



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

**BEKNOPT VERSLAG**

**COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

COMMISSIE VOOR DE LANDSVERDEDIGING

COMMISSION DE LA DEFENSE NATIONALE

**Woensdag**

**18-04-2018**

**Namiddag**

**Mercredi**

**18-04-2018**

**Après-midi**

|              |                                                                         |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------|
| N-VA         | Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                 |
| PS           | Parti Socialiste                                                        |
| MR           | Mouvement réformateur                                                   |
| CD&V         | Christen-Democratisch en Vlaams                                         |
| Open Vld     | Open Vlaamse Liberalen en Democraten                                    |
| sp.a         | socialistische partij anders                                            |
| Ecolo-Groen  | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| cdH          | 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 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                       | DOC 54 0000/000                                      | Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> 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 | Publications officielles éditées par la Chambre des représentants |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Bestellingen :                                                              | Commandes :                                                       |
| Natieplein 2                                                                | Place de la Nation 2                                              |
| 1008 Brussel                                                                | 1008 Bruxelles                                                    |
| Tel. : 02/ 549 81 60                                                        | Tél. : 02/ 549 81 60                                              |
| Fax : 02/549 82 74                                                          | Fax : 02/549 82 74                                                |
| www.dekamer.be                                                              | www.lachambre.be                                                  |
| e-mail : publicaties@dekamer.be                                             | e-mail : publications@lachambre.be                                |

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: materieelbeheerders - Hoorzitting met:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1 |
| - Rudy Debaene, luitenant-generaal (DG MR)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1 |
| - Yves Dupont, divisie-admiraal                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1 |
| - Peter Letten, kolonel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1 |
| - Frédéric Givron, kolonel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1 |
| - Rudy Decrop, luitenant-kolonel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1 |
| - Philippe Van den put, majoor                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1 |
| - Antoon Boeykens, kapitein                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 1 |
| <i>Sprekers:</i> <b>Rudi Decrop</b> , luitenant-kolonel, <b>Frédéric Givron</b> , kolonel, <b>Peter Letten</b> , kolonel, <b>Rudy Debaene</b> , luitenant-generaal (DG MR), <b>Yves Dupont</b> , divisie-admiraal, <b>Antoon Boeykens</b> , kapitein, <b>Alain Top</b> , <b>Wouter De Vriendt</b> , <b>Georges Dallemagne</b> , <b>Dirk Van der Maelen</b> , <b>Tim Vandenput</b> , <b>Benoit Hellings</b> , <b>Richard Miller</b> , <b>Peter Buysrogge</b> , <b>Raoul Hedeboom</b> , <b>Julie Fernandez Fernandez</b> , <b>Hendrik Bogaert</b> , <b>Veli Yüksel</b> , <b>Damien Thiéry</b> |   |

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: gestionnaires du matériel - Audition de:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1 |
| - Rudy Debaene, lieutenant général (DG MR)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1 |
| - Yves Dupont, amiral de division                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1 |
| - Peter Letten, colonel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1 |
| - Frédéric Givron, colonel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1 |
| - Rudy Decrop, lieutenant-colonel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1 |
| - Philippe Van den put, major                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1 |
| - Antoon Boeykens, capitaine                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Rudi Decrop</b> , lieutenant colonel, <b>Frédéric Givron</b> , colonel, <b>Peter Letten</b> , colonel, <b>Rudy Debaene</b> , lieutenant général (DG MR), <b>Yves Dupont</b> , amiral de division, <b>Antoon Boeykens</b> , capitaine, <b>Alain Top</b> , <b>Wouter De Vriendt</b> , <b>Georges Dallemagne</b> , <b>Dirk Van der Maelen</b> , <b>Tim Vandenput</b> , <b>Benoit Hellings</b> , <b>Richard Miller</b> , <b>Peter Buysrogge</b> , <b>Raoul Hedeboom</b> , <b>Julie Fernandez Fernandez</b> , <b>Hendrik Bogaert</b> , <b>Veli Yüksel</b> , <b>Damien Thiéry</b> |   |



**COMMISSIE VOOR DE  
LANDSVERDEDIGING**

van

**WOENSDAG 18 april 2018**

Namiddag

**COMMISSION DE LA DEFENSE  
NATIONALE**

du

**MERCREDI 18 avril 2018**

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.14 uur en voorgezeten door mevrouw Karolien Grosemans.

**01** Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: materieelbeheerders - Hoorzitting met:

- Rudy Debaene, luitenant-generaal (DG MR)
- Yves Dupont, divisie-admiraal
- Peter Letten, kolonel
- Frédéric Givron, kolonel
- Rudy Decrop, luitenant-kolonel
- Philippe Van den put, majoor
- Antoon Boeykens, kapitein

De **voorzitter**: Ik verwelkom de leden van het team materiaalbeheer en verzoek hen zich kort voor te stellen.

**01.01 Rudi Decrop (Frans)**: Ik ben luitenant-kolonel Decrop. Ik was destijds hoofd van de onderafdeling Gevechtsvliegtuigen bij de Algemene Directie Material Resources (DG MR) en ik heb de studies uitgevoerd in het kader van de opvolging van de F-16-vloot.

Ik zal de context van de studies van Lockheed Martin toelichten, en uitleggen wat er met de studies is gebeurd en hoe ik de studies heb bezorgd aan mijn hiërarchische superieuren. Ik werk al 24 jaar bij het leger, waarvan acht jaar in een operationele eenheid, en mijn carrière heeft zich voornamelijk afgespeeld in de wereld van de F-16's. Ik hield mij bij de DG MR bezig met het beheer van de F-16's en de analyse van de materiaalvermoeidheid.

De documenten waarover het vandaag gaat, zijn ons vanaf mei 2016 toegekomen, na een opvolgconferentie over de structuur van de F-16's, die jaarlijks wordt gehouden met het bedrijf en alle

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 14 par Mme Karolien Grosemans, présidente.

**01** Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: gestionnaires du matériel - Audition de:

- Rudy Debaene, lieutenant général (DG MR)
- Yves Dupont, amiral de division
- Peter Letten, colonel
- Frédéric Givron, colonel
- Rudy Decrop, lieutenant-colonel
- Philippe Van den put, major
- Antoon Boeykens, capitaine

La **présidente**: Je souhaite la bienvenue aux membres de l'équipe de gestion du matériel et les invite à se présenter en quelques mots.

**01.01 Rudi Decrop (en français)**: Je suis le lieutenant-colonel Decrop. À l'époque des faits, j'étais le chef de la sous-section Avions de combat au sein de la Direction Générale des Ressources Matérielles (DG MR) et j'ai réalisé les études dans le cadre du suivi de la flotte F-16.

Je vais présenter le contexte des études de Lockheed Martin, ce qu'on en a fait et comment je les ai transmises à ma hiérarchie. J'ai 24 ans de carrière, principalement dans le monde des F-16, avec huit ans en unité opérationnelle. Je me suis occupé de la gestion des F-16 et de l'analyse de la fatigue des matériaux au sein de la DG MR.

Les documents qui nous occupent aujourd'hui ont commencé à nous arriver en mai 2016, suite à une conférence de suivi de la structure du F-16 qui a lieu annuellement avec la firme et avec tous les

landen die F-16's hebben. Een van de voorgestelde studies bevatte goed nieuws: de structuur van onze F-16's was in goede staat, de recentste vliegprofielen waren minder veeleisend dan die waarvoor de toestellen werden ontworpen, waardoor het mogelijk zou zijn om zonder aanpassingen 1.500 uren meer te vliegen.

Verscheidene documenten van Lockheed, die zijn gebaseerd op studiegegevens met betrekking tot onze vliegtuigen over een periode van 30 jaar, bevestigen dit. Voor België worden regelmatig F-16-roadmaps gepubliceerd. De jongste, die van 2017, beslaat ongeveer vijftig bladzijden en bevat de informatie van de 95 studies waarvan we in mei de samenvatting hebben ontvangen.

Deze documenten bevestigen dat we minder intensief hebben gevlogen dan verwacht. In mei 2016 heb ik mijn superieuren hiervan op de hoogte gebracht.

In december 2016 hebben we een onderzoek besteld naar het *Force management* van onze vloot. In april 2017 ontvingen we de resultaten, die de eerdere conclusies bevestigden. De onderliggende gegevens van het onderzoek zijn opgenomen in de bijlagen bij het dossier van vijf bladzijden.

Ik heb mijn superieuren hiervan op de hoogte gebracht en hen gewezen op de mogelijke gevolgen voor de vervanging van de F-16's, zodat de chef Defensie en de minister van Defensie de beleidsmakers konden waarschuwen.

Toen ik in april 2017 naar een andere functie overstapte, heb ik mijn superieuren en de personen die zich bezighielden met de opvolging en vervanging van de F-16's, tot zelfs het *Steering Committee* F-16, gewaarschuwd.

Dat belangrijke gegeven heb ik toen aan de top van Defensie meegedeeld want als officier die verantwoordelijk was voor het materiaalbeheer bij de DG MR, waar als bedrijfscultuur geldt dat de middelen efficiënt en zuinig moeten worden aangewend, vond ik het belangrijk erop te wijzen dat er op zes jaar tijd 900 miljoen euro kon worden bespaard. Deze berekening is gebaseerd op het verschil tussen de 80 miljoen euro jaarlijkse exploitatiekosten voor 54 F-16-vliegtuigen met 11.000 vlieguren en de prijs van een vervangingsvliegtuig die de ACCaP op 250 miljoen euro per jaar raamt. Deze informatie kon een invloed hebben op het tijdpad voor de vervanging van de F-16's en op het budget van Defensie, waar het strategisch plan in tal van domeinen van essentieel belang is.

pays possédant ces avions. Une des études présentées nous annonçait une bonne nouvelle: la structure de nos F-16 était en bon état, les profils de vol plus récents étant moins contraignants que ceux pour lesquels l'avion avait été conçu, ce qui permettait de voler 1 500 heures de plus sans modification.

Plusieurs documents de Lockheed, basés sur l'étude de nos avions depuis 30 ans, le confirment. Des *roadmaps* F-16 sont publiés régulièrement pour la Belgique. Le dernier date de 2017, comprend une cinquantaine de pages et rassemble les informations des 95 études dont nous avons reçu le résumé en mai.

Ces documents confirment que nous avons volé moins durement que prévu. En mai 2016, j'en ai informé ma hiérarchie.

Nous avons demandé une enquête sur le *Force management* de notre flotte en décembre 2016. Arrivée en avril 2017, elle a confirmé les conclusions précédentes, se basant sur des données expliquées dans les annexes du dossier de cinq pages.

J'en ai fait part à ma hiérarchie, mentionnant l'impact que cela pourrait avoir sur le dossier de remplacement des F-16, afin que le chef et le ministre de la Défense puissent alerter le monde politique.

Après avril 2017, j'ai muté à un autre poste. J'ai averti ma hiérarchie et les personnes travaillant sur les dossiers de suivi et de remplacement des F-16, jusqu'au *Steering Committee* F-16.

À cette époque, j'ai fait part de cette importante nouvelle au plus haut niveau de la Défense car, en tant qu'officier gestionnaire de matériel dans la DG MR prônant l'efficacité et l'économie des moyens, on pouvait économiser 900 millions d'euros en six ans. Le calcul se fonde sur la différence entre le coût d'exploitation de 80 millions annuels pour 54 avions F-16 avec 11 000 heures de vol et le coût d'un avion de remplacement calculé par l'ACCaP à 250 millions annuels. Cette information pouvait avoir un impact sur le calendrier du remplacement des F-16 et sur le budget de la Défense, où le Plan stratégique est essentiel dans de nombreux domaines.

Waarom kan de vervanging van de F-16's dan niet wat worden uitgesteld om zo aan luchtcapaciteit te winnen? Als we de vloot terugbrengen van 54 naar 34 vliegtuigen dan heeft dat een grote impact op het personeel, namelijk technici, piloten en ondersteunend personeel. Om bij operaties een goede werking te verzekeren, heeft men echter wel voldoende vliegtuigen en personeel nodig.

Er bestaat een gebrek aan transparantie in bepaalde programma's voor de vervanging van de huidige vliegtuigen. Het zou interessant zijn de aankoop van het nieuwe vliegtuig met enkele jaren uit te stellen zodat we zekerheid hebben wanneer we onze handtekening zetten onder een contract dat ons land gedurende 40 jaar bindt en waarmee een budget van 250 miljoen euro per jaar gemeoid is. Dat zijn de gegevens waarover ik in de periode 2016-2017 beschikte.

**01.02 Frédéric Givron (Frans):** Ik ben sinds januari 2017 stafchef van de Luchtcomponent en maak geen deel uit van de DG MR. Ik heb geen voorafgaande verklaring af te leggen.

**01.03 Peter Letten (Nederlands):** Binnen het Directoraat-Generaal Material Resources (DG MR) ben ik, kolonel Peter Letten, verantwoordelijk voor de aeronautical systems, het vliegend materieel.

**01.04 Rudy Debaene (Nederlands):** Ik, luitenant-generaal Rudy Debaene, ben directeur-generaal Material Resources.

**01.05 Yves Dupont (Frans):** Sinds maart 2017 sta ik aan het hoofd van de Systems Division. De Systems Division omvat vier steuneenheden en vier stafsecties die belast zijn met het beheer van het materieel (Naval systems, Land systems, Support systems en Aeronautical systems – het hoofd van de laatste sectie is kolonel Letten).

**01.06 Philippe Van den put (Nederlands):** Ik, majoor Philippe Van den put, was van de zomer van 2014 tot de zomer van 2017 de contactpersoon bij Defensie voor het F-16 Multi National Fighter Program (MNFP) in de VS. Ik verzorgde de communicatie met de materiaalbeheerder.

**01.07 Antoon Boeykens (Nederlands):** Sinds juli 2017 ben ik, kapitein Antoon Boeykens, verantwoordelijke materiaalbeheer voor de NH90-helikopters. Van eind mei 2016 en eind juni 2017 was ik materiaalbeheerder van de structuur van de F-16. In die hoedanigheid werd mijn naam op de bewuste memo van Lockheed Martin vermeld.

Pourquoi ne pas postposer légèrement le remplacement du F-16 pour gagner la capacité aérienne? Si on diminue la flotte de 54 à 34 avions, l'impact sur le personnel – techniciens, pilotes et troupes de support – est important. Or un nombre suffisant d'avions et de personnel est nécessaire pour tourner en opération.

Il y a un manque de clarté dans certains programmes de remplacement d'avions actuels. Il serait intéressant de retarder de quelques années l'achat du nouvel avion afin d'avoir des certitudes lors de la signature du contrat qui va engager la Belgique pour quarante ans avec un budget de 250 millions d'euros par an. Ce sont les éléments dont je disposais de 2016 à 2017.

**01.02 Frédéric Givron (en français):** Je suis le chef d'état-major de la composante Air depuis janvier 2017 et ne fais pas partie de la DG MR. Je n'ai aucune déclaration préalable à faire.

**01.03 Peter Letten (en néerlandais):** Je suis le colonel Peter Letten, responsable, au sein de la direction générale Ressources Matérielles (DG MR), des systèmes aéronautiques, du matériel volant.

**01.04 Rudy Debaene (en néerlandais):** Je suis le lieutenant général Rudy Debaene, directeur général Ressources Matérielles.

**01.05 Yves Dupont (en français):** Depuis mars 2017, je suis le chef de la division Systèmes au sein de la DG MR. La division Systèmes comprend des unités d'appui et quatre sections d'état-major en charge de la gestion du matériel (naval, roulant, de support et aéronautique – le chef de cette dernière section étant le colonel Letten).

**01.06 Philippe Van den put (en néerlandais):** Je suis le major Philippe Van den put. De l'été 2004 à l'été 2017, j'ai été la personne de contact à la Défense pour le F-16 pour le *Multi National Fighter Program* (MNFP) aux USA. J'assurais la communication avec le gestionnaire du matériel.

**01.07 Antoon Boeykens (en néerlandais):** Je suis le capitaine Antoon Boeykens. Depuis juin 2017, je suis responsable de la gestion du matériel pour les hélicoptères NH90. De fin mai 2016 à fin juin 2017, j'ai été responsable de la gestion du matériel de la structure du F-16. C'est en cette qualité que je suis nommé cité dans le mémo de Lockheed

Martin.

De **voorzitter**: Ik open dan nu de eerste vragenronde.

La **présidente**: J'ouvre à présent le premier tour de questions.

**01.08 Alain Top** (sp.a): Hoeveel jaar is kolonel Decrop precies gespecialiseerd inzake de F-16's? Kan hij toelichten waarom hij zich niet rechtstreeks tot de minister heeft gewend? Vorige vrijdag kregen wij te horen dat de beslissing om de levensduur van de F-16's te verlengen niet kan worden genomen bij gebrek aan voldoende gegevens.

**01.08 Alain Top** (sp.a): Depuis combien d'années précisément le colonel Martin est-il un spécialiste des F-16? Peut-il nous expliquer pourquoi il ne s'est pas adressé directement au ministre? Vendredi dernier, nous avons appris que la décision de ne pas prolonger la durée de vie des F-16 ne peut être prise en l'absence de données suffisantes.

Is het effectief nodig dat 90% van de totale levensduur wordt gemonitord? Is het ook nodig dat al onze F-16's worden uitgerust met sensoren of zijn er andere methodes?

Est-il effectivement nécessaire que 90 % de la durée de vie totale fassent l'objet d'un monitoring? Est-il également nécessaire que tous nos F-16 soient équipés de senseurs ou existe-t-il d'autres méthodes?

Volgens de minister en luitenant-generaal Debaene zou een levensduurverlenging van zes à zeven jaar meer dan 2 miljard euro kosten. Klopt dat wel? Kan kolonel Decrop de kostprijs eventueel staven met officiële documenten? Welke modernisering zouden er daarnaast moeten worden doorgevoerd aan onze F-16's en tegen welke kostprijs?

Selon le ministre et le lieutenant général Debaene, une prolongation de la durée de vie de six à sept ans coûterait plus de 2 milliards d'euros. Est-ce exact? Le colonel Decrop pourrait-il produire des documents officiels concernant le coût? Quelles modernisations devraient de plus être effectuées et quel en serait le coût?

De minister heeft meermaals gezegd dat de levensduur van onze F-16's met maximaal 2.000 uur kan worden verlengd.

Le ministre a déclaré à plusieurs reprises que la durée de vie de nos F-16 ne pourrait être prolongée que de 2.000 heures maximum.

Met hoeveel uur kan de levensduur van onze F-16's van Block 15 gemiddeld worden verlengd, op basis van alle bestaande officiële studies, analyses en uitgevoerde tests en op basis van de lopende of reeds uitgevoerde programma's voor levensduurverlenging van andere landen? Met hoeveel jaren extra stemt dat overeen op basis van ons gemiddeld vluchtprofiel?

De combien d'heures la durée de vie de nos F-16 du Block 15 pourrait-elle être prolongée, sur la base de l'ensemble des études, analyses et tests officiels existants et sur la base des programmes de prolongation de durée de vie en cours ou effectués dans d'autres pays? À combien d'années supplémentaires cela correspond-il sur la base de notre profil de vol moyen?

Was kolonel Givron aanwezig op het F-16 Steering Committee van juni 2017? Kwam de mogelijkheid van de levensduurverlenging van de F-16-toestellen voor de Belgische of andere luchtmachten toen aan bod?

Le colonel Givron a-t-il participé à la réunion du *Steering Committee* F-16 de juin 2017? La possible prolongation de la durée de vie des F-16 des forces aériennes belges ou d'autres pays y a-t-elle été évoquée?

Kapitein Boeykens was de aanvrager van de studie bij Lockheed Martin in april 2017. Was dat ook zo bij de studie van begin 2018? Om welke specifieke reden werd die laatste studie aangevraagd?

L'étude d'avril 2017 de Lockheed Martin a été demandée par le capitaine Boeykens. Était-ce également le cas de l'étude de début 2018? Pour quelles raisons particulières cette deuxième étude a-t-elle été demandée?

In een mail van 7 juli 2016 antwoordt majoor Van den put aan een medewerker van Lockheed Martin dat hij niet de indruk kreeg dat Lockheed Martin België in de richting van een levensduurverlenging pusht. Later vroeg hij na waarom de *Belgian Air Chief* Lockheed Martin kwaad opbelde. Wat was

Dans un courriel du 7 juillet 2016, le major Van den put répond à un collaborateur de Lockheed Martin qu'il n'a pas eu le sentiment que l'entreprise américaine poussait la Belgique vers l'option d'une prolongation de la durée de vie des avions. Plus tard, il s'est enquis de la raison pour laquelle

daarvan de reden?

Lockheed Martin avait reçu un appel courroucé du *Belgian Air Chief*. Quel était le motif de cet appel?

**01.09 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): De uiteenzetting van kolonel Decrop heeft nieuwe elementen toegevoegd aan het verhaal. Hij was dé materiaalbeheerder en dé F-16-specialist. In die hoedanigheid noemt hij de studies van Lockheed Martin wel relevant. Een levensduurverlenging is wel mogelijk en kost geen 2,2 miljard euro, zoals minister Vandeput en generaal Debaene beweerden. Het zou integendeel een besparing van 900 miljoen euro betekenen. Sommigen wilden deze ongemakkelijke waarheid achterhouden. Ik feliciteer kolonel Decrop omdat hij aan de alarmbel heeft getrokken. Wij hebben mensen zoals hij nodig.

**01.09 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): L'exposé du colonel Decrop a apporté de nouveaux éléments au dossier. Il était le gestionnaire du matériel et le spécialiste des F-16. En cette qualité, il qualifie de pertinentes les études réalisées par Lockheed Martin. Une prolongation de la durée de vie est possible et ne coûterait pas 2,2 milliards d'euros, comme le prétendaient le ministre et le général Debaene. La prolongation représenterait au contraire une économie de 900 millions d'euros. D'aucuns ont cherché à dissimuler cette vérité dérangeante. Je félicite le colonel Decrop parce qu'il a tiré la sonnette d'alarme. Nous avons besoin de gens comme lui.

Wij hebben gehoord dat we niet over voldoende gegevens beschikken om zicht te hebben op de gebruiksintensiteit van de F-16's. Welke methodes zijn er dan wel om na te gaan of een levensduurverlenging met zes jaar mogelijk is?

Nous avons entendu que nous ne disposons pas de suffisamment de données pour avoir une idée précise de l'intensité d'utilisation des F-16. Quelles méthodes existent-elles dans ce cas pour vérifier si une prolongation de six ans de la durée de vie est possible?

Wat is de reactie van kolonel Decrop op het argument dat we, bij gebrek aan sensoren die de gegevens bijhouden, geen beslissing kunnen nemen over de levensduurverlenging? In welke mate komt de veiligheid in gevaar bij een verlenging met 1.500, 2.000 of 4.000 vlieguren? Moet de luchtwaardigheid van de toestellen opnieuw gecertificeerd worden?

Comment le colonel Decrop réagit-il à l'argument qu'en l'absence de senseurs qui conservent les données, nous ne pouvons prendre de décision concernant la prolongation de la durée de vie? Dans quelle mesure la sécurité est-elle menacée en cas de prolongation de 1 500, 2 000 ou 4 000 heures de vol? Les appareils doivent-ils à nouveau être certifiés?

Gaat kolonel Decrop akkoord met de inhoud van de nota van 9 november 2015 van de interkabinettenwerkgroep op basis waarvan de regering besliste om niet te verlengen? Heeft hij het gevoel dat actief werd geprobeerd om de informatie van Lockheed Martin niet naar hogere echelons te laten doorstromen? Op welke manier en door wie?

Le colonel Decrop est-il d'accord avec le contenu de la note du 9 novembre 2015 du groupe de travail interministériel sur la base de laquelle le gouvernement a décidé de ne pas opter pour la prolongation? A-t-il le sentiment que l'on a activement cherché à ne pas faire remonter vers les échelons supérieurs l'information de Lockheed Martin? De quelle manière et qui?

Kan kolonel Letten mij vertellen of de F-16's, los van de sensoren waarover wij het reeds hadden, uitgerust zijn met nog een andere recorder?

Le colonel Letten peut-il me préciser si, en dehors des senseurs dont nous avons déjà parlé, les F-16 sont équipés d'autres systèmes d'enregistrement?

Ik zou ook graag een overzicht krijgen van de recentste modernisering van de vloot, zowel die welke al zijn uitgevoerd als die welke gepland zijn. Eén van de argumenten tegen een verlenging gaat immers over mogelijke operationele problemen met de radar en de software.

De plus, je souhaiterais obtenir un récapitulatif des dernières modernisations apportées à la flotte, tant les opérations exécutées que programmées. En effet, de possibles problèmes opérationnels de radar et de logiciels constituent l'un des arguments avancés contre une prolongation de la durée de vie des appareils.

**01.10 Georges Dallemagne** (cdH): Ik wil luitenant-kolonel Decrop danken voor zijn moed en omdat het zijn wens was dat het Parlement, en via het

**01.10 Georges Dallemagne** (cdH): Je remercie le lieutenant-colonel Decrop pour son courage et pour avoir voulu que le Parlement, et à travers lui, les

Parlement de Belgen, op de hoogte zouden zijn van de vragen die u zich stelde. U hebt drie belangrijke punten naar voren geschoven: we zouden 150 miljoen per jaar kunnen besparen, we kunnen ons ambitieniveau aanhouden en ten slotte beschikken we in verband met de F-35 zeker niet over de nodige duidelijkheid.

We kregen onophoudelijk te horen dat die studies niet ernstig waren, maar nu blijkt het tegendeel. Men zegt ons dat de huidige vliegtuigen niet langer voldoende veilig zijn. Ik wens daarover meer duidelijkheid! Volgens de studie van Lockheed Martin zouden we alleen nog vluchten kunnen uitvoeren in een vredessituatie.

Zijn onze F-16's vandaag gevechtssklaar? Zijn onze piloten veilig? Ik geloof niet dat luitenant-kolonel Decrop, met al de ervaring die hij heeft, bereid is om onze piloten in gevaar te brengen.

Heeft het feit dat u deze informatie hebt doorgegeven gevolgen gehad voor uw carrière? Bent u daar op de een of andere manier voor gesanctioneerd?

Ik zie niet in wat kolonel Letten heeft belet de minister en de CHOD op de hoogte te stellen. Men kan niet zeggen dat er geen nieuwe of belangrijke informatie was. De door Lockheed Martin ontwikkelde techniek zou het mogelijk maken om de graad van slijtage van het frame na te gaan.

Waarom zou hij daar kolonel Dupont, zijn rechtstreekse chef, niet van op de hoogte brengen? Ik zou graag horen wat deze daarover te zeggen heeft.

Kapitein Boeykens is degene die het balletje aan het rollen heeft gebracht, nadat hij enthousiast terugkwam van een internationale vergadering.

Vanwaar die belangstelling? Hebben andere landen hetzelfde gedaan? Is dit alles serieus of is men verzeild geraakt in een nutteloze discussie?

**01.11 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Kan kolonel Decrop het echte tijdvenster geven waarbinnen we onze F-16's moeten vervangen als er geen upgrades of aanpassingen gebeuren? Is het tijdvenster 2023-2029 van de minister correct? Hoeveel zou een levensduurverlenging van twintig jaar ons kosten? Welke modernisering zijn daarvoor nodig? Is de lijst van noodzakelijke upgrades en aanpassingen aan de toestellen die generaal Debaene hier opsomde, correct? Hoeveel

Belges, soient informés des questions que vous vous posiez. Vous avez avancé trois points importants: on peut dégager 150 millions d'euros par an, on peut garder notre niveau d'ambition et enfin, sur le F-35, on est loin de la clarté.

On nous a rabâché que ces études n'étaient pas sérieuses, on voit que ce serait le contraire. On nous dit que la sécurité des avions serait compromise: je veux savoir ce qu'il en est! Selon l'étude de Lockheed Martin, on ne pourrait plus organiser des vols qu'en situation de paix.

Nos F-16 aujourd'hui sont-ils en capacité de combat? Nos pilotes sont-ils en sécurité? Je ne crois pas qu'avec son expérience, le lieutenant-colonel Decrop accepte de mettre en danger nos pilotes.

Le fait d'avoir livré cette information a-t-il eu des effets sur votre carrière? Avez-vous été sanctionné pour cela d'une manière ou d'une autre?

Je ne vois pas ce qui empêche le colonel Letten d'informer le ministre et le CHOD. On ne peut pas dire qu'il n'y a rien de nouveau ou d'important: la technique développée par Lockheed Martin semble permettre d'étudier l'état de dégradation de la carlingue des avions.

Et pourquoi ne pas en informer le colonel Dupont, son chef direct? J'aimerais entendre ce dernier à ce sujet.

C'est grâce au capitaine Boeykens, qui revient enthousiaste de cette réunion internationale, que tout ceci est arrivé.

Qu'est-ce qui a suscité cet intérêt? D'autres pays ont-ils fait pareil? Tout cela est-il sérieux ou s'est-on fourvoyés dans une discussion qui n'avait pas lieu d'être?

**01.11 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Le colonel Decrop peut-il préciser la fenêtre de temps réelle dans laquelle nos F-16 devront être remplacés si nous n'effectuons pas de mises à niveau ou d'adaptations? La fenêtre du temps 2023-2029 citée par le ministre est-elle correcte? Combien une prolongation de la durée de vie de vingt ans nous coûterait-elle? Quelles modernisations seraient nécessaires? La liste des mises à niveau et des adaptations qui vient d'être énumérée par le général

zou een nieuwe certificering kosten?

Debaene est-elle correcte? Que coûterait une nouvelle certification?

Kan kolonel Letten ons vertellen of er verslagen zijn van de vergaderingen tussen 16 en 18 mei 2017? Kunnen wij die verslagen dan ook zien? Heeft kolonel Letten generaal Debaene geholpen bij de voorbereiding van zijn exposé vorige vrijdag?

Le colonel Letten peut-il nous dire s'il existe des rapports des réunions qui ont eu lieu entre le 16 et le 18 mai 2017? Pouvons-nous prendre connaissance de ces rapports? Le colonel Letten a-t-il aidé le général Debaene à préparer son exposé de vendredi dernier?

**01.12 Tim Vandenput** (Open Vld): Op een conferentie van mei 2016 zei Lockheed Martin voor het eerst dat een levensduurverlenging mogelijk zou kunnen zijn.

**01.12 Tim Vandenput** (Open Vld): C'est lors d'une conférence qui s'est tenue en mai 2016 que Lockheed Martin a indiqué pour la première fois qu'une prolongation de la durée de vie serait possible.

Hebben zij toen ook al gezegd dat daarvoor 90% van onze vliegtuigen met sensoren uitgerust moest worden? Of is die informatie pas later bij de DG MR toegekomen? Is er op die conferentie ook gesproken over andere parameters die een invloed zouden kunnen hebben op de verlenging van onze F-16's, zoals de upgrade van de radar, de hydraulica, het landingsgestel enzovoort? Hebben zij daar op die conferentie ook over gesproken of ging het toen enkel over de structuur?

Ses représentants ont-ils alors également précisé qu'à cet effet, 90 % de nos avions devaient être équipés de senseurs? Ou cette information n'est-elle parvenue que plus tard à la DG MR? Lors de cette conférence, a-t-il également été question d'autres paramètres qui pourraient influencer la prolongation de nos F-16, comme la mise à niveau du radar, l'hydraulique, le train d'atterrissage, etc. A-t-on également évoqué ces points lors de cette conférence ou celle-ci n'a-t-elle porté que sur la structure?

Begin december 2016 heeft majoor Van den put een mail verstuurd waarin hij schrijft over de politieke gevoeligheid van een eventuele levensduurverlenging. Waarom die bewoording? Mag ik daaruit afleiden dat ook de majoor die informatie op politiek niveau wilde brengen?

Début décembre 2016, le major Van den put a envoyé un mail évoquant la sensibilité politique d'une éventuelle prolongation de la durée de vie des F-16. Pourquoi avoir utilisé ces termes? Dois-je en déduire que le major aussi voulait relayer cette information au niveau politique?

Was divisie-admiraal Dupont op de hoogte van de informatie van kolonel Decrop? Wist hij dat kolonel Decrop de informatie op hoger niveau wilde brengen?

L'amiral de division Dupont était-il au courant de l'information du colonel Decrop? Savait-il que le colonel Decrop entendait faire remonter cette information à un niveau plus élevé?

Vanochtend bevestigde generaal Robberecht dat er een meningsverschil was tussen kolonel Letten en kolonel Decrop. Het lijkt erop dat kolonel Letten de informatie niet aan de chef Defensie en de minister wilde doorspelen.

Ce matin, le général Robberecht a confirmé l'existence de divergences de vues entre le colonel Letten et le colonel Decrop. Il semble que le colonel Letten ne souhaitait pas communiquer cette information au chef de la Défense ni au ministre.

Waarop heeft hij zich gebaseerd? Wat waren zijn overwegingen om die informatie niet door te geven?

Sur quoi s'est-il basé? Quelles étaient ses motivations pour ne pas transmettre cette information?

De herkomst van de documenten waarmee de heer Van der Maelen de kat de bel aanbond, fascineert mij. Volgens mij had kolonel Decrop de goede reflex om die informatie naar boven te willen brengen.

La provenance des documents avec lesquels M. Van der Maelen a soulevé ce lièvre me fascine. Selon moi, le colonel Decrop a eu le bon réflexe en voulant divulguer cette information.

Heeft hij die informatie ook gedeeld met een vakbond? Was hij ervan op de hoogte dat die

A-t-il également partagé cette information avec un syndicat? Était-il au courant que cette information

informatie naar een politieke partij gelekt zou kunnen worden? Wat dat de bedoeling of juist niet?

pourrait fuiter vers un parti politique? Était-ce là son intention ou justement pas?

**01.13 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): U hebt de vergelijking getrokken: het in dienst houden van de F-16's kost 80 miljoen euro per jaar, de aankoop van 34 jachtbommenwerpers kost 250 miljoen euro per jaar (d.i. 10 miljard over een periode van 40 jaar).

**01.13 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Vous avez fait la comparaison: le maintien des F-16 coûte 80 millions d'euros par an et l'achat de 34 chasseurs-bombardiers 250 millions d'euros par an (soit 10 milliards sur 40 ans).

Twee jaar geleden, toen kolonel Van Pee ons de overheidsopdracht voor de jachtbommenwerpers voorstelde, had hij het evenwel over een budget van 15 miljard over 40 jaar. Wat is de verklaring voor dat verschil?

Or, il y a deux ans, lorsque le colonel Van Pee nous a présenté le marché pour les chasseurs-bombardiers, il parlait d'un budget de 15 milliards sur 40 ans. D'où vient cette différence?

Luitenant-kolonel Decrop, u bent een klokkenluider en daar betaalt u een prijs voor. Daarvoor moeten we u complimenteren!

Lieutenant-colonel Decrop, vous êtes un lanceur d'alerte et vous en payez le prix. Nous devons vous féliciter!

Personeelsleden van Defensie nemen deel aan de jaarlijkse vergaderingen waarbij de F-16-vloten van over de hele wereld met elkaar worden vergeleken. Het gaat niet over een internationaal toezicht door een pacifistische of ecologische instantie, die vergelijking gebeurt op initiatief van vliegtuigconstructeur Lockheed Martin.

Des membres du personnel de la Défense participent aux réunions annuelles où sont comparées les flottes de F-16 du monde entier. Il ne s'agit pas d'une surveillance internationale par une instance pacifiste ou écologiste mais par le fabricant d'avions Lockheed Martin.

In de lente van 2016 vernam men dat de F-16-vloten overal ter wereld, en dus ook in België, langer in dienst konden blijven. U hebt ook gezegd dat er met onze F-16's minder intensief werd gevlogen.

Au printemps 2016, on appris que les flottes de F-16, partout dans le monde, y compris en Belgique, pouvaient être prolongées. Et vous avez dit que nos F-16 avaient volé moins durement.

Onze 54 F-16's beschikken niet over het technische instrument waarmee men kan meten hoe goed ze hun missies hebben doorstaan.

Nos 54 F-16 ne disposent pas de l'outil technique permettant de mesurer leur résistance aux missions.

Er bestaat dus een risico dat de beslissing om de levensduur van die vliegtuigen te verlengen de piloten fataal zou worden.

Ce serait peut-être un risque fatal pour les pilotes de prolonger ces avions.

Onze F-16's worden gemonitord door het Belgische team, in het kader van een wereldwijd programma waarvoor er jaarlijks een vergadering wordt georganiseerd.

Nos F-16 sont suivis par l'équipe belge, dans un programme mondial qui fait l'objet d'une réunion annuelle.

Onze F-16's vervullen samen met andere F-16's missies in de wereld. Sommige F-16's van onze bondgenoten zijn uitgerust met meetapparatuur. Men zou die gegevens kunnen verzamelen en de structuur van de vliegtuigen die aan dezelfde missies hebben deelgenomen onderling kunnen vergelijken. Is dat mogelijk?

Nos F-16 accomplissent des missions avec d'autres F-16 dans le monde. Certains F-16 de nos alliés sont dotés d'appareils de mesure. On pourrait collecter ces données et comparer les structures des avions qui ont volé dans les mêmes missions. Est-ce possible?

U hebt gezegd dat de levensduur met 1.500 vlieguren kan worden verlengd zonder dat er

Vous avez parlé de prolonger de 1 500 heures de vol, sans modification substantielle. L'argument de

daarvoor substantiële wijzigingen nodig zijn. In dat geval gaat het argument dat er miljarden euro's uitgegeven zouden worden aan oude toestellen niet meer op.

Er is een verschil tussen een miljardeninvestering of een miljoeneninvestering voor 1.500 extra vliegreuren.

Het cruciale moment, het moment waarop binnen de DG MR de argumenten werden besproken, blijkt tussen 16 en 18 mei 2017 te liggen.

Heeft kolonel Letten toen beslist dat de informatie de Luchtcomponent niet mocht verlaten? Waarom?

De twee audits erkennen dat er een militaire hiërarchie was: een kolonel staat boven een luitenant-kolonel, daar bestaat geen twijfel over. Er was echter ook een politieke dimensie.

Het politiek gevoelige dossier van de sluiting van een kazerne zou het kabinet direct naar zich toe halen maar niet een aanbesteding van 15 miljard euro die enorme politieke gevolgen zou kunnen hebben.

**01.14 Richard Miller (MR):** De veroudering van het materieel is een probleem waarmee de drie componenten van onze strijdkrachten te maken hebben. Zijn de procedures voor de aankoop van nieuw materieel voor alle drie dezelfde?

De nota's van Lockheed gaan over het frame maar er wordt met geen woord gerept van de andere delen van het vliegtuig, over de evolutie van de bewapening of de luchtafweer. Worden die aspecten ook geanalyseerd?

Heeft men de risico's van een langere levensduur – meer dan 8.000 vliegreuren – voor de veiligheid van de piloot en voor de efficiëntie van de missies geëvalueerd? Hoeveel zou deze beslissing kosten? Er zullen immers uiteindelijk toch nieuwe toestellen aangekocht moeten worden. Wanneer zal dat zijn? Sommige te vervangen toestellen zullen tot 2029 vliegen. Als we daar zes jaar bijdoen, zitten we in 2035.

Kan de heer Decrop garanderen dat onze toestellen hun opdrachten in 2035 met dezelfde doeltreffendheid en dezelfde veiligheid voor onze piloten zullen kunnen vervullen?

U had het over een gebrek aan duidelijkheid met betrekking tot bepaalde vervangingsprogramma's. U zegt dat we de beslissing beter uitstellen zodat

dépenser des milliards d'euros sur des vieilles machines ne tiendrait donc plus.

Investir des milliards ou des millions pour 1 500 heures de vol de plus, ce n'est pas la même chose.

Le moment crucial dans l'échange d'arguments à la DG MR semble se situer entre le 16 et le 18 mai 2017.

Est-ce là que le colonel Letten a décidé que l'information ne devait pas quitter la composante Air? Quelle en est la raison?

Les deux audits reconnaissent le fait de la hiérarchie militaire: le fait qu'un colonel ait l'autorité sur un lieutenant-colonel ne fait pas de doute. Mais il y a la question politique.

Le dossier de la fermeture d'une caserne, hautement politique, remonterait instantanément au cabinet mais pas un marché de 15 milliards d'euros, qui aurait pu avoir des effets politiques immenses.

**01.14 Richard Miller (MR):** La question du vieillissement du parc de matériel concerne les trois composantes de notre force militaire. Les procédures d'acquisition de nouveau matériel sont-elles les mêmes pour les trois?

Les notes de Lockheed portent sur la carlingue: pas une ligne sur les autres parties de l'avion, de l'évolution des armements ou des défenses aériennes. Ces aspects font-ils l'objet d'une analyse?

A-t-on évalué le risque que représente le fait de dépasser les 8 000 heures pour la sécurité des pilotes comme pour l'efficacité des missions? Quel serait le coût de l'opération, d'autant plus qu'en bout de course, il faudra tout de même acheter de nouveaux appareils? Quand faudra-t-il s'y résoudre? Certains appareils à remplacer vont rester en fonction jusqu'à 2029. Avec les six ans évoqués, on arrive à 2035.

M. Decrop peut-il garantir que nos appareils continueront à assurer leurs missions en 2035 avec la même efficacité et la même sécurité pour nos pilotes?

Vous avez évoqué le manque de clarté dans certains programmes de remplacement. En postposant la décision, selon vous, nous aurions

we meer zekerheid zouden hebben dat we het meest geschikte toestel kopen.

Naar welk programma verwijst u? Wat brengt u tot die conclusie?

Voorts ben ik verwonderd over het gebaar van Lockheed.

Waarom maakt het bedrijf zo een welwillend gebaar als het ons ervan wil overtuigen dat we de F-35 moeten kopen? Waarom wordt er geadviseerd om geen overhaaste beslissingen te nemen en het dossier grondig te bestuderen, en waarom hebben we van Lockheed die studie ontvangen, die de verwachting wekt dat een levensduurverlenging van de F-16's mogelijk is?

Uit het standpunt van de constructeur is dat geen logische stap. Misschien is het wel een commerciële zet, om te bewijzen dat de constructeur serieus werk levert en toeziet op de levensduurverlenging van zijn toestellen.

**01.15 Peter Buysrogge (N-VA):** In de voormiddag hoorden we dat de memo van Lockheed Martin niet zozeer ging over de verlenging van de levensduur, maar veeleer over de metaalmoetheid van de F-16's.

Volgt luitenant-kolonel Decrop die zienswijze? Voorts dichtte hij in een recente mail binnen Defensie veel belang toe aan die nota, nadien nuanceerde hij dat. Kan hij dit toelichten? Waarom heeft hij die nota bezorgd aan kolonel Letten, maar niet aan divisie-admiraal Dupont en luitenant-generaal Debaene? Waarom heeft hij die wel bezorgd aan anderen binnen Defensie? Heeft hij dit ook gedaan naar personen buiten Defensie?

Weet majoor Van den put of de memo's van Lockheed Martin in handen zijn gekomen van mensen buiten Defensie? Over wie of welke organisatie gaat het dan?

Ik meen te kunnen besluiten dat het luchtwaardig houden van de toestellen na 8.000 uur niet kan zonder kosten, maar kan kolonel Letten daarover bedragen kwijt? Waarom heeft hij geoordeeld om hiërarchisch niet hoger te gaan met de informatie die was binnengekomen via luitenant-kolonel Decrop?

Kan divisie-admiraal Dupont bevestigen dat hij niet over die informatie beschikte in de loop van 2017?

plus de certitude d'acheter le bon appareil.

À quel programme faites-vous allusion? Qu'est-ce qui vous amène à cette conclusion?

Par ailleurs, je suis surpris de ce geste de Lockheed.

Alors que l'entreprise veut nous convaincre d'acheter le F-35, pourquoi ce geste bienveillant? Pourquoi recommander de ne pas se presser, d'étudier correctement le dossier et pourquoi nous transmettre cette étude qui fait espérer une prolongation des F-16?

C'est incohérent de la part de l'avionneur. Ou c'est un geste commercial, tendant à prouver qu'il travaille sérieusement, qu'il veille à la prolongation de ses appareils.

**01.15 Peter Buysrogge (N-VA):** Nous avons entendu ce matin que le mémo de Lockheed Martin ne concernait pas tant la prolongation de la durée de vie que la fatigue du métal des F-16.

Le lieutenant-colonel Decrop confirme-t-il cela? Par ailleurs, dans un mail récent au sein de la Défense, il accordait une grande importance à cette note mais il a ensuite nuancé son point de vue. Peut-il nous en dire davantage à ce sujet? Pourquoi a-t-il transmis cette note au colonel Letten mais pas à l'amiral de division Dupont et au lieutenant général Debaene? Pourquoi l'a-t-il transmise à d'autres personnes encore au sein de la Défense? Pourquoi l'a-t-il transmise à des personnes extérieures à la Défense?

Le major Van den put sait-il si les mémos de Lockheed Martin se sont retrouvés entre les mains de personnes extérieures à la Défense? De qui ou de quelles organisations s'agit-il dans ce cas?

Je pense pouvoir conclure que le maintien de la navigabilité des appareils au-delà de 8 000 heures ne peut se faire sans frais mais le colonel Letten peut-il citer des montants? Pourquoi a-t-il estimé que cette information, qui avait été fournie par le lieutenant-colonel Decrop, ne devait pas monter plus haut?

L'amiral de division Decrop peut-il confirmer qu'il ne disposait pas de cette information dans le courant de 2017?

**01.16 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): Bedankt voor uw uiteenzetting, het is niet evident om klokkenluider te zijn. Welke prijs heeft u hiervoor moeten betalen? Werd u voor of na het verspreiden van deze informatie onder druk gezet?

U zegt dat er 900 miljoen euro had kunnen worden bespaard en onze F-16's nog 6 jaar langer in de lucht hadden kunnen blijven. De vraag rijst nu of deze informatie ook tot bij de beleidsmakers is geraakt.

Generaal Compernelol zei ons dat de informatie niet relevant was want het plaatje was al heel duidelijk, namelijk de F-16's zouden worden vervangen. In de audit hield u er echter een andere mening op na.

*(Nederlands)* "Het is echt niet het goede moment. Er mag niemand echt denken dat de F-16 nog meer dan 8 000 uur kan vliegen, want wij zitten in een cruciale fase."

*(Frans)* Dat staat haaks op wat generaal Compernelol ons heeft gezegd, voor wie de beslissing al genomen was. Werd binnen het leger bewust het politieke standpunt ingenomen dat die informatie niet naar buiten mocht worden gebracht?

Hebben sommige andere landen beslist de F-16's langer in dienst te houden?

Is de mate waarin de mechanische weerstand in het verleden op de proef werd gesteld de enige manier om de reële toestand van een vliegtuig te kennen? Bestaan er geen andere technieken?

Tot slot heb ik vragen bij de rol die Lockheed Martin in dit dossier speelt. Om de toestand van onze vliegtuigen te kennen zijn we afhankelijk van het bedrijf dat ons zijn F-35's wil verpatsen.

Kunnen we ons geen beeld vormen van de toestand van ons materieel aan de hand van autonome technieken? Leidt de evolutie die het leger nu doormaakt er niet toe dat die expertise verloren gaat en aan externe bedrijven wordt overgelaten?

**01.17 Julie Fernandez Fernandez** (PS): Ik dank de heer Decrop voor de moed waarvan hij blijk heeft gegeven.

Hoe werden de documenten van Lockheed Martin behandeld? Of beter gezegd, werd het document over de verlenging van de F-16's anders behandeld?

Die verlenging betekent een besparing van

**01.16 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): Merci pour votre intervention, ce n'est pas évident d'être un lanceur d'alertes. Qu'est-ce que cela vous a coûté? Avez-vous vécu des pressions, en amont ou en aval de ces diffusions d'informations?

Vous dites qu'il aurait été possible de faire 900 millions d'euros d'économies et de faire voler nos F-16 six ans de plus. La question est de savoir si cette information était disponible pour le monde politique.

Le général Compernelol nous a dit que l'information n'était pas pertinente car le cadre était déjà très clair et qu'on allait remplacer le F-16. Dans l'audit, vous avez transmis une autre opinion.

*(En néerlandais)* "Ce n'est vraiment pas le bon moment. Et personne ne peut penser que les F-16 peuvent voler au-delà de 8 000 heures car nous nous trouvons dans une phase cruciale".

*(En français)* C'est en contradiction avec ce que nous a dit le général Compernelol, pour qui la décision était déjà prise. Y avait-il une conscience et une prise de position politique de l'armée jugeant que ces informations ne devaient pas en sortir?

Y a-t-il eu des décisions à l'étranger de prolonger la vie des F-16?

Le passé de la résistance mécanique est-il la seule manière de connaître l'état réel de l'avion? N'y a-t-il pas d'autres techniques?

Enfin, je m'interroge sur le rôle de Lockheed Martin dans tout le dossier. Nous dépendons, pour connaître l'état de nos avions, de l'entreprise qui veut nous fourguer ses F-35.

Ne pourrait-on se forger un avis sur notre matériel grâce à des techniques autonomes? L'évolution de l'armée n'abandonne-t-elle pas l'expertise aux entreprises extérieures?

**01.17 Julie Fernandez Fernandez** (PS): Je remercie M. Decrop pour son courage.

Quel a été le traitement général des documents de Lockheed Martin? Ou plutôt le document sur la prolongation des F-16 a-t-il reçu un traitement différent?

Cette prolongation permettrait des économies de

900 miljoen euro en meer keuzemogelijkheden voor de toekomstige vliegtuigen.

900 millions d'euros et un choix plus large pour les futurs avions.

Kan de door de verlenging mogelijk gemaakte hoge kwaliteit van het personeel voor de technische omkadering naast de kwaliteit van de missies, ook de veiligheid van de piloten garanderen?

La qualité du personnel d'encadrement que permettrait cette prolongation garantirait-elle la sécurité des pilotes, outre la qualité des missions?

Hebben de superieuren gereageerd op de informatie die ze ontvangen hebben? Had de heer Decrop de indruk dat die informatie niet in goede aarde viel? Waarom heeft hij die informatie niet direct aan de toezichhoudende minister overgemaakt indien ze niet behandeld werd zoals het hoorde?

Y a-t-il eu un retour de la hiérarchie, une fois ces informations transmises? M. Decrop a-t-il eu l'impression que celles-ci dérangeaient? Si elles n'étaient pas traitées comme elles le méritaient, pourquoi ne pas les avoir transmises directement au ministre de tutelle?

De heer Miller verbaast zich over de inhoud van de rapporten, maar niet over de verschillende conclusies.

M. Miller s'étonne du contenu des rapports mais pas de leurs conclusions différentes.

Voor mij is de heer Decrop een klokkenluider. Ik zou graag zijn visie horen over die status bij Defensie, ook al zou ik het begrijpen dat hij zich niet aan zo een debat zou wagen.

Pour moi, M. Decrop est un lanceur d'alerte. J'aimerais qu'il nous parle de sa vision de ce statut à la Défense, même si je comprendrais qu'il ne veuille pas se lancer dans ce genre de débat.

Ik vraag dat zijn meerderen bevestigen dat zij die informatie hebben ontvangen en dat zij ons vertellen wat zij daarmee hebben gedaan of waarom zij daarmee niets hebben gedaan.

Je m'adresse à sa hiérarchie pour lui demander de confirmer qu'elle a reçu ces informations, de nous dire ce qu'elle en a fait ou pourquoi elle n'en a rien fait.

De heer Dupont werd als enige niet op de hoogte gebracht: wat denkt hij daarover? Waarom is de informatie niet tot bij hem geraakt?

M. Dupont est le seul à ne pas avoir été informé: qu'en pense-t-il? Pourquoi l'information ne lui est-elle pas parvenue?

De verhoren voor het interne onderzoek bij Defensie zouden in het bijzijn van een superieur zijn afgenomen.

Les auditions pour l'enquête interne à la Défense se seraient déroulées en présence d'un supérieur hiérarchique.

Klopt dat? Is dat de gebruikelijke procedure? Ten minste één van u zou hebben geweigerd het proces-verbaal van zijn gehoor te ondertekenen: is dat waar en waarom deed u dat?

Est-ce le cas? Est-ce la procédure habituelle? Au moins un d'entre vous aurait refusé de signer son audition: est-ce vrai et quelle en est la raison?

Zijn de F-16's recentelijk gemoderniseerd? Wat was daarvan het kostenplaatje? Zou dat van invloed kunnen zijn op de eventuele verlenging van de levensduur?

Y a-t-il eu des modernisations récentes des F-16? Quel en a été le coût? Ont-elles joué sur leur possible prolongation?

**01.18 Hendrik Bogaert (CD&V):** Er bestaat consensus over dat de informatie waarover luitenant-kolonel Decrop beschikte tot het Parlement had moeten komen. Dan hadden we bepaalde parlementaire vragen kunnen stellen.

**01.18 Hendrik Bogaert (CD&V):** Il existe un consensus à propos du fait que l'information dont disposait le lieutenant-colonel Decrop aurait dû être communiquée au Parlement. Nous aurions dans ce cas pu poser certaines questions parlementaires.

In zijn mails schrijft de luitenant-kolonel dat er onder voorwaarden zes keer 150 miljoen euro per jaar kan worden bespaard, omdat we langer gaan vliegen met ons materieel. Daarvoor zijn wel IAT-recorders

Dans ses mails, le lieutenant-colonel écrit que, sous certaines conditions, une économie de 150 millions d'euros par an aurait pu être réalisée parce que nous aurions pu voler plus longtemps avec le

nodig. Wat probeert de luitenant-kolonel te zeggen, want we hebben deze IAT-recorders niet?

matériel existant. Pourquoi dans ce cas des enregistreurs IAT sont-ils nécessaires? Qu'essaie de nous dire le lieutenant-colonel, car ces enregistreurs IAT, nous ne les avons pas.

Waarom heeft de luitenant-kolonel zijn informatie diagonaal naar het projectteam verstuurd en niet hoger naar de topgeneraals?

Pourquoi le lieutenant-colonel a-t-il adressé ses informations de manière diagonale au Team Projet et pas plus haut, aux généraux du haut commandement?

Hoe komt hij aan een besparing van 900 miljoen euro? Is dat via de weg van *soft* of *hard SLEP*? Of is dat toch een nettobedrag? Of bedoelt hij iets anders? Op dit ogenblik vind ik de *case* van de luitenant-kolonel niet sterk.

Comment arrive-t-il au chiffre de 900 millions d'euros d'économies? Est-ce par le biais du *soft SLEP* ou du *hard SLEP*? Ou s'agit-il tout de même d'un montant net? À moins qu'il ne veuille dire autre chose? Je trouve qu'en l'état, le dossier du lieutenant-colonel n'est pas très solide.

**01.19 Veli Yüksel (CD&V):** De heer Decrop zei dat de informatie tot bij de stafchef en de minister moest geraken, maar dat is dus niet gebeurd.

**01.19 Veli Yüksel (CD&V):** M. Decrop a déclaré que les informations devaient remonter jusqu'au chef d'état-major et au ministre, mais cela n'a apparemment pas été le cas.

Waarom is die informatie niet doorgestuurd? Verder vermelden de memo's van Lockheed Martin inderdaad dat een langer gebruik van de F-16's mogelijk is *als* er een flight recorder gebruikt wordt, maar hoe conditioneel is die aanvulling? Betekent dit dat de recorders er moesten zijn vanaf het begin van het gebruik van de F-16's?

Pourquoi les informations n'ont-elles pas été transmises? Les mémos de Lockheed Martin indiquent, par ailleurs, que moyennant l'utilisation d'un enregistreur de vol, la prolongation de l'utilisation des F-16 est envisageable, mais jusqu'à quel point ce dispositif additionnel est-il conditionnel? Cela signifie-t-il que les enregistreurs de vol auraient dû équiper les F-16 dès leur entrée en service?

Ook is de levensduurvoorspelling blijkbaar een standaardinstrument dat onder meer gebruikt wordt door de US Air Force. Kunnen wij echter maar een levensduurvoorspelling maken vanaf 2006? Kan dit niet retrospectief?

De plus, les estimations en matière de durée de vie constituent apparemment un outil standard, utilisé notamment par la force aérienne américaine. Ces prévisions ne sont-elles toutefois possibles qu'à partir de 2006? Un exercice rétrospectif n'est-il pas réalisable?

Verder ging het over metaalmoeheid en de discussie over actual flying hours versus equivalent flying hours. Zijn er mogelijkheden om de metaalmoeheid van de vliegtuigen op een andere manier te meten, bijvoorbeeld door de bulkheads te controleren op minischeuren of door de vleugels op scheuren te controleren?

Une autre question concerne la fatigue des matériaux et la discussion de la pertinence des heures de vol effectives vis-à-vis des heures de vol équivalentes. Est-il possible de mesurer d'une autre manière la fatigue du métal des avions, par exemple en contrôlant les cloisons ou les ailes en vue de déceler des fissures ou des microfissures?

De nota van Defensie van november 2015 is volgens mij in de uitgangspunten in tegenspraak met wat Lockheed Martin in de twee memo's naar voren schuift. Heeft de heer Decrop meegewerkt aan die nota van 2015? Vindt hij dat die nota voldoende onderbouwd is om te kunnen beslissen dat een levensduurverlenging onmogelijk is en dat wij nieuwe toestellen moeten kopen?

À mes yeux, les principes développés dans la note de la Défense de novembre 2015 sont contradictoires avec les éléments avancés par Lockheed Martin dans les deux notes. M. Decrop a-t-il collaboré à l'élaboration de cette note de 2015? Estime-t-il que cette note est suffisamment étayée pour permettre de décider qu'il est impossible de prolonger la durée de vie des avions et que nous devons acquérir de nouveaux appareils?

De heer Letten vraagt op een bepaalde moment ook om die informatie niet openbaar te publiceren.

À un moment donné, M. Letten demande également de ne pas rendre publique cette information.

Waarom vroeg kolonel Letten tijdens een lezing aan de Koninklijke Militaire School om de informatie niet mee te delen? Waarom heeft hij op een bepaald moment de behoefte gevoeld om het kabinet in te lichten over het bestaan van een memo, terwijl de studie irrelevant bleek? Waarom werd zijn overste over deze gehele kwestie niet ingelicht? In dat geval was de zaak concreet geweest voor divisie-admiraal Dupont.

Pourquoi, lors d'une conférence donnée à l'École Royale Militaire, le colonel Letten a-t-il demandé de ne pas divulguer l'information? Pourquoi a-t-il, à un certain moment, ressenti le besoin d'informer le cabinet de l'existence d'un mémo, alors que l'étude semblait dénuée de pertinence? Pourquoi son supérieur n'a-t-il pas été informé par rapport à toute cette question? Dans cette hypothèse, l'amiral de division Dupont ne serait pas resté dans le flou concernant cette affaire.

Luitenant-generaal Debaene heeft gezegd dat wij slechts over zestien flight recorders beschikken. Waarom zijn niet alle F-16's daarmee uitgerust? Wordt onze vloot slecht beheerd? Beschikt de Luchtcomponent over informatie betreffende de metaalmoeheid van elke individuele F-16?

Le lieutenant général Debaene a déclaré que nous ne disposons que de seize enregistreurs de vol. Pourquoi tous les F-16 n'en sont-ils pas équipés? Notre flotte est-elle mal gérée? La composante aérienne dispose-t-elle d'informations relatives à l'usure du métal de chaque F-16?

Hebben wij van elk toestel zo'n rapport inzake de slijtage, de vlieguren, de risico's die de toestellen kunnen lopen en welke extra onderhoudskosten er nodig zijn?

Disposons-nous d'un tel rapport pour chaque appareil, indiquant l'usure, les heures de vol, les risques encourus par les appareils et les coûts de maintenance additionnels nécessaires?

**01.20 Rudi Decrop (Nederlands):** Ik ben in 1994 begonnen als technische officier van de F-16- eenheid en dat voor vier jaar. Daarna heb ik gedurende vier jaar een job gehad op het departement dat zorgt voor alle vliegtuigtypes. Vervolgens heb ik twee keer in de F-16- eenheid gezeten: als smaldeelcommandant – maintenance vliegtuigen en als groepscommandant voor al de departementen die zorgen voor het onderhoud van alle vliegtuigen en voertuigen. Daarnaast was ik nog gedurende drie jaar in de VS verbindingsofficier voor het F-16-programma. Ten slotte was ik twee jaar chef van het F-16-programma in de DG MR. Dat is mijn ervaring met de F-16.

**01.20 Rudi Decrop (en néerlandais):** Je suis entré en 1994 à l'unité technique F-16 en tant qu'officier technique et j'y suis resté quatre ans. Ensuite, j'ai occupé pendant quatre ans un poste dans le département chargé de tous les types d'avions. Après, je suis revenu à deux reprises dans l'unité F-16: en tant que commandant d'escadrille – maintenance des avions et en tant que commandant de groupe pour tous les départements chargés de l'entretien de tous les avions et véhicules. J'ai en outre exercé durant trois ans aux États-Unis la fonction d'officier de liaison pour le programme F-16. Enfin, j'ai occupé le poste de chef du programme F-16 à la DG MR durant deux ans. Voilà quelle est mon expérience dans le domaine des F-16.

Waarom heb ik niet direct naar de minister gecommuniceerd? Er was heel veel druk en heel veel stress op dat moment over dat programma. Er werd herhaaldelijk geheimhouding gevraagd over het verspreiden van die informatie. Toen we briefings moesten geven, moesten de data eruit gehaald worden.

Pourquoi n'ai-je pas communiqué directement avec le ministre? À cette époque, les pressions et le stress entourant le programme étaient énormes. À plusieurs reprises, la confidentialité a été requise à propos de la diffusion de ces informations. Lorsque nous devions effectuer des briefings, les données devaient en être retirées.

Bovendien moest ik toen ook heel belangrijke programma's volgen voor de upgrade van de F-16, een programma van 41 miljoen euro, dat op 15 mei 2017 aan de interkabinettenwerkgroep werd gepresenteerd en een paar weken later goedgekeurd werd door de ministerraad. Ik wist dat

De plus, je devais également suivre des programmes très importants pour la mise à jour des F-16, un programme de 41 millions d'euros, qui a été présenté au groupe de travail interministériel le 15 mai 2017 et qui a été approuvé en Conseil des ministres quelques semaines plus tard. Je savais

ik na mijn mail naar mijn overste en naar andere autoriteiten die over het F-16-programma en de vervangingsprogramma gingen, naar een andere functie moest muteren en had geen tijd en geen mogelijkheid om nog andere studies te doen. Ik had ook heel veel vertrouwen in de twee generaals en twee kolonels die in de mails stonden om de boodschap aan de politiek of aan een hoger niveau te bezorgen, de CHOD en de minister van Landsverdediging. Daarom ben ik niet zelf naar de minister gestapt. Het is trouwens ook niet de gewoonte om als luitenant-kolonel, materiaalbeheerder en ondersectiechef van een departement rechtstreeks met de minister te communiceren.

(Frans) De F-16's waren vanaf het begin uitgerust met spanningsmeters (recorders). In het begin werd de recorder om de zoveel vliegreizen gedownload, voor analyse naar de Verenigde Staten gestuurd en daarna weer in de vliegtuigen geïnstalleerd. Men is van dat systeem afgestapt, omdat het uit een logistiek oogpunt te omslachtig was om die cassettes steeds weer op te sturen. In de paar jaar dat we geen recorders gebruikten, hebben de we gegevens van de Nederlandse en de Noorse vloot gebruikt.

Aan het begin van de jaren 2000 zijn we weer van nul af aan begonnen via een *teardown inspection*: een van onze vliegtuigen werd volledig gedemonteerd en onderzocht, om zeker te zijn dat de eerste vijftien jaar van de F-16, waarvoor er gegevens ontbraken, geen negatieve impact zouden hebben op het gebruik van onze F-16's in de toekomst.

Vervolgens hebben we RADA's FACE *flight data recorders* geïnstalleerd: vijf spanningsmeters op vijf plaatsen in de structuur van de F-16. Die meters leveren veel meer gegevens op dan de Amerikaanse ASTM-normen.

De meetinstrumenten waarmee 20% van onze vliegtuigen uitgerust is, registreren de vervormingen van het vliegtuig, vooral onder de vleugels. De gebruikelijke recorders registreren enkel de horizontale en de verticale versnellingen.

Van 2016 tot 2018 werden de data betreffende de hervorming geregistreerd en werden daarnaast ook alle administratieve vluchtgegevens bezorgd: het aantal vluchten, het soort opdracht en de precieze plaats. Op die manier kregen we een nagenoeg precies idee van de staat van onze vliegtuigen, wat ook door de studies van Lockheed en US Air Force werd bevestigd.

qu'après avoir envoyé mon mail concernant le programme F-16 et le programme de remplacement à mes supérieurs et à d'autres autorités, je devrais changer de poste. Je n'avais donc ni le temps, ni la possibilité d'effectuer d'autres études. J'avais en outre pleinement confiance dans les deux généraux et les deux colonels qui ont reçu les mails pour transmettre le message aux politiques ou à un niveau supérieur, au CHOD et au ministre de la Défense. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas contacté le ministre moi-même. D'ailleurs, il n'est pas habituel qu'un lieutenant-colonel, gestionnaire de matériel et chef de sous-sections, entre directement en contact avec le ministre.

(En français) Concernant les jauges de contrainte (les *recorders*), les F-16 en sont équipés depuis le début. Au début, le *recorder* était downloadé toutes les x heures de vol, envoyé aux États-Unis pour analyse et puis réinstallé sur les avions. Ce système a été abandonné, car logistiquement il était trop lourd d'envoyer à chaque fois ces cassettes. Pendant les quelques années sans *recorders*, nous avons utilisé les données des flottes hollandaises et norvégiennes.

Au début des années 2000, nous avons mis tous les compteurs à zéro avec une *teardown inspection*: le démontage et analyse complets d'un de nos avions, pour être sûrs que les quinze premières années du F-16, où il nous manquait des données, n'avaient pas un impact négatif sur le futur de nos F-16.

Ensuite nous avons installé les *recorders* RADA's FACE: 5 jauges de contrainte installées à 5 endroits de la structure du F-16. Ces jauges nous donnent beaucoup plus d'informations que les normes américaines ASTM.

Nos jauges, présentes sur 20 % de notre flotte, enregistrent les déformations de l'avion, principalement en dessous de l'aile. Les *recorders* habituels n'enregistrent que les accélérations horizontales et verticales.

De 2016 à 2018, nous avons enregistré ces données de déformation, et fourni 100% des données administratives: nombre d'heures de vol, type de mission, endroit exact. Cela a permis d'avoir une idée quasiment exacte de l'état de nos avions, cela a été confirmé par des études de Lockheed et US Air force.

Lockheed heeft dus een document bekendgemaakt met de maximumleeftijd voor elk van onze vliegtuigen. We hebben er de eerste keer kennis van genomen op de ESIP-vergadering in 2016 en het document werd in 2017 bevestigd.

Voor de periode daarna beschikken we niet over een *Individual Aircraft Tracking*-systeem. We hebben op al onze vliegtuigen een recorder nodig. In 2010 werd een programma opgestart om een tweede recorder te installeren op de vliegtuigen, die door de piloten na de vlucht wordt gebruikt voor de debriefing. Vandaag zijn al onze vliegtuigen daarmee uitgerust, maar we beschikken nog niet over de nodige software om die data te kunnen analyseren en aan de constructeur te bezorgen.

Indien dat probleem blijft aanhouden, zouden we een zwarte doos kunnen gebruiken, die per vliegtuig jaarlijks 200.000 euro kost. Dat komt voor alle vliegtuigen neer op 10 miljoen tot de F-16's buiten gebruik worden gesteld.

Naast de wetenschappelijke analyses, volgen we de controles op van de scheurtjes in de toestellen. Bij elk vliegtuig worden er 76 punten geïnspecteerd, gewoonlijk eenmaal per jaar. De resultaten van die inspectie worden bezorgd aan de constructeur.

Wat de vleugels betreft, hebben we een programma gelanceerd bij de vestiging in België, om alle vleugels van de F-16's open te leggen en bepaalde punten te controleren.

Voor een *soft SLEP* wordt het maximale aantal vlieguren bepaald binnen de grenzen van het luchtwaardigheidsbewijs. Bij een *hard SLEP* overschrijdt men dat aantal vlieguren, maar is er een nieuw luchtwaardigheidsbewijs nodig. In de memo van Lockheed gaat het over een *soft SLEP*.

Om onze vliegtuigen te blijven gebruiken tot het luchtwaardigheidsbewijs verlopen is, is er geen wijziging aan de structuur nodig. We moeten wel ons inspectieschema aanpassen, wat een paar honderdduizend euro zal kosten.

Kunnen we de F-16's 6 jaar langer operationeel houden? We hebben tot 2030 moderniseringsprogramma's voor de F-16 gepland. In 2017 zijn we gestart met een programma voor de modernisering van de elektronica en de boordsystemen. Dat programma werd voorgesteld op de IKW en in juni goedgekeurd door de ministerraad voor een bedrag van 41 miljoen euro. Dankzij dat programma kunnen we minstens tot 2030 interoperabel blijven met de vliegtuigen van de coalitie en onze vliegtuigen veiliger maken.

Lockheed a donc publié un document sur l'âge maximum de chacun de nos avions. On en a pris connaissance lors de la réunion ESIP 2016, il a été confirmé en avril 2017.

Nous n'avons pas de système *Individual Aircraft Tracking* pour la suite. Nous avons besoin d'un *recorder* sur chacun de nos avions. En 2010, nous avons lancé un programme d'un deuxième recorder sur l'avion, il est utilisé en debriefing par les pilotes après les vols. Tous nos avions en sont aujourd'hui équipés mais il reste un problème de software pour pouvoir analyser ces données et les transmettre au constructeur.

Si ce problème persiste, nous pourrions utiliser une boîte noire, dont le coût est de 200 000 euros par avion. Cela coûterait donc 10 millions pour la fin de vie des F-16.

En complément des analyses scientifiques, nous effectuons un suivi des inspections de fissures sur nos avions. 76 points sur chaque avion sont inspectés, généralement une fois par an. C'est transmis au constructeur.

Pour les ailes, nous avons lancé un programme auprès de notre dépôt, pour ouvrir toutes les ailes des F-16 et inspecter des points.

Le *soft SLEP* c'est l'utilisation des heures de vol jusqu'à la limite du certificat de navigabilité. Le *hard SLEP* c'est aller au-delà, mais pour cela il faut un nouveau certificat. Dans le mémo de Lockheed, il s'agit du *soft SLEP*.

Pour utiliser nos avions jusqu'à la limite du certificat de navigabilité, il ne faudra pas de modification de structure à effectuer. Il faudra adapter notre schéma d'inspection, cela coûtera quelques centaines de milliers d'euros.

Peut-on tenir les F-16 six ans de plus au niveau opérationnel? Nous avons prévu des programmes de modernisation du F-16 jusque 2030. En 2017, nous avons lancé un programme de modernisation de l'électronique et des systèmes embarqués. Ce programme a été présenté au groupe de travail interministériel et approuvé par le Conseil des ministres en juin, pour 41 millions d'euros. Ce programme nous permet de rester inter-opérables avec les avions de la coalition jusqu'au moins 2030, et d'améliorer la sécurité de nos avions.

We hebben een raketdetectiesysteem aangekocht dat de piloot in staat stelt om te reageren met misleidende elektronische of infraroodsignalen. We hebben verder ons systeem voor de detectie van vijandige radars verbeterd. Momenteel installeren we een satellietantenne en een communicatiesysteem op de eenzitter-F-16's.

Dankzij die uitrusting staan de F-16's constant in verbinding met de commandoposten.

Tussen 2018 en 2021 zullen die vliegtuigen uitgerust worden met een nieuw systeem voor communicatie en gegevensuitwisseling tijdens de vlucht om te blijven voldoen aan de door de NAVO en de coalitie opgelegde standaarden.

De software van het vliegtuig krijgt tegelijkertijd een upgrade, die belangrijk is om alle onderdelen van het vliegtuig te onderhouden.

Tussen 2014 en 2017 hebben we programma's opgestart om onze bewapening op de F-16's te moderniseren. We hebben een nieuwe luchtdoelraket en bommen met verminderde nevenschade aangekocht om interventies in dichtbevolkte gebieden te kunnen uitvoeren.

We hebben geïnvesteerd in twee nieuwe vluchtsimulators voor onze twee F-16-eenheden.

Op operationeel niveau is er een raming van alle noodzakelijke aanpassingen tot eind 2030.

Mijn berekening van het budgetverschil is gebaseerd op 80 miljoen euro per jaar, de huidige F-16-begroting, plus 20 miljoen euro per jaar om de vliegtuigen operationeel te houden. Dat maakt een totaal van 100 miljoen euro per jaar voor de F-16's, vergeleken met 250 miljoen euro voor de nieuwe vliegtuigen, dus een verschil van 150 miljoen euro per jaar.

De resultaten waren beter dan verwacht voor de Amerikanen, aangezien ze 27.000 vlieguren hebben gecumuleerd. Wanneer de structuur na een bepaald aantal vlieguren volgens theoretische normen en op de proefbank wordt getest, wordt de levensduur van het vliegtuig in reële omstandigheden vervolgens gehalveerd. Aldus komt men uit op 13.500 vlieguren voor het Amerikaanse model.

Voor onze vloot moet men uitgaan van een jaarlijks vluchtplan van 11.000 uren per jaar. Als men dat aantal deelt door 54 vliegtuigen, komt men uit op

Nous avons fait l'acquisition d'un système de détection de missiles qui permet de réagir avec des leurres électroniques ou infrarouges. Nous avons amélioré notre système de détection des radars ennemis. Nous sommes en train d'installer une antenne satellite et un système de communication sur les F-16 monoplaces.

Cela permettra aux F-16 de rester en permanence en communication avec les postes de commandement.

Entre 2018 et 2021, un nouveau système de communication et d'échange de données en vol va être installé sur nos avions afin de rester aux standards imposés par l'OTAN et par la coalition.

Dans le même programme, nous allons investir dans l'*upgrade* du *software* de l'avion, essentiel pour maintenir toutes les composantes de l'avion.

Entre 2014 et 2017, nous avons lancé des programmes pour la modernisation de notre armement sur les F-16. Nous avons acquis un nouveau missile antiaérien et des bombes à dommages collatéraux réduits afin de pouvoir intervenir dans des zones urbaines denses.

Nous avons investi dans deux nouveaux *flight simulators* pour nos deux unités F-16.

Au niveau opérationnalité, toutes les modifications nécessaires jusqu'à la fin 2030 ont été estimées.

Dans mon calcul de différence de budget (150 millions d'euros par an) étaient prévus 80 millions par an pour le budget actuel des F-16 et 20 millions d'investissement par an pour poursuivre l'opérationnalité. On arrive à 100 millions pour les F-16 annuellement, comparés à 250 millions pour le nouvel avion.

Les résultats ont été meilleurs que prévu pour les Américains, vu qu'ils ont cumulé 27 000 heures de vol. Quand la structure est testée pour x heures de vol au niveau théorique et sur banc de test, on divise ensuite par deux la durée de vie sur avion réel. Le résultat est ainsi de 13 500 heures de vol pour le modèle américain.

Pour notre flotte, il faut compter un plan de vol annuel de 11 000 heures par an. Divisé par 54 avions, cela représente 200 heures par avion.

200 vlieguren per toestel.

*(Nederlands)* Ik denk dat de vraag van de heer De Vriendt over de sensoren beantwoord is.

*(En néerlandais)* Je pense que M. De Vriendt a obtenu une réponse à sa question relative aux senseurs.

Er zijn andere werkmethodes en wij kunnen meer parameters meten dan bepaald in de normen.

Il existe d'autres méthodes de travail et nous pouvons mesurer davantage de paramètres que ce qui est prévu dans les normes.

*(Frans)* Het is van cruciaal belang dat we de veiligheid van onze vliegtuigen op alle gebieden op peil houden, zowel wat de structuur als de schietstoelen betreft. Dat moet allemaal vrij vaak worden vervangen.

*(En français)* Il est crucial de préserver la sécurité de nos avions dans tous les domaines, tant au niveau structure qu'au niveau sièges éjectables. Tout cela doit être remplacé très régulièrement.

Momenteel loopt er ook een programma om de elektrische bekabeling van onze vliegtuigen te verbeteren en te versterken.

Nous avons également en cours un programme de renforcement et de remplacement du câblage électrique de nos avions.

Dat is het voordeel van F-16: we kunnen het vliegtuig zowel technisch als operationeel goed onderhouden zonder dat daarbij de veiligheid wordt gehypothekeerd.

C'est l'avantage du F-16: on peut le maintenir aussi bien au niveau technique qu'opérationnel sans mettre en danger la sécurité.

Dit document werd opgesteld door het ACCaP-bureau. Ik kreeg pas in november 2015 inzage en kon dus er dus geen mening over geven.

Ce document a été élaboré par la cellule ACCaP, je n'y ai pas eu accès jusqu'en novembre 2015 et n'ai donc pu donner mon avis.

Ik heb het pas onlangs kunnen lezen. Bepaalde punten van deze nota moeten inderdaad toegelicht worden. In de nota worden niet alle vragen beantwoord en bepaalde berekeningen zijn onduidelijk.

J'ai pu le lire récemment. Il faut en effet éclaircir certains points de cette note, qui ne répond pas à toutes les questions et qui présente des imprécisions dans certains calculs.

*(Nederlands)* Ik weet niet echt of er actief gewerkt werd om geen informatie aan hogere niveaus te geven, ik heb op mijn niveau de informatie doorgestuurd naar de betrokken personen.

*(En néerlandais)* Je ne sais pas vraiment si l'on a activement cherché à ne pas faire remonter l'information vers les échelons supérieurs? À mon niveau, j'ai transmis l'information aux personnes concernées.

Er was in beide periodes veel druk. Na de meeting van 2016 was er ook veel stress op de hogere niveaus.

Durant les deux périodes concernées, la pression était forte. Après le meeting de 2016, il y avait aussi beaucoup de stress au niveau de la hiérarchie.

*(Frans)* In april-mei 2017 werd mij verteld dat dit document voor heel wat onrust had gezorgd, tot op het niveau van de 'blauwe' generaals. Ik weet niet wat er gebeurd is met de informatie die ik meegedeeld heb.

*(En français)* En avril-mai 2017, on m'a indiqué que ce document avait généré beaucoup d'émoi jusqu'au niveau des généraux "bleus". J'ignore ce qui s'est passé une fois que j'ai communiqué cette information.

Volgens mij zijn de studies van Lockheed grondig uitgevoerd: ik vertrouw deze constructeur al dertig jaar, ik heb het onderwerp besproken met de ingenieurs en er werd ons steeds verzekerd dat het Belgische systeem volstond om de structuur te volgen tot het einde van de luchtwaardigheidsbewijzen. De bestudeerde

Les études de Lockheed sont sérieuses, à mon sens: j'ai confiance en ce constructeur depuis trente ans, j'ai discuté de ce sujet avec les ingénieurs et on nous a toujours affirmé que la Belgique disposait d'un système suffisant pour suivre la structure jusqu'à la fin du certificat de navigabilité. Les documents sous-jacents représentent des milliers

documenten bevatten duizenden berekeningen en heel veel testuren.

Ik denk niet dat we beperkt zijn tot het toezicht op het luchtruim: we hebben in vijandelijk gebied doelwitten vernield en steun verleend aan grondtroepen.

Ik ga liever niet in op de gevolgen voor mijn carrière: ik denk niet dat dit de beste plaats is om dat te doen.

*(Nederlands)* De heer Van der Maelen vroeg naar het tijdsvenster als er geen upgrades worden uitgevoerd. De upgrades om de toestellen tot minstens 2030 operationeel te houden, heb ik toegelicht. Upgrades na 2030 zijn afhankelijk van factoren die we niet kennen.

*(Frans)* Het staat België vrij de F-16's in de periode 2023-2029, de periode 2029-2035, ergens daartussenin te vervangen.

*(Nederlands)* Voor de kostprijs van een *hard SLEP* moet ik verwijzen naar het Amerikaanse programma, dat men op internet kan vinden, en kunnen we vergelijken met andere landen die de vraag eerder hebben gesteld.

Eerst is er een structurele aanpassing nodig om van 8.000 naar 12.000 uren te gaan. Daarvoor moet een van onze F-16 op de testbench worden geïnstalleerd en getest. Dat zou ons ongeveer 80 miljoen kosten. Voor de aanpassingen moeten we rekenen op 2 miljoen per vliegtuig.

Dan is er het operationele aspect: radar, nieuwe display in de cockpit nieuwe computer, nieuwe generator. Die modificatie is al gebeurd, is tamelijk goed beschreven en gedocumenteerd. De schatting voor een ander land kwam eerder op 350 miljoen uit.

Ik schat de totale kosten voor de volledige Belgische F-16 vloot op 1 miljard euro.

*(Frans)* Er is voor de *soft SLEP* geen nieuw luchtwaardigheidsbewijs nodig. Dat staat in meerdere referentiedocumenten. De *soft SLEP* heeft simpelweg betrekking op het maximale aantal vlieguren dat werd bepaald binnen de grenzen van het luchtwaardigheidsbewijs. Dat moet verplicht worden vastgelegd, aangezien vliegtuigen sneller kunnen verslijten dan gepland. De vliegtuigen moeten dus tot het einde worden gemonitord, zelfs als men ze wil vervangen.

de calculs et d'heures de tests.

Je ne crois pas que nous soyons cantonnés à la surveillance de l'espace aérien: nous avons mené des missions de destruction d'objectifs en milieu ennemi, d'appui de troupes au sol.

Je préfère ne pas évoquer les conséquences sur ma carrière: je ne crois pas que ce soit le meilleur endroit pour le faire.

*(En néerlandais)* M. Van der Maelen a demandé d'indiquer une fenêtre temporelle en cas d'absence de mises à jour des appareils. J'ai commenté les mises à jour requises pour le maintien en activité des avions jusqu'en 2030 au moins. Celles nécessaires après cette date dépendent de facteurs que nous ne connaissons pas.

*(En français)* C'est un choix libre de la Belgique de remplacer les F-16, soit en 2023-2029, soit en 2029-2035, soit entre les deux.

*(En néerlandais)* En ce qui concerne le coût d'un *hard SLEP*, je vous renvoie au programme américain, disponible sur l'internet. Nous pouvons également faire des comparaisons avec d'autres pays qui ont posé précédemment cette question.

Il est tout d'abord nécessaire d'adapter la structure pour passer de 8 000 à 12 000 heures. Pour ce faire, un de nos F-16 doit être testé sur un banc d'essai. Cette épreuve nous coûterait environ 80 millions d'euros. Pour les modifications, nous devons compter 2 millions par avion.

Vient ensuite l'aspect opérationnel: les radars, le nouveau tableau de bord dans le cockpit, le nouvel ordinateur, le nouveau générateur. Ces adaptations ont déjà été réalisées et sont assez bien décrites et documentées. L'estimation pour un autre pays s'est élevée à 350 millions.

J'estime le coût total, pour l'ensemble de la flotte belge de F-16, à 1 milliard d'euros.

*(En français)* Il n'y a pas besoin de nouvelle certification pour le *soft SLEP*. Cela a été dit dans plusieurs documents de référence. Il s'agit simplement de l'utilisation des heures de vol jusqu'à la limite du certificat. C'est même obligatoire, car des avions pourraient s'user plus vite que prévu. Il faut donc les surveiller jusqu'au bout, même si on veut les remplacer.

Waarom heb ik die informatie niet aan de hogere echelons gemeld? Ik heb al uitgelegd dat er op dat moment spanningen waren. In principe communiceert men met zijn superieur en de personen die rechtstreeks bij het programma betrokken zijn, niet met de chef Defensie of met de minister.

Op welk niveau werd de informatie achtergehouden en waarom? Het is niet aan mij om dat te zeggen.

*(Nederlands)* Op die conferentie werd enkel gesproken over de structuur. Die andere aspecten worden geëvalueerd door andere programma's en werden niet op de conferentie besproken.

*(Frans)* Mijn beweegredenen focussen op de belangen van Defensie, op de besparingen die daar moeten worden doorgevoerd en op de bescherming van onze operationele capaciteit.

Wat de vergelijking inzake de F-16's betreft, schat ik de kosten op 100 miljoen euro per jaar voor de korte verlenging, dus als we de F-16's tot 2030 en langer in dienst willen houden. Volgens het ACCaP-programma bedragen de kosten naar schatting 250 miljoen euro per jaar. Het verschil van 5 miljard komt overeen met de aankoop van het toestel. 10 miljard wordt gereserveerd voor het onderhoud van het toestel en het dagelijkse gebruik.

Lockheed beschikt over de gegevens van 3000 F-16's van meer dan 20 gebruikers wereldwijd. De constructeur vergelijkt deze gegevens en analyseert ze elk jaar.

De correlatie tussen de door België uitgevoerde missies en de door vergelijkbare landen uitgevoerde missies werd in het verleden al gebruikt, toen we onvoldoende gegevens hadden. Sinds 2016 hebben we voldoende gegevens.

Volgens mij zouden we jaarlijks twintig miljoen euro moeten investeren in de F-16's om ze tot het verstrijken van het luchtwaardigheidsbewijs een maximaal aantal vliegreuren te kunnen gebruiken, tenzij de ambities politiek worden bijgesteld.

Mijn persoonlijke mening is dat deze enkele jaren extra voor de F-16 als voordeel hebben dat men intussen duidelijkheid kan scheppen in de ambities en in de lopende vervangingsprogramma's: de aankoop van de F-35 en de operationele capaciteit voor de komende 40 jaar. Het is dan ook beter om 6 jaar te wachten...

Pourquoi n'ai-je pas communiqué l'info à plus haut niveau? J'ai déjà expliqué les tensions vécues à ce moment-là. En principe, on communique avec son chef hiérarchique et avec les personnes directement concernées par le programme, pas avec le chef de la Défense ou avec les ministres.

À quel niveau les informations ont-elles été retenues et pour quelles raisons? Ce n'est pas à moi de le dire.

*(En néerlandais)* Seule la structure a été évoquée à l'occasion de cette conférence. D'autres programmes effectuent l'évaluation des autres éléments cités et ils n'ont pas été abordés lors de la conférence.

*(En français)* Mes motivations sont tournées vers le bien de la Défense, vers les économies à y faire et la protection de notre capacité opérationnelle.

Concernant la comparaison des F-16, j'estime le coût à 100 millions d'euros par an pour les F-16 si on veut les garder jusqu'en 2030 et au-delà pour la courte extension. Le programme ACCaP est estimé à 250 millions par an. La différence de 5 milliards correspond à l'achat de l'avion. 10 milliards sont réservés pour l'entretien de l'appareil et l'utilisation au quotidien.

Lockheed dispose des informations des 3000 F-16 de plus de 20 utilisateurs mondiaux. Le constructeur compare toutes ces données, et les analyse chaque année.

La corrélation entre les missions accomplies par d'autres nations similaires à la Belgique et les nôtres a déjà été utilisée par le passé, quand il nous manquait des données. Depuis 2016, nos données sont suffisantes.

J'estime que l'utilisation des heures de vol jusqu'à limite du certificat de navigabilité nécessiterait un investissement d'une vingtaine de millions par an pour les F-16, sauf si politiquement on change le niveau d'ambition.

Mon opinion personnelle est que ces quelques années supplémentaires du F-16 seront bénéfiques. On pourra clarifier le niveau d'ambition et les programmes de remplacement en cours: l'achat du F-35 et la capacité opérationnelle des 40 prochaines années. Il vaut mieux attendre 6 ans.

We hebben een zeer duidelijk zicht op de manier waarop de operationaliteit van de vliegtuigen tot 2030 kan worden verzekerd. Tussen 2025 en 2030 zal er een analyse moeten worden gemaakt van de nieuwe dreigingen, de nieuwe interoperabiliteitseisen en nieuwe communicatiebehoeften van de coalitie. Of we nu nieuwe vliegtuigen kopen of de F-16's houden, op een gegeven moment zullen we moeten moderniseren.

Volgens mij was het gebaar dat Lockheed in 2016 maakte geen commerciële zet. Voor een bedrijf dat een monopolie heeft op 3.000 vliegtuigen is het vanzelfsprekend om zijn klanten voor te stellen hun toestellen langer in gebruik te houden.

*(Nederlands)* De memo van Lockheed gaat alleen over metaalmoeheid en niet over verlenging. Ze gaat over het maximum gebruik van de structurele capaciteit van onze F-16's en niet over operationele aspecten.

Na mij eerste mail van 10 mei heb ik een tweede mail gestuurd naar mijn overste. Dat was na een tamelijk gevoelige discussie tussen ons. Ik moest eerst letterlijk in de mail zetten dat de F-16's niet verlengd mochten worden. Ik heb dat geschrapd in de draft mail die mij werd voorgesteld.

In de tweede mail heb ik herhaald wat in de memo van Lockheed Martin staat, dat onze F-16's individueel een verlenging van de levensduur tot maximum gecertificeerde limieten kunnen hebben, met voorwaarden zoals de installatie van de recorder, het uitvoeren van andere studies over de operationaliteit, motor, landingsgestel en hydraulica. In de mail staat ook dat wij in de toekomst nog modificaties zullen moeten doen. Lockheed Martin garandeert met de memo niet dat er geen bijkomende structurele modificaties zullen moeten gebeuren. Sinds het begin van de F-16's zijn die nodig geweest. Ik heb geweigerd om de eerste versie van de mail te versturen.

*(Frans)* Ik heb de hiërarchische weg gevolgd. In mijn e-mail heb ik daarnaast ook de verantwoordelijken geïnformeerd die in mijn ogen belangrijk waren in het kader van het F-16-programma en die het dossier van de F-16's al een twintigtal jaar volgen.

*(Nederlands)* Ik weet niet of de memo of andere documenten worden bezocht buiten Defensie.

*(Frans)* Andere landen hebben die operationele

Pour garantir l'opérationnalité des avions jusqu'en 2030, nous avons une idée très claire. Par après, il faudra faire une analyse entre 2025 et 2030 sur les nouvelles menaces, sur les nouveaux besoins d'interopérabilité et de communication de la coalition. Qu'on achète un nouvel avion ou qu'on garde les F-16, les modernisations seront nécessaires.

Je ne pense pas que le geste de Lockheed en 2016 était commercial. Pour une firme qui a un monopole sur 3 000 avions, il est naturel de proposer à ses clients de pouvoir les utiliser plus longtemps.

*(En néerlandais)* Le mémo de Lockheed ne porte que sur la fatigue du métal et non sur la prolongation des F-16. Il porte sur l'utilisation maximale de la capacité structurelle de nos F-16 et non sur les aspects opérationnels.

Après mon premier mail du 10 mai, j'ai envoyé un second mail à mon supérieur. Il s'agissait d'une discussion assez sensible entre nous. Je devais d'abord indiquer littéralement dans le mail que les F-16 ne pouvaient pas être prolongés mais je l'ai supprimé dans le brouillon de mail qui m'a été soumis.

Dans le deuxième mail, je reprends le contenu du mémo de Lockheed Martin, en l'occurrence que la durée de vie individuelle de nos F-16 peut être prolongée jusqu'aux limites maximales certifiées, moyennant certaines conditions, telles que l'installation d'un enregistreur de vol, la réalisation d'autres études opérationnelles, sur le moteur, le système d'atterrissage et l'hydraulique. Le courriel ajoute que d'autres modifications devront encore être apportées à l'avenir. Le mémo de Lockheed Martin n'assure pas que des modifications structurelles additionnelles ne devront pas être effectuées. Elles ont, du reste, été nécessaires depuis l'entrée en service des F-16. J'ai refusé d'envoyer la première version du courriel.

*(En français)* J'ai suivi la voie hiérarchique. Dans mon e-mail, j'ai informé en plus les responsables qui me paraissaient importants dans le programme F-16, qui ont suivi le F-16 depuis une vingtaine d'années.

*(En néerlandais)* J'ignore si le mémo ou d'autres documents sont consultés en dehors de la Défense.

*(En français)* D'autres pays ont effectué ces

veranderingen doorgevoerd om de levensduur te verlengen. Er werden heel veel studies uitgevoerd. Bepaalde landen zullen de levensduur van hun vliegtuigen verlengen tot 2048. Tot dan is de monitoring van de F-16's verzekerd.

Om de indicaties die Lockheed geeft voor de verlenging van de levensduur van de F-16's te bewijzen, zijn er onze vluchtgegevens van ongeveer 200.000 vliegreuren sinds 2016, de informatie over de barsten en alle jaarlijkse inspecties van de vliegtuigen.

We hebben onze missies in 50 verschillende types ingedeeld. Elk type wordt geanalyseerd met de specifieke gegevens van de missie.

We gebruiken röntgenstralen, methodes met ultrasoongolven en de nieuwste inspectiemethodes voor metaal en composietmateriaal.

Ongeacht het type van vliegtuig is men afhankelijk van de constructeur. Het is belangrijk dat men vertrouwen heeft in de constructeur, voor lange tijd.

Werd dat document betreffende de verlenging van de levensduur van de F-16's anders behandeld? Ja, uiteraard. We ontvangen enorm veel documenten, en dit document werd in 2016 overgelegd en er werd een briefing gegeven, waarna er heel wat discussies zijn gevoerd.

Het is uitgesloten dat er bespaard wordt op de veiligheid van de piloten. De belangrijkste parameters van het vliegtuig worden permanent gemonitord en dat moet in de toekomst zo blijven.

Het aantal personen die moeten worden ingezet voor het onderhoud van de vliegtuigen heeft inderdaad een invloed op onze operationaliteit. We voeren missies in het buitenland uit gedurende langere perioden. Het is noodzakelijk om over voldoende personeel in alle domeinen te beschikken om het personeel te kunnen laten rouleren.

Wat de reactie van de hiërarchische superieuren betreft, heb ik het dossier niet meer kunnen volgen, gezien mijn nieuwe functie. Ik veronderstel dat de personen in functie het dossier hebben opgevolgd.

De enige reden waarom ik geweigerd heb de audit te ondertekenen was omdat ik ongerust was; ik moest immers maar één document ondertekenen terwijl ik tijdens de interne audit tientallen verklaringen had afgelegd. Ik vond dat verdacht.

modifications opérationnelles pour la longue extension. De nombreuses études ont été effectuées. Certains pays vont prolonger leurs avions jusqu'en 2048. Le suivi des F-16 sera garanti jusqu'à là.

Pour prouver les indications de Lockheed pour prolonger l'avion, il y a nos données de vol depuis 2016, sur environ 200 000 heures de vol, les données des fissures et toutes les inspections sur les avions annuellement.

Nous avons scindé nos missions en 50 types différents. Chaque type est analysé avec les données représentant cette mission-là.

Nous utilisons les rayons X, les méthodes d'ultrasons, les dernières méthodes d'inspection des matériaux pour les matériaux métalliques et de composite.

Quel que soit le type d'avions, on est dépendant du constructeur. Il est important d'avoir confiance dans le constructeur, pour une longue durée.

Ce document sur la prolongation des F-16 a-t-il eu un "traitement spécial"? Oui, évidemment. Il y a énormément de documents qui nous parviennent, et celui-ci a été présenté et briefé en 2016, ce qui a amené beaucoup de discussions.

Il est exclu de faire la moindre économie sur la sécurité des pilotes. Les paramètres les plus importants de l'avion sont suivis en permanence et doivent continuer à l'être.

La quantité de personnes nécessaires à l'entretien des avions a bien une influence sur notre opérationnalité. Nous assurons des missions à l'étranger pendant de longues périodes, il est nécessaire d'avoir le personnel suffisant dans tous les domaines pour pouvoir faire des rotations.

Concernant le retour de la hiérarchie, je n'ai plus pu suivre ce dossier, vu ma nouvelle fonction. Je suppose que les personnes en place ont suivi ce dossier.

Mon refus de signer l'audit était uniquement motivé par l'inquiétude de devoir signer un seul document parmi les dizaines de déclarations que j'avais faites lors de l'audit interne. Cela m'avait semblé suspect.

(*Nederlands*) Er zijn natuurlijk voorwaarden om een F-16 tot het einde van de geplande levensduur te kunnen behouden, waaronder een individuele tracking en het plaatsen van recorders.

(*En néerlandais*) Il y a évidemment des conditions pour pouvoir prolonger la durée de vie programmée d'un F-16, dont le tracking individuel et l'installation d'enregistreurs.

**01.21 Hendrik Bogaert** (CD&V): Zijn dat voorwaarden die noodzakelijk waren in het verleden of voor de toekomst?

**01.21 Hendrik Bogaert** (CD&V): S'agit-il de conditions nécessaires dans le passé ou pour l'avenir?

**01.22 Rudi Decrop** (*Nederlands*): Lockheed heeft in het verleden al onze data zeer goed bijgehouden. Die informatie was inderdaad niet volledig, maar voldoende om een stand van zaken te maken. Voor de toekomst volstaat het niet en moeten er recorders op onze toestellen geïnstalleerd worden.

**01.22 Rudi Decrop** (*en néerlandais*): Lockheed a très bien conservé nos données par le passé. L'information n'était en effet pas complète mais suffisante pour établir un état de la situation. Pour l'avenir, cela ne suffit pas et des enregistreurs doivent être installés sur nos appareils.

**01.23 Hendrik Bogaert** (CD&V): In een document van de legerleiding staat echter dat 90% van de vluchtgegevens geregistreerd moet worden over de ganse levensduur van het toestel. Het ontbreken van historische gegevens blijft volgens dit document een niet-oplosbaar gegeven. Volgens kolonel Decrop is het tekort aan gegevens echter geen probleem.

**01.23 Hendrik Bogaert** (CD&V): Dans un document émanant du haut commandement de l'armée, il est toutefois indiqué que 90 % des données de vol doivent être enregistrées pour toute la durée de vie de l'appareil. L'absence de données historiques reste, selon ce document, un problème qui ne pourra être résolu. Selon le colonel Decrop, l'absence de données ne constitue pas un problème.

Wie zal de verantwoordelijkheid nemen? Zal kolonel Decrop daarvoor zijn handtekening zetten?

Qui prendra la responsabilité? Le colonel Decrop mettrait-il sa signature au bas d'une décision?

**01.24 Rudi Decrop** (*Nederlands*): Het gebruik van een F-16 tot de gecertificeerde limiet van zijn levensduur vereist geen handtekening.

**01.24 Rudi Decrop** (*en néerlandais*): L'utilisation d'un F-16 jusqu'à la limite certifiée de sa durée de vie ne requiert pas de signature.

Dat werd duidelijk gebrieft door de fabrikant en de US Air Force doet dat ook niet.

Cela a clairement été briefé par l'avionneur et l'US Air Force ne le fait pas non plus.

**01.25 Hendrik Bogaert** (CD&V): Tot het maximum, is dat de verlenging van zes jaar?

**01.25 Hendrik Bogaert** (CD&V): Jusqu'au maximum, est-ce une prolongation de six ans?

**01.26 Rudi Decrop** (*Nederlands*): De verlenging van zes jaar is het gebruiken van onze F-16's tot de maximumlimiet van de levensduur. Indien we 8.000 uren vliegen, dan gebruiken we onze maximumlimiet niet, maar we faseren onze F-16's uit voordat ze hun structurele limiet bereiken. We moeten de vloot goed beheren, zodat de oudste vliegtuigen minder vliegen dan de jongste en we gedurende die zes jaar nog de hele vloot kunnen gebruiken.

**01.26 Rudi Decrop** (*en néerlandais*): Une prolongation de six ans équivaudrait à l'utilisation de nos F-16 jusqu'à la limite maximale de la durée de vie. Si nous volons 8 000 heures, nous n'utilisons pas notre limite maximale mais effectuons un phasing out de nos F-16 avant qu'ils n'atteignent leur limite structurelle. Nous devons bien gérer notre flotte, pour que les avions les plus anciens volent moins que les plus récents et que nous puissions encore utiliser toute la flotte pendant ces six ans.

**01.27 Hendrik Bogaert** (CD&V): Dus luitenant-kolonel Decrop zou dus wel die verantwoordelijkheid nemen, ondanks het feit dat minder dan 90% van de historische vluchtgegevens werd geregistreerd?

**01.27 Hendrik Bogaert** (CD&V): Le lieutenant-colonel prendrait donc bien la responsabilité, en dépit du fait que moins de 90 % des données de vol historiques ont été enregistrées?

**01.28 Rudi Decrop** (*Nederlands*): De ingenieurs

**01.28 Rudi Decrop** (*en néerlandais*): Les

van Lockheed beweren dat we zonder nieuw vliegwaardigheidscertificaat kunnen vliegen tot de limiet. Over die 90% staat in de norm dat er genoeg parameters gemeten moeten worden. Er staat niet welke parameters er precies gemeten moeten worden.

**01.29 Hendrik Bogaert (CD&V):** In een officieel document staat dat 90% van de vluchtgegevens geregistreerd moeten worden over de hele levensduur van het vliegtuig. Wat is de waarde van die zin dan?

**01.30 Rudi Decrop (Nederlands):** De vluchtgegevens kunnen ook uit de vluchtdata komen. Daarover beschikken we voor 100%. In een document van Lockheed staat dat we die data kunnen gebruiken voor het vullen van de gaten in de gegevens.

In antwoord op de vraag van de heer Yüksel waarom deze informatie niet naar boven is gekomen: ik weet niet wat er hogerop is gebeurd. Ik vond het belangrijk om cruciale informatie door te geven aan de CHOD en de minister.

Idealiter waren de flight recorders aanwezig geweest van in het begin. We hadden van in het begin recorders, maar op een bepaald moment kregen wij geen data meer en werd dit gedekt door andere landen.

De levensduurvoorspelling is inderdaad een standaard instrument voor de USAF, volgens de norm ESB1, die voortkomt uit de norm STM1530 met daarin alle uitleg over het Structural Integrated Program (SIP). Deze norm is niet alleen van toepassing op F-16's, maar op alle types vliegtuigen. Er is inderdaad een andere manier om metaalmoeheid te meten. Een gedetailleerde controle van onze F-16's is verplicht. Voor wat de scheuren betreft, bedroeg het resultaat 76 punten.

Ik heb niet gewerkt aan de nota van 2015.

**01.31 Tim Vandenput (Open Vld):** Volgens mij raken we hier aan de kern van het probleem.

In die nota stond dat 90% van onze vliegtuigen vanaf het begin een flight recorder moesten hebben, terwijl ik hier net hoor dat dit niet is gebeurd. Ofwel is er dan sprake van een probleem bij Lockheed Martin, als zij zeggen dat alles in orde is, ofwel binnen Defensie, tussen de lagere en de hogere staf. Als dit verhaal klopt, zijn de documenten die wij hebben gekregen, niet correct

ingénieurs de Lockheed affirment que nous pouvons voler jusqu'à la limite sans nouveau certificat de navigabilité. À propos de ces 90 %, la norme prévoit que suffisamment de paramètres doivent être mesurés. Il n'est pas précisé lesquels.

**01.29 Hendrik Bogaert (CD&V):** Dans un document officiel, il est précisé que 90 % des données de vol doivent être enregistrées sur la durée de vie totale de l'avion. Quelle est alors la valeur de cette phrase?

**01.30 Rudi Decrop (en néerlandais):** Les données de vol peuvent également être extraites des données techniques que nous possédons à 100 %. Un document de Lockheed précise que nous pouvons utiliser ces dernières pour combler les lacunes des premières.

En réponse à M. Yüksel, qui demandait pourquoi ces informations n'étaient pas remontées jusqu'à la hiérarchie, je dirai que j'ignore ce qu'il en est advenu à l'échelon supérieur. J'estimais qu'il était important de transmettre des informations cruciales au CHOD et au ministre.

Idéalement, les enregistreurs de vol auraient dû être installés dès l'origine. Nous avons eu dès le départ des enregistreurs, mais à un moment donné, nous n'avons plus reçu aucune donnée. D'autres pays ont couvert cette période.

La prévision de la durée de vie des avions est en effet un outil standard de l'US Air Force, qui recourt à la norme ESB1, issue de la norme STM1530 qui comprend toutes les explications nécessaires sur le Structural Integrated Program (SIP). Cette norme s'applique non seulement aux F-16, mais également à tous les types d'avions. Il existe en effet une autre manière de mesurer la fatigue du métal. Le contrôle détaillé de nos F-16 est obligatoire. En ce qui concerne les fissures, le résultat a donné 76 points de contrôle.

Je n'ai pas collaboré à la note de 2015.

**01.31 Tim Vandenput (Open Vld):** À mon avis, nous touchons ici le nœud du problème.

La note indiquait que dès le départ, 90 % de nos avions auraient dû être équipés d'un enregistreur de vol, alors que je viens d'entendre qu'ils ne l'ont pas été. De deux choses l'une: soit il y a un problème chez Lockheed Martin lorsque l'entreprise affirme que tout est en ordre, ou alors au sein de la Défense entre les échelons inférieurs et supérieurs de l'état-major. Si cette version se confirme, cela

en dat is dan een groot probleem. Daarom stel ik voor om de confrontatie met Lockheed Martin straks aan te gaan, als de kolonel zo lang kan blijven.

**01.32 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Luitenant-kolonel Decrop heeft de zaal stil gekregen door te zeggen dat de aankoopprocedure gemanipuleerd en bevooroordeeld is en niet alle opties correcte werden voorgesteld. Politici met beroepseer laten dit niet zomaar passeren. De lopende aankoopprocedure moet zo snel mogelijk stopgezet worden tot hierover absolute klaarheid komt.

Volgens de F-16-expert kan Defensie op basis van de beschikbare gegevens beslissen om de vloot nog zes jaar langer in de lucht te houden tegen een minimale kostprijs. Volgens de minister en generaal Debaene zou dat 2,2 miljard euro kosten. Luitenant-kolonel Decrop gaat zelfs nog verder en zegt dat 20 jaar langer vliegen neerkomt op 1 miljard euro.

Hij legde de vinger op de wonde door te zeggen dat die zes jaar extra ons de nodige tijd geven om een betere beslissing te nemen. Een aankoopprocedure waarvan er nog slechts twee kandidaten van de vijf overblijven, is zeker geen optimale procedure. Laat ons geen historische vergissing begaan door de kaart te trekken van een van die twee toestellen. Er zijn al nota's opgedoken waaruit blijkt dat het kabinet-Vandeput én Defensie een voorkeur hebben voor de F-35.

Bovendien blijkt dat de IKW-nota uit 2015 werd opgesteld zonder input van de huidige F-16-vlootbeheerders en dat het toch niet alleen over de carrosserie gaat. Volgens luitenant-kolonel Decrop is er in 2017 immers een uitgebreid upgradeprogramma gelanceerd dat onze F-16's operationeel kan houden tot 2030. Hij zei overigens dat hij veel stress en druk heeft ervaren, ook bij een aantal generaals. Dat is toch wel bijzonder voor een studie die de N-VA als irrelevant beschouwt.

**01.33 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): Men heeft ons wekenlang doen geloven dat het geen zin had om een debat te houden omdat de levensduur van de F-16's niet kon worden verlengd.

signifie que les documents que nous avons reçus ne sont pas corrects et cela devient, dans ce cas, un énorme problème. C'est pourquoi, je suggère de procéder à la confrontation avec Lockheed Martin tout à l'heure, du moins si le colonel peut patienter jusque-là.

**01.32 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Le silence est tombé dans la salle, lorsque le lieutenant-colonel Decrop a déclaré que la procédure d'achat avait été manipulée et orientée et que toutes les options n'avaient pas été correctement présentées. Ces pratiques ne passent pas auprès des responsables politiques ayant le sens de la probité professionnelle. Il faut impérativement interrompre la procédure d'achat en cours dans les meilleurs délais, en attendant d'avoir obtenu tous les éclaircissements en la matière.

Selon les spécialistes du F-16, sur la base des données disponibles, la Défense peut décider de maintenir la flotte en service six ans de plus, pour un coût minimum. Celui-ci s'élèverait à 2,2 milliards d'euros selon le ministre et le général Debaene. Le lieutenant-colonel Decrop va même plus loin, en affirmant que le coût de la prolongation de la durée de vie des avions de 20 ans est d'un milliard d'euros.

Il a mis le doigt sur la plaie lorsqu'il a déclaré que ces six années supplémentaires nous permettraient de prendre une décision plus judicieuse. Une procédure d'achat dont il ne reste que deux candidats sur cinq n'est certainement pas une procédure optimale. Ne nous faites pas commettre d'erreur historique en misant sur un de ces deux appareils. Des notes ont déjà vu le jour révélant que le cabinet Vandeput et la Défense ont une préférence pour les F-35.

Il semble, en outre, que la note du groupe de travail intercabinets de 2015 ait été rédigée sans la contribution des gestionnaires de la flotte des F-16 et qu'elle ne porte pas uniquement sur la carrosserie. Selon le lieutenant-colonel Decrop, un programme de mise à jour étendu à, en effet, été lancé permettant que nos F-16 demeurent opérationnels jusqu'en 2030. Il a d'ailleurs déclaré avoir subi beaucoup de stress et de pression, également de la part de plusieurs généraux, ce qui est tout de même étrange pour une étude que la N-VA juge dénuée de pertinence.

**01.33 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): On nous a fait croire pendant des semaines qu'il n'y avait pas de débat à avoir, qu'on ne pouvait pas prolonger les F-16.

*(Nederlands)* Een bepaalde meerderheidspartij heeft aan haar collega's uit de meerderheid gezegd dat er geen keuze was.

*(Frans)* Vandaag stellen we vast dat er andere gegevens zijn dan die van de flightrecorders om te evalueren in welke staat onze vliegtuigen verkeren. Wij vragen dat het programma voor de vervanging van de F-16's wordt stopgezet.

*(Nederlands)* Men heeft valse elementen naar voren geschoven om te doen geloven, inclusief aan partijen van de meerderheid, dat er geen alternatief was zonder die flightrecorders. Dat is reden genoeg om vandaag de politieke beslissing te nemen om het vervangingsprogramma van de F-16's stop te zetten.

*(Frans)* Andere landen doen dit, ook de Verenigde Staten. Het zal moed hebben gevergd om de e-mail niet te ondertekenen. De gespannen sfeer in het leger lijkt zorgwekkend.

De hamvraag is: hadden we recht op de informatie? Een deel van de legertop en van het kabinet dacht waarschijnlijk dat we de aankoop van de F-35's ter discussie zouden stellen als we over de informatie zouden beschikken.

*(Nederlands)* Als het voor de legertop heel duidelijk was dat er geen probleem was en dat de informatie de aankoop van de F-35 niet in gevaar zou brengen, dan was er zeker groen licht gegeven om de informatie te laten circuleren.

*(Frans)* Ik hoop dat de politieke wereld hieruit de nodige conclusies trekt. Het is de tijd dat N-VA toegeeft dat er zware fouten zijn gemaakt en men informatie heeft proberen achter te houden.

**01.34 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Ik ervaar hetzelfde gevoel als destijds bij de ontdekking dat de rijkswacht eigenlijk een staat in de staat was. De conclusie na het getuigenis van luitenant-kolonel Decrop is dat het leger denkt dat het een staat in de staat is. Het leger denkt het recht te hebben om informatie achter te houden voor de politieke wereld. Al drie jaar lang hoor ik de minister in de commissie dezelfde argumenten herhalen. Het argument dat het technisch niet mogelijk is om de levensduur van de Belgische F-16's te verlengen, heeft de minister wel twintig keer gezegd. Vandaag komt de F-16-specialist van het leger ons zeggen dat er geen enkel probleem is en hij vertelt ons bovendien wat constructeur Lockheed Martin zelf zegt. Conclusie: het leger heeft de minister fout ingelicht en de minister heeft het Parlement fout

*(En néerlandais)* Un certain parti de la majorité a indiqué à ses collègues de la majorité qu'il n'y avait pas de choix.

*(En français)* Aujourd'hui, on voit qu'il y a d'autres données que celles des *flight recorders* pour connaître l'état de nos avions. Nous demandons l'arrêt du programme de remplacement des F-16.

*(En néerlandais)* On a avancé des éléments fallacieux pour faire croire, y compris aux partis de la majorité, qu'il n'existait pas d'alternative sans les *flightrecorders*. C'est une raison suffisante pour prendre aujourd'hui la décision politique d'arrêter le programme de remplacement des F-16.

*(En français)* D'autres pays le font, y compris les États-Unis. Vous avez eu du courage de ne pas signer cet e-mail. Le climat de tension dans l'armée semble inquiétant.

La question principale est: avions-nous le droit d'avoir l'information? Chez une partie du top de l'armée et du cabinet, ils pensaient probablement que si nous avions l'information, nous remettrions en cause l'achat du F-35.

*(En néerlandais)* S'il était parfaitement clair pour la hiérarchie militaire qu'il n'y avait pas de problème et que l'information ne mettrait pas en péril l'achat des F-35, on aurait assurément donné le feu vert à la transmission de l'information.

*(En français)* J'espère que le monde politique va en tirer des conclusions. Il est temps pour la N-VA d'assumer que de grosses erreurs ont été commises, qu'on a essayé d'étouffer des informations.

**01.34 Dirk Van der Maelen (sp.a):** J'éprouve le même sentiment qu'à l'époque, lorsqu'on a découvert que la gendarmerie était en fait un État dans l'État. Force est de conclure après le témoignage du lieutenant-colonel Decrop que l'armée pense être un État dans l'État. L'armée pense avoir le droit de dissimuler des informations au monde politique. Cela fait trois ans que j'entends le ministre répéter les mêmes arguments en commission. Il a bien mentionné vingt fois l'impossibilité technique d'une prolongation de la durée de vie des F-16 belges. Aujourd'hui, le spécialiste des F-16 de l'armée vient nous dire qu'il n'y a aucun problème et il nous rapporte de surcroît les propos tenus par le constructeur Lockheed Martin. Conclusion: l'armée n'a pas correctement informé le ministre et le ministre n'a pas

ingelicht.

Ook in verband met de kostprijs zijn we volop belogen en bedrogen. Samengevat blijkt een verlenging met zes tot zeven jaar zonder veel bijkomende kosten mogelijk te zijn. In de nota van 9 november 2015 stond dat een levensduurverlenging van de F-16 2,2 of 2,3 miljard euro zou kosten.

Nu horen we dat een levensduurverlenging met zes à zeven jaar niet veel extra zou kosten en dat een verlenging met twintig jaar 1 miljard euro zou kosten. Dat is dan de tweede keer dat het militair apparaat de minister en het Parlement heeft bedrogen.

Afgelopen vrijdag werd dan het emotionele element uitgespeeld: wij zouden onze piloten toch niet laten vliegen met F-16's waarvan de levensduur verlengd is?

De militairen zouden daaronder nooit hun handtekening willen zetten. Het luchtwaardigheidscertificaat wordt echter gegeven door Lockheed Martin en Lockheed Martin heeft gezegd dat het certificaat voor de Belgische F-16's blijft gelden tot ongeveer 9.500 uur. Lockheed Martin garandeert dus de veiligheid, want het neemt de verantwoordelijkheid inzake de luchtwaardigheid op zich.

België moet onmiddellijk een procedure voor een prijsvraag bij Lockheed Martin starten om de voorwaarden voor een korte verlenging – en voor een mogelijke verlenging met twintig jaar als bijkomende optie – op papier te ontvangen. In afwachting van die studie moet de bestaande procedure voor de aankoop van een nieuw gevechtsvliegtuig opgeschort worden. Onmiddellijk na het einde van de tweede dag van de hoorzittingen moeten wij in de Kamer een politiek debat voeren met de eerste minister, de minister van Defensie en de minister van Begroting.

Wat nu aan het licht is gekomen mogen parlementsleden in een parlementaire democratie nooit aanvaarden. Ik hoop dat de meerderheid tot hetzelfde inzicht is gekomen. Het Parlement moet zijn taak in een parlementaire democratie – de besteding van het belastinggeld controleren – uitvoeren. Wij zullen er nu misschien nog in slagen om op het laatste nippertje een massale verkwisting van belastinggeld te voorkomen. Dat is onze plicht en daar moeten wij vanaf vandaag werk van maken.

correctement informé le Parlement.

De même, nous avons été totalement trompés et dupés en ce qui concerne le coût. En résumé, une prolongation de six à sept ans s'avère possible sans coûts supplémentaires notables. La note du 9 novembre 2015 stipulait qu'une prolongation de la durée de vie des F-16 coûterait 2,2 à 2,3 milliards d'euros.

Nous apprenons maintenant qu'une prolongation de six à sept ans de la durée de vie des F-16 n'entraînerait guère de frais supplémentaires et qu'une prolongation de vingt ans coûterait 1 milliard. C'est la deuxième fois que l'appareil militaire trompe le ministre et le Parlement.

Vendredi dernier, on a fait jouer l'aspect émotionnel: nous n'allions quand même pas faire voler nos pilotes sur des F-16 dont la durée de vie aurait été prolongée?

Les militaires n'accepteraient jamais de signer une telle mesure. Lockheed Martin a pourtant délivré un certificat de navigabilité et indiqué elle-même que le certificat des F-16 belges resterait valable jusqu'à environ 9 500 heures de vol. Lockheed Martin garantit donc la sécurité car elle assume la responsabilité en matière de navigabilité.

La Belgique doit immédiatement lancer une procédure de demande de prix en vue de recevoir, sur papier, de Lockheed Martin les conditions d'une prolongation courte – et en option supplémentaire, d'une prolongation éventuelle de vingt ans. Dans l'attente de cette étude, il y a lieu de suspendre la procédure actuelle d'achat d'un nouvel avion de combat. Aussitôt après la fin de la deuxième journée d'auditions, il nous faudra mener à la Chambre un débat politique avec le premier ministre, le ministre de la Défense et la ministre du Budget.

Ce qui est apparu aujourd'hui, les députés d'une démocratie parlementaire ne peuvent l'accepter. J'espère que la majorité est arrivée à la même conclusion. Le Parlement doit jouer son rôle qui, dans une démocratie parlementaire, consiste à contrôler comment est dépensé l'argent du contribuable. Nous réussirons peut-être encore à éviter, au tout dernier moment, une monumentale gabegie des deniers publics. C'est notre devoir et nous devons dès à présent nous appliquer à le remplir.

**01.35 Damien Thiéry (MR):** We hebben de

**01.35 Damien Thiéry (MR):** Nous avons tendance

neiging om conclusies te trekken na slechts maar een klok te hebben gehoord. Volgens de oppositie moet nu na het getuigenis van de heer Decrop de hele procedure op de schop.

Meneer Decrop, u zegt dat men u heeft gevraagd om informatie achter te houden. Wie dan?

Onze Amerikaanse, Nederlandse, Deense en Noorse partners in het Multinational Fighter Program, waarvan u niet heeft gerept, zullen met de F-35 worden uitgerust. Kunnen we met onze F-16's met dezelfde ambities en doelstellingen blijven functioneren binnen dat kader?

De Amerikanen verlengen de levensduur van hun F-16's tot in 2048 maar u zegt er wel niet bij over welk type van F-16 het gaat. Volgens mijn bronnen zijn het de versies C en D die technologisch geavanceerder zijn dan onze versies A en B. Waarom heeft u deze informatie niet gegeven?

**01.36 Georges Dallemagne** (cdH): Maar de levensduur van deze F-16's wordt wel verlengd tot in 2048 terwijl wij in de Kamer documenten hebben gekregen waaruit blijkt dat er na 2030 geen enkele F-16 meer zou rondvliegen. Dat heeft kolonel Decrop daarnet ontkracht. Dat is een heel ander geluid.

We hebben een andere stem gehoord, en wel een heel waardevolle. We hebben wel goede vliegtuigen, in tegenstelling tot wat beweerd wordt in de nota van Lockheed Martin, waarin alle knipperlichten op rood staan.

Zo zouden we toch onze betrokkenheid en onze ambities kunnen behouden, kunnen besparen en eventueel de levensduur verlengen.

Maar ik had nog een vraag voor de heer Decrop: zal een verlenging van het F-16-programma een invloed hebben op de maatschappelijke terugverdieneffecten? Zouden onze ondernemingen op het vlak van werkgelegenheid, onderzoek en industriële activiteit hiervan nadelige gevolgen kunnen ondervinden?

**01.37 Veli Yüksel** (CD&V): De voorwaarden om langer te kunnen vliegen, zijn in deze heel belangrijk. Wij hebben vrijdag een heel ander verhaal gehoord, maar wij kunnen de vraag straks ook nog voorleggen aan Lockheed Martin en de mensen van de US Air Force. Volgens kolonel Decrop zijn er nog vragen te beantwoorden en preciseringen te geven, hoewel de beslissing van het leger is gegrondvest op betrokken nota. Daar is toch een tegenstrijdigheid. De nota is van het

à tirer des conclusions en n'ayant qu'un seul son de cloche. L'opposition parle de revoir toute la procédure, suite au témoignage de M. Decrop.

M. Decrop, vous dites qu'il vous a été demandé de cacher des informations. Qui?

Nos partenaires américains, hollandais, danois et norvégiens au sein de la Multinational Fighter Program – dont vous avez omis de parler – vont être équipés de F-35. Peut-on continuer à fonctionner dans ce cadre avec nos F-16, avec les mêmes ambitions et les mêmes objectifs?

Les Américains prolongent leurs F-16 jusqu'en 2048, mais vous n'avez pas dit quel type de F-16. Selon mes sources, ce sont des versions C et D qui sont technologiquement supérieures à nos versions A et B. Pourquoi n'avez-vous pas donné cette information?

**01.36 Georges Dallemagne** (cdH): Mais ces F-16 vont être prolongés jusqu'en 2048, alors que nous avons reçu des documents à la Chambre disant qu'il n'y aurait plus un F-16 qui volerait après 2030. Cela vient donc d'être infirmé par le colonel Decrop. C'est un autre son de cloche.

Nous avons entendu un autre son de cloche et il est très précieux: nous avons de bons avions, contrairement à la note de Lockheed Martin qui nous met des "feux rouges".

Ainsi, nous pourrions garder notre niveau d'engagement, notre niveau d'ambitions, faire des économies, et pouvoir éventuellement prolonger.

Mais j'avais une question pour le colonel Decrop: en cas de prolongation du programme F-16, y aura-t-il un impact sur les retours sociétaux? Est-ce que nos entreprises pourraient être impactées sur le plan de l'emploi, de la recherche, ou industriel?

**01.37 Veli Yüksel** (CD&V): Les conditions permettant aux F-16 de voler plus longtemps sont cruciales. Vendredi dernier, nous avons entendu tout autre chose, mais nous pourrions encore poser la question tout à l'heure à Lockheed Martin et aux représentants de la US Air Force. Le colonel Decrop estime que certaines questions n'ont pas encore reçu de réponse et que des précisions doivent être fournies bien que la décision de l'armée soit basée sur la note concernée. Il y a tout de

ACCaP-team, dat ook moet zoeken naar een nieuw toestel. Ik zou een analyse over de verschillende departementen en compartimenten van Defensie heen verwachten, maar hier wordt er een studie opgesteld door het team dat met het zoeken naar een nieuw toestel wordt belast. Ik vind dat vreemd.

**01.38 Julie Fernandez Fernandez (PS):** De heer Decrop sprak over spanningen en de manipulatie van informatie.

Uzelf, mevrouw de voorzitter, zei toen u de minister interpeleerde dat u een aaneenschakeling van mails ontving over achtergehouden rapporten, waaruit bleek dat de verlenging van de levensduur van de F-16 mogelijk was. Noch de minister, noch zijn kabinet waren geïnteresseerd in de spanningen die met dit dossier gepaard gingen.

We hebben hier ook te maken met een vliegtuigverkoper die rapporten opstelt waarin niet echt hetzelfde staat.

Ik ben verrast over het gebrek aan politieke nieuwsgierigheid. De minister vond niet dat er misschien eens ter plaatse moest worden nagegaan wat daar gebeurde.

Het vertrouwen is geschaad wat de aanbesteding van de F-16 betreft, want die is gemanipuleerd. Ondanks onze waarschuwingen werden de dossiers toch niet aan een analyse onderworpen.

De informatie die al enkele weken bekend is en wordt bevestigd, moet worden onderzocht en noopt tot de onmiddellijke opschorting van de procedure.

**01.39 Peter Buysrogge (N-VA):** In antwoord op collega Fernandez Fernandez: het is natuurlijk makkelijk om alles op een hoop te gooien en verdachtmakingen rond te strooien, maar daar doe ik niet aan mee. Zo dateert de vraag van collega Grosemans van mei 2016, terwijl deze informatie dateert van april 2007.

Voorts vind ik het merkwaardig dat luitenant-kolonel Decrop niet de tijd vond om hogerop te gaan met die belangrijke informatie. Hij vindt het recordsysteem interessant, maar als ik hem goed begrijp, zijn we blijkbaar al een heel eind op de goede weg met de administratieve vluchtgegevens.

Wij hebben het voordeel dat we hier verschillende klokken horen luiden en samenvattend durf ik te

même là une contradiction. La note émane de l'équipe ACCaP, qui est également chargée de trouver un nouvel appareil. Je me serais plutôt attendu à une analyse tous départements et compartiments de la Défense confondus mais, en l'occurrence, l'étude a été rédigée par l'équipe chargée de trouver un nouvel appareil. Je trouve cela étrange.

**01.38 Julie Fernandez Fernandez (PS):** M. Decrop nous a mentionné des tensions et des manipulations d'informations.

Vous-même, Madame la présidente, vous avez interpellé le ministre en disant que vous receviez des "chaînes de mails" sur des rapports cachés permettant le prolongement des F-16. Ni le ministre, ni son cabinet ne se sont intéressés aux tensions relatives à ce dossier.

Nous avons aussi un promoteur d'avions qui remet des rapports ne disant pas tout à fait la même chose.

Je suis surprise du manque de curiosité politique. Le ministre ne s'est pas dit qu'il fallait, peut-être, aller voir ce qui se passait là-bas.

La confiance est rompue concernant le marché des F-16. Celui-ci a été manipulé et malgré les alertes que nous avons lancées, les dossiers n'ont pas été analysés.

Les éléments connus depuis plusieurs semaines et qui nous sont confirmés doivent être vérifiés et imposent une suspension immédiate de la procédure.

**01.39 Peter Buysrogge (N-VA):** Je voudrais répondre à Mme Fernandez Fernandez. Il est très simple de suspecter tout le monde et de faire des amalgames, mais je ne participe pas à ce petit jeu. Ainsi, la question de Mme Grosemans date de mai 2016, alors que cette information date d'avril 2017.

De plus, je trouve étrange que le lieutenant-kolonel Decrop n'ait pas trouvé le temps de transmettre cette information importante à ses supérieurs. Il estime que le système d'enregistrement est intéressant, mais si je le comprends bien, nous pourrions déjà aller assez loin avec les données administratives de vol.

Nous avons l'avantage d'entendre ici divers sons de cloche. En résumé, j'oserais affirmer que le

stellen dat hij zijn rechtstreekse oversten niet heeft kunnen overtuigen van zijn standpunten. De heer Van der Maelen trekt nu al hoogdravende conclusies, nog voor wij het volledige beeld hebben.

**01.40 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Heeft luitenant-kolonel Decrop in de voorbije periode de vraag gekregen, hetzij van de minister, hetzij van de CHOD of generaal Debaene, om deze toelichting aan hen te geven?

**01.41 Frédéric Givron** (*Frans*): Ik heb inderdaad deelgenomen aan het Steering Committee MNFP F-16 in juni 2017, waar ik de vertegenwoordiger van België, generaal Ocula, bijstond.

Bij mijn weten is de levensduurverlenging van de F-16's daar niet besproken, maar ik kan dat niet met zekerheid zeggen, aangezien ik niet aan alle debatten heb deelgenomen.

Wat het MNFP-programma – tot nu toe een succesfactor voor het F-16-programma – betreft, wil ik erop wijzen dat dat programma uiteenvalt: de hoofdbekommernis van Noorwegen, Denemarken en Nederland, die van plan zijn om nieuwe jachtvliegtuigen te kopen, is nu hoe ze uit het MNFP-programma kunnen stappen.

**01.42 Peter Letten** (*Nederlands*): Ik ben bij Defensie sinds 1982. Vanaf eind 1992 ben ik steeds in mijn verschillende functies in contact geweest met het F-16-wapensysteem. Sinds januari 2015 ben ik hoofd van de sectie vliegend materieel binnen MR-systemen binnen DG MR. Ik bekleed er onder meer de functie van vlootbeheerder, maar ook die van luchtwaardigheidsautoriteit van alle vliegende systemen binnen Defensie.

Inzake het document van 26 april 2017 zijn de voorwaarden intussen gekend: op elke toestel een IAT-recorder en 90% van de data opgenomen.

Als ik een beslissing moet nemen, dan doe ik dat enkel op basis van geschreven documenten die men mij geeft en die ik onderbouwd vind. Anders komt de veiligheid in het gedrang.

Bij een aantal punten heb ik toch vragen bij het aanhoren van mijn collega. Inzake luchtwaardigheid staat in de memo van het SPO duidelijk dat als men zou overschakelen van *actual flying hours* naar *equivalent flying hours* er wel een nieuw

lieutenant-colonel Decrop n'a pas pu convaincre ses supérieurs directs de son point de vue. M. Van der Maelen tire déjà des conclusions pompeuses avant même que nous ayons pu nous faire une image complète du problème.

**01.40 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Le ministre, le CHOD ou le général Debaene ont-ils demandé au lieutenant-colonel Decrop de lui donner ces explications au cours de la période écoulée?

**01.41 Frédéric Givron** (*en français*): J'ai bien participé au *Steering Committee MNFP F-16* en juin 2017 où j'assistais le représentant pour la Belgique, le general Ocula.

À ma connaissance, la prolongation des F-16 n'y a pas été abordée mais n'ayant pas participé à tous ses débats, je ne peux l'affirmer avec certitude.

Je tiens toutefois à vous faire part de mon témoignage concernant le programme MNFP, qui a été le succès du programme F-16 jusqu'à présent. L'heure est à la dissolution, sachant que la Norvège, le Danemark et les Pays-Bas, qui prévoient d'acquérir un nouvel avion de chasse, se tracassent d'abord de savoir comment sortir du programme.

**01.42 Peter Letten** (*en néerlandais*): Je suis entré au service de la Défense en 1982. Dans le cadre de mes différentes fonctions, j'ai, à partir de fin 1992, été en contact permanent avec le système d'arme du F-16. Je dirige depuis janvier 2015 la section du matériel volant au sein du département MR-systèmes de la DG MR. J'y exerce, notamment, la fonction de gestionnaire de flotte, mais également celle de responsable de la navigabilité de tous les systèmes volants de la Défense.

En ce qui concerne le document du 26 avril 2017, les conditions sont désormais connues: un enregistreur IAT sur chaque appareil et 90 % des données enregistrées.

Si je dois prendre une décision, je ne le fais que sur la base de documents écrits qui me sont confiés et que j'estime solidement étayés. Dans le cas contraire, cela risque de mettre la sécurité en danger.

Concernant certains points, je me pose tout de même des questions en entendant mon collègue. En matière de navigabilité, le mémo du SPO précise explicitement que, si l'on passe des heures de vol réelles aux heures de vol équivalentes, une

luchtwaardigheidsattest moet worden afgegeven en dat het SPO alleen advies geeft. Zij kunnen geen *military type certificate holder* zijn van buitenlandse vloten.

Als wij overgaan van het ene naar het andere opvolgingsstelsel, dan zal ik het SPO-advies samen met mijn team moeten analyseren om na te gaan of ik mij daarmee akkoord kan verklaren.

Ik heb één versie gehoord van de historische gegevens.

De US Air Force heeft IAT-recorders op haar vloot vanaf het begin. IAT-recorders gaan voornamelijk over het tellen van het aantal versnellingen en niet over het meten van vervormingen van de vleugels.

Wij proberen de DVR-recorders al jaren aan de praat te krijgen, maar slagen daar niet in. De bedoeling is inderdaad om die 8.000 *actual flying hours*, dus teluren, te bereiken met onze vloot. Wij krijgen echter de data van de *enhanced* GPS/INS-recorder. Deze recorder neemt alle vluchtdata op, waaronder de positie, de versnellingen en snelheden. Die data krijgen we maar niet correct opgenomen op de DVR-recorders. Daarmee zijn we al jaren bezig.

Wij hebben dat geprobeerd met de Europese partners, maar intussen staan Portugal en België alleen om dat technisch in orde te krijgen.

In de memo's staat dat de *crack severity indexes* moeten worden omgevormd naar een *severity factor*. Dat is een hele berekening. Lockheed heeft zelf toegegeven dat zij tussen de versie 17 en 18 een fout hebben gemaakt. Ook daar heb ik mijn bedenkingen bij.

Voor *individual aircraft tracking* is een recorder die frequent data verzamelt belangrijk. Als dit gedurende heel de vlucht gebeurt, dan weet men hoe de piloot vliegt.

Wij hebben Block 15-vliegtuigen. Een laatste 584-vliegtuig is in gebruik door de USAF. Die zit op zijn *certified end life*. We gebruiken dat vliegtuig, omdat het nog het enige Amerikaanse vliegtuig is dat gelijkaardig is aan onze vloot. We gebruiken het ook om testen te doen. De Amerikanen zeiden ons dat een 100- of 200-tal uren extra vlieguren ons 810.000 dollar zou kosten. Het vliegtuig zal aan de grond gezet worden en zal niet verder vliegen dan

nouvelle attestation de navigabilité doit être délivrée et que seul le SPO remet un avis. On ne peut être détenteur d'un certificat de type militaire de flottes étrangères.

Dans le cadre du passage d'un système de suivi à l'autre, je devrai analyser avec mon équipe l'avis du SPO pour vérifier si je puis y adhérer.

J'ai entendu une version des données historiques.

L'US Air Force a équipé dès le début sa flotte d'enregistreurs de vol IAT. Ceux-ci portent essentiellement sur le comptage du nombre d'accélération et non sur la mesure des déformations des ailes.

Nous tentons depuis plusieurs années déjà de faire parler les enregistreurs de vol DVR, mais sans succès. L'objectif est effectivement d'atteindre les 8 000 heures effectives de vol avec notre flotte. Nous recevons toutefois les données de l'enregistreur amélioré GPS/INS, lequel enregistre toutes les données de vol comme la position, les accélérations et les vitesses. Nous ne parvenons pas à enregistrer correctement ces données sur les enregistreurs DVR. Ce problème nous occupe depuis plusieurs années déjà.

Nous nous y sommes attelés avec les partenaires européens mais dans l'intervalle, le Portugal et la Belgique sont les seuls pays à encore tenter de régler ce problème.

Il est indiqué dans les mémos que les *crack severity indexes* seront transformés en un *severity factor*, ce qui implique un calcul complexe. La firme Lockheed a elle-même admis avoir commis une erreur entre les versions 17 et 18. J'ai aussi quelques réserves à ce sujet.

Pour l'*individual aircraft tracking*, il est important d'utiliser un enregistreur de vol qui collecte fréquemment les données. Si cela se fait durant l'entièreté du vol, on sait comment vole le pilote.

Nous avons des appareils Block 15. Un dernier appareil 584 est utilisé par l'USAF. Cet avion est à la fin de sa durée de vie certifiée. Nous utilisons cet appareil car c'est le dernier avion américain qui correspond à notre flotte. Nous l'utilisons aussi pour effectuer des tests. Les Américains nous ont dit que 100 ou 200 heures de vol supplémentaires nous coûteraient 810 000 dollars. L'appareil sera immobilisé au sol et ne volera pas au-delà de la

de gecertificeerde levensduur. Andere Block 15-gebruikers zullen hun vliegtuigen ook aan de grond zetten en stoppen ermee voor de grens van 8.000 vliegreuren.

Portugal heeft een vloot met een gemiddelde levensduur van 3.500 uur, wat zeer jong is. Lockheed belooft Portugal nog een zeer lange levensduur. Toch zei Portugal in november 2017 dat het in 2019-2020 de discussie zal starten om de F-16's te vervangen.

Omschakelen of verder vliegen met onze Block 15-vliegtuigen is dus niet zo evident. Niemand zal dat doen. Puur technisch zou het kunnen, maar het zal ons veel geld kosten.

Wat de wereld is ingestuurd, is dat de memo van Lockheed Martin toelaat om gratis tot 9.500 uren te kunnen vliegen. Ik ontken dat ten stelligste. Die zes jaar, dat is niet onmogelijk. Wij kunnen dat doen, maar met enorme bijkomende kosten, want dan zijn er ook allerlei inspecties nodig.

In het pakket van Lockheed zit ook dat ze nieuwe grafieken maken als we ze meer accurate gegevens leveren. De jaarlijkse uitdraai die zij ons bezorgen, kan voor mij niet dienen om te beslissen of wij zullen tekenen voor 9.500 vliegreuren. Het enige wat voor mij telt, is het luchtwaardigheidsattest, die 8.000 vliegreuren en de enorme bijkomende investeringen die nodig zijn om die te verlengen.

Dat we weten dat we langer kunnen vliegen, is nooit verborgen gehouden. Dat staat ook in de analyse van november 2015.

De eerste recorders die wij geïnstalleerd hebben, waren mechanical strain recorders. In het midden van de jaren 90 hebben we die eruit gehaald, omdat ze niet meer werkten. Daarna hebben we tot in 2006 problemen gehad toen we het face-systeem in gebruik namen, waarmee we enkel de vijf strains opnemen. Nederland neemt de vluchtrecording op, wij niet. Bovendien hebben we een beperkte dekkinggraad en problemen met de conversie van de gegevens. Die recorders werden in gebruik genomen om de vloot te beheren, niet om iets te zeggen over de levensduur. Er is regelmatig onderhoud nodig om aan 8.000 vliegreuren te geraken. Daarvoor hebben die twee recorders

durée de vie certifiée. Les autres utilisateurs des Block 15 immobiliseront également leurs appareils au sol. Ils cessent de les utiliser avant d'avoir atteint les 8 000 heures de vol.

Le Portugal gère une flotte dont la durée de vie moyenne s'élève à 3 500 heures, c'est-à-dire encore très jeune. Lockheed Martin promet encore une très longue durée de vie aux avions de la force aérienne portugaise. Cela n'a toutefois pas empêché le Portugal d'annoncer en novembre 2017 sa volonté d'entamer les discussions sur le remplacement des F-16 en 2019-2020.

Il apparaît dès lors que la reconversion ou le maintien en activité de nos avions du type Block 15 est loin d'aller de soi. Personne ne le fera. L'option est envisageable d'un point de vue purement technique, mais elle sera extrêmement onéreuse.

Selon les informations qui ont été diffusées, la note de Lockheed Martin aurait permis de voler sans aucun frais supplémentaire jusqu'à 9 500 heures. Je réfute catégoriquement cette thèse. Ces six années dont il est question peuvent être atteintes, mais cette prolongation entraînerait des coûts supplémentaires énormes étant donné que toutes sortes d'inspections seraient également nécessaires.

Dans son package, Lockheed propose de réaliser de nouveaux graphiques si nous leurs fournissons des données plus précises. À mon avis, le listing annuel qu'ils nous remettent ne peut pas servir de base pour décider si nous allons signer pour 9 500 heures. À mes yeux, les seuls éléments déterminants sont le certificat de navigabilité, les 8 000 heures de vol et les investissements colossaux nécessaires en cas de prolongation.

Nous n'avons jamais caché que nous pouvions voler plus longtemps. Cet élément figure également dans l'analyse de novembre 2015.

Les premiers enregistreurs de vol installés à bord des F-16 étaient des enregistreurs de contraintes mécaniques. Dès que lors qu'ils ne fonctionnaient plus, ils ont été démontés vers le milieu des années 90. Ensuite, lors de la mise en service du système FACE, qui se contente d'enregistrer cinq contraintes, nous avons eu des problèmes jusqu'en 2006. Contrairement à nous, les Pays-Bas enregistrent les informations de vol. De plus, notre degré de couverture est limité et nous avons des difficultés pour convertir les données. Ces enregistreurs ont été installés pour gérer la flotte, mais pas pour nous fournir des informations sur la durée de vie des appareils. Une maintenance

gediend, dus nooit voor levensduurverlenging, en voor dat doel volstond het om een representatief deel van de vloot uit te rusten. Een statistisch toereikend aantal vliegtuigen volstaat om de structurele roadmap te bepalen voor de gehele vloot om 8.000 uren te halen.

Wel zijn alle nieuwe vliegtuigen uitgerust zijn met performante IAT-recorders, die hoogstwaarschijnlijk zullen worden gebruikt voor de levensduurverlenging en daarnaast zullen worden ingebed in een solide structuuropvolgingsprogramma. Dat is de toekomst.

Er is een opmerking gemaakt over de grafiek die aantoonde dat wij de 8.000 vlieguren kunnen overschrijden. De meeste metingen zijn gebeurd van 2006 tot 2016-2017 en net toen hebben de piloten zeer kalm gevlogen, met bijvoorbeeld zeer weinig luchtgevechten. Als de projectie in de grafiek lineair wordt doorgetrokken, komt men dan inderdaad boven de 8.000 uren, maar met die projectie kan alles worden bewezen. Als vlootbeheerder kan ik uit die grafiek echter geen levensduurverlenging afleiden.

Waarom heb ik dit niet doorgegeven aan de hogere echelons? Ik blijf bij het feit dat de memo van Lockheed in geen van beide versies uitsluitend geeft en ons groen licht geeft om over te gaan tot levensduurverlenging. Daarvoor dient de memo ook niet en ik had bijgevolg geen enkel nieuw element in handen. Daarom speelde ik dit niet door.

Wat andere F-16 gebruikers betreft, moet men weten dat de USAF Block 40-50's van de derde generatie F-16's zijn met een harde structuur en met een veel sterker landingsgestel. Die zullen inderdaad ver boven de 8.000 uren gaan, mede dankzij die *hard SLEP*, die meer dan 800 miljoen gekost heeft.

De USAF Block 25-32, de tweede generatie vliegtuigen, zijn ook sterker dan de onze. Ze zijn al vanaf het begin uitgerust met IAT. Daarbij heeft men vastgesteld dat ze de vliegtuigen zwaarder belast hebben dan wij en hebben ze 10.800 equivalente vlieguren toegelaten om tot

régulière est nécessaire pour atteindre les 8 000 heures de vol. Voilà à quoi ont servi les deux enregistreurs de vol qui n'ont donc jamais été utilisés pour estimer la prolongation de la durée de vie et, pour ce qui est de cet objectif, il suffisait d'équiper une partie représentative de la flotte. Un nombre statistiquement suffisant d'avions suffit pour déterminer la feuille de route structurelle de l'ensemble de la flotte pour atteindre les 8 000 heures de vol.

Il est vrai que tous les nouveaux avions sont équipés d'enregistreurs IAT performants, qui seront vraisemblablement utilisés dans le cadre de la prolongation de la durée de vie des appareils et seront ensuite intégrés dans un programme de suivi solide. C'est l'avenir.

Une remarque a été formulée au sujet du graphique qui démontre que nous pouvons dépasser les 8 000 heures de vol. La plupart des mesures ont été effectuées au cours de la période allant de 2006 à 2016-2017. Il s'agit justement d'une période au cours de laquelle les vols étaient très calmes et les combats aériens très rares. Si les projections du graphique sont prolongées de manière linéaire, nous dépasserons en effet les 8 000 heures, mais ces projections pourraient prouver tout et n'importe quoi. En ma qualité de gestionnaire de flotte, j'estime que ce graphique ne peut pas servir à justifier une prolongation de la durée de vie des F-16.

Pourquoi n'ai-je pas transmis ces données aux niveaux supérieurs? Je maintiens qu'aucune des deux versions du mémo de Lockheed ne fournit de réponse et ne nous donne le feu vert pour prolonger la durée de vie de nos appareils. De surcroît, ce n'était pas non plus le but visé par ce mémo. Je ne disposais dès lors d'aucun nouvel élément. C'est pourquoi je n'ai pas transmis ces informations.

En ce qui concerne les autres utilisateurs de F-16, il importe de savoir que les Block 40-50 de troisième génération de la force aérienne américaine sont des F-16 dotés d'une structure dure et d'un train d'atterrissage nettement plus résistant. Ces appareils pourront effectivement voler bien au-delà des 8 000 heures de vol, notamment grâce au *hard SLEP* dont le coût dépasse les 800 millions d'euros.

La deuxième génération d'avions, les USAF Block 25-32 sont également plus performants que les avions de notre flotte. Ils ont été équipés d'enregistreurs IAT dès le départ. À ce propos, nous avons constaté que leurs appareils avaient été plus sollicités que les nôtres et que 10 800 heures de vol

8.000 actuele vliegreuren te gaan. Daar zullen ze wellicht nog overgaan, maar deze toestellen hebben wel IAT's van bij het begin en het gaat wel degelijk om tweede generatie vliegtuigen.

De laatste USAF Block 15's en de toestellen van de andere EPAF-landen hebben lichtere structuren, zonder IAT en dus zonder opvolging vanaf het begin. Ik kan me voorstellen dat onze F-16's aan het begin stevig belast zijn geweest. Dat weet ik niet, want ik was toen geen piloot. Wij hebben de oudste F-16's ter wereld, met alle corrosieproblemen en verhoogde structuurproblemen van dien. Tegenwoordig duurt het bijna twee keer zo lang om een vliegtuig door een structuurprogramma bij SABCA te loodsen. Uit de memo van Lockheed besluit ik dat men onmogelijk gratis kan blijven vliegen boven de 8.000 uren. Ik ga daarvoor in ieder geval niet tekenen.

De meeste upgrades zijn het resultaat van lessen die getrokken werden uit oorlogen waaraan de Belgische luchtmacht heeft deelgenomen. Het ging dan om urgent operational needs, zoals Satcom, ARC-210 radio en dergelijke, die wij inderhaast op eigen houtje hebben moeten installeren. Wij krijgen geen steun meer en moeten creatief hulp zoeken, bijvoorbeeld bij onze Nederlandse collega's voor Satcom.

De Sniper-inspanningen bestaan erin alle systemen op dezelfde configuratie te brengen. Missile Warning System is een oud systeem, dat al jaren in gebruik is bij de Noren en de Denen en dat wij nu ook zullen installeren. Het JHMCS – Joint Helmet Mounted Cueing System – vernieuwen wij nu uitsluitend omdat het oude systeem helemaal verouderd is.

Mijn collega zei dat wij kunnen blijven vliegen tot 2030. Dat is dan voor de rekening van de operationele collega's. Naast de 41 miljoen euro in het kader van de strategische visie voor de phasing out van de F-16's, hebben wij nadien in nog eens 25,5 miljoen euro voorzien om tot dan effectief te kunnen blijven vliegen.

Hoe nuttig zijn onze F-16's nog? Wij kunnen gemiddeld nog 2.000 uur vliegen, want onze operationele eenzitter F-16's zitten nu aan 5.900 uur. Wij kunnen bijgevolg nog voort tot het

équivalentes ont été autorisées pour atteindre 8 000 heures de vol réelles. La durée de vie des appareils sera probablement prorogée, mais ces avions sont équipés d'origine d'enregistreurs IAT et il s'agit d'appareils de la deuxième génération.

La structure des derniers Block 15 de la force aérienne américaine et des appareils des pays EPAF est plus légère, ils ne sont pas équipés d'enregistreurs IAT et leurs prestations n'ont donc pas été suivies dès leur mise en service. J'imagine qu'au début, nos F-16 ont été fortement sollicités. Je n'en ai pas la certitude car à l'époque, je n'étais pas pilote. Nous avons les plus vieux F-16 du monde, avec tous les problèmes de corrosion et les problèmes aggravés de structure qui découlent de cet âge avancé. Actuellement, il faut quasiment deux fois plus de temps à un avion pour franchir toutes les étapes d'un programme d'analyse de structure de la SABCA. Après la lecture du mémo de Lockheed, je conclus qu'il est impossible de voler au-delà des 8 000 heures sans le moindre coût. Je ne validerai en tout cas jamais une telle décision.

La plupart des mises à jour sont le résultat des leçons tirées à partir des guerres auxquelles la force aérienne belge a participé. Il s'agissait alors de besoins opérationnels urgents, tels que Satcom, ARC-210 radio, etc., que nous avons dû installer à la hâte de notre propre initiative. Comme nous ne recevons plus d'aide, nous devons nous montrer créatifs en faisant appel, par exemple, à nos collègues néerlandais pour Satcom.

S'agissant du Sniper, les efforts consistent à faire en sorte que tous les systèmes aient la même configuration. Missile Warning System est un ancien système utilisé depuis des années par les Norvégiens et les Danois et que nous allons aussi à présent installer. Si nous remplaçons aujourd'hui le JHMCS-Joint Helmet Mounted Cueing System, c'est uniquement parce que l'ancien système est totalement obsolète.

Mon collègue a déclaré que nous pouvions continuer à voler jusqu'en 2030 mais cette question est du ressort de nos collègues opérationnels. En sus des 41 millions d'euros dans le cadre de la vision stratégique pour le phasing out des F-16, nous avons encore dégagé 25,5 millions d'euros pour pouvoir continuer à voler effectivement jusqu'à ce moment-là.

Quelle est encore l'utilité de nos F-16? En moyenne, ils peuvent encore effectuer 2 000 heures de vol, puisque nos F-16 monoplaces opérationnels ont atteint les 5 900 heures. Il nous est donc

einde van het volgende decennium.

Ik zal de e-mails van 10, 16 en 18 mei toelichten. Ik heb de memo drie keer in een e-mail, telkens met andere mensen in cc, zien voorbijkomen. De eerste was in juni 2016, waarna ik onmiddellijk om een briefing heb gevraagd. De conclusie was dat de randvoorwaarden niet waren vervuld. In december 2016 zag ik in een briefing voor de stagiairs van de derde cyclus een grafiek verschijnen zonder de randvoorwaarden. Omdat dit kon leiden tot verkeerde informatie heb ik gevraagd om die grafiek eruit te halen. Dat is mijn plicht.

Overigens benader ik e-mails ook niet als prozastukjes. Ik stel er tienduizenden per jaar op. Ik ben soms to the point, al heb ik nu wel mijn lesje geleerd. Ik schreef inderdaad dat ACCaP in een kritische fase zit. Ik voelde me verantwoordelijk voor het proces dat startte in 2014 en tegen de zomer zal uitmonden in een beslissing en ik wilde het niet laten bezoedelen met fake nieuws.

Begin mei – ik was toen een week in verlof – heeft betrokkene in zijn mail gevraagd om een grafiek te sturen naar het niveau CHOD-MOD. Bij mijn terugkeer heb ik onmiddellijk een meeting belegd met mijn drie specialisten: de ondersectiechef, de bureauchef en de materieelbeheerder. Een ervan was op zending, de andere heb ik gevraagd de randvoorwaarden van de grafiek te schetsen. Ik heb die per mail ontvangen. Omdat ik niet de indruk wil wekken achter de rug te werken heb ik op donderdag 18 mei dezelfde meeting belegd waarop ze alle drie aanwezig waren. Dat is dan ook gebeurd. Mijn bedoeling was om die mail terug te sturen naar de initiële bestemmingen, als opvolgingsmail, omdat er voor mij nog altijd geen nieuw element was dat mij toeliet om boven die 8.000 uur te gaan. Ik heb deze mail dus doorgestuurd en dat heb ik ook gemeld aan ACCaP en de andere twee generaals, met de bijkomende conclusie dat er geen nieuwe elementen zijn die ons toelaten boven die 8.000 uur te gaan.

Heb ik generaal Debaene geholpen met zijn presentatie op 13 april? Neen! Ik ben een dag eerder teruggeroepen van zending. Het enige wat ik nog gedaan heb, is de hoogste F-16 SPO coördinaten doorgegeven op vraag van het FIA. Zij hadden mij gevraagd om een adres te krijgen van de USAF en Lockheed en ik heb de naam van de F-16 SPO director doorgegeven. Op

possible d'arriver à la fin de la prochaine décennie.

Je vais donner quelques précisions sur les courriels des 10, 16 et 18 mai. J'ai reçu à trois reprises un courriel reprenant cette note, chaque fois avec d'autres personnes en copie cc. Le premier est arrivé en juin 2016, après quoi j'ai demandé immédiatement un briefing. Celui-ci a permis de conclure que les conditions annexes n'étaient pas remplies. En décembre 2016, j'ai vu apparaître dans un briefing pour les stagiaires du troisième cycle un graphique dépourvu des conditions annexes. J'ai demandé de retirer ce graphique étant donné que cet élément pouvait donner lieu à des informations erronées. Tel était mon devoir.

Par ailleurs, je ne considère pas les mails comme des pièces en prose. J'en rédige des dizaines de milliers par an et il arrive que je ne prenne pas particulièrement de précautions oratoires, même si j'ai entre-temps retenu certaines leçons. J'ai en effet écrit que l'ACCaP était entré dans une phase critique. Je me sentais responsable du processus lancé en 2014 – et qui débouchera sur une décision cet été – et je ne voulais pas que ce dossier soit souillé par de fausses informations.

Début mai – j'avais alors pris une semaine de vacances – l'intéressé a demandé dans son mail d'envoyer un graphique au niveau CHOD-MOD. À mon retour, j'ai immédiatement programmé une réunion avec mes trois spécialistes: le chef de la sous-section, le chef de bureau et le gestionnaire du matériel. L'un d'entre eux était en mission et à un autre j'ai demandé d'expliquer les conditions secondaires présentées par le graphique. J'ai reçu ce graphique par mail. Parce que je ne veux pas donner l'impression d'agir dans le dos des gens, j'ai reprogrammé la même réunion le jeudi 18 mai, pour qu'ils puissent tous trois y être présents, ce qui fut le cas. Mon objectif était d'envoyer ce mail aux destinataires de départ, sous forme de mail de suivi, parce que, pour moi, il n'y avait toujours pas d'élément nouveau qui me permettait d'aller au-delà de ces 8.000 heures de vol. J'ai donc transmis ce mail et je l'ai également signalé à ACCaP et aux deux autres généraux, avec la conclusion complémentaire qu'il n'y avait pas d'éléments neufs nous permettant d'aller au-delà des 8.000 heures.

Ai-je aidé le général Debaene à préparer sa présentation du 13 avril? Non! J'ai été rappelé de mission un jour avant la date prévue. La seule chose que j'ai encore faite, c'est communiquer les valeurs SPO des F-16 les plus élevées à la demande du FAI. Les auditeurs m'avaient demandé de leur communiquer une adresse pour l'USAF et Lockheed et j'ai transmis le nom du

vraag van het FIA heb ik een mail gestuurd met de vraag om contact op te nemen met iemand van het FIA die in cc stond om een conference call te houden. Dat is gebeurd, maar daar was ik niet bij. Dat was het laatste contact dat ik gehad heb met USAF en Lockheed.

Is er een technisch meningsverschil tussen mijn collega en mijzelf? Ik kan dat niet ontkennen en ik denk dat hij dat ook denkt. Heeft dat gevolgen gehad? Neen. Ik kan zijn evaluatienota en zijn bevorderingsvoordracht tonen. Iedereen zal kunnen zien dat dit allemaal geen impact gehad heeft.

Ik kan mij niet meer herinneren wat in een mogelijke nota stond die mij door generaal Robberecht werd voorgelegd met de vraag die te ondertekenen. Wat ik mij nog wel herinner, is dat wij met mijn volledige medewerking mijn mails hebben bekeken om toe te lichten wat er allemaal gebeurd was. Luitenant-generaal Robberecht voegde daaraan toe dat de juridische dienst van het leger had gemeld dat wij helemaal niet verplicht waren iets te ondertekenen. Er was dus geen enkele druk om al dan niet iets te ondertekenen.

Heb ik contact met het kabinet? Ik ben verantwoordelijk voor alle vliegende wapensystemen, zodoende kom ik af en toe met het kabinet in contact, behalve over de opvolging van de F-16, want daarvoor dient het ACCaP Office. De laatste keer dat ik met het kabinet in contact kwam, is bij de transitie van de C-130 naar de A-400-M, de infrastructuur van de A-400-M, de wittevlootdiscussie, de verkoop van de Alpha Jets en alle andere dossiers dan de dossiers waarvoor het Project Office bevoegd is, zijnde het dossier van de mail drones en het ACCaP Office. Voor alle andere dossiers word ik soms naar het kabinet of bij de minister geroepen om een briefing te geven.

**01.43 Rudy Debaene (Nederlands):** Dit is al de derde keer dat ik aan het woord kom in deze commissie, dus ik denk dat mijn verhaal duidelijk is. Onze mensen kunnen vrijuit spreken en staan niet onder druk. Zet twee ingenieurs bij elkaar en ze gaan met elkaar in discussie. Het openbare document van Lockheed Martin van april 2017 en het document van februari 2018 spreken elkaar ook tegen. Vandaag heeft de Kamer ook twee ingenieurs gehoord die facts and figures elk op hun eigen manier benaderen. Het is niet aan mij om daar een oordeel over te vellen.

*F-16 SPO director.* À la demande du FAI, j'ai envoyé un mail pour demander qu'il prenne contact avec un enquêteur du FAI, que j'ai mis en copie, pour un *conference call*. Cette conférence a eu lieu mais je n'y ai pas assisté. C'est le dernier contact que j'ai eu avec l'USAF et Lockheed.

Existe-t-il, entre mon collègue et moi, une divergence de vues sur le plan technique? Je ne puis le nier et je pense qu'il est aussi de cet avis. Cette divergence de vues a-t-elle eu des conséquences? Non. Je puis vous montrer son signalement et la présentation de sa promotion. Chacun pourra constater que notre divergence de vues n'a eu aucun impact.

Je ne parviens pas à me souvenir du contenu d'une note éventuelle qui m'a été présentée par le général Robberecht, avec la demande d'y apposer ma signature. Ce dont je me souviens encore, c'est qu'avec mon accord, nous avons regardé mes mails pour retracer le fil des événements. Le lieutenant général Robberecht a ajouté que le service juridique de l'armée avait signalé que nous n'étions en aucune manière tenus de signer quoique ce soit. Aucune pression n'a donc été exercée pour que nous signions ou non un document.

Ai-je eu des contacts avec le cabinet? Je suis responsable de l'ensemble des systèmes d'armement volants et, de ce fait, j'ai des contacts sporadiques avec le cabinet. Mais ces contacts n'ont jamais concerné les F-16, car ce dossier relève de l'ACCaP Office. Mon dernier contact avec le cabinet concernait la transition du C-130 vers l'A-400-M, l'infrastructure de l'A-400-M, la discussion sur la flotte blanche, la vente des Alpha Jets et tous les dossiers autres que ceux qui relèvent de la compétence du *Project Office*, à savoir le dossier des drones postaux et l'ACCaP office.

**01.43 Rudy Debaene (en néerlandais):** C'est déjà la troisième fois que je prends la parole dans cette commission. Je pense donc qu'il n'y aura aucune équivoque quant à la position que j'adopte dans cette affaire. Nos collaborateurs peuvent s'exprimer librement et ne subissent pas de pressions. Mettez deux ingénieurs ensemble et ils entameront une controverse. Le document public de Lockheed Martin d'avril 2017 et celui de février 2018 se contredisent aussi. La Chambre a également entendu aujourd'hui deux ingénieurs qui ont chacun leur propre approche des faits et chiffres. Il ne m'appartient pas d'émettre un jugement à ce propos.

Om klaarheid te brengen, heb ik voorgesteld om een nota te versturen aan SPO en aan Lockheed Martin via het Office for Defense Coöperation (ODC). Al wat ik op 13 april 2018 in de synthese heb geschreven en verklaard heb, is op basis van die nota van de SPO en de gegevens van Lockheed Martin. Als daarin 1 miljard euro staat, gaat dat enkel over het gedeelte Avionics.

Al wie nog vragen heeft, kan ze straks stellen aan de mensen van Lockheed Martin en van SPO, want die zijn hier. Vraag rechtstreeks aan hen wat hun nota's precies betekenen, mijn specialisten moeten ze immers ook interpreteren.

Ik kan mij overigens moeilijk inbeelden dat de nota van november 2015 exclusief is opgesteld door de ACCaP. Ook zij komen straks aan het woord.

*(Frans)* Mijnheer Miller, de procedures verschillen niet van component tot component. In alle afdelingen van de DG MR zijn er materiaalbeheerders die onder andere voorstellen doen voor de vervanging van materieel dat aan het einde van zijn levensduur is. Daarnaast beslist de afdeling overheidsopdrachten onafhankelijk en in overeenstemming met de algemene wetgeving over de te volgen procedure. Al het defensiematerieel wordt op identieke wijze beheerd. Vroeger varieerden de regels afhankelijk van de machten.

**01.44 Yves Dupont (Frans):** Aan mij is enkel gevraagd of ik kennis droeg van deze memo voor die in de pers verscheen, wat niet het geval is. Ik was evenmin op de hoogte van een verschil in beoordeling tussen mijn beide medewerkers. Ik had graag gehad dat deze informatie in de hiërarchie naar mij zou zijn doorgestroomd zoals dat is vastgelegd in onze evaluatieprocedures, want ik was de directe meerdere van kolonel Letten.

**01.45 Philippe Van den put (Nederlands):** Ik zou mijn mails moeten kunnen inkijken om alles te kaderen. De commandant van de Luchtcomponent heb ik inderdaad in een van mijn mails geciteerd. Het gaat om informatie uit derde hand, die ik heb gekregen van Lockheed Martin na een meeting en waarvan ik nadien nooit een concrete bevestiging heb gekregen.

Inzake de vraag over de gevoeligheid veronderstel ik dat het dan gaat om de initiële besprekingen die ik had met kolonel Decrop over de *soft SLEP* of Service-Life Extension Programme. Ik heb hem toen inderdaad voorgesteld om eerst discreet

Pour clarifier la situation, j'ai proposé de faire envoyer par l'Office for Defense Cooperation (ODC) une note à SPO et à Lockheed Martin. Tout ce que j'ai déjà écrit et expliqué le 13 avril 2018 dans la synthèse est basé sur cette note de SPO et des données de Lockheed Martin. S'il y est question d'1 milliard d'euros, ce chiffre ne porte que sur la partie Avionics.

Quiconque a encore des questions peut les poser tout à l'heure aux représentants de Lockheed Martin et du *System Program Office* (SPO), puisqu'ils sont présents. Demandez-leur directement la signification de leurs notes, mes spécialistes doivent, en effet, également les interpréter.

Je peux d'ailleurs difficilement m'imaginer que la note de novembre 2015 ait exclusivement été rédigée par la cellule ACCaP. Les représentants de celle-ci prendront également la parole tout à l'heure.

*(En français)* Monsieur Miller, il n'y a pas différentes procédures selon les composantes. Toutes les sections de la DG MR ont des gestionnaires de matériel qui proposent notamment le remplacement de l'équipement venu à terme. Parallèlement, et indépendamment, la division des marchés publics décide de la procédure à suivre en respectant la législation générale. Tout le matériel de la Défense est géré identiquement. Jadis, les règles variaient selon les forces.

**01.44 Yves Dupont (en français):** Il m'a seulement été demandé si j'étais au courant de ce mémo avant sa parution dans la presse, ce qui n'est pas le cas. Je n'étais pas non plus au courant d'une différence d'appréciation entre mes deux collaborateurs. J'aurais espéré que cette information remonte à la hiérarchie comme prévu dans nos procédures d'évaluation, puisque j'étais le supérieur direct du colonel Letten.

**01.45 Philippe Van den put (en néerlandais):** Je devrais pouvoir consulter mes courriels pour pouvoir cadrer tous les éléments. J'ai, en effet, cité le commandant de la composante Air dans un de mes courriels. Il s'agit d'une information de troisième main que j'ai obtenue de Lockheed Martin après une réunion et dont je n'ai jamais reçu de confirmation concrète par après.

Concernant la question du caractère sensible d'une éventuelle prolongation de la durée de vie des F-16, je suppose qu'il est fait référence aux discussions que j'ai menées initialement avec le colonel Decrop sur le *soft SLEP* ou *Service-Life Extension*

informatie in te winnen zodat we beiden alles beter zouden kunnen kaderen en misverstanden zouden vermijden over wat we kunnen bereiken met de *soft SLEP*.

Wat betreft de vraag of memo's van Lockheed Martin in handen kwamen van mensen buiten Defensie, heb ik enkel weet van een aantal mensen van SABCA die ook deelnemen aan die meetings.

**01.46 Antoon Boeykens (Nederlands):** Ik ben in 2017 na overleg met mijn hiërarchische overste, kolonel Decrop, ingegaan op het aanbod van Lockheed Martin om die force structure projection tool te bekijken in het kader van een correct vlootbeheer, wat op dat moment mijn verantwoordelijkheid was. We waren specifiek geïnteresseerd in de methodes die Lockheed Martin voorstelde om dit te vergelijken met de methode die NLR ons al jaren voorstelt.

Over de studie van 2018 of de opvolgingsmemo kan ik me niet uitspreken, vermits ik op dat moment al gemuteerd was naar een andere functie.

Ik heb geen weet van force structure projections voor andere landen.

**01.47 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Van kolonel Letten begrijp ik de uitspraak niet dat de nota die op 19 mei uit het proces kwam, door de erin vermelde randvoorwaarden voor hem onbruikbaar was. Ook vroeg kolonel Decrop om de informatie naar boven te laten gaan. Uit het intern onderzoek blijkt dat kolonel Van Pee in een mail hetzelfde vroeg. Waarom houdt kolonel Letten die nota tegen, als die toch zo onschuldig is?

Ik stel vast dat er inzake de nota van 19 mei een verschil is tussen het verhaal van luitenant-kolonel Decrop en dat van kolonel Letten.

Ik wil de twee business cases kunnen vergelijken. De eerste case bestaat erin dat België de F-35-toestellen koopt. Welke kosten zal dat voor de komende tien tot vijftien jaar met zich meebrengen? De tweede case houdt in dat wij de levensduur van de F-16 voor dezelfde periode verlengen. Hoeveel zou dat België kosten? In de laatste case gaat het wel over de 54 toestellen.

*Programme.* J'ai, en effet, proposé dans ce cadre à M. Decrop de recueillir d'abord discrètement des informations pour que nous puissions tous deux mieux cadrer l'ensemble des éléments et éviter les malentendus sur les résultats que nous pouvons obtenir avec le *soft SLEP*.

En ce qui concerne la question de savoir si des mémos de Lockheed Martin sont parvenus à des personnes en dehors de la Défense, je sais seulement que plusieurs personnes de la SABCA ont également participé à ces réunions.

**01.46 Antoon Boeykens (en néerlandais):** En 2017, après avoir consulté mon supérieur hiérarchique, le colonel Decrop, j'ai accepté l'offre de Lockheed Martin d'examiner l'outil des "*Force Structure Projection Data*" dans la perspective d'assurer une gestion appropriée de la flotte, qui relevait à ce moment de ma responsabilité. Nous étions particulièrement intéressés par les méthodes que proposait Lockheed Martin pour les comparer avec la méthode que le *National Aerospace Laboratory* (NLR) nous propose depuis des années.

Je ne peux me prononcer sur l'étude de 2018 ou sur le mémo de suivi, étant donné que j'étais déjà affecté à une autre fonction à ce moment-là.

Je n'ai pas d'informations sur les *Force Structure Projections* dans d'autres pays.

**01.47 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Je ne comprends pas les déclarations du colonel Letten indiquant qu'en raison des conditions additionnelles qu'elle mentionnait, la note du 19 mai résultant de l'analyse était selon lui inutilisable. Le colonel Decrop avait également demandé que les informations soient transmises à l'échelon supérieur. Il ressort de l'audit interne que le colonel Van Pee avait formulé une demande analogue dans un courriel. Pourquoi, si sa teneur est tellement innocente, le colonel Letten bloque-t-il la transmission de la note?

J'observe qu'à propos de la note du 19 mai, les versions du lieutenant-kolonel Decrop et du colonel Letten divergent.

Je souhaite pouvoir comparer les deux business cases. Dans la première option, la Belgique achète des avions F-35. Quels seront, pour les dix à quinze prochaines années, les coûts associés à cet achat? La seconde option consiste à prolonger la durée de vie des F-16 pour une période analogue. Quel serait le coût de cette décision pour la Belgique? Dans la seconde option, il s'agit toutefois de 54 appareils.

**01.48 Alain Top** (sp.a): Kapitein Boeykens was er niet meer in 2018. Wie heeft de laatste studie van 2018 aangevraagd?

Generaal Debaene maakt een link naar het ACCaP, dat nog wel ander werk had, bijvoorbeeld het opstellen van een bestek voor de vervanging, voor een bedrag van 3,5 of misschien 3,6 miljard euro. Men was al bezig met de voorbereiding en ging er dus vanuit dat de beslissing al was genomen, ook in dat document voor 2015, waar dat eigenlijk nog moest worden aangegeven.

Inzake de business case worden er telkens maar bedragen opgesomd. Generaal Debaene sprak bijvoorbeeld van 1 miljard euro. Ik wil weten wat de precieze kostprijs is bij een *soft SLEP* met een verlenging van zes à zeven jaar en bij een *hard SLEP*, zoals technisch beschreven in de nota van 2015.

**01.49 Georges Dallemagne** (cdH): Kolonel Letten, ik begrijp niet waarom u niet praat met uw hiërarchisch meerdere als u een technisch meningsverschil heeft met iemand die zeer veel ervaring heeft. Dat druist in tegen de procedure en wekt de indruk dat men iets probeert te verbergen in plaats van in overleg een oplossing te vinden.

Het klopt niet dat dit geen belang had. U zegt vandaag zelf dat verlengen mogelijk is maar dat het niet gratis is: niemand heeft ooit het tegendeel beweerd want we weten dat dit jaarlijks 20 miljoen euro meer kost!

Ik zou graag beschikken over uw cijfers in verband met de meerkosten.

Admiraal Dupont stelt vast dat de procedure niet werd gevolgd en dat hij niet werd ingelicht. Hij is de enige in dit dossier die geen deel uitmaakt van de Luchtcomponent en hij wordt hier buiten gehouden.

Wordt er in dergelijke gevallen niet in een sanctie voorzien? Wat zijn de gevolgen hiervan? Had men de minister en de CHOD volgens hem moeten inlichten?

**01.50 Hendrik Bogaert** (CD&V): Kolonel Letten zegt dat het technisch mogelijk is om te verlengen tot 9.500 uren. Hij ontkent echter dat dit free of charge is.

Over hoeveel euro gaat dat dan precies? Wat is zijn visie in euro op plan B van luitenant-kolonel Decrop? Hij zegt dat het gaat om 150 maal 6, dus

**01.48 Alain Top** (sp.a): Le capitaine Boeykens n'était plus là en 2018. Qui a demandé la dernière étude de 2018?

Le général Debaene fait référence à l'ACCaP, qui avait encore beaucoup d'autres choses à faire, notamment rédiger un cahier des charges en vue du remplacement des avions, pour un montant de 3,5 voire 3,6 milliards d'euros. On préparait donc déjà un cahier des charges, ce qui indique que la décision avait déjà été prise, même dans ce document pour 2015, alors qu'il fallait en fait encore le mentionner.

S'agissant du *business case*, on se limite à citer des chiffres. Le général Debaene parlait par exemple de 1 milliard d'euros. J'aimerais savoir quel est le coût exact d'un *soft SLEP* avec une prolongation de six à sept ans, et d'un *hard SLEP*, comme il en existe une description technique dans la note de 2015.

**01.49 Georges Dallemagne** (cdH): Colonel Letten, je ne comprends pas pourquoi, ayant un différend technique avec une personne extrêmement expérimentée, vous ne parlez pas à votre supérieur hiérarchique. C'est contraire à la procédure et cela donne l'impression qu'on cherche à cacher quelque chose, et non à résoudre une difficulté en se mettant d'accord.

Il n'est pas vrai que cela n'avait pas de valeur. Vous dites vous-même, aujourd'hui, qu'on peut prolonger mais que ce n'est pas gratuit: personne n'a affirmé le contraire, on sait que cela coûte 20 millions d'euros de plus par an!

J'aimerais bien avoir vos chiffres sur le coût supplémentaire.

L'amiral Dupont fait le constat que la procédure n'a pas été suivie, qu'il n'a pas été informé. Il est le seul dans le dossier à ne pas faire partie de la composante Air et il est mis à l'écart.

N'y a-t-il pas une sanction prévue dans ce cas? Quelles ont été les conséquences? Le ministre et le CHOD auraient-ils dû être au courant, selon lui?

**01.50 Hendrik Bogaert** (CD&V): Le colonel Letten affirme que la prolongation à 9 500 heures de vol est techniquement possible, mais il nie cependant que cette décision n'impliquerait aucun coût.

Quel serait le montant exact de la facture? Que pense-t-il, en termes financiers, du plan B du lieutenant-colonel Decrop? Celui-ci cite les chiffres

om een besparing van 900 miljoen euro per jaar die we uitstellen.

Inzake het luchtwaardigheidsattest hoor ik twee klokken. Luitenant-kolonel Decrop zegt dat dit kan. Als het gewoon tot het einde van de maximale uren is, dan moeten we niet hercertifiëren. Kolonel Letten lijkt daarover een andere opinie te hebben. Hoe kan dat?

Generaal Debaene zegt dat de nota die we ontvangen hebben, enkel voor Avionics 1 miljard euro extra inhoudt. Wat hebben we dan volgens hem nodig voor het geheel? In principe zouden we voor zo'n aankoop toch een tabel moeten hebben die duidelijk maakt in welke kolom wat te vinden is. Als kolonel Letten en generaal Debaene het plan B van luitenant-kolonel Decrop moeten inschatten, welke cijfers plakken zij daar dan te goeder trouw op?

**01.51 Veli Yüksel (CD&V):** In januari 2017 vraagt de heer Decrop, met goedkeuring van generaal Letten, de studie bij Lockheed Martin op. Op het moment dat kolonel Letten beslist om de informatie over de eventuele levensduurverlenging en daarbij horende kosten niet door te sturen, maakt hij een politieke beslissing. Het is opmerkelijk dat het team dat de aankoop voorbereidt, beslist om die politieke gevoelige informatie niet door te sturen.

Heeft de generaal daarvoor een verklaring? Wat zou de heer Dupont gedaan hebben, mocht hij dezelfde informatie hebben gekregen?

**01.52 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Kan luitenant-kolonel Decrop een reactie geven op de analyse van kolonel Letten over de sensoren? In hoeverre kunnen wij effectief beoordelen of onze F-16's nog zes jaar langer in de lucht kunnen blijven met een minimale kost?

Van kolonel Letten begrijp ik toch niet waarom hij die informatie van Lockheed Martin niet heeft doorgegeven aan de hogere echelons. In sommige mails wordt immers gesproken over de politieke gevoeligheid van die studies, maar het is aan een politicus om daarover te oordelen. Bovendien hebben sommige van zijn collega's hem expliciet gevraagd om de studies van Lockheed Martin door te schuiven. En ook werden er vragen gesteld in het Parlement.

de 150 multiplié par 6, soit 900 millions d'euros d'économie par année de report de la décision d'achat.

En ce qui concerne le certificat de navigabilité, j'ai entendu deux versions. Le lieutenant-colonel Decrop affirme qu'il n'y a aucun problème. Si l'on va jusqu'au terme du nombre maximum d'heures de vol, une nouvelle certification ne serait pas nécessaire. Le colonel Letten ne semble pas partager cet avis. Pourquoi?

Le général Debaene déclare que la note que nous avons reçue implique un coût additionnel d'un milliard d'euros, uniquement pour les instruments de télédétection embarqués. Selon lui, quel montant faut-il dans ce cas prévoir pour l'ensemble? En principe, pour un tel achat, nous devrions pouvoir disposer d'un tableau répartissant clairement les différents éléments dans les colonnes appropriées. Si le colonel Letten et le général Debaene doivent évaluer le plan B du lieutenant-colonel Decrop, quels sont les chiffres qu'ils avanceraient en toute bonne foi?

**01.51 Veli Yüksel (CD&V):** En janvier 2017, M. Decrop demande, avec l'approbation du général Letten, que Lockheed Martin lui transmette l'étude. Au moment où le colonel Letten décide de ne pas transmettre l'information relative à une éventuelle prolongation des F-16 et aux coûts y afférents, il prend une décision politique. Il est curieux que l'équipe chargée de la préparation de l'achat décide de ne pas communiquer cette information politiquement sensible.

Le général a-t-il une explication? Qu'aurait fait M. Dupont s'il avait reçu la même information?

**01.52 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Le lieutenant-colonel Decrop peut-il réagir par rapport à l'analyse du colonel Letten relative aux senseurs? Dans quelle mesure pouvons-nous effectivement évaluer si nos F-16 peuvent continuer à voler six ans de plus pour un coût minimum?

En ce qui concerne le colonel Letten, je ne comprends pas pourquoi il n'a pas transmis les infos de Lockheed Martin aux échelons hiérarchiques supérieurs. Dans certains courriels, il est en effet question de la sensibilité politique de ces études. N'appartient-il pas aux responsables politiques de se prononcer sur cette sensibilité? De plus, certains de ses collègues lui ont demandé explicitement de transmettre les études de Lockheed Martin. Par surcroît, des questions ont été posées à ce sujet au Parlement.

Het SPO en de US Air Force bevestigen de versie van kolonel Letten, net als generaal Debaene. Ten tijde van de studies van Lockheed Martin bestonden die nota en de antwoorden van het SPO echter nog niet. Op basis waarvan heeft kolonel Letten toen geoordeeld dat de studies van Lockheed Martin niet relevant waren? Ondertussen kunnen wij aantonen dat zijn inschatting, zoals gereflecteerd in de nota van de IKW van 2015, niet volledig correct is en uitgaat van een aantal vooroordelen. Anderzijds was er wel de expertise van de toenmalige materiaalbeheerder van de F-16, kolonel Decrop, samen met de studies van Lockheed Martin. Ik vind dat kolonel Letten die zaken ten onrechte als onvoldoende relevant heeft ingeschat.

Die IKW-nota 2015 is opgesteld met input van ACCaP, maar blijkbaar zonder input van de toenmalige vlootbeheerder F-16. Ook dat vind ik zeer bizar, vermits die laatste toch perfect op de hoogte was van de vloot F-16's en de toenmalige staat daarvan.

Van de mensen van Lockheed wil ik straks vernemen op welke basis de antwoorden van SPO van enkele weken geleden werden opgesteld? Heet Defensie inderdaad een aantal zeer zware operationele scenario's bezorgd, op basis waarvan SPO heeft gezegd dat die belasting van onze F-16's te zwaar was voor langer gebruik? In dat geval zijn de antwoorden van SPO natuurlijk minder geloofwaardig dan de studies van Lockheed Martin.

**01.53 Rudy Debaene (Nederlands):** De heer Top vraagt mij hoe het komt dat ACCaP bezig was met andere dingen. De vorige minister had beslist om de studie op te starten en een lastenboek voor een dergelijk investeringsprogramma schrijft men niet op een maand, vandaar dus mijn antwoord dat ACCaP met andere dingen bezig was.

Als ik verwijs naar de 3,5 of 3,6 miljard euro, is dat niet omdat er op dat ogenblik een beslissing was genomen, want die was nog niet genomen. Die cijfers golden echter als raming toen wij met de aanvraag voor een voorafgaandelijk akkoord in maart 2017 naar de ministerraad zijn gegaan.

Le SPO et l'US Air Force confirment la version du colonel Letten, de même que le général Debaene. Toutefois, à l'époque où les études de Lockheed Martin ont été rendues publiques, cette note et les réponses du SPO n'existaient pas encore. Sur quelle base, le colonel Letten a-t-il dès lors jugé à ce moment-là que les études de Lockheed Martin n'étaient pas pertinentes? Nous pouvons démontrer aujourd'hui que son jugement, tel qu'il transparaît dans la note du groupe de travail intercabinets de 2015, n'est pas tout à fait correct et est entaché de certains préjugés. D'autre part, il y avait quand même l'expertise du colonel Decrop qui était à l'époque gestionnaire du matériel pour les F-16, expertise à laquelle s'ajoutent les études de Lockheed Martin. J'estime que le colonel Letten a eu tort de considérer ces éléments comme insuffisamment pertinents.

La note présentée au groupe de travail intercabinets a été rédigée sur la base des informations fournies par la cellule ACCaP mais apparemment sans que le gestionnaire de la flotte des F-16 de l'époque y ait été associé. Cela me semble bizarre, d'autant plus que ce dernier était parfaitement au courant de la flotte des F-16 et de l'état dans lequel elle se trouvait à cette époque-là.

Je souhaiterais que les représentants de Lockheed me disent tout à l'heure sur quelle base les réponses que le SPO a fournies il y a quelques semaines ont été élaborées. Le département de la Défense a-t-il effectivement fourni un certain nombre de scénarios particulièrement lourds, ce qui a amené le SPO à affirmer qu'il était inenvisageable de prolonger la durée de vie de nos F-16 dans ces conditions? Dans l'affirmative, les réponses du SPO sont bien évidemment moins crédibles que les études de Lockheed Martin.

**01.53 Rudy Debaene (en néerlandais):** M. Top me demande pourquoi l'ACCaP accomplissait d'autres tâches. Le ministre précédent avait décidé de lancer l'étude et un cahier des charges pour ce type de programme d'investissement ne se rédige pas en un mois. C'est la raison pour laquelle j'ai répondu que l'ACCaP réalisait d'autres tâches.

Si j'évoque le montant de 3,5 ou 3,6 milliards d'euros, ce n'est pas parce qu'une décision était prise à ce moment-là étant donné qu'elle ne l'était pas encore. Nous nous sommes servis de ces chiffres à titre d'estimation lorsque nous nous sommes rendus au Conseil des ministres en mars 2017 pour demander la conclusion d'un accord préalable.

Er was zeker nog geen goedkeuring voor een procedure, dat was ook niet de bedoeling, want nogmaals, dit zijn complexe dossiers die veel werk vergen.

In elk vervangingsprogramma verrichten wij op voorhand heel wat voorbereidend werk. Eerst bekijken we wat wij nodig hebben, vervolgens waar we dat kunnen krijgen en dan wat dat kost. Dat alles samen bepaalt of een project kan worden gelanceerd volgens de budgettaire middelen.

Op de vraag over de kostprijs van het plan B moet ik vandaag het antwoord schuldig blijven. Ik heb dit niet onderzocht en dit was ook niet de bedoeling van mijn bijkomende vragen in mijn nota van 26 maart 2018 aan SPO.

De bedoeling was om te zien of wij al dan niet langer zouden kunnen vliegen. Dat daar een aantal cijfers in staan, is handig meegenomen, want de nota van november 2015 bevat een bijlage F, met daarin een onderdeel, opgesplitst in verschillende domeinen, met de prijzen. Zo heb ik de gegevens die ik op 5 april 2018 heb gekregen, kunnen vergelijken met de cijfers over alle Avionics van de tabel uit de nota van 2015. De orde van grootte van die cijfers was dezelfde, zodat ik iets gelijkaardigs veronderstel voor de andere cijfers. We hebben die bijlage F van de nota van november 2015 dus niet geactualiseerd.

**01.54 Hendrik Bogaert (CD&V):** Is generaal Debaene bereid om dat voor ons uit te rekenen?

**01.55 Rudy Debaene (Nederlands):** Als wij die opdracht krijgen, zullen wij dat doen.

**01.56 Peter Letten (Nederlands):** Ik was al jaren op de hoogte dat wij bepaalde metingen doen om ons structuurprogramma te sturen. Eind 2016 stelde Lockheed Martin ons de vraag of wij geïnteresseerd waren in force structure projection. Wij zijn daarop ingegaan. Hiervoor werden geen bijkomende kosten aangerekend. In april 2017 krijgen wij een voorstelling op basis van de verzamelde gegevens, die eerder verrassend was. Ik heb telkens meer info aan mijn mensen gevraagd, een laatste keer na de mail van 19 mei 2017. Voor mij en mijn medewerkers was het niet duidelijk wat er precies achter de nota van Lockheed Martin zat. Wij zagen dat document het eerst in april 2017. In mei 2017 vroeg ik aan mijn team, in een mail gericht aan mijn collega en met twee andere medewerkers in cc,

Aucune procédure n'avait en tout cas encore été approuvée et ce n'était, du reste, pas le but car je le répète, il s'agit de dossiers complexes qui nécessitent énormément de travail.

Un travail de préparation considérable est réalisé en amont pour chaque programme de remplacement. Nous analysons tout d'abord nos besoins, nous déterminons ensuite quelles sont les entreprises qui peuvent les satisfaire et enfin, nous étudions le coût. L'addition de ces différents éléments détermine si, sur la base des moyens budgétaires disponibles, un projet peut être lancé.

Je ne peux pas répondre aujourd'hui à la question sur le coût du plan B. Je n'ai pas étudié cette option et ce n'était, en outre, pas l'objet des questions supplémentaires que j'ai adressées au SPO dans ma note du 26 mars 2018.

L'objectif était de vérifier si nos avions pouvaient ou non voler plus longtemps. Le fait qu'un certain nombre de chiffres étaient communiqués a été pour moi un avantage car la note de novembre 2015 contient une annexe F comportant un volet scindé en différents domaines, avec une indication des prix. J'ai ainsi pu comparer les données que j'avais reçues le 5 avril 2018 avec les chiffres sur l'avionique figurant dans le tableau de la note de 2015. Ces chiffres étaient du même ordre de grandeur et j'ai donc supposé qu'il en allait de même pour les autres chiffres. Nous n'avons donc pas actualisé l'annexe F de la note de novembre 2015.

**01.54 Hendrik Bogaert (CD&V):** Le général Debaene est-il disposé à chiffrer pour nous ce projet?

**01.55 Rudy Debaene (en néerlandais):** Si on nous le demande, on le fera.

**01.56 Peter Letten (en néerlandais):** Je savais depuis des années que nous opérons certaines mesures afin de gérer le programme d'analyse de structure. Fin 2016, Lockheed Martin nous a proposé l'instrument de la *force structure projection* et nous l'avons accepté. Cela n'a pas donné lieu à des frais supplémentaires. En avril 2017, nous avons reçu une présentation plutôt surprenante sur la base des données récoltées. À chaque fois, j'ai demandé des informations supplémentaires à mes collaborateurs, la dernière fois à la suite du mail du 19 mai 2017. Pour mes collaborateurs et moi-même, la portée de la note de Lockheed Martin n'était pas tout à fait claire. Nous avons pris connaissance de cette note en avril 2017. En mai 2017, j'ai demandé des informations

meer informatie. Tot op de dag van vandaag is het voor mij nog altijd niet duidelijk hoe de vork in de steel zit.

**01.57 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Kolonel Letten laat nu uitschijnen dat hij openstond voor meer info over de methodologie van Lockheed Martin. Hij spreekt over mei 2017. Hoe verklaart hij dan dat hij op 11 december 2016 al een mail gestuurd heeft, waarin hij schrijft dat hij hoopt dat niemand denkt dat een levensduurverlenging kan? Dat getuigt niet van een open geest.

**01.58 Peter Letten** (*Nederlands*): Ik heb gezegd dat mijn aandacht drie keer getrokken werd. De eerste keer was in juni 2016, toen de materiaalbeheerder mij een mail stuurde met een gelijkaardige projectie, maar niet van Lockheed. Dat ging toen om een intern document op basis van het FACE-systeem. In december reageerde ik daarop omdat ik ervoor wilde waarschuwen dat niet de verkeerde conclusie getrokken mocht worden als zouden er meer dan 8.000 vliegreuren gevlogen kunnen worden.

Ik ben van het volgende nog steeds rotsvast overtuigd: indien we, met de beperkte data die wij hebben, met gegevens over slechts 10% van de vluchten en met de foutenmarge die Lockheed zelf toegeeft, nu aan Lockheed zouden vragen om een document te ondertekenen waarin men de levensduur van de vloot verlengt tot 9.500 uren, dat zij dat zullen weigeren.

**01.59 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Dat vroeg ik niet. Kolonel Letten zegt hier eerst dat hij vragen heeft over de methodologie van Lockheed, maar dat hij een open geest heeft. Toch reageerde hij reeds een half jaar eerder op een intern document dat hij hoopt dat niemand denkt dat een levensduurverlenging mogelijk is.

Op 23 mei 2016 spreekt Lockheed voor het eerst uit dat de Belgische F-16's misschien langer in de lucht kunnen blijven in aanwezigheid van drie mensen van Defensie. Dan komt het aanbod met een projectietool. Onmiddellijk zegt kolonel Letten dat hij hoopt dat niemand zal denken dat een levensduurverlenging kan.

supplémentaires à mon équipe dans un mail adressé à mon collègue et à deux autres collaborateurs en copie. À ce jour, je ne connais toujours pas les tenants et les aboutissants de cette question.

**01.57 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Le colonel Letten donne à présent l'impression qu'il était disposé à recevoir davantage d'informations sur la méthodologie de Lockheed Martin. Il évoque le mois de mai 2017. Comment explique-t-il dès lors qu'il avait déjà envoyé un courriel le 11 décembre 2016 dans lequel il écrivait qu'il espérait que personne ne pensait qu'une prolongation de la durée de vie des avions était envisageable? Cette position ne témoigne guère d'une grande ouverture d'esprit.

**01.58 Peter Letten** (*en néerlandais*): J'ai dit que mon attention avait été attirée à ce sujet à trois reprises. La première fois était en juin 2016, lorsque le gestionnaire du matériel m'a fait parvenir un courriel avec une projection comparable mais qui ne provenait pas de Lockheed. Il s'agissait à l'époque d'un document interne basé sur le système FACE. J'y ai réagi en décembre étant donné que je voulais éviter que des conclusions erronées soient tirées de ces informations et que certains croient qu'il serait possible de dépasser le niveau des 8 000 heures de vol.

Je suis toujours intimement convaincu que Lockheed refuserait de signer un document prolongeant la durée de vie de la flotte jusqu'à 9 500 heures compte tenu des données limitées dont nous disposons, qui ne portent que sur 10 % des vols, et de la marge d'erreurs admise par le constructeur lui-même.

**01.59 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Tel n'était pas le but de ma question. Le colonel Letten commence par dire qu'il s'interroge sur la méthodologie de Lockheed mais reste ouvert. Mais il y a six mois, il avait déjà réagi à un document interne en affirmant qu'il espérait que personne ne pensait qu'un prolongement de la durée de vie était possible.

Le 23 mai 2016, Lockheed déclare pour la première fois, en présence de trois représentants de la Défense, que les F-16 belges pourraient peut-être rester opérationnels plus longtemps. La proposition de recourir à un outil prévisionnel a été formulée dans la foulée. Le colonel Letten affirme d'emblée qu'il espère que personne ne pensera qu'une prolongation de la durée de vie est envisageable.

**01.60 Peter Letten (Nederlands):** In juni 2016 heb ik voor het eerst een projectie gezien op basis van punten, opgesteld door mijn eigen mensen. Dat was nieuw voor mij. Toen schrok ik dat men dit kon afleiden uit de grafieken. In december heb ik gezegd om meer informatie te vragen. Op 24 juni 2016 was er een briefing met de materieelbeheerder. Ik heb dat ook aan de FIA meegedeeld.

Op de voorstelling van Lockheed zullen waarschijnlijk de twee mensen van Defensie aanwezig geweest zijn die in de VS zitten, namelijk de Belgian senior country representative en de country representative. Zij nemen namelijk aan al die meetings deel.

Ook vandaag ben ik er niet van overtuigd dat die projecties een correcte weergave van de situatie zijn. In mei 2017 stuurde ik een mail naar mijn collega om meer informatie aan Lockheed Martin te vragen, want ik heb nog steeds veel vragen over de methode.

**01.61 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** In mei 2017 stelde u nog vragen over de methode, maar toch wilde u al in december 2016 beletten dat sommigen zouden denken dat een levensduurverlenging mogelijk is.

**01.62 Peter Letten (Nederlands):** Ik ben pas in mei 2017 op de hoogte gebracht van de *force structure projection tool* van Lockheed Martin. In december 2016 ging het over die grafiek die zonder context en randvoorwaarden in een presentatie stond.

**01.63 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Op 15 juni werd u nochtans geïnformeerd over de *soft* en *hard SLEP* van Lockheed Martin. Dan was u toch op de hoogte? Hoewel u het tegendeel beweert, getuigt dat van een gesloten geest met een duidelijke voorkeur. U gaf alleen maar de indruk dat u in mei 2017 nog een zeer open geest had.

**01.64 Peter Letten (Nederlands):** Ik ben daar nu nog van overtuigd.

**01.65 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Dan moet u nu niet zeggen dat u in mei 2017 nog een aantal methodologische vragen had voor Lockheed Martin om te kunnen beoordelen of het nog een denkspoor was. Volgens de mailreconstructie had u uw oordeel al klaar in december 2016. Dat is

**01.60 Peter Letten (en néerlandais):** En juin 2016, j'ai pu prendre connaissance pour la première fois, d'une projection établie par mon équipe, sur la base de points. C'était pour moi une nouveauté. Je suis resté pantois en voyant qu'il était possible de faire ces déductions à partir de simples graphiques. En décembre, j'ai demandé des informations complémentaires. Le 24 juin 2016, un briefing a été organisé avec le gestionnaire du matériel. Je l'ai également signalé au FAI.

Je pense que deux représentants de la Défense travaillant aux États-Unis, en l'occurrence le *Belgian senior country representative* et le *country representative* ont probablement dû assister à la présentation de Lockheed Martin. Ils participent à toutes les réunions de ce type.

Aujourd'hui encore, je ne suis pas convaincu que ces projections reflètent fidèlement la situation. En mai 2017, j'ai envoyé un courriel à mon collègue, le priant de demander des informations complémentaires à Lockheed Martin, car je me pose encore énormément de questions sur la méthode employée par cet avionneur.

**01.61 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** En mai 2017, je vous ai encore interrogé à propos de la méthode mais vous avez malgré tout voulu empêcher, dès décembre 2016, que certains pensent qu'une prolongation de la durée de vie était possible.

**01.62 Peter Letten (en néerlandais):** Je n'ai été informé qu'en mai 2017 du *force structure projection tool* de Lockheed Martin. En décembre 2016, il s'agissait de ce graphique qui se trouvait, hors contexte et sans précision des conditions secondaires, dans une présentation.

**01.63 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Le 15 juin, vous avez pourtant été informé à propos du *soft SLEP* et du *hard SLEP* de Lockheed Martin. Vous étiez donc au courant? Bien que vous affirmiez le contraire, cela témoigne d'une absence d'ouverture d'esprit et d'une préférence manifeste. En mai 2017, vous avez uniquement voulu donner l'impression que vous étiez très ouvert d'esprit.

**01.64 Peter Letten (en néerlandais):** J'ai toujours cette conviction.

**01.65 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Dans ce cas, vous ne devez pas venir dire qu'en mai 2017, vous souhaitiez encore poser une série de questions méthodologiques à Lockheed Martin afin de pouvoir déterminer si la prolongation méritait toujours réflexion. Selon la reconstitution de

problematisch.

l'échange de mails, votre opinion était déjà faite en décembre 2016. Voilà qui pose problème.

**01.66 Peter Letten (Nederlands):** Ons doel was en is nog steeds om de 8.000 vlieguren te halen. We kunnen dat pas halen als we elk vliegtuig individueel monitoren. Ik ben drijvende kracht achter het proces om in elk vliegtuig een IAT-recorder te krijgen, terwijl de Denen, Nederlanders en Noren hebben afgehaakt. Het doel is niet levensduurverlenging, want daar geloof ik niet in. De grote uitdaging is om de 8.000 te halen.

**01.66 Peter Letten (en néerlandais):** Atteindre les 8 000 heures de vol a toujours été et demeure notre objectif. Nous ne pourrions y réussir qu'en procédant à un monitoring de chaque appareil. Alors que les Danois, les Néerlandais et les Norvégiens y ont renoncé, je reste partisan de l'installation d'un enregistreur de vol à bord de chaque avion. L'objectif n'est pas de prolonger leur durée de vie, car je n'y crois pas. Le défi majeur sera d'atteindre les 8 000 heures de vol.

**01.67 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Het probleem is net dat u er niet in gelooft. Aan de andere kant heb je de materiaalbeheerder F-16 die dat wel doet, daarin bevestigd door de tweede studie van Lockheed Martin.

**01.67 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Le problème est justement que vous n'y croyez pas. De l'autre côté, vous avez le gestionnaire du matériel pour les F-16 qui, lui, y croit. Et il est conforté dans son attitude par la seconde étude de Lockheed Martin.

**01.68 Peter Letten (Nederlands):** Ik geloof er niet in als tool voor levensduurverlenging, wel als opvolgingstool om met onze F-16's aan de 8.000 vlieguren te geraken.

**01.68 Peter Letten (en néerlandais):** Je n'y crois pas en tant qu'outil de prolongation de la durée de vie des F-16. Mais j'y crois en tant qu'outil de suivi capable d'amener nos F-16 à atteindre 8000 heures de vol.

**01.69 Julie Fernandez Fernandez (PS):** De heer Letten heeft eerst gezegd dat er twee standpunten waren, twee ingenieurs die het niet met elkaar eens zijn. Vervolgens suggereert hij dat de waarheid misschien in het midden ligt. Als er twijfels en vraagtekens waren, waarom heeft men dat dan niet aan de heer Dupont gemeld?

**01.69 Julie Fernandez Fernandez (PS):** M. Letten a commencé en disant qu'il y avait deux points de vue, deux ingénieurs qui ne sont pas d'accord. Ensuite, il suggère que la vérité est peut-être entre les deux... Pourquoi, s'il y avait des doutes et des questions, ne pas en avoir fait part à M. Dupont?

Ik hoop dat u bedoelt dat optie B niet werd becijferd op basis van de meest recente gegevens, maar dat dit gebeurd is toen de regering u vroeg de verschillende opties te bestuderen, en dat haar besluit cijfermatig onderbouwd is.

J'espère que vous dites bien que l'option B n'a pas été chiffrée au vu des derniers éléments, mais qu'elle le fut lorsque le gouvernement vous a demandé d'étudier les différentes options, et que sa décision a bien été prise sur base chiffrée.

**01.70 Peter Letten (Nederlands):** Er bestaan te weinig historische gegevens over onze luchtvloot. Lockheed is gewoon om te werken met vliegtuigen waar wel van bij het begin IAT op zit. Ik krijg als vlootbeheerder zulke informatie met mondjesmaat binnen. In mei heb ik daarom gevraagd om meer uitleg, maar ik heb geen antwoord gekregen en weet dus niet hoe die tool werkt in het kader van het vlootbeheer. Ik weet ook dat ik nog altijd problemen heb om die recorders aan de praat te krijgen op onze F-16's.

**01.70 Peter Letten (en néerlandais):** Il existe trop peu de données historiques concernant notre flotte aérienne. Lockheed a l'habitude de travailler avec des avions équipés dès le départ de l'IAT. En ma qualité de gestionnaire de la flotte, je ne reçois ces informations qu'au compte-gouttes. C'est ce qui m'a amené au mois de mai dernier à demander plus d'explications à Lockheed, mais je n'ai pas obtenu de réponses et je ne sais donc pas comment cet outil fonctionne dans le cadre de la gestion de la flotte. Je sais en outre que j'ai encore du mal aujourd'hui à faire fonctionner les enregistreurs embarqués sur nos F-16.

Ik blijf zeggen dat die document niet geschikt is om te beslissen over een levensduurverlenging. Daarom ook ben ik er niet mee naar een hoger

Je persiste à dire que ce document n'est pas adéquat pour faire pencher la balance en faveur d'une prolongation de la durée de vie des F-16.

echelon gegaan. Hoogstens is de tool geschikt in het kader van vlootbeheer. Zoals Lockheed zegt: hoe meer data men krijgt, hoe accurater de tool. Maar nogmaals: we hebben geen technische gegevens van het begin.

Wij hebben geen levensduurverlenging gevraagd. Mochten wij een studie over de levensduurverlenging hebben gevraagd en mocht Lockheed dan met zo'n grafiek komen aanzetten, dan zou ik hier helemaal anders spreken. Wij hebben een tool gevraagd om tot de 8.000 uur te raken en er komt een grafiek uit die verkeerd geïnterpreteerd kan worden.

Men heeft nooit gevraagd op die manier tot een levensduurverlenging te gaan. Men heeft het wel gevraagd in het kader van de nota uit 2014. Er is dus wel een analyse gebeurd naar de levensduurverlenging, maar niet op deze eenvoudige manier.

**01.71 Rudy Debaene (Frans):** Wanneer ik zeg dat we optie B niet herberekend hebben, moet ik er ook wel bij vermelden dat we deze hypothese in de nota van november 2015 hebben berekend en uitkwamen op een budget van 2,4 miljard euro om de vloot te behouden tot in 2035.

Op basis van de gegevens waarover ik beschikte, heb ik het antwoord op mijn nota van eind maart 2018 gecheckt in het pakket van Avionix. In het voorstel van Lockheed, waarin ze stellen dat ze dit niet in een contractuele context gebruiken, komen we uit op een miljard dollar, een bedrag dat vergelijkbaar is met het pakket in document 15 en bijlage.

Ik heb dus gezegd dat dat bedrag gelijkwaardig is met het bedrag dat in de nota van november 2015 wordt vermeld en dat de andere grootteordes voor de andere aan te passen elementen in dezelfde lijn liggen. Maar we hebben niet gevraagd om de gegevens in deze bijlage te vernieuwen.

**01.72 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Heeft men opnieuw gevraagd om de kosten van een verlenging te ramen toen deze meest recente gegevens een kleine maand geleden bekend werden?

**01.73 Yves Dupont (Frans):** Volgens onze procedures is er geen reden waarom een N-1 zijn N+1 niet zou aanspreken, wanneer hij het niet eens is met zijn N. Indien de adjunct van kolonel Letten het niet eens was met hem had hij bij mij kunnen

Voilà pourquoi je ne l'ai pas transmis à un échelon supérieur. Au mieux, cet outil est approprié dans le cadre de la gestion de la flotte. Comme le dit Lockheed: plus on reçoit de données et plus l'outil est précis. Mais je le répète: depuis le début nous ne recevons pas de données techniques.

Nous n'avons pas dit que nous étions demandeurs d'une prolongation de la durée de vie de nos F-16. Si nous avons sollicité une étude sur cette prolongation et si Lockheed nous avait présenté ce type de graphique, je tiendrais aujourd'hui un tout autre discours. Nous avons demandé un outil qui permettrait à nos F-16 d'atteindre 8000 heures de vol et on nous a envoyé un graphique qui peut être mal interprété.

Nous n'avons jamais demandé de cette manière une prolongation de la durée de vie des F-16 mais cette demande a été présentée dans le cadre de la note de 2014. Il y a donc bel et bien eu une analyse concernant cette prolongation mais tout cela ne s'est pas déroulé aussi simplement.

**01.71 Rudy Debaene (en français):** Quand je dis qu'on n'a pas recalculé l'option B, dans la note de novembre 2015, ce cas de figure a été calculé et on est arrivé à un budget de 2,4 milliards d'euros pour garder la flotte jusqu'en 2035.

Sur la base des données de la réponse à ma note de fin mars 2018, j'ai vérifié dans le paquet de Avionix. Dans la proposition de Lockheed où ils disent ne pas utiliser cela dans un contexte contractuel, on arrive à un milliard de dollars, montant comparable au paquet repris dans le document 15 avec son annexe.

J'ai donc dit que ce montant est équivalent au montant repris dans la note de novembre 2015 et que les autres ordres de grandeur pour les autres éléments à adopter sont dans la même ligne. Mais on n'a pas demandé de renouveler les données de cette annexe.

**01.72 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Depuis les derniers éléments apparus depuis près d'un mois, on a redemandé une budgétisation de ce que coûterait un prolongement?

**01.73 Yves Dupont (en français):** Dans nos procédures, quand un N-1 n'est pas d'accord avec son N, il n'y a pas de raison qu'il ne puisse pas aller voir son N+1. Si l'adjoint du colonel Letten n'était pas d'accord avec celui-ci, il pouvait venir me voir.

aankloppen.

Maar dat heeft hij niet gedaan.

Mais il ne l'a pas fait.

*(Nederlands)* Als kolonel Letten de chef Defensie en de minster zou willen informeren, moet hij dit op een zeer formele manier doen. Mocht ik eerder in het bezit zijn geweest van die informatie, zou ik dat via een informeel kanaal hebben kunnen bespreken. Hoe hoger in de hiërarchie, hoe gemakkelijker het is om informatie eerst op een informele manier te bespreken.

*(En néerlandais)* Si le colonel Letten veut informer le Chef de la Défense et le ministre, il doit le faire de manière très officielle. Si j'avais été plus tôt en possession de cette information, j'aurais pu en discuter par le biais d'un canal officieux. Plus on est à un degré élevé de la hiérarchie, plus il est facile de discuter d'abord d'une information de manière officieuse.

**01.74 Rudi Decrop (Frans):** Dankzij het MNFP-programma (F-16 Multinational Fighter Program) hebben we heel wat geld kunnen besparen bij de ontwikkeling en het beheer van de F-16's. Als de andere landen (de Verenigde Staten en vier Europese landen) overstappen op een ander type vliegtuig, houdt de samenwerking in het kader van het programma op te bestaan.

**01.74 Rudi Decrop, (en français):** Le programme MNFP (F-16 Multinational Fighter Program) nous a permis d'épargner de l'argent dans le développement et l'exploitation du F-16. Si les autres pays (les États-Unis et quatre pays européens) passent à un autre type d'avion, nous ne pouvons plus nous associer au sein du MNFP.

Kunnen we samenwerken met de Verenigde Staten in de C/D-versie van de F-16? Ja, als we kiezen voor upgrades van de radar, cockpit, centrale computer en generator: dan hebben we, ondanks een verschil in structuur, opnieuw identieke elektronica en luchtvaartelektronica.

Peut-on s'associer aux États-Unis dans la version C/D du F-16? Oui, si nous optons pour les upgrades radar, cockpit, ordinateur central et génératrice: alors, malgré une différence de structure, nous retombons sur une électronique, une avionique identiques.

Wat de vraag om informatie achter te houden betreft, werd tijdens de vergadering van juni 2016 aan het eind van de presentatie gevraagd de informatie onder de tafel te houden.

Concernant la demande de dissimulation d'information, lors du meeting de juin 2016, à la fin de la présentation il a été demandé que ces informations ne sortent jamais.

**01.75 Damien Thiéry (MR):** Van wie kwam die vraag?

**01.75 Damien Thiéry (MR):** Qui a demandé cela?

**01.76 Rudi Decrop (Frans):** Mijn toenmalige meerdere, kapitein Pingot.

**01.76 Rudi Decrop (en français):** Mon supérieur à l'époque, le capitaine Pingot.

Toen bij Lockheed een tweede studie werd besteld, werd opnieuw gevraagd geen informatie te verspreiden. Tijdens een briefing in de derde cyclus mocht geen informatie van hoog niveau (over de levensduur van F-16's, de vergelijking tussen vervanging en verlenging) op een forum met hogere officieren worden besproken. Dat is toch merkwaardig!

Ensuite, lors de la demande de la deuxième étude, vers Lockheed, il a encore été demandé de ne pas diffuser ces informations. Lors d'un briefing au 3<sup>e</sup> cycle, il est curieux qu'on ne puisse pas discuter une information de haut niveau (la durée de vie des F-16, la comparaison entre remplacement et prolongation) dans un forum qui rassemble des officiers supérieurs.

Men zou zelfs aan SABCA gevraagd hebben deze informatie te verbergen! Op de vergadering van 6 april 2017 met Lockheed, toen ons de nieuwe directeur van Lockheed werd voorgesteld, verschoof de discussie over F-16's naar de F-35 en de kostprijs ervan.

On aurait même demandé à la SABCA de cacher ces informations! Le 6 avril 2017 avec Lockheed, alors qu'on nous présentait un nouveau directeur de Lockheed, la discussion sur le F-16 a dévié vers le F-35 et son coût.

Men had het onder meer over het kostenplaatje voor de F-35's en de verlenging van de levensduur

Ont été évoqués notamment le coût des F-35 et l'extension de la durée de vie des F-16; mon

van de F-16's; mijn superieur, een vertegenwoordiger van Lockheed Martin en een lobbyist hebben gevraagd om die informatie onder de tafel te houden. Dat is choquant!

supérieur, un représentant de Lockheed Martin et un lobbyiste ont demandé de taire cette information. C'était choquant.

Mijnheer Dallemagne, ik heb weinig informatie over de maatschappelijke terugverdieneffecten van de verlenging van de levensduur van de F-16's. Voor de hele cluster van bedrijven rond de F-16's in België zal er meer werk zijn, want ze zullen de kits moeten installeren, maar ik kan de terugverdieneffecten niet inschatten.

Monsieur Dallemagne, j'ai peu d'informations sur les retours sociétaux de l'extension des F-16. Toutes les firmes qui tournent autour de ces avions F-16 en Belgique devraient avoir plus de travail car elles devront installer les kits mais je ne peux évaluer ces retours.

*(Nederlands)* De Vriendt vroeg of de CHOD, de MOD of generaal Debaene mij gecontacteerd heeft in de laatste dagen om dit onderwerp te bespreken. Het antwoord is neen. Alles werd voorbereid in hun eigen team. De CHOD heeft mij gecontacteerd direct na de zaak, om te vragen of ik niet gecompromitteerd zou worden in andere problemen.

*(En néerlandais)* M. De Vriendt a demandé si le CHOD, le MOD ou le général Debaene m'a contacté au cours des derniers jours pour discuter de ce thème. La réponse est non. Tout a été préparé au sein de leur propre équipe. Le CHOD m'a contacté directement après l'affaire pour me demander si je n'étais pas compromis dans d'autres problèmes.

*(Frans)* Ik heb de kwestie van de in de vliegtuigen te plaatsen recorders al aangekaart. Volgens mij is de memo van Lockheed bruikbaar en moet die niet besproken worden door Belgische ingenieurs. We zijn in België niet uitgerust om statistieken van tienduizenden vliegers of de resultaten van de inspecties van onze volledige vloot over dertig jaar in detail te analyseren.

*(En français)* J'ai déjà abordé la question des *recorders* qu'il faut installer dans les avions. Selon moi, le mémo de Lockheed est tout à fait valable et ne doit pas être discuté entre ingénieurs belges. En Belgique, nous ne disposons pas des compétences nécessaires pour analyser en détail les statistiques issues de dizaines de milliers d'heures de vol ainsi que les résultats des inspections dans toute notre flotte depuis trente ans.

**01.77 Peter Letten** *(Nederlands)*: Ik heb altijd geweten dat SABCA toegang heeft, want SABCA neemt deel aan die meetings. Ik kan mij niet inbeelden dat ik gezegd zou hebben dat SABCA dat niet mag weten.

**01.77 Peter Letten** *(en néerlandais)*: J'ai toujours su que la SABCA avait accès à ces informations, étant donné que la société participe à ces réunions. Je n'ai pas pu dire que la SABCA ne devait pas avoir connaissance de ces éléments.

Als ik een grafiek krijg zonder randvoorwaarden, waarop een levensduurverlenging staat, dan kan het zijn dat ik dan waarschuw om die informatie niet te misbruiken. Ik kan het mij niet herinneren.

Si je reçois un graphique dépourvu de toute condition annexe mais évoquant une prolongation du cycle de vie des avions, il se peut que je mette en garde les collègues pour qu'ils n'abusent pas de cette information. Je n'en ai pas souvenir.

Toen de mail van 10 mei kwam, was ik met verlof. Mijn vervanger kon toen de hogere echelons op de hoogte brengen, maar hij heeft dat ook niet gedaan. Hij heeft een mail gestuurd naar drie mensen, een kolonel en twee generaals.

Lorsque le courriel du 10 mai est arrivé, j'étais en congé. Mon remplaçant a eu la possibilité d'en avertir ses supérieurs, mais il ne l'a pas fait. Il a envoyé un courriel à trois personnes, un colonel et deux généraux.

In twee opeenvolgende meetings heb ik gevraagd naar de randvoorwaarden. Nooit kreeg ik het antwoord dat de data uit het verleden volledig te vertrouwen zijn. Nooit is er gezegd dat Lockheed Martin 9.500 vliegers zou garanderen. Er zijn nog steeds zo veel vraagtekens. Ik heb opnieuw om meer informatie gevraagd. Ik vond het niet nuttig om mijn baas daarvan op de hoogte te brengen. Ik

Au cours de deux réunions successives, je me suis enquis des conditions annexes. Je n'ai jamais reçu de réponse indiquant que les données du passé étaient fiables à 100 %. Il n'a jamais été dit que Lockheed Martin garantirait 9 500 heures de vol. Il reste énormément de questions en suspens. J'ai à nouveau demandé davantage d'informations. Je n'ai pas estimé nécessaire d'en avertir mon supérieur.

heb toegevoegd dat er voor mij geen nieuw element is om meer dan 8.000 uren te vliegen

J'ai ajouté qu'à mes yeux, aucun nouvel élément ne permettait de relever la barre des 8 000 heures de vol.

**01.78 Rudy Debaene (Nederlands):** De vraag of kolonel Decrop is gecontacteerd door mij, de CHOD of iemand anders om deze zaak voor te bereiden, is terecht. Wij hebben hem echter niet gecontacteerd, omdat hij momenteel een andere functie bekleedt. Sinds 20 maart verlopen mijn contacten met de materiaalbeheerder die luitenant-kolonel Decrop heeft opgevolgd, bij afwezigheid van kolonel Letten. Het lijkt me immers logisch dat ik voor die informatie mijn eigen ploeg aanspreek, die binnen de structuur DG MR werkt en waar men mijn vragen kan beantwoorden. Pas als de eigen mensen niet voldoende expertise in huis hebben om zulks te doen, gaat men misschien elders te rade. Maar dat was hier niet het geval.

**01.78 Rudy Debaene (en néerlandais):** La question de savoir si moi-même, le CHOD ou quiconque d'autre aurions pris contact avec le colonel Decrop pour préparer ce dossier est pertinente. Nous n'avons cependant pas fait cette démarche étant donné que le colonel Decrop assume actuellement une autre fonction. En l'absence du colonel Letten, depuis le 20 mars, mes contacts ont lieu avec le gestionnaire du matériel qui a succédé au lieutenant-colonel Decrop. Pour traiter ces informations, il me paraît en effet logique de m'adresser à ma propre équipe qui fait partie de la DG MR et est capable de répondre à mes questions. Je ne me tournerai peut-être vers d'autres personnes que si mon propre personnel ne dispose pas d'une expertise suffisante dans un domaine précis. Toutefois, tel n'était pas le cas en l'occurrence.

De **voorzitter:** Volgens mij zijn alle vragen beantwoord. Na een korte schorsing zullen de Amerikaanse luchtmacht en Lockheed Martin aan bod komen, en vervolgens het team ACCaP.

La **présidente:** Je pense que toutes les questions ont reçu une réponse. Après une brève interruption, nous entendrons les représentants de la force aérienne américaine et de Lockheed Martin, puis les membres de l'équipe ACCaP.

De openbare hoorzitting wordt gesloten om 19.52 uur.

L'audition publique est levée à 19 h 52.