

# La composante Air, aujourd’hui et demain De Luchtcomponent, vandaag en morgen

Un entretien avec le général-major aviateur Frederik Vansina,  
Commandant de la composante Air  
Een interview met generaal-majoor vlieger Frederik Vansina,  
Commandant van de Luchtcomponent

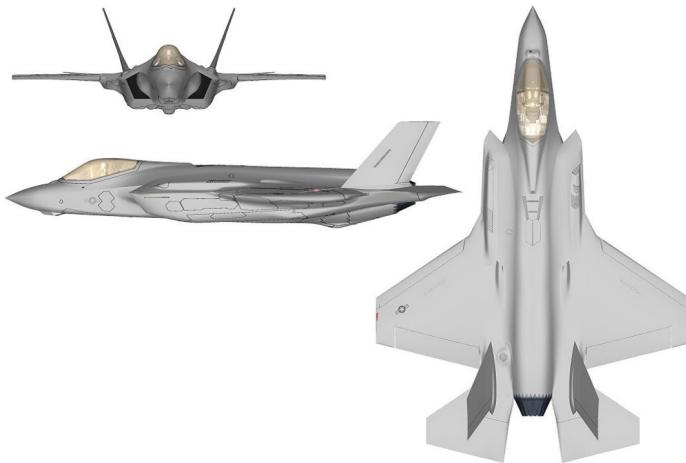
Propos recueillis par Jo COELMONT et Bertrand HAYEZ

*Op 15 januari 2014 werd Generaal-majoor vlieger Frederik Vansina aangesteld als Commandant van de Luchtcomponent. Op 15 januari 2020 werd hij daarnaast verkozen tot zeventiende voorzitter van de European Air Group (EAG). Deze intergouvernementele organisatie coördineert de operationele samenwerking tussen de luchtmachten van de lidstaten. Op 17 september van dit jaar 2020, heeft hij zijn functie van Commandant van de Luchtcomponent overdragen aan generaal-majoor vlieger Thierry Dupont en werd hij Assistant Chief of Staff Strategy (ACOS Strat). Het is dus met een rijke ervaring dat hij een blik werpt op onze Luchtcomponent voor een “status quaestionis” die resoluut toekomstgericht is.*

*Le 15 janvier 2014, le général-major aviateur Frederik Vansina a été nommé commandant de la composante Air. Le 15 janvier 2020, il a en outre été élu dix-septième président de l'European Air group (EAG). Cette organisation intergouvernementale coordonne la coopération opérationnelle entre les forces aériennes des États membres. Le 17 septembre de cette année 2020, il a transmis sa fonction de commandant de la composante Air au général-major aviateur Thierry Dupont et est devenu Assistant Chief of Staff Strategy (ACOS Strat). C'est donc avec une grande expérience qu'il porte un regard sur notre composante Air pour un « état de la question » résolument orienté vers l'avenir.*

## D’abord une question d’actualité : quel impact la crise de la Covid-19 a-t-elle eu sur la composante Air ?

On ne peut pas nier que – comme tout le monde – nous avons été surpris. La priorité a été de préserver les capacités, tant humaines que matérielles. Nous avons d’abord réduit les opérations de maintenance et les vols d’entraînement pour nous donner le temps de mettre en place les mesures adéquates pour la protection du personnel et de l’informer sur les nouvelles circonstances dans lesquelles il nous faut à présent opérer. Il va de soi que les tâches essentielles continuaient d’être assurées : le SAR<sup>1</sup>, la surveillance de l’espace aérien (QRA<sup>2</sup>) dans les États baltes et au-dessus du Benelux. Le transport n’a jamais cessé ses activités non plus et a effectué plus particulièrement dix vols de rapatriement de plusieurs centaines de citoyens belges, européens et non européens bloqués aux quatre coins du monde, en Chine, en Afrique, ...



Three-view of the F 35-A

© Domaine public, commons.wikimedia

<sup>1</sup> Search and Rescue

<sup>2</sup> Quick Reaction Alert

Ensuite, nous avons pu revenir graduellement à la normale, même s'il nous faut désormais – et comme tout le monde – apprendre à vivre « *with the new abnormal* », en intégrant par exemple structurellement les nouvelles contraintes dans la vie quotidienne : c'est ainsi que les C-130 ont été remis en service plus vite que les F-16, autour desquels les techniciens de maintenance ont plus de difficultés à respecter les distances de sécurité. Néanmoins, les missions continuent, avec le QRA, les opérations comme *Inherent Resolve* à partir du mois d'octobre, etc., le tout dans un nouvel environnement, à l'ombre des quatre T (*testing, tracking, tracing, treating*).

Les leçons qui peuvent être tirées de ces semaines de crise sont nombreuses. Bon nombre de procédures ont été adaptées ou vont l'être. Les partages de bonnes pratiques ont été fructueux, y compris entre composantes, et des métiers tombés un peu en désuétude depuis la fin de la guerre froide sont revenus sur le devant de la scène, je pense notamment à l'expertise CBRN<sup>3</sup>.

Les rares spécialistes de cette matière sont revenus sous les projecteurs, et nous étions contents de pouvoir les consulter. Ce qui doit nous inspirer une réflexion importante, de manière plus générale : si on laisse disparaître un savoir-faire, cela peut coûter très cher et le maîtriser à nouveau risque de prendre beaucoup de temps et de moyens.

**La décision est tombée l'année passée pour le remplacement du F-16 par le F-35 et le calendrier en est déjà connu.  
Sur le plan des défis et des opportunités, qu'est-ce que cela représente dans la pratique pour la composante Air ?**

On peut dire, sans jeu de mots facile, que le programme F-35 a maintenant vraiment décollé.

En effet, 500 avions ont déjà été livrés (ils seront plus de 3000, à terme).

De plus, 1000 pilotes et 9000 techniciens ont déjà été formés de par le monde. L'expérience pratique commence aussi à s'accumuler de façon significative.

---

<sup>3</sup> Acronyme pour les formes de combat non-conventionnelles: Chimique-Bactériologique-Radiologique-Nucléaire.

Pour la Belgique, l’année 2023 est marquée d’une pierre blanche : elle inaugure la transition entre les deux appareils. Le retrait des F-16 s’étalera de 2023 à 2028, parallèlement à l’introduction du F-35 qui deviendra opérationnel à partir de 2025 à Florennes et à partir de 2027 à Kleine Brogel.

Cela représente une montagne de défis, et plus encore pour une force aérienne aux dimensions modestes.

Tout commence par le personnel qui doit être formé pour le nouveau matériel. La barre est très haute, pour les techniciens en particulier : avec le F-35, ils devront être encore plus polyvalents. La philosophie de la maintenance changera également par rapport à ce qu’ils connaissent actuellement, car certains échelons vont disparaître entre le niveau organique dans les unités et l’entretien de haut niveau réalisé directement dans l’industrie. Ce n’est donc pas une simple adaptation, mais une petite révolution. Le problème du recrutement et de la rétention de cette catégorie de personnel est déjà un défi en soi pour la Défense sur le marché de l’emploi. Certains aspects vont aussi prendre de l’importance, comme la protection. La sécurité de ces systèmes d’armes ultrasophistiqués est essentielle et c’est encore un domaine pour lequel il faudra davantage recruter. Ensuite seulement viendra le tour des pilotes, dont la formation sur F-35 débutera en 2023 aux États-Unis.

Le second volet de la transition a trait à l’infrastructure. Si nous ne voulons pas que nos avions et leurs pilotes soient obligés de rester aux États-Unis, les bâtiments spécifiques (hangars, halls de maintenance, simulateurs, etc.) doivent être prêts à les accueillir sur nos bases dès mi 2024 en vue d’atteindre l’opérationnalité en 2025. Sans oublier qu’il n’y a pas que les F-35 qui entraînent des besoins nouveaux en infrastructure. Les A400-M ou les nouveaux drones ont aussi des besoins spécifiques et tout cela doit être pratiquement mené de front. Or tout le monde sait que bâtir est une entreprise de longue haleine, en particulier dans le cadre des marchés publics, où de longues procédures et multiples contraintes légales viennent s’ajouter aux délais de construction. Nous attendons une décision du gouvernement pour lancer la demande d’accord préalable.

Voilà donc résumée en deux volets une multitude de défis que nous sommes déterminés à relever. Avec le renouvellement du matériel qui s’amorce, et en particulier grâce au F-35, la composante Air restera cet outil permettant au gouvernement belge de continuer de faire partie des contributeurs décisifs dans l’ensemble du spectre des capacités aériennes.



© Airbus

May 2020: CT02, first Belgian A400-M, ready for test flights

**Defensie – en alvast een luchtmacht – is een hoogtechnologische onderneming. Het komt er bovendien op aan om permanent aan de top te staan van al de technologische evoluties en soms zelfs revoluties. Hoe kunt u verzekeren dat de F-35 vanaf de ingebruikname tot de uitfasering haar technologische voorsprong weet te vrijwaren?**

Vooraf wil ik erop wijzen dat een permanent streven naar een technologische voorsprong geen luxe is, wel een *must*. Dat was zo ten tijde van de koude oorlog. En vandaag is het relevanter dan ooit. Dat blijkt overduidelijk uit de talrijke operaties waaraan wij in de afgelopen decennia hebben deelgenomen, op eender welk continent. Wie technologisch niet kan bijbenen, levert geen bijdrage tot het welslagen van een operatie, integendeel.

Wij zijn een kleine luchtmacht en stellen ons dan ook bescheiden op. Nochtans mag ik van mijn collega's *Air Chiefs* horen dat zij de Belgische Luchtmacht op wereldvlak inzake competentie in de top 10 plaatsen. Hun woorden. Niet die van mij. Zij verwijzen steeds naar ons professioneel optreden en de opgedane ervaring. Ik geef graag één voorbeeld. Wanneer er tijdens de operaties in Libië delicate nachtelijke zendingen op de planning stonden, dan werden die toegekend aan de Belgische piloten, gekend voor hun precisie en een gepaste terughoudendheid. Terughoudendheid wil zeggen een "*red card holder*" en onze intussen alom gekende richtlijn "*in case of doubt, there is no doubt*". Bij twijfel keer je terug met je wapens. Daar is niets mis mee, integendeel.

Maar dit vraagt tevens dat je beschikt over een vliegtuig uitgerust met de gepaste wapens, die je met de hoogste precisie kan inzetten, en dat je een hoge overlevingskans hebt om veilig terug te keren. Met de F-16 kunnen we dit tot op heden doen. Omdat we in een "F-16 parteneraat" met de USAF en de Europese F-16 gebruikers de hele vloot permanent *up-to-date* hebben gehouden. Het gaat hier enerzijds om de vliegveiligheid te bestendigen en anderzijds om met *upgrades* het hoofd te bieden aan nieuwe dreigingen. We doen dat al een halve eeuw lang. Maar nu worden we geconfronteerd met technologische dreigingen van een nieuwe generatie. De F-16 raakt op het einde van zijn "operationele" levensduur.

Met de F-35 staan we klaar voor de toekomst. We zetten de gekende weg verder. We staan opnieuw voor aan een samenwerkingsverband tussen de VS en de Europese F-35 gebruikers, analoog aan dit van het F-16 programma.

Als we de gevechtsvliegtuigen die de USAF stationeert op Europese bodem in rekening brengen, dan wordt de F-35 in de eerstvolgende jaren een standaard jachtvliegtuig op ons continent. Inderdaad, niet het enige. Maar het aantal toestellen en deelnemende landen (tot op heden zeven Europese landen) is indrukwekkend. Dit geeft alvast een eerste garantie.

Verder is het belangrijk te noteren dat binnen enkele jaren de F-35 in de VS het enige vliegtuig zal zijn voor de tactische *combat forces* van zowel de USAF, de Navy als de Marines. De USAF zal daarnaast over een beperkt aantal vliegtuigtypes beschikken voor zeer specifieke operaties, zoals strategische bommenwerpers. En de politieke doelstelling van de VS is duidelijk. Zij willen overal ter wereld worden gehoord. Daarom zullen zij blijvend al de vereiste financiële middelen en het nodige personeel inzetten om de F-35 tot alvast 2070 *state of the art* te houden. Wij kennen intussen hun

technische standaarden. Die zijn zeer hoog. Wij kennen dus trein en bestemming en haken onze wagon hieraan vast om zodoende onze gevechtsvliegtuigen eens te meer vijftig jaar lang relevant te houden. Ik maak mij hierover geen zorgen.

Ik wens hier nog één punt aan toe te voegen. Bij operaties kan de F-35 snel en veilig grote volumes data uitwisselen met andere vliegtuigen, schepen, special forces en grondtroepen die worden ingezet. En tevens met de operationele HQ's. Dit vliegtuig kan dus optreden als een battle manager. Ook deze eigenschap van de F-35 wordt blijvend gegarandeerd en dat stelt mij gerust.



© VADOR – COMOPS AIR-BE Defence

Fighting Falcon F-16

**Wanneer ons land besluit om deel te nemen aan buitenlandse militaire operaties dan opteert het steeds om dit te doen in nauwe samenwerking met meerdere internationale partners. Deze zijn niet allen uitgerust met F-35's. Kunnen we ook hier spreken van zowel uitdagingen als opportuniteiten?**

Samen met onze talrijke internationale partners hebben wij heel wat ervaring opgebouwd omtrent samenwerking tijdens operaties. Met de “*European Participating Air Forces*”<sup>4</sup> aan wij hierover steeds in permanent overleg.

In de toekomst zullen wij veel partners “herontdekken” met wie we hebben samengewerkt in Joegoslavië, Afghanistan, Libië en het Midden-Oosten. Partners die intussen over identieke F 35’s beschikken. Er worden geen varianten op de markt gebracht. Dat is een van de sterke punten van het programma. De kans is dus groot dat, als wij de opdracht krijgen om deel te nemen aan buitenlandse operaties, wij niet het enige land zullen zijn dat F-35’s inzet. Dat is een eerste geruststelling.



Belgian Air Force Mirage V in 1978

© SSgt David E. Shaffer, USAF

---

<sup>4</sup> Deelnemende landen: Nederland, Denemarken, Noorwegen, Portugal en België.

Daarnaast blijft het inderdaad belangrijk om tevens een even hechte samenwerking uit te bouwen met deze partners die andere toestellen inzetten. Ik denk hierbij in bijzonder aan Frankrijk, een land waarmee we vaak samen operaties voeren en meerdere samenwerkingsaccoorden hebben afgesloten. De rol van vierde-generatie gevechtsvliegtuigen is nog niet uitgespeeld. Ik ben momenteel (bij beurtrol) directeur van de “European Air Group”. Dit is een samenwerkingsverband, met zetel in het RAF station High Wycombe (GBR), waar permanente vertegenwoordigers van zeven Europese luchtmachten<sup>5</sup> de taak hebben om een “inter-operationele” inzet van vierde- en vijfde-generatie gevechtsvliegtuigen te bevorderen. Meer nog. De doelstelling is het op punt stellen van een beveiligde data-transfer die toelaat dat een toestel van de vijfde generatie ook een van de vierde generatie kan aansturen. Dit leidt niet enkel tot complementariteit. In bepaalde gevallen is hier sprake van integratie. In specifieke operaties zullen enkel toestellen van de vijfde generatie worden ingezet. Voor andere operaties zal geopteerd worden voor een welbepaalde mix. Soms zullen vliegtuigen van de vierde generatie afdoende zijn. Alles wordt bepaald door de aard en de fase van het conflict. Het doel is de operationele output van al de partners te optimaliseren en de samenwerking en solidariteit te bestendigen.

**Même si on ne peut pas comparer les capacités des différentes générations d'avions, il est clair que trente-quatre F-35 n'offriront pas les mêmes possibilités de mise en œuvre que nos cent-soixante F-16 (et autres Mirage-V) d'autan. Le niveau d'ambition de notre composante Air a donc changé. Que pourrons-nous faire demain ?**

Il y a d'abord un aspect quantitatif à cette question. On sait que l'OTAN fonctionne selon un processus de planification des capacités, le *Nato Defense Planning Process* (NDPP), au cours duquel on envisage la situation sous l'angle des quantités. Et à ce niveau, l'OTAN attend de la Belgique qu'elle puisse déployer un certain nombre d'avions en plus de la mission QRA<sup>6</sup>. Actuellement, notre capacité de déploiement est de 10 appareils, mais la Vision stratégique 2030 avait défini une capacité aérienne inférieure. Avec trente-quatre F-35, ce nombre diminue à une capacité de 6 avions. Si

---

<sup>5</sup> Deelnemende landen: FRA, DEU, GBR, ITA, ESP, NLD en BEL.

<sup>6</sup> Cette mission requiert une capacité de 6 avions.

on veut revenir à une capacité expéditionnaire équivalente au niveau actuel, cela passera par une tranche d’achat supplémentaire portant notre flotte à 45 appareils, et même 48 pour tenir compte d’une inévitable attrition : n’oublions pas que nous parlons d’un système d’armes qui va voler pendant cinquante ans. Au-delà de ces chiffres, je n’ai pas de réponse à cette question, dont la réponse est avant tout politique.

Toutefois, même si la quantité est une qualité en soi, je voudrais quand même souligner que le potentiel d’un avion aussi performant que le F-35 est énorme. Par ailleurs, le nombre de pilotes ne va pas diminuer sensiblement, en tout cas pas dans les mêmes proportions que la flotte. En gardant un effectif suffisant de pilotes « *combat ready* », on reste donc capable d’assurer un nombre de prestations significatif. On pourrait d’autre part objecter que cette flotte réduite va être sollicitée davantage, a fortiori si on maintient un nombre suffisant de participations aux opérations. Cependant, toute la partie « *entraînement* » sera sensiblement moins gourmande en heures de vol réelles grâce à l’utilisation intensive des simulateurs. Ce choix résulte surtout des besoins de discréption autour de la haute technologie embarquée dans le F-35 – dont l’utilisation aux fins d’entraînement compromettrait inutilement la sécurité –, mais contribue également pour une part non négligeable à l’augmentation de la durée de vie des avions.

## **Welke boodschap wilt u als ACC meegeven?**

Één: wij bieden jongeren een mooie werkomgeving aan. Met nieuwe gevechtsvliegtuigen, helikopters, transportvliegtuigen, drones en een nieuw luchtverkeerscontrolecentrum dat nauw samenwerkt met onze “burgerpartner”. We creëren een stimulerende omgeving voor jongeren die intussen van “*digital nature*” zijn. Daarenboven kan je rekenen op de gekende sfeer van een “*band of brothers and sisters*”.

Twee: wij willen ook een kleine, maar betrouwbare partner zijn die blijvend figureert in de top 10 van de meest gerespecteerde luchtmachten. Hiermee bezorgen wij de regering een performant instrument dat zij kan inzetten waar en wanneer zij dit nodig acht.

Drie: het welzijn van onze medewerkers staat centraal. Dit gaat niet enkel over een beter statuut. Wij willen ook meer verantwoordelijkheid toekennen aan de “*base commanders*”, aan een “*bottom up*” deelnemen van medewerkers bij het uitwerken van

nieuwe werkmethodes en een goede werksfeer. En ja, de infrastructuur is her en der aan vernieuwing toe. Daar wordt aan gewerkt.

Vier: ik wijs erop dat “een job bij Defensie” stabiliteit biedt. Ook in uitzonderlijke omstandigheden, zoals bij een pandemie. Dan steken wij – bij Defensie – zelfs een tandje bij. Kortom, ik kijk uit naar jongeren die ons willen vervoegen. *Join us!*

**Mots clés : Composante Air, avenir, F-35, A400-M**

**Trefwoorden: Luchtcomponent, toekomst, F-35, A400-M**