

# WINGS



BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION



## Beauvechain Fixed Wing

Solenzara '20.  
Block training  
in red zone

OTE. A-400M  
Operational Testing  
& Evaluation team



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

N°20

## INHOUD / SOMMAIRE

04

De FIXED WING, een belangrijke troef voor de Marchetti's  
en Piper-Cub's van Beauvechain

Le FIXED WING, un atout majeur pour les Marchetti  
et Piper-Cub de Beauvechain

19

Checksix 2020 - 2021

42

OTE. A-400M Operational Testing & Evaluation team

52

Achter de schermen van een bijzondere beschildering

Les coulisses d'une peinture spéciale

60

Solenzara '20. Block training in red zone



Liège Airport, touch and go van de CH-07  
tegen een achtergrond van een besneeuwd landschap.

Liège Airport, touch and go du CH-07 sur fond de paysage enneigé.  
(Nicolas Limbioul)

Redactie / Rédaction

Serge Nemry

E-mail: serge.nemry1@hotmail.com

Vertalingen / Traductions

Francois Florkin / Eric Rombouts / Jacques Schelfaut

Coordinatie / coordination

Eric Rombouts

Opmaak / Mise en page

Benoit Goffart

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

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

Cover:

Quelques représentants des « Flights » du Fixed Wing à Beauvechain. Une mise en place avec distanciation respectée et masque retiré juste le temps d'un « clic ». (Serge Nemry & Marc Smits)

# BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION



Beste vrienden,

Wat we zelfs niet durfden vrezen, is toch gebeurd. De "War on Covid" bleef maar duren en duren. Ons sociaal leven werd tot een minimum herleid, onze vriendschapsbanden werden steeds maar vager. Reeds meer dan een jaar leven we opgesloten in een bubbeltje, in beperkte kring, en vervreemden we van elkaar.

Maar ondanks de vele beperkingen is het BAF Association redactie team er in geslaagd om, met heel wat kunst en vliegwerk en met toewijding en enthousiasme een prachtige Wings 20 te verwesenlijken. Ik wens hen hiervoor van harte te danken en te feliciteren. A job more than well done.

In dit nummer werd vooral aandacht besteed aan een categorie van Luchtmacht mensen die zelden voor het voetlicht komen maar die door hun toewijding, vakkenweten en inzet onze Luchtmacht mede op het peil van "Top Luchtmacht" helpen houden.

Het grondpersoneel.

In uiterst moeilijke werkomstandigheden zorgen zij ervoor dat al de taken die aan onze Luchtmacht toegewezen werden en worden op een veilige en efficiënte manier kunnen uitgevoerd worden. Dit mag wel eens even beter belicht worden, wat hierbij dan gebeurd is.

Nu de vaccinatie campagne volop draait hoop ik dat we spoedig weer naar een "nieuw normaal leven" zullen kunnen weerkeren. Samen komen, een algemene vergadering houden, bezoeken in onze Luchtmacht afleggen en van onze vele vrienden, die tijdens deze pandemie van ons zijn heen gegaan en die we niet op gepaste wijze hebben kunnen uitwijken, afscheid nemen op een waardige manier.

Houd nog even vol vrienden. Blijf voorzichtig, en tot spoedig

G Vanhecke  
Lt Gen VI (bd) Ir  
Voorzitter BAF Association

Chers amis,

Ce que nous n'aurions jamais osé imaginer est tout de même arrivé. Nous ne voyons pas la fin de cette « guerre contre le Covid ». Notre vie sociale a été réduite au minimum, nos liens d'amitiés deviennent de plus en plus flous. Depuis plus d'un an déjà, nous vivons enfermés dans une bulle, en cercle restreint, et nous sommes isolés les uns des autres.

Malgré les nombreuses limitations, le comité de rédaction de la BAF Association a réussi, avec une grande motivation, enthousiasme, et beaucoup de talent, à réaliser un magnifique « Wings 20 ». Je tiens à les féliciter chaleureusement. A job more than well done !

Ce présent numéro est principalement consacré à une catégorie de membres du personnel de la Force Aérienne qui sont moins souvent mis à l'avant-plan, mais qui par leur dévouement, leurs compétences professionnelles et leur motivation contribuent à maintenir notre Force Aérienne au « top » : le personnel au sol.

Dans des circonstances extrêmement difficiles, ils veillent à ce que toutes les missions qui sont confiées à la Force Aérienne puissent être remplies de façon sûre et efficiente. Cela méritait d'être mieux mis en valeur, c'est ce qui est fait dans ce numéro.

Maintenant que la campagne de vaccination a bien démarré, j'espère que nous pourrons bientôt revenir à une « nouvelle vie normale ». Nous rencontrer, tenir une assemblée générale, organiser des visites dans les bases, et enfin faire nos adieux de manière digne aux nombreux amis qui nous ont malheureusement quittés durant cette période de pandémie.

Tenez bon, restez prudents, et à bientôt !

G Vanhecke  
Lt Gen Avi Ir e.r.  
Président de la BAF Association

# De FIXED WING, een belangrijke troef voor de Marchetti's en Piper-Cub's van Beauvechain

1ste Wing Beauvechain, 11 februari 2021. Op de parking voor de Hangar C-3 staan enkele Marchetti SF-260 M/D (M voor Mike en D voor Delta) klaar voor de missies van de dag. Zojuist is een "Mike" teruggekeerd van een opleiding-/evaluatievlucht met een instructeur en een jonge leerling-piloot aan boord. Op het tarmac wordt het vliegtuig begeleid door een crew-chief die het op een "spot" voor de hangar plaatst. Enkele minuten later start een piloot de ST-43, een "Delta", recentere versie van de SF260, onder het toezicht oog van een andere "crew-chief". Deze laatste verwijdert de wielblokken en geeft de piloot de "go" voor het taxiën naar de drempel van de startbaan. De "sorties" lopen op want er moeten veel uren aan instructie ingehaald worden na





# Le FIXED WING, un atout majeur pour les Marchetti et Piper-Cub de Beauvechain

1<sup>er</sup> Wing Beauvechain, le 11 février 2021. Sur l'aire de parking face au hangar C-3, quelques Marchetti SF-260 M/D (M pour Mike et D pour Delta) sont prêts pour les missions du jour. A l'instant, un « Mike » rentre d'un vol d'entraînement/évaluation avec à bord un instructeur et un jeune élève pilote. Sur le tarmac, l'avion est guidé par un "crew-chief" qui le place sur un « spot » devant le hangar. Quelques minutes plus tard, un pilote démarre le ST-43, un « Delta » version plus récente du SF260, sous l'œil vigilant d'un autre « crew-chief ». Ce dernier retire les cales de roues et donne au pilote le "go" pour le taxi vers le seuil de piste. Les « sorties » se multiplient tant il y a des heures d'instructions à rattraper après l'offensive hivernale. Par beau temps, comme



Serge Nemry

Vertaling Jacques Schelfaut

# FIXED WING

het winteroffensief. Bij goed weer, zoals vandaag, is een totaal van 25 tot 30 sorties snel bereikt. Om bijna elke dag van de week even regelmatig en in een gelijk tempo te kunnen vliegen, is het van essentieel belang dat de Marchetti's optimaal worden onderhouden. Hier komt het **Fixed Wing** Smaldeel in het spel, dat geïntegreerd is in de Onderhoudsgroep (MGP) van de 1<sup>ste</sup> Wing. De Fixed Wing is een eenheid die in de schaduw werkt. Hij is actief op drie locaties: de hangar B-28 en de hangars C-3 en C-7. Om de lezers van WINGS in staat te stellen iets meer te weten te komen, heeft zijn baas (CO), Commandant v/h vliegwezen Bruno Liévin, een briefing voor ons gepland waarin de activiteiten van zijn eenheid uitvoerig worden toegelicht. Hij wordt bijgestaan door zijn twee Flight Commandanten, Luitenant Quinten Lodewijks (D-Level Maint) en Luitenant Kevin Moonen (O/I-Level Maint).

aujourd'hui, un total de 25 à 30 sorties est rapidement atteint. Pour permettre de voler aussi régulièrement et à un rythme égal quasi tous les jours de la semaine, il est indispensable qu'en amont, l'entretien des Marchetti soit optimal. C'est ici qu'intervient l'Escadrille « **Fixed Wing** », intégrée au Groupe de Maintenance (GpM) du 1 Wing. Le « **Fixed Wing** » est une unité qui travaille dans l'ombre. Elle est active sur trois sites : le hangar B-28, les hangars C-3 et C-7. Pour permettre aux lecteurs de WINGS d'en apprendre un peu plus, son patron (CO), le Commandant d'aviation Bruno Liévin nous a fixé rendez-vous pour un briefing détaillant les activités de son unité. Il est assisté de ses deux commandants de Flight, le Lieutenant Quinten Lodewijks (D-Level Maint) et le Lieutenant Kevin Moonen (O/I-Level Maint).



## Commandant Bruno Liévin, stelt ons de Fixed Wing voor:

*Ons Smaldeel Fixed Wing voert alle soorten onderhoud uit op de SF-260 M/D, alsook op de Piper Cub bestemd voor de Luchtcadetten. In 2018 ben ik, zodra ik het commando had overgenomen, begonnen op basis van de door COMOPSAIR toegewezen doelstellingen met een evaluatie van de ondervonden problemen en van de oplossingen om te voldoen aan de eisen van de Staf. Ik heb rekening gehouden met de uit te voeren taken, de doelstellingen die in het jaarlijkse vluchtplan van de BFTS zijn vastgelegd en vooral met de beperkende factoren, d.w.z. het personeelstekort en de geringe (om het zacht uit te drukken) logistieke steun van Leonardo (Nvdr: Leonardo is een Italiaans bedrijf dat gespecialiseerd is op luchtvaartgebied en dat de belangen van SIAI Marchetti heeft overgenomen). Het resultaat van deze analyse, die niet erg optimistisch is, heeft mij ertoe gebracht de nodige (en mogelijke) middelen in te zetten om een zo efficiënt mogelijke follow-up van het onderhoud te verzekeren met een regelmatige en efficiënte communicatie naar de piloten toe. De optimalisering van de tijdschema's (korte, middellange en lange termijn) en van de verschillende taken moet het mogelijk maken zoveel mogelijk te anticiperen op de problemen die zich zouden kunnen voordoen tussen nu en 2024, het jaar dat is aangekondigd waarin definitief de SF-260 M/D's uit de dienst worden genomen. Om onze verschillende opdrachten uit te voeren, beschik ik over drie*

## Commandant Bruno Liévin, présentez-nous le Fixed Wing :

*Notre escadrille Fixed Wing assure tous les types de maintenance sur les SF-260 M/D, ainsi que sur les Piper-Cubs destinés aux Cadets de l'Air. En 2018, dès ma prise de commandement, j'ai, en fonctions des objectifs assignés par COMOPSAIR, entamé une évaluation des problèmes rencontrés et des solutions permettant de répondre aux exigences de l'État-major. J'ai pris en compte les tâches à exécuter, les objectifs définis au plan de vol annuel de la BFTS et surtout prêté une attention particulière aux facteurs limitatifs, c'est-à-dire le déficit en personnel et le peu (c'est un euphémisme) de soutien logistique de Leonardo (NDLR Leonardo est une société italienne spécialisée dans le domaine aéronautique qui a repris les intérêts de SIAI Marchetti). Le résultat de cette analyse, peu optimiste, m'a amené à mettre en place les moyens nécessaires (et possibles) afin d'assurer un suivi de maintenance des plus performant avec une communication régulière et efficace, vers les pilotes. L'optimisation des plannings (court, moyen et long terme) et des différentes tâches doit nous permettre d'anticiper autant que se peut les problèmes qui pourraient survenir d'ici 2024, année annoncée comme celle du retrait définitif des SF-260 M/D. Pour mener à bien nos différentes missions, je dispose de trois Flights : le Flight O/I-Level Maint, le Flight D-Level Maint et le Flight Alpha-Jet qui, suite au retrait des avions, vit ces dernières heures.*

De CO van de Fixed Wing en zijn adjuncten.

Le CO du Fixed Wing et ses adjoints.  
(Serge Nemry)

De crew-chief ziet toe bij het opstarten.  
Bij koud weer kan een motorbrand ontstaan als de piloot  
de brandstoftoevoer (starter) teveel verrijkt

Le crew-chief surveille le démarrage. Par temps froid,  
un feu moteur peut se déclencher si le pilote enrichit trop (starter)  
l'arrivée de carburant. (Serge Nemry)



De crew-chief van de lijn gidsst de ST-25.

Le crew-chief de la ligne guide le ST-25.  
(Serge Nemry)

Flights: de Flight O/I-Level Maint, de Flight D-Level Maint en de Flight Alpha-Jet, die na de terugtrekking van het vliegtuig, zijn laatste uren aan het beleven is.

## Preventieve en correctieve maintenance

### CO, laat ons kennis maken met de drie Flights:

de Flight O/I-niveau Maint (O voor Organisational, I voor Intermediate en Maint voor Maintenance) is belast met de operationele inzet van het vliegtuig. In de praktijk komt O-Level Maint overeen met de "Line" en is verantwoordelijk voor het

## Maintenance préventive et maintenance corrective

### CO, présentez-nous les trois Flights :

le Flight O/I-level Maint, O pour Organisational, I pour Intermediat et Maint pour Maintenance), est chargé de la mise en œuvre des avions. En pratique, le O-Level Maint correspond à la «Ligne» et est responsable du départ/retour des avions, des inspections avant/entre/ après vol, ainsi que les inspections toutes les 25 h de vol. Ce sont les «crew-chiefs» qui y travaillent, ils correspondent au dernier maillon de la chaîne de maintenance. Associés au O-Level, nous avons le I-Level connu sous l'appellation «Intervention», service également essentiel. Celle-ci

# FIXED WING

vertrek/terugkeer van het vliegtuig, de inspecties voor en na de vlucht, alsmede de inspecties na 25 vlieguren. Daar werken de "crew-chiefs" op, zij zijn de laatste schakel in de onderhoudsketen. Verbonden aan het O-niveau is het I-niveau, dat bekend staat als "Interventie" en dat eveneens een essentiële dienst is. Deze laatste voert correctief onderhoud uit, zoals de vervanging van een defecte brandstofpomp of elke vorm van "troubleshooting" (opsporing van pannes), maar ook op een deel van het preventief onderhoud, zoals de inspecties van de 50- en 100 vlieguren. Deze inspecties worden in de zomer in een zeer hoog tempo uitgevoerd. De Flight O/I-Level Maint is gevestigd in de C-3, op een steenworp afstand van de BFTS (Basic Flying Training School - 5<sup>e</sup> Smaldeel en 9<sup>e</sup> Smaldeel) en naast de parkeerplaats voor de Marchetti's. Het contact tussen piloot en technieker wordt zo vergemakkelijkt.

s'occupe de la maintenance corrective par exemple le remplacement d'une pompe carburant défectueuse ou tout type de «troubleshooting» (recherche de panne), mais également d'une partie de la maintenance préventive comme les inspections 50 et 100 h de vol. Ces dernières s'enchaînent à un rythme très soutenu en période estivale. Le Flight O/I-Level Maint est implanté au C-3 à quelques pas de la BFTS (Basic Flying Training School - 5<sup>e</sup> Escadrille, et 9<sup>e</sup> Escadrille) et jouxte le parking destiné aux Marchetti. Le contact pilote-mécanicien est ainsi facilité.

Au retour le pilote peut faire part d'un problème rencontré et l'expliquer en détail. Ce point fait aussi l'objet d'une annotation dans la « Form » de l'avion. Il sera pris en compte dans les plus brefs délais par les techniciens de l'Intervention. Dans ce hangar se trouve également l'AGOC (Aircraft Generation and Operation Center). C'est dans ce bureau que les pilotes se rendent pour prendre possession de leur avion et signer la « Form » chez le « Line Chief », document qui reprend



Een jonge leerling piloot en haar instructeur  
Pascal July, baas van CC Air .

Jeune élève pilote et son instructeur  
Pascal July, patron du CC Air.  
(Serge Nemry)



Sam, interventie technieker en Wouter een burger stagiair  
van het VLOC (Vlaams Luchtvaartopleidingscentrum).

Sam, technicien Intervention) et Wouter stagiaire civil  
du VLOC (Vlaams Luchtvaartopleidingscentrum) au C3.  
(Serge Nemry)

Na de terugvlucht kan de piloot een probleem melden en het in detail uitleggen. Dit punt is ook vermeld in de "Form" van het vliegtuig. De technici van de interventie zullen er zo spoedig mogelijk rekening mee houden. In deze hangar bevindt zich ook het "AGOC" (Aircraft Generation and Operation Center). Het is naar dit kantoor dat de piloten zich begeven om bezit te nemen van hun vliegtuig en de "Form" te ondertekenen bij de "Line Chief", een document dat de situatie en de configuratie van het

la situation et la configuration de l'appareil (notamment la quantité de carburant dans les différents réservoirs). Le Flight compte +/- 35 mécanos (un chiffre qui fluctue en fonction des départs à la pension et des arrivées de nouvelles recrues) qui occupent le hangar C-3 pour ce qui concerne les Marchetti et le C-7 pour les Piper et les planeurs des Cadets de l'Air. Il est placé sous l'autorité du Lieutenant Moonen qui officie également comme STASO (Squadron Technical Aviation Safety Officer), c'est-à-dire responsable de tout ce qui touche à la sécurité aérienne au



De lijn inspectie tussen twee vluchten en het terug op peil brengen van het brandstof niveau door de bowzman.

Inspection entre-vol par « la ligne » et mise à niveau du carburant par le bowzman. (Serge Nemry)



Ontsmetten van de cockpit en beugels van de canopy.

Désinfection du cockpit et des arceaux du « canopy ». (Serge Nemry)



Vervanging van een slechte connector van het dashboard.

Remplacement d'un connecteur défectueux au tableau de bord. (Serge Nemry)



Luc, de interventie-chef en Yves en Henri-Raphael, interventie techniekers, aan het werk op de ST-47.

Luc, Intervention-chief, Yves et Henri-Raphael, techniciens Intervention au travail sur le ST-47. (Serge Nemry)

vliegtuig vermeldt (met ondermeer de hoeveelheid brandstof in de verschillende tanks). De Flight heeft +/- 35 mechaniciens (een aantal dat schommelt met pensioneringen en nieuwe aanwervingen) die zitten in hangar C-3 voor wat de Marchetti betreft en hangar C-7 voor de Piper Cub's en de zweefvliegtuigen van de Luchtcadetten.

niveau technique comme les analyses de risques, la prévention et les solutions à apporter. Il entretient un dialogue régulier avec les WASO (Wing Aviation Safety Officer) du CCAir et du 1 Wing. L'an dernier, le Lieutenant Moonen a reçu le prix Safety 1 Wing. Une récompense amplement méritée eu égard son implication au niveau sécurité. Depuis



De "lijn" rond 12:00...

La « Ligne » vers 12h... (Serge Nemry)



Het Alpha-Jet dock waar de techniekers van SOFEMA de vliegtuigen demonteren.

De Flight onder de leiding van Luitenant Moonen die tevens optreedt als STASO (Squadron Technical Aviation Safety Officer), d.w.z. verantwoordelijk voor alle zaken die betrekking hebben op de vliegveiligheid op technisch niveau, zoals risicoanalyse, preventie en de aan te brengen oplossingen. Hij voert een regelmatige dialoog met de WASO (Wing Aviation Safety Officer) van CCAir en de 1ste Wing. Vorig jaar ontving Luitenant Moonen de Safety 1 Wing Award. Een welverdiende onderscheiding voor zijn betrokkenheid bij de veiligheid. Sinds een jaar moet de "Line" zorgen voor een extra taak, de "CoViD" ontsmetting van de cockpit van de Marchetti, na elke vlucht.

Le dock Alpha-Jet où les techniciens de la SOFEMA démontent les avions. (Serge Nemry)

un an, la « Ligne » assure une charge supplémentaire, la désinfection « CoViD » du cockpit des Marchetti, et ce après chaque vol.

#### Le Flight D-Level Maint

(*D pour Dépôt*), qui gère les grandes inspections, est implanté dans le hangar B-28 et occupe également quelques 35 personnes. Le D-Level Maint est placé sous l'autorité du Lieutenant Lodewijks, un jeune officier en fonction depuis octobre dernier. Outre un bureau d'exploitation performant (BEx), le B-28 abrite principalement deux docks (emplacements délimités) Marchetti au lieu de trois auparavant (réorganisation liée à la diminution du plan de vol et du personnel), un



Op deze vier cellen moet het landingsgestel nog gedemonteerd worden.

Le train d'atterrissage doit encore être démonté sur ces quatre cellules. (Serge Nemry)

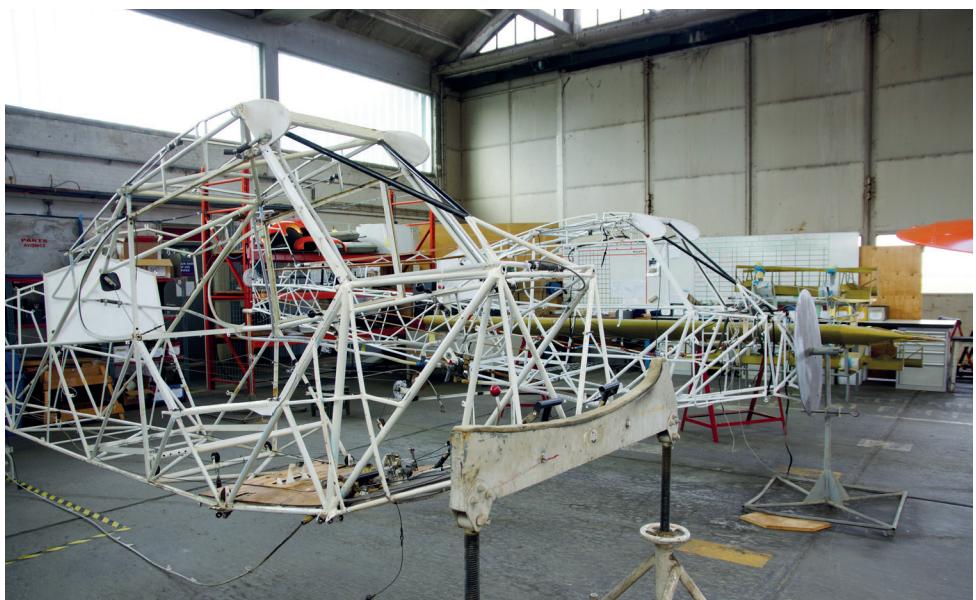
De ploeg van de laatste belangrijke inspectie op de LB-25; Stefaan en Marcel, techniekers en Michael, chef van de sectie Piper.

L'équipe de la dernière phase de l'inspection majeur du LB-05 ; Stefaan et Marcel, techniciens Piper et Michael, chef de la section Piper.  
(Serge Nemry)



Links de oude cel en rechts een identiek opgebouwde nieuwe structuur.

A gauche la vieille cellule et à droite la toute nouvelle structure reconstruite à l'identique.  
(Serge Nemry)



## De Flight D-Level Maint,

**(D voor Depot)**, die de grote inspecties uitvoert, is gevestigd in Hangar B-28 en heeft ook ongeveer 35 mensen in dienst. De D-Level Maint staat onder het gezag van Luitenant Lodewijks, een jonge officier die sinds afgelopen oktober in dienst is. Naast een efficiënt operationeel kantoor (BEx) herbergt de B-28 hoofdzakelijk twee Marchetti docks (afgebakende plaatsen) in plaats van drie vroeger (reorganisatie in verband met de inkrimping van het vluchtplaan en het personeel), een dock motoren en een dock Piper Cub. In elk IRAN dock (Inspect and Repair As Necessary) kunnen twee vliegtuigen plaatsnemen, samen met de gereedschapskisten, voorbereide onder-delen en de nodige uitrusting. Om de 1500 vlieguren vindt een IRAN inspectie plaats en tijdens deze inspectie knappen de technici de Marchetti op. Het is ook aan hen te danken dat de Marchetti al meer dan 50 jaar vliegt. Het dock motoren is bestemd voor het demonteren/monteren van motoren die een gedetailleerde inspectie en/of herstelling vereisen.

Tenslotte is het dock Piper Cub verantwoordelijk voor het onderhoud van de vier Piper Cub's (slepers van zweefvliegtuigen) ter

dock moteur et un dock Piper-Cubs. Deux avions peuvent prendre place dans chaque dock IRAN (Inspect and Repair As Necessary) entouré des coffres d'outillage, des pièces préparées et du matériel nécessaire. Une inspection IRAN a lieu toutes les 1500 heures de vol, pendant cette inspection, les techniciens remettent les Marchetti à neuf. C'est en autre grâce à eux que le Marchetti vole depuis plus de 50 ans. Le dock moteur est consacré au démontage/remontage des moteurs qui nécessitent une inspection détaillée et/ou une réparation.

Enfin, le dock Piper-Cub prend en charge l'entretien des quatre Piper-Cubs (avions-remorqueurs de planeurs) en soutien aux Cadets de l'Air. Sur les Piper-Cubs, nous assurons des réparations, les inspections annuelles, les inspections 100 heures et les inspections majeures toutes les 2000 heures. Il faut se rendre compte de l'am-pleur de cette tâche qui nécessite près d'un an de travail. C'est pratiquement un nouvel avion qui est reconstruit sur base d'une nouvelle structure tubulaire. L'appareil reçoit ensuite un nouvel entoilage complet, réalisé par un spécialiste (fonction devenue rare) selon une technique particulière et qui dure au minimum trois semaines. Au B-28, il y a également un «Back shop» électrique et électronique, actif pour les O/I et D-Level Maint et un magasin où est entreposé la plupart des pièces de recharge,

# FIXED WING

ondersteuning van de Luchtcadetten. Voor de Piper Cub's verzorgen wij herstellingen, jaarlijkse inspecties, 100 uur inspecties en grote inspecties om de 2000 uur. Men moet beseffen hoe omvangrijk deze taak is, die bijna een jaar werk vereist. Het is praktisch een nieuw vliegtuig dat wordt herbouwd op basis van een nieuwe buisstructuur. Het vliegtuig krijgt dan een volledig nieuwe canvasbekleding, die door een specialist (een functie die zeldzaam is geworden) volgens een bepaalde techniek wordt aangebracht, wat ten minste drie weken duurt. In de B-28 is er ook een elektrische en elektronische "Back shop", actief voor O/I en D-Level Maint en een magazijn waar de meeste reserve onderdelen, smeermiddelen die nodig zijn voor onderhoud en reparaties en testapparatuur worden opgeslagen. Daarnaast doen wij een beroep op de deskundigheid van het Smaldeel Aircraft Support en zijn "Skilled Workers"

les lubrifiants nécessaires aux entretiens et réparations ainsi que les équipements de tests. D'autre part, nous faisons appel à l'expertise de l'escadrille Support avion et ces « Skilled Workers » (voir WINGS 18) pour des interventions qui touchent les domaines NDI (Non Destructive Inspection), tôlerie, composites, peinture, etc.

Le Fixed Wing dispose également d'un secrétariat (2 personnes) partagé avec l'escadrille Support Avion du Cdt Maes (voir n° 18), un Bureau Technique et Analyse (BTA) occupé par une personne qui cumule ce job avec celui d'assistant prévention, de contact RMS (Ramp and Maintenance Safety) et de contact qualité. Nous avons également une personne en charge de l'AGOC qui occupe un rôle important en optimisant le « staggering » (échelonnement) des heures de vol des avions afin de planifier les inspections à courts et moyens termes en fonction du plan de vol et donc des besoins des pilotes.



Xavier, de dock chief motoren voert de laatste fase van de inspectie uit op de LB-05(het toestel is bijna compleet, de stickers ontbreken nog bijvoorbeeld).

Xavier, dock chief moteur lors de la dernière phase majeur du LB-05 (l'avion est presque complet, on voit qu'il manque encore les stickers par exemple).  
(Serge Nemry)



De LB-04 is klaar om aan de grond en lucht testfase te beginnen.

Le LB-04 va pouvoir entrer en phase de tests au sol et en vol.  
(Serge Nemry)



Onderhoud voor het nieuwe seizoen van de Piper Cub's en de zweefvliegtuigen in de C7.

Au C7, entretien des Piper-cub et planeurs avant la nouvelle saison. (Serge Nemry)

Dominique, dock chief IRAN, Julien, technieker E&E en Xavier dock chief motoren.

Dominique, dock chief IRAN, Julien, technicien E&E et Xavier dock-chief moteur (Serge Nemry)



(zie WINGS 18) voor interventies op het gebied van NDI (Non Destructive Inspection), plaatwerk, composieten, verf, enz.

De Fixed Wing beschikt ook over een secretariaat (2 personen) dat wordt gedeeld met het Smaldeel Aircraft Support van Cdt Maes (zie WINGS18), een Bureau Techniek en Analyse (BTA) dat wordt bezet door een persoon die deze functie combineert met die van preventieassistent, contact RMS (Ramp and Maintenance Safety) en kwaliteitscontrole. Wij hebben ook een verantwoordelijke voor de AGOC die een belangrijke rol speelt bij de optimalisering van de "staggering" (spreiding) van de vlieguren van de vliegtuigen om de inspecties op korte en middellange termijn te plannen naar gelang van het vliegplan en dus van de behoeften van de piloten.

### Le Flight Alpha Jet

Fortement réduit depuis la mise à la retraite des A-Jet, le Flight Alpha Jet ne compte plus que deux personnes, dont le plus ancien, l'Adjudant-major Rudi Velkeneers et un magasinier qui gère le transfert des pièces, vers l'acquéreur TOP ACES. Ils assurent la coordination à Beauvechain avec le sous-traitant SOFEMA ainsi qu'avec l'État-major général et plus particulièrement avec DGMR (Direction Générale Matériel et Ressource) pour le processus de vente. Les techniciens de SOFEMA sont arrivés le 15 et ont été placés en quarantaine. Ils ont entamé ce 23 février le démontage des cinq premiers A-Jet (AT01, 17, 03, 08 et 18) qui rejoindront, en conteneurs TOP ACES au Canada. Les autres appareils transiteront par la France. SOFEMA est une des principales sources d'équipements rénovés de première génération et de pièces de rechange, civils et militaires.

Zicht op de Fixed Wing in de B-28. De twee docks Marchetti (2x2 vliegtuigen), een dock Piper links en de dock Alpha-Jet achteraan.

Vue du Fixed Wing au B-28. Deux dock Marchetti (2 x 2 avions), un dock Piper à gauche et le dock Alpha Jet dans le fond. (Serge Nemry)



## De Flight Alpha Jet

Deze Flight is sterk ingekrompen sinds de A-Jet uit de dienst werd genomen en telt nu nog maar twee mensen, waarvan de oudste, Adjudant-majoor Rudi Velkeneers samen met een magazijnier de overdracht van onderdelen naar de TOP ACES aankoper beheert. Zij coördineren in Beauvechain met de onderaannemer SOFEMA, alsook met de Generale Staf en meer bepaald met DGMR (Directorate General Material Resources) voor het verkoopproces. De SOFEMA technici arriveerden op de 15 februari en werden in quarantaine geplaatst. Zij zijn op 23 februari begonnen met de ontmanteling van de eerste vijf A-Jet's (ATO1, 17, 03, 08 en 18) die naar TOP ACES in Canada in containers zullen vervoerd worden. De andere vliegtuigen zullen via Frankrijk vertrekken. SOFEMA is een van de belangrijkste bronnen van gerenoveerd materieel en reserveonderdelen van eerste generatie, zowel civiel als militair.

## Streefdoelen voor 2024 !

### Op welke basis stelt u de streefdoelen van de Fixed Wing vast?

Onze streefdoelen zijn vastgelegd volgens het door COMOPSAIR opgestelde vluchtplan voor de komende 5 jaar. Voor dit jaar zijn 4500 vlieguren toegewezen aan de twee BFTS squadrons. 4200 uur zijn gepland voor 2022 en 2023. Voor 2024, in theorie het laatste gebruiksjaar van de SF-260 M/D, daalt dit tot 2500 uur. Een vluchtplan is nog steeds een prognose; verschillende omstandigheden kunnen leiden tot wijzigingen daarvan. Bijvoorbeeld: vorig jaar kon slechts 3500 uur worden gevlogen in plaats van de voorspelde 4500 uur. De reden daarvan is een gevolg van de beperkingen die door Covid maatregelen worden veroorzaakt. Deze maatregelen hebben een grote inpact op het werk van de instructeurs, die de beperkingen moeten naleven, opgelegd door de toren (luchtverkeersleiding) met betrekking tot het aantal vliegtuigen dat tezelfdertijd in de lucht mogen zijn. In 2019 verstoerde ook het tekort aan instructeurs het vluchtplan. Dit had geen gevolgen voor de Fixed Wing, maar die moest alles in het werk stellen om aan de verzoeken van COMOPSAIR te

## Objectifs 2024 !

### Sur quelle base fixez-vous les objectifs du Fixed Wing ?

Nos objectifs sont fixés en fonction du plan de vol établi par COMOPSAIR pour les 5 prochaines années. Pour cette année 4500 heures de vol sont allouées aux deux escadrilles de la BFTS. 4200 heures sont prévues pour 2022 et 2023. Pour 2024, en théorie, la dernière année d'utilisation du SF-260 M/D, cela descend à 2500 h. Un plan de vol reste une prévision; différentes circonstances peuvent entraîner des modifications de celui-ci. Par exemple : l'an dernier, seules 3500 h ont pu être volées au lieu des 4500 h prévues. La raison est liée aux limitations entraînées par les mesures CoviD. Ces mesures qui ont fortement impacté le travail des instructeurs contraint à respecter, sur injonction de la tour (contrôle aérien), une restriction du nombre d'avions mis en l'air simultanément. En 2019, le déficit en instructeurs a également perturbé le plan de vol. Cela n'impacte nullement le Fixed Wing qui se doit de mettre tout en œuvre pour respecter les demandes de COMOPSAIR. Aujourd'hui, 4500 heures représentent un plan de vol « costaud » eu égard aux moyens humains dont nous disposons. Cela s'annonce également très compliqué sur le plan de la disponibilité des avions. Notre taux de disponibilité de « Mike » va diminuer en avril, passant de sept M à six M pour remonter à huit dès septembre. Ce nombre tient compte des inspections USM (Unscheduled), c'est-à-dire non planifiée; une panne, qu'elle soit mineure ou majeure reste toujours de l'ordre du possible. Pour les « Delta » la situation est stable, six avions jusqu'à la fin de l'année. Théoriquement, pour être dans le « vert », nous devons pouvoir aligner en moyenne (mensuelle) neuf M et quatre D. Si l'on passe en dessous de sept M et trois D on est dans le « rouge » et cela aura un impact sérieux sur les vols. Voilà pourquoi nous avons entamé le déstockage de Marchetti version M « préservé »... à bon escient. Pour les Red Devils, nous faisons face à une situation que l'on peut qualifier de critique, avec seulement cinq Red M (Mike aux couleurs des Diables rouges) disponibles pour la période d'avril à juillet. Il ne faut pas perdre de vue que les entraînements de la patrouille commencent en mars, avec en mai le vol d'acceptance qui annonce le début de la saison des présentations. Quatre avions et un spare (réserve) sont nécessaires, donc avec cinq avions en ligne... nous sommes un peu juste. Tout cela représente un fameux challenge tant pour la maintenance corrective



Uit stock genomen wordt de ST-25 terug gemonteerd.

Déstockage, le ST-25 en cours de remontage.  
(Serge Nemry)



De afregelingen na de 500 uur inspectie.

ST-03, fin inspection 500 h, réglages en cours. (Serge Nemry)

voldoen. Vandaag de dag is 4500 uur een "sterk" vliegplan, gezien de menselijke middelen waarover wij beschikken. Het ziet er ook erg ingewikkeld uit wat betreft de beschikbaarheid van vliegtuigen. Onze beschikbaarheid van de "Mike" zal in april dalen van zeven M tot zes M om tegen september te stijgen tot acht. In dit aantal is rekening gehouden met USM inspecties (Unscheduled), d.w.z. niet gepland; een panne, een kleine of grote, is altijd mogelijk. Voor de "Delta" is de situatie stabiel, met zes vliegtuigen tot het einde van het jaar. Theoretisch moeten wij, om in het "groen" te zijn, gemiddeld (maandelijks) negen M en vier D kunnen oplijnen. Als wij onder de zeven M en drie D komen, zitten wij in het "rood" en dit zal ernstige gevolgen hebben voor de vluchten. Daarom zijn we begonnen met het destockeren van de Marchetti M versie in "cocon"... met goede reden. Voor de Red Devils staan we voor wat alleen maar kan worden omschreven als een kritieke situatie, met slechts vijf Red M (Mike in de kleuren van de Rode Duivels) beschikbaar voor de periode van april tot juli. Men mag niet vergeten dat de training van de patrouille in maart begint met in mei de acceptance flight die het begin van het seizoen van de presentaties inluidt. Vier vliegtuigen en een reserve zijn nodig, dus met vijf vliegtuigen in lijn... wij komen dus een beetje tekort. Dit alles vormt een grote uitdaging voor zowel correctief als preventief onderhoud. Beide zullen zo efficiënt mogelijk moeten zijn en al het mogelijke moeten doen om te voorkomen dat een vliegtuig om technische redenen niet kan vliegen.

### Hoe zit het met de Piper's?

Voor de Piper's zijn er geen problemen, 800 vlieguren zijn gepland met de vier beschikbare vliegtuigen. Drie staan er in de C7 (hangar Luchtcadetten) en de LB-05, die net een grote inspectie heeft ondergaan, zal weer operationeel zijn voor het Paaskamp.

### Hebben de Mike over hun oorspronkelijke levensduur overschreden?

Ja, en het is in deze context dat een extra inspectie om de 500 vlieguren werd toegevoegd aan het onderhoudsplan voor de twee vliegtuigen die het meest aantal vlieguren tellen (ST-02 en 03). Daarom worden zij "Fleet Leader" genoemd. Het doel van deze inspectie is de structurele integriteit op een niet-destructieve manier te verifiëren. Hierdoor kunnen wij van de door de fabrikant geplande 8000 vlieguren naar 12000 uren gaan. (Nvdr Niet-destructief onderzoek is een geheel van technieken en methoden die ons in staat stellen een structuur en/of onderdeel te testen zonder het te beschadigen).



Voor de IRAN inspectie wordt alles gedemonteerd.

Inspection IRAN, tout est démonté ! (Serge Nemry)

que pour la maintenance préventive. Toutes deux vont devoir être aussi efficaces que possible et mettre tout en œuvre pour éviter qu'un avion soit « empêché de vol » pour raison technique.

### Et pour les Piper?

Pour les Piper, il n'y a pas de problèmes, 800 h de vol sont prévues avec les quatre avions disponibles. Trois sont au C7 (hangar Cadets de l'Air) et, le LB-05, qui vient de subir une inspection majeure sera à nouveau opérationnel pour le camp de Pâques.

### Les Mike ont-ils dépassé leur durée de vie initiale ?

Oui, et c'est dans ce cadre qu'une inspection supplémentaire toutes les 500 h de vol s'est ajoutée au plan de maintenance sur les deux avions les plus avancés en nombre total d'heures de vol (ST-02 et 03). De ce fait, ils sont appelés les « Fleet Leader ». Cette inspection a pour but la vérification de l'intégrité structurelle d'une manière non destructive. Grâce à cela nous pouvons passer des 8000 h de vol prévues par le constructeur à 12000 h. (NDLR Le contrôle non destructif est un ensemble de techniques et méthodes qui permettent de tester une structure et/ou une pièce sans la dégrader).

## Stockages et déstockages

### Combien de Marchetti reste-t-il?

Nous avons 32 Marchetti sur base (trente-six - ST-01 à ST-36 ont été livrés entre 1969 et 1971, plus neuf exemplaires de la version "D" en 1991 ST-40 à ST-48)). Seul 30 sont encore en état de vol (13 ont été perdus lors d'accidents), le ST-19 et le ST-27 ont été mis hors service. Le 27 parce qu'il présente un état de corrosion généralisé et le 19 qui a servi de plateforme d'essais pour une modification IFR par Leonardo (LND). Le résultat obtenu n'étant pas concluant il a été décidé d'abandonner ce projet. L'avion aurait dû retrouver son état original, un projet abandonné pour des raisons de coût prohibitif pour sa démodification), de temps disponible et de manque de support de LND.

### Pourquoi avoir préservé des Marchetti?

Quand on est passé d'un plan de vol annuel de 6000 h à 4500 h, on a décidé pour éviter de la maintenance excessive de retirer un certain nombre d'avions de la ligne. Je rappelle qu'une IRAN se fait toutes les 1500 heures de vol (ou tous les 6 ans). À raison de 250 h par an/par avion, un plan de vol de 6000 h demande 24 Marchetti, donc 30 en considérant les 6 avions en inspection IRAN (3 docks à l'époque).



De ST-47 met zijn nieuwe beschildering.

Le ST-47 vient de recevoir sa nouvelle peinture. (Serge Nemry)



Binnenkort in het rood !

Bientôt en rouge ! (Serge Nemry)

## Stockeringen en destockeringen

### Hoeveel Marchetti's zijn er nog over?

Wij hebben 32 Marchetti's op de basis (zesendertig - ST-01 tot ST-36 werden tussen 1969 en 1971 geleverd, plus negen van de "D"-versie in 1991 ST-40 tot ST-48), slechts 30 vliegen er nog (13 zijn bij ongelukken verloren gegaan), ST-19 en ST-27 zijn buiten dienst gesteld. De 27 omdat hij een veralgemeende staat van corrosie kent en de 19 omdat hij gebruikt werd als testplatform voor een IFR modificatie door Léonardo (LND). Aangezien het resultaat niet overtuigend was, werd besloten dit project te staken. Het vliegtuig had in zijn oorspronkelijke staat moeten worden teruggebracht, een project dat werd opgegeven wegens prohibitieve kosten voor de demodificatie, geen beschikbare tijd en gebrek aan steun van de LND.

### Waarom werden er Marchetti's gepreserveerd?

Toen wij van een jaarlijks vliegplan van 6000 uur naar 4500 uur gingen, besloten wij een aantal vliegtuigen van de lijn te halen om overmatig onderhoud te vermijden. Ik herinner u er aan dat een IRAN elke 1500 vlieguren (of elke 6 jaar) wordt gedaan. Aan een tempo van 250 uur per jaar/per vliegtuig vereist een vliegplan van 6000 uur 24 Marchetti's, dus 30 gezien er 6 vliegtuigen de IRAN inspectie ondergaan (3 docks op dat moment). Bij 4500 uur daalt het aantal benodigde vliegtuigen tot 18 machines (steeds voor 250 uur/jaar elk), d.w.z. 22 als rekening wordt gehouden met de 4 vliegtuigen in IRAN inspectie (momenteel 2 docks). Het aanvankelijke doel was dan ook 8 vliegtuigen in opslag te houden om "over-maintenance" te voorkomen en te kunnen anticiperen op logistieke acties en activiteiten zoals NDI, plaatwerk, schilderwerk, enz. Het tekort aan personeel beperkte ons tot 5 vliegtuigen in opslag, de ST-15, 20, 23, 25 en 36

### Wat is het voordeel van het destockeren vandaag?

2021 is een uiterst moeilijk jaar wat de beschikbaarheid van SF-260 M betreft. Om deze kritieke periode te beperken, hebben wij besloten vroeg te starten met het destockeren. Verschillende onderhoudswerken konden in extra tijd worden uitgevoerd, waardoor kostbare tijd werd bespaard in vergelijking met complete IRAN's. Dit besluit werd genomen na de herziening van de levensloop van de Marchetti door de Generale Staf. In principe zou het vliegtuig tot 2030 in dienst blijven. Rekening

En passant à 4500 h, le nombre d'avions indispensable descend à 18 machines (toujours pour 250 h/an chacune), donc 22 en considérant les 4 avions en inspection IRAN (2 docks actuellement). Le but initial était donc de procéder au stockage de 8 avions afin d'éviter de « l'over maintenance » et de pouvoir permettre d'anticiper des actions logistiques et des activités de type NDI, tôlerie, peinture... Le déficit en personnel nous a limités à 5 avions stockés, les ST-15, 20, 23, 25 et 36.

### Quel est l'avantage de déstocker dès aujourd'hui ?

2021 est une année extrêmement difficile au niveau de la disponibilité des SF-260 M. Pour limiter cette période critique, nous avons décidé de démarrer le déstockage d'une manière anticipée. Plusieurs activités de maintenance ont pu être effectuées en temps masqué permettant un gain de temps très précieux par rapport à des IRANs complètes. Cette décision a pu être prise suite à la révision par l'État-major de la durée de vie du Marchetti. En principe il devait rester en service jusqu'en 2030. Tenant compte des moyens dont nous disposons (personnel et support technique & logistique de Leonardo), l'État-major a relancé l'étude destinée à désigner un successeur au SF-260. À ce stade, la prévision la plus optimiste annonce un remplaçant pour fin 2023, donc un retrait des Marchetti fin 2024\*. Toutefois, à notre niveau, nous devons rester prudents et éviter de nous confiner dans un scénario irréversible. Le déstockage a débuté fin septembre 2020 avec le ST-23 qui sera le premier à revoler en juin 2021. Le travail de déstockage se prolongera jusqu'en septembre 2022, le ST-20 étant le dernier qui sera pris en charge.

### Comment sont formés les techniciens ?

Les candidats suivent deux ans de cours à l'École Royale des Sous-Officiers de Saffraanberg. Ils sont ensuite pris en charge par la cellule d'instruction du 1W où ils sont formés durant trois mois sur la partie technique Marchetti, puis suivent un stage parrainé suivi d'une évaluation. Le job d'instructeur est assuré par nos propres techniciens en sus de leur travail à la maintenance. Nous recevons également des mécanos qui proviennent d'autres systèmes d'armes comme le C-130 et le TTH, techniciens que nous devons également former au standard Marchetti.

### Avez-vous dû prendre des mesures Covid ?

Dès la première vague, mon mot d'ordre a été : on continue notre travail, mais on s'adapte. L'État-major a initié un « Air Component Business

# FIXED WING

houdend met de middelen waarover wij beschikken (personeel en technische & logistieke steun van Leonardo), heeft de Staf de studie om een opvolger voor de SF-260 aan te wijzen, opnieuw opgestart. In dit stadium kondigt de meest optimistische prognose een vervanging aan voor eind 2023, en dus een terugtrekking van de Marchetti aan het eind van 2024 (\*). Op ons niveau moeten wij echter voorzichtig blijven en ons niet blindstaren op een onomkeerbaar scenario. Het destockeren is begonnen eind september 2020 met de ST-23, die in juni 2021 als eerste weer zal vliegen. De werkzaamheden zullen tot september 2022 duren, waarbij ST-20 als laatste zal worden overgenomen.

## Hoe worden de technici opgeleid?

De kandidaten volgen een tweearige opleiding aan de Koninklijke School voor Onderofficieren in Saffraanberg. Vervolgens worden zij onder de hoede genomen van de opleidingscel van de 1ste Wing, waar zij gedurende drie maanden worden opgeleid in het technische gedeelte van de Marchetti en vervolgens een begeleide opleiding, gevolgd door een evaluatie. Het werk van instructeur wordt uitgevoerd door onze eigen technici, naast hun werk in het onderhoud. Wij ontvangen ook mechaniciens van andere wapensystemen, zoals de C-130 en de TTH, dit zijn technici die wij eveneens moeten opleiden tot de Marchetti standaard.

## Heeft U Covid maatregelen moeten nemen?

Vanaf de eerste golf was mijn motto: we gaan door met ons werk, maar we passen ons aan. De Generale Staf heeft het initiatief genomen tot een "Air Component Business Continuity Plan", dat aan de Fixed Wing vraagt om te zorgen voor het nodige potentieel om de opleiding van leerling-piloten voort te zetten, alsook voor de Luchtcadetten, een echte kweekvijver voor het rekruteren. Op het niveau van de Lijn zijn twee teams opgericht die onafhankelijk van elkaar werken. Eén ploeg werkt

Uit stock genomen zijn de ST-36 en de ST-25 in montage. De ST-36 wordt klaargemaakt om geschilderd te worden.



Continuity Plan » qui demande au Fixed Wing d'assurer le potentiel nécessaire pour continuer la formation des élèves pilotes, ainsi que pour les Cadets de l'Air, véritable pépinière pour le recrutement. Au niveau de la Ligne, deux équipes ont été mises en place et travaillent indépendamment l'une de l'autre. Une preste du mercredi au mardi, ensuite la seconde prend le relais. Si une équipe est contaminée, l'autre peut être appelée en remplacement. Les prestations couvrent la plage horaire de 7h à 19h, parfaites pour la 9<sup>e</sup> Escadrille qui aime voler plus tard, tandis que la 5<sup>e</sup> opère plutôt durant les heures dites de bureau. Les mesures classiques, port du masque, gel désinfectant sont de rigueur et comme cité plus avant, les cockpits sont désinfectés après vol.

## CO, une conclusion ?

Je trouve remarquable de constater que malgré les difficultés rencontrées, mon personnel continue à fournir un travail de qualité, primordial pour la formation des pilotes et pour la sécurité aérienne.

\* NDLR Pour le remplacement du Marchetti, plusieurs options sont à l'étude, allant de l'achat de nouveaux avions au leasing (sous plusieurs formes) en passant par une éventuelle collaboration internationale dans le cadre de l'accord international NFTE. Des vols ont déjà été réalisés sur DART-550 (Autriche), Pilatus PC-21 (Suisse) et le Grob G - 120 (Allemagne). Le résultat sera connu d'ici la fin de l'année. Récemment, Ludivine Dedonder ministre de la Défense affirmait son intention de conserver la formation de base à Beauvechain. Le projet NFTE (NATO Flight Training Europe auquel la Belgique s'est associée aux 11 autres pays signataires vise à créer un réseau d'entraînement doté de moyens de haute technologie pour les pilotes militaires. L'interopérabilité et la rentabilité sont les maîtres mots de ce projet. Les Co signataires sont : Bulgarie, Croatie, Espagne, Hongrie, Grèce, Monténégro, Portugal, Roumanie, Macédoine (Nord), Tchéquie et Turquie.

Déstockés, le ST-36 et le ST-25 sont en phase de remontage.  
Le ST-36 est préparé pour la cabine de peinture. (Serge Nemry)



van woensdag tot dinsdag, daarna neemt de tweede het over. Als één team besmet is, kan het andere als vervanger worden opgeroepen. De werkzaamheden bestrijken het tijdslot van 7 uur 's morgens tot 7 uur 's avonds, wat perfect is voor het 9de Smaldeel dat graag later vliegt, terwijl het 5de meer tijdens de zogenaamde kantooruren opereert. De klassieke maatregelen, het dragen van een masker, desinfecterende gel zijn vereist en zoals eerder vermeld, worden de cockpits na de vlucht gedesinfecteerd.

#### CO, een conclusie?

*Ik vind het opmerkelijk dat mijn personeel, ondanks de ondervonden moeilijkheden, kwaliteitswerk blijft leveren, dat van essentieel belang is voor de opleiding van de piloten en voor de vliegveiligheid.*

\* Nvdr : Voor de vervanging van de Marchetti worden verschillende opties bestudeerd, gaande van de aankoop van nieuwe vliegtuigen tot leasing (in verschillende vormen), met inbegrip van een eventuele internationale samenwerking in het kader van de internationale NFTE (NATO Flight Training Europe) overeenkomst. Er zijn reeds vluchten uitgevoerd met de DART-550 (Oostenrijk), de Pilatus PC-21 (Zwitserland) en de Grob G-120 (Duitsland). Het resultaat zal tegen het einde van het jaar bekend zijn. Onlangs verklaarde Ludivine Dedonder, minister van Defensie, dat zij van plan is de basisopleiding in Beauvechain te houden. Het NFTE project waarbij België is betrokken met 11 andere ondertekende landen, heeft tot doel een opleidingsnetwerk met hoogtechnologische faciliteiten voor militaire piloten op te richten. Interoperabiliteit en kosteneffectiviteit zijn de sleutelwoorden van dit project. De ondertekenaars zijn: Bulgarije, Kroatië, Spanje, Hongarije, Griekenland, Montenegro, Portugal, Roemenië, Macedonië (Noord), de Tsjechische Republiek en Turkije.

Na een IRAN wordt de ST-28 terug gemonteerd.

Le ST-18 en phase de remontage après une inspection IRAN.  
(Serge Nemry)



# FIXED WING

# 2020 CheckSix



Adjudant-chef Palmer De Vlieger aan boord van zijn F-104G Starfighter van The Slivers.

Adjudant-chef Palmer De Vlieger, à bord de son F-104G Starfighter du team Slivers.  
(Force Aérienne)

## Kampenhout

### Palmer's laatste vlucht...

Op 27 november 2020, maakte Palmer De Vlieger, Adjudant-chef vlieger, zijn laatste take-off om zich bij zijn collega pilooten daarboven te voegen. Hij zou op 22 december 89 jaar worden. Palmer, die vroeger met veel plezier de reünies van de voormalige pilooten animeerde, was niet scheutig met goede anekdotes over zijn smaldeel, de "Three Fifty", en over de coulissen van de presentaties in het buitenland met de Slivers. De herinnering aan deze "kleine" verhalen, waarbij hij de daad bij het woord voegde, verteld op de hoek van de toog, zal voor altijd in ons geheugen gegrift blijven. En, als er een beetje schuimende "Primus" bij kwam, was er geen mogelijkheid meer om hem te laten landen. Dit was nog steeds het geval in "La Chise" tijdens het diner dat door zijn familie en vrienden was georganiseerd ter gelegenheid van zijn 85<sup>ste</sup> verjaardag, te midden van een fijne groep oudgedienden van de Luchtmacht, de aanwezigen zal deze gedenkwaardige dag niet vergeten. Nadat hij in 1952 bij de Luchtmacht kwam, doorliep Palmer de Voortgezette Vliegschool van Kamina (Belgisch Congo) en vloog vervolgens alle versies van de Meteor en de Hunter alvorens in 1963 over te stappen op de F-104G, het vliegtuig dat hem eveneens kenmerkte als zijn carrière. Hij ging in 1977 met pensioen met 5400 vlieguren, waarvan 2890 op de "104". Hij ging discreet weg, zoals vele anderen deze laatste maanden, omringd door zijn familie. We missen je heel erg Palmer. La Chasse ! SN

### Le dernier envol de Palmer...

Le 27 novembre 2020, Palmer De Vlieger, Adjudant-chef aviateur, a effectué son dernier décollage pour aller rejoindre là-haut ses copains pilotes. Il allait avoir 89 ans le 22 décembre. Palmer, animait joyeusement les réunions des anciens et, n'était pas avare de bonnes anecdotes concernant son escadrille, la « Three Fifty » ainsi que les coulisses des présentations à l'étrangers avec les « Slivers ». Le souvenir de ces « petites » histoires ou il joignait le geste à la parole, racontées au coin du bar resteront à jamais gravées dans nos mémoires. Et, si une petite mousse « Primus » agrémentait la discussion, il n'y avait plus moyen de le faire atterrir. Ce fut encore le cas à « La Chise » lors du dîner organisé par sa famille et ses amis, à l'occasion de son 85<sup>ème</sup> anniversaire, au milieu d'une belle brochette d'anciens de la FAé, l'auditoire n'oubliera pas cette journée mémorable. Entré à la Force Aérienne en 1952, Palmer est passé par l'Ecole de Pilotage Avancé de Kamina (Congo Belge) puis a volé sur toutes les versions du Meteor et du Hunter pour en 1963 passer sur le F-104G, l'avion qui l'a marqué tout autant que sa carrière. Retraité en 1977 il affiche 5400 heures de vol dont 2890 sur « 104 ». Il s'en est allé discrètement, comme beaucoup d'autres ces derniers mois, entouré de sa famille. Palmer nous manque beaucoup. La Chasse ! SN



Palmer op zijn 85<sup>ste</sup> verjaardag.

Palmer, le jour de ses 85 ans.  
(serge Nemry)

## 2 Wing TAC. De Sky Guardian, een mogelijke doder van jihadisten



Florennes

**D**e MQ-9B Sky Guardian UAV, die vanaf 2023 de B-Hunters in het 80ste Smaldeel van de Luchtcomponent zal vervangen, is een toestel van het type MALE (Medium Altitude Long Endurance). Het kan ongeveer 40 uur in de lucht blijven en kan eventueel bewapend worden met bommen en raketten. België selecteerde de MQ-9B Sky Guardian als zijn toekomstige MALE drone in oktober 2018. Twee systemen, elk bestaande uit twee toestellen, werden besteld voor een totaal bedrag van 226 miljoen euro. De leveringen worden verwacht vanaf 2023. De Sky Guardians zullen het 80<sup>ste</sup> Smaldeel uitrusten dat opeert vanaf de basis van Florennes in de streek tussen Samber en Maas.

De Sky Guardian is het nieuwste lid van de uitgebreide MQ-9 familie die begon met de Predator. Het is in dienst bij het Amerikaanse, Britse, Franse, Italiaanse en binnenkort ook Spaanse, Nederlandse, Australische en Belgische leger. Het heeft een spanwijdte van 24 meter en een lengte van 11,7 meter en wordt aangedreven door een Honeywell TPE331-10 turbopropmotor. Het is in staat ISR opdrachten (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*) uit te voeren, mogelijke doelen op te sporen (*Target Acquisition*) en doelen aan te wijzen voor andere bewapende vectoren (*Target Designation*) en kan gedurende 40 uur op 40.000 voet (meer dan 13 km hoogte) vliegen. Uitgerust met negen draagpunten kan de drone worden bewapend met raketten en bommen - een mogelijkheid waarvan op grote schaal gebruik wordt gemaakt door de VS en Frankrijk in hun oorlog tegen gewapende jihadistische groeperingen in Afghanistan, het Midden-Oosten en Afrika. In België zal voor het bewapenen van de Sky Guardian om verder te gaan dan de ISR opdracht opnieuw een "regeringsbeslissing" nodig zijn.

De Sky Guardian landt en stijgt op in automatische modus met behulp van redundante satellietverbindingen, waardoor het "handmatig" opstijgen en landen, dat verantwoordelijk is voor 90 procent van de ongevallen met andere "Remotely Piloted Aircraft Systems" (RPAS) vandaag, wordt vermeden. De MQ-9B is ook het eerste RPAS dat is ontworpen, gebouwd en gecertificeerd volgens strenge certificeringnormen die gelijkwaardig zijn aan die van bemannede luchtvaartuigen, zodat het in

## 2 Wing TAC. Le Sky Guardian, un possible tueur de djihadistes

**e** drone MQ-9B Sky Guardian, destiné à remplacer dès 2023 les B-Hunter au sein de la 80<sup>e</sup> Escadrille de la Composante aérienne, est un engin qualifié de MALE (Medium Altitude Long Endurance). Il est capable de tenir l'air durant une quarantaine d'heures et susceptible d'être armé de bombes et de missiles. La Belgique a sélectionné en octobre 2018 le MQ-9B Sky Guardian comme futur drone MALE. Deux systèmes comprenant chacun deux appareils sont commandés pour un montant de 226 millions d'euros. Les livraisons sont attendues à partir de 2023. Les Sky Guardian vont équiper la 80<sup>e</sup> Escadrille opérant depuis la base de Florennes, dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Le Sky Guardian est le dernier membre de la prolixe famille des MQ-9 née avec le Predator. Il est en service dans les armées américaine, britannique, française, italienne et prochainement espagnole, néerlandaise, australienne et belge. D'une envergure de 24 mètres pour une longueur de 11,7 m, il est propulsé par un turbopropulseur Honeywell TPE331-10. Il est capable de réaliser des missions ISR (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*), de détecter des objectifs éventuels (*Target acquisition*) et de désigner des cibles pour d'autres vecteurs armés (*Target Designation*) en volant durant 40 heures à 40.000 pieds (plus de 13 kms d'altitude). Doté de neuf points d'emport, ce drone peut être armé de missiles et de bombes - une capacité largement utilisée par les États-Unis et la France dans leur guerre contre les groupes armés djihadistes en Afghanistan, au Moyen-Orient et en Afrique. En Belgique, le fait d'armer les Sky Guardian pour aller au-delà de la mission ISR nécessitera à nouveau une « décision gouvernementale ».

Le Sky Guardian atterrit et décolle en mode automatisé grâce à des liaisons satellitaires redondantes, évitant ainsi les décollages et atterrissages « manuels », responsables de 90 % des accidents des autres « Remotely Piloted Aircraft Systems » (RPAS) actuels. Le MQ-9B est aussi le premier RPAS conçu, construit et reconnu selon des normes de certification strictes équivalentes à celles des avions pilotés, afin de faire voler ce RPAS militaire dans un espace aérien civil "non ségrégué", en s'intégrant parmi les avions de ligne. L'arrivée des nouveaux drones va

# CheckSix

Een zwaarbewapende MQ9  
in de Afghaanse lucht.

MQ9 lourdement armé  
survole l'Afghanistan.  
(General Atomics)

De MQ9 Reaper van het Italiaanse  
28<sup>ste</sup> Gruppo Amendola.

MQ9 Reaper italien  
du 28<sup>th</sup> Gruppo Amendola.  
(General Atomics)



het "niet-gesegregeerde" civiele luchtruim kan vliegen en kan integrerend met commerciële vliegtuigen. De komst van de nieuwe drones dwingt het ministerie van Defensie tot de bouw van een nieuw specifiek infrastructuurcomplex in Florennes voor een geraamde budget van 23 miljoen euro. Dit project omvat hoofdzakelijk de bouw van een gebouw voor de voorbereiding en de uitvoering van de opdrachten, alsmede een nieuwe onderhoudshangar voor twee toestellen en aangrenzende werkplaatsen voor het onderhoud van bepaalde onderdelen. Het complex wordt omgeven door een veiligheidsomheining en staat los van het complex waar de toekomstige F-35 gevechtsvliegtuigen zullen worden ondergebracht. (**Gerry Odin**)

contraindre le ministère de la Défense à construire un nouveau complexe d'infrastructures dédié à Florennes pour un budget estimé à 23 millions d'euros. Ce projet comprend principalement la construction d'un bâtiment dédié aux phases de préparation et de conduite des missions ainsi que d'un nouveau hangar de maintenance pour deux appareils et d'ateliers attenants pour l'entretien de certains composants. L'ensemble sera entouré d'une enceinte de sécurité et est distinct du complexe destiné à abriter les futurs avions de combat F-35. **Gerry Odin**

## 15 Wing, een discreet afscheid van de laatste witte vliegtuigen

Het is in alle discretie dat op 23 december 2020 de laatste twee Embraer ERJ 135 (CE-01 en CE-02) van het 21<sup>ste</sup> Smaldeel de 15<sup>de</sup> Wing verlieten voor Saint-Brieuc (Frankrijk). De vloot van vier vliegtuigen - twee ERJ-145's en twee ERJ-135's - werd verkocht aan Regourd Aviation, die ook de voorraad reserveonderdelen verwierf. De

## Melsbroek

## 15 Wing. Un discret au revoir aux derniers avions blancs

C'est en toute discréction que le 23 décembre 2020, les deux derniers Embraer ERJ 135 (CE-01 et CE-02) opérés par la 21<sup>ème</sup> Escadrille ont quitté le 15<sup>th</sup> Wing à destination de Saint-Brieuc (France). La flotte de quatre appareils - deux ERJ - 145 et deux ERJ -135 a été vendue à Regourd Aviation qui a également acquis le stock de pièces détachées.



De grote dag is aangebroken voor de twee ERJ-135's.  
De ERJ-145, in het midden, zal de volgende dag vertrekken.

Les deux ERJ-135 le jour du grand départ. Le ERJ-145 au centre ne partira que le lendemain. (Serge Nemry)



eerste ERJ-145 verliet Melsbroek begin november, de tweede "in panne" vertrok begin 2021. In dienst sinds 2001 (CE-01 CE-02 en CE-03) en 2002 (CE-04), hebben de ERJ's 10696 vluchten uitgevoerd in 36.877 vlieguren. De CE-01 verliet Melsbroek uitgerust met de medische evacuatiekit. Deze vliegtuigen zullen geleidelijk opnieuw in gebruik worden genomen door Amelia Regourd Aviation die ze, onder civiele registratie, zal exploiteren op Europese en Afrikaanse regionale routes. De dag daarop, op Kerstavond, was het de beurt aan de Airbus A-321-200, verhuurd aan Hifly (Portugal) via de Franse makelaar AVICO. Hij overvloog voor de laatste keer België en enkele basissen van de Luchtcomponent. Een laatste opdracht voor een Belgische bemanning die op de terugweg werd begroet door de luchthavenbrandweer die voor de gelegenheid de landingsbaan overstak. Het in 2014 geleverde toestel had een bereik van 5000 km dankzij toevoeging van een extra tank in de centrale laadruimte. Na zijn laatste landing op 25R had de CS-TRJ 4802 vlieguren gepresteerd in de kleuren van Defensie. Zonder zijn militaire uitrusting, met een Hifly bemanning aan boord, keerde het begin januari terug naar Lissabon in afwachting van een nieuwe toewijzing. (SN)



Le premier ERJ-145 a quitté Melsbroek début novembre, le second "en panne" est parti début 2021. En service depuis 2001 (CE-01 CE-02 et CE-03) et 2002 (CE-04), les ERJ ont cumulé 10696 vols pour 36.877 heures de vol. Le CE-01 a quitté Melsbroek équipé du kit d'évacuation médicale. Ces appareils vont être remis progressivement en service par Amelia by Regourd Aviation qui va les opérer, sous immatriculation civile, sur des lignes régionales européennes et africaines. Le lendemain veille de Noël, c'est l'Airbus A-321-200 sous contrat de leasing chez Hifly (Portugal) via le courtier français AVICO, qui effectuait un dernier survol de la Belgique et de quelques-unes des bases de la Composante Air. Une dernière mission pour un équipage belge saluée au retour par les pompiers de l'aéroport qui ont traversé la piste pour l'occasion. L'avion livré en 2014 avait une autonomie de 5000 km grâce à l'adjonction d'un réservoir supplémentaire dans la soute centrale. Après son dernier atterrissage sur la 25R le CS-TRJ affichait 4802 heures de vol sous les couleurs de la Défense. Dépourvu de son équipement militaire, avec un équipage Hifly à bord, il a rejoint Lisbonne début janvier en attente d'une nouvelle affectation. (SN)

De MEDEVAC uitrusting wordt mee met het toestel geleverd.

La configuration MEDEVAC a été livrée avec l'avion.  
(15 WING Kristof Moens)



Op de ochtend van 24 december wordt de Airbus A-321 klaargemaakt.

Chargement du matériel militaire à destination de Niamey.  
(Serge Nemry)

Arrosage de circonstance au retour du dernier vol avec un équipage belge (Serge Nemry)



## Melsbroek

### Melsbroek, januari 2021. Civiele vluchten voor Defensie

Omdat Defensie niet meer over de "witte vliegtuigen" van de 15de Wing beschikt, moet er, om de continuïteit van de operaties en oefeningen in het buitenland te waarborgen, tijdelijk een beroep gedaan worden op particuliere bedrijven om "militaire" chartervluchten uit te voeren. De eerste twee vliegtuigen vertrokken op 18 januari, het eerst vroeg in de ochtend naar Kaunas in Litouwen in het kader van de *"Enhanced Forward Presence"* van de NAVO, het tweede later in de ochtend naar Niamey in Niger voor de New Nero opleidingsopdracht. Later in het jaar zou het EATC (Eindhoven) het moeten overnemen met de A-330 MRTT's en vervolgens de A-400M's. (SN)

Het laden van militair materiaal met bestemming Niamey.

Chargement du matériel militaire à destination de Niamey.  
(Serge Nemry)



### Melsbroek, janvier 2021. Vols civils pour la Défense

Prière des « avions blancs » du 15<sup>th</sup> Wing, la Défense doit, afin de garantir la continuité des opérations et des exercices à l'étranger, faire temporairement appel aux compagnies privées pour assurer des vols charters « militaires ». Les deux premiers départs ont eu lieu le 18 janvier, le premier tôt le matin à destination de Kaunas en Lituanie dans le cadre de l'*Enhanced Forward Presence* (renforcement du flanc Est de l'OTAN), le second en fin de matinée vers Niamey au Niger pour la mission de formation New Nero. Plus tard dans l'année, l'EATC (Eindhoven) devrait prendre le relais avec les A-330 MRTT puis les A-400M. (SN)

Het aan boord gaan van militairen rekening houdend met de voorziene sanitaire maatregelen.

Les militaires embarquent en respectant les mesures sanitaires  
(Serge Nemry)



# 40 th Squadron SAR



Het 40<sup>ste</sup> Smaldeel kan dag en nacht tussenkomen en dit 7 dagen op 7.

**A**ltijd alert, klaar om op te stijgen zodra het alarm klinkt, heeft het 40ste Smaldeel SAR in 2020, zeldzaam in de annalen van de eenheid, een gevoelige daling van haar interventies gekend. Het indammen van de pandemie speelde hierbij een grote rol, met minder pleziervaartuigen op zee, minder surfers, minder "avontuurlijke" zwemmers en minder toeristen aan de kust. Het smaldeel registreerde vierenvijftig interventies voor dit eerste Covid jaar, vergeleken met honderd tot honderdtwintig in normale tijden. "Jimmy", NFH piloot, gaf ons enkele details over de zendingen die vorig jaar zijn uitgevoerd: er waren 49 SAMAR (zee) en 5 SATER (land) interventies voor een totaal van 14 geredde personen, wat 25% van de scrambles vertegenwoordigt. De meesten van hen werden geëvacueerd naar het AZ Sint-Jan in Brugge. Bij de SAMAR's ging het om twaalf zieken of gewonden op schepen, drie voor boten in moeilijke situaties, drieëntwintig voor vermistten of drenkelingen, tien voor surfers in gevaar en één voor een vliegtuigcrash. Op SATER niveau waren er twee interventies in verband met vliegtuigcrashes, twee voor het vervoer van organen met een medisch team aan boord en één na een overstroming in de duinen. Twaalf scrambles werden geannuleerd voor het opstijgen. Hier volgen twee voorbeelden van interventies: in februari werd een matroos ernstig verbrand na een elektrocutie. Hij werd per helikopter opgehaald en naar het brandwondencentrum (NOH Koningin Elisabeth) vervoerd. De zending duurde 2u50'.

Op 27 oktober kapseisde in het kanaal vanuit Duinkerken een boot met 19 migranten aan boord die op weg waren naar Engeland. De bemanning van de NFH werd door het Regionaal centrum voor maritieme bewaking en redding van Cap Gris-Nez (CROSS) (operationeel voor het gebied van de Belgische grens tot Cap d'Antifer) opgeroepen om twee patiënten met ademhalingsproblemen te evacueren. Zij werden uit het water gehaald en aan boord van een reddingsboot van de SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer - Frankrijk) in veiligheid gebracht. Op hetzelfde moment zag de NFH bemanning een lichaam in het water. Het lichaam werd snel aan boord van de helikopter gehaald

La 40<sup>ème</sup> Escadrille peut intervenir jour et nuit, 7 jours sur 7. (Jozef Vanden Broek)

**T**oujours sur le qui-vive, prête à décoller dès que l'alarme retentit, la 40<sup>ème</sup> Escadrille SAR a connu, chose rare dans les annales de l'unité, une nette diminution de ses interventions en 2020. Le confinement lié à la pandémie a joué un rôle prépondérant dans cette situation, avec entre autres moins de bateaux de plaisance en mer, moins de surfeurs, moins de nageurs "aventuriers" et moins de touristes à la côte. L'escadrille a enregistré pour cette première année Covid, cinquante-quatre interventions contre cent à cent-vingt en temps normal. "Jimmy" pilote NFH, nous a rassemblé quelques détails sur les missions menées l'an dernier : il y a eu quarante-neuf interventions SAMAR (mer) et cinq SATER (terre) pour un total de 14 personnes sauvées ce qui représente 25 % des scrambles. La plupart sont évacuées généralement vers l'hôpital AZ Sint-Jan à Bruges. Pour les SAMAR, douze ont concerné des malades ou blessés sur des navires, trois pour des bateaux en situation difficile, vingt-trois pour des personnes disparues ou noyées, dix pour des surfeurs en danger et une pour un crash avion. Au niveau SATER, il y a deux interventions liées à des crashes d'avions, deux pour le transport d'organe avec un team médical à bord et une suite à une inondation des dunes. Douze "scrambles" ont été annulé avant le décollage. Voici deux exemples d'interventions : en février, un marin est grièvement brûlé après une électrocution. Il a été hélitreuillé et transporté au centre des grands brûlés (NOH- Reine Élisabeth) la mission a duré 2h50'.

Le 27 octobre, une embarcation emmenant 19 migrants vers l'Angleterre a chaviré dans le chenal de Dunkerque. L'équipage du NFH appelé en renfort par le Centre Régional de Surveillance et de Sauvetage maritimes de cap Gris-Nez (CROSS) (opérationnel pour la zone qui va de la frontière belge jusqu'au cap d'Antifer) arrive sur zone avec pour mission d'évacuer deux patients souffrant de problèmes respiratoires. Ils ont été sortis de l'eau et mis en sécurité à bord d'un bateau de sauvetage de la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer - France). Au même moment, l'équipage du NFH repère un corps dans l'eau. Il est rapidement hélitreuillé et une réanimation est

CheckSix



en er werd begonnen met reanimeren. De patiënt werd snel naar de eerste hulp van het ziekenhuis in Calais vervoerd. Het 40<sup>ste</sup> steeg weer op en kreeg van de CROSS een nieuwe zoekopdracht toegewezen voor het opsporen van de andere drenkelingen. De weersomstandigheden waren moeilijk en de communicatie was zeer slecht, waardoor de zending bijzonder delicate en ingewikkeld was op het niveau van het beheer ervan. Ondanks alle inspanningen van de bemanning en een lange zoektocht, werd het laatste lichaam niet gevonden. De door de prefectuur bekendgemaakte tol voor deze scheepsramp is zwaar, er wordt melding gemaakt van vijftien overlevenden en helaas vier doden, waaronder twee kinderen. Deze schipbreuk bracht een grootscheepse zoekactie op gang waarbij zes boten en drie vliegtuigen werden ingezet, waaronder de NH90 NFH van Koksijde. Het 40<sup>ste</sup> is ook voorbereid om te assisteren bij het vervoer van patiënten die door de Covid zijn getroffen, maar werd hier (nog) niet om gevraagd. (**SN met Jimmy - 40th Sqn**)



Het OPS bureau van het 40<sup>ste</sup> Squadron.

Bureau OPS du 40<sup>th</sup> Squadron. (Jozef Vanden Broek)

Een "winching" oefening op een daarvoor voorziene plaats op de basis van Koksijde.

Exercice de « winching » (hélitreuillage) sur un site dédié de la base de Koksijde. (Wim Houquet)

engagée à bord de l'hélicoptère. Le patient est rapidement transporté au service des urgences de l'hôpital de Calais. La 40<sup>ème</sup> redécolle et se voit assigner une nouvelle mission de recherche par le CROSS. Les conditions météorologiques sont difficiles et les communications sont très mauvaises, ce qui rend la mission particulièrement délicate et complexe au niveau sa gestion. Malgré tous les efforts déployer par l'équipage et une longue recherche, le dernier corps n'a pas été retrouvé. Le bilan de ce naufrage annoncé par la Préfecture est lourd, il fait état de quinze rescapés et malheureusement quatre morts, dont deux enfants. Ce naufrage déclenché une vaste opération de recherches qui a mobilisé six bateaux et trois moyens aériens, dont le NH90 NFH de Koksijde. La 40<sup>ème</sup> s'est également préparée à contribuer au transport de patients touchés par la Covid, mais n'a pas (encore) été sollicitée dans ce cadre. (**SN avec Jimmy - 40<sup>th</sup> Sqn**)

Oefening met de reddingsboot Provider. De verpleger van spoed vervoegt de duiker in een beperkte ruimte .

Entrainement avec la vedette de sauvetage Provider. L'infirmier urgentiste rejoint le plongeur dans un espace réduit. (Lisa De Wispelaere)



# Call sign "Razzle Blades"



O p 28 januari worden op uitnodiging van de afdeling Beeld en Public Relations journalisten en "luchtvaartfotografen", met maskers en op Covid afstand, voor een vroegere F-16 QRA hangarette opgesteld. Het regent, het is koud en het waait, we plooien maar breken niet, we zijn dit gewoon en het evenement, georganiseerd door Jozef Vanden Broek, is de moeite waard. Plotseling, als de gepantserde deur

e 28 janvier, à l'invitation du service Images et Relations publiques, journalistes et photographes « aéronautiques » portant le masque, sont positionnés à distance Covid devant une ancienne hangarette du QRA F-16. Il pleut, il fait froid et il y a du vent, nous plions, mais ne cédons pas, on a l'habitude et l'événement orchestré par Jozef Vanden Broek en vaut la peine. Soudain, alors que la porte blindée s'ouvre



langzaam opengaat, ontsnappen er rooksluiken uit de shelter. Zodra de toegang wijd open is, zien we een lichtspel dat, wat op een in de mist gewikkeld helikopter lijkt (en dat is dan ook toepasselijk) verlichten. Een grote ventilator verspreidt de kunstmatige rook; Razzle Blades verschijnt stralend in zijn nieuwe beschildering "solo display A-109". Het 17<sup>de</sup> Smaldeel en de teams van de 1ste Wing hebben zichzelf overtroffen,

Amerikaanse show: lichtbundels en kunstmatige mist.

Show à l'américaine : jeux de lumières et brouillard artificiel. (Serge Nemry)

De Paint Shop van de 1 WING bij de afwerking.

Le Paint Shop du 1 Wing termine le travail.  
(Escadrille Support Avion)

lentement des volutes de fumée s'échappent du shelter. Dès que l'accès est grand ouvert, on distingue quelques « jeux » de lumière qui balaye ce qui ressemble à un hélico confiné (c'est de circonstance) dans le brouillard. Un gros ventilateur est mis en œuvre et dissipe la fumée artificielle; Razzle Blades apparaît resplendissant dans sa nouvelle livrée « solo display A-109 ». La 17<sup>ème</sup> escadrille et les équipes du 1 Wing



De piloten, de ontwerper en de schilders voor de H-46.

Pilotes, concepteur et peintres devant le H-46. (Serge Nemry)

het is een groot succes en bovendien is de zichtbaarheid ervan uitstekend. Er werd prachtig werk geleverd op de H-46 door de schilders van de 1ste Wing volgens een project van Jeroen Van Veenendaal, een jonge Graphic designer, fotograaf en journalist bij Kerosene Media, en gepassioneerd door de luchtvaart. Jo Jacobs en Stijn Soenens, beiden Commandant vlieger, zullen ook dit seizoen aan de stuurrinkel van de Solo Display A-109 blijven. Een klein team van mechaniciens zal technische ondersteuning leveren tijdens de dynamische presentaties die hopelijk deze zomer op het programma zullen staan. Het is nog maar de vraag waarom de naam *Razzle Blades* werd gekozen. "Blades" in verwijzing naar de bladen van een helikopter natuurlijk. Maar hoe zit het met *Razzle Blades*? Deze benaming is afgeleid van "*dazzle*", de naam van een Amerikaanse camouflage die tijdens de Eerste Wereldoorlog vooral op oorlogsschepen werd gebruikt. Het is een type camouflage dat werd bedacht door Norman Wilkinson, een schilder en reservist bij de Amerikaanse marine, en dat gebaseerd is op een wirwar van onregelmatige lijnen en contrasterende kleuren. Deze camouflage, die het silhouet van het schip doorbrak, verstoerde het zicht van de tegenstander, die moeite had om de positie en koers in te schatten zonder de boeg van de achtersteven te kunnen onderscheiden. We kunnen ook stellen dat de A-109 Razzle Blades een echte smoel heeft (de muil van een wolf!). SN

Op deze mooie dag begint Razzle Blades aan een verkenningsopdracht in de Ardennen (voorbereiding voor een NVG vlucht).



Razzle Blades toont zijn mooie kleuren op het vliegveld van Ursel .

Aérodrome d'Ursel, Razzle Blades montre sa belle décoration. (Lisa De Wispelaere)

ont frappé fort, c'est une belle réussite et qui plus est d'une excellente visibilité. Un magnifique travail réalisé sur le H-46 par les peintres du 1 Wing selon un projet de Jeroen Van Veenendaal, un jeune Graphic designer, photographe et journaliste chez Kerosene Media, passionné d'aviation. Jo Jacobs et Stijn Soenens tous deux Commandant aviateur, restent cette saison encore, le duo aux commandes du Solo Display A-109.Une petite équipe de mécanos assurera le support technique lors des présentations dynamiques qui nous l'espèrent seront au programme cet été. il reste à savoir pourquoi avoir donné le nom de « *Razzle Blades* ». Blades en référence aux pales d'un hélicoptère évidemment. Mais pour Razzle Blades? Cette appellation provient de « *dazzle* » nom d'un camouflage américain appliqué principalement sur les navires de guerre durant la Première Guerre mondiale. il s'agit d'un type de camouflage créé par Norman Wilkinson artiste peintre et réserviste de la Marine US qui repose sur un enchevêtrement de lignes irrégulières et de couleur contrastées. Ce camouflage, qui brisait la silhouette du navire, perturbait la vision de l'adversaire qui peinait à estimer avec précision sa position et son cap sans pouvoir distinguer avec exactitude la proue de la poupe. On peut affirmer que l'A-109 Razzle Blades à de la gueule (de loup !). SN

Par une belle journée, Razzle Blades va entamer une mission de reconnaissance (préparation d'un itinéraire de vol NVG) dans les Ardennes. (Serge Nemry)





De minister van Defensie,  
Ludvine Dedonder, luistert naar de uitleg  
over de ODF configuratie  
van de bewapening op de F-16.

La ministre de la défense,  
Ludvine Dedonder entend les explications  
sur la configuration d'armement ODF du F-16.  
(Serge Nemry)

## Beauvechain

### De MOD ontmoet de Luchtcomponent

Op 3 februari heeft Ludvine Dedonder, minister van Defensie (MOD), een eerste bezoek gebracht aan de Luchtcomponent. De minister werd aan het wachthuis van de 1<sup>ste</sup> Wing verwelkomd door Generaal-majoor vlieger Thierry Dupont, hoofd van de Luchtmacht, en kreeg een gedetailleerde briefing over de middelen van de Luchtcomponent en over de verschillende operaties en opdrachten die aan de gang zijn. Dit werd gevolgd door een rondleiding in het gloednieuwe Control & Reporting Centre (CRC) dat geïnstalleerd is op de basis van Beauvechain en dat op 25 november 2020 werd ingehuldigd. Een oefening "Renagate" d.w.z. de onderschepping van een niet-geïdentificeerd vliegtuig door twee F-16's (die 24 uur per dag en 7 dagen per week in staat van paraatheid worden gehouden), die voor de gelegenheid was opgezet, heeft haar duidelijk gemaakt wat de uitvoering van een QRA (Quick Reaction Alert) inhoudt. Een ontmoeting had plaats met gespecialiseerd personeel, op een gevoelige plaats, in "geheim defensie" modus, afgeschermd van de indiscrète ogen van de pers. De MOD stak vervolgens de startbaan over om vertegenwoordigers van het personeel te ontmoeten die aanwezig waren met materieel en vliegtuigen. Het was een informatieve sessie die begon onder een prachtige zon, afgewisseld met ijzige buien. Dit weerhield de minister er niet van het programma te volgen, met of zonder paraplu. De MOD informeerde zich bij elke

De Base CO geeft uitleg over het gebruik van de 7,62mm mitraillleur.  
Le Base CO explique l'utilisation de la mitrailleuse 7,62. (Serge Nemry)



### La MOD rencontre la Composante air

Le 3 février, La MOD rencontre la Composante air. Le 3 février, Ludvine Dedonder, ministre de la Défense (MOD) a rendu une première visite à la Composante air. Accueillie au corps de garde du 1er Wing, par le Général-major Thierry Dupont, patron de la Force aérienne, la ministre a préalablement reçu un briefing détaillé sur les ressources de la Composante ainsi que sur les différentes opérations et missions en cours. Celui-ci a été suivi par la découverte du tout nouveau Control & Reporting Centre (CRC) établi sur la base de Beauvechain et inauguré le 25 novembre 2020. Un exercice « Renagate » c'est-à-dire, l'interception d'un avion non identifié par deux F-16 (maintenu en alerte 24/7) initié pour l'occasion lui a permis d'appréhender ce qu'est la mise en œuvre d'un QRA (Quick Reaction Alert). Une rencontre avec le personnel spécialisé, dans un endroit sensible, en mode « secret défense », préservé des regards indiscrets de la presse. La MOD a ensuite traversé la piste pour aller à la rencontre de représentants du personnel présent avec matériel et avions. Une séance informative qui a débuté sous un beau soleil, entrecoupé de giboulées glaçantes. Cela n'a pas empêché la ministre de suivre le programme, avec ou sans parapluie. La MOD s'est informée auprès de chaque délégation, écoutant attentivement les explications, n'hésitant pas à demander des précisions sur le système d'arme concerné et son fonctionnement.

MEDEVAC, een gewonde wordt aan boord gebracht van een medische A-109.  
MEDEVAC, un blessé est embarqué dans l'A-109 médicalisé. (Serge Nemry)





Een mortier klaar om de TTH vervoerd te worden.

Un obusier va être emporté sous élingue par le TTH. (Serge Nemry)

delegatie, luisterde aandachtig naar de uiteenzettingen en aarzelde niet om nadere bijzonderheden te vragen over het getoonde wapensysteem en de werking ervan. Ludivine Dedonder heeft kunnen spreken met een leerling piloot en een vlieginstructeur van het 5<sup>e</sup> Smaldeel, opgesteld voor een Marchetti, twee jachtpiloten van 349 en 350 voor een F-16 in ODF configuratie, een bemanning van een A-109 helikopter uitgerust met zijn bewapening, een NH-90 team met Commandant "Julie", de enige vrouwelijke piloot op TTH bij het 18<sup>e</sup> Smaldeel, en tenslotte de bemanning van een C-130 Hercules, waar ook veel vrouwelijk personeel aanwezig was. Het bezoek werd afgesloten met de brandweermensen van de Luchtcomponent, waarvan het opleidingscentrum in Beauvechain is gevestigd, en de Force Protection, die regelmatig bij operaties wordt ingezet en die op efficiënte wijze de veiligheid van de site en de vliegtuigen waarborgt. Daarna scheurden twee F-16's door het luchtruim van de basis met een overvlucht met volle naverbranding, gevolgd door de SAR (Search And Rescue) vertegenwoordiging met de bemanning van een NFH van het 40<sup>ste</sup> Smaldeel. Een TTH toonde zijn vermogen om verschillende lasten te vervoeren met een lier. De NH90 van het 18<sup>th</sup> Sqn had voordien parachutisten afgezet die een perimeter moesten veiligstellen zodat TTH een houwitser van de Landcomponent kon installeren. In de lucht zorgde een A-109, bewapend met zijn 7,62 kaliber machinegeweren, voor de bewaking en verdediging van het gebied. Tenslotte werd een gevechts MEDEVAC uitgevoerd door een A-109 van het 17<sup>de</sup> Smaldeel. Het was een geslaagd bezoek dat door de MOD werd gewaardeerd. De volgende dag presenteerde de minister van Defensie aan de CHOD (Chef Defensie) en aan de vakbonden een plan om het personeel van Defensie op te waarderen, POP genaamd (voor People Our Priority). Met dit ambitieuze plan wil de minister het aanwezige personeel motiveren en vooral een impuls geven aan de aanwerving, de belangrijkste prioriteit van de componenten van het leger. (SN)



Er wordt niet gelachen met de veiligheid.

On ne badine pas avec la sécurité. (Serge Nemry)

Ludivine Dedonder a ainsi pu dialoguer avec un élève pilote et un instructeur pilote de la 5<sup>ème</sup> Escadrille, positionné devant un Marchetti, deux pilotes de chasse 349 et 350 devant un F-16 en configuration ODF, un équipage d'hélicoptères A-109 équipé de son armement, un team NH-90 avec le Commandant « Julie » la seule femme pilote sur TTH à la 18<sup>ème</sup> pour finir par l'équipage d'un C-130 Hercules, qui faisait également la part belle au personnel féminin. La visite s'est conclue par les pompiers de la Composante air dont le centre de formation se trouve à Beauvechain et la Force Protection, régulièrement déployée en opération qui assurait efficacement la sécurité du site et des avions. Ensuite, deux F-16 ont déchiré le ciel de la base, faisant un passage post combustion à pleine puissance, avant de céder la place à la capacité SAR (Search And Rescue) mené par l'équipage d'un NFH du 40<sup>th</sup> Squadron. Un TTH a montré son aptitude au transport de charges diverses, sous élingue. Le NH90 du 18th Sqn a préalablement déposé des paras chargés de sécuriser un périmètre permettant au TTH de déplacer un obusier de la Composante terre. Dans le ciel, un A-109 armé de ses mitrailleuses calibre 7,62, assurait la surveillance et défense de la zone. Pour terminer, une MEDEVAC au combat a été menée par un A-109 du 17<sup>th</sup> Squadron. Une visite fructueuse que la MOD a appréciée. Le lendemain, la ministre de la Défense a présenté au CHOD (Chief of Defense) et aux syndicats, un plan de revalorisation du personnel de la Défense appelé POP (pour *People Our Priority*). Avec ce plan, ambitieux, la ministre souhaite remotiver le personnel en place et surtout, donner un coup d'accélérateur au recrutement, la grande priorité des composantes de l'armée. (SN)

De brandweer wacht  
op de aankomst van de MOD.

Les pompiers attendent l'arrivée  
de la MOD. (Serge Nemry)

Een regenboog begroet de  
minister tijdens haar bezoek.

Un arc en ciel salut la visite  
de la MOD. (Serge Nemry)



## 10 Wing TAC. Vrieske, "Tijger" met 5000 vlieguren



## 10 Wing TAC. Vrieske, « Tiger » aux 5000 heures de vol

“Vrieske” aan boord  
van de Fa-126.

« Vrieske » à bord du FA-126.  
(10<sup>th</sup> Wing Bart Rosselle)

Commandant vlieger Steven “Vrieske” De Vries bereikte de symbolische mijlpaal van 5.000 vlieguren op de F-16 “Viper” tijdens een speciale trainingsvlucht op 5 maart in de namiddag. Hij is de eerste Belgische piloot en de zevende ter wereld die 5000 uren in een schietstoel heeft doorgebracht! Deze vlucht was natuurlijk bijzonder, want naast het record van Vrieske namen nog drie andere jachtpiloten deel aan de zending in een formatie die zo'n 16.000 vlieguren op F-16's telde. De wingmen van de “Tiger” piloot waren de Commandanten vliegers “Harpic”, de benjamin van de formatie (350 Sqn - 2Wing - Florennes), Steph (Vlieggroep 2 Wing - Florennes) en Mario

e Commandant aviateur Steven “Vrieske” De Vries à lors d'un vol d'entraînement particulier, a le 5 mars dans l'après-midi, franchit le cap symbolique des 5000 heures de vol sur F-16 “Viper”. Il est le premier pilote belge et le septième au monde à passer 5000 heures sur un siège éjectable! Ce vol était à l'évidence particulier, car outre le record de Vrieske, trois autres pilotes de chasse participaient à la mission dans une formation qui affichait quelque 16000 heures de vol sur F-16. Les ailiers du pilote « Tiger » était les Commandants aviateurs « Harpic », le benjamin de la formation (350 Sqn - 2 Wing - Florennes), Steph (Groupe de vol 2 Wing - Florennes) et Mario (Groupe de vol 10 Wing - KeeBee) Du

# CheckSix



De vier F-16's voeren een lage vlucht uit met uitgelaten landingsgestel.

Le quatuor effectue un passage bas, trains d'atterrissage sortis.  
(Serge Nemry)



Na de besproeiing door  
de brandweer van de Wing.

Apres l'arrosage par les pompiers  
du Wing. (Serge Nemry)





(Vlieggroep 10de Wing - KeeBee). De zending was een navigatievlucht met vier naar Florennes voor een paar lage overvluchten. "Toen ik zag dat ik nog maar een paar seconden van mijn record verwijderd was, ging ik supersonisch, full naverbranding, om naar 40.000 voet (12000 m) te klimmen en daar mijn vijfduizendste vliegtuig te volbrengen. Toen kwamen we allemaal terug naar KeeBee voor twee overvluchten in "box" formatie passes, waarvan een met het landingsgestel naar beneden, over de genodigden en over mijn smaldeel". Na een paar passages en de break landden de vier toestellen en "Vrieske" kwam parkeren voor

beau monde dans le ciel limbourgeois. La mission consistait en un vol de navigation à quatre vers Florennes pour quelques passages à basse altitude. « quand j'ai vu que je n'étais plus qu'à quelques secondes de mon record, je suis passé en supersonique, post combustion à fond, pour grimper à 40.000 feet (12.000 m) et passer ma cinq millième heure de vol. Ensuite nous sommes tous revenus vers KeeBee pour deux passages en box, dont un train d'atterrissage sorti, au-dessus des invités et de mon escadrille ». Après quelques passes et break les quatre appareils se sont posés et « Vrieske » est venu se parquer devant les instances officielles où



De piloten  
van de 16.000h formatie.

Les pilotes de la formation  
16.000 heures.  
(Serge Nemry)

De Base Co kleeft  
de badge 5000h op.

Le Base CO scotche  
le badge 5000 heures.  
(Serge Nemry)



de officiële autoriteiten waar hij werd begroet door Kolonel vlieger Poesen, hoofd van de 10 Wing, die hem de 5000 h badge overhandigde. Na enkele toespraken en de overhandiging van souvenirs geschenken beantwoordde Vrieske de televisie interviews en poseerde vervolgens voor de fotografen alvorens zich bij zijn familie te voegen.

Hij is een veteraan van het 23<sup>ste</sup> Smaldeel (1995) en is dan overgestapt naar de "Tigers" na de ontbinding van het "Devil" Smaldeel (2002). Vrieske heeft de 10de Wing van Kee Bee nooit verlaten en zal dat

il a été accueilli par le Colonel aviateur Poesen, patron du 10 Wing qui lui a remis le badge des 5000 h. Après quelques discours et remise de cadeaux souvenirs, Vrieske a répondu aux interviews télévisées puis a pris la pose pour les photographes et a ensuite rejoint sa famille.

Vétéran de la 23<sup>ème</sup> Escadrille (1995), passé chez les « Tigers » après la dissolution de l'escadrille « Devil » (2002), Vrieske n'a jamais quitté le 10 Wing de Kee-Bee et ne le quittera probablement pas avant la fin de sa belle carrière. En 26 ans (Promotion 90B) il a gravi tous les échelons

# CheckSix



De vier F-16's in "box" in de Ardense lucht.

Les quatre F-16 en « box » dans le ciel ardennais.  
(10<sup>th</sup> Wing, Bart Rosselle)



Generaal-majoor vlieger Thierry Dupont, ACC, overhandigt een gepersonaliseerd GAVOX uurwerk aan Vrieske.  
... alsook een in elke zienswijze origineel straatbord.

waarschijnlijk ook niet doen voor het einde van zijn succesvolle loopbaan. In 26 jaar (Promotie 90B) heeft hij alle operationele echelons van een jachtpiloot beklimmen en is hij betrokken geweest bij talrijke buitenlandse opdrachten. Vandaag zal hij aan de jonge piloten van de OCU de waarden doorgeven die hem tot een uitzonderlijk piloot hebben gemaakt. En, waarom niet, gaat hij de 6000 uur proberen te halen!



Le Général-major Thierry Dupont, ACC, offre une montre GAVOX ([www.gavox.com](http://www.gavox.com)), personnalisée à Vrieske.  
... ainsi qu'une plaque de rue originale à tout point de vue.  
(COA Gert-Jan D'haene)

opérationnels d'un pilote de chasse et a été engagé dans de nombreuses missions extérieures. Aujourd'hui va transmettre aux jeunes pilotes de l'OCU les valeurs qui ont faits de lui un pilote d'exception. Et, pourquoi pas, tenter le coup des 6000 heures! (SN)

# 15 Wing. Aankomst van de derde A-400M

# 15 Wing. Arrivée du troisième A-400M



## Melsbroek

Minder dan 24h na zijn aankomst voert de CT-03 reeds enkele overvluchten in Florennes uit.

Het is een klein comité samengesteld uit personeel van de 15<sup>e</sup> Wing dat de derde A-400M van het 20<sup>e</sup> Smaldeel verwelkomde op 3 maart. Zoals gebruikelijk werd de CT-03 na de landing voor de ogen van vele spotters door de luchthavenbrandweer bespoten alvorens te worden geparkeerd niet ver van de nieuwe hangar in aanbouw. De volgende dag vloog het toestel voor een evaluatiezending en maakte een paar overvluchten van de basis Florennes. (SN)

De CT-03 op de dag van zijn aankomst met in de achtergrond de nieuweloods A-400Min aanbouw.

Le CT-03, le jour de son arrivée. En arrière-plan le nouvel hangar A-400M en construction. (Serge Nemry)



Moins de 24h après son arrivée, le CT-03 exécute quelques passages à Florennes. (Medhi Meunier)

C'est un petit comité composé de membre du personnel du 15<sup>e</sup> Wing qui a, le 3 mars dernier, accueilli le troisième A-400M de la 20<sup>e</sup> Escadrille. Comme le veut la coutume, après un atterrissage devant les nombreux « spotters » rassemblés coté civil, le CT-03 a été arrosé par les pompiers de l'aéroport avant d'être parqué non loin du nouveau hangar en construction. Le lendemain, l'avion s'envolait pour une mission d'évaluation et opérait quelques passages au-dessus de la base de Florennes. (SN)

De nieuwe kledij van de A-400M techniekers.

Nouvelle tenue pour les techniciens A-400M. (Serge Nemry)





Melsbroek

De twee pilooten, Addic en Stef, die de laatste opdracht van de CH-13 uitvoerden.

## Laatste trainingsopdracht voor de CH-13

O vrijdag 23 april is de CH-13 halverwege de ochtend opgestegen voor een laatste trainingsopdracht alvorens op maandag 26 april met pensioen te gaan en naar Beauvechain te worden gevlogen. Bij terugkeer op het tarmac van de 15de Wing, legden de twee piloten, Addic en Stef, de boordcommandant, het scenario van de opdracht van die dag uit. Na het opstijgen gingen we naar Kleine Brogel waar parachutisten van het Special Operations Regiment werden ingescheept. Daarna vlogen we naar Florennes en maakten een korte landing, gevolgd door het ontschepen van de elitesoldaten aan het eind van de landingsbaan. Daarna gingen we naar Ursel Avia waar een "kleine spottersdag" was georganiseerd. Na vijf gesimuleerde naderingen op 200 voet (60 meter) keerden we terug naar Florennes om de SOR mannen terug op te pikken en hen terug te brengen naar KeeBee. Er waren vijf passagiers aan boord, leerling piloten van het BFTS - 5 Squadron van Beauvechain, die ons vergezelden om het beroep van transportpiloot te ontdekken. Na 3u30 van een droomvlucht verlieten het meisje en de vier jongens het vliegtuig, verrukt over deze mooie ervaring. Voor ons was het een routine trainingsvlucht," zei piloot Addic, "hoewel we een beetje nostalгisch waren over het vertrek van de laatste van onze goede oude Hercules. De jonge piloot met 1.300 vlieguren op C-130 zal maandag opnieuw in de cockpit zitten; een zending die zeker emotioneler zal zijn dan vandaag, zei hij. Tot de bemanning behoorden ook Maggie, de enige vrouwelijke Flight Engineer van het 20ste Smaldeel en twee loadmasters. Vandaag zijn er nog een tiental bemanningen over voor vijf vliegtuigen, vertrouwt Stef ons toe, die 3500 vlieguren telt. Wij

Addic et Stef, les deux pilotes de la dernière mission du CH-13.  
(Serge Nemry)

## Dernière mission d'entraînement pour le CH-13

C e vendredi 23 avril, le CH-13 a décollé en milieu de matinées pour une dernière mission d'entraînement avant d'être mis à la retraite et convoyé vers Beauvechain le lundi 26. À son retour sur le tarmac du 15th Wing, les deux pilotes, Addic et Stef, le Commandant de bord, nous ont expliqué le scénario de la mission du jour. Après notre décollage nous avons pris la direction de Kleine-Brogel où des paras du Special Operation Regiment ont été embarqués. Ensuite cap sur Florennes en vol à basse altitude, atterrissage court suivi du débarquement des soldats d'élite en bout de piste. Nous avons ensuite rejoint Ursel Avia où un " petit spotters day " était organisé. Après cinq simulacres d'approche à 200ft du sol (60 mètres) nous sommes retournés à Florennes récupérer les hommes du SOR et les avons ramenés à KeeBee. Cinq passagers étaient à bord, des élèves pilotes de la BFTS - 5 Squadron de Beauvechain qui nous ont accompagné afin de découvrir le métier de pilote de transport. Après 3h30 d'un vol de rêve, la jeune fille et les quatre garçons ont quitté l'avion, ravis de cette belle expérience. Pour nous c'est un vol d'entraînement de routine précis. Addic, pilote, quoiqu'imprégné d'un brin de nostalgie face au départ du dernier arrivé de nos bons vieux Hercules. Le jeune pilote qui compte 1300 heures C-130 sera encore dans le cockpit lundi; une mission sûrement plus émotionnelle qu'aujourd'hui susurre t'il. L'équipage comptait également, Maggie, la seule femme Flight Engineer de la 20eme escadrille et deux loadmaster. Aujourd'hui, il reste une dizaine d'équipages pour cinq avions nous confie Stef, 3500 heures de vol au compteur. Nous terminerons l'année avec quatre Hercules (un

# CheckSix

Een groep leerling pilooten van het 5de smaldeel die de laatste vlucht hebben meegemaakt.

Le groupe d'élèves pilotes de la 5eme escadrille qui a accompagné la dernière mission.  
(Serge Nemry)



Het materiaal is opgeruimd, morgen zal het de laatste vlucht zijn.

Le matériel est rangé, demain ce sera le dernier vol.  
(Serge Nemry)



zullen het jaar afsluiten met vier Hercules (één vertrekt in september uit Melsbroek) en wij hopen er één, misschien twee, te kunnen inzetten tijdens Tropical Storm van eind november (met het SOR en de TTH's) begin december, mits de gezondheidsonstandigheden het toelaten. Een mooie manier om vijftig jaar op Hercules te beëindigen. Volgend jaar zal Stef zijn conversie naar de A-330 MRTT in Eindhoven doen. Ik zal blijven vliegen, maar minder intensief. Ik ben 41 jaar oud, zegt hij, het is tijd om wat te 'settelen' en meer tijd met mijn gezin door te brengen. Voor Addic zal het in januari de A-400M zijn, ik ben blij! Wat een machine. Beiden hebben dezelfde spijt, dat ze door de pandemie niets kunnen organiseren om het vertrek te vieren, of het nu gaat om bemanningen, mechaniciens of vliegtuigen... het is echt triest.

quitte Melsbroek en septembre) et nous espérons pouvoir en déployer un, peut-être deux, lors de Tropical Storm fin novembre (Avec le SOR et les TTH) début décembre pour peu que les circonstances sanitaires le permettent. Une belle manière de clôturer cinquante ans sur Hercules. L'année prochaine, Stef fera sa conversion sur A-330 MRTT à Eindhoven. Je continuerai à voler mais de manière moins intensive. J'ai 41 ans dit-il, il est temps de me 'poser' un peu et de passer peu plus de temps en famille. Pour Addic, en janvier ce sera l'A-400M, je suis content! Quelle machine. Tous deux ont le même regret, celui de ne rien pouvoir organiser à cause de la pandémie pour saluer les départs, que ce soit des équipages, des mécanos ou des avions... c'est vraiment triste. (SN)

Een laatste groet tijdens de fly-in van Ursel.

Un dernier salut lors du fly-in d'Ursel.  
(Lisa De Wispelaer)





Gedeeltelijke uiteen name van de vliegtuigen door de techniekers van Sofema.  
Het vraagt twee dagen om een Alpha-Jet te demonteren en klaar te maken.

Démontage partiel des avions par les techniciens de la Sofema. Deux jours sont nécessaire pour démonter et préparer un Alpha-Jet. (Serge Nemry)

## Beauvechain

### Alpha-Jet, het einde

**M**et het vertrek van de laatste Alpha-Jets van Beauvechain is een bladzijde uit de geschiedenis van de gevorderde opleiding voor jachtpiloten van de Luchtmacht afgesloten. Drie ervan, geplaatst in een maritieme container, aangepast voor vliegtuigtransport, werden per schip (Antwerpen) verzonden naar Top Ace in Canada (zie artikel Fixed Wing), twee transiteerden via SABCA alvorens zich bij de nieuwe eigenaar in Noord-Amerika te voegen. De andere werden over de weg vervoerd in verschillende speciale konvoien van vijf opleggers. Het Franse bedrijf Aero Logistic was belast met de ontmanteling van de vliegtuigen in onderraanneming voor SOFEMA. Elk vliegtuig vergde minimum twee dagen werk, waarbij nog het "kisten" en het inladen bijkwamen. Dit bedrijf is gespecialiseerd in de ontmanteling en het transport van militaire vliegtuigen en heeft al op verschillende types vliegtuigen van de Franse luchtmacht geopereerd, waaronder de Mirage F1's. Als men hen aan het werk ziet, is het duidelijk dat zij dit soort operaties perfect onder de knie hebben. De Alpha-Jet vluchtsimulator werd verkocht aan de Oostenrijkse onderneming AMST Systemtechnik GmbH, Centre of Excellence, gespecialiseerd in luchtvaartgeneeskunde. (SN)



De romp van de AT-18 alvorens deze verpakt wordt.

Le fuselage de l'AT-18 avant l'emballage ! (Serge Nemry)

Het in containers laden met bestemming TOP ACE in Canada.

Mise en conteneurs, destination TOP ACE, Canada . (Serge Nemry)

Het uitzonderlijk konvoi met vijf Alpha-Jets wordt in Frankrijk bij een stopplaats verrast.

Surpris lors d'une halte, le convoi exceptionnel qui transporte cinq des Alpha-Jet en France.  
(Nicolas Nemry)

CheckSix



## Speed Up #49, Julie en Wivine in de woestijn.

### Beauvechain

De piloten van de NH90, getraind voor zulke landingen, zijn niet bevreesd voor zand.

Le sable ne fait pas peur aux pilotes de NH90 entraînés à l'atterrissement.  
(Daniel Orban)

Commandant Julie De Breuck aan boord van een TTH.

Commandant aviateur "Julie De Breuck à bord d'un TTH.  
(IPR Michael Moors)

## Speed Up #49, Julie et Wivine dans le désert



Julie, Commandant vlieger, piloot op NH90 TTH, Ops & Training bij het 18de Smaldeel van de 1ste Wing, gaat een nieuwe, ambitieuze en risicovolle uitdaging aan. Het is met haar buur en vriendin Wivine dat het idee is ontstaan om deel te nemen aan de "Trophée Roses des Sables 2021", een autorally enkel voor vrouwen, die van 12 tot 24 oktober in de Marokkaanse woestijn zal plaatsvinden. Beiden zijn moeder, actieve en sportieve vrouwen, vastberaden en volhardend, en hebben zich in deze uitdaging gestort met de uitgesproken wil om te winnen; meedoen is goed, winnen is beter! Over motivatie hoeven zij zich dus geen zorgen te maken, ook al is dit een avontuur dat hen met hun teamgenoot in het onbekende zal storten.

#### Julie, waarom lanceren jullie zich in deze rally?

Het doel van deze 100% vrouwenrally is de aandacht te vestigen op de verwoestingen te wijten aan kanker, die in België het hoogste sterftecijfer veroorzaakt, met een bijzondere aandacht voor borstkanker. Wij zijn beiden rechtstreeks betrokken; de moeder van Wivine, die tegen borstkanker heeft gevchten, vecht nu tegen een algemene kanker en ikzelf heb mijn metgezel aan deze ziekte verloren. Deze rally vestigt de aandacht op wat ons nauw aan het hart ligt, en moet ons in staat stellen een financiële bijdrage, hoe klein ook, te leveren aan een van de vier gesteunde verenigingen. We gaan onszelf "overtreffen" om dit doel op de mooist mogelijke manier te bereiken.

Julie et Wivine dans le désert. Julie, commandant aviateur, pilote de NH90 TTH, OPS & Training à la 18eme escadrille du 1er Wing, se lance dans un nouveau challenge, ambitieux et téméraire. C'est avec sa voisine et amie Wivine que s'est dessinée l'idée de participer au Trophée Roses des Sables 2021, un rallye automobile totalement féminin, qui du 12 au 24 octobre va se dérouler dans le désert marocain. Toutes deux, maman, femmes actives et sportives, déterminées et persévérandes, se catapultent dans ce défi avec la volonté affichée de gagner; participer c'est bien, gagner c'est mieux! d'ailleurs je n'aime pas perdre nous avoue Julie. Donc côté motivation il n'y a pas de soucis même s'il s'agit d'une aventure qui avec son équipière va les plonger dans l'inconnu.

#### Julie, pourquoi se lancer dans ce rallye ?

Ce rallye 100 % féminin a pour objectif d'attirer l'attention sur les ravages du cancer, qui provoque le plus grand taux de mortalité en Belgique avec, pour nous un accent particulier sur le cancer du sein. Nous sommes toutes deux directement concernées; la maman de Wivine après avoir lutté contre un cancer du sein, se bat aujourd'hui contre un cancer généralisé et moi-même j'ai perdu mon compagnon, victime de cette maladie. Ce rallye met en avant ce qui nous tient à cœur, et devrait nous permettre d'apporter une contribution financière, aussi minime soit-elle à l'une des quatre associations soutenues. Nous allons nous "dépasser" pour atteindre ce but et ce de la plus belle manière qui soit.



Het vraagt veel vakmanschap om in deze omgeving te rijden.

Il faudra beaucoup de maîtrise pour rouler dans cet environnement. (Trophée Rose des Sables)



De vreugde tijdens deze avond bivak .

Le bonheur du bivouac nocturne. (Trophée Rose des Sables)



## Zich overtreffen! Je doet het al elke dag op de TTH!

*Ja, maar dat is mijn werk, ik ben opgeleid om op NH90 te vliegen. Nou, het is geen gewone baan, dat is waar. Niettemin volgen wij als piloot een regelmatige opleiding en worden onze kwalificaties voortdurend geëvalueerd. Al onze missies zijn zorgvuldig voorbereid en er is weinig ruimte voor improvisatie. Natuurlijk, voor de rally, zal het anders zijn! Onze ervaring aan het stuur blijft die van een "dagdagelijkse mijnheer of mevrouw", we hebben nog nooit in het zand gereden of duinen bekomen. Het is zeker dat de omstandigheden van de Trophée Roses des Sables ons uit onze dagelijkse comfortzone zullen halen. We zullen op onze tanden moeten bijten. Ik wil er graag op wijzen dat dit geen rally is waar snelheid van belang is, maar een pure oriëntatieloop waar we moeten werken met een roadbook en een kompas. Er zullen controleposten zijn die je niet mag missen, en ... een paar valkuilen die je moet overwinnen. Onze uitdaging is niets in vergelijking met wat iemand met kanker doormaakt en die tegen de ziekte moet vechten.*

## Wat zijn uw financiële middelen?

*Wat zijn uw financiële middelen? Wij hebben ons geëngageerd met eigen middelen en om de eindjes aan elkaar te knopen verkopen wij diverse artikelen zoals maskers, T-shirts en sweatshirts die besteld kunnen worden via onze website Speed Up #49: [juliedebreuck.wixsite.com](http://juliedebreuck.wixsite.com). De jeep die we zullen gebruiken is gehuurd voor de duur van de Rally. We kunnen het ons niet veroorloven om er een te kopen. Het zal door het verhuurbedrijf worden voorbereid en in orde gebracht, omdat wij noch de ervaring, noch de tijd daarvoor hebben. Een testrit om ons vertrouwd te maken met het voertuig en een overzicht van de mechanische aspecten is gepland tijdens een weekend. Een ander weekend zal gewijd worden aan het meer "sportieve" rijden. Wij bieden ook verschillende sponsormogelijkheden aan, die ook gedetailleerd zijn op onze website. Om de ingezamelde gelden in alle openheid te beheren, hebben wij de VZW Speed Up #49 (wet van 1901) opgericht.*

De samenkomst wordt beëindigd en Julie keert terug naar haar collega-piloten om de briefing voor de oefening COVIDEX 21 verder te zetten. (SN)

## Se dépasser! tu le fais déjà au quotidien sur TTH!

*Oui, mais, c'est mon boulot, j'ai été formée pour voler sur NH90. Bon, ce n'est pas un job commun, c'est vrai. Néanmoins comme pilote nous suivons un entraînement régulier et nos qualifications sont continuellement évaluées. Toutes nos missions sont méticuleusement préparées et il y a peu de place pour l'improvisation. Évidemment pour le rallye, ce sera autre chose! Notre expérience au volant reste celle de "monsieur ou madame tout le monde, nous n'avons jamais roulé dans le sable ou gravi des dunes. C'est certain les conditions du Trophée Roses des Sables vont nous faire sortir de notre zone de confort quotidien. Il va falloir se serrer les coudes. Je précise que ce n'est pas un rallye où la vitesse prime, c'est un parcours d'orientation pure où l'on va travailler avec un road book et une boussole. Il y aura des points de contrôles à ne pas manquer, et ... quelques embûches à franchir. Notre défi n'est rien à côté de ce que vit une personne atteinte d'un cancer et qui doit lutter contre la maladie.*

## Quels sont vos moyens financiers ?

*Nous nous sommes engagées sur fond propre et, pour nouer les deux bouts du budget, nous proposons à la vente différents articles tels que masques, T-shirts, sweats que l'on peut commander via notre site Speed Up #49 : [juliedebreuck.wixsite.com](http://juliedebreuck.wixsite.com). La jeep que nous allons utiliser est louée pour la durée du Rallye. Nous n'avons pas les moyens d'en acquérir une. Elle sera préparée et mise en condition par le loueur car, nous n'avons ni l'une ni l'autre l'expérience et le temps pour cela. Une prise en main du véhicule avec une initiation à la mécanique est prévue durant un week-end. Un autre sera consacré à la conduite plus "sportive". Nous proposons également différentes possibilités de sponsoring, également détaillées sur notre site. De manière à gérer les fonds récoltés en toute transparence, nous avons créé l'ASBL Speed Up #49 (loi 1901).*

La rencontre se termine et, Julie retourne auprès de ses collègues pilotes afin de poursuivre le briefing préparatoire à l'exercice COVIDEX 21. (SN)

Vlucht over de Corsikaanse bergen.

Survol des montagnes corse.

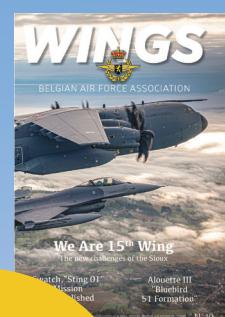
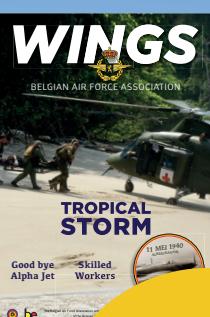
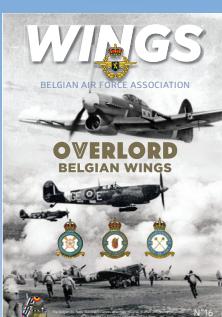
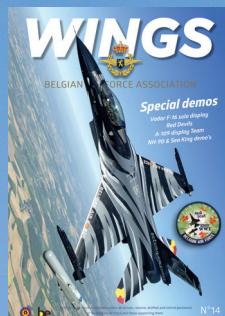
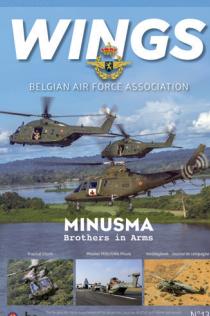
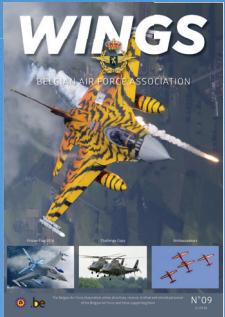
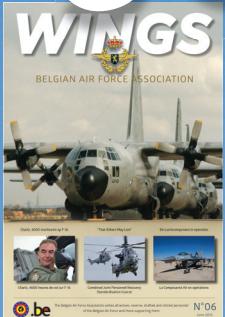


Julie op overlevingsoefening in de Corsikaanse maquis.

Julie, en exercice de survie dans le maquis corse.



# BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION



## LIDGELD 2021

Per effectief of aangesloten lid,  
wonend in België:

**€ 15 (gratis verzending WINGS)**

Te betalen via overschrijving op rekening

IBAN: BE73 9730 2894 7460 - BIC: ARSPBE22

Belgian Air Force Association

Zeteladres: Montoyerstraat 1 bus 3, B-1000 Brussel

**15€  
jaar/an**

## COTISATION 2021

Par membre effectif ou adhérent  
résidant en Belgique :

**€ 15 (envoi gratuit de WINGS)**

A payer par virement sur le compte

IBAN : BE73 9730 2894 7460 - BIC : ARSPBE22

Belgian Air Force Association

Adresse du siège social : Rue Montoyer 1 bte 3, B-1000 Bruxelles



Vooraanzicht van de 140 ton  
van de Atlas ...indrukwekkend.

Les 140 tonnes de l'Atlas  
de face...impressionnant.  
(Wim Houquet)

## Serge Nemry

Vertaling Jacques Schelfaut

Melsbroek, eind januari. Luitenant-kolonel vlieger Denis Gochel, CO van de OT&E presenteert de doelstellingen van het team dat niet de status van een smaldeel heeft zoals hij uitlegt.

### CO, waarom een OT&E in Melsbroek?

CO, waarom een OT&E in Melsbroek? De Operational Testing & Evaluation is een permanente structuur die binnen COMOPSAIR is opgezet voor het evalueren en certificeren van nieuwe vliegtuigtypes en wapens, het valideren van modificaties en updates van software, nieuwe checklists en procedures. Voor de A-400M werd besloten een tijdelijk team in Melsbroek op te richten, aangezien we weinig tijd hadden voor de overgang van de C-130 naar het nieuwe vliegtuig en rekening houdend met het feit dat de implementatie van het nieuwe platform

Melsbroek, fin janvier, le Lieutenant-colonel Aviateur Denis Gochel, CO de l'OT&E définit les objectifs de ce team qui n'a pas le statut d'une escadrille précise-t-il.

### CO, pourquoi un OT&E à Melsbroek ?

L'Operational Testing & Evaluation est une structure permanente implantée au sein de COMOPSAIR afin évaluer et certifier les nouveaux types d'avions et d'armements, valider les modifications et les mises à jour des logiciels, des nouvelles check-lists et des procédures. Pour l'A-400M, comme nous disposions de peu de temps pour effectuer la transition C-130 vers le nouvel appareil et tenant compte que la mise en place de la nouvelle plateforme (A-400M) allait nécessiter une charge de travail importante, il a été décidé de créer un team OT&E A-400M



# A-400M

## Operational Testing & Evaluation team



(A-400M) een aanzienlijke werkbelasting ging vereisen. Ik leid het OT&E gedeelte vanuit de 15<sup>de</sup> Wing met mijn plaatsvervanger Ruben.

### Wat is de samenstelling van uw team?

De eerste piloten die de conversie op de A-400M hebben gedaan bij het ITC (*International Training Center*) van Airbus Defence & Space te Sevilla hebben ook een OT&E opleiding gekregen aan de *National Test Pilot School* (NTPS), een burgerlijke school voor de opleiding van testpiloten gesitueerd in Mojave (Californië, Verenigde Staten). Zij maken deel uit van het team. Ik beschik nu over een kern van vier piloten en vier loadmasters waarbij nog twee officieren paracommndo moeten geteld worden. Dit maakt van ons een multidisciplinair team. Er zijn nog verschillende anderen met wie ik werk en die niet onder mijn gezag staan, zoals

temporaire à Melsbroek. Je dirige celui-ci depuis le 15<sup>th</sup> Wing assisté par mon adjoint le Lieutenant d'aviation Ruben Helmus.

### Comment est composée votre équipe ?

Les premiers pilotes convertis sur A-400M à l'ITC (*International Training Center*) d'Airbus Defence & Space à Séville ont également reçu une formation OT&E au sein de la *National Test Pilot School* (NTPS), école civile de formation de pilotes d'essai située à Mojave (Californie- États-Unis) ont intégrer l'équipe. Je dispose d'un noyau de quatre pilotes et quatre loadmaster auxquels s'ajoutent deux officiers para commando. Cela fait de nous une équipe multidisciplinaire. À côté de ce groupe il y a beaucoup d'autres intervenants, comme l'*Operation Mission Support*, l'*l'Intel* (analyse des menaces), le Groupe Maintenance, BRUMIL et le



De CO van de OT&E na een vlucht van Sevilla naar Melsbroek.

Le CO de l'OT&E après un vol Séville-Melsbroek.  
(Serge Nemry)

Het opstijgen vanuit Koksijde tijdens Arizona Dream.

Décollage depuis Koksijde lors de Arizona Dream.  
(Wim Houquet)



*Operation Mission Support, Intel (dreigingsanalyse), de Maintenance Groep, BRUMIL en Mission Planning met wie we dagelijks samenwerken.*

### **Waaruit bestaat het werk van de OT&E?**

Waaruit bestaat het werk van de OT&E? Op basis van de beschikbare documentatie, of het nu gaat om piloten, loadmasters of parachutisten, moeten wij bepalen hoe wij de follow-up van de kwalificatie kunnen waarborgen, hoe wij de bemanningen gaan opleiden, welke procedures wij moeten invoeren. Dit is niet altijd opgenomen of gedetailleerd in de technische syllabus van Airbus. Onze taak bestaat er juist in deze analyse nauwgezet te volgen, de nodige tests uit te voeren en de resultaten te vermelden in het operationele document dat wij opstellen. Dit wordt vervolgens gevalideerd door COMOPSAIR A3 (Division Operations) en A4 (Division Support). Er kunnen verbeteringen worden gevraagd, waarna wij onze kopie herzien en opnieuw ter goedkeuring aan de autoriteiten voorleggen. Het is onze taak om vast te leggen hoe de A-400M moet worden ingezet bij de verschillende soorten opdrachten die aan de 15<sup>de</sup>

*Mission Planning, qui ne sont pas placés sous mon autorité, mais, avec lesquels nous travaillons quotidiennement.*

### **En quoi consiste le travail de l'OT&E ?**

Nous devons au départ de la documentation disponible, que ce soit pour les pilotes, loadmaster ou parachutistes, déterminer comment on peut assurer le suivi de qualification, de quelle manière va-t-on former les équipages, quelles procédures mettre en place. Ce n'est pas toujours inclus ou détaillé dans les syllabus techniques d'Airbus. Notre job c'est précisément de réaliser de manière méticuleuse cette analyse, d'exécuter les tests nécessaires et de rapporter les résultats dans la docu opérationnelle que nous élaborons. Celle-ci est ensuite validée par COMOPSAIR A3 (Division Operations) et A4 (Division Support). Des améliorations peuvent être demandées et nous revoyons alors notre copie qui sera à nouveau soumise à l'agrément des autorités. Notre job est, d'appréhender comment mettre en œuvre l'A-400M dans les différents types de missions dévolues au 15<sup>th</sup> Wing. Comment livrer

## A-400M Operational Testing & Evaluation team



Het toestel kan 30 ton vracht laden.

Plus de 30 tonnes peuvent être chargées à bord. (Serge Nemry)



Het vastzetten van de F-16 motoren met het detachement in Jordanië als bestemming.

Arrimage des moteurs F-16 à destination du détachement belge en Jordanie. (Kristof Moens. 15<sup>th</sup> Wing)



Wing zijn toegewezen. Hoe kunnen we een capaciteit leveren waarmee we echte opdrachten kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld een inzet in Afrika, in optimale veiligheidsomstandigheden, en dit op alle niveaus.

Sinds de aankomst van de CT-01 op 9 oktober 2020, hebben we goede vooruitgang geboekt, ondanks enkele problemen te wijten aan Covid. Een groot deel van de "static line" lanceerfase van parachutisten via enkelvoudige en gelijktijdige deuren (de twee zijdeuren) is al gedaan. Dat was niet evident. De andere naties hebben weinig ervaring opgedaan en dus gedeeld, behalve Frankrijk. De capaciteit om personeel te parachuteren heeft voorrang gekregen om de conversie van het SOR (*Special Operations Regiment*) op de A-400M te verzekeren. Onze evaluaties zijn gericht op operationaliteit en veiligheid. In het kader van het droppen van parachutisten met "static line" zijn verschillende noodprocedures vereist. Als bijvoorbeeld deze static line (een riem die zorgt voor het automatisch openen van het valscherm) op het ogenblik van de sprong zich rond de parachutist of zijn tas wikkelt, en hij buiten het vliegtuig blijft hangen, moet men in staat zijn om hem snel terug binnen te halen. We maakten verschillende vluchten over zee, waarbij tests met een dummy werden uitgevoerd om de procedure te valideren en te oefenen vooraleer met reële droppings van personeel werd begonnen.

Het gecombineerd droppen van Para's en "kleine pakketten" en het droppen vanaf grote hoogte (10.000 ft) werden getest en zullen binnenkort worden gevuld door parachutesprongen met zuurstof. Wij zullen ook overgaan tot het testen van de capaciteit om aanvalslandingen uit te voeren (voertuigen + troepen), parallel met de nachtvluchten en het gebruik van NVG's. Ook het droppen van materieelcontainers CDS (*Container Delivery*

une capacité de manière à pouvoir exécuter des missions réelles, par exemple un déploiement en Afrique, dans des conditions de sécurité optimale, et ce à tous les niveaux.

Depuis l'arrivée du CT-01, le 9 octobre 2020, nous avons bien progressé nonobstant quelques embarras liés au Covid. Une bonne partie de la phase largage « static line » de parachutistes en porte simple et en portes simultanées (les 2 portes latérales) est déjà réalisée. Ce n'est pas évident, car il y a très peu d'expérience acquise et donc partagée par les autres nations si ce n'est la France. La capacité de largage de personnel est prioritaire pour pouvoir assurer la conversion du SOR (*Special Operations Regiment*). Nos évaluations mettent l'accent sur l'opérationnalité et la sécurité. Dans le cadre du largage des paras par "static line" plusieurs procédures d'urgence sont requises. Par exemple, si, cette static line (sangle qui déclenche l'ouverture automatique du parachute) d'un para s'enroule autour du parachutiste ou de son sac et qu'il reste accroché et pend à l'extérieur de l'avion ,il faut pouvoir le ramener rapidement à l'intérieur. Nous avons effectué plusieurs vols au-dessus de la mer, au cours desquels nous avons utilisé un mannequin afin de valider la procédure et l'entraînement avant de passer à un largage réel de personnel.

Le largage combiné de paras et « petit colis », ainsi que le largage à haute altitude (10000 ft) ont été testés et nous passerons prochainement aux sauts sous oxygène. Nous allons également procéder à l'expertise de la capacité d'atterrissage d'assauts (véhicules + troupes) en parallèle avec les vols de nuit et l'utilisation des lunettes NVG. Il y aura encore le largage de containers matériel CDS (*Container Delivery*

# A-400M Operational Testing & Evaluation team

System), de evaluatie van het zelfbeschermingsysteem en het landen op korte en onvoorbereide landingsstrips. Het is, zoals men kan opmerken, een programma dat de komende maanden in beslag zal nemen. Zoals men kan lezen, werken wij aan een modulaire aanpak, per project en test subcapaciteit. De logistieke capaciteit zal in juni van dit jaar klaar zijn met een aantal opgeleide bemanningen. Eén vliegtuig zal dan toegewezen worden aan het EATC (*European Air Transport Command*). Als gevolg daarvan zullen wij een vliegtuig minder tot onze beschikking hebben en 3 tot 4 bemanningen die hiervoor gereserveerd werden. Intussen zullen we de CT-04 ontvangen hebben, die dat zal compenseren. Om alles goed te laten verlopen moeten we ons voorbereiden op dit soort opdrachten. Vanaf februari zullen wij naar Frankrijk, de Baltische Staten, Jordanië, enz. vliegen, steeds onder de "test" configuratie om alle onderdelen van de keten te analyseren en te verifiëren. Wij zullen dan zeker zijn van onze capaciteit voordat wij ons operationeel verklaren voor het EATC. Aan het eind van het jaar zullen we LOC (*Limited Operational Capable*) zijn. Anderzijds, aangezien ons programma goed vordert, zullen wij geleidelijk tactische vluchten integreren, hetgeen ons wat tijd zal geven voor deze LOC fase.

## Wanneer zijn jullie klaar om ontplooid te worden?

De A-400M zal niet in het buitenland op permanente wijze ingezet worden vóór 2022. De prioriteit blijft de opleiding van de bemanningen en de onderhoudsploegen. Indien er in de tussentijd dringende operaties zijn, van het type B-Fast of NEO, zullen wij die kunnen uitvoeren maar dat zal gevolgen hebben en vertragingen op het gebied van de opleiding. Wij moeten prioriteiten stellen, en de onze, die essentieel is, is om met de A-400M in staat te zijn om de C-130 tegen het eind van dit jaar naar behoren te vervangen. Een uitzondering nochtans: aangezien onze voor juni geplande ontplooiing met het SOR in Yuma (Arizona, VS) wegens Covid is afgelast, vervangen wij deze oefening gedeeltelijk door de ontplooiing (van 22 tot 26 maart) van een A-400M, met al het personeel en materieel dat nodig is om gedurende 5 dagen te opereren. Wij hebben deze oefening "*Arizona Dream*" genoemd, een duidelijke verwijzing naar de afgelaste Amerikaanse missie. Als gevolg van de immobilisatie van de "Viper's" hebben we Pratt & Whitney motoren en humanitaire hulp naar Jordanië moeten vervoeren. Een transport dat minimum twee Hercules zou gevuld hebben..

*System) l'évaluation du système d'autoprotection et l'atterrissement sur piste courte et peu préparée. Un programme qui, comme on peut le constater, reste chargé pour les mois à venir. Comme on peut le lire, nous travaillons selon une approche modulaire, par projet et sous-capacité d'essais. La capacité logistique sera prête mi- juin de cette année avec plusieurs équipages formés. Un avion sera alors mis au service de l'EATC (*European Air Transport Command*) à Eindhoven . En conséquence, nous aurons un appareil en moins à notre disposition et 3 à 4 équipages réservés à cette mission. Entre-temps nous aurons reçu le CT-04, cela compensera un peu. Pour que tout se passe bien nous devons préparer ce type de mission. Dès février nous volerons sur la France, les Pays baltes, la Jordanie, etc., toujours sous la casquette « test » afin d'analyser et vérifier tous les maillons de la chaîne. Nous serons alors certains de notre capacité avant de nous déclarer opérationnels pour l'EATC. À la fin de l'année, la capacité LOC (*Limited Operational Capable*) sera atteinte. D'autre part, comme notre programme avance bien nous allons progressivement intégrer des vols tactiques, cela nous fera gagner un peu de temps pour cette phase LOC.*

## Quand serez-vous prêt à être déployé ?

On ne déployera pas l'A-400M à l'étranger de manière permanente avant 2022. La priorité reste la formation des équipages et des équipes de maintenance Si, entre-temps il y a des opérations urgentes du type B-Fast ou NEO nous serons à même de les exécuter avec les conséquences et le retard que cela impliquera au niveau de la formation. Il faut poser des priorités, la nôtre, essentielle, est d'être en mesure avec l'A-400M de remplacer correctement le C-130 dès la fin de cette année. Une exception cependant, comme notre déploiement avec le SOR prévu en juin à Yuma (Arizona USA) a été annulé à cause du Covid, nous allons remplacer en partie cet exercice par le déploiement (22 au 26 mars), d'un A-400M, avec tout le personnel et l'équipement nécessaire pour opérer durant 5 jours. Nous avons baptisé cet exercice « *Arizona Dream* », clin d'œil évident à la mission américaine avortée. Faisant suite à l'immobilisation des "Viper" nous avons été amenés à transporter par A-400M des moteurs Pratt & Whitney ainsi que du matériel humanitaire en Jordanie. Un transport qui aurait nécessité au minimum deux hercules.



Oefenvlucht. Touch and Go in Koksijde.

Vol d'entraînement. Touch and Go à Koksijde. (Serge D'Hollander)



Anvlucht naar de landingsbaan met neergelaten landingsgestel.

En approche sur la piste de Koksijde avec les trains d'atterrissage sortis.  
(Wim Houquet)

### **Wanneer bereikt u de uiteindelijke capaciteit?**

Niet voor 2023-2024. Wij hebben nog veel werk te doen en er is ook nog de kwestie van de evaluatie van de AAR (*Air to Air Refueling*) en de Link 16. (Dit is een NAVO-standaard voor de overdracht van taktische gegevens, die reeds in gebruik is op de F-16 en waarmee informatie kan wordenuitgewisseld tussen militaire eenheden die ingezet worden in een operatietoneel).

### **Met welk doel vloog er een prototype vanuit Melsbroek?**

Dit vliegtuig (EC 406) is gedurende drie weken in Melsbroek gebleven. Het is bestemd voor de certificering die eigen is aan Airbus. Bij ons vloog het, onder andere, voor het droppen van vracht en para's. Airbus heeft geen eigen parachutisten of afwerpbare pakketten. Daarom verzoekt de fabrikant elk land dat A-400M's heeft aangeschaft om, naar gelang van zijn specialisatie, deel te nemen aan de ontwikkelingsinspanningen en de nodige middelen ter beschikking te stellen.

### **Vertel ons over uw ervaring als een A-400M piloot**

Ik moest eerst een "typetraining" volgen op de Airbus A-320 voordat ik kon vliegen als testpiloot op de A-400M prototypes van het bedrijf. Sinds 2014 neem ik, samen met andere piloten en flight test ingenieurs, via een internationale structuur, deel aan de militaire certificering van de A-400M. Ik heb op de "Grizzly" gevlogen tijdens de campagnes voor de kwalificatie en de ontwikkeling van Airbus Defence, ondermeer voor nieuwe normen voor vluchtbewisting, parachutering opdrachten en "air to air" refuelling met F-18's bij nacht. Mijn ervaring op het vliegtuig werd verder geconsolideerd gedurende de partiële uitwisseling (één week/maand) bij het 206 Squadron van de Royal Air Force te Brize Norton. Bij deze gelegenheid heb ik veel vluchten op zeer lage hoogte gemaakt boven speciaal daarvoor bestemde gebieden in Schotland en

### **Quand atteindrez-vous la capacité finale ?**

Pas avant 2023-2024. Nous avons encore pas mal de travail et il est également question d'évaluer l'AAR (*Air to Air Refueling*) et la Link 16. (Il s'agit d'un standard de liaison de données tactiques de l'OTAN, déjà utilisé sur F-16, qui permet l'échange d'informations entre des unités militaires engagées dans un théâtre d'opérations).

### **Dans quel but, un prototype a-t-il volé depuis Melsbroek?**

Cet avion (EC 406) est resté à Melsbroek durant 3 semaines. Il est destiné aux certifications propres à Airbus. Chez nous il a volé entre autres pour le largage de charge et de paras. Airbus ne dispose pas de parachutistes ou de colis largables. Dès lors l'industriel demande à chaque nation qui a acquis des A-400M de participer, selon les spécialisations, aux efforts de développement et de fournir les moyens nécessaires.

### **Parlez-nous de votre expérience comme pilote A-400M**

J'ai d'abord dû suivre une formation « *type training* » sur Airbus A-320 avant de voler comme pilote d'essai sur les prototypes A-400M de l'industrie. Depuis 2014 je participe, avec d'autres pilotes et ingénieurs d'essai en vol, au travers d'une structure internationale, à la certification militaire de l'A-400M. J'ai volé sur le « Grizzly » lors de campagnes de qualifications et de développement d'Airbus Defence, notamment pour de nouveaux standards de commande de vol, de missions d'aérolargages et de ravitaillement "air to air avec des F-18, de nuit. Mon expérience sur l'avion s'est encore consolidée lors de l'échange partiel (une semaine par mois) au sein du 206 Squadron de la Royal Air Force à Brize Norton. À cette occasion j'ai fait pas mal de vols tactiques en basses-altitude au-dessus de zones spécialement dédiées, en Écosse et au Pays de Galles,

## A-400M Operational Testing & Evaluation team



Wales, gesimuleerde landingen op ruwe start- en landingsbanen en het droppen van diverse ladingen.

### Bent U ook testpiloot?

Inderdaad, ik heb de kans gehad om de opleiding van testpiloot gedurende 7 maanden te volgen in Canada. Van 2013 tot 2017, werkte ik als testpiloot voor de DGMR belast met alle transportvliegtuigen. Ik hield mij vooral bezig, in de marge van het programma A-400M, met dossiers in verband met de modificaties en het onderhoud van de C-130, Embraer en Falcon 20 en 900. Ik werd dan benoemd tot Chef Testpiloot voor Defensie en ik had de leiding over de drie testpiloten verantwoordelijk voor de "jacht", het transport en de helikopters. Dit was een opwindende "full-time" baan, gecombineerd met de voortzetting van de A-400M certificering. Vandaag vlieg ik haast exclusief op Atlas. Ik moet zo'n 3500 -4000 vlieguren hebben, wat relatief weinig is voor een transportpiloot, maar de investering "op de grond" is evenzeer belangrijk in het kader van de testen en het beheer van de projecten.

des simulations atterrissages sur pistes sommaires et du largage de charges diverses.

### Vous êtes aussi pilote d'essai ?

Effectivement, j'ai eu la chance de pouvoir suivre durant 7 mois, la formation de pilote d'essai au Canada. De 2013 à 2017, j'ai presté comme pilote d'essai au sein de la DGMR en charge de tous les avions de transport. Je m'occupais, en marge du programme A-400M des dossiers ayant trait aux modifications et à la maintenance sur C-130, Embraer et Falcon 20 et 900. Ensuite, j'ai été nommé chef pilote d'essai pour la Défense et j'épaulais alors les trois pilotes d'essai en charge des flottes de « chasse » de transport, et des hélicoptères. Un job « temps plein » passionnant, combiné avec la poursuite de la certification de l'A-400M. Aujourd'hui, je vole presque exclusivement sur Atlas. Je dois totaliser quelques 3500 -4000 heures de vol, c'est relativement peu pour un pilote de transport, mais l'investissement au sol est aussi à privilégier dans le cadre des essais et de la gestion de projets.



Een blik op WINGS 20.

Un regard sur le WINGS 20.  
(Serge Nemry)



# «Billy» Loadmaster, OT&E A-400M

“Billy”, loadmaster, loopt naar CT-02 om zich voor te bereiden op de vlucht.

**E**n goed uur voor het opstarten van de motoren van de A-400M, loopt hij alleen, geconcentreerd, met laptop en documenten onder de arm, naar de Atlas. Billy, de loadmaster, komt in actie. De loadmaster speelt een belangrijke rol bij het beheer van de machine voor, tijdens en na de vlucht. Vandaag staat de CT-02 op het programma voor een trainingsopdracht naar de luchthaven van Prestwick (Glasgow) in Schotland, waar het twee "touch and go's" zal maken, gevolgd door een "touch and stop" op de luchthaven van Jersey (eiland Jersey). Hij zal dan in de late namiddag terugkeren naar Melsbroek. Billy, een lid van het OT&E team, klimt in de cockpit en neemt plaats in de linker pilootenstoel, van waaruit hij aan een nauwgezette cockpit pre-flight begint. Alles wordt gecontroleerd, de schermen en instrumenten op het instrumentenpaneel worden aangezet, de alarmen worden getest, de interne en externe communicatiesystemen worden getest, enz. Daarna daalt hij af naar het vrachtruim en werkt aan de cargo pre-

Het testen van de alarmsensoren van de motoren.

Essais témoins d'alertes des moteurs.  
(Serge Nemry)

Alle cockpit functies worden getest.

Toutes les fonctions du cockpit sont vérifiées.  
(Serge Nemry)

« Billy », loadmaster, se dirige vers le CT-02 pour préparer le vol.  
(Serge Nemry)

**U**ne bonne heure avant la mise en route des moteurs de l'A-400M, seul, concentré, ordinateur portable et documents sous le bras, il s'avance vers l'Atlas. « Billy » le loadmaster entre en action. Il joue un rôle prépondérant dans la gestion de la machine avant, pendant et après le vol. Aujourd'hui, le CT-02 est prévu pour une mission d'entraînement vers l'aéroport de Prestwick (Glasgow) en Écosse ou il fera deux « touch and go » suivi d'un « touch and stop » à Jersey Airport (île Jersey). Ce sera ensuite le retour à Melsbroek en fin d'après-midi. "Billy" membre du team OT&E, monte dans le cockpit et prend place dans le siège pilote de gauche d'où il entame une minutieuse procédure de contrôle, le pré flight cockpit. Tout est vérifié, allumages et fonctionnement des écrans et des instruments du tableau de bord, essais des alarmes, test des moyens de communication interne et externe, etc. Ensuite, il descend dans la soute et s'attelle au pré flight cargo qui concerne entre autres, l'éclairage de la soute (y compris de



# A-400M Operational Testing & Evaluation team

flight, waaronder de verlichting van het vachtruim (met inbegrip van de noodverlichting), het openen van de deuren, het aanbrengen van de veiligheidsharnassen voor de passagiers, het schoonmaken van de toiletten, en zelfs de kleine megafoon die bij de toegangsdeur hangt. Ondertussen duikt ongemerkt een gespecialiseerde technicus op, hij komt "alleen maar" de *avionics bay* inspecteren, een compartiment waar de meeste elektronica van het vliegtuig is verzameld, een installatie die zich onder de vloer van de cockpit bevindt! "Billy" vervolgt zijn weg, die hem naar zijn belangrijkste werkstation brengt, het "*Loadmaster Station*", een bijzonder nauwe plaats, voorzien van een dashboard met twee schermen en meerdere bedieningsknoppen. Hier worden alle gegevens voor de vlucht ingevoerd, zoals de hoeveelheid meegevoerde brandstof, de af te leggen afstand, het aantal passagiers of parachutisten met een schatting van hun gewicht en de meegevoerde bagage of uitrusting. Hij beheert de verdeling in het laadruim, de vervoerde lading (voertuigen, containers), enz. Voor de vlucht van vandaag is het vrij eenvoudig, drie

secours), l'ouverture des portes, la fixation des harnais de sécurité pour les passagers, la propreté des sanitaires, jusqu'à essayer le petit mégaphone accroché près de la porte d'accès. Subrepticement, un technicien spécialisé fait son apparition, il vient « juste » inspecter l'*avionics bay*, compartiment où est rassemblée la majeure partie de l'électronique de l'avion, une installation implantée sous le plancher du cockpit! « Billy » poursuit son parcours qui l'emmène à son poste de travail principal la « Loadmaster Station », un endroit particulièrement étroit, équipé d'un tableau de bord avec deux écrans et de multiples boutons de commandes. C'est ici qu'il introduit toutes les données pour le vol, comme la quantité de carburant emportée, la distance à parcourir, le nombre de passagers ou de parachutistes avec une estimation de leur poids et des bagages ou équipements emportés. Il gère la répartition dans la soute, la charge embarquée (véhicules, conteneurs), etc. Pour le vol du jour, c'est assez simple, trois membres d'équipage et deux passagers avec un minimum de bagages, aucun problème dès lors pour



"Billy" in zijn cockpit.

« Billy » dans son « cockpit » ! .  
(Serge Nemry)

bemanningsleden en twee passagiers met een minimum aan bagage, zodat er geen probleem is met het respecteren van de social distancing die ook aan boord de regel is. Ook moet geen materieel ingeladen worden. Het scherm toont een totaal gewicht van 113.387 kg, inclusief 29.500 kg brandstof. Bij de terugkeer in Melsbroek zal het vliegtuig nog 93.887 kg "wegen". Het zal 19.500 kg brandstof hebben verbruikt, voor ongeveer 5000 liter per vlieguur. Als het coderen klaar is, doet Billy nog een laatste controle voor hij de gegevens naar de cockpit stuurt. De twee piloten komen toe bij het vliegtuig, de ene voert de "turn around" uit, terwijl de tweede een geheugenkaart met de gegevens voor deze opdracht in de vluchtcaptein invoert. Op de grond is een team bezig de A-400M aan de trekhaak vast te maken die aan een imposante tractor is gekoppeld. De "push back" wordt aangevat. De Atlas die niet kan draaien door plaatsgebrek wordt naar de taxibaan geduwd waar de motoren zullen worden gestart. De "slot" voor het opstijgen is gepland over een klein half uur. "Billy", die een ervaren loadmaster is, heeft meer dan elf jaar op C-130's doorgebracht, eerst als loadmaster en daarna als Flight engineer. Alvorens over te stappen op de A-400M, volgde hij een zeer grondige opleiding bij Airbus Defence in Sevilla.

Met dank aan Luitenant Kolonel Denis Gochen, Luitenant Ruben Helmus, en Adjudant Gert "Billy" Billiet, loadmaster A-400M (OT&E), voor hun medewerking bij dit artikel.

respecter la distanciation sociale qui est également de rigueur à bord. Pas de chargement de matériel non plus. L'écran affiche un poids total de 113.387 kg, dont 29.500 kg de carburant. Au retour à Melsbroek, l'avion « pèsera » encore 93.887 kg. Il aura consommé 19.500 kg de fuel, à raison de +/- 5000 litres/heure de vol. Lorsque l'encodage est terminé, Billy procède à une dernière vérification avant de transférer les données vers le cockpit. Les deux pilotes rejoignent l'avion, un effectue le « turn around » tandis que le second insère dans l'ordinateur de vol une carte mémoire reprenant les données propres à cette mission. Au sol, une équipe s'active à accrocher l'A-400M à la barre de remorquage reliée à un imposant tracteur de piste. Le « push back » est engagé. L'Atlas qui ne peut tourner par manque de place est poussé vers le taxiway où les moteurs vont être démarrés. Le « slot » prévu pour le décollage est prévu dans une « petite » demi-heure. « Billy », loadmaster expérimenté a passé plus de onze ans sur C-130 d'abord comme loadmaster ensuite en tant que Flight engineer. Avant de passer sur A-400M, il a suivi une formation très poussée chez Airbus Defence à Séville.

Merci au Lieutenant-colonel Avi. Denis Gochen, au Premier lieutenant Ruben Helmus, et à l'Adjudant Gert « Billy » Billiet, loadmaster A-400M (OT&E), pour leur collaboration.



Nazicht in de cargo.



Vérifications dans le cargo. (Serge Nemry)



De tractor zal de CT-02 naar de taxiway duwen.

Le tracteur de remorquage va pousser le CT-02 vers le taxiway. (Serge Nemry)



De tweede piloot voert een "turn around" uit.

« Turn around » effectué par le second pilote. (Serge Nemry)



De lijn in Melsbroek op 1 april 2021 om 10:30. CT-01, CT-02 en CH-12 ; de CT-03 is voor inspectie in deloods.

La ligne à Melsbroek le 01 avril 2021 à 10h30. CT -02, CT-01 et CH-12 ; le CT-03 est en inspection dans le hangar. (Serge Nemry)

# Achter de schermen van een bijzondere beschildering

Melsbroek, maandag 15 maart. De CH-01 beschilderd met een decoratie ter ere van de (bijna) ½ eeuw van de C-130 Hercules binnen de Belgische Luchtmacht, wordt voorgesteld aan de gespecialiseerde luchtvaartpers. De decoratie, voorgesteld door Kristof Moens, fotograaf en public-relations bij de 15de Wing, wordt unaniem geprezen voor zijn sobere vormgeving. Geen felle kleuren, gewoon grijs en wit op

de bestaande achtergrond. Majoor Guy Bodet, hoofd van het Smaldeel Maintenance C-130, openet het relaas van deze op het eerste gezicht eenvoudige beschildering, die echter in de loop der dagen aanleiding gaf tot een aantal onvoorzien "kleinigheden". Acties, reacties, zweet en een beetje stress! Maar zoals de CO zegt, "We Are 15th Wing".



Serge Nemry  
Vertaling Jacques Schelfaut

# Les coulisses d'une peinture spéciale

Melsbroek, lundi 15 mars. Le CH-01 revêtu d'une décoration honorant le (presque) ½ siècle du C-130 Hercules au sein de la Force aérienne belge, est présenté à la presse spécialisée aéronautique. La déco, proposée par Kristof Moens, photographe et public-relations au 15 Wing, fait l'unanimité pour son design sobre. Pas de couleurs éclatantes, juste du gris et

du blanc sur le fond existant. Le Major Guy Bodet, patron de l'Escadrille Maintenance C-130 nous ouvre le journal de cette mise en peinture, simple à première vue, mais qui va au fil des jours apporter son lot de « petits » imprévus. Actions, réactions, transpirations et un peu de stress! Mais comme le dit le CO, « We Are 15th Wing ».



Vortex bij het opstijgen.  
Vortex au décollage.  
(Kris Christiaen)



Adjudant Kristof Moens,  
ontwerper van het project "50 years".

Adjudant Kristof Moens,  
auteur du projet « 50 years ». (Serge Nemry).



Alvorens de stickers te plaatsen moet de oppervlakte licht  
geschuurd worden.

Un léger ponçage est nécessaire avant de placer les stickers.  
(Escadrille Maintenance)

## De keuze van het vliegtuig

Enkele maanden geleden was het oorspronkelijke project de verfraaiing van de Hercules CH-05, die zich toen bij SNAE (Sabena Aerospace) in de inspectiefase bevond. Een geschikte plaats om deze werkzaamheden uit te voeren met bovendien in de werkplaatsen alle benodigde apparatuur. Ons team van schilders en mechaniciens kon ook rekenen op de steun van de technici van het bedrijf. Toen wij het technisch informatieblad van de 05 raadpleegden, stelden wij vast dat de balansering van de rudder (verticaal stuurvlak) al aan zijn limiet zat. Toen we dus het gewicht van de verf en de stickers optelden, 40 g/m<sup>2</sup> voor de kleur en 240 g/m<sup>2</sup> voor de stickers, zou het gewichtsverschil zeker een probleem opleveren voor de balans en het koppel. Dit zou moeilijk te compenseren zijn, aangezien de marge klein is. De snelste oplossing was het roer van de CH-10 te halen (bewaard in onze voorraad reserveonderdelen). Maar, als het uit de verpakking kwam, moesten we onder ogen zien dat het niet onmiddellijk bruikbaar was. Sommige herstellingen waren noodzakelijk, vooral omdat het onderdeel ook sporen van corrosie vertoonde. Er zou te veel tijd verloren gaan om deze gebreken te verhelpen. Tenslotte vielen we terug op de CH-01, die net terug was van een opdracht in Afrika en ook geïspecteerd moest worden. Het is allemaal goed en wel, want het is de eerste Hercules die in juli 1972 in Melsbroek aankwam, wat ons dichter bij het 50-jarig bestaan van de "Herck" in de Luchtmacht brengt.

## Aan het werk!

Het 2D-project van Kristof wordt aangepast aan de "krommingen" van de C-130 en enigszins gewijzigd voor sommige posities. Na overweging wordt de originele zwart - geel - rode kokarde op zijn plaats gehouden en eenvoudigweg gemaskerd tijdens het werk. Dit bespaart veel tijd bij het schuren en verven. Naast het C-130 grijs worden twee kleuren gebruikt, donkergris en wit. Het donkergris is hetzelfde als dat wat gebruikt is voor de Dark Falcon van Vador te Florennes. Alle belettering

## Le choix de l'avion

Il y a quelques mois le projet initial prévoit de décorer le Hercules CH-05, alors en phase d'inspection chez SNAE (Sabena Aerospace). Un endroit adéquat pour mener à bien ce travail avec qui plus est, dans les ateliers, tout le matériel nécessaire. Notre équipe de peintres et mécanos peut aussi compter sur le support des techniciens de l'entreprise. Lorsque l'on a consulté la fiche technique du 05, on a constaté que l'équilibrage du rudder (gouvernail de direction) était déjà à la limite. Donc en ajoutant le poids de la peinture et des stickers, 40 g/m<sup>2</sup> pour la couleur et 240 g/m<sup>2</sup> pour les autocollants, la différence de poids allait certainement poser un problème au niveau de l'équilibrage et du couple. Ce sera difficile à compenser, la marge étant faible. La solution la plus rapide est de récupérer le rudder du CH-10 (préservé dans notre stock de pièces de rechange). Mais, quand il est sorti de la caisse il faut se rendre à l'évidence, il n'est pas utilisable immédiatement. Quelques réparations sont nécessaires d'autant que la pièce présente également des traces de corrosion. Trop de temps sera perdu pour remédier à ces défauts. Finalement, on se rabat sur le CH-01 qui vient de rentrer d'une mission en Afrique et va également entrer en inspection. C'est tout bon, puisqu'il s'agit du premier Hercule arrivé à Melsbroek en juillet 1972, ce qui nous rapproche des 50 ans du Herck à la Force aérienne.

## Au boulot!

Le projet 2D de Kristof est ajusté aux « courbes » du C-130 et quelque peu modifié pour certains positionnements. Après réflexion, la cocarde noir/jaune/rouge d'origine est maintenue en place, simplement masquée durant les travaux. Un gain de temps appréciable en matière de ponçage et de peinture. En dehors du gris C-130, deux couleurs sont utilisées, le dark grey et le blanc. Le dark grey est le même que celui qui a servi à Florennes sur le Dark Falcon de Vador. L'ensemble des lettrages et insignes, réalisé sur des stickers est pris en charge par Printhouse Defence



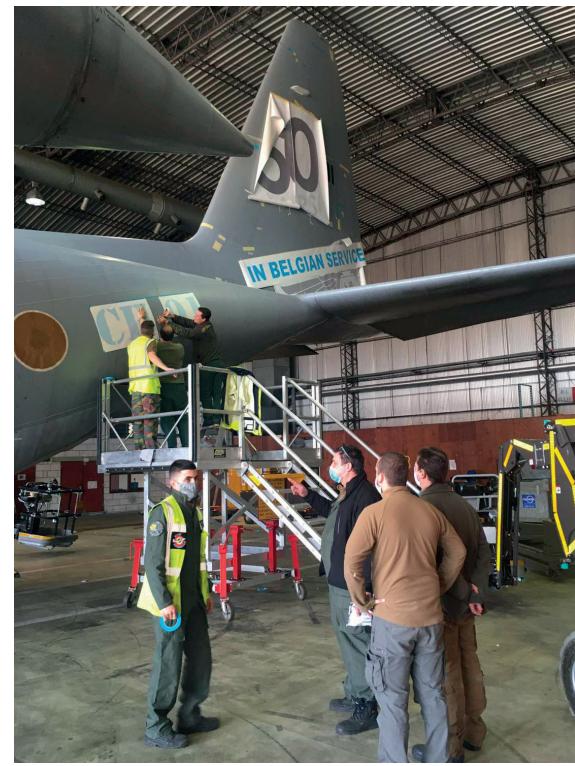
De zelfklevers zijn uitzonderlijk groot. Het vraagt heel wat handigheid om ze op het vliegtuig te plaatsen.

Les autocollants sont d'une taille imposante, il faut de la dextérité pour les appliquer sur l'avion. (Escadrille Maintenance)

en insignes, gemaakt op stickers, zijn gedaan door Printhouse Defence in Evere. De stickers, waarvan sommige een oppervlakte van enkele vierkante meters hebben, zullen op het vliegtuig worden aangebracht, waarbij erop zal worden toegezien dat de verplichte markeringen behouden blijven. Zij moeten meerdere malen worden gepresenteerd en in grootte worden aangepast aan de lijn van het vliegtuig. Helaas, door de vermelde problemen (rudder), verloren we de kans om te werken in de hangar van SNAE en moesten we terugvallen op onze goede oude Fromson (hangar van de jaren '50). Deze onvoorzien verandering van werkplek ontneemt ons ook het hefmaterieel en vooral de talrijke hefplatforms van Sabena Aerospace. De onderhoudsdienst van de A-400M schiet ons te hulp door ons drie "Manitou" toestellen te lenen samen met een airco-eenheid die enorm helpt bij het drogen van de verf. Dit is de solidariteit van de 15 Wing. Het worden twee weken werk verspreid over vijf weken. We steken onze handen in de verf en de lijm als we wat vrije tijd hebben tussen twee inspecties in. Veel van de mechanicien zijn voormalige C-Check C-130, dus ze zijn zeer ervaren. Het hele smaldeel gaat aan de slag en sommigen aarzelen niet om langer te werken, "we komen er wel", en het team is zeer gemotiveerd.

## "Balancing en weging".

Aan het einde van de werken duikt het probleem van het staartroer weer op. Met +/-10% van het oppervlak geschilderd en met de stickers erop geplakt, moet de uitbalansering opnieuw worden gecorrigeerd. Aangezien wij in onze hangar niet genoeg plaats hebben om een grote kraan te plaatsen en de "Blaton" bezet is, vragen wij Lufthansa Technik om gastvrijheid. Ze gaan akkoord, maar we zullen even moeten wachten, hun hangar is bezet door een van onze A-400Ms aan het einde van de inspectie. Zodra de CH-01 ter plaatse is, begint een team van de Interventie C-130 met het verwijderen van het staartroer, hiervoor wordt een FAUN kraan van de MT van de 1ste Wing in Beauvechain naar Melsbroek gestuurd. De operatie is delicate, omdat het staartroer, een



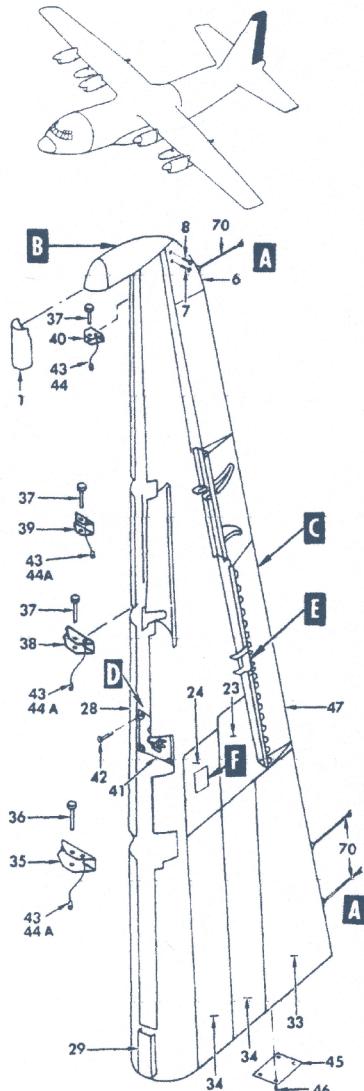
Het aanbrengen van de stickers CH01.

Collage des stickers CH-01.  
(Escadrille Maintenance)

à Evere. Les stickers qui présentent pour quelques-uns une surface de plusieurs m<sup>2</sup> vont être appliqués sur l'avion, en veillant à préserver les marquages obligatoires. À plusieurs reprises il faut les présenter et les adapter en dimensions à la ligne de l'avion. Malheureusement, suite aux quelques soucis évoqués (rudder), nous avons perdu l'opportunité de travailler dans le hangar de SNAE, on se rabat sur notre bon vieux Fromson (hangar des années 50). Ce changement imprévu du lieu de travail nous prive également du matériel de levage et surtout des plates-formes élévatrices en nombre chez Sabena Aerospace. La maintenance A-400M vient à notre secours en nous prêtant trois engins « Manitou » et un groupe airco qui aide grandement au séchage de la peinture. C'est cela la solidarité au 15 Wing. C'est parti pour deux semaines de travail réparties sur cinq semaines. On met les mains dans la peinture et on colle quand on a un peu de temps libre entre deux inspections. Pas mal de mécanos, sont des anciens du C-Check C-130 donc, très expérimenté. Toute l'escadrille se met au boulot et certains n'hésitent pas à jouer les prolongations horaires, on va y arriver, l'équipe très motivée.

## « Balancing et pesée »

À la fin des travaux, le problème de la gouverne de direction se pose à nouveau. Avec +/-10 % de la surface mise en peinture et avec le collage des stickers, il faut dans ce cas encore, rectifier l'équilibrage. Comme nous n'avons pas assez de place en hauteur dans notre hangar pour y placer une grande grue et que le « Blaton » est occupé, nous demandons l'hospitalité à Lufthansa Technik. C'est d'accord pour eux, mais il va falloir patienter un peu, leur hangar est occupé par un de nos A-400M en fin d'inspection. Dès que le CH-01 est sur place, une équipe de l'Intervention C-130 entreprend la dépose de la gouverne, pour y arriver une grue FAUN venant de l'MT 1<sup>er</sup> Wing à Beauvechain a été dépêchée à Melsbroek. L'intervention est délicate, car la gouverne de direction, élément mobile, est reliée à la dérive par quatre axes montés sur roulements avec balanciers. Doucement, patiemment, le rudder



beweeglijk element, met het verticale staartvlak is verbonden door vier assen die op gelagerde balanceergewichten zijn gemonteerd. Langzaam, geduldig, wordt het roer verwijderd en vervolgens op een speciaal voor dit doel ontworpen bank gelegd. De "balancing" (uitbalansering), zoals de technici zeggen, bestaat uit het toevoegen van gewicht aan het uiteinde van het balanceergewicht aan de andere kant van de vleugel. Dit werk wordt gedaan door gespecialiseerde technici van SNAE. Daarna wordt het al even complexe hermonteren met nauwgezette precisie uitgevoerd. Als het trimmen een half uur duurt, kost het een goede halve dag om het stuurvlak te demonteren en weer in elkaar te zetten. We dachten dat we klaar waren met het roer, maar tijdens een controle blijkt dat een bevestigingsbout niet vast zit, de schroefdraad is geforceerd. Terug naar Lufthansa voor de reparatie. Eindelijk vervoegt de CH-01 de Fromson en we beginnen met het wegen van het vliegtuig. Er moet worden vastgesteld of het zwaartepunt is gewijzigd. In dit geval beïnvloedt ook de toevoeging van verf en stickers deze parameter. Daartoe worden zes mobiele weegschalen achter de wielen geplaatst en beweegt het vliegtuig achteruit om erop te gaan staan. Verscheidene tests zijn noodzakelijk, vooral omdat het oppervlak van het platform niet echt vlak is en er wind is, waardoor de Hercules beweegt. Er worden twee wegingen geregistreerd met een klein procentueel verschil.

Op vrijdag 12 maart plannen we een bemanning van het 20<sup>ste</sup> Smaldeel om de grondcontrole uit te voeren, gevolgd door de FCF, de Functional

est retiré puis déposé sur un banc spécialement conçu pour cela. Le « balancing » (équilibrage) comme disent les mécanos, consiste en l'ajout de poids au bout d'un balancier à l'opposé de la voilure. Ce travail est opéré par des techniciens spécialisés venus de SNAE. Après, on attaque l'opération de remontage tout aussi complexe qui doit être réalisée avec précision méticuleuse. Si, la compensation prend une demi-heure, il faut compter une grosse demi-journée pour le démontage/remontage de la gouverne. On pensait en avoir terminé avec le rudder, lorsque lors d'une vérification il est constaté qu'un boulon de fixation ne serre pas, le fillet est forcé. Retour chez Lufthansa pour la réparation. Enfin, le CH-01 rejoint le Fromson et nous nous attelons à la pesée de l'avion. Il faut déterminer si le centre de gravité est modifié. Dans ce cas également l'ajout de peinture et de stickers influence ce paramètre. Pour cela six balances mobiles sont placées derrière les roues et l'avion recule pour se placer dessus. Plusieurs essais sont nécessaires d'autant que la surface de l'apron n'est pas vraiment plane et qu'il y a du vent ce qui fait bouger le Hercules. Deux pesées sont enregistrées avec un léger pourcentage de différence.

Le vendredi 12 mars, nous programmons avec la 20<sup>ème</sup> Escadrille un équipage qui va procéder au « ground check » (essais au sol) suivi du FCF, le « Functionnal Check Flight » qui doit certifier que tout est en ordre. L'avion est démarré vers 14h30 et entame le roulage vers le point fixe, alors que le vent souffle très fort jusqu'à provoquer une forte



Herstelling van een hydraulisch lek aan de "nose wheel steering actuators".  
Dit zijn de cilinders die de sturing verzekeren bij het rijden.

Réparation d'une fuite hydraulique aux "nose wheel steering actuators"  
qui sont les vérins qui assurent la conduite lors du roulage de l'avion. (Serge Nemry)



De afstelling van het "Temperature Datum Valve" die dient om de temperatuur aan de ingang van de turbine te meten TiT (Turbine Inlet Temperature).

Réglage de la « Temperature Datum Valve » qui sert à réguler la température à l'entrée de la Turbine TiT (Turbine inlet Temperature). (Serge Nemry)

Demonteren van het richtingsroer.

Démontage de la gouverne de direction.  
(Escadrille Maintenance)

De rudder, bewegend deel van  
het verticaal stabilisatievlak.

Le rudder, partie mobile  
de l'empennage vertical.  
(Escadrille Maintenance)

Het vroeg TENACITY  
om het project tot een goed  
einde te brengen.

De la ténacité, il en a fallu  
pour arriver au bout du projet.  
(Kris Christiaen)



De C-130 en de A-400M zullen tot het einde van het jaar  
naast elkaar blijven opereren.

Jusqu'à la fin de l'année, C-130 et A-400M v  
ont se côtoyer à Melsbroek. (Serge Nemry)





Check Flight, die moet bevestigen dat alles in orde is. Het vliegtuig werd om ongeveer 14.30 uur gestart en begon naar het startpunt te taxiën, terwijl het erg hard waaide, waardoor de linkervleugel bij het draaien een sterke helling vertoonde. De grondtesten brengen 5-6 kleine defecten aan het licht die vóór de vlucht moesten worden verholpen. Terug naar de hangar waar alle aanwezige mechaniciens meteen aan het werk gingen. De testvlucht wordt dan uitgesteld tot 15 maart, een paar uur voor de officiële presentatie. Aan het eind van de middag, na van alle kanten gefotografeerd te zijn, stijgt de CH-01 op richting Florennes voor een trainingsmissie bestaande uit het droppen van een lading. Bij de terugkeer "at home" telt de Hercules een totaal van 21.173 vlieguren. Dit werk, dat ondanks alle moeilijkheden werd voltooid, getuigt eens te meer van de grote solidariteit tussen de smaldeel van de 15 Wing en tussen de verschillende basissen van de Luchtcomponent. Congratulations and thank you for a Job well done !

*Met dank aan de CO, Majoor v/h vliegwezen Guy Bodet en het personeel van het Smaldeel Maintenance voor hun bijzondere samenwerking tijdens deze reportage.*

Een zijzicht aan de linkerkant bij het laden van paletten.

*Vue du côté gauche lors du chargement des palettes. (Kris Christiaen)*

inclinaison sur l'aile gauche alors qu'il vire. Les tests au sol identifient 5-6 petites pannes qui nécessitent une intervention avant tout vol. Retour au hangar où tous les mécanos présents s'attellent immédiatement à la tâche. Le vol d'essai est reporté au 15 mars, quelques heures avant son exhibition officielle. En fin d'après-midi, après avoir été photographié sous toutes les coutures le CH-01 décolle en direction de Florennes pour une mission d'entraînement qui consiste en un largage de charges. Au retour « at home » le Hercules affiche un total 21.173 h de vol. Ce travail mener à bien malgré les embûches montre une fois de plus la grande solidarité existante entre les escadrilles du 15 Wing de même qu'entre entre les différentes bases de la Composante Air. Congratulations and thank you for a Job well done !

*Merci au CO, le Major d'aviation Guy Bodet ainsi qu'au personnel de l'Escadrille Maintenance pour l'étroite collaboration lors de ce reportage.*



De CO en Ben Gilson,  
een man van het eerste uur.

Le CO et Ben Gilson,  
un vieux de la vieille ! (Serge Nemry)

De bemanning bestaande uit een boordcommandant een tweede piloot  
en een ingenieur vervoegen het toestel.

L'équipage, 1 Cdt de bord, 1 second pilote et 1 ingénieur de vol rejoignent  
l'avion. (Serge Nemry)



## Block training in een CoVid-19 rode zone



# SOLENZ



Overvlucht van het Corsikaanse eiland  
waar de Franse basis BA-126  
van Solenzara is ingeplant.

Survol de la Corse  
où est implantée la base  
française BA- 126 de Solenzara.  
(photo © 18<sup>th</sup> Squadron TTH)

Block training en zone rouge  
durant la pandémie de la CoVid-19

1Wing DetCO Solenzara '20  
LCL Avi WARNANT François CO 18Sqn  
Vertaling Jacques Schelfaut

In tegenstelling tot het jaar 2019, dat zich met de zeer intense en grootschalige oefening 'Tropical Storm' in Gabon in schoonheid afrondde, kende het 18<sup>de</sup> smaldeel een relatief moeilijk start van 2020. Gedurende de hele maand januari was de beschikbaarheid van onze NH90s TTH zeer laag, en wanneer we geleidelijk in regime leken te geraken, werden we opnieuw tot een halt geroepen door het tot dan toe vrijwel ongekende 'CoVid-19'. In slechts enkele dagen tijd moest quasi het geheel van vliegactiviteiten van de Belgische Defensie stopgezet

**A** lors que l'année 2019 s'était clôturée en beauté avec l'exercice de grande ampleur et très intense « Tropical Storm 19 » au Gabon, la mise en route début 2020 fut relativement compliquée pour la 18<sup>ème</sup> Escadrille avec une très faible disponibilité des NH90 TTH durant tout le mois de janvier. A peine montés en régime, notre élan fut stoppé net par l'arrivée d'un virus jusqu'alors relativement méconnu, la 'CoVid-19'. En quelques jours seulement, mi-février, la quasi-totalité des activités de vol au sein de la Défense belge a dû être

# ARA '20



worden. De luchtcomponent kon, naar zijn gekende gewoontes, vrij snel het hoofd terug boven water houden door het voorstellen van een plan waarbij initieel de vluchten op een beredeneerde manier werden hervat om vervolgens progressief in kracht toe te nemen. Dit natuurlijk steeds onder de heersende maatregelen ten gevolge van de gezondheidscrisis die we allen doorgingen. Echter is de impact van een dergelijke pandemie kolossaal van aard en werd ook Defensie niet gespaard. Een totale reorganisatie drong zich op met als doel een zo hoog mogelijk operationeel niveau te behouden en terzelfder tijd het personeel en zijn naasten te vrijwaren. De vele oefeningen die op het programma stonden werden als gevolg stuk voor stuk geannuleerd. Tot de dag dat...

arrêtée. La force aérienne, comme à son habitude, a pu rapidement sortir la tête hors de l'eau en proposant un plan permettant une reprise des vols de façon raisonnée initialement, pour ensuite monter progressivement en puissance, sous certaines conditions par rapport à la crise sanitaire que nous traversons. Néanmoins, l'impact d'une telle pandémie est colossal et la Défense n'a pas été épargnée. Une réorganisation complète s'est donc imposée en essayant de maintenir un niveau d'opérationnalité aussi haut que possible tout en préservant et protégeant le personnel et leur famille. Une des conséquences est que tous les exercices programmés sont tombés l'un après l'autre, car jugés trop à risque par les temps qui courraient. Jusqu'au jour où...

## SOLENZARA '20



Landing op een berghelling.

Atterrissage sur un flanc de montagne.  
(photo © 18<sup>th</sup> Squadron TTH)



De Corsikaanse maquis,  
berucht als onderkomen  
voor onafhankelijkstrijders .

Le maquis corse,  
réputé pour avoir abrité  
des indépendantistes.  
(photo © 18<sup>th</sup> Squadron TTH)



Op de kalender van het 18<sup>de</sup> smaldeel stonden na de zomer nog een twee weken durende block training in oktober in Solenzara (Corsica, Frankrijk) en drie vluchtsimulator sessies van telkens een week in Le Luc (Var, Franrkijk) in november. De situatie in deze twee regio's degradeerde progressief van categorie groen in augustus naar oranje begin september, tot zelfs rood korte tijd later. Beteekende dit het einde van alle activiteiten en een letterlijk verloren 2020?

Natuurlijk strooide het Corona virus roet in het eten, zowel privé als op professioneel vlak, maar het was ondenkbaar om verslagen te blijven toekijken, vooral omdat deze oefening in Corsica essentieel was voor het behalen en behouden van onze kwalificaties.

De 1 Wing besliste dus om zijn kans te wagen. En dit liep niet van een leien dakje, want er moest bij verschillende instanties aangeklopt worden, welke de noodzaak niet vanuit hetzelfde oogpunt bekeken en waaruit meerdere discussies ontsproten. Maar dankzij de wil om vooruit te gaan en dankzij het vermo-gen van onze eigen organi-satie om zich opnieuw heruit te vinden en oplossingen te vinden, zijn we uiteindelijk tot een akkoord gekomen inzake de block training in Solenzara.

Een overlevingsoefening geeft wat pit aan deze ontplooiing.



Après l'été, le calendrier d'exercices de la 18<sup>ème</sup> Escadrille comptait encore un block training à Solenzara (Corse, France) de deux semaines début octobre 2020 et trois fois une semaine de simulateur à Le Luc (Var, France) étaillées sur novembre-décembre 2020. La situation sanitaire dans ces deux régions s'est progressivement dégradée en passant d'une zone catégorisée verte au mois d'août, orange début septembre et même rouge peu de temps après. Cela allait-il signifier l'annulation du reste des activités à l'étranger et une année 2020 littéralement perdue ? Certes ce corona virus a chamboulé nos vies privées et professionnelles, mais il était hors de question d'être fataliste et de rester les bras ballants pour autant, étant donné que l'exercice en Corse se révélait essentiel pour l'obtention et/ou le maintien des qualifications.

Le 1 Wing a donc voulu tenter sa chance. Cela n'a pas été de tout repos, car il a fallu se frotter à certaines instances qui ne le voyaient initialement pas du même œil, ce qui a débouché notamment sur d'après négociations, mais grâce à la volonté d'aller de l'avant et la capacité propre à notre organisation de se réinventer et d'innover pour dégager des solutions, nous sommes finalement arrivés à un accord concernant le block training à Solenzara.

Un exercice de survie donne un peu de piment à ce déploiement.  
(photo © 18<sup>th</sup> Squadron TTH)





De opgelegde maatregelen voor de inwerkingstelling van deze oefening bestonden hoofdzakelijk uit:

- Een medisch preventieplan voor vertrek
- Een bewustmaking van alle deelnemers dat alle ogen op het detachement gericht zijn, en dus de noodzaak dat de opgelegde maatregelen strikt gerespecteerd dienen te worden. Indien niet, kan dit ook op niveau Defensie zwaardere gevolgen hebben.
- Het consequent respecteren van de basisregels die gelden voor alle militairen.
- Het vastleggen van één enkele sociale bubbel (het volledige detachement) tegenover de lokale bevolking en Franse militairen.
- Het onderverdelen van het detachement in 5 sub-bubbles van elk 12 personen (mix varend personeel, maintenance en steungroep) voor alle activiteiten waarbij de basisregels niet strikt konden nageleefd worden. Dit om ervoor te zorgen dat in het geval van een besmetting het hele detachement geïnfecteerd zou kunnen geraken. Daarbij konden ook de activiteiten gevrijwaard worden door de 'gezonde' sub-bubbles.
- Eén centraal logement in een hotel dat weinig of geen andere gasten zou ontvangen.
- Georganiseerde maaltijden bestaande uit ontbijt in het hotel, lunch-pakket 's middags en een (privé) restaurant 's avonds.
- Specifiek CoVid-19 materiaal zoals alcoholgel, javelwater, maskers, enz werd in grote hoeveelheid voorzien.
- Zeer specifieke maatregelen voor bepaalde activiteiten (vervoer via lucht of baan, werkplaatsen, communicatie, interactie met Frans militair personeel, eventueel ook met burgers, sportactiviteiten, ...)
- De weg te volgen in geval van mogelijke besmetting tot en met het repatriëren van een positief geteste patiënt.
- De te ondernemen stappen bij terugkeer naar België, alsook de quarantaine en testing.

Ik moet toegeven dat het geheel aan maatregelen zeer beperkend was, maar aan de andere kant toch noodzakelijk en efficiënt om een correcte bescherming van het personeel tegen deze zeer besmettelijke virus te kunnen garanderen.

Het detachement bestond uit 58 personen: 10 piloten, 6 cabin operators, 6 assistent cabin operators, 3 MAOT, 18 techniekers, 3 Air Ops, 2 mission planners, 1 survival instructeur, 1 EXO, 2 DSO, 3 CIS, 1 persoon in medische

Les mesures imposées pour la mise en œuvre de cet exercice consistaient essentiellement en :

- Un plan de prévention médicale avant le départ ;
- Une conscientisation accrue de l'ensemble des participants quant au fait que tous les projecteurs étaient tournés vers notre détachement, quant à la nécessité du respect strict des mesures imposées et quant aux conséquences au niveau Défense que cela pourrait engendrer en cas de manquement(s) grave(s) ;
- Des gestes barrières devant être appliqués en permanence (= règle de base) par tous les Mil belges participants à cet exercice ;
- La constitution d'une seule et même bulle sociale (le détachement principal) à part entière vis-à-vis des locaux et militaires français ;
- La subdivision du détachement en 5 sous-bulles de 12 personnes (mixte de personnel navigant, de la maintenance et de support) pour toutes les activités durant lesquelles les gestes barrières ne pouvaient être strictement appliquées. Ceci afin d'éviter que si une personne s'avère infectée, tout le Det ne soit considéré comme contaminé, et ainsi permettre la poursuite des activités avec les sous-bulles 'saines' restantes ;
- Un logement centralisé à un seul et même hôtel qui n'accueillait que très peu d'autres clients et dont les accès étaient fermés à toute personne extérieure durant cette période ;
- Des repas organisés, à savoir à l'hôtel le matin, sous forme de lunch packet à midi et au restaurant (privatisé) le soir ;
- Du Mat spécifique CoVid-19 fourni en quantité suffisante: Gel, alcool, eau de javel, masques, etc. ;
- Des mesures plus spécifiques et propres aux diverses activités (transports par route, transports par air, lieu de travail, communication, interactions potentielles avec le Pers Mil FRA, contacts éventuels avec les civils, activités sportives individuelles, week-end, etc.) ;
- De la marche à suivre en cas de suspicion d'un cas, jusqu'au rapatriement d'un patient testé positif à la CoVid-19 ;
- Des démarches à entreprendre en vue du retour en Belgique, ainsi que des conditions de quarantaine et testing.

Il faut avouer que l'ensemble de ces mesures était relativement contraignant, mais néanmoins totalement nécessaire et efficace afin de protéger le personnel contre ce fléau très contagieux.

# SOLENZARA '20

De, aan de Belgen toegewezen t echnische loods HM4 .

Le hangar technique  
HM4 dédié aux Belges.  
(photo © 18<sup>th</sup> Squadron TTH)



steun en 2 chauffeurs. Een vijftiental personen kwam in versterking voor het transport van het materiaal over de weg en via de ferry voor en na de oefening. De primaire objectieven van deze block training waren:

1. (Her)kwalificeren Full Ops van alle crewmembers in het landen met brown-out (zanderige omgeving), bergvluchten, IFR, bergsurvival en indien mogelijk in het vliegen met underslung;
2. Het voortzetten van de vorming van nieuwe crewmembers (2 piloten en 2 assistent cabin operators) en hen zo veel mogelijk ervaring te laten opdoen;
3. De operationele test campagne van vluchten met de mitraillleur 'MAG';
4. De groepscohesie aansterken om de toekomst en een transitie van NH90 TTH naar een nieuwe LUH helikopter te verzekeren.

Lors de ce block training, le détachement principal était composé de 58 personnes : 10 pilotes, 6 opérateurs cabine, 6 assistants opérateur cabine, 3 opérateurs MAOT, 18 maintenanciers, 3 Air Ops, 2 planificateurs de mission, 1 instructeur survie, 1 EXO, 2 DSO, 3 CIS, 1 personne en appui médical et 2 chauffeurs. Une quinzaine de personnes ont été appelées en renfort pour le transport du matériel par route et ferry avant et après exercice. Les objectifs primaires de ce block training étaient de :

1. (Re)qualifier tous les membres d'équipage full Ops en poser et décollage poussière, en vol en montagne, en vol IFR, en survie en montagne et si possible en vol avec charge sous élingue ;
2. Poursuivre la formation des membres d'équipage dernièrement arrivés (2 pilotes et 2 assistants cabine opérateur) et ainsi leur faire engranger un maximum d'expérience ;





Om dit alles te kunnen doen, werden er twee NH90 TTH ontplooid, elk met een potentieel van ongeveer 40 vlieguren. Het is makkelijk te zeggen dat Solenzara een uitzonderlijke oefenomgeving biedt! Quasi elk type training kan er uitgevoerd worden op slechts 5 minuten vliegen van de basis. En daarbovenop zijn de meteorologische condities een stuk beter dan in België.

Men kan dus gerust vaststellen dat de 1 Wing de verdienste heeft gehad het initiatief te nemen en door specifieke en strikte maatregelen voor te stellen toch een ontplooiing in een rode zone in alle veiligheid heeft kunnen bewerkstelligen. Dankzij het professionalisme, de toewijding en de flexibiliteit van het personeel was deze oefening een succes. Jammer genoeg was dit slechts van korte duur. Door de intensivering van de pandemie moest onze militaire autoriteit opnieuw de vijzen aanspannen met als gevolg dat vele oefeningen opnieuw op het laatste moment werden geannuleerd.

3. Mener la campagne d'essai opérationnelle (OT&E) des mitrailleuses 'MAG' ;

4. Renforcer la cohésion de groupe requise pour reconstruire le futur et pour assurer la transition du NH90 TTH vers un nouvel hélicoptère LUH.

Pour ce faire, deux NH90 TTH ont été déployés avec un potentiel d'une quarantaine d'heures chacun. L'on peut aisément dire que Solenzara offre un environnement de travail exceptionnel ! En effet, quasiment tous les types d'entraînement peuvent y être effectués à seulement cinq minutes de vol de la base. De plus, les conditions météorologiques sont nettement plus favorables qu'en Belgique.

Force est de constater que le 1 Wing a eu le mérite de prendre l'initiative et ainsi d'entrouvrir une porte en proposant des mesures spécifiques strictes et appropriées afin de permettre un déploiement en zone rouge en toute sécurité durant cette pandémie, qui fut en l'occurrence un succès





Op het moment van schrijven woedt het debat betreffende de simulatorsessies de komende weken in de Var. Het is duidelijk dat we nog niet het laatste hebben gehoord van CoVid-19, maar laten we toch hopen dat 2021 toegevender is dan 2020...

grâce au professionnalisme, à l'engagement et à la flexibilité du personnel concerné. Malheureusement, ceci n'a été que de courte durée car le regain en intensité de la pandémie (2<sup>ème</sup> vague) a amené nos autorités militaires à devoir resserrer la vis avec comme conséquence que bon nombre d'exercices ont à nouveau dû être annulés en dernière minute.

A l'heure où je rédige ces quelques lignes, les débats sont en cours concernant les sessions de simulateur dans le Var lors des semaines qui viennent. Nous n'avons pas fini d'entendre parler de cette CoVid-19, mais espérons tout de même que l'année 2021 sera plus clément que 2020...



# WINGS

BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION

Prachtige foto van de "Dark Falcon"  
in de winter

Superbe cliché du « Dark Falcon »  
en période hivernale. (Boris Hermand)

