Belgian Air Force Association

WINGS

IN THIS ISSUE

1st Belgian Air Force Hercules

The making of FA-84

70 Years 349

Support to the Nation

No. 02
October 2012

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

WINGS

Inhoud - Sommaire

02 25 juli 1972: de eerste Hercules voor de Luchtmacht

10 F-16AM Solo Display: the making of FA-84

20 Commandowissel in Kee-Bee

22 Remise des prix de la Composante Air - Uitreiking van de prijzen van de Luchtcomponent

26 Support to the Nation - 16 March 2012

28 Belgian Air Force Association: Kalender - Calendrier & Verenigingen - Associations

30 70 Years 349: 1942 - 2012

Cover photograph: Bart Rosselle, COMOPSAIR-IPR

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

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

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

Verantwoordelijke uitgever

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

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

Coordinatie

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

Coordination

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

Redactie en opmaak

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

Rédactie et mise en page

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

Belgian Air Force Association

Beste vrienden en vriendinnen,

In september 2011 startte de Belgian Air Force Association in het Huis der Vleugels met de "Kick-off meeting". Nu tien maanden later is onze vereniging springlevend en groeit ze nog elke dag. Meer dan 600 leden hebben onze rangen reeds vervoegd. Weliswaar een niet te verwaarlozen leden aantal, maar amper een goede tien procent van onze uiteindelijke doelstelling: een vereniging van meer dan 5.000 leden die als dusdanig niet over het hoofd kan gezien worden en die de Luchtmacht met raad en daad kan steunen waar en wanneer nodig.

De eerste "Wings" die einde maart begin april in uw bus werd gedropt was een schot in de roos. Vakkundig samengesteld, interessant en uitermate goed gedocumenteerd, kreeg deze uitgave de algemene bijval van onze leden. Het redactieteam heeft hiermee bewezen haar taak op uitzonderlijke wijze te kunnen vervullen en heeft aldus zeker bijgedragen om onze vereniging aantrekkelijk te maken bij de nieuwe ledenwerving. Vandaag ontvangt u het tweede nummer dat al even boeiend en leerzaam is.

De eerste algemene vergadering van onze vereniging die op 28 maart in het Luchtvaartmuseum werd gehouden, werd door heel wat leden bijgewoond en werd vooraf gegaan door een uitermate interessante briefing over het Amerikaanse gevechtsvliegtuig F-35 door Lockheed Martin.

Op 13 oktober neemt onze vereniging de organisatie over van het vroegere inrichtende comité van de "Remembrance Day", activiteit waarop u allen van harte welkom bent op 13 oktober.

Verdere initiatieven staan nog op de agenda van de raad van bestuur, die zich volledig inzet om van onze vereniging een succes te maken.

Succes dat echter eveneens afhankelijk is van het aantal leden dat onze vereniging telt en van de representativiteit ervan. Daarom is het uitermate belangrijk dat de Belgian Air Force Association blijft groeien en dat in haar ledenbestand alle categorieën van Luchtmachters vertegenwoordigd zijn: actieve militairen, gepensioneerden, reservisten, ex-Luchtmachters, familieleden, sympathisanten, vrienden en al wie de luchtmacht een warm hart toedraagt. En hier komen jullie, beste leden, in het spel. Jullie mondreclame, jullie contacten, jullie geloof in het belang van onze vereniging zal er toe bijdragen dat meer en meer mensen lid zullen worden. Als iedereen die nu lid is, twee of drie vrienden en kennissen kan overtuigen om ook lid te worden, als elk van jullie de oud-Luchtmachters die zelfs nog niet afweten van het bestaan van onze vereniging op de hoogte brengt. Als jullie echtgenote of partner, volwassen kinderen en ander familieleden ook lid worden dan zijn we volgend jaar al halverwege onze uiteindelijke doelstelling.

De Belgian Air Force Association rekent op elk van jullie, de Belgische Luchtmacht rekent op ons.

Lt-Gen Vl b.d. Guido Vanhecke

Chers amis et amies,

La Belgian Air Force Association a démarré en septembre 2011 par un « Kick-off meeting » à la Maison des Ailes. Aujourd'hui, dix mois plus tard, notre association est pleine de vie et elle grandit encore chaque jour. Plus de 600 membres ont rejoint nos rangs. C'est, il est vrai, un nombre de membres non négligeable, mais c'est à peine un bon dix pourcent de notre objectif final : une association de plus de 5.000 membres qui, de ce fait, ne peut pas être négligée et qui peut conseiller et aider la Force Aérienne là où ce sera nécessaire et au moment opportun.

Le premier « Wings » est arrivé dans votre boîte aux lettres fin mars, début avril : c'était un tir au but. Ce numéro à la mise en page professionnelle, intéressant et extrêmement bien documenté a reçu un accueil enthousiaste de nos membres. L'équipe rédactionnelle a donc démontré qu'elle pouvait effectuer sa tâche de manière exceptionnelle et a, de plus, certainement permis à notre association d'être attractive pour le recrutement de nouveaux membres. Vous recevez aujourd'hui le deuxième numéro qui est aussi passionnant et enrichissant.

Pas mal de membres ont participé à la première assemblée générale de notre association qui a eu lieu le 28 mars au Musée de l'Air et était précédée par un briefing extrêmement intéressant sur l'avion de combat américain F-35 par Lockheed Martin.

Le 13 octobre, notre association reprendra les tâches de l'ancien comité organisateur « Remembrance Day ». Vous êtes tous cordialement invités à cette activité le 13 octobre.

D'autres initiatives sont encore à l'agenda du conseil d'administration qui s'investit totalement pour que notre association devienne un succès.

Ce succès est, de fait, aussi dépendant du nombre de membres que compte notre association et de sa représentativité. Il est donc extrêmement important que la Belgian Air Force Association continue à croître et que toutes les catégories de forces aériennes soient représentées parmi ses membres : les militaires actifs, les pensionnés, les réservistes, les ex-forces aériennes, les membres de leurs familles, les sympathisants, les amis et tous ceux qui portent la Force Aérienne dans leur cœur. C'est ici, chers membres, que vous entrez dans le jeu. Votre bouche à oreille, vos contacts, votre conviction dans l'importance de notre association vont participer à ce que de plus en plus de personnes vont devenir membre. Si chaque membre pouvait convaincre deux ou trois amis ou connaissances de devenir membre aussi, si chacun de vous pouvait informer d'anciens forces aériennes qui ne sont même pas au courant de l'existence de notre association. Si votre épouse ou partenaire, vos enfants adultes et d'autres membres de la famille pouvaient aussi devenir membres, nous serions alors dès l'an prochain à mi-chemin de notre objectif final.

La Belgian Air Force Association compte sur chacun de vous, la Force Aérienne compte sur nous.

Lt-Gen Avi e.r. Guido Vanhecke

25 JULI 1972

DE EERSTE HERCULES VOOR DE LUCHTMACHT

© Lockheed

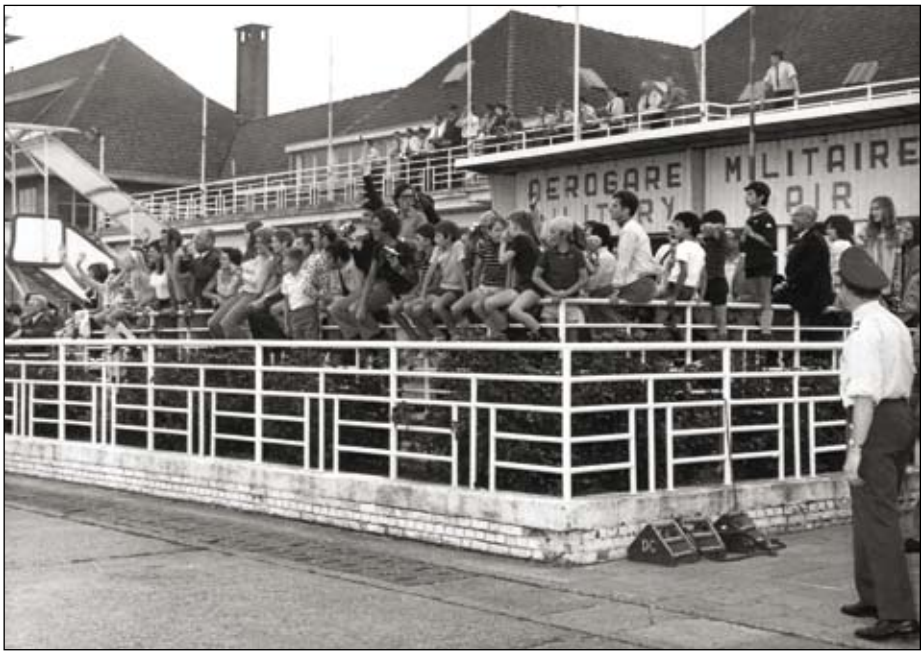
Melsbroek, dinsdag 25 juli 1972

Vanaf 15 uur stond heel het personeel van de 15de Wing Luchttransport op de tarmac of aan de militaire luchthaven "Batavia" in Melsbroek. De eerste van 12 aangekochte Lockheed C-130H *Hercules* vliegtuigen zou immers ieder moment landen! Het was 15u30 als Commandant Charles Vingerhoets het splinternieuwe toestel met registratienummer CH-01 aan de grond zette en naar de parking van "Batavia" taxiede. Aan boord waren 8 bemanningsleden: de piloten C. Vingerhoets en J. Van den Bossche, de navigators R. Roose en F. Huggenberger, de system operators A. Devisscher en M. Géruzet en de loadmasters J. Delsaux en A. Verhelst. Ook drie technici van de 15de Wing vergezelden de eerste levering: F. Van Waeyenbergh, R. Baeb en K. Brondel. Ten slotte kwamen twee mannen van Lockheed mee: piloot Whitton en flight engineer Reynolds. Zij zouden de 15de Wing gedurende enkele maanden bijstaan bij de opleiding van de andere bemanningen.

De fabrikant, Lockheed in Marietta, Georgia, VS, had het toestel op Dobbins Air Force Base afgeleverd. Daar steeg de CH-01 op 24 juli op voor een vlucht naar Melsbroek die 12u30 zou duren met tussenlandingen in Gander (Canada) en Shannon (Ierland). Wanneer de bemanning uit het vliegtuig stapte, applaudisseerde het personeel van de 15de Wing en van het Regiment Paracommando van op de terrassen van "Batavia". De fiere bemanning werd begroet door Generaal M. Desmet, Commandant van de Tactische Luchtmacht, Kolonel G. Terlinden, Stafchef Hoofdkwartier Commando Tactische Luchtmacht en Luitenant-kolonel M. Terlinden, Bevelhebber van de 15de Wing. Nadat 20 ton onderhoudsmateriaal en wisselstukken waren uitgeladen, kon iedereen de reusachtige Hercules bezichtigen. Zoals alle andere gevechtsvliegtuigen van de Belgische Luchtmacht, was ook de nieuwe C-130H in groene en bruine camouflagekleuren geschilderd. De Koude Oorlog woedde immers nog volop en niemand kon toen vermoeden dat minder dan twintig jaar later het IJzeren Gordijn, de Muur van Berlijn, het Warschaupact en de Sovjet-Unie niet meer zouden bestaan. Pas in 1990 zou de C-130H in glanzend lichtgrijs geschilderd worden.

De achtkoppige bemanning die op 25 juli 1972 de eerste Lockheed C-130H Hercules *voor de Belgische Luchtmacht van Dobbins Air Force Base in de Verenigde Staten naar Melsbroek overvloog poseert fier met enkele genodigden voor de CH-01.*

Het personeel van de 15de Wing en heel wat leden van de Staf van de Luchtmacht keken van op de militaire luchthaven "Batavia" met belangstelling uit naar de landing van de eerste Hercules *voor de Luchtmacht.*



Familieleden en sympathisanten van de bemanning die de eerste Hercules overvloog hadden eveneens een plaats gekregen op het terras van de militaire luchthaven.

Eerste ronde: de industrie

Al in 1962 begonnen Europese en Amerikaanse vliegtuigconstructeurs de West-Europese Ministers van Defensie te benaderen om de militaire transportvliegtuigen van het type Nord 2501 *Noratlas* en Fairchild C-119 *Flying Boxcar* te vervangen door moderne toestellen. In België ging het om de vervanging van 33 C-119's, geleverd vanaf 1952 in het kader van de Amerikaanse militaire hulp. De constructeur Fairchild bouwde de C-119 voor een levensduur van 12 jaar en 6.000 vlieguren of 500 per jaar.

Voor de NAVO en onze regering was de uitvoering van programma's ter vervanging van de verouderde gevechtsvliegtuigen *Hunter F.6*, F-84F *Thunderstreak* en RF-84F *Thunderflash* door de F-104G *Starfighter* en de *Mirage VB* in die tijd prioritair.

Volgens Generaal A. Debêche was die eerste ronde echter niet nutteloos. De specialisten van de Place Dailly konden al de eerste evaluaties van de aanbevolen transportvliegtuigen uitvoeren en op het Ministerie van Economische Zaken begon men de voorgestelde economische compensaties te bestuderen. De Franse vliegtuigbouwer Breguet presenteerde zijn revolutionaire, viermotorige Br. 941STOL (*Short Take-Off and Landing*) in Melsbroek al in juni 1963!

Operaties in Kongo

In oktober en november 1964 gijzelden de Simba-rebellen in Oost-Kongo 2.375 blanken, vooral Belgen, maar ook enkele Amerikanen. Om hen te bevrijden organiseerden België en de VS tussen 24 en 28 november gezamenlijk de operaties "Rode Draak" en "Zwarte Draak" in respectievelijk Stanleystad (nu Kisangani) en Paulis (nu Isiro). Er werden 350 Belgische Paracommando's en 15 Amerikaanse C-130 *Hercules* vliegtuigen ingezet.

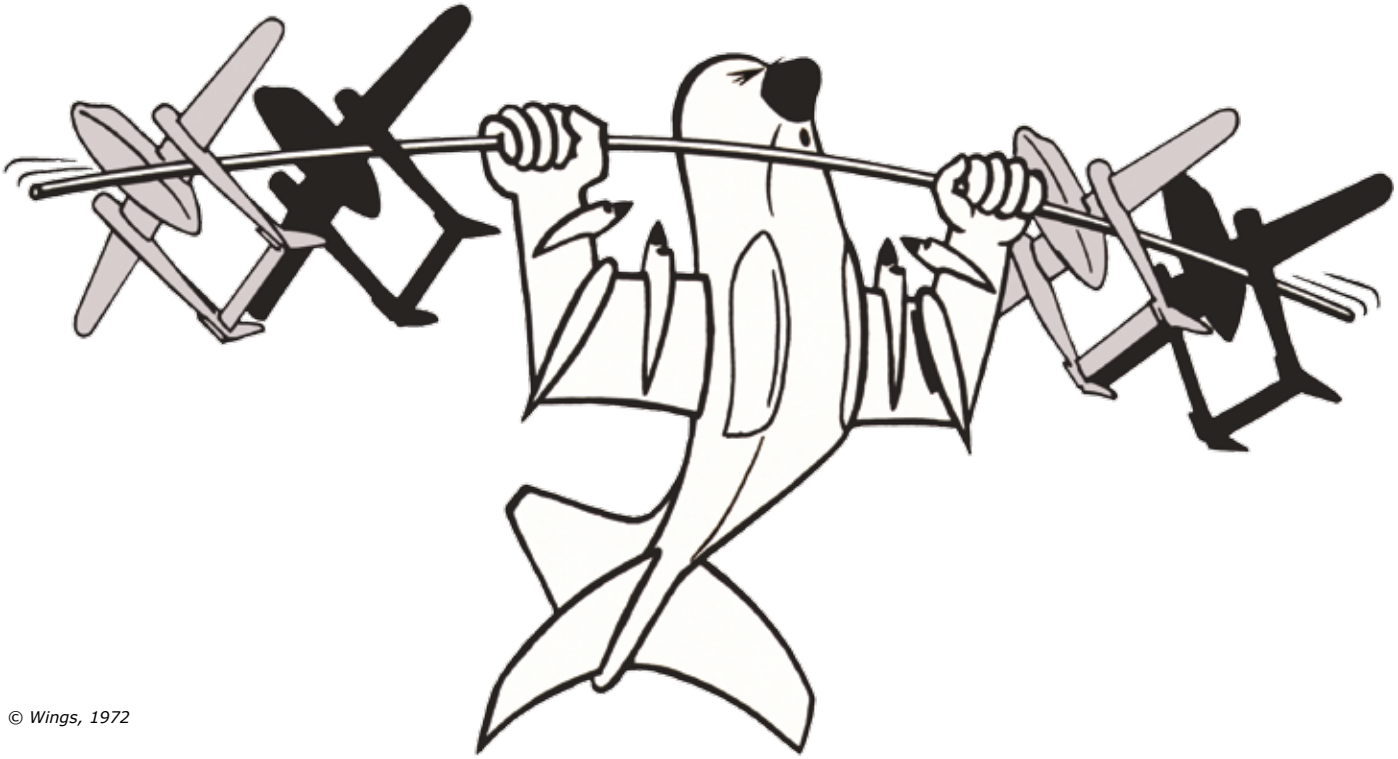
Na deze succesvolle operaties stond het voor onze regering en militaire chefs vast dat België grotere en moderne transportvliegtuigen nodig had om, indien noodzakelijk, ook zonder Amerikaanse vliegtuigen in Afrika te kunnen tussenkomen.

Tweede ronde: het Ministerie van Landsverdediging

Vanaf 1965 begon de wedloop. Vliegtuigbouwers uit vier landen boden een kandidaat-vervanger voor de C-119 aan: de Amerikaanse Lockheed C-130H, de Duits-Franse Transall C-160, de Franse Bréguet Br. 941S en de Canadese de Havilland Canada DHC.5. Tot 1969 volgden presentaties en evaluaties elkaar in hoog tempo op. In totaal werden op de vier types ongeveer 100 vlieguren aan testvluchten uitgevoerd.

De Belgische Luchtmacht (VSP en VDT) had een groot team van technische officieren en piloten samengesteld. Testpiloten waren R. Baccaert, Bladt, Clesse, J. Lefèbvre, J. Lemaître, Taymans, F. Van Remoortel, C. Vanstraelen en P. Uyttenhove. Navigator G. Legros vervolledigde het team.

Toen duidelijk werd dat de C-130H *Hercules* het vliegtuig was dat de Luchtmacht wenste, trokken vier officieren van de Staf Luchtmacht van 23 tot 26 februari 1970 naar Lockheed. Het waren de Kolonels Parot en Galwic, Luitenant-kolonel J. Lefèbvre en Majoor F. Van Remoortel. Verschillende aspecten van een eventuele aankoop werden besproken, o.a. leveringstermijnen, training van technisch personeel en bemanningen, logistieke steun en economische compensaties voor België. De door Lockheed aangeboden economische compensaties waren veelbelovend, minimum 50% van de aankoopprijs, die vooral ten goede zou komen aan de Belgische luchtvaartfirma Fairey.



© Wings, 1972

De studie "Vervanging van de transportvliegtuigen C-119"

Op 25 maart 1970 bezorgde Generaal J. Ceuppens van de Staf Luchtmacht een uitgebreide studie aan Minister van Landsverdediging Paul-Willem Segers. Om de capaciteit, het volume en de nuttige lading van de 33 C-119's te vervangen waren volgende aantallen vereist: 18 C-130's, 20 C-160's, 40 Br.941S of 56 DHC.5's.

De studie gaf twee programma's als "bijzonder interessant" aan:

Transall C-160: de regering van West-Duitsland stelde de aankoop van 20 vliegtuigen voor aan halve prijs of 120.675.000 BF per toestel; de totale kost van het programma was 3.678.000.000 BF, wat een korting betekende van 100.000.000 BF per toestel.

Lockheed C-130: de fabrikant stelde voor om 20 vliegtuigen te leveren voor de som van 4.665.000.000 BF of 178.000.000 BF per toestel; deze prijs zou gevoelig kunnen verhogen bij een latere, nieuwe offerte.

De regering Gaston Eyskens V treuzelde niet en nam nog voor het jaareinde de beslissing om de C-130H Hercules aan te kopen, maar wegens budgettaire beperkingen werden er slechts 12 aangekocht in plaats van de vereiste 18 of de voorgestelde 20. De Belgische Luchtmacht en luchtvaartindustrie waren uiterst tevreden.

Demonstratie in Melsbroek door de USAFE

Op maandag 29 maart 1971 werden op de militaire luchthaven "Batavia" talrijke burgerlijke en militaire autoriteiten ontvangen. Onder hen P.-W. Segers, Minister van Landsverdediging, de Generaals G. Vivario en J. Ceuppens, de Stafchefs van de Landmacht en van de Luchtmacht. Twee officieren van de Staf Luchtmacht (VSP/E), Luitenant-kolonel J. Lefèbvre en Majoor F. Van Remoortel, gaven een gedetailleerde uiteenzetting over de kwaliteiten en de capaciteiten van het wondervliegtuig Hercules dat door België was aangekocht en over enkele jaren de oude, trouwe *Flying Boxcar* van de 15de Wing zou vervangen. Journalisten schreven er al enkele maanden over in hun kranten en waren dan ook talrijk aanwezig in Melsbroek. Weinigen hadden de Hercules al van dichtbij kunnen bewonderen. Dank zij de Amerikaanse luchtmacht in Europa (USAFE) konden alle genodigden nu een C-130E Hercules van dichtbij bekijken.

De Amerikaanse bemanning toonde de *STOL*-capaciteiten van de *Hercules* op de landingsbaan 25R en evolueerde gedurende 20 minuten op lage hoogte en met scherpe bochten over Melsbroek. Van op de tarmac van de 15de Wing en met hun fototoestellen in aanslag keken de bemanningen en technici met open mond en verlangende ogen toe. Na deze voorstelling werd een korte vlucht naar Schaffen uitgevoerd met genodigden en journalisten aan boord. Terug in Melsbroek was iedereen onder de indruk en vol lof over dit reusachtige vliegtuig dat al sinds 1956 in dienst was bij de USAF en vanaf 1972 ook bij de Belgische luchtmacht in de nieuwste versie C-130H.

Opleiding en training van de eerste bemanningen

Een nota van de Staf Luchtmacht (VS3/Tpt) van april 1971 vermeldt dat een versterkte bemanning een initiële opleiding C-130H moest volgen bij Lockheed en een andere bemanning een initiële en operationele opleiding zou krijgen bij de USAF.

Deze bemanningsleden moesten ofwel onderrichter zijn of worden in de *Transport Conversion Unit* (TCU). Zij zouden instaan voor de conversie van de bemanningsleden op C-130H Hercules zodat het 20ste Smaldeel operationeel zou zijn tegen september 1973 om deel te nemen aan de grote NAVO-oefening van de *ACE* (*Allied Command Europe*) *Mobile Forces* (*AMF*) "Alexander Express" in Griekenland. Zij zouden ook de twaalf nieuwe C-130's van de VS naar Melsbroek overvliegen.

Op 29 maart 1971 werd een op de Britse luchtmachtbasis Lakenheath gebaseerde C-130E van de United States Air Force in Europe in Melsbroek aan de burgerlijke en militaire autoriteiten en aan de pers voorgesteld. De STOL-capaciteiten en de wendbaarheid van het toestel lieten op de aanwezigen een grote indruk na.

Opleiding bij de USAF

Begin april 1972 vertrok de eerste bemanning naar de Amerikaanse luchtmachtbasis Little Rock (Arkansas) onder leiding van Commandant R. Hoeben. Hij zou na zijn terugkomst bevelhebber worden van de TCU. De andere bemanningsleden waren de piloten C. Delauré en P. De Geyter, navigator P. Hereman en technicus F. Declerck. P. De Geyter werd opgeleid tot flight engineer en F. Declerck tot loadmaster.

Gedurende de opleiding werden grondcursussen afgewisseld met sessies in de vluchtsimulator en vluchten in een USAF C-130H. Van 8 tot 18 april kreeg de bemanning 8 sessies van vier uur te verwerken in de vluchtsimulator om het instrument flying en de emergencies onder de knie te krijgen. Van 19 tot 28 april voerde de bemanning zeven vluchten uit van elk vijf tot zes uur. In mei ging men over tot de opleiding "tactical flying". Van 4 tot 24 mei voerden zij 9 tactische opdrachten uit: "short take-off", "low level navigation", "personnel and heavy drop" en "assault landings".

Commandant R. Hoeben in de cockpit van de CH-01 tijdens een opleidingsvlucht van op Little Rock Air Force Base in de VS.

Zestien technische specialisten van de 15de Wing worden op 13 april 1972 uitgeleide gedaan bij hun vertrek naar de VS voor een opleiding van vier weken bij Lockheed.

Opleiding technici bij Lockheed

Op 13 april 1972 bracht Douglas DC-6 KY-1 met boordcommandant A. Migliavacca 16 specialisten onder leiding van Kapitein R. Lalleman naar de VS voor een opleiding van vier weken bij Lockheed: R. Van den Broeck, Schollaert, Noramn, Imhoff, S. Beulens, Munier, J. De Wilde, A. Caeyers, L. Van Haele, J. Small, A. Van De Wiele, L. Crabts, J. Van den Abeele en Sellekaerts.

Opleiding van een bemanning bij Lockheed

Bijna twee maanden na de eerste bemanning vertrok eind mei 1972 een tweede, veel grotere crew naar Marietta in de VS, nu voor een initiële opleiding C-130H bij Lockheed op Dobbins AFB. De groep stond onder leiding van Commandant C. Vingerhoets, bevelhebber van de TCU. Hij was vergezeld van de piloten H. Van Bever, J. Gits, I. Van Laere, J. Van Den Bossche, G. Deprêt en de loadmasters J. Delsaux en A. Verhelst.

Jean Van den Bossche: "Omdat het snikheet was in Georgia, waren de leslokalen op Dobbins AFB ondergronds en gekoeld. We stonden er onder permanente stress. De piloten kregen ook opleiding als flight engineer. Elke week werd een vooruitgangstest afgenomen en rapporteerde Lockheed aan de Staf van de Luchtmacht. Dagelijks studeerden wij op onze kamers tot 22 uur. Ontspanning op of buiten de basis kon enkel in het weekeinde".

Gedurende een maand volgden de piloten de grondschool en de vliegopleiding. Zij voerden 13 oefenvluchten uit op de eerste twee Belgische toestellen (CH-01 en CH-02), goed voor ongeveer 35 vlieguren en 55 landingen.

Een tweede crew werd van mei tot juli 1972 door Lockheed op C-130H opgeleid. De foto boven toont de piloten in hun gekoelde, ondergrondse leslokaal op Dobbins Air Force Base in Marietta, Georgia. Beneden: crew en instructeurs na een trainingsvlucht op de eerste Hercules van de Luchtmacht.

Werden niet weerhouden...

© Ralf Manteufel

Breguet 941S 62-NA (c/n 1) is het eerste van slechts vier productie-exemplaren van het type die werden gebouwd. Ze dienden bij de Franse Luchtmacht van 1967 tot 1974. Het toestel werd op 14 september 1973 tijdens de landing op de luchthaven Berlin-Tempelhof gefotografeerd.

© Alan Lebeda

De firma de Havilland Canada bouwde 122 exemplaren van de DHC.5 Buffalo *voor de strijdkrachten van 19 verschillende landen en voor drie civiele gebruikers. De 1165/SU-BFC van de Egyptische Luchtmacht landde op 15 maart 2007 op de luchthaven van Prague-Ruzyne.*

© Jos Schoofs

De C-160 werd door het Frans-Duitse consortium Transall (Transporter Allianz) gebouwd. Drie luchtmachten kochten het toestel aan: Duitsland (110 stuks), Frankrijk (79 stuks) en Zuid-Afrika (9 stuks). Turkije nam in 1971 20 exemplaren over van de Duitse Luchtmacht. Een van deze 20 toestellen, 69-027, landde op 25 juni 2012 in Florennes.

Zomer 1972: drie zeer aandachtige navigators van de 15de Wing in opleiding bij Lockheed op Dobbins Air Force Base in Marietta, Georgia.

In juni 1972 vertrokken ook de navigators T. Naets, R. Roose en F. Huggenberger naar Dobbins AFB om een opleiding te krijgen bij Lockheed. Zij verbleven er zes weken. In die tijd was Iran de grootste klant van Lockheed. Het was dan ook samen met Iraniërs dat de Belgische navigators eerst een zeer elementaire, nutteloze cursus over de instrumenten en de communicatiemiddelen van de C-130 kregen. Daarna vervoegden zij de Belgische piloten om deel te nemen aan de trainingsvluchten en om het gebruik van de communicatie- en navigatiesystemen aan boord onder de knie te krijgen (de AN/APN 59B navigation radar en de ASN-35 Doppler navigation computer).

LOCKHEED - GEORGIA COMPANY
A DIVISION OF LOCKHEED AIRCRAFT CORPORATION
MARIETTA, GEORGIA
1779

CERTIFICATE OF TRAINING COMPLETION

This is to certify that Cdt. Carolus Vingerhoets Hercules has completed

FLIGHT CREW TRAINING

conducted by Flight Operations Department for a total of 160 hours

Ground School and 33:55 hours Flight Transition.

Date 19 July 1972

Walter E. Kenlish
Chief Pilot

Wat na 25 juli 1972?

De TCU aan het werk

De bemanningen die opleiding en training C-130 in de VS kregen, zouden het volgende jaar bijna allen deel uitmaken van de *Transport Conversion Unit* (TCU) 15de Wing om de andere bemanningen van het 20ste Smaldeel op te leiden. Vanaf juli 1972 begon Commandant R. Hoeben, die C. Vingerhoets opgevolgd was als bevelhebber van de TCU, aan de grote uitdaging om twaalf bemanningen van het 20ste Smaldeel klaar te stomen om in juni en juli 1973 de Belgische troepen te vervoeren gedurende de NAVO-oefening "Alexander Express" in Griekenland. Maar eerst kwam er vanaf mei 1973 nog totaal onverwacht de grote humanitaire operatie in de Sahel bij.

De instructeurs van de TCU leverden een fantastische prestatie. De piloten waren R. Hoeben, C. Vingerhoets, H. Van Bever, D. Van Neuten, P. De Geyter en T. Devisscher. De laatste twee waren instucteur-flight engineer en leidden piloten op tot system operator, een idee van de Luchtmacht om in het begin het grote aantal piloten C-119 een plaats te geven in de nieuwe C-130. Na een paar jaar zouden deze system operators hun conversie als piloot C-130 krijgen en zou de zetel tussen de twee piloten in de cockpit ingenomen worden door onderofficieren-technici als flight engineer. T. Naets en P. Hereman zorgden voor de conversie van de navigators terwijl F. Declerck en J. Delseaux voor de opleiding van de loadmaster-stewards zorgden.

Conversie van C-119 naar C-130 betekende voor de technici en de bemanningen van de 15de Wing een grote stap vooruit in de moderne luchtvaartwereld.

In 1972 werden nog vijf C-130's in Melsbroek afgeleverd, gevolgd door de laatste zes in 1973. Hercules CH-11 en CH-12 landden op 2 april 1973 op Melsbroek. Een nieuw verhaal van humanitaire en militaire opdrachten begon voor het 20ste Smaldeel, een verhaal dat ongeveer 50 jaar zal duren!

Axel Vermeesch
Dakota News
VZW Dakota 15 Wing

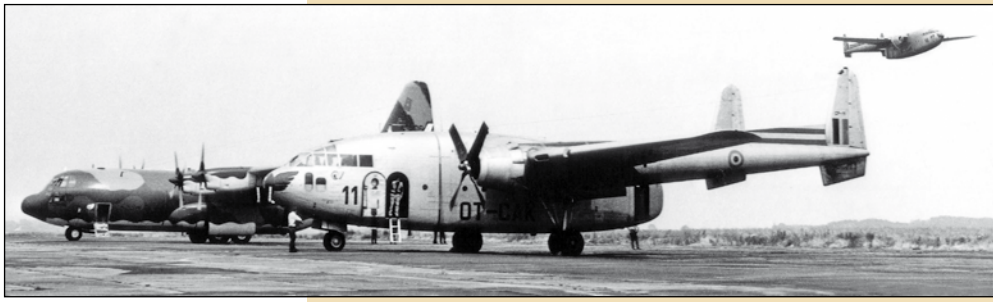
19 september 1972: officiële ingebruikneming van de C-130

De officiële ingebruikneming van de Hercules *door de Luchtmacht vond op 19 september 1972 in Melsbroek plaats. Na een briefing over de technische aspecten van het toestel en zijn mogelijkheden, konden de aanwezige burgerlijke en militaire autoriteiten en de pers de C-130H van nabij aanschouwen en er een vlucht mee maken. De Luchtmacht beschikte op dat ogenblik reeds over drie nieuwe transporttoestellen.*

© VS1/IRP

27 juni 1973: officieel afscheid van de C-119

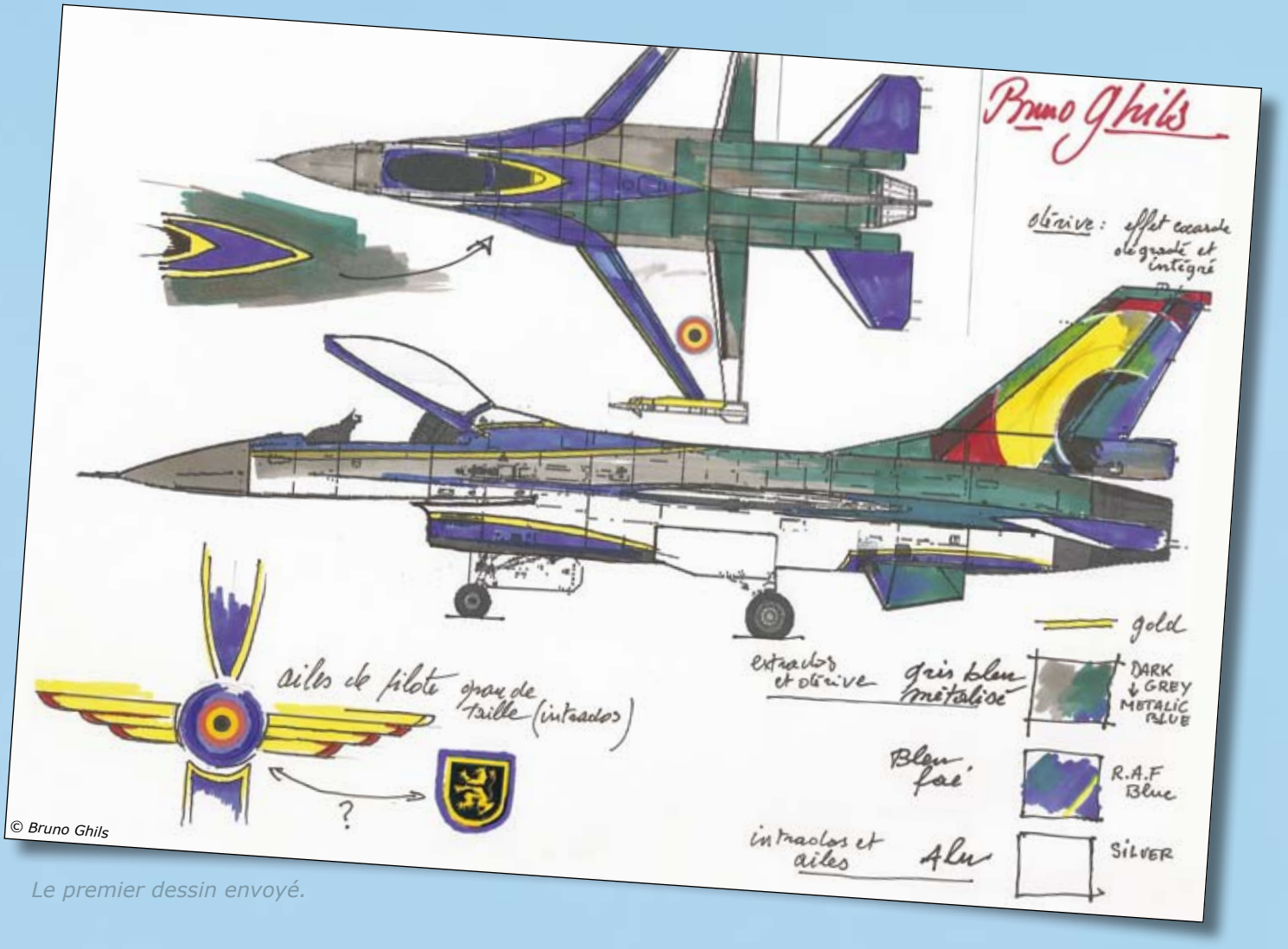
Op 27 juni 1973 werd in Melsbroek in stijl afscheid genomen van de C-119 met een overvlucht van een formatie van vijf toestellen. De Flying Boxcar *totaliseerde 157.456 vlieguren in 21 jaar dienst bij de Luchtmacht.*



F-16AM SOLO DISPLAY 2012 2013 2014

THE MAKING OF FA-84

La rencontre qui est à l'origine de la décoration du nouveau Lockheed F-16AM solo display de la Force Aérienne, le FA-84, eut lieu à Florennes le 11 novembre 2011 lors des festivités pour le 70ème anniversaire de la 350ème Escadrille. Bruno Ghils, designer et professeur de graphisme à l'Institut St LUC de Tournai, et le Français Sylvain Hauthier, producteur des décalcomanies Syh@art pour maquettes d'avion (www.syhartdecal.fr), y rencontrèrent le Capitaine aviateur Renaud « Grat » Thys, qui venait d'être désigné pilote de démo F-16 pour les années 2012 et 2013. L'échange d'idées de ce jour fut suivi de l'envoi des premiers dessins au pilote de démo le 15 novembre 2011. Ces croquis étaient prometteurs et convainquirent « Grat » qui proposa aux deux fanatiques de l'aviation de partager des idées.



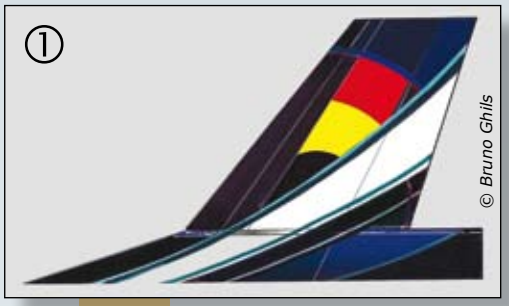
Le premier dessin envoyé.

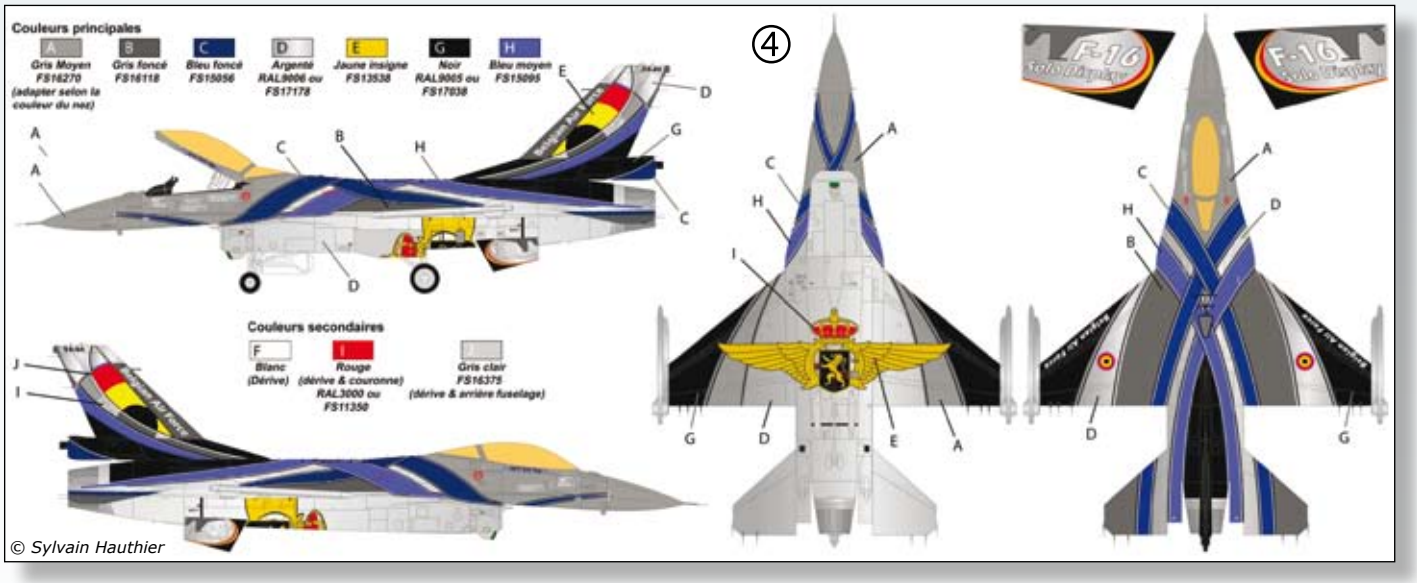
Suivirent plusieurs réunions. Les artistes et le pilote parlèrent des idées, des contraintes et des délais. L'avion devait être différent, montrer les couleurs belges, correspondre à tous les Belges et être fier de la Force Aérienne. « Grat » avait de bonnes idées, Sylvain lui, avait déjà réalisé une première maquette et Bruno arriva avec des dessins et de quoi dessiner. Une bonne réunion au restaurant mit de l'ordre dans tout ça. Une fois tout le monde d'accord, chacun retourna devant ses ordinateurs.

Trois projets furent définis et proposés : un projet Sylvain Hauthier, un projet Bruno Ghils et un projet « mix » qui reprenait le meilleur des deux autres projets avec des idées du pilote. Un projet fut préféré, mais trop complexe et ne plaisant pas à tout le monde. Il fallut retravailler !

Après des réunions, des rencontres et des mails, le feu vert fut donné : le projet « mix » avec quelques simplifications et modifications fut choisi. Ce projet de compromis plut à tout le monde ! Les plans furent affinés et préparés pour l'atelier peinture de Florennes. Sylvain se chargea de la numérisation du projet final et du dessin définitif des plans.

① *04 Déc 11 : le projet se précise.*
② *26 Jan 12 : la dérive est chosie.*
③ *28 Jan 12 : la dérive est numérisée.*
④ *13 Fév 12 : 4-plans du projet préféré à ce moment.*





© Sylvain Hauthier

En haut : le project définitif du F-16 Solo Display 2012.

A gauche : le projet du patch épaule par Bruno Ghils.

A droite : le patch épaule.

En bas : « Grat » flanqué des peintres du 2ème Wing et des designers Bruno Ghils (à gauche) et Sylvain Hauthier (à droite).

L'avion choisi, le FA-84, rentra (en retard) à l'atelier peinture début mars pour être décapé. En plus, le décapage réalisé manuellement, fut plus long et difficile que prévu…

Les premières peintures eurent lieu début avril, mais il y eut des surprises. Le temps risquait de manquer et il fallut faire des choix. On utilisa des stickers pour gagner du temps. Un mauvais choix, car certains se décollèrent au premier show à Duxford et il fallut, pour finir, faire revenir l'avion à l'atelier peinture juste avant le show de Florennes. Des parties furent repeintes, mais les peintres de Florennes firent du bon travail.

Il leur fallut plus de cinq semaines pour tout réaliser. Le 27 avril 2012, jour de l'*acceptance flight*, l'avion fut tracté hors de l'atelier, mais ne put pas encore voler parce que les vérifications n'avaient pas encore eu lieu ! L'*acceptance flight* fut donc réalisé avec un avion standard. Les premières photos furent tirées, mais on attendit la conférence de presse pour tout dévoiler. Entre-temps, les spotters faisaient déjà le guet en bout de piste !

Le premier show public eut lieu le 27 mai 2012 en Grande-Bretagne, à Duxford, où eut lieu le *Jubilee Air Show* pour célébrer le *Queen's Diamond Jubilee*. L'avion fit l'unanimité, il est magnifique et fort différent de ce qui a été déjà été montré avant…

Jos Schoofs
LtCol d'Avi (Rés)

Le FA-84 du 2ème Wing Tactique en couleurs standard en visite à la base de Kleine-Brogel le 20 juillet 2007.

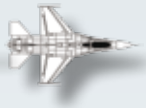
*Le FA-84 Solo Display 2012 lors de son roll-out le 27 avril 2012, journée de l'*acceptance flight.

© Bruno Ghils

© Bruno Ghils

Belgian Air Force

F-16 SOLO DISPLAY



Belgian Air Force
RESCUE

Toutes les photos à cette page: © Bruno Ghils

Belgian Air Force
Belgian Air Forc

© Bart Rosselle

Commandowissel in Kee-Bee

© Fotosectie 10 WTAC

Op 3 juli 2012 werd Kolonel Vlieger SBH Frederik "Fred" Vansina in Kleine-Brogel als Korpscommandant van de 10de Tactische Wing opgevolgd door Kolonel Vlieger SBH Paul "Polle" Desair.

Kolonel Vl SBH Paul Desair heeft een lange voorgeschiedenis in Kleine-Brogel. Hij begint er in 1988 zijn operationele loopbaan bij het 23ste "Devils" Smaldeel en fungeert er van 2001 tot 2004 achtereenvolgens als Officier Operaties in de Vlieggroep en als CO van het 31ste "Tigers" Smaldeel. Hij keert er in 2007 terug om gedurende twee jaar als OSN het bevel van de Vlieggroep waar te nemen.

Kolonel Vl SBH Frederik Vansina zal na het volgen van de "Senior Course" aan het NATO Defence College in Rome in februari 2013 de functie van Chief of Staff van de Air Component opnemen. Zijn inspirerende afscheidsrede van zijn manschappen in Kleine-Brogel is hiernaast weergegeven.

Links: de "oude" BaseCo tijdens zijn "wittebroodsweken" in Kleine-Brogel, de NATO Tiger Meet 2009.

Onder: de "nieuwe" BaseCo als jonge smaldeelpiloot in Kleine-Brogel tijdens Exercise "Celtic Danger" in februari 1992.

© Persbureau 1(BE) Korps - BSD

Mijnheer de Minister,
Generaals,
Heren Burgemeesters,
Dames en Heren,

Ik dank jullie voor jullie aanwezigheid ter gelegenheid van mijn afscheid en de investituur van mijn opvolger, Kolonel Ul SBH Paul Desair.

Een kleine drie jaar geleden nam ik het bevel over van een basis die zich in een positief-gespannen en drukke sfeer opmaakte voor het ontvangen van de "Tiger Meet", de grootste luchtoefening in Europa dat jaar. Dit vlekkeloos verlopen evenement met zijn kenmerkende operationele en sociale dimensie vormde zonder twijfel mijn "wittebroodsweken" als Base Commander. Enkele weken later werd ik evenwel vrij ruw met mijn voeten op de grond teruggebracht toen enkele vredesactivisten diep in de basis wisten door te dringen zonder dat ze opgemerkt werden. De voortdurende strijd van onze basis tegen de zogenaamde "bomspotters" met als hoogtepunt de actie tegen de basis door bijna duizend activisten in april 2010 zou de rode draad vormen doorheen de daaropvolgende maanden. Een heel leerrijke periode gezien de talrijke contacten met de politie, het gerecht en de diverse veiligheidsdiensten in ons land, waarbij tevens intern ingrijpende wijzigingen aangebracht werden aan onze bewaking. Er wordt wel eens gezegd dat elke crisis vooruitgang baart en dankzij de investeringen waartoe door de toenmalige Chef Defensie beslist werd, zal de basis binnenkort voorzien zijn van het beveiligingsdispositief dat ze verdient. Ik wens hierbij overigens uitdrukkelijk mijn chefs tot op het hoogste niveau te danken voor het vertrouwen dat ze mij in die bewogen tijden zijn blijven schenken.

Een tweede rode draad doorheen heel mijn periode als bevelvoerder was natuurlijk de inzet in operaties van onze mensen en onze vliegtuigen. Het regelmatig uitzwaaien en verwelkomen van opeenvolgende detachementen van "Operation Guardian Falcon", de deelname van onze F-16's vanuit Kandahar aan de inspanningen van de "International Security Assistance Force", de steeds terugkomende berichten "Mission accomplished for 100%", de dagelijkse opvolging vanuit het thuisfront en de bezoeken ter plaatse gaven me duidelijk aan waar het vandaag bij die operatie nog altijd om te doen is: het professionalisme, de moed en de kunde van onze piloten die bij dag en bij nacht en in dikwijls moeilijke weersomstandigheden aan de grondtroepen van ISAF de noodzakelijke luchtsteun leveren, de inzet van onze techniekers die in temperaturen boven de 50° op een gloeiende tarmac of in de vrieskou bij -15° de vliegtuigen herbewapenen en vliegklaar houden, de mensen die de vliegtuigen bewaken die monotone wachten afgewisseld zien met momenten vol spanning tijdens de acties van de Talibanstrijders en het steunpersoneel dat in zijn diverse domeinen de operaties mogelijk maakt. Zij maken de F-16-capaciteit tot wat ze vandaag is: een "kleine maar fijne" niche waarin ons land uitblinkt.

Dat bleek eens te meer tijdens die andere operatie, "Operation Freedom Falcon", toen simultaan met de operaties boven Afghanistan in allerijl de operaties vanuit Araxos in Griekenland opgestart werden. Tijdens deze zeven maanden durende operatie verleden jaar bewezen onze mensen dat het motto "you fight like you train" voor ons geen holle slogan is. In een trainingsmodus op een vrijdag werden de maandag daarop, na het invliegen van de noodzakelijke bewapening, de eerste oorlogszendingen boven Libië gevlogen. Tijdens één van de eerste missies besloot 349 Sqn dat de jongste piloot van het smaldeel - 24 jaar oud - zijn "CR-check", de finale test in vlucht vooraleer een F-16 piloot gevechtsklaar wordt verklaard, zou afleggen zoals het hoorde tijdens een reële aanvalsvlucht boven Libië. Hij kreeg zijn "CR-badge" dan ook uit handen van onze Minister, een niet alledaagse eer! De plechtigheid in Beauvechain waarbij de deelnemers hun herinneringsmedaille buitenlandse opdrachten uit handen van ZKH Prins Filip mochten ontvangen, rondde deze operatie af met een gevoel van "job well done". Ik wens hier overigens uitdrukkelijk alle stafdiensten te danken die dit alles mede mogelijk gemaakt hebben. De focus ligt uiteindelijk bij de piloot in de cockpit, maar het stafwerk van velen in Evere en Neder-Over-Heembeek heeft ervoor gezorgd dat de vliegtuigen vertrokken met de juiste bewapening onder de vleugels, bediend werden door vakkundig personeel en vertrokken met heldere inzetregels. "Teamwork" bleek ook hier weer de sleutel tot het succes.

Naast het operationele luik is KB een lawaaierige buurman hier in Limburg die echter goed kan opschieten met zijn buren. Ik wens hierbij de uitbaters van de talrijke vakantieparken die ons omringen en de burgemeesters van de omliggende steden en dorpen, en in het bijzonder burgemeester Kelchtermans, te danken voor hun begrip voor onze activiteiten en voor hun hulp in het verdedigen van onze belangen. Ik sta hier even stil bij het feit dat burgemeester Kelchtermans beslist heeft zich na meer dan 30 jaar uitstekend burgemeesterschap en na het verslijten van 9 BaseCo's niet langer verkiesbaar te stellen bij de komende gemeenteraadsverkiezingen. Mijnheer de burgemeester, wat een symbolisch geschenk tijdens de viering van 25 jaar peterschap verleden september al niet vermag! Ik wens ook de MS-liga Vlaanderen die we met onze talrijke initiatieven voor het goede doel blijven steunen het beste toe bij hun belangeloze inzet voor hun nobele doelstellingen. Ten slotte wens ik mijn lieve echtgenote te danken voor haar mooie prestatie in het levend houden van de Ladies Club van KB in combinatie met haar professioneel leven en voor haar niet aflatende steun.

Staat u me toe dat ik me nu voor de laatste keer kort tot mijn mensen richt.

KB'ers, ik sta hier vandaag op mijn verjaardag voor de laatste keer voor jullie met gemengde gevoelens. Een gevoel van weemoed, gezien de mooiste periode in mijn professionele loopbaan binnen enkele minuten voorbij zal zijn. Een gevoel van opluchting, omdat we gedurende deze drie jaren dankzij jullie professionalisme en allicht dankzij een gezonde dosis geluk geen enkel vliegtuig of piloot verloren. Maar hiernaast vooral met gevoelens van dankbaarheid. Dankbaarheid aan de "fighter pilots", die mij opnieuw door ons samen vliegen weer in jullie "band of brothers" hebben toegelaten. Dankbaarheid aan de techniekers, die ervoor gezorgd hebben dat ik mijn bijna tweeduizend vlieguren aan boord van de F-16 in veilige omstandigheden heb kunnen uitvoeren. Dankbaarheid aan de mensen van Verdediging, die zij aan zij met mij de strijd tegen de bomspotters zijn aangegaan. Dankbaarheid aan jullie allen in jullie respectievelijke steunfuncties. Of je nu luchtverkeersleider, brandweerman, graspiloot, plaatslager of kok bent of je beroep één van de 70 andere beroepen is die deze basis telt: zonder jullie is op deze basis niets mogelijk. I cannot end this speech without a well-meant "thank you" to our friends of the 701 MUNSS. We have stood side by side during the different inspections that are a part of our profession and during the day to day operations that ensure that our mission remains credible. Your motto "Leading the way" is one you deserve every day thanks to your outstanding professionalism.

Dank aan allen, het was voor mij een eer jullie bevelhebber te hebben mogen zijn. Jullie hebben voor altijd een bijzondere plaats in mijn hart.

Kolonel Ul SBH Frederik Vansina
22ste Korpsoverste 10 WTAC

Remise des prix de la Composante Air

© Jos Schoofs

Le meeting aérien de Florennes était le décor pour la remise des prix attribués à quelques-unes des personnes méritantes de la Composante Air.

Het betrof de prijzen 2010, die in 2011 werden toegekend en die tijdens de Air Show en "70 jaar militaire luchtvaart in Florennes" werden uitgereikt.

Ces prix étaient remis par le Général-major Aviateur Claude Van de Voorde, Aide de camps du Roi et Commandant de la Composante Air.

Le prix Lieutenant général Aviateur Lebaudy, DFC, fondateur de la Force Aérienne

Ce prix est décerné chaque année au jeune pilote le plus méritant de la Composante Air.

Le prix était remis au Capitaine aviateur **Tanguy Fivé** du 2ème Wing Tactique.

L'intéressé a fait preuve d'un comportement exemplaire ; il a démontré ses capacités d'analyse et d'excellentes aptitudes techniques au vol.

Prijs Luitenant-generaal Vlieger Debêche

Het "Fonds Luitenant-generaal vlieger Debêche" kent jaarlijks een prijs toe om een lager officier, een onderofficier of een korporaal van de Luchtmacht te belonen.

De prijs ging naar Adjudant **Peter Maesen** van het Control en Reporting Centre.

Peter Maesen toont zich als een uitmuntend leider in het aansturen van zijn personeel met veel oog voor te bereiken objectieven, het sociale aspect van de werkomgeving, loyaliteit en respect ten overstaan van het commando.

© Jos Schoofs

Uitreiking van de prijzen van de Luchtcomponent

© Jos Schoofs

© Jos Schoofs

© Jos Schoofs

Challenge Etienne Dufossez

En vertu des dispositions testamentaires de Madame Dufossez-Van Halteren, le "Challenge Etienne Dufossez" sera instauré dans le but de perpétuer la mémoire du Lieutenant Aviateur Etienne Dufossez, mort au combat pendant la campagne des dix-huit jours. Ce prix est réservé au personnel navigant de la Composante Air.

De prijs ging naar Commandant Vlieger **Ydes Rappelet** van de 15de Wing Luchttransport.

Hij blonk uit door de ontwikkeling van een analysesysteem voor bombardementsmissies. Dankzij deze software verlopen de vluchtnabesprekingen sneller, efficiënter en gedetailleerder.

Prix de la 99ème Promotion de la Royale Air Force

La 99ème Promotion de la Section belge de la Royale Air Force décerne chaque année un prix à un membre de la Force Aérienne. Le prix récompense un membre de la Composante Air, navigant ou non navigant, qui a fait preuve de patriotisme, de courage, de détermination ou d'initiative exceptionnelle au cours de l'année civile précédente.

De prijs ging naar Kapitein vlieger **Kris Van De Putte** van de 10de Tactische Wing.

Zijn professionalisme en leiderscapaciteiten kwamen ten volle tot hun recht tijdens verscheidene oefeningen en zendingen. Hij schat de inzetregels steeds juist in en dit met respect voor het recht der gewapende conflicten.

Le Prix du Troisième Wing Tactique

Le "Fonds troisième Wing Tactique" décerne un prix pour récompenser un officier, sous-officier, caporal ou soldat appartenant à une unité opérationnelle.

De prijs ging naar Eerste Luitenant van het Vliegwezen **Jürgen Hellemans** van het Air Traffic Control Centre.

Als leidersfiguur is hij onbesproken en geniet hij het respect van het personeel waarmee hij samenwerkt. Hij streeft naar verruiming van de eigen kennis en zoekt binnen zijn verantwoordelijkheidsgebied actief naar verbetering van de vliegveiligheid en de dienstverlening ten voordele van de Luchtcomponent.

De Commandant van de Luchtcomponent kent een prijs toe om verdienstelijke niet varende officieren, onderofficieren, korporaals of soldaten van de Luchtcomponent te belonen.

De prijs ging naar Adjudant-Majoor **Gino Van Eeckhout** van het Air Traffic Control Centre.

Hij beschikt over uitgesproken leiderschapskwaliteiten, waarbij een kordate, rechtvaardige en tegelijk toch diplomatieke aanpak steeds weer garant staan voor het tijdig realiseren van de opdracht.

De prijs ging ook naar Adjudant-Majoor **Guido Greeven** van de 1ste Wing.

Hij geeft steeds blijk van een grote nauwkeurigheid en van een constante wil om tegemoet te komen aan de operationele behoeften. Hij wordt erkend voor zijn grote inzet en zijn professionalisme.

Le Commandant de la Composante Air décerne un prix en vue de récompenser les officiers non navigants, les sous-officiers, les caporaux ou soldats méritants de la Composante Air.

Le prix était remis à l'Adjudant-Major **Eric Huart** du 2ème Wing Tactique.

Son sens de l'organisation couplé à un sens remarquable des relations humaines en font un leader accepté de tous et fortement apprécié par ses supérieurs. L'Adjudant-Major Huart aborde tous les défis qui se présentent à l'Escadrille Maintenance Transport avec clairvoyance, professionnalisme et une énergie remarquable.

© Jos Schoofs

De prijs ging eveneens naar Adjudant-Chef **Ronny Van Der Voort** van de 10de Tactische Wing.

Hij voert zijn functie uit met een toewijding die een voorbeeld is voor zijn collega's. Hij beschikt over een grote verantwoordelijkheidszin, leidinggevende capaciteiten en flexibiliteit.

De prijs werd eveneens toegekend aan Eerste Korporaal Chef **Eric Hamal** van het Control en Reporting Centre.

Hij is een zeer respectvolle, eerlijke, steeds stipte, flexibele en zeer beschikbare militair die, door zijn collegiale en vriendelijke persoonlijkheid een voorbeeld is voor zijn collega's.

Tenslotte ging de prijs naar Eerste Korporaal Chef **Michel Trossard**.

Steeds heeft hij tijdens de uitvoering van zijn werk een excellent professionalisme getoond, tot grote voldoening van zijn meerderen en collega's. Als gevolg van zijn grote vervolmakingswil, streven naar perfectie en vlotte omgang verliep de samenwerking steeds erg vlot en effeciënt. Michel Trossard heeft zijn militaire loopbaan beëindigd en geniet nu van zijn pensioen.

Kolonel Vl SBH Bruno Havermans organiseerde in 2011 zijn laatste Air Show als Korpsoverste van de Basis Koksijde. Hij overhandigde in Florennes een deel van de opbrengst in de vorm van een cheque ter waarde van 10.000 euro aan de MS Liga.

Le prix était finalement remis à l'Adjudant **Béatrice Cotteny** (absente) du Centre de Compétence Air.

L'intéressée est une collaboratrice proactive et, de sa propre initiative, n'hésite pas à remplir différentes tâches additionnelles, ainsi qu'à suivre des formations complémentaires, notamment au niveau de la prévention et de la sécurité.

Textes: COMOPSAIR-IPR
Photos: Section Photo 2 WTAC

Support to

© DG COM

© DG COM

© DG COM

© DG COM

16 Mar

Repatriation of victims of the co

© DG COM

the Nation

© DG COM

© DG COM

rch 2012

oach crash in Sierre, Switzerland

© DG COM

Activiteiten-kalender

Belgian Air Force Association

Calendrier des activités

Voorbije activiteiten

9 mei 2011	oprichting van de *Belgian Air Force Force Association*
2 september 2011	*lift-off meeting* in het Huis der Vleugels.
23 september 2011	aanwezigheid op de *Aviation Night 2011*
15 oktober 2011	aanwezigheid op de *Remembrance Day 2011*
2011 - 2012	- in een eerste reeks LuM-eenheden worden briefings gegeven over de *Belgian Air Force Association* - een *info flyer* wordt opgesteld en verdeeld, en een eenvoudige, beknopte website wordt opgemaakt
28 maart 2012	Algemene Vergadering in het Koninklijk Legermuseum, afdeling Luchtvaart, met vooraf een briefing door Generaal Bob D. DuLaney over de Lockheed Martin F-35
Maart 2012	de 1ste editie van WINGS wordt aan de leden bezorgd
April 2012	na ontbinding van de *RAF-SAAF Federation* worden haar administratieve taken door de *Belgian Air Force Association* overgenomen

Geplande activiteiten

13 oktober 2012	*Remembrance Day 2012* in het Jubelpark

Activités passées

9 mai 2011	fondation de la *Belgian Air Force Association*
2 septembre 2011	*lift-off meeting* à la Maison des Ailes
23 septembre 2011	présence lors de l'*Aviation Night 2011*
15 octobre 2011	présence lors du *Remembrance Day 2011*
2011 - 2012	- des briefings sur la *Belgian Air Force Association* sont donnés dans une première série d'unités FAé - un *info flyer* est rédigé et diffusé, et un simple, succinct site web est créé
28 mars 2012	Assemblée Générale au Musée Royal de l'Armée, section Air, précédée d'un exposé du Général Bob D. DuLaney sur le Lockheed Martin F-35
Mars 2012	la 1ère édition de WINGS est envoyée aux membres
Avril 2012	après dissolution de la *RAF-SAAF Federation* ses tâches administratives sont reprises par la *Belgian Air Force Association*

Activités prévues

13 octobre 2012	*Remembrance Day 2012* dans le Parc du Cinquantenaire

Jan Vingerhoets
Secretaris

Jan Vingerhoets
Secrétaire

Vriendenkring Gepensioneerde Onderofficieren Vliegbasis Sint-Truiden

Doelstelling: contact onderhouden tussen de gepensioneerde onderofficieren en hun familie enerzijds en het actief personeel van de basis anderzijds

Datum oprichting: 08 april 1984

Aantal leden: 135 bij het begin van het jaar 2012

Contactadres: Geelstraat 37, 3800 Sint-Truiden

Bestuur:
- erevoorzitter: Generaal-majoor Vl b.d. Camille Goossens
- voorzitter: Maurice Van Weyenberg
- ondervoorzitter: Guy Eembeek
- bestuursleden: R. Slegers, E. Bonne, T. Claes en A. Goethals
- peter van de vlag: J. Ramaekers
- meter van de vlag: L. Rega

Interne activiteiten:
- maandelijkse samenkomst met de dames in de KSOO Saffraanberg: de vriendenkring houdt de gezelligste koffiekletsen van Limburg en omgeving
- paas- en sinterklaasfeest en jaarlijks een stijlvol Lente- en Herfsbanket
- een jaarlijkse uitstap in het binnenland
- verzorgen van alle administratieve formaliteiten en documenten voor de weduwen van overleden leden

Externe activiteiten:
- deelname met vlag aan de "Remenbrance Day"
- deelname aan de mis van Fonavibel in de Basiliek van Koekelberg
- deelname met vlag aan de vaderlandslievende activiteiten in Sint-Truiden op 21 juli en op 1, 11 en 15 november
- deelname met vlag aan de herdenking van de weggevoerden
- erewacht met vlag bij het overlijden van een lid
- steun met personeel aan de organisatie van de Taptoe van Sint-Truiden en van de dag van de gehandicapten "G Day"
- actieve deelname van bestuurdsleden in de seniorenraad en in het Comité Burger-Militaire Samenwerking (BMS) van de stad Sint-Truiden

Bevriende eenheden:
- Koninklijke School voor Onderofficieren te Saffraanberg
- 1 Wing te Bevekom

Gen-maj Vl b.d. Camille Goossens
Erevoorzitter

▲ *Remembrance Day 2010.*
◄ *Het bestuur.*
► *De vlaggenwijding.*

Seventy years ago, in the dark era of the Second World War, No. 349 (Belgian) Squadron was formed in Africa as part of the British Royal Air Force. Since then it fought and trained in all corners of the world to defend our freedom and values. To commemorate the unit's long and distinguished history and to honour the men and women serving in it during the past 70 years, Three-Four-Nine organised a symposium on "The Past, the Present and the Future of Belgian Aviation" in the medieval City Hall of Ghent, its godparent, on 21 April 2012. The symposium was followed by a grand Gala Dinner in the the Opera of Ghent.

70 Years 349

1942 - 2012

Mayor Daniël Termont and CO Nico "Nickel" Claessens welcoming their distinguished guests.

Cdt Vl Michel "Mitch" Beulen relating the early history of No. 349 Squadron.

Danny Cabooter describing how it is to fly the Spitfire.

The CO elaborating on his squadron's present ops in Afghanistan and Libya.

Will Lockheed Martin's F-35 be No. 349 Squadron's future?

1941. The Second World War rages on in Europe. Germany is set out to establish a large European empire and the United Kingdom and its Commonwealth remain the only major force continuing the fight with battles taking place in North Africa and the Atlantic Ocean. On 22 June, the European Axis launches an invasion of the Soviet Union, giving start to the largest land theatre of war in history. Aiming to dominate East Asia and Indochina, Japan attacks the United States and European territories in the Pacific Ocean on 7 December, depriving the Allies' industry and their war effort to a large extent of their supply of raw materials.

© Collection Daniel Brackx

No. 349 (Belgian) Squadron in Ikeja, Nigeria, in March 1943. Front row, from left to right: unknown British, unknown British, Charles Roman, CO Roger Malengreau, unknown British, Albert Adam and Albert Vandenbranden. Middle row, from left to right: five unknown British, Olivier Lejeune and Albert Drossaert. Back row, from left to right: three unknown British, René Demoulin and André Lemaire.

Defending Congo

This new situation made the export of raw materials from the Belgian Congo in 1942 even more important as it was already at the beginning of the war. The Belgian authorities, residing in London, were very anxious about the vulnerability of their colony and especially of the access routes to the Lower Congo through the railway station of Léopoldville, the port of Matadi and the mouth of the Congo River. The recent bombing of Fort Lamy in Chad had proven that such vital points could easily be damaged, even by small-scale raids by sea or by air. The colony's anti-aircraft capability thus needed strengthening in order to keep the enemy at a safe distance. A Belgian project submitted to the British Air Ministry on 27 April 1942 proposed to station a squadron of long-range maritime patrol aircraft in Congo. They would be operated under operational control of the Royal Air Force by personnel of the Force Publique and by young Belgian volunteers under training in South Africa. The British, however, were very reluctant to consent any maritime patrol aircraft to Central Africa because of an acute equipment crisis, touching even operational units. The Belgians continued to insist so much that the Air Ministry finally promised to make 16 fighter aircraft available for Congo by late May. The Belgian authorities had the choice between brand-new Lockheed P-38 Lightnings and second-hand Curtiss P-40 Tomahawks. They opted for the Tomahawk as vibration problems seemed to exist with the Lightning's tailfins at high speeds. Eventually, on 29 June, the Air Ministry agreed on the delivery of 24 Tomahawks.

In the meantime, the British Air Ministry had been studying the creation of a second Belgian fighter squadron within the Royal Air Force, comparable to No. 350 (Belgian) Squadron. After sometimes tense discussions between the Belgian government in London, the *Force Publique* in Congo and the Royal Air Force in Great Britain and West Africa, the new squadron – temporarily numbered No. 351 before being changed into No. 349 – was eventually attached to the Royal Air Force West Africa Command and would be based in Nigeria, where it would be able to cooperate with the 13,000 strong Belgian Expeditionary Corps fighting along British troops. Its mission: assisting in the defence of West Africa and the Middle East, as well as of the Lower Congo if need be.

From 10 November onwards, personnel and equipment to form No. 349 Squadron were brought together in Padgate, near Manchester, under the command of Squadron Leader Roger Malengreau, a former No. 609 Squadron and Battle of Britain pilot. On 8 December, the Commanding Officer (CO), his Flight Commanders (Flight Lieutenant Charles Roman DFC and Flight Lieutenant Robert Wilmet) and his administrative officer (Squadron Leader Male) boarded the *S.S. Amstelkerk* of the Dutch *Vereenigde Scheepvaart Maatschappij* in the port of Glasgow. The other pilots and the ground crew embarked other ships of a convoy of 65 vessels that also transported about 3,000 crates with all kinds of equipment. The convoy was protected by a mere two destroyers and German submarines continuously attacked it from day two onwards, eventually sinking 13 ships. A fierce storm not only dispersed the convoy, but also severely damaged two Tomahawks stowed in crates on the deck of the *S.S. Amstelkerk*. The ship arrived at a first stopover in Freetown, Sierra Leone, on 1 January 1943, soon followed by the remainder of the convoy. During a second stopover at Takoradi, Ghana, the aircraft were offloaded and transported to the local airport, where a specialised unit of the Royal Air Force was stationed for reassembling crated aircraft that had been shipped over the Atlantic prior to being flown to operational areas in North Africa.

When the convoy arrived in Lagos on 9 January 1943, the CO and a handful of officers immediately left for the airfield of Ikeja, today known as the Murtala Muhammed International Airport and situated about 12 miles north of the town. 11 January 1943, the day that the remaining men of the squadron joined the airfield, was chosen as the day of the formation of No. 349 Squadron. Most personnel of the newly formed unit were British. At first only a dozen or so pilots was Belgian as were a similar number of technicians.

In a first report to the Belgian Defence Staff in London, CO Roger Malengrau reported on 15 January that he was awaiting the first reassembled Tomahawks from Takoradi any day and that he succeeded in loaning a pair of Hurricanes to start retraining his pilots after a long period of inactivity. His second report revealed that the Tomahawk was not a happy choice because its ground handling characteristics at low speed were very troublesome, especially on runways with a hardened surface, and that four aircraft had already been damaged. Information he received from the Royal Air Force and the United States Army Air Force seemed to confirm the suspicion that an underlying design fault caused these accidents: write-off numbers in Great Britain were extremely high, the type was no longer in service in the USA as it was considered unsatisfactory and a pair of American test pilots invited to give some hints on how to handle the Tomahawk safely even refused to fly stating that it would be too awkward if they crashed one… By 23 March, the squadron had only one serviceable Tomahawk left and two loaned Harvards. Moreover, the single Tomahawk remained grounded until the results of the investigations into an earlier nearly fatal crash would become available. The squadron's 35 or so pilots were kept busy on the two Harvards and were also allowed to transfer reassembled Hurricanes, Beaufighters and Warhawks from Ikeja and Takoradi to the Middle East on behalf of the Royal Air Force Ferry Command.

As the rain season was nearing and more and more bases of the West African Command were being closed, it did not come as a surprise that the CO of No. 349 (Belgian) Squadron proposed to be re-equipped, not in Africa, but in an

© Collection Jos Schoofs

Spitfire LF Mark IX MJ294 served with No. 349 (Belgian) Squadron from 16 February till 15 June 1944. The aircraft's individual call sign was "X for X-ray", which was applied right of the RAF roundel on the fuselage. The letters "GE" left of the roundel represent the identification code of No. 349 Squadron. GE-X was the favoured aircraft of CO Yvan du Monceau de Bergendal.

"Operational Command". After Africa had been liberated and the Belgian Expeditionary Corps was returning to Congo, the squadron was disbanded on 3 May and called back to Europe.

Back to Britain

A letter of the Air Ministry to the Belgian Military Attaché in London dated 29 May 1943 announced the reforming of No. 349 Squadron at RAF Station Wittering with 18 Supermarine Spitfire Va fighters for 7 June. The new CO, Flight Lieutenant Yvan du Monceau de Bergendal, arrived on 5 June and started forming the unit, which would be accommodated at Collyweston and operate from Kings Cliffe. The first Spitfire Va arrived on 22 June, followed by the first model Vb on 14 July. In August, the squadron changed stations no less than three times: it moved to Wellingore on the 5th, to Digby on the 16th and to Acklington on the 25th. It was at Wellingore that Three-Four-Nine became operational on the 13th, albeit only for defensive sorties. Flight Lieutenant Albert Van de Velde and Flying Officer Albert Van Hecke executed the unit's first scramble at 12h45 on the 27th. Within two minutes after having been called by telephone, they established radio contact with "Operations". A good show, although the aircraft they eventually intercepted was a… Mosquito of the RAF.

The first three Spitfire Vb aircraft with clipped wings that are adapted for long range and low flying arrived at Acklington on 7 October. On the 12th, Flying Officer Albert Van Hecke was killed in a flying accident in bad weather at Hutton Cranswick. It was No. 349 Squadron's first loss of a pilot in active duty. When the unit moved back south to Friston on the 22nd, spirits soared at the prospect of finally being able to hunt the Hun. Although a number of "Ramrods", short range bomber attacks with fighter escorts to destroy ground targets, were flown mainly over France and sometimes over Belgium, the unit did not get an opportunity to open the score against the Luftwaffe in 1943.

On the second day of 1944, Flight Sergeant Albert Vanden Broeck went missing in action after four Spitfires met four Focke-Wulf FW.190s while returning from a "Ramrod" on Amiens. In February, the squadron received its full complement of 18 brand-new Spitfire LF Mk.IX aircraft. Station changes took place on 11 March to Hornchurch, and a month later to Selsey Bill.

Liberating mainland Europe

6 June 1944. The squadron took off at 05h30 for its first sortie in support of Operation "Neptune", the assault phase of Operation "Overlord", the

codename for the Allied invasion of northwest Europe. It opened the score during its third sortie of the day by shooting down two Junkers Ju.88s and damaging three others. When the squadron landed at Sainte-Croix-sur-Mer at 16h45 on 10 June after a last sortie that day, it became the first Belgian unit to land on liberated soil of Western Europe. At the end of the month, "349" moved to Coolham, and soon thereafter, on the 4th of July, to Funtington. With his second operational tour completed, Squadron Leader Yvan du Monceau de Bergendal was succeeded as CO by Flight Lieutenant Albert Van de Velde, the former Officer Commanding the squadron's "A" Flight, on 22 July.

The squadron moved three more times in August: on the 6th it returned to Selsey Bill, on the 20th it flew to Tangmere and on the last day of the month it crossed the Channel to settle at Carpiquet airfield (B17) in France. From then on, the unit followed the advancing ground forces and regularly changed air strips. Carpiquet (B17) was left for Godelmesnil (B35) on 8 September, which on its turn was exchanged for Merville (B53) only four days later. Shipping patrols and bombing escorts were more and more being replaced by armed reconnaissance, ground strafing and bombing missions over France as well as over Belgium and the Netherlands.

9 August became a day of honour for No. 349 Squadron when it received the original drawing of its crest as approved by H.M. King George VI. On 9 September a flight of four aircraft set foot on liberated Belgian soil for the first time during a mission to Evere airfield.

Belgium and beyond

After a series of delays, No. 349 (Belgian) Squadron finally returned back home on 2 November. Its first station on Belgian soil was airfield B65 Maldegem. Missions went further and further into the Netherlands and Germany. When the Luftwaffe launched Operation Bodenplatte on 1 January 1945 in a last attempt to cripple the Allied air forces in the Low Countries, Maldeghem too was attacked. No. 349 Squadron, however, lost only one Spitfire, in contrast with No. 485 Squadron which lost more than a dozen of its aircraft.

The commemorative plaque inaugurated in 1946 when the City of Ghent became No. 349 Squadron's godparent is still present in the town hall.

On 13 January, the squadron arrived at Gilze-Rijen (B77) in the Netherlands from where it continued operations over the Netherlands and Germany until it was transferred to Predannack in Cornwall on 20 February for two months of conversion on the Hawker Tempest, an improved derivative of the Typhoon. Squadron Leader Albert Van de Velde completed his tour as CO on 1 April and was replaced by Squadron Leader Raymond Lallemand DFC and bar, a former CO of No. 609 Squadron. When their conversion was completed and the pilots and ground crews returned to the Netherlands at the airfield of Twente (B106) on 19 April, their unit was transferred from 135 Wing to 132 (Norwegian) Wing. As a consequence, they had to take over the aircraft of Nos. 331 and 332 (Norwegian) Squadrons: Spitfire IXs, the same type they were flying before their conversion on Tempest. Operations now mainly took place over north-western Germany.

349 Squadron entered the Third Reich with its new Spitfire XVIs on 30 April when it settled at B113 Varrelbusch as part of 131 (Polish) Wing. Rumours about the unconditional surrender of German units became stronger and stronger and more frequent every day. The German High Command signed the Act of Military Surrender and ended the Second World War in Europe on 7 May 1945.

Combat missions ceased on Armistice Day and training flights resumed. On 29 June, No. 349 Squadron was transferred to 123 Wing at B116 Wunstorf and on 30 November to 135 Wing at B152 Fassberg. 17 December saw Squadron Leader Albert Van de Velde returning as CO.

On 7 and 8 September 1946, Nos. 349 and 350 (Belgian) Squadrons were invited to participate in the Gent Vliegmeeting/Gand Meeting d'Aviation at Sint-Denijs-Westrem in remembrance of the liberation of the City of Ghent in September 1944. It was the first post-war air show in Europe and it was organised by the Ghent Aviation Club in collaboration with the Ghent City Council. The two squadrons showed up with no less than 24 Spitfires. On the 7th, pilots of No. 349 Squadron were invited at the town hall where Mayor Edward Anseele agreed in name of the City of Ghent to become the unit's godparent.

Aerial victories

Although No. 349 (Belgian) Squadron was mainly tasked with ground attack missions, it claimed the destruction of two Junkers Ju.88, one Focke-Wulf FW.190 and two Messerschmitt Bf.109 aircraft of the *Luftwaffe*. It also damaged two Junkers Ju.88s and four Messerschmitt Bf.109s. All claims were made in June 1944 during Operation "Neptune". During the war years from 1943 till 1945 the squadron lost a dozen pilots in action.

Nucleus of the Belgian Air Force

On 24 October 1946 both Belgian RAF Squadrons returned home from Germany. In Beauvechain they formed the "Wing A", the nucleus of the combat pillar of the new *Aviation Militaire Belge*, the forerunner of the Belgian Air Force.

No. 349 (Fighter) Squadron flew from Beauvechain Air Base during half a century as part of what became the 1st Fighter Wing on 1 February 1948. It continued flying the Spitfire XIV until the first Gloster Meteor F.4 jets arrived in 1949, followed by F.8 models in 1953. The Meteor was superseded by the Hawker Hunter F.4 in 1957, the unit's first aircraft capable of breaking the sound barrier. The squadron entered the all-weather era with the Avro CF-100 Canuck Mk.5 in 1958. Conversion to the Mach 2 Lockheed F-104G Starfighter started in 1963. Its replacement commenced in 1979 when the first General Dynamics F-16A Fighting Falcon arrived in Beauvechain. In 1981 349 Fighter Squadron became the very first operational F-16 unit in Europe. Fifty years after it arrived in Beauvechain, No. 349 Squadron moved to Kleine-Brogel Air Base in 1996 to become part of the 10th Tactical Wing.

In recent years, the unit participated with great success in international operations in the Balkans, Afghanistan and Libya as well as in air policing missions in the Baltic States.

Jos Schoofs
LtKol v/h Vlw (Res)

Bibliography

- 349 Squadron and De Win Guy, 2002: ***60 Years 349 (Belgian) Squadron***
- De Win Guy, 2002: ***349 (Belgian) Squadron R.A.F., From Sunrise till Sunset***
- Lecomte Georges et Nemry Serge, 1986: ***349 Belgian Squadron, 40 ans d'Histoire***
- Nemry Serge, Hanon Jean-Marie en 349 Squadron, 1992: ***Een halve eeuw 349 Fighter Squadron***
- Nemry Serge et Lecomte Georges, 1983: ***349 Esc., 40 ans déjà...***

Strike Hard Strike Home

No. 349 (Belgian) Squadron entered the jet era in 1949 with the arrival of the first Gloster Meteor F.4 fighters.

Flying the Spitfire

Belgian Air Force pilots who flew the Spitfire are becoming very rare. Danny Cabooter, Chairman of the Stampe & Vertongen Museum at Deurne-Antwerp airport has recent experience flying privately owned Spitfires. Here are his impressions on flying this powerful machine.

In 1980 I had a plan to do something about the Stampes disappearing from Belgium. The project caught the attention of the Flemish Minister Johan Sauwens and he granted us space at the Antwerp Airport to build a museum. The first part of the museum was constructed in 1996, the second in 2000.

My goal was to show the public how Belgian military pilots were formed after WWII to become fighter pilots.

My good friend Karel Bos, a Dutchman whom I sold one of my Stampes, showed interest in my initiative. I told him that after 60 hours of SV4, training continued on T-6 Harvard and comprised approximately 180 flying hours. So we looked for one, and found it in South Africa as the South African Air Force used them till the end of 1980. We shipped it to Belgium in a container where it was assembled and restored to flying conditions by the American pilot-technician Amma Miller, who also checked me out.

My dream had always been to fly a Spitfire and after long talks Karel agreed to shop for one in the United Kingdom.

The Spitfire we found was a Mk.16, which was built in Castle Bromwich in 1945 and served in RAF Nos. 695 and 610 Squadrons before ending up as a gate guard at RAF Sealand. It was painted in silver and red as a tribute to the Spitfire from RAF Coltishall that displayed in Blackpool in 1947. It had been acquired by a gentleman named Eddy Coventry, who was willing to sell.

We also came in contact with the owner of the Spitfire Factory, Tim Routsis, who was willing to take care of our training. The Spitfire Factory was located in Audley End, a small grass airfield east of Duxford and north of Stansted. It has a downslope and, with a runway direction north-south, always crosswinds. Take-offs were downslope and landings upslope, not so ideal to start initial training, so we moved to Duxford.

Flight Lieutenant Charlie Brown, a Tornado pilot and an excellent and sharp instructor, was assigned to me as instructor-pilot. We started with spin training on the Chipmunk, followed by all kinds of air work on the T-6: steep turns, stalls, aerobatics, formation flying and circuits. Speeds in the pattern of the T-6 are practically the same as in the Spit! I had to do all this in the backseat. After about three hours flying, I was released for a solo flight on the Spitfire. Before the flight, they secured the tail with concrete blocks and put chocks in front of the wheels, and I had to give full power to familiarise myself with the engine noise. And I can assure you, it's a hell of a noise!

Taxi is in zigzag, using small brake-inputs. The brake lever is on the stick and the brakes are pneumatic. Radiator temperature is closely monitored and kept around 80-90 degrees. If ever it exceeds 120 degrees, you have to shut down the engine.

After the vital actions, take-off is initiated. With the rudder trim fully starboard and a power setting of 3,000 rpm and 7 boost, direction is easily controlled with the rudder. You can go up to 14 boost, but then the direction will be lost… Lowering the nose just slightly will give you the correct attitude and at about 70 mph the Spitfire will take off. To retract the gear, you move your left hand from the throttle to grasp the stick and raise the gear with your right hand and then change hands again. Before doing this, be sure that the friction nut tightens the throttle in order to prevent its retarding. The acceleration to the climbing speed of 150 mph is fast. Power is then reduced to 2,600 rpm and 6 boost.

West of Cambridge I went up to 10,000 feet. You can climb there up to 15,000 feet uncontrolled! In Belgium, you are already in the TMA at 1,500 feet… I did steep turns and stalls. On my stall in landing configuration, the gear handle jammed and I had to go inverted to release the pressure and free the handle. In the past there was an incident in Holland because a pilot did not know this procedure and had to belly-land, damaging prop and radiators! On another occasion, a pilot lowered the nose too much during take-off. Once airborne and flying around the airfield, a technician heard a funny noise and called the Spitfire back. Upon landing all propeller blades missed 10 cm, which was also an expensive repair.

After 30 minutes of air work, I returned to Duxford and joined the circuit. Speed was reduced to 150 mph and in mid-downwind I lowered the gear. Speed dropped to 130 mph. Abeam the threshold, flaps were lowered and a curved descending turn initiated towards the runway, always keeping it in sight. Flaps are pneumatically controlled and go from zero to full. Attitude change is reasonable and kept well under control. The curved approach is necessary because of the long nose which restrains forward visibility. Speed decreases gradually to 80 mph and the Spitfire touches down in 3-point. I made three landings and that was it for the day.

Afterwards, I trained for my display-authorisation and displayed in Duxford, Chichester, Midden-Zeeland, Twente, Coxyde, Lyon, Reims, Hoevenen and Antwerp.

The Mk.16 was damaged by a colleague during a landing in 2001 and was out for two years. I had to convert to the Mk.9. I flew 60 hours on the Mk.16 and 10 on the Mk.9. It was great fun to fly the Spitfire and I always admired the tremendous power this airplane was able to produce.

© Bart Rosselle

Lockheed Martin F-16AM

FA-110, No. 349 (Belgian) Squadron, 10th Tactical Wing, Kleine-Brogel Air Base, 2012

The formation of No. 349 (Belgian) Squadron as part of the Royal Air Force started in 1942. The unit was intended to safeguard among others the export routes of raw materials from the Belgian Congo and operated from RAF station Ikeja, Nigeria, from January 1943 onwards. With the liberation of Africa, the squadron returned to Britain, where it was reformed on the Spitfire Mk.Va. It participated in the liberation of mainland Europe throughout France, Belgium, the Netherlands and Germany. Its Mk.Va Spitfires were superseded by Mk.Vb, LF Mk.IX and Mk.XVI models.

No. 349 Squadron returned to Belgium on 24 October 1946. It operated as a fighter squadron from Beauvechain Air Base during half a century on the Supermarine Spitfire Mk.XIV, Gloster Meteor F.4 and F.8, Hawker Hunter F.4, Avro Canada CF-100 Canuck Mk.5, Lockheed F-104G Starfighter and General Dynamics F-16A Fighting Falcon. In 1996, the unit became part of the 10th Tactical Wing at Kleine-Brogel Air Base. In recent years, the "Maces" participated in international operations in the Balkans, Afghanistan and Libya as well as in air policing missions in the Baltic States.