



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE LANDSVERDEDIGING

COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE

Woensdag

Mercredi

18-04-2018

18-04-2018

Avond

Soir

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld sp.a	Open Vlaamse Liberalen en Democraten socialistische partij anders
Ecolo-Groen cdH	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be
--	--

INHOUD

Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: vertegenwoordigers US Air Force – Lockheed Martin – Hoorzitting met:	1
- Jeff Gates, US Air Force colonel, F-16 System Program Manager	1
- Michael Weaver, US Air Force colonel, chief Combat Forces Division	1
- Mike McSpadden, Lockheed Martin, director Systems Engineering Division, F-16 chief engineer	1
- Thomas Jones, Lockheed Martin, principal engineer, F-16 Structural Integrity <i>Sprekers: Jeff Gates</i> , colonel US Air Force, F-16 System Program Manager, Alain Top , Tim Vandenput , Georges Dallemagne , Julie Fernandez Fernandez , Peter Buysrogge , Richard Miller , Veli Yüksel , Hendrik Bogaert , Damien Thiéry , Wouter De Vriendt , Thomas Jones , Lockheed Martin, Principal Engineer, F-16 Structural Integrity, Mike McSpadden , Lockheed Martin, Director, Systems Engineering Division, F-16 Chief Engineer, Michael Weaver , colonel US Air Force, Chief, Combat Forces Division, Dirk Van der Maelen , Benoit Hellings , Dirk Van Mechelen	1
Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16-vliegtuigen van de Luchtcomponent: projectbureau ACCaP - Hoorzitting met:	25
- Harold Van Pee, kolonel	26
- Steven Lauwereys, luitenant-kolonel <i>Sprekers: Harold Van Pee</i> , kolonel (ACCAP), Georges Dallemagne , Hendrik Bogaert , Alain Top , Dirk Van der Maelen , Julie Fernandez Fernandez , Peter Buysrogge , Veli Yüksel , Peter De Roover , voorzitter van de N-VA-fractie, Steven Lauwereys , luitenant-kolonel (ACCAP)	26

SOMMAIRE

Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: représentants US Air Force – Lockheed Martin – Audition de:	1
- Jeff Gates, US Air Force colonel, F-16 System Program Manager	1
- Michael Weaver, US Air Force colonel, chief Combat Forces Division	1
- Mike McSpadden, Lockheed Martin, director Systems Engineering Division, F-16 chief engineer	1
- Thomas Jones, Lockheed Martin, principal engineer, F-16 Structural Integrity <i>Orateurs: Jeff Gates</i> , colonel US Air Force, F-16 System Program Manager, Alain Top , Tim Vandenput , Georges Dallemagne , Julie Fernandez Fernandez , Peter Buysrogge , Richard Miller , Veli Yüksel , Hendrik Bogaert , Damien Thiéry , Wouter De Vriendt , Thomas Jones , Lockheed Martin, Principal Engineer, F-16 Structural Integrity, Mike McSpadden , Lockheed Martin, Director, Systems Engineering Division, F-16 Chief Engineer, Michael Weaver , colonel US Air Force, Chief, Combat Forces Division, Dirk Van der Maelen , Benoit Hellings , Dirk Van Mechelen	1
Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: bureau du projet ACCaP – Audition de:	25
- Harold Van Pee, colonel	26
- Steven Lauwereys, lieutenant-colonel <i>Orateurs: Harold Van Pee</i> , colonel (ACCAP), Georges Dallemagne , Hendrik Bogaert , Alain Top , Dirk Van der Maelen , Julie Fernandez Fernandez , Peter Buysrogge , Veli Yüksel , Peter De Roover , président du groupe N-VA, Steven Lauwereys , lieutenant colonel (ACCAP)	26

COMMISSIE VOOR DE LANDSVERDEDIGING

van

WOENSDAG 18 april 2018

Avond

COMMISSION DE LA DEFENSE NATIONALE

du

MERCREDI 18 avril 2018

Soir

De openbare commissievergadering wordt geopend om 20.05 uur en voorgezeten door mevrouw Karolien Grosemans.

01 Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: vertegenwoordigers US Air Force – Lockheed Martin – Hoorzitting met:

- Jeff Gates, US Air Force colonel, F-16 System Program Manager
- Michael Weaver, US Air Force colonel, chief Combat Forces Division
- Mike McSpadden, Lockheed Martin, director Systems Engineering Division, F-16 chief engineer
- Thomas Jones, Lockheed Martin, principal engineer, F-16 Structural Integrity

De **voorzitter**: First of all I would like to welcome our American guests. Thank you very much for attending our Defence committee. I apologize for our delay. I understand that you will briefly introduce yourselves and colonel Gates will deliver a short presentation.

01.01 **Jeff Gates** (*Engels*): Thank you Madame chairperson, distinguished representatives, for the invitation to participate in today's information exchange with the Belgian parliament regarding the F-16 programme. I am colonel Jeff Gates, from the United States Air Force (USAF). I am the F-16 system programme manager. With me today I have colonel Michael Weaver, United States Air Force. He is the chief combat forces division and he also chairs the Multinational Fighter Program operational and logistical requirements subcommittee. To his right I have Mike McSpadden, Lockheed Martin, director of systems engineering and the F-16 chief engineer. To his right I have Tom Jones from Lockheed Martin, principal engineer for F-16

La réunion publique de commission est ouverte à 20 h 05 par Mme Karolien Grosemans, présidente.

01 Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: représentants US Air Force – Lockheed Martin – Audition de:

- Jeff Gates, US Air Force colonel, F-16 System Program Manager
- Michael Weaver, US Air Force colonel, chief Combat Forces Division
- Mike McSpadden, Lockheed Martin, director Systems Engineering Division, F-16 chief engineer
- Thomas Jones, Lockheed Martin, principal engineer, F-16 Structural Integrity

La **présidente**: First of all, I would like to welcome our American guests. Thank you very much for attending our Defence committee. I apologize for our delay. I understand that you will briefly introduce yourselves and colonel Gates will deliver a short presentation.

01.01 **Jeff Gates** (*en anglais*): Thank you Madam chairperson, distinguished representatives, for the invitation to participate in today's information exchange with the Belgian parliament regarding the F-16 programme. I am colonel Jeff Gates, from the United States Air Force (USAF). I am the F-16 system programme manager. With me today I have colonel Michael Weaver, United States Air Force. He is the chief combat forces division and he also chairs the Multinational Fighter Program operational and logistical requirements subcommittee. To his right I have Mike McSpadden, Lockheed Martin, director of systems engineering and the F-16 chief engineer. To his right I have Tom Jones from Lockheed Martin, principal engineer for F-16

structural integrity.

I have this team of experts with me today to provide you with the best answers possible regarding the service life of the F-16. I am fully aware of the Lockheed Martin report, which provides an assessment on the Belgium aircraft of achieving their certified life.

The structure reports are not special products. All F-16 partners get similar reports on an annual basis. The purpose of the report is to provide the Belgian air force with data required to determine inspection intervals and maintenance strategies for every aircraft within their F-16 fleet. I just want to keep all of you aware that this is just one piece of the puzzle that the Belgian air force should consider when they're determining the future of their fleet of fighter aircraft.

To help set the stage, there is currently no effort underway anywhere to extend the certified service life of any block 15 F-16 aircraft. The United States retired its block 15 aircraft many years ago. The USAF continues to operate later versions of the F-16. We have block 25's, 30's, 40's and 50's, which have very different structures and improved capability.

Madame chairperson, distinguished representatives, we await your questions.

De **voorzitter**: Thank you very much for your introduction. Colleagues, I hereby open this questions round.

01.02 Alain Top (sp.a): Kunnen de vertegenwoordigers van de US Air Force zeggen of de Amerikaanse steun voor de F-16-vloot zal worden voortgezet als de levensduur ervan wordt verlengd tot 2034?

Van Lockheed Martin zou ik willen vernemen of een SLEP van meer dan 2.000 vlieguren op Block-15-toestellen mogelijk is.

01.03 Tim Vandenput (Open Vld): Wij hebben eerder vandaag gehoord dat de US Air Force wel over voldoende gegevens zou beschikken om te bepalen of de structuur van onze vliegtuigen goed genoeg is en om te kunnen beslissen over een levensduurverlenging. In de schriftelijke antwoorden ontkent de US Air Force dat echter. Bovendien is de 90%-registratie een verplichting. Wat is nu precies de juiste procedure?

Om de levensduur van onze F-16's te kunnen verlengen, zou de US Air Force enkele toestellen

structural integrity.

I have this team of experts with me today to provide you with the best answers possible regarding the service life of the F-16. I am fully aware of the Lockheed Martin report, which provides an assessment on the Belgium aircraft of achieving their certified life.

The structure reports are not special products. All F-16 partners get similar reports on an annual basis. The purpose of the report is to provide the Belgian air force with data required to determine inspection intervals and maintenance strategies for every aircraft within their F-16 fleet. I just want to keep all of you aware that this is just one piece of the puzzle that the Belgian air force should consider when they're determining the future of their fleet of fighter aircraft.

To help set the stage there is currently no effort underway anywhere to extend the certified service life of any block 15 F-16 aircraft. The United States retired its block 15 many years ago. The USAF continues to operate later versions of the F-16. We have block 25's, 30's, 40's and 50's, which have very different structures and improved capability.

Madame chairperson, distinguished representatives, we await your questions.

La **présidente**: Thank you very much for your introduction. Colleagues, I hereby open this questions round.

01.02 Alain Top (sp.a): Les représentants de l' US Air Force peuvent-ils nous confirmer que le soutien américain pour la flotte des F-16 sera poursuivi si elle est prolongée jusqu'en 2034?

Je souhaiterais apprendre de Lockheed Martin si un SLEP de plus de 2 000 heures de vol est possible pour des F-16 du lot de production Block 15?

01.03 Tim Vandenput (Open Vld): Nous avons appris aujourd'hui que l'US Air Force disposerait bel et bien de données suffisantes pour déterminer si la structure de nos avions permet de décider d'une prolongation de la durée de vie. Or dans ses réponses écrites, l'US Air Force a démenti cette information. Par ailleurs, l'enregistrement à 90 % est obligatoire. Pourriez-vous nous préciser quelle procédure doit être suivie?

Pour pouvoir prolonger la durée de vie de nos F-16, l'US Air Force devrait démanteler et réviser

moeten ontmantelen en reviseren vooraleer ze een nieuwe certificering kunnen krijgen.

Is dat inderdaad de juiste procedure? Is de US Air Force bereid dat te doen? Is men ervan op de hoogte dat onze toestellen kampen met corrosieproblemen? Komt dat vaker voor? Met welke belangrijke parameters moet naast de metaalsterkte nog rekening worden gehouden voor een beslissing over de levensduurverlenging?

01.04 Georges Dallemagne (cdH): Allereerst zou, volgens een Belgisch document van november 2015 dat werd aangevoerd ter rechtvaardiging van de aankoop van nieuwe toestellen, de productie van de F-16's in 2017 worden stopgezet. Voor zover ik weet is dat nog niet gebeurd.

Hoe lang zal de productie nog worden voortgezet? Welke landen kopen nog steeds F-16's? In dat document staat ook dat er tegen 2035 geen technische ondersteuning meer verleend zal worden door de Amerikanen. Klopt dat?

Ik zie de samenhang niet tussen de door Lockheed Martin opgestelde documenten van april 2017 en februari 2018 waarin wordt uitgelegd dat de levensduur van de toestellen met verschillende jaren kan worden verlengd, en het document waarin wordt gewaarschuwd dat de toestellen enkel nog voor *air policing* mogen gebruikt worden. Dit lijkt mij een fundamentele tegenstelling. Kunt u dat toelichten?

01.05 Julie Fernandez Fernandez (PS): Het verschil tussen uw rapporten verbaast ons: wat rechtvaardigt dit verschil op zo'n korte tijd? We hebben in de *dark room* een rapport ontdekt dat niet door de commissie, maar door de regering werd gevraagd. Met welke bedoeling werd dat rapport gevraagd? Heeft u de eventuele economische return van deze overheidsopdracht voor België besproken met de minister?

01.06 Peter Buysrogge (N-VA): Over de twee memo's van 26 april 2017 en 12 februari 2018 is er al geruime tijd enige spraakverwarring onder de commissieleden.

Kunnen de heren aantonen of het nu gaat om een studie over metaalmoetheid, dan wel over levensduurverlenging? Kan Lockheed Martin de luchtwaardigheid van de vliegtuigen garanderen voorbij de 8.000 uren? Zijn daar kosten aan verbonden?

01.07 Richard Miller (MR): Beschikt u over

quelques appareils avant qu'ils puissent obtenir une nouvelle certification.

Cette procédure est-elle bel et bien correcte? L'US Air Force est-elle disposée à la mettre en œuvre? Est-on informé du fait que nos appareils ont des problèmes de corrosion? Ce problème se pose-t-il plus souvent? Outre la force métallique, quels paramètres importants doivent-ils être pris en considération en vue de prendre une décision sur la prolongation de la durée de vie des F-16?

01.04 Georges Dallemagne (cdH): D'abord, d'après un document belge de novembre 2015 qui a servi à défendre l'achat de nouveaux avions, la ligne de production des F-16 serait fermée en 2017. À ma connaissance, ce n'est toujours pas le cas.

Pour combien de temps est-elle encore ouverte? Quels pays continuent-ils à acquérir des F-16? Le même document dit encore qu'il n'y aurait plus de support technique américain d'ici 2035. Est-ce vrai?

Je ne vois pas la cohérence entre les documents rédigés par Lockheed Martin en avril 2017 et février 2018 expliquant que les avions peuvent être prolongés de plusieurs années et celui qui avertit que ces avions ne peuvent être utilisés que pour de *l'air policing*. La contradiction me semble fondamentale: pouvez-vous l'expliquer?

01.05 Julie Fernandez Fernandez (PS): Nous sommes étonnés en effet de l'écart entre vos rapports: qu'est-ce qui justifie cette différence en très peu de temps? En *dark room*, nous avons découvert un rapport qui n'avait pas été demandé par la commission mais par le gouvernement. Quel était le but de cette demande? Avez-vous travaillé avec le ministre sur de possibles retours économiques pour la Belgique sur ce marché?

01.06 Peter Buysrogge (N-VA): Depuis un certain temps, les membres de la commission sont déjà divisés sur la portée des mémos du 26 avril 2017 et du 12 février 2018.

Ces messieurs pourraient-ils démontrer s'il s'agit d'une étude sur la fatigue du métal ou sur la prolongation de la durée de vie? Lockheed Martin est-elle en mesure de garantir la navigabilité des avions au-delà des 8 000 heures de vol? Cette option a-t-elle un coût?

01.07 Richard Miller (MR): Disposez-vous

studies inzake het hele vliegtuig, en niet enkel over de metalen structuur, meer bepaald voor de Belgische F-16's? Werkt u voor de F-35's aan een verfijnder model om de veroudering van het toestel te bepalen?

Ik neem nota van uw voorafgaande opmerking: de twee studies hadden betrekking op het onderhoudsinterval. Op basis daarvan kan de Belgische Luchtcomponent het onderhoud van de toestellen organiseren. Die studies hebben geen betrekking op de verlenging van de levensduur.

01.08 Veli Yüksel (CD&V): Kan de Amerikaanse delegatie op basis van materiaal als radars en dergelijke de levensduur voorspellen van de toestellen van de Belgische luchtmacht? Welke ingrepen zijn concreet nodig om de levensduur van de Belgische F-16's te verlengen met 6 jaar of zelfs tot 2037, zoals vermeld in de tweede studie? En kunnen wij onze vloot inderdaad 6 jaar langer laten vliegen zonder bijkomende kosten?

01.09 Hendrik Bogaert (CD&V): Is het absoluut noodzakelijk dat 90% van de vluchtgegevens van elk vliegtuig sinds de ingebruikname ervan geregistreerd moet zijn om de levensduur van het toestel te kunnen voorspellen? Ik verwijs daarbij naar de richtlijn IAT ENSB 09/001. Als 90% van de vluchtgegevens niet is geregistreerd, is het dan een optie dat de Belgische Defensie nu IAT-trackers plaatst na een soort van technische momentopname van de slijtage van het toestel, en dan verder registreert met behulp van die trackers om de maximale levensduur te voorspellen?

01.10 Damien Thiéry (MR): Volgens de heer Gates werden de F-16's Block 15, die vergelijkbaar zijn met de Belgische toestellen, in de Verenigde Staten buiten dienst gesteld. Een eerdere spreker beweerde echter dat de F-16's Block 15 door een eenvoudige wijziging omgevormd kunnen worden tot F-16's Block 30 of Block 50, wat een verlenging van de levensduur van de Belgische toestellen rechtvaardigt.

Waarom hebben de Verenigde Staten beslist om de F-16's Block 15 niet langer te gebruiken? Kunt u bij de vragen over het einde van de productie telkens aangeven over welk type toestel het gaat? Het is de bedoeling dat we kunnen achterhalen of de levensduur van de Belgische toestellen kan verlengd worden, maar ook tegen welke prijs.

01.11 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): In de studies van april 2017 en februari 2018 van Lockheed Martin wordt onder meer geconcludeerd dat men de Belgische vloot een aantal extra jaren

d'études portant sur l'ensemble de l'avion et pas seulement sur la structure métallique, en particulier pour les F-16 belges? Pour le F-35, travaillez-vous à une modélisation plus fine du vieillissement de l'appareil?

Je prends note de votre remarque liminaire: les deux études concernaient les intervalles d'entretien; elles permettaient à la Force aérienne belge d'organiser la maintenance des appareils et ne portaient pas sur leur prolongation.

01.08 Veli Yüksel (CD&V): La délégation américaine peut-elle prévoir la durée de vie des appareils de la force aérienne belge en utilisant du matériel tel que des radars? Quelles interventions concrètes faut-il pour prolonger la durée de vie des F-16 belges de 6 ans, voire jusqu'en 2037, comme indiqué dans la deuxième étude? Et pouvons-nous effectivement faire voler notre flotte 6 ans de plus sans frais supplémentaires?

01.09 Hendrik Bogaert (CD&V): Est-il absolument nécessaire que 90 % des données de vol de chaque avion depuis leur entrée en service soient enregistrées pour pouvoir prédire la durée de vie de l'appareil? Je renvoie à cet effet à la directive IAT ENSB 09/001. Si 90 % des données de vol ne sont pas enregistrées, le placement par la Défense belge de *trackers* IAT après une sorte de relevé technique de l'usure de l'appareil, et l'enregistrement ultérieur des données à l'aide de ces *trackers*, constituent-ils une option?

01.10 Damien Thiéry (MR): D'après M. Gates, les F-16 Block 15, comparables aux avions belges, ont été retirés du service aux États-Unis. Or, un intervenant précédent prétend qu'une simple modification du Block 15 pouvait le transformer à peu près en Block 30 ou Block 50, ce qui justifie une prolongation des appareils belges.

Pourquoi les États-Unis ont-ils décidé de se passer des Block 15? Aux questions portant sur la fin de la production, pouvez-vous préciser à chaque fois de quel type d'appareil il s'agit? Le but est de savoir si les avions belges peuvent être prolongés mais aussi à quel prix.

01.11 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Dans les études de Lockheed Martin d'avril 2017 et de février 2018, le constructeur conclut notamment qu'il serait possible que la flotte belge soit maintenue

operationeel zou kunnen houden mits een structurele analyse van de metaalmoetheid en dergelijke meer. Heeft het bedrijf zich daarvoor gebaseerd op de individuele gegevens van onze F-16-vloot?

Van de heer Gates zou ik willen weten of de Belgische Defensie zijn diensten inderdaad een aantal theoretische modellen heeft bezorgd over de toekomstige operationele inzet van onze F-16's, die zij dan hebben gebruikt bij hun inschatting van de belasting, de levensduur en dergelijke meer?

De **voorzitter**: Ik wil wel vragen om voorzichtig te zijn met het beantwoorden van vragen die raken aan de lopende procedure voor het vervangingsdossier van de F-16, dit om die procedure niet te compromitteren.

01.12 Jeff Gates (Engels): Lots of questions. What I am going to do: I will try and cover a lot of similarity between many of these questions. I will give kind of the overview answer and then I will turn to my colleagues for detailed structural analysis.

First, for F-16, I heard the terms "SLEP" and "extension" used a lot. I want to be very careful here with the words that we use. It is not possible to extend the certified service life of a Block 15 with the information that we have right now. Extending the service life, much what we are doing to our Block 40 and Block 50 aircrafts in the United States Air Force, was only done after we did full scale durability testing. We actually took an aircraft and put it into a machine and vibrated it for many hours until it broke into pieces. Then, we can take the information from that and extract it and determine which pieces needed to be rebuilt, replaced, or have doublers put on them, so that we could extend the life past the certified service life.

I have heard the term "soft SLEP" and I assume this is what you mean. I will draw an analogy here for an automobile. There is a difference between highway miles and city miles. City miles, or even off road miles, are much rougher on your vehicle than highway miles. You are on a nice, smooth road on a highway mile and you are not doing hard accelerations or braking or any of that kind of stuff. So it wears a lot less on the vehicle than stop and go or hitting a lot of potholes that you would see in the city. So all we are explaining here, is that there is a difference in methodology, that we could go from actual to equivalent flight hours, and that is taken into account that you have flown a lot of highway miles that were a lot easier on your aircraft structure. Hence we determine a severity factor,

opérationnelle durant quelques années de plus moyennant une analyse structurelle de la fatigue du métal et d'autres paramètres. L'entreprise a-t-elle fondé ses conclusions sur les données individuelles de notre flotte de F-16?

Je voudrais demander à M. Gates si la Défense belge a bien remis à ses services des modèles théoriques sur le déploiement opérationnel futur de nos F-16 et si ces derniers ont ensuite été utilisés pour évaluer, entre autres, les sollicitations auxquelles seront soumis les avions et leur durée de vie?

La **présidente**: Afin de ne pas compromettre la procédure en cours pour le remplacement des F-16, je voudrais demander aux orateurs de faire preuve de la plus grande prudence lorsqu'ils répondront aux questions touchant à cette procédure.

01.12 Jeff Gates (en anglais): Lots of questions. What I am going to do: I will try and cover a lot of similarity between many of these questions. I will give kind of the overview answer and then I will turn to my colleagues for detailed structural analysis.

First, for F-16, I heard the terms "SLEP" and "extension" used a lot. I want to be very careful here with the words that we use. It is not possible to extend the certified service life of a Block 15 with the information that we have right now. Extending the service life, much what we are doing to our Block 14 and Block 15 aircrafts in the United States Air Force, was only done after we did full scale durability testing. We actually took an aircraft and put it in a machine and vibrated it for many hours until it broke into pieces. Then, we can take the information from that and extract it and determine which pieces needed to be rebuilt, replaced, or have doublers put on them, so that we could extend the life past the certified service life.

I have heard the term "soft SLEP" and I assume this is what you mean. I will draw an analogy here for an automobile. There is a difference between highway miles and city miles. City miles, or even off road miles, are much rougher on your vehicle than highway miles. You are on a nice, smooth road on a highway mile and you are not doing hard accelerations or breaking or any of that kind of stuff. So it wears a lot less on the vehicle than stop and go or hitting a lot of potholes that you would see in the city. So all we are explaining here, is that there is a difference in methodology, that we could go from actual to equivalent flight hours, that is taken into account that you have flown a lot of highway miles that were a lot easier on your aircraft structure. Hence we determine a severity factor,

and that severity factor will give you an idea of how many equivalent flight hours you can get to. It is still 8000. That is the number. But it is whether it is equivalent flight hours or actual flight hours.

So right now, what Lockheed has done, is they have rudimentary data of a small sample set, a small population of the aircraft, I believe the number is 16, that do have data recorders on them. They have taken that information. In a perfect world, they would have had the IAT, they would have had individual recorders on every aircraft since day one, and you would have a very accurate picture of what your severity factor is right now.

That has not been there. So they have a very small sample. And they are forecasting what they believe the severity factor will be. What they and I are recommending is that, if you are going to go to equivalent flight hours, in accordance with the structural bulletin that the United States has put out, you will still need to collect 90 percent of that data off of each of the aircrafts and then you can use that data to figure out what your severity factor is.

So, in the short term, they are saying it probably will be possible. They will then need to collect two to three years worth of data before they can refine those numbers. And it is kind of a gamble right now. It could turn out so that the data they have right now, might have been all highway miles. And there could be a whole lot more city miles that are coming in your future. So that severity factor will be continuously updated with all the data that they receive. So that severity factor right now, which is less than one, which gives you the hope that you could switch to effective equivalent flight hours, it could go the opposite on you. You could find out that you are driving a lot more city miles and it is actually going to reduce the number of equivalent flight hours that you will get before you hit 8000 in your certified life.

So with that, I will turn it over to Tom Jones and see what he wants to fill in.

01.13 Thomas Jones (Engels): I will try to expand a little bit on what colonel Gates said with regard to EFH and AFH, because there seems to be a lot of confusion. I am hearing a lot of questions from the body related to those two calculations.

As colonel Gates said, it is a manner in which we relate the usage of your airplane to how it was certified. Your airplanes were certified to an 8 000 hour requirement. In order to extend that requirement, that would be the definition of a SLEP. SLEP means you are extending the certified service

and that severity factor will give you an idea of how many equivalent flight hours you can get to. It is still 8 000. That is the number. But it is whether it is equivalent flight hours or actual flight hours.

So right now, what Lockheed has done, is they have rudimentary data of a small sample set, a small population of the aircraft, I believe the number is 16, that do have data recorders on them. They have taken that information. In a perfect world, they would have had the IAT, they would have had individual recorders on every aircraft since day one, and you would have a very accurate picture of what your severity factor is right now.

That has not been there. So they have a very small sample. And they are forecasting what they believe the severity factor will be. What they and I are recommending is that, if you are going to go to equivalent flight hours, in accordance with the structural bulletin that the United States has put out, you will still need to collect 90 percent of that data off of each of the aircrafts and then you can use that data to figure out what your severity factor is.

So, in the short term, they are saying it probably will be possible. They will then need to collect two to three years worth of data before they can refine those numbers. And it is kind of a gamble right now. It could turn out so that the data they have right now, might have been all highway miles. And there could be a whole lot more city miles that are coming in your future. So that severity factor will be continuously updated with all the data that they receive. So that severity factor right now, which is less than one, which gives you the hope that you could switch to effective equivalent flight hours, it could go the opposite on you. You could find out that you are driving a lot more city miles and it is actually going to reduce the number of equivalent flight hours that you will get before you hit 8 000 in your certified life.

So with that, I will turn it over to Tom Jones and see what he wants to fill in.

01.13 Thomas Jones (en anglais): I will try to expand a little bit on what colonel Gates said with regard to EFH and AFH, because there seems to be a lot of confusion. I am hearing a lot of questions from the body related to those two calculations.

As colonel Gates said, it is a manner in which we relate the usage of your airplane to how it was certified. Your airplanes were certified to an 8 000 hour requirement. In order to extend that requirement, that would be the definition of a SLEP. SLEP means you are extending the certified service

life of your airplane. So when you hear the term "soft SLEP" that is not an extension of your certified service life. That is simply getting to the 8 000 hours the airplane was originally designed for, but because it has flown harder or not flown exactly the way we designed it, we have to do some structural modifications to make sure it will actually get to that 8 000 hours.

On top of that, you have the AFH/EFH-calculation. So if you are recording your data and you know exactly how your airplanes were flown, then we can look at that data and we can say: you are either flying more severe or less severe than we designed the airplane for. Therefore your equivalent flight hours, based on that 8 000 hour certification, the severity factor is greater than one or less than one. In your case, it is less than one, based on our preliminary investigation of the limited data that we have gotten off of your strain gage recorders.

As the colonel said, in an ideal world we would like to have at least 90 percent of the capture rate. The MIL standard that the US Air Force employs does have a requirement for IAT-data with a 90 percent capture rate. So that is where that information comes from, that is where that requirement is driven from.

Let me look through the rest of your questions here. Knowing all of that information, what is the procedure if you do want to extend your certified service life, which is what the USAF has done on their Block-40 and Block-50 airplanes. I heard someone say the Block-15 being the same as the Block-40 or 50. It is not. It is a very different airframe from a structure standpoint. As the colonel alluded to, to extend the certified service life, you would need to take a Block-15 airframe, subject it to a full scale durability test, which as he alluded to is the shaking of the airplane, to determine what the longest life time we could get would be, based on your requirements.

Suppose you would come to us with a requirement to get 10 000 hours out of the airframe, for example. We would design a test programme to try to achieve that 10 000 hour design life. We would test the airplane to 20 000 hours, which is the requirement, it's a two-lifetime test. Then we would do various modifications to the structure to ensure that it reached that life, either during the test or prior to the test, depending on how your retrofit programme was going to be structured.

Then we would have to run the test through all those things, obviously identifying things that break or have issues, as we go along. There is no

life of your airplane. So when you hear the term "soft SLEP" that is not an extension of your certified service life. That is simply getting to the 8 000 hours the airplane was originally designed for, but because it has flown harder or not flown exactly the way we designed it, we have to do some structural modifications to make sure it will actually get to that 8 000 hours.

On top of that, you have the AFH/EFH-calculation. So if you are recording your data and you know exactly how your airplanes were flown, then we can look at that data and we can say: you are either flying more severe or less severe than we designed the airplane for. Therefore your equivalent flight hours, based on that 8 000 hour certification, the severity factor is greater than one or less than one. In your case, it is less than one, based on our preliminary investigation of the limited data that we have gotten off of your strain gage recorders.

As the colonel said, in an ideal world we would like to have at least 90 percent of the capture rate. The MIL standard that the US Air Force employs does have a requirement for IAT-data with a 90 percent capture rate. So that is where that information comes from, that is where that requirement is driven from.

Let me look through the rest of your questions here. Knowing all of that information, what is the procedure if you do want to extend your certified service life, which is what the USAF has done on their Block-40 and Block-50 airplanes. I heard someone say the Block-15 being the same as the Block-40 or 50. It is not. It is a very different airframe from a structure standpoint. As the colonel alluded to, to extend the certified service life, you would need to take a Block-15 airframe, subject it to a full scale durability test, which as he alluded to is the shaking of the airplane, to determine what the longest life time we could get would be, based on your requirements.

Suppose you would come to us with a requirement to get 10 000 hours out of the airframe, for example. We would design a test programme to try to achieve that 10 000 hour design life. We would test the airplane to 20 000 hours, which is the requirement, it's a two-lifetime test. Then we would do various modifications to the structure to ensure that it reached that life, either during the test or prior to the test, depending on how your retrofit programme was going to be structured.

Then we would have to run the test through all those things, obviously identifying things that break or have issues, as we go along. There is no

guarantee that it will actually get to that point, because the structure may get to a point where it simply can't go any further and we've got all the life out of it that we are going to get.

So, there is a significant amount of risk with that. Especially, I would say, with the Block-15 structure, because it is a much weaker and lighter designed aeroplane than the post Block, the Block-40's and 50's.

That is the process for extending the certified service life. It's a full-scale durability test to two lifetimes. That is why there is no Block-15 users right now that are seeking a certified life extension, because that testing doesn't exist and it is very expensive.

I am reading through the questions.

There was a question about whether we could guarantee the airworthiness beyond 8 000 hours. My answer would be right now your aeroplane is certified to 8 000 hours, so I cannot guarantee it beyond 8 000 hours at this point, without further testing or certification to do so.

Do we have studies dealing with the entire aeroplane, not just structure? I am going to defer that question to Mr. McSpadden, as he is more involved with the rest of the airframe.

01.14 Mike McSpadden (Engels): We have conducted studies on the other parts of the aircraft, like the wiring of the aircraft, the electrical generators. Over time, as these components get overhauled and re-overhauled, they become with a reliability that is not as good onto some other components. Also, if we want to change for instance the radar on your aircraft, we would also have to upgrade environmental control systems. So, one system impacts the other system. You have to take those things into consideration.

01.15 Thomas Jones (Engels): Currently the F-16 production line is closed. There is a plan to start it up again in the near future, but as of right now it is closed.

What is required to use the EFH calculations that we discussed? It would be retrofitting your aeroplanes with flight data recorders. We would like to have them on all your aeroplanes. We would like to capture 90% of your data. That is the requirement in the middle standard, in a perfect world. The 90% is probably not as hard a line as having recorders on all your aeroplanes. So, if you had them on all your aeroplanes and some of them were not

guarantee that it will actually get to that point, because the structure may get to a point where it simply can't go any further and we've got all the life out of it that we are going to get.

So, there is a significant amount of risk with that. Especially, I would say, with the Block-15 structure, because it is a much weaker and lighter designed aeroplane than the post Block, the Block-40's and 50's.

That is the process for extending the certified service life. It's a full-scale durability test to two lifetimes. That is why there is no Block-15 users right now that are seeking a certified life extension, because that testing doesn't exist and it is very expensive.

I am reading through the questions.

There was a question about whether we could guarantee the airworthiness beyond 8 000 hours. My answer would be right now your aeroplane is certified to 8 000 hours, so I cannot guarantee it beyond 8 000 hours at this point, without further testing or certification to do so.

Do we have studies dealing with the entire aeroplane, not just structure? I am going to defer that question to Mr. McSpadden, as he is more involved with the rest of the airframe.

01.14 Mike McSpadden (en anglais): We have conducted studies on the other parts of the aircraft, like the wiring of the aircraft, the electrical generators. Over time, as these components get overhauled and re-overhauled, they become with a reliability that is not as good onto some other components. Also, if we want to change for instance the radar on your aircraft, we would also have to upgrade environmental control systems. So, one system impacts the other system. You have to take those things into consideration.

01.15 Thomas Jones (en anglais): Currently the F-16 production line is closed. There is a plan to start it up again in the near future, but as of right now it is closed.

What is required to use the EFH calculations that we discussed? It would be retrofitting your aeroplanes with flight data recorders. We would like to have them on all your aeroplanes. We would like to capture 90% of your data. That is the requirement in the middle standard, in a perfect world. The 90% is probably not as hard a line as having recorders on all your aeroplanes. So, if you had them on all your aeroplanes and some of them were not

working, leaving us with 80%, that would be acceptable in my opinion. I would be willing to certify that.

However, to go down to much less than that, like we are now, at a 16 to 20% range, we could not sign on for that. Much like you would not sign on for a budget when you only have 20% of the information. I cannot make a very good prediction based on that. We could try, but it is a risky proposition.

01.16 Jeff Gates (Engels): I will jump back in with the very first question I had: will the United States continue to support the Belgian fleet out to 2037? Absolutely. Much like we are supporting you now, we will continue to support you. The one thing you will need to consider is that much like the automobile analogy, the older your car gets, the harder it will be to find pieces and parts for that car. You will need to start taking in consideration the tires, the suspension, the radio, the engine, the transmission, the wiring. You will need to consider all of this. What I am telling you is that this structure's report is just one small piece of that puzzle. We have told you what the structures are. But you still need to consider the landing gear and everything else that is a piece of that aircraft.

Many of the avionics and the equipment that you have on your aircraft are more than 20 years old. When you are considering whether you are going to replace it or not, there is the initial procurement cost, but then there is also the recurring operations and maintenance cost. How much are you willing to spend? If you keep your F-16's, your procurement costs will be fairly small. Your operations and maintenance bill will start to grow significantly.

There was a question on corrosion. All F-16's are unique. Some of them have water intrusion or penetration points that we are unaware of. So if your aircraft sits out on the flight line and is rained on, and something is not working exactly right and everything is draining, you will not know that until you open that aircraft up.

We continually bring the United States fleet into depot to do maintenance on them, to do modifications, to do structural checks, much like the maintenance you happen to do. We find corrosion within a number of cavities in that aircraft. We call that over and above work. Our over and above bill is going up significantly as we are finding corrosion in places that we could not forecast or plan for.

So, we have to budget additional money at all times for every time we open an aircraft. We have a budget of so many hours and so many dollars, in

working, leaving us with 80%, that would be acceptable in my opinion. I would be willing to certify that.

However, to go down to much less than that, like we are now, at a 16 to 20% range, we could not sign on for that. Much like you would not sign on for a budget when you only have 20% of the information. I cannot make a very good prediction based on that. We could try, but it is a risky proposition.

01.16 Jeff Gates (en anglais): I will jump back in with the very first question I had: will the United States continue to support the Belgian fleet out to 2037? Absolutely. Much like we are supporting you now, we will continue to support you. The one thing you will need to consider is that much like the automobile analogy, the older your car gets, the harder it will be to find pieces and parts for that car. You will need to start taking in consideration the tires, the suspension, the radio, the engine, the transmission, the wiring. You will need to consider all of this. What I am telling you is that this structure's report is just one small piece of that puzzle. We have told you what the structures are. But you still need to consider the landing gear and everything else that is a piece of that aircraft.

Many of the avionics and the equipment that you have on your aircraft are more than 20 years old. When you are considering whether you are going to replace it or not, there is the initial procurement cost, but then there is also the recurring operations and maintenance cost. How much are you willing to spend? If you keep your F-16's, your procurement costs will be fairly small. Your operations and maintenance bill will start to grow significantly.

There was a question on corrosion. All F-16's are unique. Some of them have water intrusion or penetration points that we are unaware of. So if your aircraft sits out on the flight line and is rained on, and something is not working exactly right and everything is draining, you will not know that until you open that aircraft up.

We continually bring the United States fleet into depot to do maintenance on them, to do modifications, to do structural checks, much like the maintenance you happen to do. We find corrosion within a number of cavities in that aircraft. We call that over and above work. Our over and above bill is going up significantly as we are finding corrosion in places that we could not forecast or plan for.

So, we have to budget additional money at all times for every time we open an aircraft. We have a budget of so many hours and so many dollars, in

case we find corrosion within those. So, once again, the longer you keep an old aircraft around, the more likely it is that you will find corrosion.

There was a memo on structures and the question was if there was anything else that needed upgrading. I thought there was a question over here that there was a contradiction between the memo that I had written. It said that you were focusing only on structures. If you are going to keep your F-16's operationally relevant, for the Defence of the country, there are a lot of pieces that you need to consider upgrading.

Right now, as we are slepping our block 40's and 50's, we are also doing a large number of modifications to improve many of the avionic systems, defence and attack systems on that aircraft, to keep it operationally relevant, within the emerging environment. I turn that over to colonel Weaver to see if he has any inputs on that.

01.17 Michael Weaver (Engels): I think the question was how long is the US air force planning to fly the F-16. Right now we are predicting that we will have the plane into the 2040's. But that will be a small portion of the fleet that is probably 20 years newer than the Belgian F-16's. As colonel Gates said, we are spending a significant amount of money to upgrade those aircrafts with all new avionics to keep them operationally viable. It is costing a lot of money.

The reason we are doing this is because replacement programs have not come along as fast as we thought they would, and because we had 946 F-16's in the US air force inventory. In order to maintain the fleet size that we need, we cannot get after the replacements quick enough. For our F-16's we are having to split our costs between buying new aircraft and keeping the ones that we have operationally viable. I would say, to remain operationally viable even if the service life could be extended, the Belgian aircraft would need to go through similar type of avionics upgrades that the US air force aircraft have.

I would like to say that I commend the Belgian government and the Belgian defence forces for their sustained and continued support in coalition operations. If Belgium wishes to continue in the same manner that they have in the past, these upgrades or new aircraft will be required. To upgrade the F-16, even if you can get a few more years out of them, to me, would require a significant amount of investment for very little return on your investment in those years and operational environments it could operate in.

case we find corrosion within those. So, once again, the longer you keep an old aircraft around, the more likely it is that you will find corrosion.

There was a memo on structures and the question was if there was anything else that needed upgrading. I thought there was a question over here that there was a contradiction between the memo that I had written. It said that you were focusing only on structures. If you are going to keep your F-16's operationally relevant, for the Defence of the country, there are a lot of pieces that you need to consider upgrading.

Right now, as we are slepping our block 40's and 50's, we are also doing a large number of modifications to improve many of the avionic systems, defence and attack systems on that aircraft, to keep it operationally relevant, within the emerging environment. I turn that over to colonel Weaver to see if he has any inputs on that.

01.17 Michael Weaver (en anglais): I think the question was how long is the US air force planning to fly the F-16. Right now we are predicting that we will have the plane into the 2040's. But that will be a small portion of the fleet that is probably 20 years newer than the Belgian F-16's. As colonel Gates said, we are spending a significant amount of money to upgrade those aircrafts with all new avionics to keep them operationally viable. It is costing a lot of money.

The reason we are doing this is because replacement programs have not come along as fast as we thought they would, and because we had 946 F-16's in the US air force inventory. In order to maintain the fleet size that we need, we cannot get after the replacements quick enough. For our F-16's we are having to split our costs between buying new aircraft and keeping the ones that we have operationally viable. I would say, to remain operationally viable even if the service life could be extended, the Belgian aircraft would need to go through similar type of avionics upgrades that the US air force aircraft have.

I would like to say that I commend the Belgian government and the Belgian defence forces for their sustained and continued support in coalition operations. If Belgium wishes to continue in the same manner that they have in the past, these upgrades or new aircraft will be required. To upgrade the F-16, even if you can get a few more years out of them, to me, would require a significant amount of investment for very little return on your investment in those years and operational environments it could operate in.

01.18 Hendrik Bogaert (CD&V) (*Engels*): I have a question for engineer Jones. If you say that you need to capture 90% of the data. What do you do with the historical data? Did I understand you correctly when you stated that you need these IAT trackers over a period of two to three years? Is that sufficient to compensate, so to speak, for historical data? Can you just buy IAT trackers and if we apply them correctly over two or three years, then we can predict the future of every aircraft? Did I understand that well?

01.19 Jeff Gates (*Engels*): You did understand that correctly. We would take the data we have to date from your face recorders and from your neighbouring partners in the EPAF. I believe that we've used that to develop the spectrum that we currently analyse your aeroplanes with. Going forward, we would use the new IAT data to verify if the older calculations seem viable, with the assumption that perhaps you are still flying in a manner similar to what you have been for the last five or six years, with the verification of your services. That's how we would take that data and use it to go forward.

Once we have that IAT established and the data recorded, we could begin to start looking at the EFH possibilities.

01.20 Hendrik Bogaert (CD&V) (*Engels*): So it is not necessary to have that over the whole life of the aeroplane?

01.21 Jeff Gates (*Engels*): That is correct.

01.22 Julie Fernandez Fernandez (PS): Was u op de hoogte van de programma's om onze vliegtuigen te updaten en hebt u daar rekening mee gehouden in uw studies over hun levensduur? Kunt u de volgens u hoge kosten van de levensduurverlenging van de F-16's berekenen? Heeft men u gevraagd dat te doen? Waarin schieten de programma's voor de vervanging van de Belgische vliegtuigen volgens u tekort?

01.23 Tim Vandenput (Open Vld) (*Engels*): Thank you for your answers. I have two questions for mister Jones. You said that for the Block 15's we need to be very careful to obtain the 8.000 actual flight hours because of the structure of the aircraft. Can you elaborate a little bit more on that? Why should we be careful in this exercise?

Secondly, colonel Gates explained that the soft SLEP is an exercise to obtain these certified 8.000 hours. Are there Belgian aircrafts, based on

01.18 Hendrik Bogaert (CD&V) (*en anglais*): I have a question for engineer Jones. If you say that you need to capture 90% of the data. What do you do with the historical data? Did I understand you correctly when you stated that you need these IAT trackers over a period of two to three years? Is that sufficient to compensate, so to speak, for historical data? Can you just buy IAT trackers and if we apply them correctly over two or three years, then we can predict the future of every aircraft? Did I understand that well?

01.19 Jeff Gates (*en anglais*): You did understand that correctly. We would take the data we have to date from your face recorders and from your neighbouring partners in the EPAF. I believe that we've used that to develop the spectrum that we currently analyse your aeroplanes with. Going forward, we would use the new IAT data to verify if the older calculations seem viable, with the assumption that perhaps you are still flying in a manner similar to what you have been for the last five or six years, with the verification of your services. That's how we would take that data and use it to go forward.

Once we have that IAT established and the data recorded, we could begin to start looking at the EFH possibilities.

01.20 Hendrik Bogaert (CD&V) (*en anglais*): So it is not necessary to have that over the whole life of the aeroplane?

01.21 Jeff Gates (*en anglais*): That is correct.

01.22 Julie Fernandez Fernandez (PS): Avez-vous été informés de programmes d'actualisation de nos avions et en avez-vous tenu compte dans vos études sur leur durée de vie? Pouvez-vous chiffrer le coût, selon vous important, de la prolongation des F-16? Vous a-t-on demandé de le faire? En quoi les programmes de remplacement des avions belges ne sont-ils pas satisfaisants à vos yeux?

01.23 Tim Vandenput (Open Vld) (*en anglais*): Thank you for your answers. I have two questions for mister Jones. You said that for the Block 15's we need to be very careful to obtain the 8 000 actual flight hours because of the structure of the aircraft. Can you elaborate a little bit more on that? Why should we be careful in this exercise?

Secondly, colonel Gates explained that the soft SLEP is an exercise to obtain these certified 8 000 hours. Are there Belgian aircrafts, based on

the information you have, that need a soft SLEP in order to obtain the 8.000 hours?

I have yet one question. I do not know if I have understood you correctly, colonel Gates. It is not possible to extend the certified service life of our Block 15? Is that correct? Because this is fundamental. Does this mean that we only can extend by using a hard SLEP, or is it not possible at all? If it is not possible at all, we do not need to have the discussion about extension. If you, as a manufacturer, say we do not certify an extension, can you please be a little bit clearer on that?

01.24 Georges Dallemagne (cdH): Volgens kolonel Decrop kunnen we mits een upgrade en een jaarlijkse investering van 100 miljoen euro de levensduur van de F-16's met zes jaar verlengen. De directe aankoop van vliegtuigen daarentegen zou 250 miljoen euro kosten, zonder dat België zou moeten afstappen van de ambitie om 54 in plaats van 34 toestellen te behouden. Houdt dit scenario steek?

Is de vertraging in de levering van de F-35 de reden waarom u levensduur van uw F-16 zou verlengen? Voor ons zou dat handig om te weten zijn, want we zitten in hetzelfde schuitje.

Volgens mijn informatie maakte Lockheed Martin zich sterk dat het in de toekomst minstens 200 vliegtuigen zou verkopen. Wat kunt u hierover zeggen?

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de sprekers niets kunnen zeggen over de prijs van de F-35 vanwege de lopende procedure.

01.25 Georges Dallemagne (cdH): Mijn vraag was of het Amerikaanse leger genoodzaakt was om de levensduur van de F-16's te verlengen als gevolg van de vertraging bij de levering van de F-35's. Dit staat los van de kosten.

01.26 Dirk Van der Maelen (sp.a): Stel dat de regering beslist om ook het spoor te onderzoeken om van 8.000 *actual flying hours effective flying hours* te maken. Hoe lang zou het duren om van Lockheed Martin een antwoord te krijgen? Wat zou de totale kostprijs hiervoor zijn?

01.27 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Weten de vertegenwoordigers van Lockheed Martin dat de ministerraad in 2017 heeft beslist tot een vrij uitgebreide upgrade van onze radarsystemen, communicatie, detectie en dergelijke meer? Dat is in volle ontwikkeling. Het is de ambitie om onze

the information you have, that need a soft SLEP in order to obtain the 8 000 hours?

I have yet one question. I do not know if I have understood you correctly, colonel Gates. It is not possible to extend the certified service life of our Block 15? Is that correct? Because this is fundamental. Does this mean that we only can extend by using a hard SLEP, or is it not possible at all? If it is not possible at all, we do not need to have the discussion about extension. If you, as a manufacturer, say we do not certify an extension, can you please be a little bit clearer on that?

01.24 Georges Dallemagne (cdH): Selon le colonel Decrop, on peut étendre de six ans la vie des F-16, moyennant une mise à jour et un investissement de 100 millions d'euros annuels, alors que l'achat immédiat d'avions coûterait 250 millions, tout en maintenant l'ambition belge de garder 54 avions plutôt que 34. Ce scénario tient-il la route?

Est-ce à cause des délais de livraison des F-35 que vous auriez été amenés à prolonger la durée de vie de vos F-16? Ce serait bon à savoir pour nous, qui sommes dans la même situation.

Selon mes informations, Lockheed Martin se faisait fort de vendre au moins 200 avions à l'avenir. Que pouvez-vous nous dire à ce propos?

La **présidente**: J'imagine qu'en raison de la procédure en cours, les orateurs ne peuvent rien dire à propos du prix du F-35.

01.25 Georges Dallemagne (cdH): J'ai demandé si c'était le retard dans la livraison des F-35 qui avait contraint l'armée américaine à prolonger ses F-16. Cela n'a rien à voir avec le coût.

01.26 Dirk Van der Maelen (sp.a): Imaginons que le gouvernement décide d'explorer également l'option visant à transformer les 8 000 *actual flying hours* en *effective flying hours*. Combien de temps faudrait-il à Lockheed Martin pour fournir une réponse à ce sujet? Quel serait le coût total de cette opération?

01.27 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Les représentants de Lockheed Martin savent-ils qu'en 2017, le Conseil des ministres a décidé d'une mise à niveau relativement étendue de nos systèmes de radar, de communication, de détection et autres? Ces mises à niveau sont actuellement en cours.

toestellen te upgraden en interoperabel te houden tegen 2030.

Ik heb van kolonel Gates geen antwoorden gekregen over het SPO. Hoe zijn de antwoorden op de recente vragenlijst tot stand gekomen? Heeft hij van de Belgische Defensie een aantal theoretische modellen ontvangen over de toekomstige inzet van onze F-16's. Wat voor modellen waren dat?

01.28 Damien Thiéry (MR): Men moet systematisch verduidelijken over welk model men het heeft. Wij hebben de oudste F-16's ter wereld. De F-16's van het Amerikaanse leger zijn niet dezelfde. Voor onze Block 15-toestellen is het onmogelijk om een luchtwaardigheidsbewijs voor meer dan 8.000 uren te krijgen, wat niet het geval is voor de Block 40- of Block 50-toestellen, waaraan aanpassingen mogelijk zijn.

01.29 Jeff Gates (Engels): We will do this much the same way. I will start off again.

So, since your question was last, you were asking about United States Block 50's versus Belgian Block 15's. There are a couple of big differences. First, structurally, they are not the same. The structures, the strength, the beefiness that they put into those as the production line progressed, are different. We were learning throughout their production line that we needed stronger structures. So, even though they might look alike if you held them side by side, their bones are very different. The framework and the strength of their frames are very different.

Also on the Block 50's we have done a full-scale durability test. This was a better three-year test, where we have a giant rig and we put an aircraft into it. It is a destructive test. We vibrate that aircraft until it breaks. Then, from that data, we can design a SLEP program.

So, this kind of goes back to your answer at the same time: can a SLEP program be designed for the Block 15? Yes. It would take you probably about three years. It would be a destructive test. We would need to take one of your aircrafts and put it into that machine and vibrate it, and it would destroy that aircraft. We could then determine which pieces need to be replaced.

I would not make a prediction about that, but I would say your probability of success of going beyond the 8.000 hours is probably very small. I will give Tom a chance to reply to that.

So, I am trying to make sure I answered your

L'ambition est de mettre nos appareils à niveau et de maintenir leur interoperabilité jusqu'en 2030.

Le colonel Gates n'a pas répondu à ma question sur le SPO. Comment les réponses à la dernière liste de questions ont-elles été préparées? La Défense belge lui a-t-elle transmis plusieurs modèles théoriques concernant le futur déploiement de nos F-16? Quels sont ces modèles?

01.28 Damien Thiéry (MR): Il faut préciser systématiquement de quel modèle on parle. Nous avons les F-16 les plus vieux du monde, les F-16 américains ne sont pas les mêmes. Pour nos Block 15, impossible d'avoir une certification au-delà de 8 000 heures, ce qui n'est pas le cas des Block 40 ou des Block 50 qui autorisent des adaptations.

01.29 Jeff Gates (en anglais): We will do this much the same way. I will start off again.

So, since your question was last, you were asking about United States Block 50's versus Belgian Block 15's. There are a couple of big differences. First, structurally, they are not the same. The structures, the strength, the beefiness that they put into those as the production line progressed, are different. We were learning throughout their production line that we needed stronger structures. So, even though they might look alike if you held them side by side, their bones are very different. The framework and the strength of their frames are very different.

Also on the Block 50's we have done a full-scale durability test. This was a better three-year test, where we have a giant rig and we put an aircraft into it. It is a destructive test. We vibrate that aircraft until it breaks. Then, from that data, we can design a SLEP program.

So, this kind of goes back to your answer at the same time: can a SLEP program be designed for the Block 15? Yes. It would take you probably about three years. It would be a destructive test. We would need to take one of your aircrafts and put it into that machine and vibrate it, and it would destroy that aircraft. We could then determine which pieces need to be replaced.

I would not make a prediction about that, but I would say your probability of success of going beyond the 8 000 hours is probably very small. I will give Tom a chance to reply to that.

So, I am trying to make sure I answered your

question. There are very different bones between the Block 50 and the Block 15. Ours are about 20 years newer. There are a lot less hours on them and we have done the full-scale durability test on that to determine what pieces need to be replaced. So: very different.

01.30 Mike McSpadden (*Engels*): Another difference between the Block 15 and the Block 40's and 50's: when we originally designed the F-16, the AB aircraft were really designed for an air-to-air mission. And when we went to the CD-version, which the US air force flies now, it is really an air-to-air and an air-to-ground mission. So the payload was more for the USAF airplane, so the structure was beefed up.

01.31 Jeff Gates (*Engels*): Tom, did you want to jump in on the possibility of doing a SLEP for the Block 15 and what it would take?

01.32 Thomas Jones (*Engels*): Yes. As the colonel said, to do the SLEP we would take one of your jets out of service, or a Block 15 – it does not necessarily have to be one of yours, but it would have to be a Block 15 airframe – out of service. We would configure that airframe to match your airframe, as it exists today. We would begin cycling that airplane with loads to represent your design usage going forward. We would come to you and you would help us establish a design usage for your airplane intending on how you plan to use it going forward. And then we would cycle that airplane through a number of hours of that test, equal to two times whatever your life extension goal would be.

We would come to you and you would help us establish a design usage for your airplane intending on how you plan to use it going forward. And then we would cycle that airplane through a number of hours of that test, equal to two times of whatever your end life extension goal would be. Through that testing, we would then identify weaknesses in the airframe that we would modify, either throughout the life of the test or prior to the test if we can identify them ahead of time. We would validate those modifications are surviving two lifetimes of your design service life. That's what a SLEP programme would look like.

All of those modifications that were developed through the testing would then become production modifications on your airplanes. So you would go out, much like you did with Falcon Star, if you are familiar with that, which was a structural modification for your airplanes, and you would put these on your airplane with in some cases a complete replacement of parts with new ones that

question. There are very different bones between the Block 50 and the Block 15. Ours are about 20 years newer. There are a lot less hours on them and we have done the full-scale durability test on that to determine what pieces need to be replaced. So: very different.

01.30 Mike McSpadden (*en anglais*): Another difference between the Block 15 and the Block 40's and 50's: when we originally designed the F-16, the AB aircraft were really designed for an air-to-air mission. And when we went to the CD-version, which the US air force flies now, it is really an air-to-air and an air-to-ground mission. So the payload was more for the USAF airplane, so the structure was beefed up.

01.31 Jeff Gates (*en anglais*): Tom, did you want to jump in on the possibility of doing a SLEP for the Block 15 and what it would take?

01.32 Thomas Jones (*en anglais*): Yes. As the colonel said, to do the SLEP we would take one of your jets out of service, or a Block 15 – it does not necessarily have to be one of yours, but it would have to be a Block 15 airframe – out of service. We would configure that airframe to match your airframe, as it exists today. We would begin cycling that airplane with loads to represent your design usage going forward. We would come to you and you would help us establish a design usage for your airplane intending on how you plan to use it going forward. And then we would cycle that airplane through a number of hours of that test, equal to two times whatever your life extension goal would be.

We would come to you and you would help us establish a design usage for your airplane intending on how you plan to use it going forward. And then we would cycle that airplane through a number of hours of that test, equal to two times of whatever your end life extension goal would be. Through that testing, we would then identify weaknesses in the airframe that we would modify, either throughout the life of the test or prior to the test if we can identify them ahead of time. We would validate those modifications are surviving two lifetimes of your design service life. That's what a SLEP programme would look like.

All of those modifications that were developed through the testing would then become production modifications on your airplanes. So you would go out, much like you did with Falcon Star, if you are familiar with that, which was a structural modification for your airplanes, and you would put these on your airplane with in some cases a complete replacement of parts with new ones that

are much improved from a strength standpoint as the colonel alluded to. But because that airframe was very light in its original design, the probability of success for that type of program is questionable.

We were successful with the Block 50, but it is a much heavier airplane to begin with. It's hard for me to put a number on that for you, which I recognise is probably what you would like to have, but I don't see it going a lot beyond 8.000 hours for the cost of that test.

01.33 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Tijdens een internationale vergadering in mei 2016 waarop Lockheed Martin een keynote speech hield, werd er een algemene studie voorgesteld waarin de mogelijke verlenging van de levensduur van de F-16's tot meer dan 8.000 uur werd bekrachtigd. Een lid van de Belgische Defensie die weet wat Block 15 betekent, vraagt u of de levensduur van de Belgische vliegtuigen tot meer dan 8.000 uur kan worden verlengd en het rapport dat u in april 2017 bezorgde, bevestigt die mogelijkheid. U bevestigde in februari 2018 dat die rapporten enkel betrekking hebben op de structuur, die voor problemen zorgt. Er was overigens net beslist om zwaar te investeren in de modernisering van de luchtvaartelektronica. Ik begrijp niet waarom u in de periode tussen die twee rapporten en vandaag van mening veranderd bent.

Waarom bent u van mening veranderd ten opzichte van de oorspronkelijke rapporten? Waarom moeten de Belgische F-16's ineens worden vervangen?

01.34 Georges Dallemagne (cdH): Ik zou graag een antwoord krijgen - ik heb er nog geen gekregen - over de staat van de productielijnen en de levering van de toekomstige vliegtuigen, de reden waarom men de F-16's in de Verenigde Staten langer in dienst houdt en de deugdelijkheid van het scenario van kolonel Decrop, die stelt dat we door de bestelling met zes jaar uit te stellen 150 miljoen euro per jaar kunnen besparen en tegelijk ons ambitieniveau kunnen handhaven.

01.35 Hendrik Bogaert (CD&V) (*Engels*): I have a question for engineer Jones.

As you said and if we understand you correctly, if you do the slap, you take the Block-15 Aircraft and do the test to identify the weaknesses. You make certain modifications.

You added that you are not sure that you will end up beyond 8,000 flight hours.

Is the number of 8 000 hours equivalent or are those merely nominal flight hours?

are much improved from a strength standpoint as the colonel alluded to. But because that airframe was very light in its original design, the probability of success for that type of program is questionable.

We were successful with the Block 50, but it is a much heavier airplane to begin with. It's hard for me to put a number on that for you, which I recognise is probably what you would like to have, but I don't see it going a lot beyond 8 000 hours for the cost of that test.

01.33 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Lors d'une réunion internationale en mai 2016 où Lockheed Martin a tenu un *keynote speech*, une étude globale a été présentée, certifiant que les F-16 peuvent être prolongés au-delà des 8 000 heures. Un membre de la Défense belge, qui n'ignore pas que ce sont des Block 15, vous demande si les avions belges peuvent être prolongés au-delà de 8 000 heures et le rapport que vous rendez en avril 2017 affirme que c'est le cas. Vous l'avez confirmé en février 2018 – ces rapports ne concernent que la structure, qui pose problème. Par ailleurs, des investissements colossaux venaient d'être décidés pour la modernisation de l'avionique. Je ne comprends pas votre changement d'attitude entre ces deux rapports et aujourd'hui.

Qu'est-ce qui vous a fait changer d'avis par rapport aux rapports initiaux? Pourquoi, tout à coup, faut-il remplacer les F-16 belges?

01.34 Georges Dallemagne (cdH): J'aimerais une réponse, car je n'en ai obtenu aucune, sur l'état des chaînes de production et la livraison des futurs avions, sur la raison pour laquelle on prolonge les F-16 aux États-Unis, sur la pertinence du scénario du colonel Decrop selon lequel postposer de six ans les commandes génère une économie de 150 millions d'euros par an et permet de conserver notre niveau d'ambition.

01.35 Hendrik Bogaert (CD&V) (*en anglais*): I have a question for engineer Jones.

As you said and if we understand you correctly, if you do the slap, you take the Block-15 Aircraft and do the test to identify the weaknesses. You make certain modifications.

You added that you are not sure that you will end up beyond 8 000 flight hours.

Is the number of 8 000 hours equivalent or are those merely nominal flight hours?

Can you also specify the following words: "I don't think we'll end up long beyond 8 000"? What do you mean by not that long? Is that 500? Is that 1 000? Is that 1 500? Is that much less? I don't know.

01.36 Veli Yüksel (CD&V): Wij hebben twee memo's van US Air Force gehad: een uit april 2017 en een uit februari 2018. Daarin wordt gezegd dat het mogelijk is om de levensduur te verlengen. Dan bestelt de minister in maart opnieuw een studie. Daarop zegt US Air Force dat het mogelijk is, maar 1 miljard dollar zal kosten voor een korte verlenging met 6 jaar. Vandaag zegt US Air Force dat het onmogelijk is en heel veel geld zal kosten.

Die verschillende versies zijn verwarrend. Kan ik wat verduidelijking krijgen?

01.37 Jeff Gates (*Engels*): I will start once again.

I must say that having a whole bunch of questions and trying to take notes and trying to get back to them is a little frustrating. So I will start in the reverse order. So we'll start with the questions of Mr. Yüksel.

You were probably referring to the two memos that came out of Lockheed Martin. Once again I need to bring you back to what I stated originally.

Extending the life is what we call a SLEP. To do that, we need to do the full-scale durability testing. We need to destroy an aircraft. It will take several years to do that and I don't know what the probability of success of getting a lot of life out of that is.

The difference between actual flight hours and equivalent flight hours is highway versus city miles. The 8 000 hours of certified life still remain. It's just a matter of whether they are actual or equivalent flight hours.

So I think we are getting hung up on extending. I'm just trying to be very careful and try not to use the word "extending" unless we are actually going to do a full-scale durability test and change structural components in the aircraft.

So one can get effectively more years of flying out of an aircraft if one converts into equivalent flight hours. Right now, that is what Lockheed Martin is forecasting because the severity* factor is less than one.

Can you also specify the following words: "I don't think we'll end up long beyond 8 000"? What do you mean by not that long? Is that 500? Is that 1 000? Is that 1 500? Is that much less? I don't know.

01.36 Veli Yüksel (CD&V): Nous avons reçu deux mémos de l'US Air Force: l'un en avril 2017 et l'autre en février 2018. La faisabilité d'une prolongation de la durée de vie des F-16 y est évoquée. Puis, le ministre commande à nouveau une étude en mars. L'US Air Force réaffirme cette possibilité, ajoutant qu'il en coûtera 1 milliard de dollars pour une prolongation limitée de 6 ans. L'US Air force dit aujourd'hui qu'une telle prolongation est impossible et serait extrêmement onéreuse.

Ces différentes versions sont troublantes. Pourrais-je obtenir des éclaircissements?

01.37 Jeff Gates (*en anglais*): I will start once again.

I must say that having a whole bunch of questions and trying to take notes and trying to get back to them is a little frustrating. So I will start in the reverse order. So we'll start with the questions of Mr. Yüksel.

You were probably referring to the two memos that came out of Lockheed Martin. Once again I need to bring you back to what I stated originally.

Extending the life is what we call a SLEP. To do that, we need to do the full-scale durability testing. We need to destroy an aircraft. It will take several years to do that and I don't know what the probability of success of getting a lot of life out of that is.

The difference between actual flight hours and equivalent flight hours is highway versus city miles. The 8 000 hours of certified life still remain. It's just a matter of whether they are actual or equivalent flight hours.

So I think we are getting hung up on extending. I'm just trying to be very careful and try not to use the word "extending" unless we are actually going to do a full-scale durability test and change structural components in the aircraft.

So one can get effectively more years of flying out of an aircraft if one converts into equivalent flight hours. Right now, that is what Lockheed Martin is forecasting because the severity* factor is less than one.

But once we start recording that data, it could go the other way. It could be found out that all assumptions made have been based on highway miles when a lot of city miles have been driven. So it could turn out that after three years of collecting data and when they revise their numbers, the severity factor goes up significantly above one, which in effect will give a result of less actual years of flying the aircraft.

So that is something that needs to be taken into consideration.

The only difference between both memos Lockheed Martin has put out was that Lockheed Martin gave an original severity factor in the 0.8 range. Now the firm is giving a severity factor in the 0.6 range. That was the only contradicting element. I believe that the second memo corrected the first.

So I don't believe that the memos disagreed with each other.

01.38 Thomas Jones (Engels): I would agree with that. That's where the confusion lies.

If one asks to extend service life, for me that is a SLEP. It is an extension of the certified service life. The memos we provided are talking about converting to equivalent flight hours.

Those are for me as an engineer two very different things.

We are getting hung up on communication between you and me on what we understand those memos to be.

So, just to clarify, if you do convert to equivalent flight hours, you can fly further past 8 000 hours in terms of actual flight hours. But the certified life of the aircraft is still that 8 000 hour limit.

But it's because you have been driving more highway miles, to use the current analogy, that you can go further in the aircraft's life.

To get back to the member that asked about production lines, I will let Mr. McSpadden answer that question.

Madam Chairman, I would also like to ask if we can do the questions one at the time. It will be better for us in terms of the translation and writing. It would also help to have all questions answered. When I am trying not to answer them it's just hard to keep track of all of them.

But once we start recording that data, it could go the other way. It could be found out that all assumptions made have been based on highway miles when a lot of city miles have been driven. So it could turn out that after three years of collecting data and when they revise their numbers, the severity factor goes up significantly above one, which in effect will give a result of less actual years of flying the aircraft.

So that is something that needs to be taken into consideration.

The only difference between both memos Lockheed Martin has put out was that Lockheed Martin gave an original severity factor in the 0.8 range. Now the firm is giving a severity factor in the 0.6 range. That was the only contradicting element. I believe that the second memo corrected the first.

So I don't believe that the memos disagreed with each other.

01.38 Thomas Jones (en anglais): I would agree with that. That's where the confusion lies.

If one asks to extend service life, for me that is a SLEP. It is an extension of the certified service life. The memos we provided are talking about converting to equivalent flight hours.

Those are for me as an engineer two very different things.

We are getting hung up on communication between you and me on what we understand those memos to be.

So, just to clarify, if you do convert to equivalent flight hours, you can fly further past 8 000 hours in terms of actual flight hours. But the certified life of the aircraft is still that 8 000 hour limit.

But it's because you have been driving more highway miles, to use the current analogy, that you can go further in the aircraft's life.

To get back to the member that asked about production lines, I will let Mr. McSpadden answer that question.

Madam Chairman, I would also like to ask if we can do the questions one at the time. It will be better for us in terms of the translation and writing. It would also help to have all questions answered. When I am trying not to answer them it's just hard to keep track of all of them.

01.39 Mike McSpadden (*Engels*): The production line for the F-16 has stopped right now. There is a gap in production. We expected that.

We are very close to having a contract for sixteen new F-16 Block-70 aircrafts. We expect that contract in May 2018 to restart the production line.

So we should be delivering aircrafts from that production line in early 2023.

We do have other customers that have asked for new F-16's. We are working with the Air Force to respond to those enquiries.

01.40 Georges Dallemagne (cdH): Tot wanneer zal die productielijn in werking blijven?

01.41 Jeff Gates (*Engels*): There are numerous FMS customers lining up. As long as there is a demand, the production line will stay open.

01.42 Michael Weaver (*Engels*): One of the questions concerned what caused us to keep the F-16 longer than originally planned. The answer is a complex one. You need to go back several decades to the time of acquisition, to the budget decisions and the political decisions that were made in the past. More recently, force structure decisions we've made determine how big of a force we need to keep. Those adjustments along the way and other aircraft buy rates also contribute to figuring out how long we keep those aircraft.

01.43 Georges Dallemagne (cdH): Heeft de vertraging bij de levering van de F-35's uw beslissing beïnvloed?

01.44 Michael Weaver (*Engels*): The delay on the F-35 delivery does not affect the force structure of the twenty forties we are talking about. It probably led to the delaying of the retirement of some of our older F-16.

01.45 Georges Dallemagne (cdH): Dat speelde een rol bij uw beslissing om de levensduur van de F-16's te verlengen.

01.46 Michael Weaver (*Engels*): I can't say which decisions were taken in the past. Those would have been taken before I was in a position to see that. I can't say definitively what caused us to retain those aircraft. That may have a bearing on it, but I don't know. It makes sense.

01.47 Georges Dallemagne (cdH): We kunnen nochtans zien dat het van invloed is. Door de

01.39 Mike McSpadden (*en anglais*): The production line for the F-16 has stopped right now. There is a gap in production. We expected that.

We are very close to having a contract for sixteen new F-16 Block-70 aircrafts. We expect that contract in May 2018 to restart the production line.

So we should be delivering aircrafts from that production line in early 2023.

We do have other customers that have asked for new F-16's. We are working with the Air Force to respond to those enquiries.

01.40 Georges Dallemagne (cdH): Jusqu'à quelle date fonctionnera cette ligne de production?

01.41 Jeff Gates (*en anglais*): There are numerous FMS customers lining up. As long as there is a demand, the production line will stay open.

01.42 Michael Weaver (*en anglais*): One of the questions concerned what caused us to keep the F-16 longer than originally planned. The answer is a complex one. You need to go back several decades to the time of acquisition, to the budget decisions and the political decisions that were made in the past. More recently, force structure decisions we've made determine how big of a force we need to keep. Those adjustments along the way and other aircraft buy rates also contribute to figuring out how long we keep those aircraft.

01.43 Georges Dallemagne (cdH): Le délai de livraison des F-35 a-t-il influencé votre décision?

01.44 Michael Weaver (*en anglais*): The delay on the F-35 delivery does not affect the force structure of the twenty forties we are talking about. It probably led to the delaying of the retirement of some of our older F-16.

01.45 Georges Dallemagne (cdH): Cela a joué dans votre décision de prolonger la durée de vie des F-16.

01.46 Michael Weaver (*en anglais*): I can't say which decisions were taken in the past. Those would have been taken before I was in a position to see that. I can't say definitively what caused us to retain those aircraft. That may have a bearing on it, but I don't know. It makes sense.

01.47 Georges Dallemagne (cdH): On voit pourtant que cela a un impact: à cause des

moeilijkheden met de ontwikkeling van de F-35's kon het Amerikaanse leger niet over het verhoopte aantal F-35's beschikken en heeft het de F-16's niet willen afdanken. We moeten weten of we er belang bij hebben dat we onze F-16's langer in dienst houden omdat andere toestellen niet operationeel klaar zijn.

01.48 Michael Weaver (*Engels*): Again, it is a very complex answer. But I can say we did not decide not to retire F-16 because of issues with the F-35. There are force structure decisions that we make based on the current climate and the current mission needs. It is not a "one for one" decision either. The capabilities of different aircraft are all taken into account in our force structure decisions. I can't say definitively that that is... or I can say definitively that there are no issues with the F-35 that have caused us to delay or to slip the F-16, so to make those kind of force structure. Does that make sense?

01.49 Tim Vandenput (Open Vld): Ik had de heer Jones een vraag gesteld over de F-16 Block 15.

Ik had nog een vraag willen stellen aan de heer Jones in verband met die Block 15.

(*Engels*) You said that we need to be careful in obtaining these 8 000 actual flight hours because of the structure of the aircraft. Can you elaborate a little bit more on that? What do you mean by that?

And then, secondly, do we need a soft slip in order to obtain these 8 000 actual flight hours? That was my questions.

01.50 Thomas Jones (*Engels*): I'm not sure what you mean by being careful to get 8 000 hours. If I said it that way maybe I misspoke... But you are currently certified 8 000 actual flight hours.

In terms of a soft SLEP, there's a number of structural modifications that you are currently doing on the Falcon X program and there is probably going to be some additional modifications that may be required. I can't tell you what those are right now. We would have to do a study on your airplanes to figure that out. But it's very likely that there would be some additional structural modifications required.

As those things are identified as you use the airplanes and that would be what you would define as a soft SLEP.

01.51 Tim Vandenput (Open Vld) (*Engels*): To be very clear: Mr Dallemagne, we didn't order F-35's

difficultés dans le développement du F-35, l'armée américaine n'a pu avoir le nombre escompté d'avions F-35 et a souhaité ne pas se défaire de ses F-16. Nous devons savoir si nous avons intérêt à prolonger la durée de vie de nos F-16 parce que d'autres avions ne sont pas prêts sur le plan opérationnel.

01.48 Michael Weaver (*en anglais*): Again, it is a very complex answer. But I can say we did not decide not to retire F-16 because of issues with the F-35. There are force structure decisions that we make based on the current climate and the current mission needs. It is not a "one for one" decision either. The capabilities of different aircraft are all taken into account in our force structure decisions. I can't say definitively that that is... or I can say definitively that there are no issues with the F-35 that have caused us to delay or to slip the F-16, so to make those kind of force structure. Does that make sense?

01.49 Tim Vandenput (Open Vld): J'avais posé à M. Jones une question concernant les F-16 Block 15.

J'aurais encore voulu poser une question à M. Jones sur le Block 15.

(*En anglais*) You said that we need to be careful in obtaining these 8 000 actual flight hours because of the structure of the aircraft. Can you elaborate a little bit more on that? What do you mean by that?

And then, secondly, do we need a soft SLEP in order to obtain these 8 000 actual flight hours? That was my question.

01.50 Thomas Jones (*en anglais*): I'm not sure what you mean by being careful to get 8 000 hours. If I said it that way maybe I misspoke... But you are currently certified 8 000 actual flight hours.

In terms of a soft SLEP, there's a number of structural modifications that you are currently doing on the Falcon X program and there is probably going to be some additional modifications that may be required. I can't tell you what those are right now. We would have to do a study on your airplanes to figure that out. But it's very likely that there would be some additional structural modifications required.

As those things are identified as you use the airplanes and that would be what you would define as a soft SLEP.

01.51 Tim Vandenput (Open Vld) (*en anglais*): To be very clear: Mr Dallemagne, we didn't order F-

yet.

I heard the whole day that we already ordered. Perhaps you can confirm that there isn't already a purchase order within the US Air Force for F-35's. Perhaps, you can confirm that. Thank you.

01.52 Jeff Gates (Engels): I am not a part of the F-35 program. I know that a request for a government proposal has come out. I am pretty sure that the United States Government has answered that. That is all that I know about the F-35 program.

01.53 Julie Fernandez Fernandez (PS): U verlengt de levensduur van uw F-16's omdat de F-35-programma's niet aan uw wensen voldoen. Dit geeft u de mogelijkheid om andere opties te bekijken. Met de procedure van onze regering zijn er nog maar twee vliegtuigmodellen in de running, waaronder de F-35. De specialisten die hier aan het woord zijn, en van wie we informatie krijgen die niet door de Belgische Defensie is gefilterd, verlengen de levensduur van hun eigen vliegtuigen, voor een nader te bepalen periode, omdat de F-35's niet aan hun verwachtingen voldoen. Dat is net een argument van kolonel Decrop om de levensduur van onze vliegtuigen te verlengen, zelfs op korte termijn.

De **voorzitter:** Hebt u eigenlijk een concrete vraag gesteld?

01.54 Julie Fernandez Fernandez (PS): Verlengt u de levensduur van de F-16's omdat het programma van de F-35's niet aan uw verwachtingen voldoet? Of is er een andere reden?

01.55 Michael Weaver (Engels): It's putting words in my mouth that I didn't say. So we didn't extend the F-16 because we are unhappy with the F-35.

We kept around for force structure decisions and that is based on a lot of factors outside of the F-35. Impacts made by current operations and other aircrafts in the US inventory are issues that I just cannot get into in this body.

01.56 Julie Fernandez Fernandez (PS): U hebt nochtans aan het begin van uw betoog gezegd dat u de F-16's langer in dienst houdt omdat de programma's om ze door F-35's te vervangen, voor u niet voldeden.

01.57 Michael Weaver (Engels): I didn't say the F-35. I said other aircrafts for replacement. There are other aircrafts that we have purchased besides the

35's yet.

I heard the whole day that we already ordered. Perhaps you can confirm that there isn't already a purchase order within the US Air Force for F-35's. Perhaps, you can confirm that. Thank you.

01.52 Jeff Gates (en anglais): I am not a part of the F-35 program. I know that a request for a government proposal has come out. I am pretty sure that the United States Government has answered that. That is all that I know about the F-35 program.

01.53 Julie Fernandez Fernandez (PS): Vous prolongez vos F-16 parce que les programmes de F-35 ne vous satisfont pas. Vous vous donnez ainsi la possibilité de voir d'autres opportunités. Avec la procédure de notre gouvernement, il ne reste que deux modèles d'avion en piste, dont le F-35. Les spécialistes, qui nous livrent ici leurs informations sans le filtre de la Défense belge, prolongent leurs avions, pour une période à définir, parce que les F-35 ne répondent pas à leurs attentes. C'est un des arguments du colonel Decrop en faveur d'un prolongement de nos avions, même à court terme.

La **présidente:** Avez-vous posé une question concrète?

01.54 Julie Fernandez Fernandez (PS): Prolongez-vous les F-16 parce que le programme F-35 ne correspond pas à vos attentes? Sinon, pourquoi les prolongez-vous?

01.55 Michael Weaver (en anglais): It's putting words in my mouth that I didn't say. So we didn't extend the F-16 because we are unhappy with the F-35.

We kept around for force structure decisions and that is based on a lot of factors outside of the F-35. Impacts made by current operations and other aircrafts in the US inventory are issues that I just cannot get into in this body.

01.56 Julie Fernandez Fernandez (PS): Vous avez pourtant dit, en début d'intervention, que vous prolongiez les F-16 car les programmes de remplacement F-35 ne vous donnaient pas satisfaction.

01.57 Michael Weaver (en anglais): I didn't say the F-35. I said other aircrafts for replacement. There are other aircrafts that we have purchased besides

F-35.

01.58 Veli Yüksel (CD&V): In de eerste ronde heette het dat na 8.000 vliegtuigen geen luchtwaardigheid kan worden gegarandeerd voor de F-16 Block 15.

Generaal Debaene noemde vorige vrijdag een bedrag van 1 miljard euro. Wat zit daarin?

01.59 Jeff Gates (Engels): So, the figure of one billion was just a rough order magnitude and that was based on avionics upgrades that are in process for other F-16 forces. I haven't seen the operational requirements for the Belgian Air Force. So, like I said, it was a guess on my part. I would need to see operational requirements from the Belgian Air Force to give you a refined number.

01.60 Veli Yüksel (CD&V): Heb ik goed begrepen dat men ons daarnet zei dat men na 8.000 vliegtuigen geen luchtwaardigheid kan garanderen voor de F-16's Block 15?

US Air Force leverde een memo aan op datum van 5 april 2018. In dat verband zei generaal Debaene afgelopen vrijdag dat een verlengde levensduur een enorme kostprijs zou betekenen van wel 1 miljard dollar.

Wat zit er in dat bedrag begrepen? Welk langer gebruik kan daardoor gerealiseerd worden?

01.61 Jeff Gates (Engels): The only reason why I put that number in there was to give a scale. You're in the billions not in the millions. If you're looking to upgrade your fleet of 54 aircrafts to an operationally relevant configuration to face the merging threats that you see in these days.

I was just trying to let you know that you're in the billions of dollars for an upgrade of F-16 fleet and not in the millions of dollars.

01.62 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Eigenlijk kregen we hier te horen dat een certificaat om verder te gaan dan 8.000 equivalente vliegtuigen bijna onmogelijk is en veel zou kosten. Dat zou dan wel langer zijn dan 8.000 actuele vliegtuigen, gelet op onze lage intensiteit van gebruik, maar de heer Gates wil dat vandaag niet bevestigen. De *severity factor* zou boven 1 kunnen uitstijgen. Waarop baseert hij zich daarvoor? In februari 2018 ging men uit van de *CSI-values* om te zeggen dat de *severity factor* lager ligt dan 1.

the F-35.

01.58 Veli Yüksel (CD&V): Dans le premier tour de questions, vous avez indiqué que la navigabilité des F-16 Block 15 ne pouvait être garantie au-delà de 8 000 heures de vol.

Vendredi passé, le général Debaene a cité un montant de 1 milliard d'euros. Que comprend cette somme?

01.59 Jeff Gates (en anglais): So, the figure of one billion was just a rough order of magnitude and that was based on avionics upgrades that are in process for other F-16 forces. I haven't seen the operational requirements from the Belgian Air Force. So, like I said, it was a guess on my part. I would need to see operational requirements from the Belgian Air Force to give you a refined number.

01.60 Veli Yüksel (CD&V): Est-il exact qu'il y a quelques instants, l'un des orateurs a déclaré que la navigabilité des F-16 Block 15 ne peut pas être garantie au-delà des 8 000 heures de vol?

L'US Air Force a transmis un mémo le 5 avril 2018. À ce propos, vendredi dernier, le général Debaene a déclaré qu'une prolongation de la durée de vie impliquerait un coût considérable de l'ordre d'un milliard de dollars.

Que couvre précisément ce montant? Combien d'heures d'utilisation supplémentaire pourrions-nous ainsi obtenir?

01.61 Jeff Gates (en anglais): The only reason why I put that number in there was to give a scale. You're in the billions not in the millions. If you're looking to upgrade your fleet of 54 aircrafts to an operationally relevant configuration to face the merging threats that you see in these days.

I was just trying to let you know that you're in the billions of dollars for an upgrade of F-16 fleet and not in the millions of dollars.

01.62 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): En réalité, il nous a été dit ici qu'il est quasiment impossible d'obtenir un certificat pour voler au-delà des 8 000 heures de vol équivalentes et que l'opération serait, de surcroît, très onéreuse. Eu égard à la faible intensité d'utilisation de nos avions, cela irait bien au-delà des 8 000 heures de vol réelles, mais M. Gates refuse de confirmer cette donnée aujourd'hui. Le *severity factor* pourrait dépasser 1. Sur quelles données s'appuie-t-il pour l'affirmer? En février 2018, l'on s'était basé sur les *CSI-values* pour affirmer que le *severity factor* est

inférieur à 1.

01.63 Jeff Gates (Engels): So, the information in those three reports from Lockheed are based on very preliminary data and very small subset of data. Very rudimentary if you compare to how much data we collect on the USAF fleet versus what you are collecting on Belgian fleet. It is a very small subset of data.

So, that is what they are forecasting right now. They will not know the actual numbers until they get recorders on each of those aircrafts and they collect a certain amount of data, years worth of data. Then they will continually refine those numbers.

It is a dynamic moving thing. The more you drive your car, the more you wear it out. The more you fly your jets, the more you wear them out. It is a dynamic thing and, right now, it is a guess because we have only established there is little data to go on right now.

01.64 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Waarom heeft Lockheed Martin prognoses gemaakt voor levensduurverlengingen als er dan toch zogenaamd onvoldoende data waren? Waarom luidde de conclusie dan niet dat een levensduurverlenging niet mogelijk was wegens een gebrek aan gegevens?

01.65 Jeff Gates (Engels): OK, Tom, I'll turn this over to you.

01.66 Thomas Jones (Engels): OK. We did the study in coordination with your ASIP managers and your engineers for the Belgian Air Force, so the study was never intended to go to the audience that it has gone to today. When we wrote it, we wrote it with the intent that another engineer would be reading it. So, whether you want to call it preliminary or whether you want to call it a small amount of data, the basis for the study is very limited. Therefore if you read the second appendix, there is some language in there that basically says that if you want to take advantage of the EFH, you need to install recorders on all your airplanes and do the IAT programme, which we've talked about. I think we made that really clear in the memo, that we're not guaranteeing an extension of life. It's more of a "this is what you could get if you convert to EFH criteria" and that was the intent of the study and what it was intended to deliver to the engineers that we sent it to.

01.67 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Best mogelijk dat de studie enkel voor ingenieurs bestemd was. Dat verandert de conclusie niet en

01.63 Jeff Gates (en anglais): So, the information in those three reports from Lockheed are based on very preliminary data and very small subset of data. Very rudimentary if you compare to how much data we collect on the USAF fleet versus what you are collecting on Belgian fleet. It is a very small subset of data.

So, that is what they are forecasting right now. They will not know the actual numbers until they get recorders on each of those aircrafts and they collect a certain amount of data, years worth of data. Then they will continually refine those numbers.

It is a dynamic moving thing. The more you drive your car, the more you wear it out. The more you fly your jets, the more you wear them out. It is a dynamic thing and, right now, it is a guess because we have only established there is little data to go on right now.

01.64 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Pourquoi Lockheed Martin a-t-elle établi des pronostics concernant la prolongation de la durée de vie des F-16 alors que les données à cet effet étaient soi-disant insuffisantes? Pourquoi dès lors n'a-t-on pas conclu qu'une telle prolongation n'était pas possible en raison d'un manque de données?

01.65 Jeff Gates (en anglais): OK, Tom, I'll turn this over to you.

01.66 Thomas Jones (en anglais): OK. We did the study in coordination with your ASIP managers and your engineers for the Belgian Air Force, so the study was never intended to go to the audience that it has gone to today. When we wrote it, we wrote it with the intent that another engineer would be reading it. So, whether you want to call it preliminary or whether you want to call it a small amount of data, the basis for the study is very limited. Therefore if you read the second appendix, there is some language in there that basically says that if you want to take advantage of the EFH, you need to install recorders on all your airplanes and do the IAT programme, which we've talked about. I think we made that really clear in the memo, that we're not guaranteeing an extension of life. It's more of a "this is what you could get if you convert to EFH criteria" and that was the intent of the study and what it was intended to deliver to the engineers that we sent it to.

01.67 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Il est bien possible que l'étude ait été destinée uniquement aux ingénieurs mais cela ne change

die luidt dat de vloot langer in de lucht kan worden gehouden. Lockheed Martin is een ernstig bedrijf dat toch niet zomaar een prognose opstelt op basis van de beschikbare data om die dan vervolgens eenvoudigweg te extrapoleren.

01.68 Thomas Jones (*Engels*): That's correct. We did say you can fly beyond 8 000 actual flight hours, if you convert to equivalent flight hours. I'm not debating that statement. I think we've said that here today and if that hasn't come across, we're not communicating it clearly enough for you.

01.69 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Er waren dus wel voldoende data om een prognose te maken! Als er onvoldoende data waren, dan had men de vraag van Defensie niet kunnen beantwoorden.

01.70 Jeff Gates (*Engels*): I believe those were all projections. In the report I have here right in front of me, it says they are projections. I don't see a conclusion drawn in it at all or anything guaranteeing the results.

01.71 Thomas Jones (*Engels*): That's correct and it is based on a very limited amount of data.

As the colonel said earlier, when we collect the data for the entire fleet we could get a completely different picture in terms of severity factor.

If I would put a painting on the wall here and show you only 20 % of it, I could put two paintings on the wall and show you only 20 % of each of them and leave you to decide who drew those paintings. It may be very difficult to predict that.

That's what you are asking me to do as an engineer when I look at those data.

But because you did ask for that and I do have a relation with your ASIP managers and your programme, we provided that data for you knowing the risk involved in the limited basis it was developed on and knowing how they intended to use it, more for maintenance actions and inspection actions rather than extending the service-life of the fleet or converting to EFH for the fleet.

01.72 Peter Buysrogge (N-VA): Ik ben blij dat de relativiteit van de twee memo's werd aangetoond, omdat daaraan immers het hele verhaal opehangen wordt.

Klopt het dat de levensduur van onze F-16's oorspronkelijk 6.000 vlieguren bedroeg, maar dat

rien à la conclusion selon laquelle la flotte aurait pu rester opérationnelle plus longtemps. Lockheed Martin est une entreprise sérieuse qui n'établit pas de pronostic à la légère, sur la base des données disponibles, pour ensuite les extrapoler tout simplement.

01.68 Thomas Jones (*en anglais*): That's correct. We did say you can fly beyond 8 000 actual flight hours, if you convert to equivalent flight hours. I'm not debating that statement. I think we've said that here today and if that hasn't come across, we're not communicating it clearly enough for you.

01.69 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Les données pour établir des prévisions étaient donc bel et bien suffisantes! Dans le cas contraire, il n'aurait pas été possible de répondre à la question de la Défense.

01.70 Jeff Gates (*en anglais*): I believe those were all projections. In the report I have here right in front of me, it says they are projections. I don't see a conclusion drawn in it at all or anything guaranteeing the results.

01.71 Thomas Jones (*en anglais*): That's correct and it is based on a very limited amount of data.

As the colonel said earlier, when we collect the data for the entire fleet we could get a completely different picture in terms of severity factor.

If I would put a painting on the wall here and show you only 20 % of it, I could put two paintings on the wall and show you only 20 % of each of them and leave you to decide who drew those paintings. It may be very difficult to predict that.

That's what you are asking me to do as an engineer when I look at those data.

But because you did ask for that and I do have a relation with your ASIP managers and your programme, we provided that data for you knowing the risk involved in the limited basis it was developed on and knowing how they intended to use it, more for maintenance actions and inspection actions rather than extending the service-life of the fleet or converting to EFH for the fleet.

01.72 Peter Buysrogge (N-VA): Je suis ravi que la relativité des deux mémos ait pu être démontrée, dès lors que tout un scénario a été échafaudé à partir de ces documents.

Est-il exact que la durée de vie initiale de nos F-16 était de 6 000 heures de vol, mais que celle-ci a été

die in ondertussen door een life extension program werd verhoogd tot 8.000?

01.73 Thomas Jones (Engels): You are referring to Falcon STAR and Falcon UP, which have modification programs we have completed. Without those there was a limited life on the original AB airplanes.

I can't remember if it was 6 000 hours but that sounds about right based on when those modifications were put on.

01.74 Tim Vandenput (Open Vld): Het certified service life van ons Block 15 kan niet verhoogd worden. Men kan dus niet boven 8.000 uren gaan, tenzij men de stresstest van drie jaar doet, en ook dan blijft de kans nog klein. De discussie gaat eigenlijk over het overstappen van 'actual' naar 'equivalent'. Wij beschikken daarvoor slechts over gegevens van 20%. Als we verder zouden gaan meten, kan het meer zijn, maar ook minder.

01.75 Dirk Van Mechelen (Open Vld): Voor mij is het duidelijk dat de F-16/Block 15 eigenlijk bestaat uit de zwakkere toestellen in de F-16-reeks en dat het maximaal aantal vliegreuren, actual flight hours, 8.000 uren is. Kolonel Letten zei daarstraks letterlijk dat zijn grootste zorg is dat de Belgische F-16-vliegtuigen de 8.000 vliegreuren reëel kunnen bereiken.

De **voorzitter:** Dat is een goede suggestie van de heer Miller. Ben ik de enige die zich afvraagt of dag 2 van de hoorzittingen nog nodig is?

01.76 Georges Dallemagne (cdH): Er is nog een onbeantwoorde vraag: houdt het scenario van kolonel Decrop steek?

01.77 Jeff Gates (Engels): Let me clarify that question. He is saying that you can extend at the same level of security, the same level of deployment for nine billion euros?

01.78 Georges Dallemagne (cdH): Hij zegt dat, als we de levensduur van onze vliegtuigen met zes jaar verlengen, we onze piloten niet in gevaar brengen en dat we hetzelfde soort opdrachten kunnen blijven uitvoeren, op voorwaarde dat we 100 miljoen euro per jaar in onze F-16's investeren. We zouden in die periode dus 900 miljoen euro kunnen besparen en we zouden over 54 operationele vliegtuigen beschikken. Hij stoelt dat scenario deels op uw informatie. Is dat een

portée à 8 000 heures de vol grâce à un *life extension program*?

01.73 Thomas Jones (en anglais): You are referring to Falcon STAR and Falcon UP, which have modification programs we have completed. Without those there was a limited life on the original AB airplanes.

I can't remember if it was 6 000 hours but that sounds about right based on when those modifications were put on.

01.74 Tim Vandenput (Open Vld): La durée de vie certifiée de notre Block 15 ne peut être prolongée. Il nous est donc impossible de dépasser les 8 000 heures, à moins que l'on ne réalise le *stresstest* de trois ans et même dans ce cas, les chances restent encore faibles. La discussion porte en fait sur le passage d'"*actual*" à "*equivalent*". Nous ne disposons à cet effet que de 20 % des données. Si nous poursuivons nos mesures, le résultat peut être supérieur, mais aussi inférieur.

01.75 Dirk Van Mechelen (Open Vld): Pour moi, il est évident que le F-16/Block 15 fait partie des appareils de moins bonne qualité de la série de F-16 et que leur nombre maximum d'heures de vol, les *actual flight hours*, est de 8 000 heures. Le colonel Letten a dit tout à l'heure que sa préoccupation principale était que les F-16 belges puissent réellement atteindre les 8 000 heures de vol.

La **présidente:** C'est une bonne suggestion de M. Miller. Suis-je la seule à me demander s'il est encore nécessaire d'organiser une deuxième journée d'auditions?

01.76 Georges Dallemagne (cdH): Il ne reste qu'une question sans réponse: le scénario du colonel Decrop tient-il la route?

01.77 Jeff Gates (en anglais): Let me clarify that question. He is saying that you can extend at the same level of security, the same level of deployment for nine billion euros?

01.78 Georges Dallemagne (cdH): Il dit que si nous prolongeons nos avions pour six ans, nous ne mettons pas en danger nos pilotes et nous pouvons continuer à faire le même type de missions pour autant que nous investissons 100 millions d'euros par an dans nos F-16. Nous ferions donc, sur cette période, une économie de 900 millions d'euros et nous aurions 54 avions opérationnels. Il base ce scénario en partie sur vos informations. Est-ce crédible?

geloofwaardig scenario?

01.79 Jeff Gates (Engels): First I have never seen any calculation that the colonel Decrop has made. So I have no idea what he has based that on. All I can tell you is that your production costs will probably be smaller if you keep your F-16 fleet but your operational and maintenance costs, the number of maintenance man/hours you will have to expend, the number of inspections, the number of times you will have to pull your jet apart to look at it, to inspect, to ensure that there are no cracks, will significantly go up.

So, I cannot give you a ratio as to 'how much if you gonna push down your production costs, your owning costs will definitely go up. I cannot put a price on the operational suitability of the systems you have now against emerging threats. I will turn over to colonel Weaver to see if he has anything to add.

01.80 Michael Weaver (Engels): I would not be able to guess what kind of operations will be held in the future. I can say that there are potential adversaries, the threat continues to evolve.

01.81 Georges Dallemagne (cdH): Hij zei dat men hetzelfde ambitieniveau als vandaag zou kunnen bereiken.

01.82 Michael Weaver (Engels): Again, I am not sure about all assumptions he is making. I cannot tell you exactly that is true or not because the threats are proliferating and are spreading. If he is talking about a location of an operation that may change if a new threat is delivered to that location and that could change.

Without knowing all the assumptions he is making going into that, I cannot make a qualified guess as to whether it is true or not.

De **voorzitter:** Gentlemen, thank you very much for having been here with us this evening. It was more than interesting. I apologize again that you had to wait such a long time and I wish you a safe flight back to Washington.

01.83 Michael Weaver (Engels): Thank you, Madam Chairman, it was a pleasure to answer your questions. Thank you very much everybody.

De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 21.55 uur tot 22.00 uur.

02 Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16-vliegtuigen van de Luchtcomponent:

01.79 Jeff Gates (en anglais): First I have never seen any calculation that the colonel Decrop has made. So I have no idea what he has based that on. All I can tell you is that your production costs will probably be smaller if you keep your F-16 fleet but your operational and maintenance costs, the number of maintenance man/hours you will have to expend, the number of inspections, the number of times you will have to pull your jet apart to look at it, to inspect, to ensure that there are no cracks, will significantly go up.

So, I cannot give you a ratio as to 'how much if you gonna push down your production costs, your owning costs will definitely go up. I cannot put a price on the operational suitability of the systems you have now against emerging threats. I will turn over to colonel Weaver to see if he has anything to add.

01.80 Michael Weaver (en anglais): I would not be able to guess what kind of operations will be held in the future. I can say that there are potential adversaries, the threat continues to evolve...

01.81 Georges Dallemagne (cdH): Il précisait que c'était au même niveau d'ambition qu'aujourd'hui.

01.82 Michael Weaver (en anglais): Again, I am not sure about all assumptions he is making. I cannot tell you exactly if that is true or not because the threats are proliferating and are spreading. If he is talking about a location of an operation that may change if a new threat is delivered to that location and that could change.

Without knowing all the assumptions he is making going into that, I cannot make a qualified guess as to whether it is true or not.

La **présidente:** Gentlemen, thank you very much for having been here with us this evening. It was more than interesting. I apologize again that you had to wait such a long time and I wish you a safe flight back to Washington.

01.83 Michael Weaver (en anglais): Thank you, Madam Chairman, it was a pleasure to answer your questions. Thank you very much everybody.

La discussion des questions et interpellations est suspendue de 21 h 55 à 22 h 00.

02 Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: bureau du

projectbureau ACCaP - Hoorzitting met:
- Harold Van Pee, kolonel
- Steven Lauwereys, luitenant-kolonel

De **voorzitter**: We hervatten de hoorzitting met de leden van het ACCaP-team.

02.01 Harold Van Pee (Nederlands): Voormalig minister van Landsverdediging De Crem heeft tijdens de vorige regeerperiode formeel aan de toenmalige Chef Defensie gevraagd om een prospectie op te starten voor de eventuele vervanging van de F-16's. Die prospectieactiviteiten gebeurden ad hoc door verschillende diensten. Vanaf deze regeerperiode is het ACCaP-programmabureau, waarvan ik het hoofd ben, opgericht om zich fulltime bezig te houden met de prospectie.

Wij hebben de prospectieactiviteiten voortgezet in 2014 en 2015. Daarover hebben wij in 2015 en 2016 uitleg gegeven in de Kamercommissie. Wij hebben ook het kabinet op de hoogte gehouden en de nodige informatie bezorgd ter voorbereiding van de nota van 2015

Het kernkabinet heeft op 22 december 2015 beslist op de F-16's te vervangen. Toen werd ons gevraagd om na te denken over een lastenboek. Midden 2016 heeft de ministerraad de preambule van de strategische visie goedgekeurd, waardoor wij wisten in welke omstandigheden we de nieuwe vliegtuigen zouden moeten inzetten en konden wij de Request for Government Proposal (RfGP) volledig uitwerken. Op 8 maart 2017 hebben wij het dossier voorgesteld in de commissie Legeraankopen en op 17 maart 2017 heeft de ministerraad toegezegd om de RfGP naar de vijf kandidaten te sturen. De minister heeft de RfGP online geplaatst, wat nooit eerder ergens gebeurd is. In september 2017 hebben wij de initiële offertes binnengekregen, waarna de onderhandelingen gestart zijn die op 14 februari 2018 geleid hebben tot een aantal BAFO's (Best and Final Offers). Op dat moment zijn wij gestart met de evaluatie, die zal leiden tot een gemotiveerd resultaat dat aan de regering zal worden voorgesteld.

Van 2014 tot vandaag hebben wij de politieke besluiten uitgevoerd. Wij tellen minsten acht momenten waarop de politiek een besluit genomen heeft: een beslissing van het kernkabinet, vier beslissingen van de ministerraad en drie stemmingen in het Parlement.

Tot 17 maart 2017 zaten wij in de prospectiefase, maar vanaf 17 maart is er dan een formeel

projet ACCaP – Audition de:
- Harold Van Pee, kolonel
- Steven Lauwereys, lieutenant-colonel

La **présidente**: Nous reprenons l'audition avec les membres de la cellule ACCaP.

02.01 Harold Van Pee (en néerlandais): Au cours de la législature précédente, l'ancien ministre de la Défense, M. De Crem, avait adressé au CHOD de l'époque la demande formelle de lancer une prospection en vue du remplacement éventuel des F-16. Ces activités de prospection ont été opérées *ad hoc* par différents services. Pendant la législature actuelle, la cellule ACCaP, que je dirige, a été créée et chargée spécifiquement de la prospection.

Les activités de prospection ont été poursuivies en 2014 et 2015. Nous nous sommes expliqués à ce sujet devant la commission de la Chambre en 2015 et 2016. Le cabinet a été tenu au courant de ces activités et nous avons transmis les informations nécessaires à l'équipe qui oeuvrait à la préparation de la note de 2015.

Le cabinet restreint a décidé le 22 décembre 2015 de remplacer les F-16. Il nous a été demandé, à ce moment, d'entamer une réflexion sur le cahier des charges. À la mi-2016, le Conseil des ministres a approuvé le préambule de la vision stratégique, qui nous éclairait sur les circonstances dans lesquelles nous serions amenés à déployer les nouveaux avions et nous permettait ainsi d'élaborer le *Request for Government Proposal* (RfGP) dans son intégralité. Le 8 mars 2017, nous avons présenté le dossier en commission des Achats militaires et le 17 mars 2017, le Conseil des ministres a autorisé l'envoi du RfGP aux cinq candidats. Le ministre a posté le RfGP en ligne, une procédure qui n'avait jamais été appliquée auparavant. Nous avons reçu les offres initiales en septembre 2017, après quoi des négociations ont débouché, le 14 février 2018, sur plusieurs BAFO (*Best and Final Offers*). À ce moment, nous avons lancé une évaluation qui mènera à un résultat motivé à soumettre au gouvernement.

Nous mettons en œuvre toutes les décisions politiques qui ont été prises depuis 2014. Nous en recensons au moins huit: la décision du cabinet restreint, quatre décisions du Conseil des ministres et trois votes au Parlement.

Jusqu'au 17 mars 2017, nous étions dans la phase de prospection. Depuis lors, il s'agit cependant d'un

aankoopproces gestart.

In de periode tussen het uitsturen van het lastenboek en het presenteren van de evaluatie mogen wij ons niet laten afleiden door zaken die niet RfGP- of offertegerelateerd zijn. Daardoor zouden we 'en cours de route' de gunningcriteria kunnen wijzigen, wat uit den boze is.

Op basis van ons evaluatierapport zal de regering een beslissing nemen. Het evaluatierapport en gunningverslag zijn maar een input. De regering kan ook andere zaken in overweging nemen. Het is niet aan ons om de vervanging van de F-16's te rechtvaardigen. Dat hebben anderen gedaan, wij zorgen voor de uitvoering.

Wij zijn de enige twee personen in de zaal die kennis hebben genomen van de offertes. Zolang de aanbesteding loopt, mogen wij daarover geen informatie verstrekken aan derden.

Ik reageer dan nog op iets wat kolonel Decrop heeft gezegd omdat hij daarbij gebruik heeft gemaakt van informatie die afkomstig is van ons bureau.

Kolonel Decrop denkt dat Defensie 900 miljoen euro kan besparen over zes jaar. Hij vertrekt van 80 miljoen euro zuivere werkingskosten van de F-16: afgerond 50 miljoen euro voor wisselstukken en onderhoud en 30 miljoen euro fuel. Hij doet daar 20 miljoen euro bij, omdat het oude vliegtuigen zijn. Hij zet dat af tegen de 250 miljoen euro die het nieuwe vliegtuig zou kosten.

Van waar komt die 250 miljoen euro? Ik verwijs naar het verslag van de parlementaire hoorzitting in 2016. Daar is die fameuze notie van 15 miljard euro ontstaan. In die 15 miljard euro zit nog voor 1 miljard euro kosten F-16 tot en met 2029 en ook 4 miljard euro investeringskosten voor het nieuwe vliegtuig; 3,5 miljard euro initiële investeringskosten en 500 miljoen euro voor de periode tussen 2031 en 2058 aan tussentijdse modificaties. Dat maakt dat er 10 miljard euro overblijft. Gedeeld door 40 is dit effectief 250 miljoen euro. Maar in die 250 miljoen euro zit veel meer dan enkel onderhoud, wisselstukken en brandstof. In die 250 miljoen euro zit voor 100 miljoen euro personeelskosten, die er altijd zullen zijn. Daarin zit ook 20 miljoen euro per jaar om de twee vliegbases draaiende te houden en 15 miljoen euro per jaar om die tussentijdse modificaties te doen. Ik vind die

processus d'acquisition formel.

Entre l'envoi du cahier des charges et la présentation de l'évaluation, nous ne pouvons pas nous laisser distraire par des éléments extérieurs au RfGP ou aux offres. Nous risquerions ce faisant de modifier les critères d'attribution "en cours de route", ce qui est exclu.

Le gouvernement décidera sur la base de notre rapport d'évaluation. Les rapports d'évaluation et d'attribution ne constituent qu'une donnée du dossier. Libre au gouvernement de prendre aussi d'autres éléments en considération. Il ne nous appartient pas de justifier le remplacement des F-16. D'autres l'ont fait, nous assurons l'exécution.

Nous sommes les seules deux personnes dans cette salle à avoir pris connaissance des offres. Aussi longtemps que la procédure d'adjudication est en cours, nous ne pouvons livrer aucune information à ce sujet à des tiers.

Encore une réaction à propos d'une déclaration du colonel Decrop, car il s'est servi pour étayer ses affirmations d'informations provenant de notre bureau.

Le colonel Decrop estime que la Défense peut économiser 900 millions d'euros en six ans. Il part du montant de 80 millions d'euros auquel s'élèveraient les frais généraux de fonctionnement des F-16, soit la somme d'environ 50 millions d'euros pour les pièces de rechange et la maintenance et de 30 millions d'euros pour le carburant. Il y ajoute 20 millions d'euros étant donné qu'il s'agit de vieux appareils. Il compare ces chiffres aux 250 millions d'euros que coûterait le nouvel avion.

D'où vient la notion des 250 millions d'euros? Je me réfère au compte-rendu de l'audition parlementaire de 2016. C'est dans ce cadre que le fameux montant des 15 milliards d'euros a vu le jour. Ce montant comprend des coûts relatifs aux F-16 à hauteur d'1 milliard d'euros à supporter jusqu'en 2029 et de 4 milliards d'euros de coûts d'investissement pour le nouvel avion: 3,5 milliards d'euros de coûts d'investissement initiaux et 500 millions d'euros de modifications intermédiaires pour la période 2031-2058. Reste 10 milliards d'euros. Divisé par 40, ce montant s'élève effectivement à 250 millions d'euros. Ces 250 millions d'euros couvrent toutefois bien plus que la maintenance, les pièces de rechange et le carburant. Il faut également compter 100 millions d'euros de frais de personnel – qui devront toujours être pris en charge –, 20 millions d'euros par an

getallen niet uit. Ze staan wel degelijk in het verslag van de parlementaire hoorzitting van 2016.

Luitenant-kolonel Decrop zet 80 miljoen af tegen 250 miljoen. Die 80 miljoen is voor onderhoud, wisselstukken en brandstof, maar dat zit ook in de berekeningen van 250 miljoen euro voor het nieuwe vliegtuig. Daar zit ook 100 miljoen in voor personeelskosten, 20 miljoen voor werkingskosten van de vliegbases, 15 miljoen voor updates. Dan blijft er van die 900 miljoen niet veel meer over en dat is net de basis van het exposé van kolonel Decrop. Ik vind het vreemd dat een ingenieur dergelijke rekenfouten kan maken. Misschien heeft hij zich gewoon flink vergist, maar het is toch wel een belangrijke vergissing om te maken ten aanzien van het Parlement.

02.02 Georges Dallemagne (cdH): Kolonel Van Pee, ik zou graag iets willen zeggen over uw 'korte' toelichting, die de stelling van kolonel Decrop zou onderuithalen. Zijn oversten hebben hem niet tegengesproken en hebben zelfs erkend dat de waarheid ergens in het midden ligt! Het is merkwaardig dat u, die deel uitmaakt van het ACCaP-programma, werk doet dat door de operationele divisie had moeten worden gedaan, door de oversten van kolonel Decrop, dus.

U doet alsof de aankoop van een F-35 niet meer zou kosten dan het langer in de lucht houden van een F-16! U gaat ervan uit dat de berekening van kolonel Decrop uitgaat van een bedrag van 10 miljard euro. In dat geval moet men de 4 miljard euro investeringen meetellen, wat neerkomt op 100 miljoen euro extra per jaar.

Kunt u de chronologie opnieuw verduidelijken? Op welk moment wist u dat er studies aan de gang waren? U, of iemand van het ACCaP-bureau, hebt Lockheed Martin aangesproken en vragen gesteld over het feit dat er studies werden uitgevoerd om de levensduur van de F-16's te verlengen, terwijl ze ons tegelijkertijd nieuwe toestellen willen verkopen. Wat was de natuur van die contacten? Wanneer vonden ze plaats? Waarom baarden die studies u zorgen?

02.03 Hendrik Bogaert (CD&V): Als ik het goed begrijp, moest er dus gekozen worden tussen twee scenario's: ofwel voortdoen met de oude vloot en moderniseren tegen een kostprijs van 2,4 miljard euro, ofwel nieuw materieel aankopen voor

pour maintenir les deux bases aériennes en activité et 15 millions d'euros par an pour introduire les modifications intermédiaires. Je n'ai pas inventé ces chiffres. Ils figurent noir sur blanc dans le compte-rendu de l'audition parlementaire de 2016.

Le lieutenant-colonel Decrop compare les montants de 80 et de 250 millions. Le montant de 80 millions concerne la maintenance, les pièces de rechange et le carburant, mais ces frais sont également compris dans les calculs des 250 millions d'euros pour le nouvel avion. Ce dernier montant comprend par ailleurs 100 millions pour les frais de personnel, 20 millions pour les frais de fonctionnement des bases aériennes et 15 millions pour les mises à niveau. Il ne subsiste alors pas grand-chose de ces 900 millions d'euros or c'est précisément sur ce montant qu'est basé le raisonnement du colonel Decrop. Je m'étonne qu'un ingénieur puisse faire de telles erreurs de calcul. Il s'est peut-être trompé du tout au tout, mais cette erreur me semble quand même importante vis-à-vis du Parlement.

02.02 Georges Dallemagne (cdH): Colonel Van Pee, je voudrais intervenir sur votre rapide démonstration qui détruirait celle du colonel Decrop. Mais ses supérieurs ne l'ont pas contredit et ont même admis que la vérité se situait peut-être entre les deux! Il est curieux que vous, faisant partie d'un programme ACCaP, vous fassiez ce travail qu'aurait dû faire la division opérationnelle – la hiérarchie du colonel Decrop.

À vous entendre, acheter un F-35 ne coûterait pas plus cher que faire voler un F-16! Vous supposez qu'il a fait son calcul à partir des 10 milliards d'euros. Dans ce cas, il ne faudrait pas omettre les 4 milliards d'euros d'investissements, soit 100 millions supplémentaires par an.

Pouvez-vous re-préciser la chronologie? À quel moment apprenez-vous que des études sont en cours? Vous – ou quelqu'un de l'ACCaP – intervenez auprès de Lockheed Martin en vous étonnant qu'ils réalisent des études pour prolonger des F-16, alors qu'ils souhaitent nous vendre de nouveaux avions. Quelle est la nature de ces interventions? À quel moment ont-elles lieu? Comment vous inquiétez-vous de ces études menées?

02.03 Hendrik Bogaert (CD&V): Si je comprends bien, il fallait donc choisir entre deux scénarios: soit garder l'ancienne flotte et la moderniser pour un coût de 2,4 milliards d'euros, soit acquérir du nouveau matériel pour environ 3,6 milliards d'euros.

ongeveer 3,6 miljard euro.

In 2017 komt er dan plots een nieuwe optie. Volgens luitenant-kolonel Decrop zou verder vliegen met de oude vloot zo goed als niets kosten. Wij leren van Lockheed Martin vandaag dat de historische data niet zo'n groot probleem vormen als zij trackers op elk vliegtuig kunnen plaatsen en dan gedurende enkele jaren data zouden kunnen verzamelen. Het probleem is wel dat onze toestellen nu actief zijn in conflicten en daardoor paradoxaal genoeg aan minder slijtage onderhevig zijn dan tijdens intensieve trainingen.

Hoe reageert kolonel Van Pee op die optie? Dat het Parlement deze informatie eerder had moeten krijgen, dat is een andere kwestie. Wat zijn volgens kolonel Van Pee de zwakke punten van die optie?

02.04 Alain Top (sp.a): Heeft kolonel Van Pee generaal Debaene geholpen met de voorbereiding van zijn toelichting in de commissie van vorige week vrijdag? Was hij op de hoogte van de studies van Lockheed Martin? Wie heeft er in november 2015 de pen vastgehouden bij de voorbereiding van de geclassificeerde nota?

Als er in het Parlement veel vroeger een debat was geweest over de grond van de zaak, dan zouden wij nu niet zoveel vragen moeten stellen. Er wordt hier nu met cijfers gegoocheld en dat is ook voor ons moeilijk om te volgen.

02.05 Dirk Van der Maelen (sp.a): Uit het intern onderzoek blijkt dat kolonel Van Pee op 15 mei een mail heeft gestuurd naar kolonel Letten, zeggende dat de minister van Defensie moest worden verwittigd. Uiteindelijk is dat echter niet gebeurd. Waarom is dat?

De naam van luitenant-kolonel Lauwereys komt een paar keer voor als geadresseerde van mails. Is de heer Lauwereys gehoord in het kader van een van die twee onderzoeken?

02.06 Julie Fernandez Fernandez (PS): Net als de heer Dallemagne betreur ik dat niemand anders de cijfers van de heer Decrop met andere berekeningen heeft weerlegd! De topmilitairen hebben geen andere cijfers aangedragen.

Wanneer hebt u op officiële dan wel officieuze wijze kennisgenomen van de rapporten van Lockheed Martin?

Er blijven nog maar twee kandidaten voor de

Et voilà qu'en 2017 surgit une nouvelle option. Selon le lieutenant-colonel Decrop, le maintien de l'ancienne flotte ne coûterait pour ainsi dire rien. Et Lockheed Marin nous apprend aujourd'hui que l'historique des données n'est pas vraiment essentiel si des *trackers* peuvent être installés sur tous les avions et collecter des données sur quelques années. Le problème est cependant que nos appareils sont aujourd'hui engagés dans des conflits et que, paradoxalement, ils sont de ce fait moins soumis à l'usure qu'au cours des entraînements intensifs.

Comment le colonel Van Pee réagit-il à cette option? Quant à savoir si le Parlement aurait dû recevoir plus tôt cette information, c'est une autre histoire. Quels sont, pour le colonel Van Pee, les points faibles de cette option?

02.04 Alain Top (sp.a): Le colonel Van Pee a-t-il aidé le général Debaene à préparer l'exposé qu'il a donné en commission vendredi dernier? Avait-il connaissance des études de Lockheed Martin? Qui a préparé par écrit la note classifiée en novembre 2015?

Nous ne devrions pas poser autant de questions aujourd'hui si le débat sur le fond du dossier avait été mené beaucoup plus tôt au Parlement. Chacun y va de ses propres chiffres et nous avons aussi des difficultés à suivre.

02.05 Dirk Van der Maelen (sp.a): L'enquête interne montre que le 15 mai, le colonel Van Pee a adressé un courriel au colonel Letten pour lui faire savoir que le ministre de la Défense devait être averti. Pourquoi cette transmission d'informations n'a-t-elle pas eu lieu?

Le nom du lieutenant-colonel Lauwereys apparaît à plusieurs reprises dans le champ "destinataire" de courriels. M. Lauwereys a-t-il été entendu dans le cadre d'une des deux enquêtes?

02.06 Julie Fernandez Fernandez (PS): Comme M. Dallemagne, je regrette qu'il n'y ait pas eu d'autre contestation chiffrée des chiffres de M. Decrop! Les hauts gradés n'ont pas apporté d'autres chiffres.

Quand avez-vous eu connaissance, de manière officielle ou officieuse, des rapports de Lockheed Martin?

Il ne reste que deux candidats pour le

vervanging van de F-16's over. Denkt u niet, aangezien de vliegtuigen niet dringend hoeven worden te vervangen, dat het beter zou zijn om twee of drie jaar te wachten en te zien of er misschien andere voorstellen worden gedaan? De Amerikanen doen dat ook, zij het voor andere vliegtuigen.

02.07 Peter Buysrogge (N-VA): Kolonel Van Pee zegt dat hij luitenant-kolonel Decrop niet kende toen hij zijn mail ontving. Wat heeft hij met die mail gedaan? Heeft hij actie ondernomen? Hoe heeft hij die mail geïnterpreteerd?

02.08 Veli Yüksel (CD&V): Vanochtend zei de stafchef Defensie dat sinds de lancering van de RfGP op 17 maart 2017 er voor hem eigenlijk geen weg terug meer was. Wie heeft de IKW-nota van november 2015 opgesteld? Was het, zoals luitenant-kolonel Decrop beweert, het ACCaP? Heeft kolonel Van Pee die nota opgesteld? Heeft hij input gevraagd van andere diensten? Hoe betrouwbaar zijn de cijfers over de updates?

In Nederland is er een uitgebreid objectief onderzoek gevoerd, begeleid door auditdiensten en externe firma's. Hoe reëel zijn de cijfers die bij ons in de nota werden gebruikt? Wij hebben die nota nooit gezien. Werd de regering misleid of heeft ze een beslissing genomen op basis van de juiste cijfers?

Op een bepaald moment was er mailverkeer tussen kolonel Van Pee en kolonel Letten. Kolonel Van Pee zei dat het kabinet moest worden ingelicht over de mail van luitenant-kolonel Decrop. Wat later werd er gemaild dat er van een levensduurverlenging geen sprake kan zijn. Heeft kolonel Van Pee iets gedaan met de informatie over de memo's van Lockheed Martin? Heeft hij zijn oversten ingelicht? Heeft hij de DG MR ingelicht of de chef Defensie?

02.09 Peter De Roover (N-VA): Kolonel Van Pee biedt ons transparante cijfers. Het is goed dat eens duidelijk is gemaakt waar dat vreemde getal van 15 miljard euro vandaan komt waar de oppositie zo graag mee goochelt. Politieke beïnvloeding bij legeraankopen zoals dat in het verleden gebeurde, moeten we te allen prijze vermijden. Hoe is de relatie van het projectbureau ACCaP met het kabinet en de politieke wereld?

02.10 Harold Van Pee (Frans): Waarom heeft ACCaP die cijfers vandaag op tafel gelegd? Omdat mijn collega's geen weet hadden van het bedrag

remplacement des avions. Puisqu'il n'y a pas d'urgence à remplacer les avions, ne pensez-vous pas qu'il conviendrait d'attendre deux ou trois ans, afin que, peut-être, d'autres propositions soient faites? C'est ce que vont faire les Américains, même s'il ne s'agit pas des mêmes avions.

02.07 Peter Buysrogge (N-VA): Le colonel Van Pee dit qu'il ne connaissait pas le lieutenant-colonel Decrop au moment où il a reçu son mail. Qu'a-t-il fait de ce mail? A-t-il entrepris des démarches? Comment a-t-il interprété ce mail?

02.08 Veli Yüksel (CD&V): Le chef d'état-major de la Défense a déclaré ce matin que depuis le lancement du RfGP le 17 mars 2017, il n'y avait plus de retour en arrière possible selon lui. Qui a rédigé cette note du GTI de novembre 2015? Était-ce l'ACCaP, comme le prétend le lieutenant-colonel Decrop? L'auteur de cette note est-il le colonel Van Pee? A-t-il sollicité l'avis d'autres services? Quel est le degré de fiabilité des chiffres relatifs aux mises à jour?

Au Pays-Bas, une étude approfondie et objective a été menée avec l'appui de services d'audit et de firmes externes. Qu'en est-il de la fiabilité des chiffres utilisés dans le cadre de la note belge? Nous n'avons jamais pu la consulter. Le gouvernement a-t-il été induit en erreur ou a-t-il pris une décision sur la base de chiffres corrects?

À un certain moment, des mails ont été échangés entre le colonel Van Pee et le colonel Letten. Selon le colonel Van Pee, le cabinet devait être informé du mail du lieutenant-colonel Decrop. Selon un mail suivant, une prolongation des F-16 était exclue. Quelles initiatives le colonel Van Pee a-t-il prises sur la base de l'information contenue dans les mémos de Lockheed Martin? A-t-il mis au courant ses supérieurs? A-t-il informé la DG MR ou le Chef de la Défense?

02.09 Peter De Roover (N-VA): Le colonel Van Pee nous présente des chiffres transparents. Il est heureux que finalement, la clarté soit faite concernant la provenance de ce curieux chiffre de 15 milliards d'euros que l'opposition se complaît à exploiter au maximum. Il nous faut à tout prix éviter les influences politiques dans les achats militaires, que l'on a connues par le passé. Quelle relation le bureau de projet ACCaP entretient-il avec le cabinet et le monde politique?

02.10 Harold Van Pee (en français): Pourquoi est-ce l'ACCaP qui est venue avec les chiffres aujourd'hui? Ces 900 millions, mes collègues n'en

van 900 miljoen tot kolonel Decrop het ter sprake bracht. We verwijzen naar onze eigen cijfers, die we al aan de commissie hebben voorgesteld.

02.11 Georges Dallemagne (cdH): U hebt bij uw berekeningen geen rekening gehouden met de investering van 4 miljard?

02.12 Harold Van Pee (*Frans*): Er moet rekening worden gehouden met de investeringskosten, die er volgens de Amerikanen zullen zijn.

02.13 Georges Dallemagne (cdH): Onze werkzaamheden zijn niet doordacht georganiseerd: ik wees er eerder al op dat het niet kan dat de hoorzittingen in zo'n zwaar dossier op een draffje worden afgehandeld. We vernemen iets op een onchristelijk uur en er zijn geen gesprekspartners aanwezig om een serene bespreking te houden. We hadden onze werkzaamheden beter kunnen stopzetten. (*Rumoer*)

02.14 Harold Van Pee (*Frans*): Mijnheer Dallemagne, u zegt dat ik contact heb opgenomen met Lockheed Martin na de memo van het bedrijf te hebben gelezen. Ik denk dat er hier enige verwarring heerst.

02.15 Georges Dallemagne (cdH): U hebt geen contact gehad met Lockheed Martin?

02.16 Harold Van Pee (*Frans*): Jawel, ik heb bijna dagelijks contact met het bedrijf, maar niet over de memo van 2017 of die van 2018, die ik trouwens nooit heb ontvangen.

(*Nederlands*) Het is niet aan mij om iets te denken over hard SLEP versus soft SLEP.

Wij hebben de IKW-nota van 2015 niet geschreven. Ik heb die nota pas gezien toen de FIA ze mij gaf en mijn mening erover vroeg. Ik heb gevraagd de nota eerst te mogen bestuderen om daarna per mail mijn mening te geven. In de nota heb ik stukken tekst van ons herkend over de vervanging van de F-16's. Dat is logisch aangezien wij ons bezighielden met de prospectie.

Wij hebben die informatie niet rechtstreeks aan het kabinet bezorgd, maar aan het *faisability team air gps*, dat de informatie verder doorspeelt. Dat is de normale gang van zaken. Het kabinet legt alles samen en giet er een politieke saus over. Een document van een interkabinettenwerkgroep is per definitie een politiek document. Het is geen document van de Defensiestaf.

savaient rien jusqu'à ce que le colonel Decrop les présente. Nous faisons référence à nos propres chiffres, ceux que nous avons déjà exposés à la commission.

02.11 Georges Dallemagne (cdH): Vous n'avez pas intégré dans vos calculs les 4 milliards d'investissements?

02.12 Harold Van Pee (*en français*): Il faudrait tenir compte des frais d'investissement. Les Américains ont dit qu'il y en aurait.

02.13 Georges Dallemagne (cdH): L'organisation de nos travaux manque de sérieux: j'avais dénoncé ces auditions au pas de charge sur un dossier lourd. On apprend quelque chose à une heure indue, en l'absence des interlocuteurs qui nous permettent de tenir une discussion sereine. On aurait mieux fait de s'arrêter. (*Brouhaha*)

02.14 Harold Van Pee (*en français*): Monsieur Dallemagne, vous dites que j'ai contacté Lockheed Martin après avoir lu leur mémo. Il doit y avoir une confusion.

02.15 Georges Dallemagne (cdH): Vous n'avez eu aucun contact avec Lockheed Martin?

02.16 Harold Van Pee (*en français*): Si, j'ai des contacts presque journaliers avec eux, mais pas sur le mémo de 2017 ni celui de 2018, que je n'ai d'ailleurs jamais reçu.

(*En néerlandais*) Il ne m'appartient pas de donner un avis sur le hard ou sur le soft SLEP.

Nous n'avons pas rédigé la note de 2015 pour le groupe de travail intercabinets. J'ai découvert cette note lorsque le FAI me l'a remise en me demandant mon avis à son sujet. J'ai demandé de pouvoir prendre le temps d'examiner cette note avant de donner mon avis par courriel. Dans cette note, j'ai reconnu des passages de notre texte concernant le remplacement des F-16. C'est logique puisque nous étions en charge de la prospection.

Nous n'avons pas envoyé ces informations directement au cabinet, mais nous les avons communiquées au *faisability team air gps*, qui les transmet ensuite au cabinet. Tel est le cheminement normal. Le cabinet rassemble ensuite toutes les données avant de leur ajouter une sauce politique. Le document d'un groupe de travail intercabinets est par définition politique et non un

Ik heb generaal Debaene niet bijgestaan bij de voorbereiding van zijn uiteenzetting van vorige vrijdag. De memo van 2017 heb ik gekregen, die van 2018 niet.

Wij hebben willen vermijden dat er met cijfers zou worden gegoocheld. In 2015 zijn wij de prospectieresultaten hier dan ook komen voorstellen.

Dat document van 50 à 60 bladzijden gaat voor een groot deel over kosten en definities van kosten, net omdat wij die problemen proberen te vermijden. Wij zijn dat in februari 2016 komen voorstellen. De heer Van der Maelen heeft daartoe de aanzet gegeven in de commissie in 2015. In die 15 miljard euro zitten 4 miljard euro personeelskosten voor 2.500 militairen gedurende 40 jaar en tal van andere kosten, naast de zuivere vervangskosten.

Wij hebben toen gezegd dat die vervanging neerkomt op een eenmalige investering van 3,5 miljard euro. Daarnaast zijn er ook eenmalige werkingskosten, vooral voor omscholing. Alles daarbuiten zijn kosten die men vandaag ook heeft voor de F-16.

Het zal moeten blijken uit de evaluatie van de offertes of het nieuwe toestel meer zal kosten dan het huidige.

Uit het intern onderzoek zou blijken dat ik op 15 mei een mail aan kolonel Letten heb verstuurd met de vraag om het kabinet toch in te lichten. Dat was geen mail. Het was een contact met kolonel Letten op 15 of 16 mei.

Zoals de andere bestemmingen van de mail, was ik verbaasd om de mail te ontvangen van kolonel Decrop, want ik ken hem niet persoonlijk. Ik vond de opzet van zijn mail zeer vreemd, om dat niet naar zijn directe hiërarchie te sturen, maar naar mensen die daar in se niets mee te maken hebben. Kolonel Letten, of zijn team, heeft mij vrij snel uitgelegd dat het inhoudelijk om niet veel gaat.

Ik vond het geen normale mail, maar een boobytrapmail die ooit tegen ons programma zou kunnen worden gebruikt. Ik heb dat ook laten weten. Nogmaals, dat was niet wegens de inhoud, maar door de manier waarop die mail werd

document émanant de l'état-major de la Défense.

Je n'ai pas secondé le général Debaene dans la préparation de son exposé de vendredi passé. J'ai reçu le mémo de 2017, mais pas celui de 2018.

Nous avons voulu éviter toute utilisation non objective des chiffres. En 2015, nous sommes dès lors venus présenter au Parlement les résultats de la prospection.

Une part importante de ce document de 50 à 60 pages est consacrée aux coûts et à leurs définitions, précisément pour éviter ce type de problème. Nous sommes venus présenter ces éléments en février 2016. M. Van der Maelen avait pris l'initiative dans ce domaine en 2015, en commission. Outre les coûts inhérents au remplacement des avions, ces 15 milliards d'euros incluent 4 milliards d'euros de frais de personnel pour 2 500 militaires durant 40 ans, plus de nombreux autres coûts divers.

Nous avons alors déclaré que ce remplacement équivaut à un investissement unique de 3,5 milliards d'euros. À cette somme, il faut ajouter des frais de fonctionnement non récurrents, principalement en matière de recyclage des pilotes. Les coûts restants sont des frais qui existent déjà aujourd'hui pour les F-16.

L'évaluation des offres devra établir si le coût du nouvel appareil sera supérieur à celui de l'avion actuel.

Il ressort de l'audit interne que j'aurais envoyé un courriel au colonel Letten le 15 mai lui demandant d'informer malgré tout le cabinet. Il ne s'agissait pas d'un courriel, mais d'un contact avec le colonel le 15 ou le 16 mai.

Dès lors que je ne connais pas personnellement le colonel Decrop, j'ai, tout comme les autres destinataires, été surpris de recevoir son courriel. Le dessein de celui-ci m'a paru très étrange, le colonel ayant choisi de l'envoyer, non pas à sa hiérarchie directe, mais à des personnes qui, substantiellement, sont étrangères à ce dossier. Le colonel Letten ou son équipe m'a expliqué assez rapidement que le fond du courriel n'était pas très consistant.

Il ne s'agissait, selon moi, pas d'un courriel ordinaire, mais d'un courriel piégé qui pourrait un jour être utilisé contre notre programme. Je l'ai fait savoir. Je rappelle que ce n'était pas une question de contenu, mais le problème résidait dans la

opgesteld en naar wie die mail werd gestuurd.

manière dont le message était rédigé et dans ses destinataires.

Kolonel Letten heeft mij gezegd dat interne tegenstellingen eraan ten grondslag lagen. Ik heb het daarbij gelaten, want ik wil mij niet moeien in de interne keuken van anderen.

Le colonel Letten m'a affirmé que des contradictions internes sous-tendaient cette situation. Je n'ai pas cherché à en savoir plus parce que je ne veux pas me mêler de la cuisine interne d'autrui.

Sowieso kan ik ook niet over het hoofd van kolonel Letten gaan. Ik heb het daarbij dus gelaten. Ik heb mij zeker niet laten ompraten.

Je ne peux pas non plus court-circuiter le colonel Letten. Je n'ai donc pas cherché à en savoir plus. Je n'ai certainement pas changé d'avis à la suite de ces contacts.

Het was bovendien een hele drukke tijd. Tussen 10 en 19 mei hadden wij onze eerste bilaterale contacten met de vier kandidaten.

Cette période était, en outre, très chargée. Nos premiers contacts bilatéraux avec les quatre candidats ont eu lieu entre le 10 et le 19 mai.

In die weken waren wij dag en nacht met het vervangprogramma bezig en de kwestie was voor mij op dat ogenblik een onnodige afleiding.

Ces semaines-là, nous avons travaillé nuit et jour à l'élaboration du programme de remplacement et cette question me distrayait de ma tâche essentielle à ce moment-là.

(Frans) Ik was via de mail van de heer Decrop op de hoogte van de eerste memo van 2017, maar de memo van 2018 heb ik nooit ontvangen.

(En français) J'ai pris connaissance du premier mémo de 2017 par le mail de M. Decrop mais n'ai jamais reçu celui de 2018.

Het is niet meer dan normaal dat er maar twee kandidaten overblijven. U kunt andere overheidsopdrachten bekijken. Het is gebruikelijk dat het bestek naar vijf kandidaten wordt verstuurd, die vaak dezelfde zijn als de kandidaten voor deze overheidsopdracht. Het gebeurt maar zelden dat er meer dan twee offertes worden ingediend. Het kost geld om op zo een RfGP in te gaan. De kandidaten moeten de concurrerende systemen beheersen om ze met hun eigen systemen te vergelijken. Als de criteria en de weging duidelijk zijn, zoals in ons RfGP, kunnen de kandidaten een interne evaluatie uitvoeren om na te gaan of het de moeite loont om met de procedure door te gaan. Een bedrijf dat een dergelijke overheidsopdracht misloopt, loopt reputatieschade op.

Il n'y a rien de plus normal que le fait que deux candidats restent en lice. Vous pouvez regarder d'autres marchés, il est courant d'envoyer l'offre à cinq candidats, souvent les mêmes qu'ici, et il est rare que plus de deux offres soient rentrées. Répondre à un tel RfGP coûte de l'argent. Les candidats doivent maîtriser les systèmes concurrents pour les comparer aux leurs. Si les critères et les pondérations sont clairs, comme pour notre RfGP, ils peuvent réaliser une évaluation interne pour décider si cela vaut la peine de continuer. Perdre un tel marché ternit la réputation de l'entreprise.

In dit geval heeft de mededinging gespeeld. Drie van de vijf kandidaten waren van mening dat ze niet genoeg kans maakten om de overheidsopdracht binnen te halen. U moet die bedrijven vragen waarom ze hebben afgehaakt. Ze zullen dat uiteraard niet publiekelijk meedelen, want dan zouden ze zichzelf in de voet schieten.

Ici, la compétition a joué. Trois des cinq candidats ont considéré ne pas avoir assez de chances de remporter le marché. C'est eux que vous devez interroger sur les raisons de leur désistement. Ils ne vont évidemment pas les rendre publiques, cela les desservirait.

In het geval van een geclassificeerd lastenboek kan de kandidaat een te veeleisend bestek aanvoeren als reden voor zijn terugtrekking, maar dit is een openbaar lastenboek.

Tant que l'appel d'offre est classifié, le candidat peut justifier son retrait par un cahier des charges trop exigeant. Mais ici, l'appel d'offre est public.

(Nederlands) De vragen van de heren Buysrogge

(En néerlandais) J'ai déjà répondu aux questions de

en Yüksel heb ik al beantwoord.

Het kabinet van de minister van Defensie of de interkabinettenwerkgroep heeft de nota van 2015 opgemaakt. Ik weet niet of de cijfergegevens correct waren omdat ik niet weet welke input er precies werd gegeven.

Er is geen audit gebeurd. Wij zijn altijd vragende partij geweest voor een audit.

Ik heb nooit gezegd dat de mail van kolonel Decrop politiek relevant was, maar vond wel dat er een potentieel gevaar was voor het correcte verloop van een lopende aanbesteding. Het is mijn job om daarover te waken.

Mijn contacten het kabinet en met de minister in het bijzonder, waarnaar de heer De Roover vroeg, zijn wat mij betreft altijd zeer professioneel geweest. De minister heeft op geen enkel moment geprobeerd om een bepaalde kandidaat naar voren te schuiven..

Kabinetsleden praten amper met ons. Mensen willen de minste schijn van beïnvloeding absoluut vermijden. Voor wat het inhoudelijke werk betreft, zijn er sterke schotten tussen het kabinet en ons bureau. Voor alles wat procesmatig is, moeten wij natuurlijk wel bij de minister zijn.

Ook voor andere aspecten in het dossier moeten wij via het kabinet gaan, bijvoorbeeld voor de *Essential Security Interests* (ESI). Die vereisen discussies op het niveau van meer dan één kabinet. Het kabinet van minister Peeters is daar ook bij betrokken. De contacten met het kabinet gaan nooit over de inhoud van de lopende aanbestedingen. Zelfs de generaals waarnaar wordt verwezen, MR MP, MR Cys, DG MR en de Air Component Commander, hebben geen kennis genomen van de offerte.

Er is dus niet de minste beïnvloeding vanuit het kabinet. Wij kunnen in alle vrijheid ons werk doen.

Het kabinet krijgt de inhoud pas opnieuw te zien wanneer wij de resultaten van de evaluatie aan de minister voorstellen.

02.17 Steven Lauwereys (Nederlands): De heer Van der Maelen vroeg mij of ik werd gehoord bij de audits. Ik ben gehoord in het kader van de interne audit. Ik was ook beschikbaar voor de externe audit.

02.18 Hendrik Bogaert (CD&V): Als er een nieuw element zou opduiken, wat zou dan het lot zijn van

MM. Buysrogge et Yüksel.

C'est le cabinet du ministre de la Défense ou le groupe de travail intercabinets qui a rédigé la note de 2015. J'ignore si les données chiffrées étaient correctes parce que je ne sais pas avec précision avec quelles informations on a nourri cette note.

Il n'y a pas eu d'audit. Nous avons toujours été demandeurs d'un audit.

Je n'ai jamais dit que le mail du colonel Decrop était politiquement pertinent mais je trouvais qu'il y avait un risque potentiel pour le déroulement correct d'une adjudication en cours. Il m'appartient d'y veiller.

Mes contacts avec le cabinet et avec le ministre en particulier, pour répondre à la question de M. De Roover, ont toujours été pour ce qui me concerne très professionnels. À aucun moment, le ministre n'a tenté d'appuyer un des candidats.

Les membres du cabinet ne nous parlent guère. Ils veulent à tout prix éviter le moindre soupçon d'influence. Quant au travail de fond, il y a un cloisonnement important entre le cabinet et notre bureau. Pour ce qui concerne tout ce qui est de l'ordre des procédures, nous devons bien entendu consulter le ministre.

Pour d'autres aspects du dossier aussi, nous devons passer par le cabinet, par exemple pour les *Essential Security Interests* (ESI). Cela nécessite des discussions au niveau de plusieurs cabinets. Celui du ministre Peeters y est également impliqué. Les contacts avec le cabinet ne portent jamais sur le contenu des adjudications en cours. Même les généraux auxquels il est fait référence, MR, MP, MR Cys, DG MR et l'Air Component Commander, n'ont pas pris connaissance de l'offre.

Le cabinet n'exerce dès lors aucune pression et nous pouvons faire notre travail en toute liberté.

Le cabinet ne pourra prendre connaissance du fond du dossier que lors de la présentation des résultats de l'évaluation au ministre.

02.17 Steven Lauwereys (en néerlandais): M. Van der Maelen m'a demandé si j'avais été entendu dans le cadre des audits. J'ai été entendu dans le cadre de l'audit interne et je me tenais par ailleurs à disposition pour l'audit externe.

02.18 Hendrik Bogaert (CD&V): Si un nouvel élément surgissait, qu'advierait-il de la procédure

de huidige procedure en de gunningscriteria?

02.19 Veli Yüksel (CD&V): Ik zou van kolonel Van Pee willen vernemen hoe het kan dat een nota van het kabinet geclassificeerd is.

02.20 Julie Fernandez Fernandez (PS): Denkt u dat de toestand over enkele jaren onveranderd zal zijn?

02.21 Harold Van Pee (*Nederlands*): Een onverwacht nieuw element mag niets veranderen aan lopende overheidsopdrachten, in die zin dat de Belgische regering een officieel lastenboek heeft uitgestuurd, met criteria en overwegingen, waarna een proces begint dat eindigt in een gunningdossier of een niet-gunningdossier. Dat proces moet men eerst doorlopen. Bij een nieuw element zullen wij dus de resultaten van de lopende overheidsopdracht afwerken voor de regering, die dat nieuwe element dan kan vaststellen en eventueel kan beslissen om niet te gunnen en iets anders te doen.

02.22 Hendrik Bogaert (CD&V): De regering kan dus in principe steeds beslissen om de bestelbon al dan niet te ondertekenen?

02.23 Harold Van Pee (*Nederlands*): Zeker, dat kan nog altijd. Als de regering beslist om niets te doen met onze resultaten, moet dat wel worden gemotiveerd, anders dreigt men zich bloot te stellen aan procedures vanwege diegenen die daar tijd en geld aan hebben besteed.

En wat de classificatie van de nota van de interkabinettenwerkgroep betreft, geldt de wet op de classificaties van 11 december 1998 niet alleen voor Defensie, maar eigenlijk voor alle overheidsdiensten. Iedereen kan dus documenten classificeren. Zo zit het hele economische onderdeel deels bij het ministerie van Economische Zaken, die daar ook classificaties aan geeft.

(*Frans*) Mevrouw Fernandez Fernandez, uw vraag over een mogelijk uitstel is zeer relevant. Ons bureau heeft nooit verantwoording willen of moeten afleggen voor de beslissing om de F-16's te vervangen. Wat wij als nieuw gegeven hebben ingebracht – een gegeven dat deel uitmaakt van de prospectie – is dat dit een ideale periode was om de competitie te lanceren. Dat hebben we hier ook al in februari 2016 gezegd. Vandaag wordt gemikt op een beslissing in 2018 en op leveringen van 2023

en cours et des critères de passation?

02.19 Veli Yüksel (CD&V): Je souhaiterais que le colonel Van Pee m'explique comment il se fait qu'une note du cabinet ait été classifiée.

02.20 Julie Fernandez Fernandez (PS): Pensez-vous que cela ne changerait rien d'attendre quelques années?

02.21 Harold Van Pee (*en néerlandais*): Dès lors que le gouvernement belge a officiellement envoyé un cahier des charges, fixant des critères et formulant des considérations et que cet envoi marque l'ouverture d'un processus qui se clôture par un dossier de passation ou de non-passation, un élément inopiné ne peut rien changer aux procédures d'adjudication publique en cours. Ce processus doit être d'abord mené à son terme. Si un nouvel élément émerge, nous clôturerons les résultats de l'adjudication publique en cours pour le compte du gouvernement, lequel pourra prendre acte de ce nouvel élément et éventuellement décider de ne pas procéder à la passation et de prendre d'autres mesures.

02.22 Hendrik Bogaert (CD&V): En principe, le gouvernement pourrait donc toujours décider de signer ou non le bon de commande?

02.23 Harold Van Pee (*en néerlandais*): Parfaitement, cette option reste ouverte. Si le gouvernement décide d'ignorer les résultats que nous lui présentons, il doit toutefois motiver ce choix, au risque de s'exposer à des procédures intentées par ceux qui y ont investi du temps et de l'argent.

En ce qui concerne la classification de la note du groupe de travail intercabineets, la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification s'applique non seulement à la Défense, mais également à tous les services publics fédéraux. Tout le monde peut, dès lors, décider de classer un document. L'ensemble du volet économique, par exemple, est géré en partie par le SPF Économie qui attribue également des degrés de classification.

(*En français*) Madame Fernandez Fernandez, votre question est très pertinente. Notre bureau n'a jamais voulu ou dû se justifier sur le remplacement du F-16. Nous avons introduit un élément nouveau résultant de notre prospection et nous l'avons expliqué ici en février 2016: cette période est idéale pour lancer une compétition. Ce dernier porte sur une décision en 2018 et des livraisons de 2023 à 2030. Si l'on reporte de six ans, plusieurs candidats peineront à livrer les avions de 2029 à 2036.

tot 2030. Als we het hele proces met zes jaar uitstellen, zullen verschillende kandidaten moeite hebben om de vliegtuigen te leveren in de periode van 2029 tot 2036. Meerdere productieketens zouden in de komende jaren kunnen worden gesloten. De Duitsers mikken op 2040 voor hun nieuwe vliegtuig. Laten we realistisch zijn, in een dergelijk bewapeningsprogramma zullen de eerste prototypes niet voor 2045 klaar zijn en kan de productie ten vroegste in 2050 starten, wat dus te laat is voor deze overheidsopdracht.

Er zijn vijf constructeurs in de running. Het is mogelijk dat andere landen in de komende jaren Gripen-, Rafale- of Super Hornetvliegtuigen beginnen te kopen. Maar alles lijkt er op te wijzen – misschien moeten we dit vragen aan de aanwezige verantwoordelijken van Dassault die zeer geïnteresseerd zijn – dat vanaf 2030-2032 nog maar een van de vijf vliegtuigen in productie zal zijn.

Volgens mij staat uitstel van de opdracht de facto gelijk aan de keuze voor de F-35.

Er zijn nu twee zeer gemotiveerde kandidaten die de opdracht willen binnenhalen; de omstandigheden zijn dus gunstig. U zou aangenaam verrast zijn als we een en ander in de commissie Legeraankopen uit de doeken zouden doen.

Binnen enkele jaren zal die concurrentie verdwenen zijn, wat een streep door de rekening van de Belgische industrie zou zijn. Een maatschappelijke return eisen is nagenoeg onmogelijk als gevolg van de strenge Europese regels; de fabrikanten moeten die zelf bieden en zullen dat ook doen als de concurrentie hevig is.

Het is mogelijk dat de vijf meedingende vliegtuigen in de toekomst nog verkocht worden en dat hun productieketen beschikbaar is. Afgaande op de informatie waarover wij beschikken, zou dat echter niet het geval zijn.

02.24 Julie Fernandez Fernandez (PS): Hoe snel zou u de twee offertes met concrete gegevens in de subcommissie Legeraankopen kunnen toelichten?

Kan de regering vandaag beslissen om de procedure op te schorten?

02.25 Harold Van Pee (Frans): De termijn hangt niet alleen van ons af. We zijn niet klaar en dan volgen er nog interne controles, de Inspectie van Financiën en de bespreking in de interkabinettenwerkgroep.

Nombre de chaînes de production risquent de fermer. Les Allemands visent 2040 pour leur nouvel avion. Soyons réalistes, pour un tel programme d'armement, les premiers prototypes n'arriveront pas avant 2045 et la production avant 2050, c'est donc trop tard pour ce marché.

Cinq constructeurs sont en lice. Il se peut que d'autres pays commencent à acheter des Gripen, des Rafale, des Super Hornet dans les années à venir. Mais tout mène à penser – il faudrait peut-être interroger les responsables présents de Dassault qui sont très intéressés – que dès 2030-2032, un seul avion des cinq en lice sera encore en production.

À mon sens, reporter le marché, c'est *de facto* choisir le F-35.

Actuellement, il y a une compétition entre deux candidats très motivés; les conditions sont donc favorables. Nous pouvons vous l'expliquer en commission des Achats militaires et vous seriez agréablement surpris.

Dans quelques années, cette concurrence aura disparu, changeant la donne pour l'industrie belge. Exiger un retour sociétal est presque impossible, à cause des contraintes européennes; les constructeurs doivent l'offrir eux-mêmes et le feront en cas de forte concurrence.

Il se peut qu'à l'avenir, les cinq avions en lice soient encore en vente et leur chaîne de production ouverte. Mais ce n'est pas l'information dont nous disposons.

02.24 Julie Fernandez Fernandez (PS): Dans quel délai pourriez-vous présenter les deux offres en sous-commission des Achats militaires avec des éléments concrets?

Aujourd'hui, le gouvernement peut-il décider de suspendre la procédure?

02.25 Harold Van Pee (en français): Le délai ne dépend pas seulement de nous. Nous ne sommes pas prêts et ensuite, il y a encore des contrôles internes à réaliser, l'Inspection des Finances et la discussion en inter-cabinets.

Juristen kunnen uitsluitel geven over de opschorting van de procedure. Volgens ons is er geen precedent.

Quant à la suspension de la procédure, il faut consulter des juristes. À notre connaissance, il n'existe pas de précédent.

De **voorzitter**: De tweede dag met hoorzittingen is gepland op dinsdag 24 april 2018 om 10.00 uur. De hoorzittingen zullen plaatsvinden op dinsdag omdat er woensdag een plenaire vergadering is.

La **présidente**: La deuxième journée d'auditions est prévue le mardi 24 avril 2018 à 10 h 00. Ces auditions se tiendront mardi étant donné que nous avons une séance plénière mercredi.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 23.11 uur.

La réunion publique de commission est levée à 23 h 11.