la mentalité Force Aérienne que nous avons connue depuis toujours.

Pour la « mission », chaque membre de la Force Aérienne du sommet jusqu'aux plus petites fonctions, s'y met cœur et âme pour l'effectuer au mieux. Ils y réussissent avec brio malgré les multiples restrictions budgétaires.

Le « people always » exprime en fait le souhait des responsables de la Force Aérienne et de la Défense, mais il leur est aussi de plus en plus difficile de procurer un environnement dans lequel chacun peut pleinement se réaliser et s'épanouir.

Dans ces temps de crise et de restrictions budgétaires, je suis frappé de constater que différentes catégories de la population qui pendant les 20 dernières années, les années d'opulence, sont toujours allées de l'avant et qui maintenant sont confrontées à des restrictions importantes, ne peuvent absolument plus accepter la situation et n'hésitent pas à ventiler leur mécontentement sur toute la population, même si cette façon de faire n'apporte rien à leur « problème ».

Il est donc remarquable que la Défense, qui depuis 1990 déjà, est confrontée en continu à des restrictions budgétaires, des cures d'amaigrissement et des promesses vides, que notre Force Aérienne, qui a dû réduire son personnel des deux tiers, qui a déjà dû fermer plus de la moitié de ses bases et qui voit ses moyens de fonctionnement et d'investissement diminuer de plus en plus, déclare toujours avec fierté « Mission First, people always ».

Déjà vingt-cinq années qu'on taille encore et encore dans les budgets et le personnel.

Déjà vingt-cinq années que les « people always », sont, suite à des restrictions budgétaires, envoyés d'une base à fermer à l'autre et sans grogner, sans faire grève, sans manifestation de masse et ces « people always » continuent à s'engager dans leur tâche avec ardeur, pour leur « mission first », pour la sécurité et l'avenir de leur pays.

Au Kosovo, en Afghanistan, dans les Pays Baltes, en Libye, au Mali, en Pologne et en Irak. Lors de missions de transport humanitaire n'importe où, n'importe quand. Ils y sont toujours.

Chapeau Force Aérienne

Notre association qui grandit constamment, continuera toujours à faire de son mieux pour promouvoir ce spirit Force Aérienne et aider nos frères de la Force Aérienne où ce sera nécessaire et possible.

Lt-Gen Avi e.r. Guido Vanhecke

De vliegtuigen van de pioniers van het militair vliegwezen (I)



Les aéroplanes des pionniers de l'aviation militaire (I)

Het is nu bijna 50 jaar geleden - het was in 1967 - dat het eerste artikel verscheen in de reeks « De la cage à poules au supersonique », in N°18 van « WINGS, tijdschrift van de Belgische Luchtmacht ». De auteur, Lt Col Vlieger M. Terlinden, die zijn geschriften ondertekende met het pseudoniem « Dédale », had de intentie om in elk volgend nummer de karakteristieken te beschrijven van het materieel dat door ons militair vliegwezen gebruikt is geweest. Daarbij wees hij er op dat door het gebrek aan archieven en door de terughoudendheid van onze oudgedienden het niet gemakkelijk was om de taak van onderzoeker op zich te nemen.

Vandaag is de documentatie aanzienlijk gegroeid dank zij ondermeer de verzamelingen aan foto's en aantekeningen die aan de luchtvaartafdeling van het Legermuseum werden geschonken, de Belgische militaire archieven die door Rusland werden overgeheveld en de uitwisseling van informatie via de sociale netwerken. Wij beschikken nu over meer precieze informatie waardoor het mogelijk is om correcter de eerste vliegtuigen te identificeren die door het leger gebruikt werden. In dit en de volgende nummers zullen wij trachten om een beeld op te hangen van de actuele kennis met betrekking tot dit onderwerp.

Il y a près de 50 ans - c'était en 1967 - paraissait le premier article de la série « De la cage à poules au supersonique », dans le N°18 de « WINGS, magazine de la Force Aérienne ». L'auteur, le Lt.-Col. Aviateur M. Terlinden, qui signait ses écrits sous le pseudonyme de « Dédale », se proposait d'exposer dorénavant dans chaque numéro les caractéristiques d'un matériel utilisé par notre aviation militaire, précisant toutefois que le manque d'archives et la modestie des anciens ne facilitait guère la tâche du chercheur.

Aujourd'hui, la documentation s'est considérablement enrichie, grâce notamment aux collections de photos et d'écrits léguées à la section Air du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire, aux archives militaires belges rétrocédées par la Russie, et aux échanges d'informations via les réseaux sociaux. On dispose maintenant de précisions qui permettent d'identifier plus correctement les premiers aéroplanes utilisés par l'armée. Dans ce numéro et dans les suivants, nous vous proposons de faire faire le point sur les connaissances actuelles sur la question.

De « Henri Farman type militaire 1910 », eerste vliegmachine van het Belgisch leger

Van de « HF 3 » tot de « HF type militaire 1910 »

Na het breken van het afstandsrecord op 28 augustus 1909, door 180 km af te leggen in 3 uur en 4 minuten met zijn « N°III », zal Henri Farman nog andere voordelen in de wacht slepen en de steeds groter wordende reputatie als vliegenier zal hem talrijke bestellingen opleveren: een dertigtal HF-3 worden door Franse en buitenlandse piloten besteld, en die reeds niet meer identiek zijn aan het prototype, (en dat moet toch benadrukt worden).. Bij hen zijn er verschillende Belgen, ondermeer Van den Born, ridder J. de Laminne en N. Kinet, die de Farman van de Fransman R. Sommer heeft overgekocht en dat was een van de eerste die gekocht werden. Deze toestellen waren uitsluitend bestemd voor sportieve vluchten, wedstrijden en demonstraties voor enthousiaste toeschouwers. Zij vertonen verschillende variaties ondermeer in de motoren, de vertikale stuurlakken (twee of één) de landingski's, soms met wielen vooraan. De twee horizontale vleugels hebben identieke afmetingen.

Het Franse leger doet einde 1909 een eerste bestelling van vijf toestellen afgeleid van de HF 3, maar deze zijn minder geschikt om een passagier samen met de piloot te vervoeren.

De Henry Farman N°III met watergekoelde Vivinus motor van 50 PK (oude postkaart).

Le « Henri Farman type militaire 1910 », premier aéroplane de l'armée belge

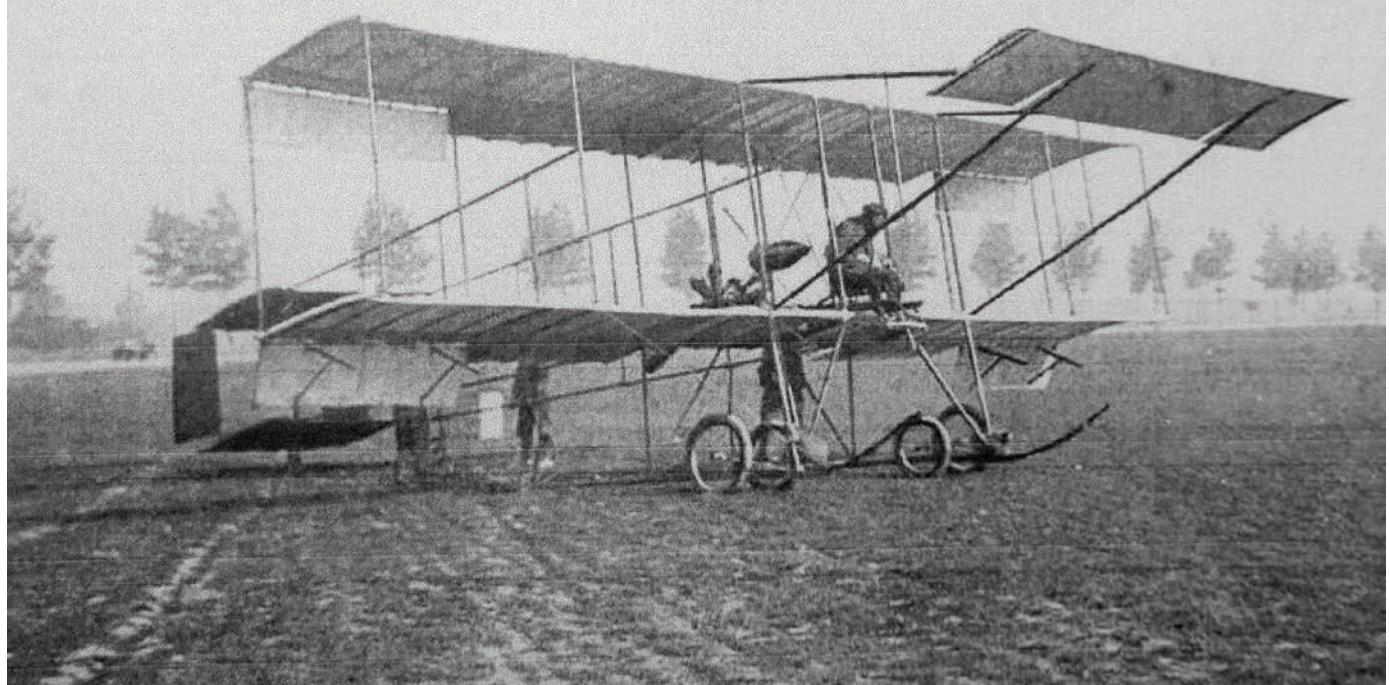
Du « HF 3 » au « HF type militaire 1910 »

Après avoir battu à Reims le record de distance, en parcourant 180 km en 3 heures et 4 minutes, le 28 août 1909 sur son « N°III », Henri Farman va obtenir d'autres récompenses, et la renommée grandissante de l'aviateur lui amène de nombreuses commandes : une trentaine de HF 3, qui ne sont déjà plus, il faut le souligner, identiques au prototype, sont commandés par des pilotes français et étrangers. Parmi eux, on trouve plusieurs belges, dont Van den Born, le chevalier J. de Laminne et N. Kinet, qui a racheté le Farman dont le français R. Sommer avait été un des premiers à faire l'acquisition. Ces aéroplanes, destinés exclusivement aux vols sportifs, aux concours et aux exhibitions devant des foules enthousiastes, présentent des variantes notamment dans les moteurs, dans les dérives verticales (deux ou une), et dans les patins, parfois équipés de roulettes à l'avant. Les deux plans de l'avion sont de dimensions identiques.

L'armée française passe dès la fin de l'année 1909 une première commande de cinq aéroplanes dérivés du HF 3, mais ils conviennent mal pour emporter un passager en plus du pilote.

Le Henry Farman N°III à moteur à refroidissement par eau Vivinus de 50 HP (carte postale ancienne).





HF 3 «reeksmodel» gekocht door Paulhan in 1909, uitgerust met een Gnome motor van 50 PK (oude postkaart).

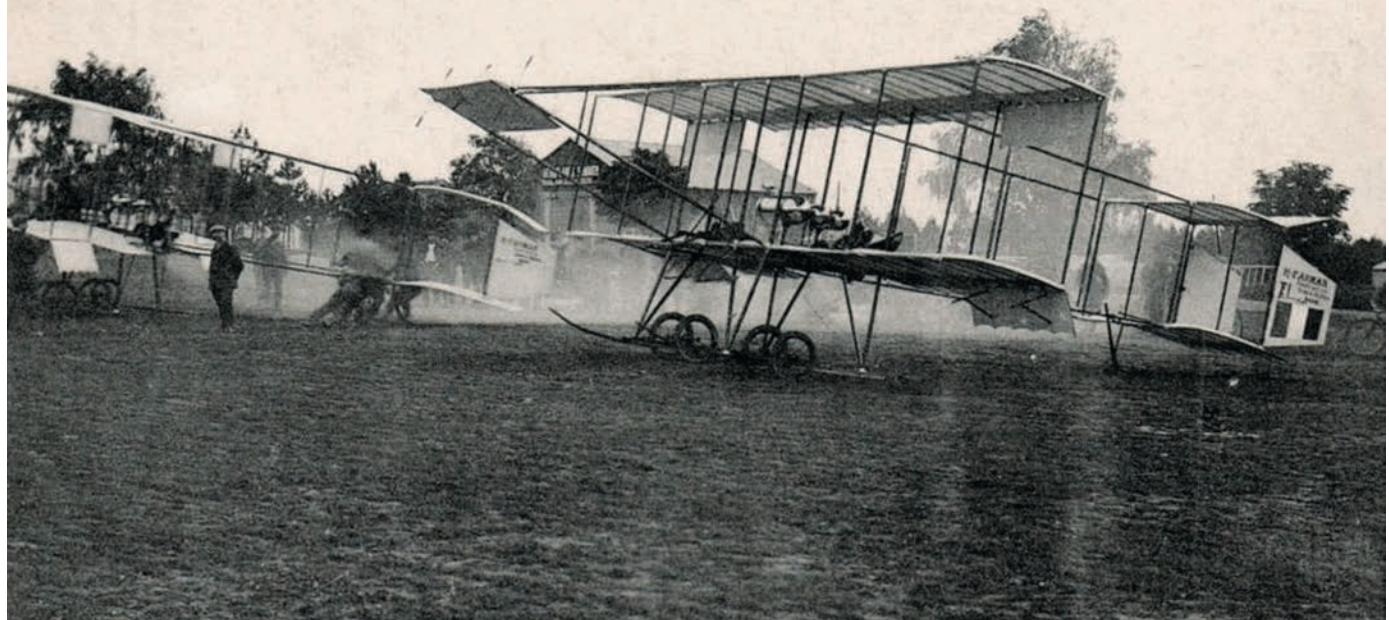
Tijdens het jaar 1910 worden ze dus gemodificeerd met een spanwijdte van de bovenste vleugel die groter is dan die van de onderste. Door deze toename van de vleugeloppervlakte kunnen met de Gnome motor van 50 PK zwaardere lasten, passagiers of brandstof vervoerd worden, en daardoor kan ook de vliegduur verlengd worden. Talrijke andere modellen worden door H. Farman ontwikkeld in 1910, de ene voor sportief gebruik, de andere voor militaire inzet. Een publicatie uit 1911 maakt het onderscheid tussen het «courante militaire type» met een spanwijdte

HF 3 « de série », acheté par Paulhan en 1909. Il est équipé d'un moteur Gnome de 50 HP (carte postale ancienne).

Durant l'année 1910, ils sont donc modifiés avec une envergure du plan supérieur plus importante que celle du plan inférieur. Cette augmentation de la surface alaire permet, avec un moteur Gnome de 50 HP, de transporter des charges plus lourdes, que ce soient des passagers ou du carburant, ce qui accroît l'autonomie de vol. De multiples autres modèles sont élaborés par H. Farman en 1910, les uns toujours pour un usage sportif, les autres pour un usage militaire. Un ouvrage publié en 1911 distingue le « type militaire courant », ayant une envergure de 15,50 mètres, et pou-

Een van de eerste « HF 4 » van het Franse leger, in dienst genomen in het begin van 1910 (oude postkaart).

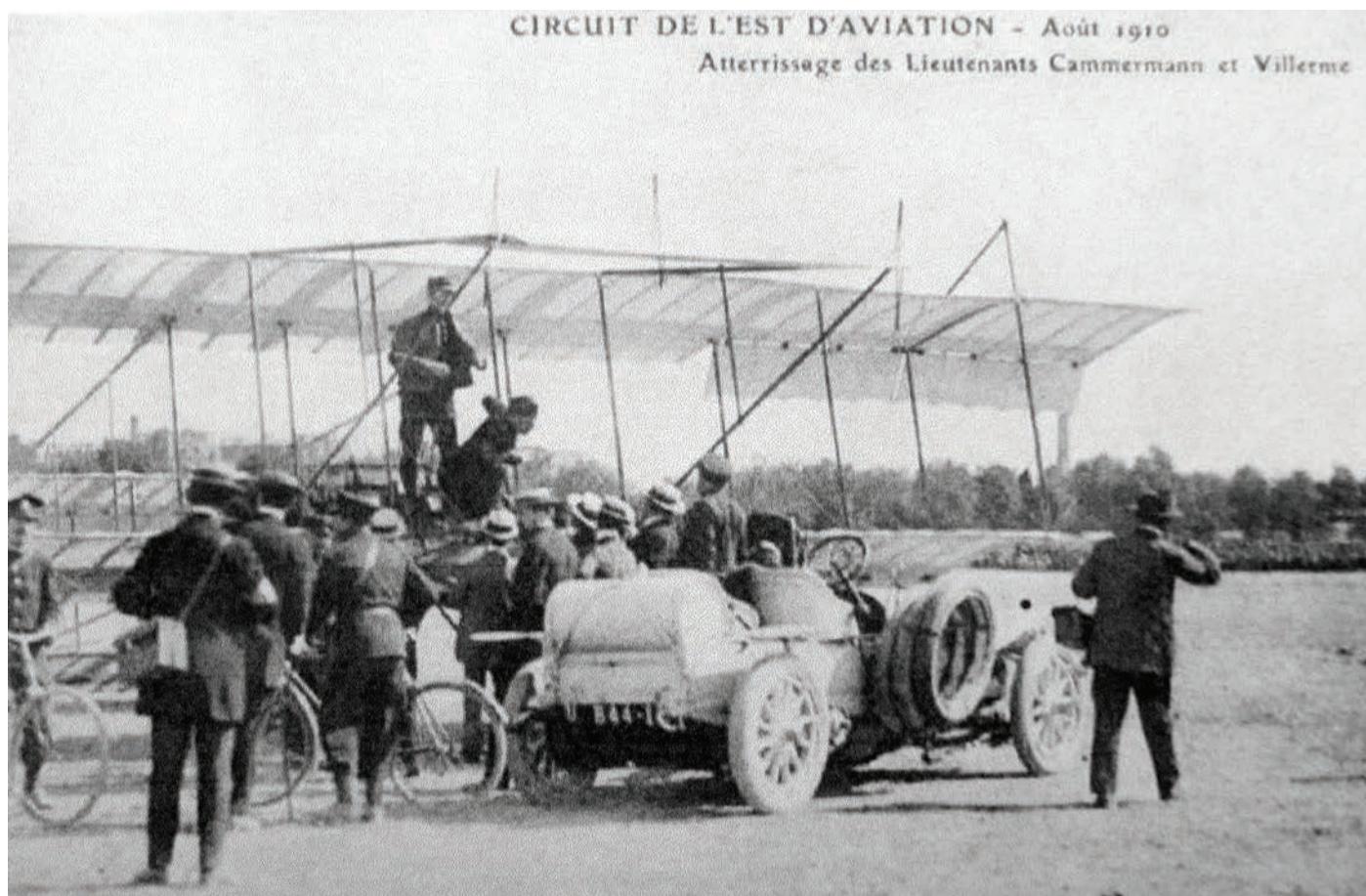
Un des premiers « HF 4 » de l'armée française, entré en service au début de l'année 1910 (carte postale ancienne).





van 15,50 meter, en dat een snelheid van 65-70 km/u kan halen, en het «snelle militaire type», met een spanwijdte van 12 meter, en een snelheid van 90-95 km/u. Er wordt echter geen nummer gebruikt om een onderscheid te maken en de werkelijke spanwi-jtes zijn niet noodzakelijk degene die in de publicaties en op de

vant atteindre 65-70 km/h, et le « type militaire rapide », ayant une envergure de 12 mètres, et pouvant atteindre 90-95 km/h. Cependant, aucun numéro n'est utilisé pour les distinguer, et les envergures réelles ne sont pas nécessairement celles citées dans les ouvrages et sur les cartes postales d'époque. Une chose est



Franse gemodificeerde HF 4: de structuur is lichter en de bovenste vleugel is verlengd (oude postkaart).

postkaarten uit die tijd worden vermeld. Een zaak is duidelijk: het zijn noch «HF-3» noch «HF-4». Het eerste Belgisch militair vliegtuig zal een variante zijn op het «courante militaire type».

Eerste vliegtuig en eerste piloot

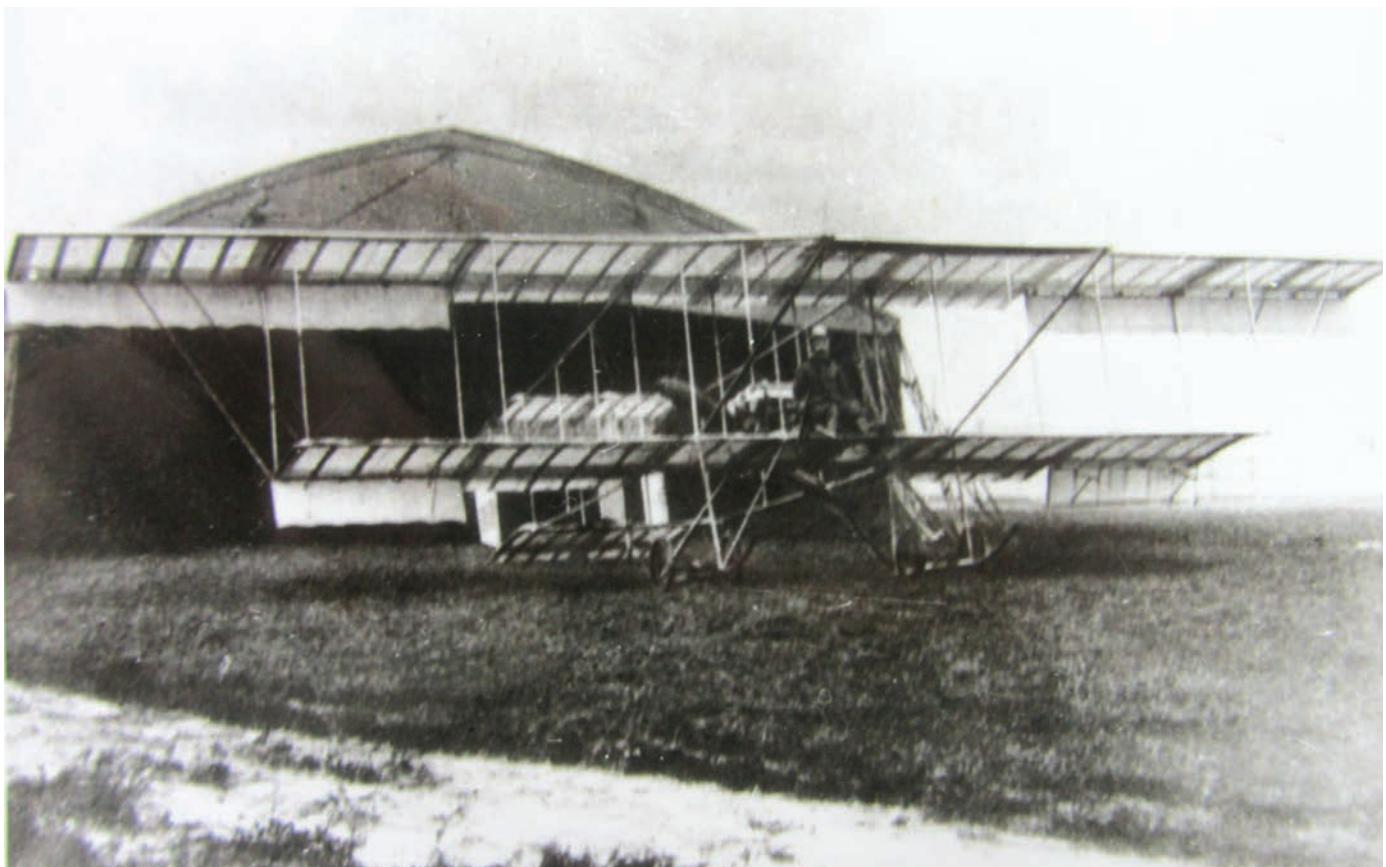
Op 15 september wordt de officiële bestelbrief verstuurd naar ridder J. de Laminne, die exclusieve vertegenwoordiger is voor de Farman vliegtuigen in België. Daarin wordt gepreciseerd dat het «vliegtuig dat het best aangepast is, een Farman tweedekker is met een spanwijdte van 10,5 meter met mogelijkheid tot uitbreiding tot 12 meter, met een Gnome motor van 50 paarden.» De brief vermeldt niet wat de juiste benaming is van het type vliegtuig, dat in feite een « H. Farman type militaire 1910 » is, uitgerust met twee brandstoffanks en een olietank, dwars geplaatst achter de piloot. Het beschikt over drie vertikale stuurvlakken. Hun trapezeachtige vorm is karakteristiek voor de modellen die in 1910 geproduceerd worden. Men gebruikt nog altijd

HF 4 français modifié : la structure est allégée, et le plan supérieur est allongé (carte postale ancienne).

certaine : ce ne sont plus ni des « HF 3 » ni des « HF 4 ». Le premier avion militaire belge sera une version particulière du « type militaire courant ».

Premier avion et premier pilote

Le 15 septembre, la lettre de commande officielle est envoyée au chevalier J. de Laminne, représentant exclusif des avions H. Farman pour la Belgique. Elle précise que « l'appareil convenant le mieux serait un aéroplane Farman, biplan, envergure de 10,5 mètres avec possibilité d'extension à 14 mètres, longueur de 12 mètres, moteur Gnome de 50 chevaux ». Le courrier n'indique pas la dénomination exacte du type d'avion qui est en fait un « H. Farman type militaire 1910 », équipé de deux réservoirs d'essence et un réservoir d'huile disposés en largeur derrière le pilote. Il dispose de trois dérives verticales. Leur forme trapézoïdale est caractéristique des modèles produits en 1910. On applique toujours la technique du simple entoilage : les longerons



Het eerste vliegtuig van het Belgisch Leger: de HF type militaire 1910 voor zijn hangar in zeildoek te Kiewit. Het gebruik van enkelvoudig zeildoek voor de vleugels is duidelijk zichtbaar. (arch. K.L.M.).

de techniek van het enkelvoudige zeildoek: de langsliggers zijn goed zichtbaar. Het dubbele zeildoek, dat steviger is, zal de regel worden voor de militaire vliegtuigen van 1911.

Tijdens deze periode verwijzen de technische documenten vaak naar het jaar van ingebruikname om de verschillende types vliegtuigen te identificeren. Commandant E. Mathieu, die aangeduid wordt op 26 juni 1911 om Kapitein-commandant le Clément de Saint Marcq op te volgen aan het hoofd van de Compagnie «Ouvriers et aérostiers» van de Genie, zal trouwens de hiervoor geuiteerde benaming gebruiken in een officieel rapport van 25 mei 1912. Na de eerste testen te Mourmelon (F) op 4 en 5 november 1910, wordt het vliegtuig dat besteld werd door het Belgische leger gedemonteerd om vervoerd te worden met de trein en daarna per vrachtwagen naar Kiewit, waar het wordt gemonteerd.

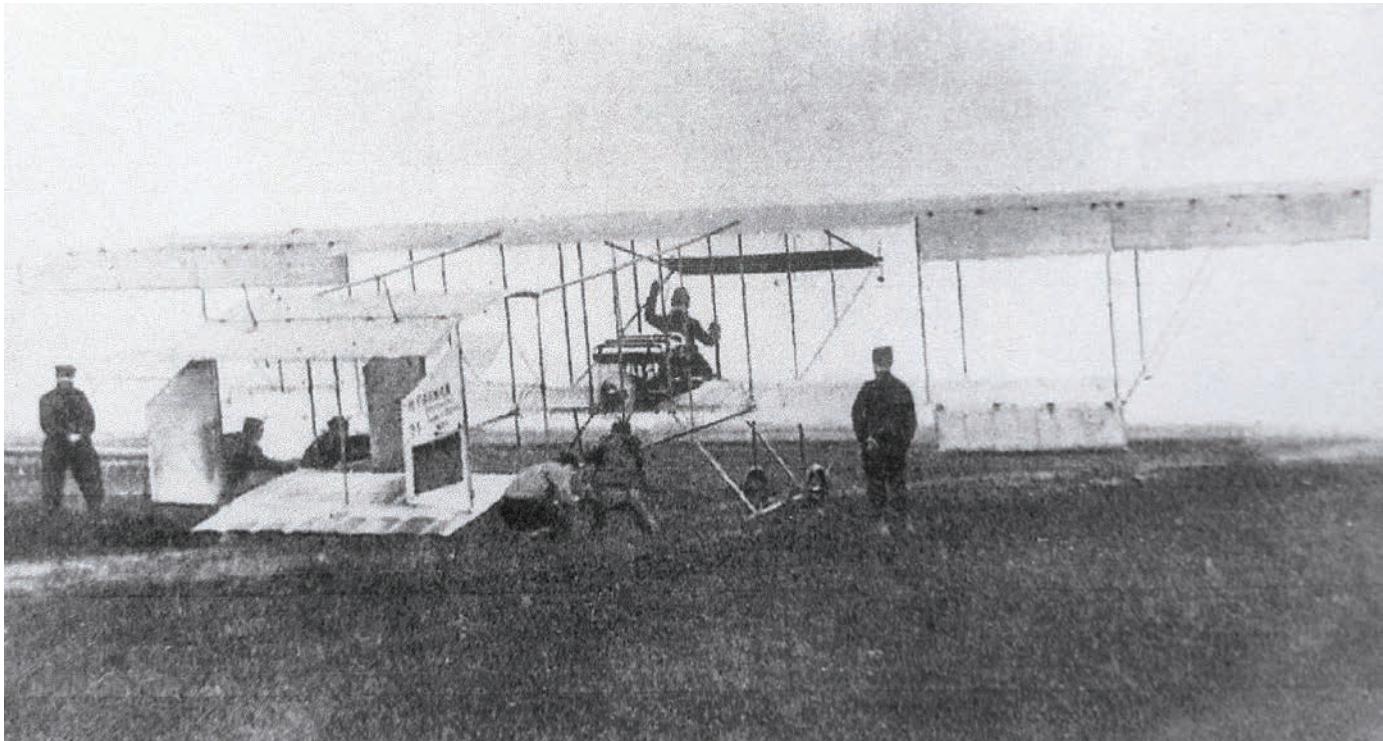
De eerste vluchten te Kiewit, waar ridder de Laminne zijn installaties heeft, worden uitgevoerd op 1 december. Op 21 december legt Lt Nélis, de eerste kandidaat piloot die door de militaire overheid werd aangeduid, aan boord van dit vliegtuig zijn burgerbrevet af. In die tijd zijn de slaagvoorraarden nogal minimalistisch: twee vluchten van 5 kilometer afleggen zonder contact te hebben met de grond, op een gesloten circuit afgebaasd met twee piketten op 500 meter afstand en op een hoogte van minimum 50 meter boven het startpunt...

Devant son hangar de toile à Kiewit, le premier aéroplane de l'armée belge : HF type militaire 1910. Le simple entoilage des ailes est bien visible. (arch. M.R.A.).

sont bien visibles. Le double entoilage, plus solide, sera la règle pour les avions militaires à partir des modèles de 1911.

A cette époque, les documents techniques font le plus souvent référence à l'année de mise en service pour identifier les types d'aéroplanes. Le commandant E. Mathieu, qui sera désigné le 26 juin 1911 pour succéder au capitaine-commandant le Clément de Saint Marcq à la tête de la Compagnie des ouvriers et aérostiers du Génie, utilisera d'ailleurs la dénomination précitée dans un rapport officiel daté du 25 mai 1912. Après les premiers essais à Mourmelon (F) les 4 et 5 novembre 1910, l'avion commandé par l'armée belge est démonté pour être acheminé par train, puis par camion jusqu'à Kiewit, où il est remonté. Les premiers vols à Kiewit, où le chevalier de Laminne a ses installations, sont effectués le 1er décembre. Le 21 décembre, c'est à son bord que le Lt. Nélis, premier candidat pilote officiellement désigné par l'autorité militaire, passe son brevet civil, dont les conditions d'obtention sont à l'époque minimaliste : effectuer deux vols de 5 kilomètres sans reprendre contact avec le sol, sur un circuit fermé délimité par deux piquets distants de 500 mètres, et s'élever à une hauteur minimum de 50 mètres au dessus du point de départ...

A vrai dire, Nélis n'est pas le premier candidat militaire à obtenir son brevet : d'autres officiers ont débuté leur formation de pilote en 1910 sans ordre de mission officiel de l'Autorité : les Lt.



Lt. G. Nélis legt zijn burgerbrevet af op 21 december 1910
(arch. MK.L.M.)

Feitelijk is Nélis niet de eerste militaire kandidaat die zijn brevet behaalt: andere officieren zijn aan hun opleiding van piloot begonnen in 1910 zonder officiële opdracht van de overheid: Luitenanten Montens d'Oosterwyck, Sarteel en Tocy, en de Onderluitenant Dhanis en Bronne. De eerste zal zijn vorming tot het militair brevet niet verder zetten na het burgerbrevet, dat hij op 30 september 1910 behaalt, maar de vier anderen kunnen in 1911 hun transfer bekomen voor de Compagnie ouvriers et aérostiers. Zij vervoegen te Kiewit Lt. Nélis en Lt. Lebon, die op 28 februari 1911 van de militaire overheid de toelating heeft gekregen om aan zijn opleiding te beginnen. Waarom Kiewit ? Omdat de aanpassingswerken van de zone die gereserveerd werd voor de vliegeniers helemaal niet af zijn te Brasschaat ! De opleiding en training gaan dus verder te Kiewit, en twee «raids» worden zelfs uitgevoerd tussen Kiewit en Ans op 14 en 17 april. Om het militaire vliegtuig niet te verwarren met de andere «Farman's», gestationneerd op het vliegveld, wordt de tekst «AVIATION MILITAIRE» geschilderd op de onderkant van de vleugels van het toestel dat het Leger heeft aangekocht. De kokardes zullen slechts op 6 augustus 1914 opduiken.

Opening van de militaire vliegschool te Brasschaat

Op 1 mei 1911 wordt de militaire vliegschool officieel overgeheveld naar Brasschaat, waar de toestand nochtans nog niet bevredigend is, volgens het artikel dat Commandant Mathieu laat verschijnen in 1938 in het «Bulletin belge des sciences militaires»: « Men heeft aan de ingang van het klein veld van de artillerie enkele nivelleringswerken uitgevoerd aan de heide en dat geeft de valse indruk dat de oneffenheden van het terrein weggewerkt zijn. »

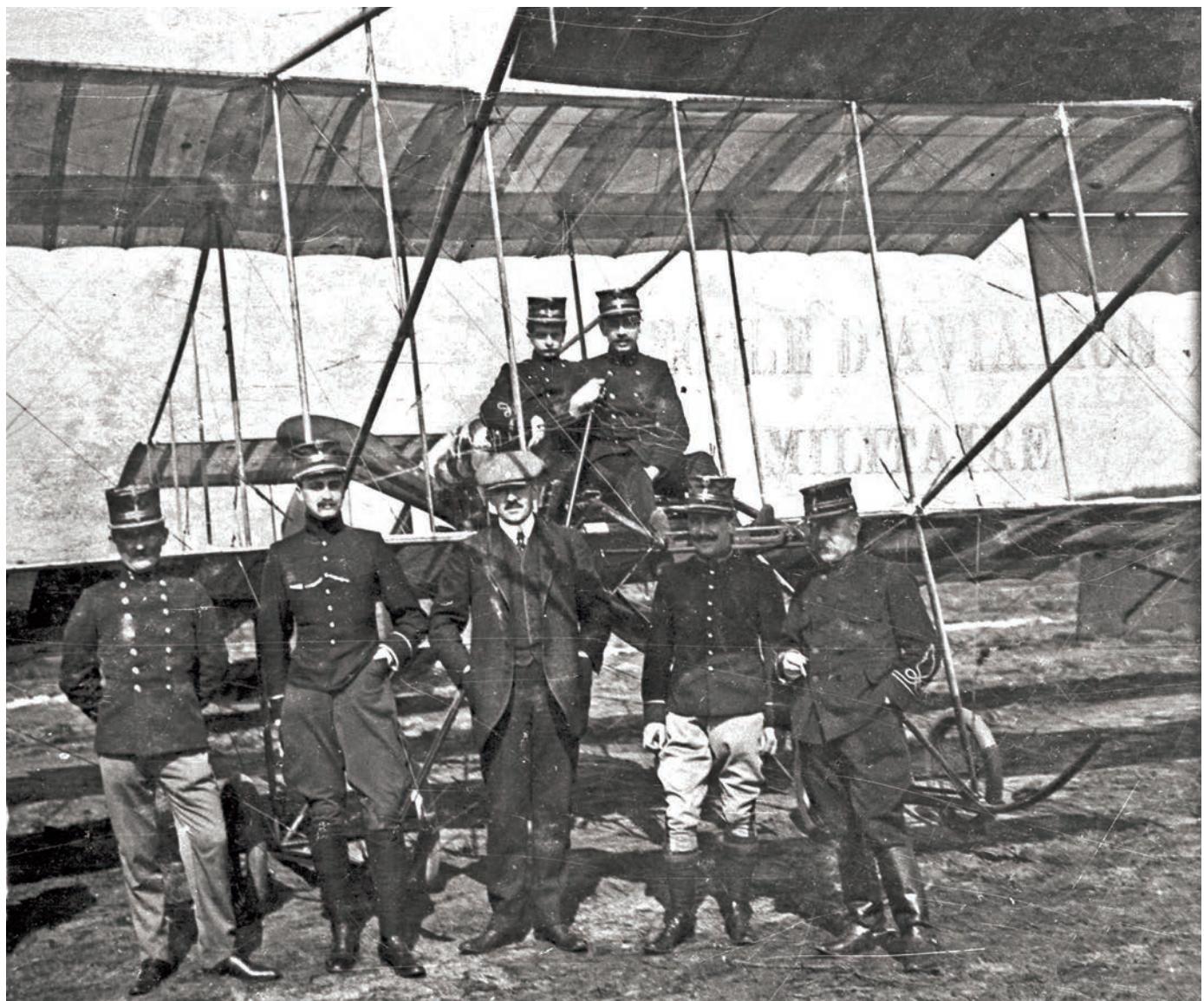
Le Lt. G. Nélis passe son brevet civil le 21 décembre 1910
(arch. M.R.A.)

Montens d'Oosterwyck, Sarteel et Tocy, et les S.-Lt. Dhanis et Bronne. Le premier ne poursuivra pas sa formation au brevet militaire au-delà du brevet civil, obtenu le 30 septembre 1910, mais les quatre autres obtiennent en 1911 d'être détachés à la Compagnie d'ouvriers et d'aérostiers du Génie : ils rejoignent à Kiewit le Lt. Nélis et le Lt. Lebon, lequel a été autorisé le 28 février 1911 par l'autorité militaire à débuter sa formation. Pourquoi Kiewit ? Tout simplement parce que les travaux d'aménagement de la zone réservée aux aviateurs sont loin d'être terminés à Brasschaat ! Les entraînements se poursuivent donc à Kiewit, et deux « raids » sont même effectués entre Kiewit et Ans les 14 et 17 avril. Pour éviter de confondre l'aéroplane militaire avec les autres « Farman » stationnés sur la plaine, la mention « AVIATION MILITAIRE » est bientôt peinte sur l'intrados des ailes de l'avion acquis par l'armée. Les cocardes n'apparaîtront que le 6 août 1914.

Ouverture de l'école d'aviation militaire de Brasschaat

Le 1^{er} mai 1911, l'école d'aviation militaire est officiellement transférée à Brasschaat, où la situation n'est pas encore satisfaisante, selon l'article du Commandant Mathieu paru en 1938 dans le Bulletin belge des sciences militaires : « On a effectué à l'entrée du petit champ de tir d'artillerie quelques travaux d'égalisation de la bruyère, qui donnent la fausse illusion d'avoir fait disparaître les inégalités du terrain ».

Le H. Farman type militaire 1910 est finalement transféré par la voie des airs de Kiewit à Wilrijk le 4 mai, puis de Wilrijk à Brasschaat le 5 mai. Après les photos-souvenirs, quelques vols sont organisés. Lorsque vient le tour du Lt. Bronne, qui était de petite taille, celui-ci oublie de placer son coussin habituel contre



Te Brasschaat, op 5 mei 1911. van links naar rechts: Tocy, Dhanis, de Laminne (in burger), Lebon, Nélis, Bronne en Sarteel.

De H. Farman type militaire 1910 wordt uiteindelijk overgevlogen van Kiewit naar Wilrijk op 4 mei, en vervolgens van Wilrijk naar Brasschaat op 5 mei. Na het nemen van enkele foto's als souvenir worden enkele vluchten georganiseerd. Wanneer het de beurt is aan Lt Bronne, die eerder klein was, vergeet deze zijn gebruikelijk kussen te plaatsen achter zijn rug. Hij verliest het contact met het voetenstuur bij het opstijgen en het vliegtuig stort neer. De ongelukkige piloot, die een breuk aan het dijbeen oploopt, zal enkele maanden moeten revalideren alvorens terug bij zijn collega's te kunnen komen. Lt Tocy, die zijn burgerbrevet had behaald op 20 september 1910, is sterk onder de indruk van het ongeval en vraagt om de militaire vliegschool te verlaten. Wat de H. Farman type militaire 1910 betreft, die wordt min of meer opgekalefaterd door de mechaniciens en timmerlieden van Brasschaat, De vakschool van Hasselt vervangt de stukken die onherroepelijk verloren zijn. Het vliegtuig wordt echter terug beschadigd tijdens zijn eerste testvlucht in juni 1911 en wordt definitief gedeklasseerd.

A Brasschaat, le 5 mai 1911. De g. à dr. : Tocy, Dhanis, de Laminne (en civil), Lebon, Nélis, Bronne et Sarteel.

le dossier de son siège. Il lâche le palonnier au décollage et l'avion s'écrase. Le malheureux pilote, souffrant d'une fracture à la cuisse, restera en convalescence de nombreux mois avant de rejoindre ses collègues. Le lt. Tocy, qui avait obtenu son brevet civil le 20 septembre 1910, est fortement impressionné par l'accident et demande à quitter l'école d'aviation militaire. Quant au H. Farman type militaire 1910, il est tant bien que mal réparé par les mécaniciens et menuisiers de Brasschaat, l'Ecole professionnelle de Hasselt remplaçant les pièces irrémédiablement détruites. Cependant, il est à nouveau accidenté lors de son premier vol d'essai en juin 1911, et définitivement déclassé.

Ph. DOPPAGNE,
Air Historical Team,
K.L.M. / M.R.A.
Vertaling J. Schelfaut





De Koninklijke Commissaris, Jaap Smit en de Eerste-Sergeant Jurrie Mulier en zijn echtgenote poserend voor de traditionele foto.
(Jozef Vanden Broeck IPR).

Le Commissaire royal, Jaap Smit, et le Premier-sergent Jurrie Mulier et son épouse pour la traditionnelle photo de fin de cérémonie.

BAF/Adjt Jozef Vanden Broeck

Jurrie Mulier, duiker bij het 40^{ste} Smaldeel SAR, in de schijnwerpers.

In Den Haag – Nederland kreeg Eerste-sergeant van het varend personeel Jurrie Mulier, duiker bij het 40ste Smaldeel Search and Rescue van Koksijde, uit handen van Jaap Smit, Koninklijke Commissaris voor de provincie Zuid-Holland en Voorzitter van het Carnegie Heldenfonds, op 5 december 2014 de zilveren medaille van het Heldenfonds voor Nederland (Carnegie Hero Fund, afdeling

Nederland). Eerste-sergeant Jurrie Mulier, lid van de bemanning van de Sea King RS-05 die twee jaar geleden tussenkwam in de dramatische scheepsramp op 65 km voor de Zeeuwse Kust, werd door onze buren gehuldigd voor zijn heldhaftigheid tijdens de redningsoperatie.

À l'honneur : Jurrie Mulier, plongeur à la 40^{ème} Escadrille SAR !

Le 5 décembre 2014, à La Haye aux Pays-Bas, le Premier-sergent du personnel navigant, Jurrie Mulier, plongeur à la 40^{ème} Escadrille Search And Rescue de Koksijde, a reçu des mains du Commissaire Royal de la province Zuid Holland, Jaap Smit, Président du Carnegie Heldenfonds, la médaille d'argent du Heldenfonds voor Nederland (Carnegie Hero Fund, branche néer-

landaise). Le Premier-sergent Jurrie Mulier, membre de l'équipage du Sea King RS-05 qui est intervenu il y a deux ans, lors du dramatique naufrage d'un navire à 65 kilomètres des côtes zélandaises, est honoré par nos voisins en reconnaissance de l'héroïsme dont il a fait preuve lors de cette mission de sauvetage.



Begin jaren 90: RS-05 klaar om op te stijgen voor een trainingsmissie. Deze Sea-King is nog altijd operationeel, ondanks zijn 39 jarige staat van dienst. (Serge Nemry).

Début des années 90, le RS-05 est prêt à décoller pour une mission d'entraînement. Ce Sea-King, bien que très sollicité depuis 39 ans, est toujours opérationnel à ce jour.

Herhaling van de feiten: op 5 december 2014, werd de bemanning van wacht van het 40^{ste} Smd. SAR opgeroepen voor een interventie in de Noordzee, als gevolg van de schipbreuk van het vrachtschip "Baltic Ace". De vraag kwam van het Joint Rescue Coordination Center van Den Helder (NL), die verschillende noodoproepen kreeg van de cargo - auto transport - "Baltic Ace" die de vlag voerde van de Bahama's en het containerschip "Corvus J", varend onder Cypriotische vlag. De twee grote schepen waren in aanvaring gekomen in de Zeeuwse wateren, op een van de drukste maritieme routes van de wereld. Toen ze ter hoogte van het ongeval kwamen moesten ze vaststellen dat de "Baltic Ace" aan het zinken was; er waren 24 bemanningsleden aan boord, waarvan enkele het schip konden verlaten door middel van een reddingssloep. De nacht is gevallen en de zee is zeer ruw met golven van meer dan 3 meter. De ijkkoude regen en de sterke wind verminderen de zichtbaarheid en bemoeilijken de zoektocht. Drenkelingen worden uiteindelijk gevonden aan boord van een reddingsbootje dat door de hevige golven heen en weer wordt geschud.

Ondanks de talrijke gevaren en de risico's inschattend, besluit de eerste sergeant Mulier in samenspraak met de bemanning, zich te laten zakken naar het reddingsbootje. Hij riskeerde zijn leven om zeven personen te redden door hen aan boord van de helikopter te hijsen. (Volledig artikel in Wings 04 van januari 2014).



Jaap Smit, Koninklijk Commissaris, Voorzitter van het Carnegie Heldenfonds, speldt de zilveren medaille op: een groot moment vol emotie en fierheid voor Jurrie. (Jozef Vanden Broeck IPR).

Jaap Smit, Commissaire royal, Président du Carnegie Heldfonds, épingle la médaille d'argent : un grand moment d'émotion et de fierté pour Jurrie.

Rappel des faits : le 5 décembre 2012, l'équipage de permanence de la 40^{ème} Esc.SAR est appelé à intervenir suite au naufrage du navire-cargo 'Baltic Ace', en mer du Nord. La demande émane du Joint Rescue Coordination Center de Den Helder (Pays-Bas) qui vient de recevoir plusieurs messages de détresse émanant du cargo -transporteur de voitures' Baltic Ace' battant pavillon des Bahamas, et du porte-conteneur Corvus.J. portant le pavillon chypriote. Les deux bateaux de fort tonnages sont entrés en collision au large des côtes zélandaises, sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Arrivé à la verticale de l'accident, force est de constater que le Baltic Ace est en train de couler ; il y a 24 membres d'équipage à bord dont certains ont pu quitter le navire en empruntant un canot de sauvetage. La nuit est tombée et la mer est très agitée avec des vagues de plus de 3 mètres de haut. Une pluie verglaçante, accentuée par un vent fort, réduit encore la visibilité et entrave les recherches. Des naufragés sont finalement localisés à bord d'une chaloupe de sauvetage ballotée au gré des grosses vagues. Malgré les multiples dangers, mesurant rapidement les risques, le Premier-Sergent Mulier prend, en concertation avec l'équipage, la décision de se faire hélitreuiller vers le canot. Au péril de sa vie, il parvient à remonter les sept marins à bord de l'hélicoptère. (Article complet dans WINGS 04 de janvier 2014).

A la réception de cette décoration néerlandaise, Jurrie Mulier a



*Enkele collega's van het 40ste Smaldeel SAR met de held van de dag. (Jozef Vanden Broeck IPR).
Quelques collègues de missions de la 40^{ème} Escadrille SAR entourent le héros du jour.*

De Zilveren medaille (alsook het diminutief) van het Heldenfonds voor Nederland, Nederlandse afdeling van het Carnegie Hero Fund. (Jozef Vanden Broeck IPR).

La médaille d'argent (ainsi que le diminutif) du Heldenfonds voor Nederland, branche néerlandaise du Carnegie Hero Fund.

Bij het ontvangen van deze Nederlandse decoratie verklaarde Jurrie Mulier : "Ik had dit helemaal niet verwacht. De schipbreuk gebeurde al twee jaar geleden. Ik deed alleen maar mijn werk en was ook niet alleen. Dit was teamwork. Het is dus een decoratie voor de ganse crew van de Sea-King. Deze gelukte missie is de vrucht van een hoogstaande en permanente training die wij bij het 40ste Smd.SAR volgen". Hij is de eerste Belgische militair die deze Nederlandse medaille mag ontvangen.

Andrew Carnegie - 1835-1919 - volgde zijn ouders van Schotse afkomst, die door economische redenen, naar de Verenigde Staten emigreerden. Hij werd industrieel, werd genaturaliseerd en breidde blijkensnel de staalindustrie uit. Het bracht hem voor die tijd een kolossaal fortuin op. Hij wordt bij het publiek bekend voor zijn goede doelen; zo richtte hij in Amerika meer dan 2.500 openbare bibliotheken op en was hij het, die als mecenat, de mythische Carnegie Hall van New York bouwde. In 1904, na een verschrikkelijke ontploffing, die 181 slachtoffers veroorzaakte in een mijne die hij in Pennsylvanië (Harwick) uitbaatte, richtte hij het hulpfonds op die zijn naam draagt en die hulp biedt aan families in nood. Van 1909 tot 1911, breidt zijn actie zich uit naar tien andere landen, waaronder Nederland en België. Andrew Carnegie schonk zijn immens fortuin aan talrijke liefdadigheidsinstellingen. Vandaag beloont de "Carnegie Hero Fund" iedere heldendaad die toelaat mensenlevens te redden.

déclaré : cette récompense, je ne m'y attendais vraiment pas ; imaginez ma surprise deux ans après les faits. Et puis, déclare-t-il , en regardant ses collègues, je n'étais pas seul pour cette mission ; c'est donc une décoration qui honore l'ensemble de l'équipage du Sea-King. Cette mission réussie, c'est le fruit d'un entraînement de haut niveau et permanent que nous suivons à la 40^{ème} ESC.SAR. Le Premier-sergent Mulier est le premier militaire belge à recevoir cette médaille des Pays-Bas.

Andrew Carnegie - 1835-1919 - a suivi ses parents d'origine écossaise qui, pour raisons économiques, ont émigré aux Etats-Unis. Devenu industriel, naturalisé américain, il développe, de façon fulgurante, l'industrie de l'acier, ce qui lui apporte une fortune colossale pour l'époque. Andrew Carnegie se fait connaître du public par sa propension à faire du bien autour de lui. Il crée plus de 2.500 bibliothèques publiques aux USA et c'est lui, en tant que mécène, qui a fait construire le mythique Carnegie Hall de New-York. En 1904, après la terrible explosion dans une mine qu'il exploite en Pennsylvanie (Harwick) et qui fait 181 victimes, Andrew Carnegie crée le fond d'aide qui porte son nom et vient en assistance aux familles plongées dans le désespoir. De 1909 à 1911, son action s'étend à dix autres pays, dont les Pays-Bas et la Belgique. Andrew Carnegie a légué son immense fortune à de nombreuses institutions et œuvres de charité. Aujourd'hui, le 'Carnegie Hero Fund' récompense tout acte héroïque qui permet de sauver des vies humaines.

In 2014 hebben de bemanningen van het 40ste Smaldeel SAR, 107 vluchten uitgevoerd en 48 personen gered. Dit is een stijging met 10% tegenover de reddingsoperaties van 2013 (98 missies) en werden 16 personen meer gered. Dit toont eens te meer de doeltreffendheid van het Smaldeel Search and Rescue van Koksijde en bewijst het nogmaals zijn reden van bestaan. Laten we niet vergeten dat buiten zijn reddingsoperaties op zee, het 40ste andere missies in dienst van de natie uitvoert zoals : het

En 2014, les équipages de la 40^{ème} Escadrille SAR ont assuré 107 sorties qui ont permis le sauvetage de 48 personnes. Cela représente une augmentation de 10% par rapport aux opérations de sauvetage de 2013 (98 missions) et 16 personnes sauvées supplémentaires. Cela met à nouveau en évidence l'efficacité de l'Escadrille Search And Rescue de Koksijde et justifie amplement sa raison d'être. En dehors de ces missions de sauvetage en mer, rappelons que la 40^{ème} assure d'autres missions, toujours au service de la nation, comme : les recherche et loca-



De RS-01 en 02 in formatie, op weg naar de Noordzee, voor een gecombineerde oefening.

De RS-01, uit dienst genomen in november 2008 en nu ten toon gesteld in het Luchtvaart Museum van Brussel. (Serge Nemry).

zoeken en lokaliseren in het kader van een vliegtuigramp, het evacueren van gewonden of zieken van een schip naar medische centra, het evacueren van zwaar verbrande personen naar gespecialiseerde hospitalen, het organen-transport, enz.. Deze zomer wordt de nieuwe NH-90NFH, waarvan de bemanningen voor het ogenblik in opleiding zijn, in gebruik genomen. Deze zullen in het alarm systeem worden ingezet en geleidelijk de na 39 operationele jaren toch moe gestreden Sea King vervangen.

Les RS-01 et 02, en formation, se dirigent vers la mer du nord pour un exercice combiné.

Le RS-01, retiré du service en novembre 2008, est exposé au Musée de l'Air de Bruxelles.

lisation dans le cadre d'un accident aérien, l'évacuation de blessés ou malades à bord d'un navire vers un centre hospitalier, une aide aux sportifs nautiques en détresse, une assistance à la recherche d'enfants disparus, l'évacuation de grands brûlés vers les hôpitaux spécialisés, le transports d'organes etc... Dès l'été, les nouveaux NH-90NFH, sur lesquels les équipages sont actuellement à l'entraînement, vont être intégrés au processus d'alerte, remplaçant progressivement les Sea-King un peu fatigués après 39 années opérationnelles.

Texte : Serge NEMRY - Vertaling: Yvan DEBELS - Photos / Fotos : Adjudant Jozef VANDEN BROECK COMOPSAIR – IPR



Charlz, 4000

vluchturen op F-16 heures de vol sur F-16

De brandweer van de vliegbasis Florennes en hun 2 Faun-Saval bluswagens groeten de prestatie van Commandant Vlieger Longle.

Les pompiers d'EBFS, aux commandes de deux Faune Saval, croisent les jets d'eau pour saluer l'exploit du Commandant Avi. Longle.

Er heerst enige bruisende bedrijvigheid op de voormalige TLP parking van de basis van Florennes op die 29^e augustus 2014. Indien de FA-89 waarvan de motor op gang komt, het voorwerp uitmaakt van alle aandacht bij enkele tientallen aanwezige militairen en burgers, die zich een honderdtal meters op de achtergrond bevinden, dan is het omdat de piloot van het toestel, Commandant Vlieger Marc "Charlz" Longle, op het punt staat een opdracht aan te vatten, waarbij hij de kaap van 4000 vluchturen zal overschrijden.

Zo wordt hij de éénenveertigste die deze op zijn minst indrukwekkende prestatie behaalt, op 38 Amerikaanse piloten, één Turkse en één Deen na. En, men kan er op wedden dat dit record ongeëvenaard zal blijven in de schoot van de Luchtcomponent. Na een opdracht van één uur met acht vliegtuigen, een inzet van vier tegen vier en enkele overvluchten in formatie boven de basis, brengt Marc Longle zijn toestel naar de parking, waar hij zoals het hoort, door de pompiers van de basis wordt verwelkomd en nadien door zijn collega's van het 1^{ste} smaldeel. Met een glas Chimay¹ in de hand, zal hij zich met uiterste vriendelijkheid op de interviews toeleggen, alvorens de "Cercle Offenberg" te vervroegen. Daar wordt hem de 4000-uur badge overhandigd door Luitenant-generaal VI Claude Van de Voorde, samen met een herdenkingsplaat, hem aangeboden door Kolonel Vlieger Thierry Dupont, Korpscommandant van de 2^{de} Tactische Wing.

Vierentwintig jaar van een bijzondere drukke loopbaan

Marc Longle, vatte zijn loopbaan aan in de Koninklijke Cadetten School in 1981. Drie jaar nadien trekt hij naar de Koninklijke

Une certaine effervescence règne sur l'ancien parking TLP de la base de Florennes ce 29 août 2014. Si le FA-89 dont le moteur s'anime est l'objet de toute l'attention des quelques dizaines de militaires et civils présents une centaine de mètres en retrait, c'est parce que son pilote, le commandant aviateur Marc 'Charlz' Longle, est sur le point d'entamer la mission qui lui fera franchir le cap des 4000 heures de vol sur F-16. Il est le quarante et unième à atteindre ce score pour le moins impressionnant, après 38 pilotes américains, un pilote turc et un danois.

Et il y a fort à parier que ce record restera inégalé au sein de la Composante Air. Après une mission d'une heure à huit avions, un engagement à quatre contre quatre et quelques passes en formation au-dessus de Florennes, Marc Longle a ramené son appareil au parking, accueilli tout d'abord comme il se doit par les pompiers de la base puis par ses collègues de la 1^{re} escadrille. Un verre de Chimay¹ à la main, il a de bonne grâce sacrifié à l'exercice des interviews avant de rejoindre le 'Cercle Offenberg' où il s'est vu remettre son badge des 4000 heures par le lieutenant-général aviateur Claude Van de Voorde ainsi qu'une plaque commémorative par le colonel aviateur Thierry Dupont, chef de corps du 2^e Wing tactique.

Vingt-quatre ans d'une carrière particulièrement intense

Marc Longle a débuté sa carrière militaire au sein de l'Ecole royale des Cadets en 1981. Trois ans plus tard, il est entré à l'Ecole royale militaire au sein de la 124^e promotion Toutes Armes. Il a ensuite entamé sa formation de pilote avec la promotion 87B et a obtenu ses ailes le 9 février 1990. Après sa conversion F-16 à Beauvechain, il a rejoint Florennes et a été affecté à la 1^{re} es-

Charl'z 4000

"Charl'z", gemerkt door de missie van de dag, maar blij deze historische kaap bereikt te hebben, wordt met applaus ontvangen.

Charl'z, marqué par sa mission du jour, mais heureux d'avoir atteint ce cap historique, est applaudi par l'assemblée.

De "Distels" van het 1^{ste} Smaldeel omringen de "ster" van de dag.

"Les chardons" de la 1^{ère} Escadrille entourent la star du jour.





Luitenant-Generaal Vlieger Claude Van De Voorde plaatst de "4000 uren op F-16" badge op de schouder van "Charl'z". Deze laatste is de enige Belgische piloot die dit bijzonder insigne draagt.

Le Lieutenant-général aviateur Avi. Claude Van de Voorde pose le badge '4.000 heures F-16' sur l'épaule de Charl'z. Ce dernier est le seul pilote belge à porter cet insigne particulier.



Colonel Vlieger Thierry Dupont, Korpschef 2^{de} tactische Wing, overhandigt een herdenkingspenning.

Le Colonel Avi. Thierry Dupont, Chef de corps du 2 Wing tactique, remet une plaquette souvenir.



Omringd door zijn ouders toont Commandant Vlieger Longle het geschenk dat hij van zijn smaldeel mocht ontvangen.

Entourés de ses parents, le Commandant Avi. Longle, montre le cadeau offert par son escadrille.

Militaire school in de schoot van de 124^{ste} promotie Alle Wapens. Nadien vat hij zijn opleiding aan van piloot bij de promotie 87 B en behaalt zijn vleugels op 9 februari 1990. Na zijn omscholing op F-16 te Bevekom, vervoegt hij Florennes en wordt toegezwezen aan het 1^{ste} smaldeel. In 1995, werd hij instructeur bij de OCU en in 1998 wordt hij aangeduid om deel uit te maken van het eerste kader MLU. Hij blijft instructeur tot in 2002, het jaar waarin hij terug bij het 1^{ste} smaldeel komt.

"Charlz", vertoont een al even indrukwekkend operationeel palmares. Vanaf 1996, nam hij deel aan de "Decisive Endeavour-", "Deliberate Force"- en "Deliberate Guard" operaties boven Bosnië. In 1999 wordt hij in het luchtruim van Kosovo ingezet bij de operatie "Allied Force".

In 2005, neemt hij deel aan de operatie "Eastern Eagle" vanuit Kaboel en voert verder in Afghanistan drie operatiebeurten uit, vanuit Kandahar in 2008, 2010 en 2011 in het kader van "Guardian Falcon". Bij al deze operaties past het deze aan te vullen met drie "Bantic Air Policing" ontplooiingen, die tot op heden door de Luchtcomponent worden geleid in Litouwen.

Een palmares dat tot fierheid strekt bij deze 50-jarige man, niet alleen ten persoonlijke titel, maar omdat hij de graad van snelle inzetbaarheid van de Luchtmacht aantoon bij omvangrijke- en belangrijke operaties. Gezien hij in oktober 2014 zijn vlieghelm aan de haak hangt, zal Marc Longle niet nalaten het luchtwapen te prijzen en blijft hij vol vertrouwen wat betreft de jonge piloten die in het smaldeel aankomen en inzake "Spirit" niet moeten onderdoen voor ouderen.

¹ Stad beschermheer van de 1^{ste} smaldeel

cadrille. En 1995, il est devenu instructeur à l'OCU et en 1998, il a été désigné pour faire partie de l'Initial Cadre MLU. Il est demeuré instructeur jusqu'en 2002, année où il a retrouvé la 1^{ère} escadrille.

'Charlz' affiche également un palmarès opérationnel impressionnant. Dès 1996, il a participé aux opérations «Decisive Endeavour», «Deliberate Force» et «Deliberate Guard» au-dessus de la Bosnie. En 1999, il a été engagé dans le ciel du Kosovo dans l'opération «Allied Force». En 2005, il a pris part à l'opération «Eastern Eagle» depuis Kaboul et effectué, toujours en Afghanistan, trois tours d'opération depuis Kandahar en 2008, 2010 et 2011 dans le cadre de «Guardian Falcon». Autant d'opérations auxquelles il convient d'ajouter les trois déploiements Baltic Air Policing menés à ce jour par la Composante Air en Lituanie.

Un palmarès qui fait la fierté de cet homme de 50 ans, non pas à titre personnel, mais parce qu'il démontre la capacité d'engagement rapide de la Force Aérienne dans des opérations internationales d'envergure. Alors qu'il raccrochera son casque en octobre, Marc Longle ne tarit pas d'éloges pour les capacités de son avion d'arme et reste pleinement confiant en ce qui concerne les jeunes pilotes qui arrivent en escadrille et dont le 'spirit' n'a rien à envier à celui de leurs ainés.

¹ Ville marraine de la 1^{ère} escadrille, faut-il le rappeler.

Texte et photos Vincent PECRIAUX - Vertaling Jan BOSSUYT

DE LUCHTCOMPONENT ONTPLOOIT HAAR VLEUGELS

Bezoek van de Minister van Landsverdediging



Florennes, dinsdag 25 november 2014. Na het volgen van een gedetailleerde briefing over de huidige structuur en middelen van de Luchtcomponent wordt Steven Vandeput, Minister van Landsverdediging, uitgenodigd om een blik te werpen op een didactische tentoonstelling die enkele voorbeelden van de actuele uitrusting en bewapening toont. Hij wordt bij dit bezoek vergezeld door verschillende leden van zijn kabinet, Generaal vlieger Gerard "Flurk" Van Caelenbergh - Chef Defence, Generaal-majoor vlieger Frederik Vansina - Commandant van de Luchtcomponent, en de gastheer van de dag, Kolonel vlieger Thierry Dupont - Korpscommandant van 2 Wing TAC.

Tentoonstelling van het materieel

Het gezelschap begeeft zich naar de vroegere technischeloods van de TLP, die nu de bakermat is geworden van de B-Hunter UAV (Unmanned Aerial Vehicle) van het 84 Squadron. Een F-16M, het symbolisch speerpunt van de «jacht», wordt er tentoongesteld met het ganse gamma aan munitie voor de «luchtverdediging» en de «grondaanval». De Minister luistert zeer aandachtig naar de uitleg van een ervaren piloot die de «Distel» van het 1^{ste} Smaldeel op zijn uitrusting draagt. Deze detailleert met veel overtuiging de inzet van de Fighting Falcon en zijn wapensystemen. De actualiteit geeft hem de gelegenheid de ingezette configuraties te illustreren die in het kader van de huidige externe operaties worden gebruikt door de Luchtcomponent. Nadat hij zich kort in de cockpit had geïnstalleerd wil de Minister wel antwoorden op enkele vragen over «brandende» onderwerpen.

Wanneer men hem vraagt wat hij denkt over de F-16 antwoordt hij:

Het is een mooie machine die nog altijd beantwoordt aan de actuele behoeften van de Luchtmacht, het bewijs daarvan is zijn inzet in

Florennes, mardi 25 novembre 2014. Après avoir suivi un briefing détaillé sur la structure et les moyens actuels de la Composante Air, Steven Vandeput, Ministre de la Défense, est invité à parcourir une exposition didactique qui montre quelques équipements et armements actuels. Il est accompagné pour cette visite par : plusieurs membres de son cabinet, le Général Aviateur Gérard "Flurk" Van Caelenbergh - Chef de la Défense, le Général-major Frederik Vansina - Commandant de la Composante Air ainsi que de l'hôte du jour, le Colonel Aviateur Thierry Dupont - Chef de corps du 2 Wing TAC.

Exposition de marériel

Tous rejoignent l'ancien hangar technique du TLP, devenu l'antre des B-Hunter UAV (Unmanned Aerial Vehicle) du 84 Squadron. Un F-16M, fer de lance de la "chasse", y est exposé avec toute la panoplie de munitions "Défense aérienne" et "attaque au sol". Le Ministre est très attentif aux explications d'un pilote expérimenté, portant le "Chardon" de la 1^{ère} Escadrille, qui détaille avec conviction l'utilisation du Fighting Falcon et de ses systèmes d'armes. L'actualité lui permet de mettre en évidence les configurations adoptées dans le cadre des opérations extérieures dans lesquelles la Composante Air est aujourd'hui engagée. Après s'être installé furtivement dans le cockpit, le Ministre consent à répondre à quelques questions sur des sujets "brûlants".

Lorsqu'on lui demande ce qu'il pense du F-16, il répond :

C'est une belle machine qui répond toujours aux besoins actuels de la Force Aérienne, la preuve en est son engagement sur différents théâtres d'opérations. De plus, l'avion a reçu toutes les modifications nécessaires afin de le maintenir aux standards opé-

LA COMPOSANTE AIR DEPLOIE SES AILES

Visite du Ministre de la Défense



Alle hens aan dek ! De bemanningen vervoegen hun toestellen voor de voorstelling aan de MOD.

Branle bas de combat ! Les équipages rejoignent les avions pour la présentation au MDN.

Generaal-Majoor Vansina (COM COMOPSAIR), Steven Vandeput (Minister van Defence) en Generaal Van Caelenberge (CHOD) luisteren aandachtig naar de uitleg van een ervaren piloot van het 1^{ste}.

Le Général-major Vansina (COM COMOPSAIR), Steven Vandeput (Ministre de la Défence) et le Général Van Caelenberge (CHOD) écoutent attentivement les explications d'un pilote expérimenté de la 1^{ère}.



Special Forces in actie voor een Mercedes Unimog voertuig.

Les Forces Spéciales en démonstration devant un véhicule Mercedes Unimog.

de verschillende operatietaken. Daarenboven heeft het vliegtuig alle noodzakelijke modificaties ondergaan om het te handhaven op het niveau van de hoogste operationele standaarden en wordt het in een optimale conditie onderhouden door een technisch personeel van hoog niveau. Maar hij preciseert dat de F-16 zijn ouderdom niet kan verbergen en dat men effectief in zijn vervanging zal moeten voorzien tegen de horizon 2023.

Heeft U een bepaalde kandidaat ?

Voor het ogenblik kan ik bevestigen dat geen enkele keuze is vastgelegd, zelfs indien in het verleden sommige militairen of politici hun voorkeur hebben uitgesproken voor de Amerikaanse kandidaat (F-35 nvdr). Het gaat zoals U wel weet om een zeer belangrijke investering, zowel op financieel als op technologisch gebied, en men moet vooraf bepalen hoe Defence zijn operationele luchtcapaciteit wil verzekeren. Dat maakt deel uit van het strategisch plan dat ter studie ligt. Ik wil geen enkele fout maken. Wij hebben een aanvraag tot informatie (Request for informations) overgemaakt - het gaat niet over een aanvraag tot aanbesteding, dat wil ik beklemtonen - bij vijf overheidsagentschappen: het Joint Program Office (JPO) voor de F-35 Lightning II (Lockheed Martin), het US NAVY PMA voor de F-18 E/F Super Hornet (Boeing), de Direction Générale de l'Armement (DGA) voor de Rafale (Dassault), het Swedish Defence and Security Export Agency (FXM) voor de JAS-39 Gripen (SAAB) en de UK Trade and Investment Defence and Security Organisation (UKTI DSO) voor de Eurofighter Typhoon. Dit zal ons toelaten alle technische gegevens te verzamelen en zo een eerste evaluatie te maken van de operationele capaciteit van elk vliegtuig. De logistieke en technische steun maakt eveneens deel uit van deze voorafgaande vragenlijst. Deze verzoekt tevens om duidelijke antwoorden in verband met het gezochte partnership en de ermee gepaard gaande kosten en

Karen Vandenbroucke, souriante, va présenter l'Alpha Jet.

Een glimlachende Karen Vandenbroucke gaat de Alpha Jet voorstellen.

rationnels les plus élevés et est entretenu en état optimal par un personnel technique de haut niveau. Mais, précise-t-il, le F-16 affiche son âge et il faut envisager son remplacement qui devra être effectif à l'horizon 2023.

Avez-vous un candidat précis ? :

Il n'y a aujourd'hui, je l'affirme, aucun choix d'arrêté même si par le passé certains militaires ou politiques ont marqué leur préférence pour le candidat américain (F-35 ndlr). Il s'agit, vous vous en doutez, d'un investissement très important, tant sur le plan financier que technologique, et il faut au préalable déterminer comment la Defence veut assurer la capacité aérienne de combat. Cela fait partie du plan stratégique à l'étude. Je ne veux commettre aucune erreur. Nous avons envoyé une demande d'informations (Request for informations) - il ne s'agit pas d'un appel d'offres, je le précise - auprès de cinq agences étatiques : le Joint Program Office (JPO) pour le F-35 Lightning II (Lockheed Martin), le US NAVY PMA pour le F-18 E/F Super Hornet (Boeing), la Direction Générale de l'Armement (DGA) pour le Rafale (Dassault), la Swedish Defence and Security Export Agency (FXM) pour le JAS-39 Gripen (SAAB) et le UK Trade and Investment Defence and Security Organisation (UKTI DSO) pour l'Eurofighter Typhoon. Cela permettra de rassembler toutes les données techniques et ainsi de faire une première évaluation des capacités opérationnelles des avions. L'appui logistique et technique fait également partie de ce questionnaire préparatoire qui sollicite d'autre part aussi des réponses claires quant au partenariat recherché, ainsi qu'aux coûts et risques associés. Plus tard, sur base des informations reçues, et en concordance avec le plan stratégique à long terme, un accord gouvernemental sera demandé pour entamer la phase de programme. Je tiens encore à insister sur l'impact financier lié à l'acquisition de ces nouveaux avions : il ne touche pas le 'budget Defence' des cinq prochaines années.



Le Chef de la Défense impressionné par le viseur de la mitrailleuse montée sur l'Alouette III.

De Chef Defensie onder de indruk van het vizier van de mitraillleur op Alouette III.

risico's. Later zal, op basis van de ontvangen inlichtingen en in overeenkomst met het strategische lange termijn plan, een goedkeuring van de regering gevraagd worden om de programma-fase op te starten. Ik hou er aan om de nadruk te leggen op de financiële weerslag verbonden aan de aanschaf van deze nieuwe vliegtuigen: hij raakt niet aan het budget 'Landsverdediging' voor de volgende vijf jaren.

Het bezoek gaat verder en het zijn de soldaten en onderofficieren, waaronder leden van de Force Protection & Strike Security, die hun meest recente uitrusting tonen. Eerst een NBC kledij (Nucleair Bacteriologisch Chemisch), gedragen bij interventies in een risicovolle omgeving. Bij een Mercedes UNIMOG staat een strijder in «woestijn» kledij gewapend met een FN F-2000 geweer dat met beide handen kan gebruikt worden (ambidexter) en niet moet gedemonteerd worden. Het is van Belgische makelij (FN HERSTAL); op dit modulair wapen kan, in functie van de behoeften, een zaklamp, een laser kijker met hoge precisie of een granaatwerper gemonteerd worden. Een tweede militair in klassieke gevechtstenuue is uitgerust met de fameuze Amerikaanse M4, het uitverkozen wapen van talrijke special forces in de wereld: de op dit geweer gemonteerde laser kijker is bijzonder efficiënt en nauwkeurig. Op de stand van deze troepen, die talrijke uitrusting groepeert, vindt men diverse handwapens waaronder een lichtblauw pistool dat de aandacht trekt. De Sergeant-chef legt uit dat het om een fictief wapen gaat dat blauw werd geschilderd om veiligheidsredenen; het wordt gebruikt bij oefeningen om de «echte» Colts te sparen die bestemd zijn voor de soldaten en de piloten. Het 80 UAV (Unmanned Aerial Vehicle) Squadron, dat op eigen terrein «speelt» in dezeloods heeft twee verkennings- en observatiedrones B-Hunter opgesteld: de ene met zijn motor opengewerkt, de andere klaar voor de actie. Deze toestellen, die in 1998 werden aangeschaft en drie jaar later in dienst werden

La visite reprend et ce sont des soldats et sous-officiers, dont des membres des Force Protection & Strike Security, qui exhibent leurs équipements les plus récents. D'abord, une tenue NBC (Nucléaire Bactériologique Chimique) portée lors d'interventions dans un environnement à risques. Devant le Mercedes UNIMOG, un combattant en tenue "désert" est armé d'un fusil FN F-2000 d'assaut, ambidextre sans nécessiter de démontage, de construction belge (FN HERSTAL) ; cette arme modulable peut recevoir, selon les besoins, une lampe torche, une lunette de visée laser de haute précision ou un lance-grenade. Un second militaire en tenue de combat classique est doté du fameux M4 américain, l'arme de prédilection de nombreuses forces spéciales dans le monde ; le viseur laser monté sur ce fusil est particulièrement efficace et précis. Sur le stand de ces troupes qui regroupe de nombreux équipements, nous trouvons diverses armes de poing dont un revolver bleu clair qui attire le regard. Le Sergent-chef précise qu'il s'agit effectivement d'une arme factice, repeinte en bleu pour des raisons de sécurité ; elle est utilisé lors des entraînements afin de ménager les "vrais" colts destinés aux soldats et aux pilotes. Le 80 UAV (Unmanned Aerial Vehicle) Squadron, qui "joue" à domicile dans ce hangar, a disposé deux drones de reconnaissance et observation B-Hunter : l'un avec son moteur dissocié, l'autre prêt à entrer en action. Ces appareils, acquis en 1998 et mis en service trois ans plus tard, resteront en service jusqu'à la fin de leur durée de vie en 2017. Lors de la précédente législation, Pieter Decrem a déjà laissé entendre que ces avions sans pilotes ne seraient pas remplacés.

Steven Vandeput, interrogé, déclare :

Rien n'est décidé mais, face à la limitation des moyens dont va disposer la Défense, des choix importants doivent être faits. Le plan stratégique à l'étude, qui part d'une feuille blanche, doit définir les missions qui seront confiées à la Défense et déterminer

Marchetti SF-260M, 5^{de} Smaldeel, Competentie Centrum Air, Beauvechain.

Marchetti SF-260M, 5^{ème} Escadrille, Centre de Compétences Air, Beauvechain.



genomen zullen operationeel blijven tot aan het einde van hun leven in 2017. Tijdens de voorgaande legislatuur heeft Pieter De Crem reeds laten horen dat deze vliegtuigen zonder piloot niet zouden worden vervangen.

Steven Vandeput, ondervraagd hierover, verklaart:

Er is nog niets beslist, maar rekening houdend met de beperkte middelen waarover Defence zal beschikken in de toekomst, moeten belangrijke keuzes gemaakt worden. Het ter studie liggend strategisch plan, dat vertrekt van een wit blad, moet de opdrachten definiëren die toevertrouwd zullen worden aan Defence en tot in de kleinste details determineren hoe dat moet worden aangepakt met de financiële middelen die de regering ons toekent. Het budget van Defence daalt van 2,5 naar 2,1 miljard tot 2019! Dit jaar moet al 220 miljoen bespaard worden. Het zal niet gemakkelijk zijn en alle departementen zullen geraakt worden. Ons project moet, en dat is belangrijk, streven naar een leger van de toekomst en moet aan de mannen en vrouwen die er werken goede toekomstperspectieven bieden.

Een andere vraag komt op, afkomstig van de lokale pers: **Wat is de toekomst van de basis van Florennes ?:**

Op dit domein is er eveneens geen enkele beslissing genomen, men moet geen aandacht schenken aan de geruchten die spreken van een sluiting van deze of gene militaire installatie. Opnieuw, het is het strategisch plan dat de leidraad zal zijn. Wij zullen dan een beter inzicht krijgen over wat moet beslist worden op het gebied van centralisatie en herstructureren van de kazernes en basissen.

Van de Marchetti tot de NH-90

De bezoekers verlaten deloods om zich naar het platform te begeven dat de vroegere parking is van de vliegtuigen van de TLP. Daar bekijken ze enkele toestellen die in dienst zijn van de Luchtcomponent. Een voltallige bemanning is aanwezig bij elk toestel en is klaar om antwoord te geven op de vragen van de

dans les moindres détails comment y parvenir avec les moyens financiers que le gouvernement nous octroie. Le budget de la Défense passe de 2,5 à 2,1 milliards d'ici 2019 ! Déjà cette année ce sont 220 millions qui doivent être économisés. Ce ne sera pas facile, tous les départements seront touchés. Notre projet doit, et c'est important, tendre à créer une armée du futur et offrir de bonnes perspectives d'avenir aux hommes et femmes qui y travailleront.

Une autre question fuse, émanant de la presse locale : **Qu'en est-il de l'avenir de la base de Florennes ? :**

Dans ce domaine également aucune décision n'a été prise, il ne faut pas porter de crédit aux bruits qui font état de la fermeture de telle ou telle installation militaire. A nouveau, c'est le plan stratégique qui sera le fil conducteur. Nous aurons alors une meilleure vue de ce qui doit être décidé en matière de centralisations et restructurations de casernes et de bases.

Du Marchetti au NH-90

Les visiteurs quittent le hangar pour se diriger vers la plate-forme, ancien parking avions du TLP, pour découvrir quelques appareils en service au sein de la Composante Air. Un équipage complet est présent au pied de chaque avion, prêt à répondre aux questions de l'autorité civile. Un instructeur de la 5^{ème} Esc., est en "première ligne" et présente le Marchetti SF-260M, avion d'école élémentaire du Centre de Compétences Air basé à Beauvechain. Deuxième étape, l'Alpha-Jet de l'Advanced Jet Training School (AJeTS-Cazaux) et les commentaires de Karen, Commandant Avi., pilote expérimentée, qui a volé sur F-16, et est aujourd'hui instructeur au sein de l'unité belgo-française. Un équipage détaille l'Alouette III, intégrée à la Composante Air ; régulièrement embarquée sur une Frégate de la Marine dans le cadre de la lutte anti-piraterie (Atalanta) et anti-drogue, l'hélicoptère est doté d'une mitrailleuse placée en sabord droit. Elle retient particulièrement l'attention du patron de la Défense, impressionné par le viseur laser. Deux



A gauche sur le tarmac, le Sea-King RS-04, le NH-90 NFH, RN-02 et le NH-90TTH, RN-06.

Links op de tarmac, de Sea-King RS-04, de NH-90 NFH RN-02 en de NH-90TTH RN-06.



De "Engelen van de Zee" worden geestdriftig gegroet door de MOD.

burgerlijke gezagsdragers. Een instructeur van het 5^{de} Smd is in «eerste lijn» en stelt de Marchetti SF-260M voor. Het is een vliegtuig voor de elementaire vliegopleiding van het Competentiecentrum Lucht gebaseerd te Beauvechain. Tweede etappe, de Alpha-Jet van de Advanced Jet Training School (AJeTS-Cazaux) en er wordt geluisterd naar de uitleg van Karen, Commandant vlieger, ervaren piloot, die gevlogen heeft op F-16 en nu instructeur is in het kader van de Belgisch-Franse eenheid. Een bemanning beschrijft de Alouette III, die nu geïntegreerd is in de Luchtcomponent. Geregeld is hij ingescheept op een Fregat van de Marine

Les "anges de la mer" sont chaleureusement salué par le MDN

charmantes pilotes, dont Julie, jeune Lieutenant Avi., présentent l'Agusta A-109, ici en version transport de troupes. Puis c'est au tour du C-130, portant l'Indien bleu de la 20^{ème} Escadrille (15^{ème} Wing) de recevoir la visite du ministre ; l'équipage, composé de Joke et Magie, nouvelle touche féminine, de Josse et Cloot, s'attache à montrer au ministre les secrets du Hercules. En face, ce sont trois voitures tournantes qui occupent le tarmac. Nouveaux fleurons de la Composante Air, deux NH-90 sont présentés côté à côté. Le premier, en version TTH (Tactical Transport Helicopter), est habillé de 'kaki' : quatre de ces exemplaires opèrent des mis-



Josse, Joke, Magie en Cloot, gemengde bemanning van het 20^{ste} Smaldeel.

Josse, Joke, Magie et Cloot, équipage mixte de la 20^{ème} Escadrille.

in het kader van de strijd tegen piraten (Atalanta) en drugsmokkel. De helikopter is uitgerust met een machinegeweer dat ge monteerd is in de rechter deur. Het krijgt veel aandacht van de chef van Defence, die onder de indruk is van de laser zoeker. Twee charmante piloten, waaronder Julie, jonge Luitenant vlieger, stelt de Agusta A-109 voor, hier in de versie voor troepentransport. Het is dan de beurt aan de C-130, die versierd is met de blauwe Indiaan van het 20^{ste} Smaldeel (15^{de} Wing) om het bezoek van de Minister te krijgen. De bemanning bestaande uit Joke en Magie, nog een vrouwelijke aanwezigheid, en Josse en Cloot, ontvouwen de geheimen van de Hercules. Aan de andere kant staan drie wentelwieken op het tarmac. Twee NH-90, de nieuwe aanwinst van de Luchtcomponent, staan er naast elkaar. De eerste, in de versie TTH (Tactical Transport Helicopter), is in 'kaki' gekleed: vier van deze exemplaren opereren voor tactische opdrachten vanaf de 1ste Wing van Beauvechain. De tweede in het 'grijs', de kleur van de versie NFH (Navy Fregate Helicopter), is in dienst bij het 40^{ste} Smd, nu geïntegreerd in de 1ste Wing, en is op weg naar het operationele statuut van Search and Rescue dat na de adequate training zal bereikt worden deze zomer. Tenslotte is het met een bijzondere aandacht dat de Minister de goede oude Sea King bewondert. Hij groet met veel warmte de leden van de bemanning waarvan de meesten een goed gevuld logboek bezitten. Ditmaal is het de Medic die aantoon dat in de Luchtcomponent (bijna) alle functies toegankelijk zijn voor vrouwen.

Scramble

De bezoekers begeven zich dan naar de beveiligde zone van de Quick Reaction Alert, bestaande uit een woongebouw en tweeloodsen waarin telkens een F-16 opgesteld staat, bewapend in de configu-

sions tactiques depuis le 1er Wing de Beauvechain. Le second en 'gris', couleur de la version NFH (Navy Fregate Hélicopter), opéré par la 40^{ème} Esc. de Koksijde intégrée au 1^{er} Wing, évolue au fil des entrainements vers le statut opérationnel Search And Rescue qui sera atteint cet été. Enfin, c'est avec une attention particulière que le Ministre s'attarde auprès du bon vieux Sea-King et salue chaleureusement les membres d'équipage dont la plupart possèdent un carnet de missions bien rempli. Cette fois, c'est la Médic. qui montre qu'au sein de la Composante Air quasi tous les métiers sont accessibles aux femmes.

Décollage sur alerte

Les visiteurs mettent ensuite le cap sur la zone sécurisée du Quick Réaction Alert, composée d'un bâtiment de vie et de deux hangarlettes abritant chacune un F-16 armé "Défense aérienne". Dès le retentissement de la sirène d'alerte, les deux pilotes se précipitent vers les avions et mettent les Pratt & Whitney en route. Au sol, dans des gestes précis, les crew-chief enlèvent toutes les sécurités dont celles des missiles qui deviennent "bon de guerre". Les FA-72 et 92 taxient vers la piste, réchauffant au passage le Ministre. Moins de 15 minutes après le déclenchement de l'alerte, les deux "Viper" décollent, post combustion allumée, pour une interception (d'exercice) dans l'espace aérien national. Ce décollage QRA met un point final à la visite. Le Ministre Steven Vandepoot rejoint rapidement un NH-90TTH qui va l'emmener vers une nouvelle découverte, le Contrôle and Reporting Centre de Glons.

Texte et photos : Serge NEMRY / Vertaling: Jacques Schelfaut



ratio «luchtverdediging». Van zodra de alarmsirene afgaat spoeden de twee piloten zich naar de vliegtuigen en starten de Pratt & Whitney motoren. Op de grond beginnen de crew-chiefs met precieze gebaren alle veiligheidspinnen te verwijderen. Hierbij ook die van de «missielen» die hierdoor «op scherp» gezet worden. De FA-72 en 92 taxiën naar de startbaan en verwarmen in het voorbijrijden de Minister. Minder dan 15 minuten na het afgaan van het alarm stijgen de twee «Vipers» op met naverbranding voor een (oefen)interceptie in het nationale luchtruim. Met deze QRA start wordt een punt gezet achter het bezoek. Minister Steven Vandeput vervoegt nu snel een NH-90TTH die hem naar een andere ontdekking gaat brengen, het Control and Reporting Centre van Glons.

Eén van de twee F-16's van de QRA wordt in zijn shelter klaargemaakt.

Un des deux F-16 QRA est préparé dans sa hangarette.

Onderweg naar de piste voor een take off met naverbranding.

Au roulage vers la piste pour un décollage post combustion allumée.



Texte et photos : Serge NEMRY

Vertaling: Jacques Schelfaut



Een Spaanse bemanning en grondpersoneel bepreken de missie die zij zo
dadelijk op AS-332 Super Puma gaan uitvoeren.

Equipage et personnels au sol espagnols discutent de la mission qui va bientôt
débuter sur AS-332 Super Puma.

“That Others May Live”

Combined Joint Personnel Recovery Standardisation Course



Het recupereren van bemanningsleden die zich hebben moeten uitschieten of van een soldaat die geïsoleerd is in vijandelijk gebied, heeft een zeer hoge prioriteit gekregen in de geallieerde staven. Voor het personeel dat actief is in externe operaties, en vooral voor piloten, is het belangrijk dat zij weten dat alles in het werk zal worden gesteld om hen bij te staan in geval van problemen. De operaties in het ex-Joegoslavië waren de eerste die in coalitieverband werd gevoerd. Deze operaties hebben zeer vlug aangetoond dat er een gebrek aan coördinatie was tussen de opererende luchtmachten en dat er een flagrant gebrek aan ervaring was op het gebied van de extractie van personeel (Personnel Recovery) uit vijandelijk gebied. Enkel Frankrijk en de Verenigde Staten hadden de nodige expertise in dit domein. Voor Afghanistan konden dezelfde conclusies worden getrokken.

Dat is de reden waarom de EAG*, European Air Group, in 2002 het initiatief genomen heeft om internationale oefeningen te organiseren, met daarin het thema CSAR (Combat Search And Rescue).

a récupération de membres d'équipages qui ont du s'éjecter ou d'un combattant qui se trouve isolé en zone ennemie, revêt une priorité haute au sein des Etats-majors alliés. Pour les personnels engagés dans des opérations extérieures, et certainement les pilotes, il est bon de savoir que tout sera mis en œuvre pour les secourir en cas de problème. Les opérations en ex Yougoslavie, les premières à mettre en œuvre une coalition, ont rapidement montré le manque de coordination entre les différentes forces aériennes engagées ainsi qu'un manque flagrant d'expérience en matière d'extraction de personnel (Personnel Recovery) en territoire ennemi. Seuls la France et les Etats-Unis possédaient l'expertise nécessaire dans ce domaine. En Afghanistan, les mêmes conclusions ont été tirées.

C'est pourquoi, en 2002 Le GAE*, Groupe Aérien Européen, a pris l'initiative d'organiser des exercices internationaux incluant le thème CSAR (Combat Search And Rescue). Volcanex, mis sur pied bi annuellement en est un exemple. Après quatre ans, un premier



Het Pools detachement met twee PZL W3PL "Gluszec" en twee Mil Mi-24 "Hind" helikopters.

Volcanex, dat om de twee jaar doorgaat is er een voorbeeld van. Na vier jaar werd een bilan opgemaakt die nog steeds onvoldoende voorbereiding van het betrokken personeel, complexiteit te wijten aan de diversiteit van de ingezette toestellen, niet compatibele communicatiemiddelen tussen de verschillende luchtmachten en vooral, de kritische factor bij operaties, de bezorgdheid voor de regels voor de inzet van de middelen of ROE (Rules Of Engagement). Deze regels, in tegenstelling tot de andere aspecten, hangen niet af van een militaire beslissing. Zij zijn strikt en worden opgesteld en gecontroleerd door de regeringen van elk land. Niettegenstaande enkele toenaderingen blijft de standardisering ervan op het niveau van de NAVO-leden een illusie, omwille van de verschillen in politieke gevoeligheden. Met dit gebrek aan coördinatie voor ogen heeft de EAG besloten een gespecialiseerde CSAR opleiding in het leven te roepen en is zij begonnen met over dit onderwerp gesprekken te voeren met de TLP.

De eerste sessie CJPRSC, Combined Joint Personnel Recovery Standardisation Course, had plaats in 2007 te Florennes en heeft een zeker succes gekend. Bijgevolg stelt de EAG voor dat de CJPRSC oefening, de enige van dit type in Europa (maar standaard in de USA), een jaarlijks rendez-vous wordt. Het is een opleiding die door de deelnemers als veeleisend en moeilijk wordt omschreven, maar die absoluut noodzakelijk is om de uiterst delicate en gevaarlijke Combat Search And Rescue operaties aan te pakken. De CSAR speelt zich af in een onbekende en vijandige omgeving waar het verrassingseffect onbestaande is. De talrijke «oorlogsopdrachten» die boven «onvriendelijk» terrein worden uitgevoerd door de talrijke Luchtmachten, inclusief onze Luchtcomponent, rechtvaardigt ruim een investering in mensen en materieel in dit domein. Na Cazaux heeft de CJPRS zich verleden jaar geïnstalleerd te Florennes (voor de 3de keer). Van 24 september tot 12 oktober 2014 hebben meer dan 400 militairen een deel van de basis ingenomen: bemanningsleden, commando's van de special forces, specialisten van de inlichtingsdiensten, wapenmakers, me-

Deux PZL W3PL 'Gluszec' et deux Mil Mi-24 'Hind' composent le détachement hélicoptères polonais. (Serge NEMRY)

bilan est dressé et pointe toujours les dysfonctionnements : insuffisance de préparation des personnels impliqués, complexité liée à la diversité des appareils mis en œuvre, moyens de communications incompatibles entre forces aériennes, et surtout, facteur critique lors des opérations, appréhension des règles d'engagements ROE (Rules Of Engagement). Ces règles, contrairement aux autres aspects, ne relèvent pas d'une décision militaire ; strictes, elles sont édictées et contrôlées par les gouvernements de chaque pays. Malgré quelques approches, la standardisation de celles-ci au niveau des membres de l'OTAN reste illusoire tant les sensibilités politiques sont différentes. Face à ce manque de coordination, le GAE décide de mettre en place une formation spécialisée CSAR, et entreprend des discussions sur le sujet avec le TLP.

La première session du CJPRSC, Combined Joint Personnel Recovery Standardisation Course, a lieu en 2007 à Florennes et connaît un certain succès. En conséquence, le GAE propose que l'exercice CJPRSC, le seul de ce type existant en Europe (mais courant aux USA), devienne un rendez-vous annuel. C'est un entraînement jugé par les participants comme exigeant, contraignant mais absolument nécessaire pour appréhender les opérations Combat Search And Rescue qui sont extrêmement délicates et dangereuses. Le CSAR se déroule dans un environnement inconnu et hostile et pour lequel l'effet de surprise est quasi nul. Les nombreuses missions "de guerre" assurées au dessus de territoires "inamicaux" par de nombreuses Forces Aériennes, dont la Composante Air, justifie amplement un investissement humain et matériel dans ce domaine. Après Cazaux, le CJPRSC s'est installé l'an dernier à Florennes (Pour la 3ème fois). Du 24 septembre au 12 octobre 2014, ce sont plus de 400 militaires : membres d'équipages, commandos des forces spéciales, spécialistes du renseignement, armuriers, mécanos et évaluateurs, provenant de Belgique, Allemagne, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, Suède et Etats-Unis qui ont "occupé" une partie de la base. Ils ont mis en œuvre durant ces deux semaines une bonne vingtaine d'hélicoptères. Le programme comprend 4 jours d'ins-



De "Gluszec" is het Klein Duimpje tussen de helikopters op het platform, maar met zijn mitraillleur en bijkomende bewapening aan de externe ophangpunten, kan hij toch heel wat schade toebrengen.

caniciens en evaluatoren, afkomstig uit België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Hongarije, Italië, Nederland, Polen, Spanje, Zweden en de Verenigde Staten. Zij hebben gedurende deze twee weken een twintigtal helikopters ingezet. Het programma omvat 4 dagen theoretisch onderricht (Academics) en 7 dagen gewijd aan vliegactiviteiten. Tijdens ons bezoek op de vierde dag van de oefening waren veertien «rotary wings» met kokardes van zes verschillende Europese Luchtmachten opgelijnd langs de taxitrack en op een parkeerplatform aan de noordkant van de basis. Op die donderdag 2 oktober begeleide Air Vice Marshall Pulford, Stafchef van de Royal Air Force en directeur van de EAG, Generaal-Majoor vlieger Frederik Vansina, (Luchtcomponent), Adjunct Operaties en Onderstafchef Operaties en Opleiding, voor een informatieve rondleiding. Talrijke officieren van de lidstaten en waarnemers, toekomstige deelnemers, waren eveneens uitgenodigd.

In de operationele zone staan twee SA-342 Gazelles van de Franse Landmacht, twee Duitse CH-53GS, twee EC-725 Caracal RESCO van de Franse Luchtmacht, twee Italiaanse AB-212 ICO, twee AS-332 Super Puma HT-21, twee PZL W-3PL "Gluszec" (Sokol CSAR) van de Landmacht en twee Poolse Mil Mi-24 "Hind". COMOPSAIR neemt eveneens deel met A-109B Agusta's van het 17de Smaldeel van de 1ste Wing van Bevekom. Van al deze toestellen vertoont de Caracal van EH 01.06 "Pyrénées" (Cazaux) zeker de meest moderne karakteristieken op alle niveaus en de "Pyrénées" is ongetwijfeld de meest ervaren eenheid op het gebied van de CSAR zendingen. De andere toestellen, hoewel van oudere makelij, hebben talrijke modificaties ondergaan om hun prestaties beter aan te passen aan de vereisten van de opdrachten van extractie in oorlogszones (CSAR). Detectieradar, lokalisatie en identificatie van doelwitten, met hoge definitie thermische beeldvorming, versterkte bepantsering - dikwijs met kevlar - maken deel uit van de aangebrachte verbeteringen. Detectoren van het afvuren van grond/lucht raketten en «decoy» lanceerders werden geïntegreerd in de defensieve systemen. In de cockpit werden de

'Gluszec' est le 'Petit Poucet' des hélicoptères présents sur la plateforme, mais, avec sa mitrailleuse et l'armement additionnel en points extérieurs, il peut causer pas mal de dégâts.

traction théorique (Academics) et 7 jours consacrés aux activités en vol. Lors de notre visite au quatrième jour de l'exercice, quatorze voitures tournantes portant les cocardes de six Forces aériennes européennes sont alignées tout au long de la voie de roulage ou sur une plate forme de parking situées dans les aires nord. Ce jeudi 2 octobre l'Air Vice Marshall Pulford, Chef d'Etat-major de la Royal Air Force et directeur du GAE, accompagne le Général-major Aviateur Frederik Vansina, (Composante Air), Adjoint Opérations au Sous-chef d'Etat-major Opérations et Entrainement, pour une visite informative. De nombreux officiers des pays membres ainsi que des observateurs, futurs participants, y ont également été conviés.

La zone opérationnelle abrite deux SA-342 Gazelles de l'Armée de terre française, deux CH-53GS allemands, deux EC-725 Caracal RESCO de l'Armée de l'Air française, deux AB-212 ICO italiens, deux AS-332 Super Puma HT-21, deux PZL W-3PL "Gluszec" (Sokol CSAR) de l'Armée de Terre et deux Mil Mi-24 "Hind" polonais. COMOPSAIR y participe également avec des A-109B Agusta de la 17ème Escadrille du 1er Wing de Beauvechain. De tous ces appareils, le Caracal de l'EH 01.067 "Pyrénées" (Cazaux) présente certainement les caractéristiques les plus modernes et ce à tous les niveaux et le "Pyrénées" représente assurément l'unité européenne la plus aguerrie aux missions CSAR. Les autres appareils, bien que de constructions plus anciennes, ont reçu de nombreuses modifications afin d'adapter leurs performances aux spécificités des missions d'extractions en zone de combat (CSAR). Radar de détection, localisation et identification de cibles, avec une imagerie thermique de haute précision, blindage renforcé - souvent en kevlar font partie des améliorations apportées. La détection de tirs de missiles sol/air et les lance-erreurs ont été intégrés au niveau des moyens de défense. Dans le cockpit, les tableaux de bord sont adaptés aux conditions de vol de nuit et à l'utilisation de jumelles de vision nocturne. La plupart des hélicoptères, utilisés également dans le cadre de missions SAR (Search And Rescue)

instrumentpanelen aangepast aan het vliegen bij nacht en aan het gebruik van nachtkijkers. De meeste helikopters die ook ingezet worden voor conventionele SAR (Search And Rescue) opdrachten, zijn uitgerust met een lier die beslissend kan zijn in het kader van extractie van personeel. Deze helikopters worden ingezet met bemanningen die ervaren zijn in moeilijke en veeleisende opdrachten en die specifiek werden opgeleid voor SAR en CSAR operaties in samenwerking met de Commando's van de «Special Forces». Een bijkomende opmerking: alle bemanningen van vliegtuigen en helikopters volgen een overlevingsstage in vijandig terrein. De EAG is van oordeel dat een piloot of een lid van een bemanning 72 uur in vijandig gebied moet kunnen overleven. Deze zeer korte termijn maakt het noodzakelijk om zeer vlug een PR operatie, met de beschikbare middelen, op gang te brengen. Daarom zijn deze multinationale oefeningen belangrijk.

Briefing, voorbereiding, recuperatie in vijandig terrein,

Elke dag worden verschillende sorties gepland, telkens met verschillende middelen en objectieven, en scenario's die geleidelijk complexer worden. Er worden ook interventies bij nacht voorzien, met hun specifieke procedures en met een bijzondere aandacht voor de vliegveiligheid. Tijdens de briefing waarin de opdracht wordt belicht worden ook de weersvoorspellingen gegeven voor de NOTAM zones (NOTice To AirMen) en de "Intel" inlichtingen (Luchtverdediging, grond/lucht installaties, lokalisatie van radars, nabije aanwezigheid van vijandelijke grondtroepen...) en de mogelijkheden van afleidingsplaatsen. Een lange voorbereiding brengt vervolgens bemanningen en commando's samen. Volgt dan het cruciale ogenblik van de toepassing in praktijk, met vluchten die kunnen variëren van één tot meerdere uren. Het is slechts in de vooravond, na een volledige en gedetailleerde debriefing, gevolgd door besprekingen over tactiek, dat de bemanningen en de commando's tot rust kunnen komen. Deze namiddag worden een UAV van het 80ste Squadron (Florennes), twee F-16 van de 2de Wing TAC, twee Poolse Hind voor de nabije steun (Close in support) en twee Franse EC-725 Caracal voor het CSAR platform ingezet. Objectief: een gekwetste, waarvan de positie werd opgevangen dankzij een signaal uitgezonden door zijn noodbaken, in bezet gebied gaan halen. In de lucht is de B-Hunter de eerste om de zone te overvliegen; het is moeilijk om hem op grote hoogte op te merken. De twee Poolse "Hind" en de twee Caracal's stijgen op, gevolgd door het paar Fighting Falcon's. Deze laatsten gaan de grond / luchtverdediging elimineren en het betrokken luchtgebied beveiligen. Zij zullen nadien gedurende de ganse operatie op grote hoogte rondcirkelen en klaar zijn om te reageren op aanvragen voor luchtsteun van op de grond. Van zodra het luchtruim is vrijgemaakt, komen de Mi 24 tussen en voeren ze "show of force" overvluchten uit, en indien er pogingen van de vijand zijn om tussen te komen, zullen zij hun roterend kanon van 12,7 mm gebruiken om hem uit te schakelen. De Caracal leader komt dan op boomhoge aan gevlogen en voert een aanvalslanding uit in de kleine open plek. De zwaar bewapende commando's komen op de proppen en gaan de te evacueren personen identificeren. De tweede Caracal

conventionnelles, sont équipés d'un treuil qui peut s'avérer décisif dans le cadre d'une extraction de personnel. Ces hélicos sont mis en œuvre par des équipages aguerris aux missions difficiles et contraignantes, spécifiquement formés aux opérations SAR et CSAR menées conjointement avec des Commandos des "forces spéciales". Une précision encore : tous les membres d'équipages d'avions et d'hélicoptères suivent un stage à la survie en terrain hostile. Le GAE estime qu'un pilote ou membre d'équipage isolé en territoire ennemi doit pouvoir tenir 72 heures. Ce délai très court implique la mise en action rapide d'une opération PR, avec les moyens immédiatement disponibles, d'où l'importance de ces exercices multinationaux.

Briefing, préparatifs, récupération en zone hostile,

Plusieurs sorties sont planifiées quotidiennement, avec des moyens et des objectifs différents, et des scénarios qui montent graduellement en complexité. Des interventions de nuit avec leurs procédures spécifiques, avec une attention accrue sur la sécurité des vols, sont également prévues au tableau opérationnel. Un briefing durant lequel la mission est exposée permet également de prendre connaissance des conditions météo sur zone des NOTAM (NOTice To AirMen) ainsi que des renseignements "Intel" (Défense aérienne, défenses sol/air, localisation des radars, présence à proximité de combattants hostiles...) et les possibilités de diversions. Une longue préparation rassemble ensuite équipages et commandos. Vient alors le moment crucial de la mise en pratique, avec des vols qui peuvent aller de 1 heure à plusieurs heures. Ce n'est qu'en début de soirée, après un débriefing complet et détaillé des opérations, suivit de discussions tactiques, que les équipages et les commandos peuvent enfin baisser les armes. Cet après-midi, un UAV du 80 Squadron (Florennes) deux F-16 du 2Wing TAC deux Hind polonais pour l'appui rapproché (Close in support) et deux EC-725 Caracal français pour la plateforme CSAR sont mis en œuvre. Objectif : récupérer un blessé en territoire occupé dont la position a été relevée grâce au signal émis par sa balise de détresse. Dans le ciel, le B-Hunter est le premier à survoler la zone ; là-haut, il est difficile à distinguer. Les deux "Hind" polonais et les deux Caracals décollent, suivis par la paire de Fighting Falcon. Ces derniers vont entreprendre l'élimination des défenses aériennes au sol et nettoyer l'espace aérien concerné. Ils cercleront ensuite, durant toute l'opération, à haute altitude, prêts à répondre à toutes les sollicitations d'appuis aérien ou au sol. Dès que le ciel est "dégagé", les Mi 24 entrent dans la danse et effectuent des passages "show of force" et, en cas de tentatives d'incursions ennemis, vont utiliser leurs canons rotatifs de 12,7 mm pour annihiler celles-ci. Le Caracal leader arrive au ras des arbres et effectue un poser d'assaut dans la petite clairière. Des commandos lourdement armés en surgissent : ils vont rejoindre et formellement identifier les personnes à embarquer. Le second Caracal, en embuscade, les mitrailleurs de sabords aux aguets, se positionne au-dessus de la zone. Dès que le premier a repris l'air, il se pose à son tour et d'autres commandos descendant, prennent position et maintiennent l'endroit sous le feu de leurs armes.



De Mil Mi 24 kuist de zone op en voert dan nog enkele intimidatie fly by's uit.

Le Mil-Mi 24 nettoie la zone puis effectue quelques passes d'intimidation.

De Hind, een toonbeeld van kracht en de Russische gevechtshelikopter bij uitstek. Hier in de Combat SAR uitvoering.

L'hélicoptère de combat russe par excellence, le Hind, est impressionnant de puissance. Il est équipé Combat SAR.





De bevoorrading in brandstof neemt slechts enkele minuten in beslag.

Le ravitaillement en carburant ne prendra que quelques minutes.





Een gekwetste op een brancard wordt aan boord gebracht onder bescherming van de commando's.

blijft in stand-by boven de zone, met de boordmitrailleurs paraat. Van zodra de eerste terug opstijgt gaat hij op zijn beurt landen en andere commando's stijgen uit, nemen posities in en houden de zone onder vuur. Een korte vijandelijke aanval wordt afgeslagen, de zone wordt onder controle van de commando's gehouden en een groene rook bom bevestigt hun positie. Daarop komt de Caracal n°1 terug landen. Een gekwetste op een draagberrie en enkele burgers worden aan boord gebracht. De tweede Caracal volgt snel en neemt de laatste soldaten aan boord. De actie in de zone heeft in totaal een dertig minuten geduurd.

Halte aan de pomp...

Een van de moeilijkheden die inherent zijn aan dit type operatie blijft de autonomie van de helikopters. De Caracal heeft wel een mogelijkheid om in de lucht te tanken (enkel op KC-130 en weldra ook op A-400M), maar dat is niet het geval voor de andere ingezette toestellen. Om aan dit euvel te verhelpen, waardoor de vluchttijd en de range beperkt zijn, wordt een ravitailleur-ingpost op de grond opgesteld: het FARP (Forward Arming and Refueling Point). Dit kan eventueel in vijandelijk gebied opgesteld worden. Vijf naties: Groot-Brittannië, Italië, België, Nederland en Frankrijk hebben een overeenkomst afgesloten om de nodige middelen in pool in te zetten. Het zijn de twee Caracal's van de

Un blessé sur civière est embarqué sous la protection des commandos.

Une brève attaque des hostiles est rapidement repoussée, la zone est mise sous contrôle des commandos et un fumigène vert confirme la position et autorise un nouvel atterrissage du Caracal n°1. Un blessé sur civière et des civils sont emmenés à bord. Le second Caracal suit rapidement et embarque les derniers soldats. L'action a nécessité en tout et pour tout une trentaine de minutes sur zone.

Arrêt à la pompe...

Une des difficultés inhérentes à ce type d'opération reste l'autonomie des hélicoptères. Si les Caracal ont une capacité de ravitaillement en vol (uniquement sur KC-130 et prochainement sur A-400M), ce n'est pas le cas des autres appareils engagés. Pour pallier à cet inconvénient qui limite le temps de vol et la distance franchissable, un poste de ravitaillement au sol, FARP pour Forward Arming and Refueling Point peut être mis en place en territoire hostile. Cinq nations : la Grande-Bretagne, l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas et la France ont signé un accord afin de mettre en commun les moyens nécessaires. Ce sont les deux Caracal de l'Armée de l'Air qui vont effectuer la démo, appuyés par des camions avitailleurs également français. Les deux hélicos se présentent sur la zone FARP, les mitrailleurs de sabords "en alerte" le doigt sur la gâchette. Rotors tournants, les deux EC-725 sont



Franse Luchtmacht die de demo gaan uitvoeren, gesteund door tankvrachtwagens, eveneens Frans. De twee helikopters bieden zich aan op de FARP zone, de boordmitrailleurs op hun hoede, met de vinger aan de trekker. Met draaiende wieken worden de inzittenden geëvacueerd, de gekwetsten worden onder de hoede van de commando's geplaatst. Het gaat zeer vlug, nauwelijks enkele minuten om de twee Caracal's vol te tanken. Troepen en gekwetsten worden dan vlug terug ingeschept en de EC-725's stijgen op voor hun uiteindelijke bestemming. Deze operatie heeft zes minuten geduurd, van landing tot opstijgen.

De twee EC-725 Caracal's landen op het "FRAP" bevoorradingspunt.

Les deux EC-725 Caracal vont se poser au point de ravitaillement "FRAP".

vidés de leurs occupants, les blessés mis à l'abri sous la protection des commandos. Cela va très vite, quelques minutes à peine pour faire le plein des deux Caracal. Rapidement, troupes et blessés embarquent et les EC-725 décollent vers leur destination finale. Cette opération, a duré six minutes de l'atterrissement au décollage.

***De European Air Group (EAG)** werd in 1995 door Frankrijk en Groot-Brittannië opgericht na de eerste Golfoorlog. Het is de enige onafhankelijke internationale militaire organisatie in dit domein in Europa. Zeven Luchtmachten zijn er vandaag lid van: België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje en Groot-Brittannië. Het hoofdkwartier bevindt zich op RAF basis van High Wycombe ten westen van Londen. Het nagestreefde doel bestaat uit het perfectioneren van de interoperabiliteit tussen Luchtmachten door middel van een standaardisatie van de procedures en de toegepaste technieken. De EAG heeft in juli 2013 de oprichting bekraftigd van een Europees centrum gewijd aan de recuperatie van personeel, het EPRC, European Personnel Recovery Centre, waarvan het motto is: "That Others May Live" (Dat anderen mogen leven). Het hoofdkwartier is gelegen te Poggio Renatico in Italië. De volgende CJPRSC is geprogrammeerd voor september 2015 op de basis van Pàpa (Pàrduc) in Hongarije.

***Le Groupe Aérien Européen (GAE)** a été créé en 1995, après la première guerre du Golfe, par la France et la Grande-Bretagne. Il s'agit de la seule organisation internationale militaire indépendante à vocation aérienne en Europe. Sept Forces Aériennes en sont membres aujourd'hui : la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et la Grande-Bretagne. Son quartier général est situé à RAF High Wycombe à l'ouest de Londres. L'objectif poursuivi est de perfectionner l'interopérabilité entre Forces Aériennes au travers d'une standardisation des procédures et des techniques pratiquées. Le GAE, a en juillet 2013 entériné la création d'un centre européen dédié à la récupération de personnel, l'EPRC, European Personnel Recovery Centre, dont la devise est : "That Others May Live" (Que d'autres puissent vivre) Son quartier général est établi à Poggio Renatico en Italie ,le prochain CJPRSC est programmé en septembre 2015 sur la base de Pàpa (Pàrduc) en Hongrie.



Een van de twee EC-725 Caracal helikopters zet de commando's af die de zone zullen beveiligen.

Un des deux EC-725 Caracal dépose des commandos hongrois qui vont sécuriser le site.

Commando's staan klaar om aan boord te gaan van de Italiaanse AB-212 ICO.

Des commandos se préparent à prendre place à bord d'un AB-212 ICO italien.





Texte : Serge NEMRY

Vertaling: Jacques Schelfaut

Een Airbus A-321 die voor het eerst komt landen, een Falcon 20 die voor een laatste maal komt landen: twee gebeurtenissen die deze laatste 9 maanden een impact gehad hebben in het 21ste Smaldeel, gebaseerd te Melsbroek en geïntegreerd in de 15de Wing Luchttransport. Deze Eenheid, beter gekend onder de vertrouwde naam van het Smaldeel «witte vliegtuigen», verzorgt de belangrijke verbindings- en transportopdrachten voor de V(V) IP, de Koninklijke familie, instanties van de Belgische regering, de NAVO en de Europese Gemeenschap, militaire overheden en ook het transport van troepen en materieel over de hele wereld.

Un Airbus A-321 qui se pose pour la première fois, un Falcon 20 qui atterrit pour la dernière fois : deux événements qui ont marqué les 9 derniers mois de la 21^{ème} Escadrille. Basée à Melsbroek, intégrée au 15^{ème} Wing de transport, cette unité, plus connue sous le nom familier d'escadrille des "avions blancs", assure d'importantes missions de liaisons et de transport V(V) IP aux profit de la famille royale, d'instances gouvernementales belges, OTAN et européennes, d'autorités militaires ainsi que de transport de troupes et de matériels aux quatre coins du monde.

Veranderingen in het 21^{ste} Smaldeel Mouvements à la 21^{ème} Escadrille

Een A-321 met Belgische kokardes

Dinsdag 20 mei 2014: de nieuwe Airbus A-321-231, in dienst genomen bij het 20^{ste} Smd «Rode Sioux» wordt aan de autoriteiten en aan de pers voorgesteld. Dit vliegtuig, dat de Portugese burger code CS-TRJ draagt, komt de A-330 vervangen waarvan het contract op 24 maart afgelopen is. De lichtgrijze kleur en de «lage zichtbaarheid» domineren, zelfs voor het koninklijk blazoen. Dat is de nieuwe zogenaamde operationele tendens om opgelijnd te blijven met onze NAVO partnerlan-

Un A-321 aux cocardes belges

Mardi 20 mai 2014, le nouvel Airbus A-321-231 mis en service à la 20^{ème} Esc. "Sioux rouge" est présenté aux autorités et à la Presse. Cet avion, qui porte le code civil portugais CS-TRJ, vient remplacer l'A-330 dont le contrat est arrivé à échéance le 24 mars. Le gris clair et les insignes 'basse visibilité' dominent, même pour les armoiries royales. C'est la nouvelle tendance dite opérationnelle et d'alignement avec les partenaires OTAN. Seul le drapeau national, placé sur la dérive, donne un peu de couleurs



De comfortabele Business Seats vooraan in de A-321.

De confortables sièges Business dans la partie avant de l'A-321

den. Alleen de nationale vlag, op het staartvlak, geeft wat kleur aan het geheel. Een aanbesteding voor een huurcontract werd gelanceerd voor een "Narrow Body Aircraft" (middellange afstand) in het luchtvaartjargon, omdat de capaciteit van de A-330 overdreven werd geacht en gedeeltelijk onderbenut. De opgelegde vermindering van de kosten hadden voornamelijk betrekking op de som van de leasing, het brandstofverbruik, de vermindering van de boord bemanning en de onderhouds- en werkingskosten. Het nieuwe huurcontract moest ook aan de Belgische militaire specificaties beantwoorden: een beschikbaarheid van minimum 90%, een bijkomende brandstoffank en daarenboven een beschildering die eigen is aan de Luchtmacht. Het was eveneens belangrijk om zich op te lijnen met de luchttransportmiddelen van het European Air Transport Command waarin de middelen voor luchttransport van de Luchtcomponent geïntegreerd zijn. Na een gedetailleerde analyse van de ingediende voorstellen werd het huurcontract met Hi Fly (een bedrijf gevestigd in Portugal) weerhouden. De Airbus A-321 heeft een capaciteit van 153 passagiers voor een autonomie van 4.800 km (passagiers + bagage) of 3.000 km met een maximale lading. Het contract garandeert een beschikbaarheid van 97% en een vervangvliegtuig indien nodig. De inwendige inrichting bestaat uit 16 zetels van het type business en 23 rijen van 2 of 3 zetels die over een comfortabele plaatsruimte beschikken. De cockpit, gelijkaardig aan die van de A-330, is modern, ergonomisch en beschikt over de technologie "fly-by-wire". Een systeem voor het laden van paletten CLS (Cargo Loading System) werd aangebracht om het in- en uitladen van de cargo in het ruim te vergemakkelijken. Het vliegtuig beschikt over twee motoren International Aero Engines V2533-A5 turbofan met 14.600 kg stuwtrekkracht. Deze motoren zijn stiller en economischer. Op het gebied van geluidshinder beantwoorden zij aan de normen van de ICAO (International Civil Aviation Organisation). De eerste operationele zending had plaats op 15 mei 2014



Het Koninklijk Wapen in "tone down".

Les armoires royales en gris basse visibilité.

à l'ensemble. Un appel d'offre à titre de location avait été lancé pour un "Narrow Body Aircraft" (moyen courrier) dans le langage aéronautique, la capacité de l'A-330 étant jugée surfaite et partiellement inutilisée. Les réductions de coût imposées touchaient essentiellement le montant du leasing, la consommation en carburant, la diminution du personnel de bord ainsi que les coûts d'entretien et de mise en œuvre. La nouvelle location devait également répondre aux spécifications militaires belges, avoir une servicibilité de minimum 90%, recevoir un réservoir supplémentaire de même qu'une peinture propre à la Force Aérienne. Il était également important de s'aligner sur les moyens dont dispose l'European Air Transport Command dans lequel sont intégrés les moyens de transports aériens de la Composante Air. Après une analyse détaillée des différentes propositions, c'est le contrat de location avec Hi Fly (Société établie au Portugal) qui a été retenu. L'Airbus A-321 offre une capacité de 153 passagers pour une autonomie de 4.800 km (passagers

+ bagages) ou 3.000 kilomètres avec une charge maximale. Le contrat garantit une servicibilité de 97% et un avion de remplacement si nécessaire. L'aménagement intérieur se répartit en 16 sièges de type Business et 23 rangées de 2 ou 3 sièges disposant d'un espace confortable. Le cockpit, proche de celui de l'A-330, est moderne, ergonomique et dispose des technologies "fly-by-wire". Un système de chargement de palettes CLS (Cargo Loading System) a été aménagé afin de faciliter l'embarquement de la cargaison dans la soute. Deux moteurs International Aero Engines V2533-A5 turbofan de 14.600 kg de poussée équipent l'avion. Ces moteurs sont plus silencieux et économiques ; en termes de nuisances sonores, ils répondent aux normes ICAO (International Civil Aviation Organisation). La première mission opérationnelle a eu lieu le 15 mai en transportant des militaires et leurs bagages et équipements vers Bamako au Mali. Un vol "aller/ retour" perturbé



Een moderne cockpit met fly by wire besturing.

Un cockpit moderne, fly-by-wyre.

met het vervoer van militairen met hun bagage en uitrusting naar Bamako in Mali. Een «heen- en terugvlucht» die verstoord werd door een staking van de Franse luchtcontroleurs. Gelukkig kon het vliegtuig terugkomen naar Melsbroek met een «nipt» respect van de limiet van 13 uren inzet die opgelegd wordt aan de bemanning.

De CM-01 wordt gepensioneerd

Negen maanden later, op 13 februari 2015, moet het 20ste Smd het hoofd bieden aan de verplichte terugtrekking van een van haar Falcons 20, de CM-01, die definitief aan de grond gezet wordt. Dit afscheid, dat pijnlijk is voor vele piloten die dit toestel erg konden apprécier, is een gevolg van de budgettaire beperkingen die door de vorige regering werden opgelegd. Deze beslissing werd bevestigd binnen Defence door een gedetailleerde studie van de kosten verbonden aan de exploitatie van de «20» en de mogelijke besparingen ten opzichte van de andere beschikbare luchtruimtransportmiddelen. Een ander belangrijk element dat ook geleid heeft tot dit verdict: de CM-01 moest dit jaar een «D check» ondergaan - een groot onderhoud met een actualisering en een lange en dure immobilisatie. In juni 1972 had de Belgische regering beslist om twee zakenvliegtuigen voor het V(V)IP vervoer aan te kopen. Het waren de tweemotorige Falcon 20, ook Mystère 20 genoemd, die door Dassault Aviation gebouwd werden. Zij werden in dienst genomen in maart 1973. De CM-01 onderging van 22 april 2004 tot 21 februari 2005 een belangrijk programma van «midlife update». Naast de nieuwe krachtigere, economische en milieuvriendelijker motoren (TFE731-5BR-2C), krijgt de Falcon een nieuwe avionics uitrusting met een nieuw instrumentenbord en nieuwe navigatie- en communicatiesystemen. Het interieur wordt daarenboven helemaal gerenoveerd. Een nieuwe beschrijving en een aangepaste markering vervolledigen deze belangrijke werken die



De nationale kleuren geven het toestel wat kleur.

Un peu de couleurs grâce aux couleurs nationales.

par une grève des contrôleurs aériens français ; heureusement l'avion a pu rentrer à Melsbroek en respectant "tout juste" la limite de 13 heures d'engagement maximum imposé aux équipages.

Le CM-01 mis à la retraite

Neuf mois plus tard, le 13 février, la 20ème Esc. fait face à une mise à la retraite forcée d'un de ses Falcon 20, le CM-01, cloué définitivement au sol. Cette séparation, douloureuse pour de nombreux pilotes qui appréciaient beaucoup l'avion, fait suite aux restrictions budgétaires imposées par la précédente législature. Cette décision a été confirmée au sein de la Defence par une étude détaillée des coûts liés à l'exploitation du "20" et des économies possibles par rapport à d'autres moyens de transport aérien disponibles. Autre élément important qui a poussé vers cette sentence, le CM-01 devait subir cette année un "D check"- grand entretien et remise à niveau avec une immobilisation longue au coût élevé. En juin 1972, le gouvernement belge décidait d'acquérir pour le transport V(V)IP deux jets d'affaires, biréacteurs Falcon 20, aussi appelé Mystère 20, construit par Dassault Aviation. Mis en service en mars 1973, le CM-01 subit du 22 avril 2004 au 21 février 2005 un important programme "midlife update". Outre de nouveaux moteurs plus propres, plus puissants et plus économiques (TFE731-5BR-2C), le Falcon reçoit une nouvelle avionique avec un nouveau tableau de bord et de nouveaux systèmes de navigation et de communication radio. Il est également complètement reconditionné intérieurement. Une nouvelle peinture et un marquage approprié compètent cet important chantier entrepris au Bourget. Le Falcon 20 prend alors la dénomination de Falcon 20E. De nombreuses autorités civiles, militaires, belges et étrangères ont voyagé à bord de ces avions. Le biréacteur a souvent été mis à la disposition de la famille royale ; c'est d'ailleurs le CM-

Veranderingen in het 21^{ste} Smaldeel / Mouvements à la 21^{ème} Escadrille

uitgevoerd worden te Le Bourget. De Falcon 20 neemt dan de benaming van Falcon 20E aan. Talrijke burgerlijke, militaire, zowel Belgische als buitenlandse overheden hebben aan boord van deze vliegtuigen gereisd. Het vliegtuig werd dikwijls ter beschikking gesteld van de Koninklijke familie. Het is trouwens de CM-01 die Koning Boudewijn en zijn familie naar Brustem heeft gebracht in juli 1982, toen de vleugels van Prins Filip werden opgespeld. Gedurende vele jaren was het transport van organen en gekwetsten een deel van de opdrachten van de bemanningen van de Falcon. De Falcon 20 heeft een kruissnelheid van 820 km/u (maximum snelheid: 910 km/u) en kan vliegen op 12.000 meter. Hij kan 10 passagiers met bagage vervoeren en heeft een autonomie van 3.570 km. De loopbaan van de CM-01 werd beëindigd op vrijdag 13 februari 2015, na een laatste operationele opdracht. Hij zal het wereldluchtruim doorkruist hebben gedurende 42 jaren. In 2013, tijdens de Open Door van Melsbroek, markeerde een diskreet logo de 40 jaren dienst. Gedurende deze periode werden 16.192 vlieguren uitgevoerd. Het project van een verkoop werd een tijdje overwogen maar niet weerhouden en er werd beslist het vliegtuig te stockeren en te gebruiken als bron van wisselstukken voor de CM-02 die nog in dienst blijft.

Het 20^{ste} Smaldeel van de 15^{de} Wing Luchttransport van Melsbroek is vandaag (April 2015) samengesteld uit twee tweemotorige Embraer 135 (CE-01 en 02), twee tweemotorige Embraer 145 (CE-03 en 04), een tweemotorige Airbus A-321 (CS-TRJ), een tweemotorige Falcon 20 E (CM-02) en een driemotorige intercontinentale Dassault Falcon 900 (CD-01).

De Dassault Falcon 900 in Zagreb eind december 1997.

Le Dassault Falcon 900 en escale à Zagreb fin décembre 1997.

01 qui a emmené le Roi Baudouin et sa famille à Brustem en juillet 1982, lors de la remise d'Ailes au Prince Philippe. Durant de nombreuses années, le transport d'organes et de blessés graves a fait partie des missions attribuées aux équipages de Falcon. Le Falcon 20 affiche une vitesse de croisière de 820 km/h (vitesse max : 910 km/h) et peut voler à 12.000 mètres. Il peut emporter 10 passagers avec bagages et a une autonomie de 3.570 km. La carrière du CM-01 s'est arrêtée le vendredi 13 février 2015, après une dernière mission opérationnelle. Il aura sillonné les cieux du monde durant 42 ans. En 2013, lors de l'Open Door de Melsbroek, un logo discret marquait les 40 ans de mise en service. Durant cette période, 16.192 heures de vol ont été accomplies. La piste de la revente, un moment évoqué, a été abandonnée au profit d'un stockage et de l'utilisation de l'avion comme magasin de pièces de rechange pour le CM-02 qui lui reste en service.

La 20^{ème} Escadrille du 15^{ème} Wing de transport de Melsbroek est aujourd'hui (Avril 2015) composée de : deux biréacteurs Embraer 135 (CE-01 et 02), deux biréacteurs Embraer 145 (CE-03 et 04), un biréacteur Airbus A-321 (CS-TRJ), un biréacteur Falcon 20 E (CM-02) et un triréacteur intercontinental Dassault Falcon 900 (CD-01).



© Serge NEMRY

Op het voorplan staat de CE-02 Embraer te wachten op het opstijgen van de CE-04, één van de twee 145's.

A l'avant plan, le CE-02 Embraer 135 attend le décollage du CE-04, un des deux 145.



© Serge NEMRY

Brustem, juli 1982, de CM-01 staat klaar om de Koninklijke Familie te ontvangen.

Brustem, juillet 1982, le CM-01 s'apprête à accueillir la famille royale

© Serge NEMRY



De CM-01 brengt enkele VIP's naar Kleine-Brogel in 1978.

Le CM-01 amène quelques VIP à Kleine-Brogel en 1978.

© Serge NEMRY



Het logo "40 jaar" op de Falcon 20 in 2013.

Le logo "40 ans" apposé en 2013 sur les Falcon 20.

© Serge NEMRY



De Luchtcomponent in operaties



© BAF / MOORS MICHAEL

Een crew-chief voert de laatste controles uit voor het opstijgen.
(COA / IPR Michael MOORS).

Un crew-chief procède aux dernières vérifications
avant décollage.

La Composante Air en opérations

1 Back from Afghanistan

Op 3 oktober 2014 zijn de laatste F-16's, die ingezet waren in het kader van Guardian Falcon, geland te Kleine-Brogel (KB), waardoor een einde kwam aan een aanwezigheid in Afghanistan die zes jaren geleden gestart werd. De laatste operationele opdracht die aan de Belgen werd toevertrouwd, juist voor hun terugkeer - een gewapende verkenning - werd uitgevoerd op zondag 28 september. De voorbereiding van de lange transvervlucht of 'ferry flight', maakte een volledige ontwapening van de vliegtuigen nodig en twee bijkomende vleugeltanks en een buiktank werden gemonteerd.

Le 3 octobre 2014, les derniers F-16 engagés dans le cadre de Guardian Falcon se sont posés à Kleine-Brogel (KB), mettant un terme à une présence en Afghanistan qui a débuté il y a six ans. La dernière mission opérationnelle assignée aux belges, juste avant le retour au pays, une reconnaissance armée, a été assurée le dimanche 28 septembre. La préparation du long vol de convoyage, "ferry flight" pour les militaires, a nécessité le désarmement complet des avions et l'ajout de deux réservoirs supplémentaires sous les ailes et d'un bidon ventral.



Twee Fighting Falcons zijn klaar om luchtsteun te verschaffen aan grondtroepen die tegen de Taliban strijden. (COA / IPR Michael MOORS).

Deux Fighting Falcon vont entamer une mission d'appui aérien au profit de troupes au sol, engagées contre les Talibans.



Twee F-16's van de 2^e Wing TAC rijden naar de piste. Noteer de FA-127 die, zoals Amerikaanse toestellen, de code FS, Basis Florennes EBFS. (COA / IPR Michael MOORS).

Deux F-16 du 2^e Wing TAC se dirigent vers la piste. Notez le FA-127 qui porte, à l'américaine, le code FS propre à la base de Florennes EBFS.

De vlucht werd uitgevoerd in twee etappes: de eerste die zeven uur duurde bracht de F-16's naar Kreta, de tweede kortere vlucht, van het Griekse eiland dat lijkt me onmogelijk= nl &à uur per dagd naar de eindbestemming, de 10 Wing TAC te KB. Voor de Luchtcomponent startte Guardian Falcon op 1 september 2008 ; een honderdtal personeelsleden, waaronder piloten, kwamen toe op Kandahar Airfield, 'KAF' in het lokale jargon, (in het zuiden van Afghanistan), waar vier F-16's operationeel werden ingezet vanaf 9 september ten voordele van de ISAF (International Security Assistance Force).

Le vol s'est effectué en deux étapes, la première d'une durée de sept heures à amené les F-16 en Crète, la seconde plus courte, de l'île grecque jusqu'à la destination finale, le 10 Wing TAC de KB. Pour la Composante Air, Guardian Falcon a débuté le 1^{er} septembre 2008 ; une bonne centaine de personnels dont des pilotes, rejoignent l'aérodrome de Kandahar Airfield 'KAF' dans le jargon local, (Sud de l'Afghanistan) ou quatre F-16 sont mis en opérations dès le 9 septembre, au profit de l'ISAF (International Security Assistance Force), qui opère sous mandat de l'ONU. Un an plus tard deux Fi-

Operaties /Opérations

sistance Force) die met een mandaat van de UNO operaties uitvoert. Een jaar later komen twee bijkomende Fighting Falcon's het Belgisch dispositief aanvullen op de grootste militaire basis in Afghanistan, die door de Amerikanen gebouwd en gecontroleerd werd. Het is een platform waar er permanent bewegingen zijn van vliegtuigen en drones, dag en nacht.

De Belgische F-16's hebben bijna elke dag vluchten uitgevoerd voor de bewaking van de communicatiewegen, verkenningen, beveiliging van wegkonvooien, grondsteun voor troepen die onder vijandelijk vuur van Afghaanse rebellen lagen, of preventieve intimidatie (Show Of Force). Het bilan dat de Luchtcomponent kan voorleggen na zes jaren continue operaties toont een totaal van 16.575 vlieguren voor 5.466 sorties en 2.840 uitgevoerde opdrachten. De evolutie van de gepresteerde vlieguren heeft op een exponentiële manier de toename van de inzet van de grondtroepen gevolgd. Na vier maanden werd de kaap van 1.000 uren bereikt, in mei 2010 werd dat 5.000 uren, in oktober 2011 10.000 uren en in november 2013 15.000 uren.

De F-16's hebben 407 keer moeten tussenkomen in "Close Air Support» opdrachten (steun aan grondtroepen) op vraag van troepen die op het terrein onder vijandelijk vuur lagen. De piloten hebben tijdens deze periode bommen gegooid van het type GBU-12 Paveway II, GBU-38 JDAM met GPS geleiding en GBU-54 JDAM met laser geleiding, maar ze hebben op eigen initiatief, om zoveel mogelijk collaterale vernielingen te vermijden, 28 keer het boordkanon Vulcan M61A1 met een kaliber van 20mm gebruikt in plaats van te bombarderen. De operationele graad van succes van 96,3% die bereikt werd door de Luchtcomponent is merkwaardig, vooral in een steeds moeilijker wordende context. Dit resultaat toont duidelijk aan dat de talrijke trainingen en de opgevoerde intensiteit ervan, in de maanden voorafgaand aan het sturen van onze piloten naar oorlogsopdrachten, absoluut noodzakelijk zijn.

Generaal-majoor John Mc Mullen, hoofd van de NATO luchtstrijdkrachten in Afghanistan, slaat de nagel op de kop wanneer hij verklaart: *De Belgen hebben een uitzonderlijk professionalisme en efficiëntie aan de dag gelegd. Zij hebben zonder verpozen steun geleverd aan troepen die in een kritieke toestand op het terrein verkeerden, zonder incidenten of collaterale verliezen te veroorzaken.* Zij waren betrouwbaar en het uitvoeren van hun operaties was voorbeeldig niettegenstaande de moeilijke omstandigheden. Er moet ook de nadruk gelegd worden op de ervaring van het technisch personeel, zonder onderscheid van specialiteit. Zij werken op de achtergrond maar waarborgen de maximale inzet van de vliegtuigen en de bewapening. Ook het logistieke luik moet benadrukt worden want dat is van vitaal belang wanneer er gewerkt moet worden in een complexe en gevaarlijke omgeving.

Het personeelsbestand van de Luchtcomponent fluctueerde tussen de 100 en 140 personen, afhankelijk van de periode. Gedurende deze zes jaren werden rotaties van het personeel georganiseerd tussen België en Afghanistan om de vier maanden en dit werd beperkt tot twee maanden voor het vliegend personeel. Daarbij moet genoteerd worden dat een ontplooiing van deze orde het transport noodzakelijk maakt van meer dan 2.100 ton

ghting Falcon supplémentaires complètent le dispositif belge sur la plus grande base militaire établie en Afghanistan, construite et contrôlée par les américains. Une plateforme d'où les mouvements d'avions et de drones sont permanents, de jour comme de nuit.

Les F-16 belges ont, quasi chaque jour, effectués des vols de surveillance des voies de communications, ou de reconnaissance, ou de protection des convois routiers, d'appui air – sol des troupes placées sous le feu des rebelles afghans ou d'intimidation préventive (Show of force). Le bilan présenté par la Composante Air après six années d'opérations continues porte sur un total de 16.575 heures de vol pour 5.466 sorties et 2.840 missions assurées. L'évolution des heures de vol prestées a suivi de manière exponentielle l'augmentation des engagements terrestre ; après quatre mois le cap des 1.000 heures est franchi, les 5.000 hrs sont atteintes en mai 2010, les 10.000 hrs en octobre 2011 et les 15.000 hrs en novembre 2013. Les six pilotes du dispositif effectuaient entre 200 et 300 heures de vol par mois !

A 407 reprises les F-16 ont du intervenir en missions "close Air Support (appui aux troupes au sol), à la demande des troupes engagées sur le terrain, et qui essuyaient des tirs ennemis. S'ils ont au cours de cette période largués des bombes de types GBU-12 Paveway II, GBU-38 JDAM à guidage GPS et GBU-54 JDAM à guidage laser, les pilotes ont, de leur propre décision, pour limiter au maximum les risques de dommages collatéraux et plutôt que de larguer des bombes, fait usage 28 fois du canon de bord Vulcan M61A1 de calibre 20mm. Le taux de réussite opérationnelle de 96,3% atteint par la Composante Air est remarquable, dans un contexte plus que difficile. Ce résultat montre à suffisance la pertinence des nombreux entraînements dispensés et de l'intensification de ceux-ci dans les mois qui précédent l'envoi de pilotes dans le cadre de toutes missions de guerre.

Le Général-major John Mc Mullen, Commandant de la Force Aérienne de l'OTAN en Afghanistan, ne s'y trompe pas lorsqu'il affirme : *Les belges ont fait preuve d'un professionnalisme et d'une efficacité exemplaire. Ils ont apporté un soutien sans faille aux troupes en situation critique sur le terrain, sans causer d'incidents ni de dommages collatéraux. Fiables, leur conduite des opérations a été exemplaire malgré des conditions rigoureuses.* Il faut aussi mettre en évidence l'expérience des personnels techniques, toutes spécialités confondues, ces hommes de l'ombre, qui assurent une servabilité maximale des avions, des systèmes et des armements. Epingleons encore le volet logistique qui revêt une importance capitale quand il faut travailler dans un environnement complexe et dangereux.

La présence en personnel de la Composante Air a fluctué entre 100 et 140 personnes selon les périodes. Durant ces six ans, des rotations de personnel entre la Belgique et l'Afghanistan, étaient organisées tous les quatre mois, réduites à deux mois pour le personnel navigant. Notons encore qu'un déploiement de cette envergure a nécessité le transport d'un total de + de 2.100 tonnes de matériel divers, munitions et ravitaillement. Quelques chiffres encore à propos de Kandahar : la base occupe une superficie de 16Km², un peu plus de 30.000 personnes, militaires et civils y

aan divers materieel, munitie en ravitallering. Enkele cijfers nog met betrekking tot Kandahar: de basis beslaat een oppervlakte van 16 km², een beetje meer dan 30.000 personen, militairen en burgers zijn er tewerkgesteld. Veertig verschillende nationaliteiten, met hun specifieke aard en cultuur, leven er samen in een hyperbeveiligde zone.

travaillent. Quarante nationalités différentes, avec leur culture et leur spécificité, cohabitent dans ce lieu hyper sécurisé.

2 Baltic Air Policing / Enhanced Air Policing Mission

Sinds meer dan 10 jaar sturen verschillende NATO landen vliegtuigen om het luchtruim van de Baltische staten te bewaken. Estland, Letland en Litouwen zijn landen die uit de Sovjet-Unie zijn gestapt en zijn toegetreden tot de Noord Atlantische Verdrag Organisatie. Zij grenzen aan de ene kant aan de Baltische zee, het «speelterrein» van de Russische lucht- en zeemacht, en aan de andere kant aan Wit-Rusland en Rusland. De drie landen hebben geen jachtvliegtuigen en kunnen niet anders dan een beroep te doen op de solidariteit van de NATO.

De Luchtcomponent was de eerste in maart 2004 om positief te antwoorden op de vraag tot luchtbescherming van de betrokken zones. In het kader van de 'Baltic Air Policing (BAP)', werden Fighting Falcon's gestuurd naar Siauliai in Litouwen voor een periode van vier maanden. In december 2006 en september 2013 neemt België terug deel en het 350^{ste} en 1^{ste} smaldeel (2 Wing TAC - Florennes) en 349^{ste} en 31^{ste} Smaldeel (10 Wing

D epuis plus de 10 ans plusieurs pays membres de l'OTAN envoient des avions pour assurer la surveillance de l'espace aérien des Etats Baltes. L'Estonie, la Lituanie et la Lettonie, sont autant de nations, sorties du giron soviétiques, qui ont rejoint l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. Bordées d'une part par la mer Baltique, terrain de "jeux" des forces aériennes et navales russes, de l'autre par la Biélorussie et la Russie, ces trois pays, dépourvus d'aviation de chasse, n'ont eu d'autres recours que de faire appel à la solidarité de l'OTAN.

La Composante Air a été la première en mars 2004 à répondre favorablement à la demande de protection aérienne des zones concernées. Dans le cadre de Baltic Air Policing (BAP), des Fighting Falcon ont été envoyés à Siauliai en Lituanie, pour une période de quatre mois. En décembre 2006 et septembre 2013, la Belgique participe à nouveau et les 350^{ème} et 1^{ère} escadrilles (2 WING TAC-Florennes) et 349 et 31^{ème} escadrilles (10 WING TAC)



Malbork, een MIG-29 Fulcrum stijgt op voor een trainingsopdracht met de F-16.
(Defence - Malec AZOUG).

Malbork, een MIG-29 Fulcrum stijgt op voor een trainingsopdracht met de F-16.



Ontmoeting in het Baltisch luchtruim van Italiaanse Typhoon's van 4 Stormo en F-16 AM van 10 Wing TAC van Kleine-Brogel. (BAF-Ken de Troch).

TAC - Kleine Brogel ontplooien vliegtuigen en personeel om een Quick Reaction Alert (QRA) op te zetten. In april 2014, naar aanleiding van de spanning te wijten aan de crisis in Oekraïne en de talrijke penetraties van Russische vliegtuigen in het Baltische luchtruim, beslist de NATO haar aanwezigheid en luchtmiddelen op te voeren in de regio. De operatie krijgt als naam 'Enhanced Air Policing Mission (EAPM)' en wordt bevolen vanaf de NATO Command Air Component te Ramstein. Sinds de maand mei 2014 worden vliegtuigen in alarm geplaatst vanaf Litouwen, Estland en Polen, en worden gemeenschappelijke trainingen opgedreven.



Rencontre dans le ciel balte
entre des Typhoon italien du 4 Stormo et des F-16 AM
du 10 Wing TAC de Kleine-Brogel.

y déplacent, avions, pilotes et personnel, afin d'assurer le Quick Reaction Alert (QRA). En avril 2014, face la tension initiée par la crise ukrainienne, et les incursions répétées de l'aviation russe dans l'espace aérien balte, l'OTAN décide de renforcer sa présence et ses moyens aériens dans la région. L'opération prend pour nom : Enhanced Air Policing Mission (EAPM) et est commandée depuis le NATO Command Air Component à Ramstein. Dès le mois de mai des avions sont mis en alerte au départ de la Lituanie, de l'Estonie et de la Pologne, tandis que d'autres basés en Roumanie, mis en "réserve" de l'OTAN, intensifient les entraînements



De Belgische regering verleent haar steun aan deze beschermingsopdracht en stemt einde december in met het sturen, voor een periode van acht maanden, van vier F-16's en een vijftigtal personeelsleden die nodig zijn voor hun inzet. Twee vliegtuigen worden in QRA alarm 24h/24h en 7 dagen op 7 gehouden, gedurende een week op twee. Op 8 januari 2015 wordt het detachement van de Luchtcomponent, die de Nederlanders komt vervangen operationeel verklaard.

De Belgen opereren nu vanaf de 22 Baza Lotnicza (22^{ste} Taktische Basis) van Malbork gelegen in het noorden van Polen, niet ver van de Russische enclave van Kaliningrad (gelegen tussen Polen en Litouwen). Op deze basis van de Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej zijn MiG-29 van het 41 Eskadra Lotnictwa Taktycznego (41 Tactical Air Squadron) gestationeerd. Het zijn vliegtuigen die voor Oost-Duitsland hebben gevlogen en die door de Luftwaffe werden gerecupereerd en later overgedragen aan Polen. De piloten die deze rol van QRA waarnemen hebben als opdracht elk vliegtuig te identificeren dat zonder toelating buiten de internationale corridors evolueert in het luchtruim van de betrokken landen. Deze "targets" hebben uiteraard geen vluchtplan ingediend. Indien het bevel ervoor wordt gegeven stijgen de bewapende vliegtuigen op, de indringer wordt gecontacteerd op een internationale frequentie en indien hij niet antwoordt (wat meestal het geval is), wordt hij geïntercepteerd en dan geëscorteerd naar de internationale zone. Het scenario is als volgt: van zodra het objectief in zicht komt nemen de QRA piloten hun positie in: de eerste zo dicht mogelijk bij de cockpit van de indringer, de tweede achteraan in schootpositie. De eerste nodigt het Russische vliegtuig uit met een «gecodeerd»

communs. Le gouvernement belge accorde son soutien à cette mission de protection et autorise fin décembre l'envoi, pour une période de huit mois, de quatre F-16 et d'une cinquantaine de personnels nécessaire à leur mise en œuvre. Deux avions sont mis en alerte QRA 24h /24h et 7 jours sur 7, à raison d'une semaine sur deux. Le 8 janvier 2015, le détachement de la Composante Air, qui vient remplacer les néerlandais, passe sous statut opérationnel.

Les belges opèrent cette fois depuis la 22 Baza Lotnicza (22^{ème} Base Tactique) de Malbork située au nord de la Pologne non loin de l'enclave russe de Kaliningrad (située entre la Pologne et la Lituanie). Cette base de la Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej abrite des MiG-29 du 41 Eskadra Lotnictwa Taktycznego (41 Tactical Air Squadron). Des avions qui ont volé pour l'Allemagne de l'Est avant d'être récupérés par la Luftwaffe puis transférés en Pologne. Les pilotes qui assument ce rôle QRA, ont pour mission d'identifier tout appareil évoluant sans autorisation de survol, hors couloirs internationaux, des pays concernés. Ces "targets" n'ont évidemment pas déposé de plan de vol. Si l'ordre en est donné, les avions armés décollent, l'intrus est contacté sur une fréquence internationale et s'il ne répond pas (ce qui se passe dans la majorité des cas), est intercepté puis escorté vers la zone internationale. Le scénario est le suivant : dès que l'objectif est en visuel, les pilotes QRA se positionnent : le premier au plus près du cockpit de l'intrus, le second à l'arrière, en position de tir. Le premier invite par geste "codé" l'avion russe à le suivre tandis que le deuxième, le doigt sur la gâchette se tient prêt à répondre à une action menaçante. Les pilotes belges ont eu l'occasion, depuis

Interceptie van een russische Il 20.
(BAF - Ken de Troch).

Interception d'un Il 20 russe.



Een Poolse MIG-29 Fulcrum (Defence - Malec AZOUG).
Un Mig-29 Fulcrum polonais.

handgebaar om hem te volgen terwijl de tweede, met de vinger op de trekker, zich klaar houdt om te antwoorden op een bedreigende actie. De Belgische piloten hebben sinds hun inzet de gelegenheid gehad om vier keer het «portret» te trekken van Russische vliegtuigen voor observatie en elektronische oorlogsvoering.

Verleden jaar, tijdens een korte ceremonie ter gelegenheid van de 10^{de} verjaardag van het invoeren van deze opdrachten van luchtpolitie, heeft de Minister van Defence van Litouwen, Juozas Olekas, zeer lovende woorden gesproken over de Luchtcomponent: *Ik wens de Belgen te bedanken voor hun deelname aan deze opdracht. Wij apprécieren uw betrokkenheid en inzet voor de Baltic Air Policing en uw solidariteit met onze Landen.* Het is een legitieme erkenning die terug de prestaties van het technisch, logistiek en steunpersoneel en de piloten in de schijnwerper zet. Allen geven blijk van een zeer doorgedreven niveau van training en professionalisme. Wanneer het detachement niet van dienst is voor de QRA rol wordt de «vrije» tijd gebruikt voor (niet gewapende) gevechtstrainings met vliegtuigen van verschillende aard (Dissimilar Aircraft Combat Training). Dat gebeurt met de Poolse «jacht» en indien de gelegenheid zich voorovert, met andere geallieerde naties. Daarenboven staan ook «lucht-grond» oefeningen van steun aan de troepen op het programma. Een combinatie van echte en oefenzendingen in een onbekende omgeving, die de piloten erg waarderen.

Sinds 2004 nemen, behalve België, Denemarken, de Tsjechische republiek, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, de Verenigde Staten, Polen, Noorwegen, Nederland, Portugal, Roemenië, Turkije en Duitsland nemen deel of hebben deelgenomen aan de BAP en de EAPM.

leur engagement de “tirer le portrait” à quatre reprises d'appareils de surveillance et de guerre électronique russe.

L'an dernier, lors d'une courte cérémonie à l'occasion du 10^{ème} anniversaire de la mise en place de ces missions de police de l'air, le ministre de la Défense lituanien Juozas Olekas, tenait des propos élogieux pour la Composante Air : *Je souhaite remercier les belges pour leur participation à cette mission. Nous apprécions votre implication et votre engagement envers Baltic Air Policing et votre solidarité avec nos états.* Une reconnaissance légitime qui met à nouveau en valeur les performances des personnels techniques, de support, logistique et des pilotes. Tous font preuve d'un niveau d'entraînement et d'un professionnalisme très élevé. Enfin, lorsque le détachement n'est pas engagé dans le rôle QRA, le temps "libre" est mis à profit pour mener à bien des entraînements (non armés) de combats entre avions différents (Dissimilar Aircraft Combat Training) avec la "chasse" polonaise et si l'occasion s'en présente avec d'autres nations alliées. De plus, des exercices "air-sol" de soutien aux troupes sont aussi au programme. Une combinaison missions réelles/ entraînements dans un environnement inconnu, que les pilotes apprécient beaucoup.

Depuis 2004, outre la Belgique, le Danemark, la République Tchèque, l'Angleterre, l'Espagne, les Etats-Unis, la Pologne, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la France, la Roumanie, la Turquie et l'Allemagne participent ou ont participé à BAP et EAPM.

3 Desert Falcon



Sinds einde september 2014 neemt de Luchtcomponent deel aan de operaties tegen de Islamitische Staat (IS) in Irak. Zes F-16's en 110 personeelsleden, waaronder de piloten, hebben zich ingekwartierd te Mufaq Salti, een Jordaanse basis gelegen op +/- 1 uur vlucht van de operatiezones. Tijdens de persconferentie (eind april) over de aan gang zijnde operaties hebben Generaal-majoor VI Frederik Vansina, hoofd van de Luchtcomponent, en Majoor VI Olivier Van Eeckhoudt, Divisie Operaties, enkele cijfers vermeld: op datum van 23 april 2015: er werden 2.640 vlieuguren gepresteerd voor 600 sorties, 107 "kinetics targets" (zendingen met gebruik van bewapening) hebben telkens geleid tot de neutralisatie van de doelwitten aangeduid door de Irakese strijdkrachten of de Koerdische "Peshmergas". De gemiddelde

Alvorens de toestellen zich op de piste oplijnen, nemen de wapenmakers de laatste beveiligingen weg van de munities, die hierdoor op « scherp » staan. (DEFENCE Malek AZOUG).

In december heeft de Chef Defence de manschappen in Jordanie komen ondersteunen. (DEFENCE Malek AZOUG).

En décembre dernier, le Chef d'Etat-Major de la Défense, vient apporter son soutien aux personnels détachés en Jordanie.

Depuis fin septembre 2014, la Composante Air participe aux opérations menées en Irak contre l'Etat Islamique (EI). Six F-16 et 110 personnels, dont les pilotes, ont pris leurs quartiers à Mufaq Salti, base jordanienne située à +/- 1 heure de vol des zones d'actions. Lors de la conférence de presse (fin avril) sur les opérations en cours, le Général-major Avi. Frederik Vansina, patron de la Composante Air, et le Major Avi Olivier Van Eeckhoudt, Division Opérations, ont cité quelques chiffres : à la date du 23 avril 2015 : 2.640 heures de vols ont été prestées pour 600 sorties, 107 "kinetics targets" (missions avec utilisation d'armements) se sont à chaque fois soldées par la neutralisation des cibles désignées par les forces irakiennes ou les "peshmergas" kurdes. La durée moyenne d'une mission de combat est de +/-

Avant que les avions ne s'alignent sur la piste, les armuriers enlèvent les dernières sécurités des munitions qui deviennent "bonnes de guerre".



duur van een operationele opdracht is +/- 4u30, met daarbij de te rekenen duur van de lange en zorgvuldige voorbereiding en de gedetailleerde debriefing. De piloten moeten dus prestaties leveren van om en bij de 12 uren. De Belgische deelname loopt af einde juni; er zijn voor het ogenblik gesprekken bezig om vanaf 2016 alternatief te opereren met partners uit andere Europese landen zoals Nederland en Denemarken. Wij zullen meer in detail terugkomen op Desert Falcon in een volgende editie.

Voorbereiding van een « Viper » voor een « air to ground » opdracht. (DEFENCE Malek AZOUG).

4h30, temps auquel il faut ajouter la longue et minutieuse préparation ainsi que le débriefing détaillé. Cela amène les pilotes à assurer des prestations de l'ordre de 12 heures. La participation belge se termine fin juin ; des discussions sont actuellement en cours pour opérer, dès 2016, en alternance avec des partenaires européens tels que les Pays-Bas et le Danemark. Nous reviendrons plus en détail sur Desert Falcon dans une prochaine édition.

Préparation d'un "Viper" pour une mission de destruction d'un objectif au sol .



BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION

Lid Worden

Lidgeld 2015 Per effectief of aangesloten lid:

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

Per aangesloten lid wonend bij een betalend lid : € 2

Te betalen via overschrijving op rekening

IBAN: BE73 9730 2894 7460 - BIC: ARSPBE22

van de Belgian Air Force Association, met vermelding
«Lidgeld 2015».

Indien U voor iemand anders betaalt, gelieve ook de naam
van de betrokkenen te vermelden.



Devenir Membre

Cotisation 2015 Membre effectif ou adhérent :

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

Par membre adhérent cohabitant avec un membre payant : € 2

A payer par virement sur le compte

IBAN: BE73 9730 2894 7460 - BIC: ARSPBE22

de la Belgian Air Force Association, avec la mention
«Cotisation 2015».

Si vous payez pour quelqu'un d'autre, veuillez mentionner
le nom de la personne concernée.



"Blizzard" le Fighting Falcon (FA-123) F-16 Solo Display van Commandant Tom "Gizmo" De Moortel, piloot van het 31^e Smd "Tiger" van Kleine Brogel. Gizmo begint aan zijn eerste seizoen als display pilot.

"Blizzard" le Fighting Falcon (FA-123) F-16 Solo Display du Commandant Aviateur Tom "Gizmo" De Moortel, pilote à la 31^{ème} Esc "Tiger" de Kleine Brogel. Gizmo entame sa première saison comme display pilot. (Serge NEMRY)