

COMMISSIE VOOR DE  
LANDSVERDEDIGING

van

WOENSDAG 18 APRIL 2018

Namiddag

---

COMMISSION DE LA DÉFENSE  
NATIONALE

du

MERCREDI 18 AVRIL 2018

Après-midi

---

**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

**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

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

La réunion publique de commission est ouverte à 14.14 heures et présidée par Mme Karolien Grosemans.

De **voorzitter**: Goedemiddag, collega's.

Het tweede panel, het team Materiaalbeheer, is voltallig. Ik heet u hartelijk welkom en ik ben blij dat u hier op vrijwillige basis aanwezig bent.

Mag ik u vragen zich kort voor te stellen. Wat doet u precies binnen Materiaalbeheer? Wie dat wenst kan eerst een korte toelichting geven. Daarna open ik een vragenronde. Wie geen toelichting wenst te geven, kan gewoon wachten tot de vragenronde begint.

Luitenant-kolonel Decrop, mag ik met u starten?

**01.01 Rudi Decrop**: Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres de la commission, je suis le lieutenant-colonel Rudi Decrop. Je suis pour l'instant au département Stratégie de la Défense et je m'occupe des relations internationales bilatérales dans le cadre de la politique de défense de la Défense belge.

À l'époque des faits – je suppose que c'est cela qui intéresse –, j'étais le chef de la sous-section "avions de combat" au sein de la DG MR (Ressources matérielles) et j'ai effectué les études dans le cadre du suivi de la flotte F-16.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Indien u dat wenst, kan u nog een toelichting geven.

**01.02 Rudi Decrop:** Je vais expliquer et recadrer le contexte dans lequel les études dont on discute aujourd'hui ont été présentées par la firme Lockheed – et ce qu'on a fait avec ces études – et dans quel cadre elles ont été exportées par moi-même vers ma hiérarchie.

Je vais d'abord expliquer mon *background*.

J'ai 24 ans de carrière, principalement dans le monde F-16, dans la partie opérationnelle, ou la partie Force aérienne, avec 8 ans en unité opérationnelle, deux fois en missions opérationnelles. J'ai passé également une grande partie de mon temps dans la gestion du F-16 et de la fatigue des matériaux au sein de la DG MR – 4 ans dans le centre d'études "fatigue matériaux" à la Défense et de "recherches des fissures", 3 ans comme gestionnaire de matériel F-16 "structures", 3 ans comme officier de liaison "programme F-16" aux États-Unis et 2 ans, de 2015 à 2017, comme chef de la sous-section "avions de combat" au sein de la DG MR.

Les documents qui nous intéressent 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 Lockheed mais également avec tous les autres pays qui ont le F-16. Au mois de mai 2016, trois représentants de la Défense belge ont participé à cette réunion et sont revenus avec les résultats de l'étude Lockheed. Il y a énormément d'études qui sont discutées lors de ces réunions – cela dure une semaine – mais il y a une étude qui nous intéressait particulièrement: une étude qui nous annonçait une bonne nouvelle, c'est-à-dire que nos avions F-16, au niveau de la structure, la carrosserie pour certains, étaient en bon état. Ils étaient non seulement en bon état mais vu que les profils de vols avec lesquels nous avions volé lors des dernières années étaient moins contraignants que le profil de vol avec lequel le F-16 avait été "designé" au départ, ceci nous permettait de voler en moyenne 1 500 heures en plus avec notre flotte actuelle, sans modification.

C'est confirmé par des documents officiels de Lockheed fiables et basés sur des analyses conduites par la firme sur nos avions depuis une trentaine d'années. Les documents Roadmap F-16 sont régulièrement publiés pour la Belgique. Le dernier date de 2017 et contient une cinquantaine de pages apportant toutes les explications et les références des 95 études sur lesquelles se fonde le résumé qui nous a été donné au mois de mai. Tout ceci confirmait que nos avions volaient moins durement que prévu.

Au mois de mai 2016, je fais part à ma hiérarchie de ces bons résultats et de l'intérêt que l'on pourrait avoir à les exploiter dans le cadre d'un dossier de remplacement du F-16. Ensuite, la première analyse de Lockheed, présentée à la conférence de mai 2016, a été confirmée par une autre étude sur le *Force management* de notre flotte, commanditée en décembre 2016 et transmise en avril 2017. Ces résultats sont également basés sur des données qui ne sont évidemment pas reprises dans les cinq pages du résumé, mais qui sont référencées dans le dossier. J'en fais de nouveau part à ma hiérarchie en expliquant combien cela pourrait avoir un impact sur le dossier de remplacement du F-16. À notre niveau, il ne s'agit pas de décider ce qu'il convient de faire, mais de communiquer les données au chef de la Défense et au ministre de la Défense, lesquels, à leurs niveaux, peuvent informer le monde politique des résultats remarquables relatifs à la durée de vie de nos F-16.

Après avril 2017, j'ai été muté à un autre poste. Il m'a donc paru opportun, avant de changer de fonction, d'alerter ma hiérarchie ainsi que les personnes impliquées dans le dossier du remplacement du F-16 et dans le suivi de la flotte F-16, jusqu'au plus haut niveau: le *steering committee* F-16.

Pourquoi m'a-t-il paru important, à l'époque, de faire part de cette nouvelle?

Pour des raisons économiques, tout d'abord. En tant qu'officier d'état-major, gestionnaire de matériel au sein de la DG MR où la culture d'entreprise est l'efficacité, l'économie des moyens et la libération de budgets pour d'autres projets d'envergure, il m'a semblé important d'annoncer, après avoir fait des calculs de base, qu'on pouvait économiser plus ou moins 900 millions d'euros en six ans. Il est ici question de la différence entre l'exploitation du F-16 qui nous coûte environ 80 millions d'euros par an pour 11 000 heures de vol et 54 avions et le coût d'un avion remplaçant les F-16 qui a été estimé, par le bureau ACCaP, à environ 250 millions d'euros par an, ce qui représente une différence de 150 millions par an à multiplier par six. Il m'a donc semblé important de communiquer au plus haut niveau de la Défense une information qui pouvait avoir un impact non seulement sur le projet de remplacement du F-16, qui pouvait peut-être être décalé, mais également sur le budget de la Défense. En effet, le plan stratégique est d'une grande importance dans de nombreux domaines, notamment ceux du recrutement du personnel et de l'infrastructure. Je pense entre

autres aux unités volantes et à l'engagement de troupes supplémentaires dans certaines unités. Tous ces éléments me semblaient devoir être communiqués au plus haut niveau de la Défense puisque ce n'est pas à mon niveau qu'une telle décision doit être prise.

Le deuxième aspect a trait à la question de savoir pourquoi ne pas postposer quelque peu le remplacement du F-16 afin de gagner de la capacité aérienne. Nous avons actuellement 54 avions. Si nous diminuons notre flotte pour passer à 34 avions, cela aura un impact très important sur le nombre de pilotes, de techniciens, de troupes de support dans les unités. Or, ayant participé personnellement à des opérations à l'étranger pendant deux ans en tant que chef de sous-section à la DG MR, je sais qu'il est très important de disposer d'un nombre suffisant d'avions, de pilotes et de techniciens pour pouvoir tourner en opération. Nous sommes engagés avec les F-16 depuis plus de dix ans. Et c'est grâce au nombre suffisant de personnel que nous avons pu garantir les opérations durant cette période. À mon niveau, ce n'est de nouveau pas à moi de prendre la décision s'il faut garder 40 % d'avions en plus pendant un certain temps. Je transmets l'information aussi dans ce cadre.

Troisième motivation, qui me semblait évidente: c'est le manque de clarté dans certains programmes de remplacement d'avions actuels. Je pense que tout le monde peut lire quasi quotidiennement, hebdomadairement, ce qu'il se passe dans d'autres programmes de remplacement d'avions de chasse aujourd'hui. Il serait peut-être intéressant de retarder de quelques années l'achat du nouvel avion afin d'avoir la certitude lors de la signature du contrat qui engagera la Belgique pour 40 ans avec un budget de 250 millions d'euros par an.

Voici le résumé des éléments dont je disposais à l'époque, de 2016 à 2017, pourquoi j'ai fait part de ces éléments à ma hiérarchie et également aux personnes impliquées dans le programme F-16 et dans le programme de remplacement des F-16.

Je suis prêt à répondre, après l'intervention de mes collègues, à vos questions.

**01.03 Frédéric Givron:** Madame la présidente, chers membres de la commission, je suis le colonel Givron, le chef d'état-major de la composante Air depuis janvier 2017. Je ne fais donc pas partie de la Division générale des Ressources matérielles (DG MR).

Je n'ai pas de déclaration préalable à faire.

**01.04 Peter Letten:** Mijn naam is kolonel Peter Letten en ik ben tewerkgesteld sinds januari 2015 binnen het directoraat-generaal Material Resources, verantwoordelijke voor Aeronautical Systems, of vliegend materieel.

**01.05 Rudy Debaene:** Ik ben luitenant-generaal Rudy Debaene, directeur-generaal Material Resources. Het is al de derde of vierde keer dat ik hier zit, dus ik vermoed dat ik mij niet meer moet voorstellen.

**01.06 Yves Dupont:** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres de la commission, je suis l'amiral de division Yves Dupont.

Je suis, depuis fin mars 2017, le chef de la division Systèmes au sein de la Direction générale des Ressources matérielles. La division Systèmes comprend à la fois des unités d'appui tels que Rocourt, les centres de distribution de pièces de rechange, ou Ypres, mais également quatre sections d'état-major qui sont en charge de la gestion du matériel. L'une s'occupe du matériel naval, une autre s'occupe du matériel roulant, une troisième s'occupe du matériel support et la dernière s'occupe des matériels aéronautiques, dont le colonel Letten est le chef.

**01.07 Philippe Van den Put:** Mevrouw de voorzitter, beste commissieleden, ik ben majoor Philippe Van den Put.

Ik was van de zomer 2014 tot de zomer 2017 de contactpersoon binnen de Belgische Defensie met betrekking tot het F-16 MNFP-programma van de Verenigde Staten. In die hoedanigheid verzorgde ik de communicatie met de materieelbeheerder, zowel in België als in de Verenigde Staten.

**01.08 Antoon Boeykens:** Mevrouw de voorzitter, geachte leden van de commissie, mijn naam is kapitein Antoon Boeykens.

Ik ben sinds juli 2017 verantwoordelijke materieelbeheerder voor de NH90-helikopters. Tussen eind mei 2016 en eind juni 2017 was ik materieelbeheerder van de structuur van de F-16. In die hoedanigheid is ook mijn naam op de bewuste memo van Lockheed Martin gezet.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Collega's, ik open een eerste vragenronde.

**01.09 Alain Top** (sp.a): Heren, onze excuses dat de vergadering deze morgen wat is uitgelopen. Ik zal mij beperken tot een aantal specifieke vragen aan een aantal van de mensen die hier vanmiddag aanwezig zijn.

Ik begin bij kolonel Rudi Decrop. Mag ik in het Nederlands spreken? (*Instemming*)

Mijnheer Decrop, ik heb niet goed opgelet toen u zich voorstelde met betrekking tot uw anciënniteit. Kan u straks nog is zeggen hoeveel jaar u juist gespecialiseerd bent met betrekking tot de F-16's, zoals materiaalbeheerder?

Sommigen vroegen zich af, bijvoorbeeld in de media, waarom u niet rechtstreeks naar de minister bent gegaan met informatie die nu intussen al bekend is. Kan u dit toelichten?

Minister Vandeput en generaal Debaene hebben vorige week hier in de commissie gesteld dat er niet kan worden overgegaan tot een technische levensduurverlenging van onze F-16's. Evenmin kan hieromtrent een beslissing genomen worden omdat – ik citeer: "ten eerste, hiervoor 90% van de levensduur van onze toestellen moet gemonitord worden en, ten tweede, al onze F-16's uitgerust moeten zijn met sensoren, terwijl dat slechts bij 16 van onze 54 F-16's het geval is en er slechts 27 toestellen *provisions* voor dergelijke sensoren bezitten."

Is het effectief nodig dat 90 % van de totale levensduur gemonitord wordt? Is het ook nodig dat al onze F-16's uitgerust worden met sensoren of zijn er andere methodes, systemen of recorders om de vliegtuigbelasting en de gegevens die nodig zijn om de levensduur te meten?

Minister Vandeput en luitenant-generaal Debaene hebben hier verklaard dat de benodigde technische en operationele modernisering voor een levensduurverlenging – ik heb het dan over een soft SLEP, dus zes à zeven jaar – meer dan 2 miljard euro zouden kosten. Klopt dat eigenlijk wel? Wat zou volgens u de kostprijs zijn van een technische levensduurverlenging van zes à zeven jaar? Kunt u de kostprijs eventueel staven met officiële documenten, wat ik veronderstel? Welke modernisering zouden er daarnaast moeten worden doorgevoerd aan onze F-16's om ze nog langer dan de voorziene tijd, die zes à zeven jaar extra, operationeel en relevant te houden? Wat zou dat dan kosten?

Minister Vandeput heeft reeds meermaals gesteld, zowel in de vergadering van vorige week als in de IKW-nota van 9 november 2015 die vorige maand in de commissie werd verspreid, dat de levensduur van onze F-16's met maximaal 2 000 uur kan worden verlengd. Met hoeveel uur kan de levensduur van onze F-16's/Block-15 gemiddeld worden verlengd, op basis van alle bestaande officiële studies, analyses en uitgevoerde testen 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 het gemiddeld vluchtprofiel zoals wij dat vandaag voor onze vloot kennen?

Kolonel Givron, voor u heb ik twee specifieke vragen.

Was u aanwezig op het F-16 Steering Committee van juni 2017?

Kwam de mogelijkheid van de levensduurverlenging van de F-16-toestellen voor de Belgische luchtmacht of voor andere luchtmachten op die vergadering aan bod?

Kapitein Boeykens, u was de aanvrager van de studie bij Lockheed Martin in april 2017. Was u eveneens de aanvrager van de studie van begin 2018? Om welke reden werd die laatste studie specifiek aangevraagd?

Majoor Van den Put, mijn vraag aan u gaat over een specifieke mail, door u verstuurd op 7 juli 2016. U antwoordt aan Kevin Rose, een medewerker van Lockheed Martin, dat u niet de indruk kreeg dat Lockheed

Martin België in de richting van een levensduurverlenging pusht. Later vroeg u na waarom de Belgian Air Chief Lockheed Martin kwaad opbelde. Wat was daartoe de reden?

**01.10 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik denk dat de inleidende uiteenzetting van kolonel Decrop nuttig en belangrijk is geweest omdat ze nieuwe elementen toevoegt aan het verhaal dat wij hier totnogtoe hebben gehoord.

Kolonel Decrop, het is goed dat u zich ten aanzien van de commissie hebt voorgesteld en uw rol heel duidelijk hebt gemaakt. U was dé materiaalbeheerder van de F-16-vloot, u was dé specialist binnen onze luchtmacht, binnen Defensie inzake de F-16's. Als specialist hebt u hier een aantal belangrijke zaken gezegd. Wat u hebt gezegd, werpt een ander licht op het verhaal. U zegt dat de studies van Lockheed Martin wel degelijk relevant waren, dat een levensduurverlenging van onze F-16's mogelijk is, dat een levensduurverlenging met zes jaar geen 2,2 miljard euro kost, zoals beweerd door onder andere generaal Debaene en minister Vandepuut.

U gaat zelfs verder. In uw berekening zegt u dat dit de belastingbetaler een besparing van 900 miljoen euro zou kunnen opleveren.

Er zijn anderen binnen Defensie die deze ongemakkelijke waarheid, die u hier correct hebt verwoord, hebben willen verbloemen en die de informatie die u hier hebt verstrekt, hebben willen achterhouden. Het is dat wat u op tafel hebt gelegd. U hebt aan de alarmbel getrokken en ik wil u daarvoor proficiat wensen. Wij hebben mensen zoals u nodig. Als anderen binnen Defensie zeggen dat ze, omdat de politieke beslissing al werd genomen, dit soort belangwekkende studies van Lockheed Martin niet verder zullen bekijken en niet verder zullen laten doorsijpelen, dan is het dankzij mensen als u dat dit wel gebeurt en dat wij hier vandaag samenzitten, collega's.

Dit is een nieuw element. Het is belangrijk en het gaat om veel belastinggeld, dus dit verandert de zaak absoluut.

Ik wil u een paar vragen stellen omdat de argumentatie van een aantal van uw collega's de volgende is. Een aantal van uw collega's zegt dat wij eigenlijk geen zicht kunnen hebben op de intensiteit van gebruik van onze F-16-vloot omdat deze niet zijn uitgerust met sensoren, toch niet allemaal, en bovendien zeker niet teruggaand in de tijd tot vóór 2005-2006.

Zijn er volgens u dan een aantal andere methodes die ons wel zicht kunnen geven op de mate waarin een levensduurverlenging, bijvoorbeeld met zes jaar, perfect mogelijk zou kunnen zijn voor onze F-16-vloot?

Hoe reageert u op het argument dat wij hier al een tijd horen, vorige week zelfs nog, dat wij, omdat wij die sensoren niet hebben, niet kunnen beslissen of wij de F-16's langer dan 8 000 vliegunten in de lucht kunnen houden?

Als wij onze toestellen langer in de lucht houden en de levensduur ervan met respectievelijk 1 500, 2 000 of zelfs 4 000 vliegunten verlengen, in welke mate komt volgens u de veiligheid dan in gevaar? In welke mate is een nieuwe certificering nodig van de luchtwaardigheid van onze toestellen, als wij, zoals aangegeven in de studie van Lockheed Martin, tot bijvoorbeeld 9 500 *equivalent flying hours* zouden vliegen met onze F-16's? Moet er dan een nieuwe certificering van de luchtwaardigheid komen?

De regering verdedigt zich door te verwijzen naar een IKW-nota van 9 november 2015, waarin de regering de beslissing vermeldt om de levensduur van de F-16's niet te verlengen. Er worden technische argumenten aangevoerd om te staven waarom de levensduurverlenging niet zou kunnen. Bent u het eens met de inhoud van die nota? Hoe reageert u ten opzichte van die nota in zijn geheel?

Hebt u ooit het gevoel gehad dat actief geprobeerd werd om de informatie van Lockheed Martin niet naar de hogere echelons te laten doorstromen? Op welke manier en door wie? Kunt u dat meer toelichten? U bent namelijk rechtstreeks betrokken en het is belangrijk dat het Parlement zeer duidelijk weet wat er fout is gelopen en bij wie daarvoor de verantwoordelijkheid ligt.

Kolonel Letten, voor u heb ik de volgende vragen.

Is er op onze F-16's, behalve de sensoren waarover al gesproken werd, nog een andere recorder aanwezig?

Zo ja, dewelke? Wat is daarvan het nut?

Graag zou ik van u ook een overzicht krijgen van de recentste modernisering die zijn uitgevoerd op onze F-16-vloot, al dan niet nog in uitvoering of reeds beslist en duidelijk gepland.

Die vraag stel ik omdat er soms beweerd wordt dat onze F-16's werkelijk het einde van hun levensduur naderen, waarbij 2023 het eerste jaar is waarin de eerste F-16-toestellen uit de lucht genomen moeten worden. Behalve het feit dat, om het zo uit te drukken, de carrosserie misschien nog langer meekan, wordt er geschermd met het argument dat er heel veel operationele problemen zijn, zoals met de radar en met software. Ik wil van u weten of er recent over modernisering is beslist en of die al uitgevoerd worden. Graag zou ik van u een heel duidelijk overzicht hebben.

**01.11** **Georges Dallemagne** (cdH): Madame la présidente, je vous remercie ainsi que vous, messieurs, d'avoir bien voulu répondre à nos questions.

Je félicite le colonel Decrop pour son courage. J'imagine que l'exercice de venir témoigner au Parlement ne doit pas être facile pour vous; vous avez voulu l'informer et par conséquent informer la population belge de vos interrogations. Il m'apparaît que vous avez apporté un éclairage sur une série d'éléments qui n'étaient pas encore intervenus dans nos discussions et qui sont extrêmement intéressants.

Au-delà du fait que vous estimiez que ces études étaient sérieuses et nous y reviendrons, vous avez avancé trois éléments très importants.

Le premier élément est le fait que nous pouvons dégager 150 millions d'euros par an, ce qui n'est pas rien. Sachant qu'en matière d'investissement, le budget 2018 pour la Défense est de 70 millions, 150 millions ne sont pas rien!

Le deuxième élément est que nous pouvons garder notre niveau d'ambition et cette nouvelle est extrêmement importante car, à travers l'achat de 34 avions, nous diminuons notre niveau d'ambition. Je rappelle que l'on passe de dix avions que l'on peut envoyer pour des opérations à six et de quatre QRA à deux. Nous diminuons, à travers des dépenses supplémentaires, notre niveau d'ambition et notre capacité à être des partenaires efficaces dans nos alliances.

Le troisième élément est celui de dire que nous ne disposons pas de la clarté sur les F-35. C'est le moins que l'on puisse dire. Tout le monde le sait aujourd'hui! Quel est cet avion? Quel est ce fantasme? Cela suscite quelques questions importantes.

Vous nous annoncez que l'on peut économiser tout en gardant notre niveau d'ambition et la clarté. Ces éléments, extrêmement importants, personne ne nous les avait exposés avant vous et je vous remercie encore une fois de le faire.

Je vous pose la question à tous, bien évidemment au colonel Decrop, mais également au colonel Letten et à d'autres, le cas échéant. On nous a rebattu les oreilles en nous faisant croire que ces études ne sont pas suffisamment sérieuses. J'entends aujourd'hui qu'elles sont valides. En conséquence, j'aimerais avoir une discussion à ce sujet car cela reste une question ouverte, à mon avis. Il n'y a pas de raison de ne pas les considérer de manière sérieuse et j'aimerais que vous nous en expliquiez les raisons, colonel Decrop, et que le colonel Letten puisse réagir à cela.

Ensuite, on nous dit que la sécurité des avions serait compromise. Je voudrais la clarté à ce sujet. À la lecture de l'étude de Lockheed Martin qui nous a été remise en début de semaine, on n'aurait plus fait que des vols en situation de paix, soit des missions comme celles que nous faisons dans les pays baltes. Suivant cette étude, nos avions doivent rester au sol, dès à présent.

Pouvez-vous nous dire si, par rapport à d'autres F-16, nos avions sont en capacité de combat? Nos pilotes sont-ils en danger ou en sécurité? Je ne peux pas croire qu'avec l'expérience du colonel Decrop – 24 ans de F-16, deux missions –, celui-ci souhaite mettre en danger nos pilotes. Cela me paraît difficilement plausible.

Quelle est la situation de maintenance de nos F-16? On m'a toujours dit qu'ils recevaient les équipements qui leur permettraient d'effectuer convenablement leur mission et que nous n'avions pas à en rougir, au contraire, que nous avions le meilleur taux au monde de F-16 en capacité de voler par rapport à la flotte que

nous possédons. Nous avons toujours été très fiers des capacités techniques de nos F-16. Tout à coup, une étude affirme qu'il faudrait tous les laisser au sol. Je trouve qu'on nous prend pour des gens qui ne s'informent pas et qui ne suivent pas l'historique des dossiers. J'aimerais que vous clarifiez ce point.

Colonel Decrop, pouvez-vous me dire si le fait d'avoir donné cette information a déjà eu un impact sur votre carrière? Avez-vous été sanctionné, d'une manière ou d'une autre, pour avoir donné ces informations?

Colonel Letten, je ne comprends pas ce qui vous a empêché d'informer le ministre et le CHOD, une fois que vous aviez ces informations, quitte à considérer que ces informations ne sont pas de nature à changer les choses. Je ne comprends pas pourquoi vous n'éclairez pas, avec des arguments à charge et à décharge, ces éléments d'information qui sont neufs. On ne peut pas dire qu'il n'y a rien de nouveau, que c'est sans valeur, que cela ne change rien. Il s'agit d'une technique nouvelle, qui a été récemment développée, qui est proposée par Lockheed Martin lui-même et semble enfin permettre d'étudier l'état de dégradation et de vieillissement de la carlingue de ces avions. Je ne comprends pas ce qui vous empêche de le faire.

Autre chose, je ne comprends pas pourquoi vous n'en avez pas informé votre chef direct, le colonel Yves Dupont. Vous vous êtes réunis avec d'autres responsables, mais n'avez pas alerté le colonel Dupont. En tout cas, cela n'apparaît pas dans les mails. J'aurais également voulu connaître la réaction du colonel Dupont à ce sujet. Pourquoi considère-t-il qu'il ne doit pas être impliqué alors que d'autres le sont, comme le général Roelants et le colonel Van Pee? Ne trouvez-vous pas curieux d'être mis sur la touche par rapport à une discussion qui se passe dans votre division?

J'en viens au capitaine Boeykens; je commence par le remercier, car c'est un peu à cause de lui que tout cela est arrivé. C'est lui qui est revenu de cette réunion internationale, enthousiaste, si j'ai bien compris, en disant que nous avions enfin un instrument nous permettant d'étudier l'état de vieillissement de nos avions.

Capitaine Boeykens, qu'est-ce qui a provoqué cet intérêt? D'autres pays ont-ils fait la même chose? Trouvez-vous que tout cela est sérieux ou, au contraire, n'aurions-nous jamais dû ouvrir cette discussion? Vous êtes-vous fourvoyé dans une discussion qui n'avait pas lieu d'être puisque, dès le départ, nous savions que nous n'avions pas cet IAT? Nous savons que nous ne disposons pas de toute la chronologie du service rendu par ces avions, etc.

Je ne comprends pas pourquoi ces études auraient été intéressantes alors même qu'aujourd'hui, on nous dit que cela ne servait à rien de les mener puisque nous n'avions pas l'IAT sur tous nos avions dès le départ.

**01.12** **Dirk Van der Maelen** (sp.a): Ik heb een vraag voor kolonel Decrop en kolonel Letten.

Mijn eerste vraag aan kolonel Decrop is of u op basis van officiële gegevens, u steunend op sterke documenten, het echte tijdvenster kan geven waarin we onze F-16's moeten vervangen, indien we geen enkele bijkomende upgrade of aanpassing zouden doorvoeren?

Ik stel u die vraag omdat ik hier drie jaar lang de minister van Defensie heb horen zeggen dat onze F-16's moeten worden vervangen binnen het tijdvenster 2023-2029. Is dit volgens u het correcte tijdvenster of kan u op basis van recente informatie een ander tijdvenster aangeven?

Mijn collega heeft gevraagd naar de kostprijs van – ik zou zeggen – de korte levensduurverlenging, de soft SLEP.

Ik zou graag over de lange levensduurverlenging een aantal vragen willen stellen.

Ten eerste, indien we naar een hard SLEP, een levensduurverlenging van twintig jaar, zouden gaan, hoeveel zou ons dat kosten?

Ten tweede, welke modernisering en upgrades zouden er desgevallend moeten gebeuren om onze F-16's operationeel te houden?

Ten derde, vorige week heeft generaal Debaene hier een lange lijst opgesomd van door te voeren aanpassingen en upgrades aan onze toestellen. Ik neem aan dat u dit gevolgd hebt. Is deze lijst volgens u correct?

Ik had een vraag die gelukkig door collega De Vriendt gesteld is, namelijk de vraag of er bij een levensduurverlenging tussen de 2000 en 4000 uren een nieuwe certificering nodig is? Zo ja, wat is de kost?

Ik heb nog twee vragen voor kolonel Letten.

Wij hebben uit het interne onderzoek van Defensie geleerd dat, nadat luitenant-kolonel Decrop op 10 mei zijn mail had rondgestuurd, er nogal wat beroering was omdat er tussen 16 en 18 mei verschillende vergaderingen hebben plaatsgevonden. We hebben dat aan de auditoren gevraagd en deze zeiden dat ze geen verslagen gezien hebben. Zijn er verslagen van die vergadering? Zo ja, kunnen wij die inkijken?

Dan mijn laatste vraag aan u: hebt u generaal Debaene geholpen bij de voorbereiding van zijn exposé van vorige vrijdag, 13 april?

**01.13 Tim Vandenput** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik dank de heren voor hun aanwezigheid.

Vooraf dank ook aan kolonel Decrop om al een antwoord te hebben gegeven op mijn eerste vraag, namelijk waarom u die informatie naar een hoger niveau wilde doorschuiven. In een mail van 10 mei 2017 hebt u de aanbeveling gedaan om dit te doen. Dat is niet gebeurd. Dat werd tegengehouden. Eigenlijk had majoor Van den Put op 1 december 2016 diezelfde reflex al gehad. Ik kom daar straks nog op terug.

Ik heb een concrete vraag voor u.

U begon met die conferentie van mei 2016. Dat was een conferentie waar Lockheed Martin voor het eerst te kennen gaf dat die verlenging mogelijk zou kunnen zijn. Hebben zij op die conferentie ook gezegd dat daarvoor 90 % van onze vliegtuigen moest worden uitgerust met die sensoren? Was dat informatie die zij u toen al hebben gegeven? Of is dat informatie die pas later tot bij DG MR is gekomen?

Dit is toch wel cruciaal. Een van de resultaten van de audit die de minister heeft laten uitvoeren en waarvan wij de resultaten hebben kunnen inkijken, is de cruciale informatie dat 90 % van onze vliegtuigen moet beschikken over die sensoren. Hebt u die informatie daar gekregen?

Is er op die conferentie ook gesproken door Lockheed Martin over andere parameters die een eventuele invloed kunnen hebben op de verlenging van onze F-16's? Hier gaat het enkel over de structuur van het vliegtuig. Ik ben zelf ingenieur. Ik weet dat een vliegtuig uit veel meer bestaat dan de structuur. Wij kunnen lezen dat er ook vragen kunnen worden gesteld over de radar die op onze vliegtuigen staat. Als wij die willen verlengen, zal die ook moeten worden geüpgraded. Er zullen waarschijnlijk ook nog andere systemen moeten worden geüpgraded. Ik denk maar aan de hydraulica, landingsgestel enzovoort. Hebben zij op die bewuste conferentie daarover gesproken? Of ging het enkel over de structuur?

Als wij over een verlenging praten, collega's, moeten wij het hele plaatje bekijken en niet enkel één van de 20 of 25 parameters, waarvan een de structuur is.

Ik kom dan tot een tweede vraag, deze is gericht aan majoor Van den Put.

Begin december 2016 hebt u een mail verstuurd waarin u schrijft over de politieke gevoeligheid van een eventuele levensduurverlenging. Welke zijn voor u de argumenten om de bewoording "politieke gevoeligheid" te gebruiken? Ik leid uit die bewoording af dat u het ook nodig vond om die informatie ook op hoger niveau te brengen, op politiek niveau.

Mijnheer Dupont, was u op de hoogte van de informatie van kolonel Decrop? Was u er ook van op de hoogte dat hij die informatie op hoger niveau wilde brengen?

Kolonel Letten, deze voormiddag heb ik aan generaal Robberecht gevraagd of er een soort meningsverschil bestond tussen uzelf en kolonel Decrop, een verschil in visie en dergelijke. De generaal heeft dat bevestigd. Uit de documenten waarover ik beschik, lijkt het ook dat u de persoon bent die beslist heeft om die informatie niet naar een hoger niveau te brengen, dus om de informatie waarover kolonel Decrop beschikte, niet op het niveau van de CHOD en de MOD te brengen. Waarop hebt u zich gebaseerd? Welke zijn uw technische en andere overwegingen om die informatie niet door te geven?

Kolonel Decrop, mijn laatste vraag heb ik bewaard voor u. Deze vraag gaat over documenten die de heer



Van der Maelen al drie weken in onze commissie gebruikt en waarmee hij in de commissie eigenlijk de kat de bel heeft aangebonden. Mijnheer Van der Maelen, de herkomst van die documenten heeft mij altijd gefascineerd; ik heb u daarnaar al gevraagd.

Mijnheer Decrop, naar mijn mening hebt u een goede reflex gehad door die informatie naar boven te willen brengen. Hebt u die informatie ook gedeeld met leden van een vakbond? Was u ervan op de hoogte dat die informatie naar een politieke partij gelekt zou kunnen worden? Was het daarbij ook de bedoeling dat er een dergelijk lek zou ontstaan, of was dat juist niet de bedoeling?

**01.14 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je m'excuse auprès des militaires présents que nous écorchions systématiquement leurs grades. C'est désagréable.

D'abord, une question à M. Decrop.

Comme l'a dit M. De Vriendt, vous apportez deux nouvelles informations importantes. J'apprends par exemple que vous avez effectué un calcul intéressant, en comparant le coût du maintien des actuels F-16, à raison de 80 millions d'euros par an – arrêtez-moi si je me trompe – versus, celui de 34 nouveaux chasseurs-bombardiers, à terme 250 millions d'euros par an. C'est étonnant parce qu'il y a deux ans, lorsque le colonel Van Pee nous a présenté le futur marché pour les 34 chasseurs-bombardiers, il nous avait présenté un budget de 15 milliards sur 40 ans. Si je me base sur votre chiffre de 250 millions d'euros sur 40 ans, j'arrive à 10 milliards. J'aurais aimé savoir d'où provient la différence. Cela voudrait donc dire qu'on arriverait à un autre chiffre que 250 millions d'euros. C'est juste pour l'information.

Lieutenant-colonel Decrop, vous êtes un lanceur d'alerte et vous en payez le prix. Nous devons aussi, en notre qualité de représentants démocrates dans cette institution, vous féliciter. Vous êtes aussi incontestablement le spécialiste. Vous vous êtes rendu, et c'est une question que je voudrais vous poser, à cette réunion de mai 2016, où apparaît pour la première fois... Ce n'est pas mai 2016? Enfin, en 2016.

**01.15 Rudi Decrop**: Je n'étais pas sur place!

**01.16 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Ok! Ah, mais vos collègues! Cela, c'est une bonne question que je peux vous poser. Mais en tout cas, des membres de la Défense participent de façon régulière à ces réunions annuelles, dont vous avez parlé, où sont comparées les flottes de F-16 volant actuellement dans le monde entier. C'est bien cela que j'ai compris. Ce suivi se fait au niveau international, non pas par une instance pacifiste ou écologiste, mais par l'entreprise qui fabrique ces avions elle-même: Lockheed-Martin. C'est très important.

L'information cruciale apparaît au printemps 2016: les flottes de F-16 volant dans le monde entier, y compris en Belgique, pouvaient être prolongées plus que d'habitude. Vous avez utilisé ce mot: "Nos F-16 ont volé moins durement". D'où me vient cette question? J'ai entendu un certain nombre de vos supérieurs expliquer... Vendredi, je n'étais pas là, mais j'ai suivi les débats à distance. Mais encore tout à l'heure, il nous a été précisé que notre flotte de 54 F-16 ne disposait pas de l'outil technique nous permettant de mesurer précisément comment les avions avaient résisté aux diverses missions auxquelles ils ont été confrontés.

Dès lors, ce serait porter un coup éventuellement fatal à nos pilotes que de prendre le risque de prolonger un avion, dont on ne sait mesurer les difficultés qu'il a endurées tout au long de sa vie.

Je reviens à cette question fondamentale.

Nos F-16 sont suivis de très près et spécifiquement par l'équipe belge, qui s'inscrit elle-même dans un programme mondial, lequel fait l'objet d'une réunion annuelle. D'où la question. Lorsque nos F-16 volent en Iraq, en Syrie, en Libye, en Afghanistan ou pour protéger les pays baltes (pour ne citer que les dernières missions), d'autres F-16 dans le monde accomplissent également des missions et ce, parallèlement à nos F-16. Il est probable que certains F-16 de nos alliés sont dotés des appareils de mesure. On pourrait, en fonction des heures de vol constatées, collationner au fur et à mesure du temps et comparer la structure de nos avions qui ont volé dans les mêmes missions de la même façon que les avions de nos alliés.

Est-il possible de mener cette enquête mais, même si je n'ai pas lu l'étude de Lockheed Martin, est-il possible d'obtenir, par comparaison, une idée générale de la structure de nos F-16?

Vous avez aussi dit, lieutenant colonel Decrop, que l'on pouvait imaginer une prolongation de 1 600 heures de vol, sans modification substantielle. Ce point est crucial, puisque l'enjeu est le remplacement de ces avions, car les faire voler plus longtemps représente un investissement trop important que pour justifier ce dernier pour de vieux appareils.

Ce que j'ai compris, et je suis tout à fait prêt à entendre le contraire, c'est que la durée de vie de ces F-16 pourrait être prolongée de 1 600 heures sans modification substantielle de l'avionique, du radar, de la structure etc.

C'est important, car s'il faut investir des milliards pour voler 1 500 heures de plus, ce n'est pas la même chose que d'investir quelques millions supplémentaires en vue du remplacement par un autre avion.

J'ai maintenant des questions pour le colonel Letten.

Les documents produits à partir de lundi dernier nous apprennent que le moment crucial, où il y a eu un échange d'arguments à l'intérieur de la DG MR, se situe entre le 16 et le 18 mai 2017. Une première réunion se tient le 16 à ce sujet, mais en l'absence du lieutenant-colonel Decrop; la seconde, le 18 mai, se tient en votre présence, colonel Letten, et en celle de collègues et autres membres de votre direction. Est-ce bien à ce moment-là qu'a eu lieu l'échange d'arguments techniques justifiant que vous ayez pris sur votre autorité – ce qui est validé par les deux audits dont nous avons pris connaissance –, en fonction de votre expérience, de votre lecture du dossier et des différents éléments échangés, la décision de ne pas faire monter l'information au-delà de la composante Air de la Défense? Quelle est la raison qui vous pousse à prendre cette décision?

Je conçois parfaitement que, dans la hiérarchie militaire, vous avez le pouvoir de décider en vertu de l'autorité que vous exercez sur votre département. Mais d'un point de vue politique, c'est un peu plus délicat. Il s'agit d'un marché important de 15 milliards s'étendant sur 40 ans. Ce n'est pas un marché anodin. Aussi, au-delà de la dimension technique, il fallait également apprécier la dimension politique. En effet, les deux audits approuvent bien l'existence d'une hiérarchie militaire. Un colonel a une autorité sur un lieutenant-colonel. Aucun doute à ce sujet! Personne ne remet ce fait en cause! Mais comment avez-vous pu, vous, apprécier cette dimension politique, sachant, par exemple, que la simple fermeture d'une caserne, dossier hautement politique, remonte instantanément au cabinet?

Vous savez que toute évocation de la fermeture d'une caserne – je ne citerai pas de nom, sinon mes collègues vont sauter au plafond – est un sujet très sensible.

Je ne comprends pas pourquoi, quand il s'agit de fermer une caserne, on informe immédiatement le ministre qui "met le couvercle" sur la décision pour éviter que tous les députés de la circonscription concernée se déchaînent en séance plénière de la Chambre, et que cela ne soit pas le cas pour un marché de 15 milliards d'euros, qui, selon les informations que vous a données et que nous a rappelées, aujourd'hui, le lieutenant-colonel Decrop, aurait pu avoir un impact politique gigantesque, ce qui explique, d'ailleurs, votre présence parmi nous.

**01.17** **Richard Miller** (MR): Madame la présidente, messieurs, je tiens également à vous remercier pour votre présence.

Cela dit, je tiens à préciser que je n'ai pas pu participer aux travaux de la commission qui s'est réunie vendredi dernier, car je me trouvais en Asie. Ce faisant, si j'évoque un sujet qui a déjà été traité la semaine dernière, je vous demande d'ores et déjà de bien vouloir m'en excuser.

Je voudrais, tout d'abord, poser une question au lieutenant-général Debaene, qui a déjà évoqué en commission, comme il l'a rappelé tout à l'heure, le remplacement de matériel.

La question du vieillissement et de la gestion du parc de matériel concerne, bien entendu, les trois composantes de notre force militaire. Pourriez-vous me dire si la procédure mise en œuvre pour l'acquisition de nouveaux matériels est la même pour les trois composantes? Si ce n'est pas le cas, je suppose que cela doit être lié à la spécificité du matériel. Je souhaiterais que vous me donniez quelques mots d'explication à ce sujet afin de comprendre les particularités de la procédure mise en place dans le dossier qui nous occupe.

Comme cela a été dit à de nombreuses reprises, les notes de Lockheed portent sur la carlingue, pour parler rapidement. On n'y trouve pas une ligne sur les autres composantes de l'avion. Donc, tout ce qui concerne l'armement, l'évolution des capacités des avions, y compris l'évolution qui n'est pas non plus anodine des défenses aériennes adverses qui doivent également être prises en compte, fait-il l'objet d'une analyse?

Est-ce qu'il y a eu – et je m'adresse au lieutenant-colonel Decrop – dans la réflexion qui a été la sienne et que l'on peut comprendre à plusieurs égards, une évaluation du risque en cas de dépassement des 8 000 heures? Je suppose que l'aspect financier n'est pas le seul à être pris en compte. Il y a également l'évaluation du risque que cela représente de dépasser les 8 000 heures. C'est important pour la sécurité des pilotes, vous y avez fait allusion, mais aussi pour l'efficacité des missions qui doivent être remplies. Quel est le risque encouru si on prend la décision de dépasser les 8 000 heures?

Un autre aspect de la question me préoccupe également, même en m'inscrivant dans votre réflexion: le coût global de l'opération. J'ai entendu plusieurs représentants de l'opposition présenter la prolongation comme étant la bonne affaire ou la bonne solution, avec un coût estimé, un coût représentant un bénéfice aussi selon vos calculs. D'accord, mais j'en viens à ce que M. Hellings vient de dire: il faut quand même connaître l'entière du matériel qui doit être soit remplacé, soit rénové, soit nouvellement implanté sur l'ensemble des appareils. Entre quelques millions et quelques milliards, il y a une marge, qui nous intéresse d'un point de vue budgétaire. D'autant plus qu'en bout de course, et on n'en a pas encore beaucoup parlé, il faudra de toute façon acheter de nouveaux appareils.

Dans l'hypothèse où on prolonge, avez-vous, messieurs, une idée exacte du coût que cela représenterait? Je voudrais également vous entendre sur le moment où l'on devrait se dire que l'on a investi beaucoup dans la prolongation du matériel, on a entretenu nos carlingues qui datent de plus d'une quarantaine d'années, on a déjà dépensé autant... Maintenant d'accord, on va acheter. Je voudrais savoir si vous avez une évaluation de ce moment-là. Et quelles seraient les procédures à mettre en œuvre? C'est un point sur lequel je voudrais vous entendre.

Un autre élément également, c'est le remplacement.

Si on remplace les appareils actuels, certains resteront en fonction jusqu'à 2029. Si on ajoute à cela les six ans évoqués par vous, monsieur Decrop, on arrive à 2035. Pouvez-vous garantir qu'avec votre raisonnement, nos appareils en 2033, 2034, 2035, pourront continuer à assurer, avec la même efficacité et avec la même sécurité pour nos pilotes, les missions qu'ils devront remplir à ce moment-là dans un monde qui, je le regrette profondément, n'a pas l'air d'être très stable pour le moment ni pour les années à venir?

Je voudrais une estimation du coût global. Je voudrais savoir si vous avez une idée du moment où il faudra quand même acheter les nouveaux appareils. Troisièmement, dans votre réflexion, avez-vous pensé pour les appareils qui seraient encore en fonction après 2030, à la manière de garantir leur efficacité actuelle?

Une autre question.

Vous avez évoqué, et nous y avons tous été attentifs, je vous le concède, le manque de clarté dans certains programmes de remplacement. En attendant un peu, donc en prolongeant la vie des appareils actuels, nous pourrions avoir une meilleure certitude d'acheter, je vous cite, "le bon appareil". À quels programmes de remplacement difficiles faites-vous allusion? Je crois avoir entendu, monsieur Van der Maelen, que vous évoquiez le F-35. Cela m'intéresse quand même d'avoir votre réponse. Qu'est-ce qui, dans votre réflexion, vous a amené à vous dire "attention, les offres qui sont sur la table me paraissent insuffisamment certaines, il vaut mieux attendre, etc."? Encore une fois, je ne mets pas en cause l'honnêteté intellectuelle qui est la vôtre. Pas du tout! Je voudrais vous entendre sur ce point-là.

Voyant quels contrats sont en négociation par exemple pour le F-35 dans d'autres pays, qu'est-ce qui vous amène à dire "attendons"? En effet, cela d'autant plus, mais c'est une autre réflexion qui m'est peut-être un peu plus personnelle et que je soumettrai aussi tout à l'heure aux représentants américains, je suis quand même surpris de ce geste de Lockheed. Peut-être chat échaudé craint-il l'eau froide? Je suis quand même un peu étonné.

Au moment où Lockheed développe ce F-35 et met tout en œuvre pour convaincre de l'acheter (nous avons reçu ici la délégation qui est venue vanter les mérites du F-35, etc. qui est certainement un très bon

appareil), je comprends avec difficulté, tout d'un coup ce geste de bienfaisance de Lockheed à l'égard de l'ensemble des pays auxquels ils essaient de vendre de nouveaux appareils et qui consiste à leur dire: "Ne vous pressez pas! Prenez votre temps! Étudions bien le dossier! D'ailleurs, nous avons une étude qui porte sur la carlingue de vos appareils. Nous savons que vos appareils ont moins volé ou ont volé moins durement que d'autres. Dans ce cas-là, vous pouvez donc espérer une prolongation et bénéficier d'encore un peu de temps. C'est un bonus pour vous". C'est peut-être un geste de bienfaisance. J'ai un peu de difficulté à croire cela de la part d'un avionneur comme Lockheed mais tout est possible! Cela peut aussi être un geste commercial qui dit: "Continuez à travailler avec nous et achetez du F-35 parce que vous voyez, nous travaillons sérieusement, nous veillons à la prolongation de vos appareils", etc.

Je l'ai dit, c'est une réflexion qui m'est un peu plus personnelle mais s'il était possible d'apporter quelques éléments de réponse, je serais enchanté de les entendre. Je vous remercie, madame la présidente.

**01.18 Peter Buysrogge (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dacht dat het bij hoorzittingen vooral de bedoeling was om de gasten te horen en zelf niet al te lang te spreken. Wij zijn vanochtend al in die val getrapt, misschien lopen we vannamiddag hetzelfde risico.

Ik heb een aantal concrete vragen, eerst en vooral aan luitenant-kolonel Decrop.

Mijnheer Decrop, in de voormiddag hoorden we dat de memo van Lockheed Martin niet zozeer ging over de verlenging van de levensduur van de F-16's maar dat het veeleer ging over een berekenmodel voor de metaalmoeheid van de F-16's. Bent u het daarmee eens?

Er is vanochtend ook al heel wat te doen geweest over het belang van de nota. Dat werd door sommigen genuanceerd. In een recente mail in Defensie aan een aantal mensen gaf u de mening dat daar wel veel belang aan moest worden gehecht. U hebt dat nadien in een andere mail genuanceerd. Kunt u misschien bij die mail toch nog even wat verduidelijking geven? Waarom hebt u dat genuanceerd? Hebt u die nuancerings uit vrije wil aangebracht? Kunt u dat nog even kaderen?

Met mijn volgende vraag herhaal ik misschien deels wat de collega's al gezegd hebben. U hebt niet volledig de integrale hiërarchische lijn gevolgd. U hebt dat bezorgd aan kolonel Letten, niet aan de anderen, admiraal Dupont en generaal Debaene. Waarom niet? Waarom hebt u dat niet aan hen bezorgd? Ik kom dan bij de keerzijde van de medaille. Waarom hebt u dat wel aan anderen binnen Defensie bezorgd?

Een vraag waarop ik nog geen antwoord heb gekregen – straks krijgt u uiteraard het woord – is of u de memo's en/of uw mail ook bezorgd hebt aan anderen buiten Defensie? Dat is toch ook interessant om weten.

Dan heb ik nog een bijkomende vraag aan het adres van majoor Van den Put.

Majoor Van den Put, weet u of de memo's van Lockheed in handen zijn gekomen van mensen buiten Defensie? De mensen binnen Defensie die het moesten weten, kennen we. Misschien waren er nog anderen die het moesten weten. Die hebben al gezegd dat ze het niet weten. Misschien zijn er echter mensen of organisaties buiten Defensie, die de memo's ook gekregen hebben. Als u daarvan weet, dan zou ik graag weten of dat zo is en, zo ja, wie of welke organisatie die memo's heeft gekregen?

Kolonel Letten, het ging al over de luchtwaardigheid na 8 000 vliegreuren. Ik sluit mij aan bij een aantal vragen die al aan uw adres gericht zijn daarover. Ik meen te kunnen besluiten dat het luchtwaardig houden van de toestellen na 8 000 uur niet zonder kosten kan. Over hoeveel spreken wij nu eigenlijk? Waarom hebt u geoordeeld om hiërarchisch niet hogerop te gaan met het verspreiden van de informatie die via luitenant-kolonel Decrop binnengekomen was?

Divisie-admiraal Dupont, onder andere collega Dallemagne heeft het al gevraagd, maar kunt u bevestigen dat u in de loop van 2017 niet over die informatie beschikte?

**01.19 Raoul Hedebouw (PTB-GO!):** Madame la présidente, permettez-moi de remercier l'ensemble des intervenants pour leurs exposés, et plus particulièrement M. Decrop.

Premièrement, monsieur Decrop, je voudrais saluer votre courage: venir dire cela ici, ce n'est pas évident! Ce n'est pas évident d'être un lanceur d'alerte. Qu'est-ce que cela vous a coûté, ici en Belgique, d'être un

lanceur d'alerte? Je pense que nous devons le savoir en tant que députés, et que le peuple aussi doit le savoir.

On sait que dans les questions fiscales, qu'il s'agisse d'Antoine Deltour ou d'autres, les lanceurs d'alerte ont vécu beaucoup de problèmes au niveau de la justice. Dans votre cas, ce serait plutôt en interne. Mais en tout cas, il serait bon pour nous de savoir si vous avez subi des pressions, en amont ou en aval de ces diffusions d'informations?

Deuxièmement, ces diffusions d'informations sont d'autant plus importantes que vous nous dites aujourd'hui - et vous êtes un expert en la matière, c'est indiscutable et personne ne remettra ici ce fait en cause -, qu'il aurait été possible de réaliser 900 millions d'euros d'économies et de faire voler nos F-16 pendant six ans de plus.

Vous transmettez uniquement l'information. Je me permets de réagir immédiatement à ce qu'a dit mon collègue M. Miller: "Garantir, garantir!" Je suppose que la première chose que l'on ne peut garantir en termes de matériel militaire, c'est tout ce que l'on vit sur le terrain, mais la question est de savoir si l'information a bien été transmise. L'information est-elle accessible au politique, pour prendre une décision politique? Moi, c'est ce que j'ai entendu aujourd'hui de M. Decrop, et c'est cette question-là qui nous importe aujourd'hui. Il y a en tout cas ici quelqu'un qui a de l'expertise et qui nous dit que 900 millions auraient pu être économisés, que nos F-16 auraient supporté six ans de plus. Je crois que c'est un point très important.

Troisièmement, nous avons entendu dans la première séance d'auditions le général Compagnol nous dire: "L'information *is niet relevant* parce que le cadre était déjà très clair, à savoir que les avions vont être remplacés." Colonel Letten, dans l'audit, il apparaît que vous avez transmis, notamment dans les mails en décembre 2016, une opinion plutôt différente. Je ne peux pas vous citer mais je me réfère à ce qui a été dit dans la presse et pour vous paraphraser: "Ce n'est pas le bon moment."

"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."

Il me semble que c'est en contradiction avec ce que le général Compagnol nous a dit plus tôt lors de la première séance, à savoir que c'était très clair. C'était *niet relevant* car la décision était déjà prise. Est-ce qu'il y a une conscience politique au sein de l'armée? Pouvez-vous confirmer qu'il y avait cette conscience politique, que l'armée a jugé qu'il n'était pas judicieux de révéler ces informations, ce qui signifierait qu'il y aurait eu une prise de position politique au sein même de l'armée? Je vous pose la question; libre à vous d'y répondre.

Quatrièmement, monsieur Decrop – ou d'autres parmi les intervenants, y compris ceux qui sont présents aux meetings internationaux –, d'autres exemples de prolongation des F-16 existent-ils à l'étranger? Je suppose que la Belgique n'est pas le seul pays à être confrontée à cela. Les entreprises américaines du complexe militaro-industriel ayant un poids assez fort en Europe occidentale depuis la Seconde Guerre mondiale, je suppose que la Belgique n'est pas le seul pays à être confronté à cette même question. Tous ces pays ont-ils opté pour le remplacement à court terme de leurs F-16 ou ont-ils opté pour d'autres options si elles existent?

Cinquièmement, le ministre nous a clairement dit, vu que l'on n'avait pas pris les mesures, qu'il fallait remplacer les avions parce que l'on ne savait pas. Est-ce vrai? Monsieur Decrop, vous êtes le mieux placé pour y répondre mais peut-être que d'autres peuvent répondre? Il y a peut-être d'autres méthodes. Plusieurs collègues sont intervenus sur le sujet. Le passé de la résistance mécanique est-il le seul moyen de constater l'état réel de l'avion? N'y a-t-il pas des techniques plus modernes - aux rayons X - pour détecter aujourd'hui l'état de l'acier? Faut-il à tout prix se baser sur un monitoring passé ou est-il possible - en matière de bâtiments, cela se fait - d'avoir un cliché actuel nous permettant de juger de l'état réel de nos avions?

Sixièmement, le rôle de Lockheed Martin dans le dossier m'interpelle. Je prendrai la question par l'autre angle d'attaque que celui pris par M. Miller. Nous dépendons de Lockheed Martin pour connaître l'état de nos avions et, dans le même temps, c'est Lockheed Martin qui veut nous vendre ses F-35! Je me pose la question quant à l'indépendance des choix de la Défense. Ne serait-il pas plus opportun d'avoir des services et des technologies autonomes qui nous permettraient de juger notre matériel. Nous sommes dépendants du complexe militaro-industriel qui, vu sa position, peut nous raconter ce qu'il veut. Il m'intéresserait de savoir où se trouve l'équilibre au sein de la Défense en matière d'expertise interne propre et d'expertise

externe de ce qui nous est vendu.

Dans l'évolution de l'armée aujourd'hui, cette expertise de la Défense ne nous est-elle pas retirée pour la donner uniquement aux entreprises extérieures? Cette question est relative aux événements à venir.

J'écouterai vos réponses avec une grande attention.

**01.20 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Je voudrais remercier le panel de s'être présenté et remercier M. Decrop pour son intervention et surtout pour son courage. Vous nous prouvez aujourd'hui que le courage peut avoir, à la Défense, différents visages et je le salue. J'imagine que ce n'est pas sans conséquences à titre personnel.

En ce qui concerne le document dont vous avez pris connaissance à la suite de la rencontre avec Lockheed Martin, j'aurais voulu savoir quel était le traitement qui était fait en général de ces documents. Ce document sur le prolongement des F-16 a-t-il reçu un traitement différent d'autres documents de ce type? Si oui, à votre avis, pourquoi?

Vous parlez d'une économie qui tournerait autour de 900 millions par an pendant six ans. J'entends aussi que cela permettrait d'avoir un choix plus large sur les avions à l'avenir. Au-delà de cette économie, un des arguments qui nous est sans cesse répété, plus que légitime, concerne la sécurité de nos pilotes qui serait mieux assurée en cas d'achat de nouveaux avions et de non-prolongation. Nous devons évidemment être attentifs à la sécurité de ces hommes qui servent le pays et qui travaillent pour nous défendre.

Toutefois, j'entends dans ce que vous dites que les économies ne seraient pas que financières et qu'il y aurait une influence sur le personnel. Vous dites que, étant parti plusieurs fois en mission, vous savez que c'est important pour la qualité de celle-ci. Très naïvement, je comprends que, pour la sécurité des pilotes, c'est important qu'ils soient encadrés par des techniciens, des logisticiens, etc. Cette qualité de personnel que permettrait le prolongement garantirait-elle aussi la sécurité des pilotes? Pouvez-vous estimer, en termes de personnel, ce que cette économie représenterait?

Vous dites avoir transmis l'information à votre hiérarchie. Avez-vous été informé de ce que la hiérarchie en a fait? Avez-vous reçu un accusé de réception? Avez-vous eu le sentiment que ces informations dérangeaient? Si oui, pourquoi? Si vous n'avez pas eu l'impression que cette information importante était traitée comme vous le pensiez, pourquoi ne pas l'avoir transmise directement à votre ministre de tutelle ou à un autre membre du gouvernement? Ou bien l'avez-vous transmise?

M. Miller s'étonne du contenu des rapports de Lockheed Martin. Par contre, il ne s'étonne pas du fait que les différents rapports qui nous ont été transmis livrent des conclusions différentes. Les rapports en question sont ce document dont vous venez de parler et qui est finalement la source des événements de ces dernières semaines ainsi que le rapport classé secret à propos duquel nous ne pouvons rien dire mais qui a été joint à l'audit et à l'enquête interne de la Défense, sans que personne ne le demande et qui apparaît dans les documents de la *dark room*. Je m'étonne que personne ne s'interroge sur la différence des conclusions, alors que ces documents arrivent quand même à des moments très différents.

Monsieur Decrop, comme je le disais, je salue votre courage. Vous êtes, à mes yeux, ce qu'on appelle un lanceur d'alerte. J'aurais voulu vous interroger sur votre vision du statut de lanceur d'alerte à la Défense. Mais, peut-être n'aurez-vous pas envie d'intervenir à ce propos. Je comprendrais tout à fait que vous ne préfériez pas entrer dans ce genre de débat.

Je m'adresse maintenant à la hiérarchie de M. Decrop. Confirmez-vous avoir reçu ces informations? Le cas échéant, pourriez-vous simplement nous dire ce que vous en avez fait? Si vous n'en avez rien fait, pourquoi? Jusqu'où considérez-vous que votre responsabilité a été engagée dans ce marché qui, je le rappelle, vaut 15 milliards d'euros, alors qu'on nous parle de 900 millions d'euros d'économies par an?

Je m'adresse maintenant à M. Dupont. Si je vous appelle "monsieur", c'est parce que j'ai quelques difficultés avec les grades. N'y voyez pas de l'impertinence ou de l'irrespect. C'est simplement pour ne pas commettre d'impair.

Monsieur Dupont, on apprend que vous n'avez pas été informé. Vous êtes le seul à ne pas avoir été informé. J'avais envie de connaître votre sentiment à cet égard. À votre avis, pourquoi l'information n'est-elle pas

arrivée chez vous alors qu'elle a circulé?

J'ai également une question sur l'audit ou plutôt sur l'enquête interne de la Défense. Tout le monde aura compris de quoi je parle. Il y a eu des auditions. On nous dit que, lors de ces auditions, un supérieur hiérarchique était présent. Pourriez-vous le confirmer? Est-ce la procédure habituelle? Par ailleurs, j'ai appris, par voie de presse, que l'un d'entre vous – ou plusieurs? – aurait refusé de signer son audition. Est-ce vrai? Si oui, pourquoi?

Enfin, je voudrais également savoir s'il y a eu des procédures de modernisation récentes qui ont été faites sur les F-16. Si oui, quel en a été le coût? Quelle en serait la conséquence sur une éventuelle prolongation de nos avions?

**01.21 Hendrik Bogaert (CD&V):** Ik heb enkele vragen voor luitenant-kolonel Decrop.

We zijn het erover eens dat de informatie die u had tot het Parlement had moeten komen, ik denk dat daar consensus over is. Stel dat we in een parlementaire commissie zitten, of dat die informatie via uw oversten tot bij ons komt, dan zouden er bepaalde parlementaire vragen kunnen gesteld worden. In deze context stel ik mijn vragen.

Ik zou u dan het volgende gevraagd hebben; ik betreur dat we dat niet hebben kunnen doen.

Wat is nu precies uw case? Honderdvijftig miljoen euro besparen per jaar, maal zes, is een groot bedrag, namelijk 900 miljoen euro. Maar – ik lees dit in uw mails en ik permitteer mij hierover te spreken omdat u deze naar buiten gebracht hebt – u zegt in uw mails, die u stuurde naar onder andere de generaals, dat er voorwaarden zijn aan de besparing. Er is dus goed nieuws, 900 miljoen euro die we zouden kunnen binnenhalen, maar tegelijkertijd zegt u in dezelfde communicatie dat er voorwaarden aan verbonden zijn.

Ik heb gelezen in het dossier dat er IAT-recorders nodig zijn. Als ik het goed volg hebben we deze niet, of maar voor de helft, en is dit pas begonnen in 2006. Vandaar dat ik u vraag – met alle sympathie dat u uw nek uitsteekt maar deze vragen moeten wel gesteld worden – wat uw case precies is, want we hebben deze IAT-recorders niet?

U zegt dat er goed nieuws is, namelijk: we gaan 900 miljoen kunnen besparen omdat we langer gaan vliegen met ons materieel. In elk bedrijf zou dit goed nieuws zijn. We kunnen langer rijden met onze camions dan gedacht en dat zal ons 900 miljoen euro besparen. Gefeliciteerd. Ik ben echter nog iets vergeten te zeggen: om die besparing te doen hadden we wel trekkers moeten hebben op onze camions en die hebben we niet. Ik denk dat de CEO, die blij zou zijn dat de informatie tot bij hem of haar komt, zou zeggen dat dit 'conditioneel' goed nieuws is, want we hebben die IAT-recorders nu eenmaal niet.

Stel dat dit in een bedrijf gebeurt en die toch wel belangrijke informatie moet naar het directiecomité of de raad van bestuur komen, waarom geeft u die informatie dan niet recht naar omhoog binnen de DG MR, maar diagonaal naar het projectteam?

Ik zal niet zo stout zijn door te zeggen dat het lijkt alsof u de procedure wil beïnvloeden, maar waarom gaat u niet recht omhoog? Dat zou de meest logische weg zijn om uw CEO, in uw geval de topgeneraals, te informeren van wat u intellectueel en analytisch denkt dat de case op dat ogenblik is.

Nogmaals, ofwel hebben wij die *trackers* en is dat goed nieuws. Ik zie dat iedereen nu al tweet dat we 900 miljoen hebben gemist, maar wij hebben die *trackers* natuurlijk niet. Bedoelt u iets anders? Bedoelt u dat u via soft of hard SLEP toch aan die 900 miljoen euro zou komen? Dan zou u moeten zeggen dat u aan een nettobesparing van x miljoen euro, zijnde 900 miljoen min de kosten voor de hard of soft SLEP. U zegt dat als ze u hadden gevolgd, wij 900 miljoen euro hadden verdiend voor de samenleving. Dat zou welgekomen zijn, maar, nogmaals, wat is uw precieze antwoord op de vraag die uw topgeneraals misschien zouden hebben gesteld mocht u het hebben doorgegeven? Wij hebben die *trackers* niet. Hoe komt u dan precies aan 900 miljoen euro? Is dat dan via de weg van *soft* of hard SLEP of is dat toch een nettobedrag dat u op de een of andere manier voor ogen hebt?

Dat zijn analytische vragen die ik u moet stellen, nogmaals, ik vind dat die informatie allang bij het Parlement had moeten zijn. Op dat ogenblik zou ik dezelfde vragen hebben gesteld, maar aan u om uw case te verdedigen, want ik vind ze niet sterk. Op dit ogenblik zie ik zonder uw antwoord niet hoe u precies aan

900 miljoen euro netto zou geraken.

**01.22 Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer Decrop, ik dank u voor de toelichting.

Sommigen zullen u de schuld geven dat wij hier vandaag zijn en al een paar weken dit debat voeren, maar ik denk dat dit debat zeer nuttig is en ik had het graag al een tijdje geleden gevoerd in het Parlement.

Ik heb een paar vragen voor u, mijnheer Decrop.

U hebt de informatie gedeeld, naar boven en naar de zijkant. U zei ook dat de informatie tot bij de CHOD en de MOD, de stafchef en de minister, moest raken, maar dat is niet gebeurd. Waarom is die informatie volgens u niet doorgestuurd naar waar zij volgens u moest raken?

Mijn tweede vraag betreft het model en wat u aan uw oversten hebt meegedeeld over het langer gebruiken van de F-16's. De memo's van Lockheed Martin zeggen inderdaad dat een langer gebruik van de F-16's mogelijk is als er een flightrecorder wordt gebruikt. Hoe conditioneel is die aanvulling? Met andere woorden, betekent dit dat de recorders er moesten zijn vanaf het begin van het gebruik van de F-16's? Het gaat om digitale recorders, dus zij kunnen natuurlijk ook achteraf worden geplaatst. Moesten de recorders op de vliegtuigen worden geplaatst vanaf het begin? Dat is een heel cruciale vraag.

Mijn volgende vraag gaat over de levensduurvoorspelling door Lockheed Martin.

Vorige week zei luitenant-generaal Debaene dat dit een nutteloze, theoretische oefening is. Ik heb mij laten vertellen dat het nochtans een standaardinstrument is dat wordt gebruikt door de US Air Force. Vorige week werd hier in de commissie gezegd dat de levensduurvoorspelling kan gebeuren vanaf 2006. Is dat zo? Kunnen wij maar een levensduurvoorspelling maken vanaf 2006? Kan dit niet retrospectief?

Mijn derde vraag sluit daarbij aan en gaat over de metaalmoeheid van de toestellen en de discussie over *actual flying hours* versus *equivalent flying hours*. Zijn er manieren om de metaalmoeheid van de vliegtuigen op een andere manier te meten? Volgens mij zijn er precedentes, bijvoorbeeld door de *bulkheads* te controleren op minischeuren of door de vleugels op scheuren te controleren. Voor dergelijke controles bestaan er gespecialiseerde bedrijven waardoor de levensduur berekend kan worden.

Mijnheer Decrop, ik kom tot mijn laatste vraag aan u.

Ik verwijz naar de nota van november 2015 van Defensie zelf. Daarin worden enkele scenario's onderzocht en ook cijfers vooropgesteld. Ik ga ervan uit dat u als een van de experts aan die nota heeft meegewerkt. Die nota is in mijn ogen in de uitgangspunten in tegenspraak met wat Lockheed Martin in de twee memo's naar voren schuift. Met ander woorden, de uitgangspunten van Defensie in november 2015 komen niet overeen met de uitgangspunten van de producent. Hebt u als specialist bij Defensie meegewerkt aan die nota van 2015? Vindt u dat de nota van Defensie van 2015 als document voldoende onderbouwd is, onder andere met cijfers, om te kunnen beslissen dat een levensduurverlenging onmogelijk is en dat wij nieuwe toestellen moeten kopen?

Mijnheer Letten, in de audit komt uw naam ook voor, wat natuurlijk niet mag verbazen. Op bepaalde momenten vraagt u echter wel om die informatie niet openbaar te publiceren. Ik heb het hier heel concreet over slide 18. Waarom vroeg u dat die informatie best niet wordt meegedeeld tijdens een lezing aan de Koninklijke Militaire School?

Op een bepaald moment, naar aanleiding van een vraag van een collega uit de oppositie, had u licht contact met het kabinet. Waarom hebt u op dat moment de behoefte gevoeld om het kabinet in te lichten over het bestaan van een memo, terwijl die studie, zoals hier de voorbije periode werd vermeld, irrelevant bleek?

Mijnheer Letten, ik heb een bijkomende vraag aan u. Waarom is uw overste over deze gehele kwestie niet ingelicht door u? In dat geval was de zaak concreet geweest voor de heer Dupont.

Ik heb nog een aantal vragen voor de heer Debaene. U heeft vanmorgen gezegd dat jullie slechts over 16 flightrecorders beschikken, 27 toestellen kunnen uitgerust worden met een recorder. De vraag die wij moeten stellen is waarom niet alle F-16's uitgerust zijn met een *flight recorder*? Vanmorgen deelde u reeds mee dat u daarop geen antwoord hebt, omdat deze kwestie van voor uw bevoegdheidsperiode dateert. Ik



heb hierover dan ook een algemene vraag: wordt onze vloot slecht beheerd?

Mijn laatste vraag gaat over metaalmoeheid en de mogelijke levensduurverlenging.

Beschikt de luchtmacht vandaag over informatie betreffende de metaalmoeheid van elke individuele F-16? Hebben wij zo'n rapport van elk toestel inzake slijtage, vlieguren, welke risico's die toestellen kunnen lopen, welke extra onderhoudskosten er voor die toestellen mogelijks nodig zijn? Zo'n overzicht is volgens mij belangrijk om te weten, om te besluiten of wij met die toestellen langer dan 8 000 vlieguren kunnen doen, zoals de producent standaard voorschrijft.

**01.23 Rudi Decrop:** Mevrouw de voorzitter, ik heb een eerste vraag gekregen van de heer Top over mijn anciënniteit in het F-16-programma.

Ik ben in 1994 begonnen in het F-16-programma als jonge technische officier van de F-16-eenheid, en dat voor vier jaar. Daarna heb ik gedurende vier jaar een job gehad op het departement binnen Defensie dat zorgt voor alle vliegtuigtypes van de Luchtmacht. 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, voertuigen enzovoort. Daarnaast was ik nog gedurende drie jaar in de Verenigde Staten liaison officier voor het F-16-programma. Ten slotte, was ik twee jaar chef van het F-16-programma in DG MR. Dat is mijn ervaring met de F-16.

Waarom heb ik niet direct naar de MOD gecommuniceerd?

Er was heel veel druk op dat moment. Er was heel veel stress over dat programma en de informatie die werd gecommuniceerd. Er werd geheimhouding gevraagd over het verspreiden van die informatie. Dit werd herhaaldelijk gezegd, ook mondeling. Toen we een paar briefings moesten geven, moesten de data van de briefings eruit worden gehaald. Dus er was heel veel druk, heel veel stress op dat vlak.

Ik heb in die periode ook heel moeilijke momenten beleefd, namelijk door mijn mutatie die een paar weken later moest gebeuren. Ik moest op dat moment ook heel belangrijke programma's volgen, samen met mijn collega's, voor de upgrade van de F-16, een programma van 41 miljoen euro, dat op 15 mei 2017 aan het IKW werd gepresenteerd en een paar weken later goedgekeurd door de Ministerraad. Dat was toen een heel drukke periode.

Ik wist dat ik na mijn mail naar mijn overste en naar andere autoriteiten die over het F-16-programma en de vervangingsprogramma's gingen, naar een functie moest gaan, dus ik had geen tijd en geen mogelijkheid om nog andere studies te doen om nog tot een hoger niveau te komen. Ik had 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 MOD. Dat is de reden waarom ik niet meteen naar de MOD ben gestapt. Het is ook niet de gewoonte om als luitenant-kolonel, materiaalbeheerder en ondersectiechef van een departement direct naar de MOD te communiceren.

S'agissant des jauges de contrainte, les *recorders*, je pense que beaucoup de questions ont été posées à ce sujet. Je vais expliquer l'historique des trente années d'exploitation des F-16, de manière assez étoffée, pour aboutir au mémo de Lockheed nous indiquant que nous pouvions les prolonger de six ans sans certificat de navigabilité supplémentaire.

Dès le début, les F-16 ont été équipés d'un *mechanical strain recorder*. Le but était de le télécharger toutes les X heures de vol, de l'envoyer aux États-Unis pour analyse et enfin de le réinstaller dans les avions, avec bien entendu un volant de tournantes pour maintenir le système en permanence sur les appareils. Ce dispositif a été abandonné un peu plus tard, car il était logistiquement très lourd, puisqu'il fallait systématiquement envoyer les cassettes mécaniques aux États-Unis. Pendant quelques années, nous n'en avons pas eu sur nos avions.

Pour combler les données de la Défense durant cette période, nous nous sommes servis d'une comparaison avec les flottes néerlandaise et norvégienne qui disposaient d'un autre recorder: le *flight load recorder*.

Ensuite, au début des années 2000, nous avons remis tous les compteurs à zéro en pratiquant une *teardown inspection*. Autrement dit, on a complètement démonté un avion dans le cadre d'un projet belgo-néerlandais. Puis, nous l'avons examiné par des méthodes non destructives (rayons X, ultrasons, etc.). Il

s'agissait de nous assurer que les quinze premières années du F-16, pendant lesquelles il nous manquait des données, n'entraîneraient pas d'impact négatif sur nos appareils.

Par la suite, nous avons installé les mêmes *recorders* que les Néerlandais. Ils consistent en cinq jauges de contrainte installées à différents endroits de la structure du F-16. Celles-ci nous procurent beaucoup plus d'informations que celles qui sont demandées par les normes américaines SB et ASTM, dans la mesure où nous enregistrons directement les déformations de l'avion.

En général, les *recorders* n'enregistrent que les accélérations, verticales ou horizontales. Nous avons un élément en plus sur 20 % de notre flotte, c'est l'enregistrement des déformations réelles à cinq endroits différents de l'avion. Cet enregistrement se fait principalement en dessous de l'aile, vu que selon les études de Lockheed, l'aile est l'endroit le plus critique pour le F-16 et qu'il est donc prioritaire pour la mesure des contraintes.

De 2016 à 2018, nous avons enregistré 20 %, en moyenne, des données beaucoup plus précises que l'exige la norme et nous avons, en outre, fourni 100 % des données administratives de vol: le nombre d'heures de vol, le type de mission exacte effectuée pour chaque mission, la configuration exacte de chaque vol et l'endroit exact du vol, donc si c'était en Belgique ou une mission à l'étranger dans des conditions différentes.

La combinaison de ces 20 % de données de déformation de l'avion et des 100 % de données administratives de vol, nous a permis, et cela a été confirmé par des études de Lockheed et de la US Airforce, d'avoir une idée quasiment exacte de l'état actuel de nos avions individuellement. C'est pour cette raison que Lockheed a pris la responsabilité de publier officiellement un document représentant l'âge maximum de chacun de nos avions. Nous avons d'abord pris connaissance de ce document lors de la réunion ESIP 2016 et il a ensuite été confirmé en avril 2017.

Nous avons donc suffisamment de données pour avoir, à l'heure actuelle, un bon état de notre flotte. Il est vrai que nous n'avons pas de système pour la suite. Je pense au Individual Aircraft Tracking. Nous avons besoin d'un recorder sur chacun de nos avions pour nous assurer que la structure du F-16 est utilisée comme prévu dans le certificat de navigabilité et ce jusqu'au dernier jour de vol. C'est pourquoi en 2010, nous avons lancé un programme d'installation d'un deuxième recorder sur l'avion. Celui-ci est maintenant installé sur tous les avions. Il s'agit d'un recorder qui existe déjà sur les avions et qui est utilisé pour le débriefing des pilotes après les vols, le Digital Video Recorder, sur lequel on ajoute des informations de vol provenant du système central de navigation.

Tous nos avions actuels sont donc équipés de ce deuxième recorder et toutes les informations sont actuellement enregistrées et téléchargées. Il reste un problème de logiciel pour pouvoir analyser ces données et les transmettre au constructeur pour la fin de vie des F-16. Si ce deuxième recorder ne donne pas de résultat au niveau du problème de logiciel, il est toujours possible d'installer une boîte noire, comme l'ont fait les Américains sur leurs F-16.

Son coût est d'environ 200 000 euros par avion, ce qui représente un montant de 10 millions pour la flotte, qui couvrirait directement les besoins en *recorder* pour la fin de durée de vie des avions.

Nous possédons donc suffisamment de données pour connaître l'état actuel de la flotte. Il nous faut un *recorder* pour la fin de vie des F-16, ce sur quoi nous travaillons. À l'époque où j'ai quitté le département, nous devions avoir des résultats assez rapidement.

Toute cette analyse scientifique – il s'agit donc bien plus qu'une analyse mathématique – est également basée sur un suivi des inspections de fissures sur nos avions. Nous avons 76 points à inspecter régulièrement. Généralement, cela se fait une fois par an. Ces inspections de fissures qui sont transmises au constructeur permettent d'évaluer, à chaque moment, si un endroit de la structure est sur ou sous-utilisé. Cela permet d'avoir une vérification supplémentaire quant à l'état de nos structures. C'est vraiment la vérification finale. Les modèles scientifique et mathématique nous donnent une bonne idée de l'état de nos structures et cela est vérifié lors d'inspections non destructives régulières.

Pour ce qui concerne les ailes qui sont, selon le constructeur, des parties de l'avion très sensibles, nous avons lancé un programme auprès de notre dépôt, soit la SABCA, pour ouvrir toutes les ailes des F-16 et inspecter des points qui ne peuvent l'être régulièrement en unité. Cela nous donne encore une garantie

supplémentaire quant à l'état de nos avions et leur fin de vie.

Une question portait sur la modernisation soft SLEP. Le soft SLEP concerne l'utilisation des avions avec des heures de vol allant jusqu'à la limite du certificat de navigabilité. Le hard SLEP tend à étendre l'utilisation des avions à 12 000 heures de vol, mais pour ce, il faut un certificat de navigabilité. Donc, dans le mémo de Lockheed, il est bien question de l'utilisation des avions avec des heures de vol allant jusqu'à la limite du certificat de navigabilité.

Combien cela peut-il coûter d'utiliser nos heures de vol jusqu'à la limite du certificat de navigabilité? Au niveau de la structure, il n'y a pas de grosses modifications supplémentaires à effectuer. Nous devons adapter notre schéma d'inspection pour tenir compte du fait que nous volerons jusqu'à la limite du certificat de navigabilité. Cela coûtera donc quelques centaines de milliers d'euros.

Ensuite, il faut voir (et plusieurs questions en ont fait état) si au niveau opérationnel, nous pouvons garder les F-16 pendant six ans de plus. Pour l'instant, nous avons prévu les programmes de modernisation du F-16 jusqu'en 2030. Donc en 2017, nous avons lancé un programme de modernisation de l'électronique et des systèmes embarqués du F-16, présenté à l'IKW le 15 mai 2017 et approuvé par le Conseil des ministres en juin 2017; programme d'un coût de 41 millions d'euros, analysé par notre partie opérationnelle et qui comprend des modernisations visant à rester interopérables avec les avions de la coalition au moins jusqu'en 2030, interopérables, mais également afin d'améliorer la sécurité opérationnelle de nos avions en mission.

Nous avons, par exemple, fait l'acquisition, qui est toujours en cours, d'un système de détection de missiles à installer en dessous des ailes du F-16, qui permet au pilote de détecter le lancement d'un missile en direction de l'appareil et de réagir avec des leurres soit électroniques, soit infrarouges.

Nous avons amélioré notre système de détection passif des radars ennemis. Nous disposons donc d'un système unique sur les F-16 belges, le système français "Carapace" qui a été développé il y a quelques années et upgradé depuis lors et qui fait encore actuellement l'objet d'un nouvel *upgrade*, afin d'améliorer la distance de détection des radars ennemis et d'éviter les zones où des radars ennemis pourraient être présents.

Nous avons également, dans ce dossier d'investissements, installé une antenne satellite et un système de communication satellite, qui est toujours en cours d'installation sur toute la flotte des F-16 belges monoplaces. Cela nous permettra d'opérer, c'était une des *lessons learnt* des dernières opérations, dans des zones plus montagneuses et des zones plus reculées, comme en Irak, en Afghanistan, Syrie. C'était une des *lessons learnt*, à savoir que nos F-16 belges puissent rester en permanence en communication avec les postes de commandement qui dirigent l'opération et qui peuvent donner le "go" en dernière minute pour une certaine cible. Ceci est en cours d'installation.

Un nouveau système de communication et d'échange de données en vol va être installé sur nos avions entre 2018 et 2021, afin de rester aux standards imposés par l'OTAN et par la coalition. Ce système d'échange de données en vol est évidemment crucial pour nos avions. Il permet par exemple d'échanger les images radar d'un avion à l'autre, d'échanger les images radar des avions de surveillance AWACS qui couvrent toute une zone vers nos F-16. Cela participe également à la sécurité de nos avions en mission.

Dans le même programme, nous allons investir dans l'*upgrade* du *software* de l'avion, qui est évidemment essentiel pour maintenir toutes les composantes de l'avion et les faire communiquer entre elles.

En 2021-2023, nous avons encore un programme planifié dans le plan stratégique pour moderniser la guerre électronique sur les F-16 et maintenir le *software* des F-16 pour les dernières années, au moins jusque 2030.

À côté de ce programme d'investissements F-16 2017, nous avons lancé, il y a quelques années, entre 2014 et 2017, des programmes pour la modernisation de notre armement sur les F-16. Nous avons fait l'acquisition d'un tout nouveau missile antiaérien, le M9X. Vous en avez sans doute entendu parler, lorsqu'on l'a inauguré l'année dernière dans une unité F-16. Les derniers upgrades vont encore arriver en 2020, pour être au même standard que les Américains.

Nous avons également investi dans des bombes à dommages collatéraux réduits afin de pouvoir intervenir

dans des conflits dans des zones urbaines denses. Ces bombes guidées peuvent également être larguées à une distance beaucoup plus grande de l'objectif pour permettre justement d'éviter à nos F-16 de rentrer dans des zones trop protégées et trop dangereuses.

Au niveau *flight simulator*, on a également investi, il y a deux ans, dans deux nouveaux *flight simulators* pour nos deux unités F-16, programme qui est aussi en cours de développement et qui va être livré en 2019 pour correspondre aux standards installés sur nos avions. Le pilote pourra donc avoir exactement la même simulation sur le simulateur de vol que dans l'avion, avec un champ de vision beaucoup plus étendu et les dernières technologies de simulateur.

Au niveau opérationnalité guerre électronique, nous avons estimé, avec nos experts opérationnels, toutes les modifications nécessaires jusqu'à fin 2030. Pour pouvoir prolonger jusqu'à 2035, il faudra également évidemment investir encore pour prolonger le *software* de l'avion jusqu'à 2035 et pour de nouveaux standards éventuellement obligatoires pour la coalition.

Mon calcul de différence de budget de 150 millions par an prévoyait 80 millions d'euros par an pour le budget actuel des F-16 et 20 millions d'euros d'investissement par an pour continuer l'opérationnalité. C'est pour cela que tout à l'heure, je n'ai peut-être pas été suffisamment clair. On arrive à 100 millions pour les F-16 annuellement comparés à 250 millions pour le nouvel avion, ce qui donne en gros, ce n'est pas un calcul précis à l'euro près, 250 millions de différence par an. Voilà un peu ce qui explique que le soft SLEP peut être combiné au niveau structure avec tous les *upgrades* opérationnels que l'on a faits ces deux dernières années.

Une question de M. Top visait également à savoir si le nombre d'heures de vol avec le hard SLEP, donc la longue prolongation, pouvait être prolongé jusqu'à 2 000 heures ou plus. Pour cela, je ne peux que référer à tous les *briefings* que l'armée américaine, l'USAF, nous a donnés ces dernières années sur leur programme de modernisation qui concerne maintenant 841 F-16 américains, estimés pouvant prêter jusqu'à 4 000 heures de vol. Donc, un avion américain a été utilisé pour effectuer une simulation complète de 12 000 heures de vol sur un équipement qui permet de faire vibrer l'avion comme pendant le vol.

Les résultats ont même été meilleurs que prévu pour les Américains, vu qu'ils ont fait voler l'avion jusqu'à 27 000 heures. Par sécurité, il faut diviser ce chiffre par deux. C'est la règle n° 1 pour le maintien d'une structure au niveau "sécurité". 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 du vie sur avion réel. Le résultat est ainsi de 13 500 heures de vol pour le modèle américain.

Donc l'étude, le *briefing* de Lockheed en mai 2016, comprend également la possibilité pour les pays qui le désirent (c'est toujours une étude qui reste libre, évidemment, *vrijblijvende studie*) de prolonger la durée de vol de l'avion de 4 000 heures estimées.

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. Donc une extension de 4 000 heures de vol nous donne plus ou moins 20 années supplémentaires. Ceci pour répondre à votre question.

Ik had ook een vraag van de heer De Vriendt over de sensoren. Is dat duidelijk genoeg, of moet ik dat nog toelichten?

Andere werkmethodes? Ja, er zijn andere werkmethodes en wij kunnen meer parameters meten dan bepaald in de normen.

La sécurité aérienne est-elle en danger? Non.

Il est crucial de maintenir nos avions au niveau sécurité aérienne comme ils l'ont été jusqu'à présent dans tous les domaines tant au niveau structure (on a alors la garantie que nos F-16 sont en bon état) qu'au niveau sièges éjectables. Nous devons garantir la sécurité et nous remplaçons les pièces explosives du siège éjectable comme prévu par le constructeur dans le manuel de maintenance. Il faut toutes les X années remplacer les fusées qui projettent le siège en l'air, celle qui envoie le canopis (la verrière) en l'air. Tout cela doit être remplacé très régulièrement et le sera de la même façon jusqu'à la fin des F-16.

Pour ce qui concerne le train d'atterrissage, il est inspecté toutes les 1 800 heures de vol et ce, en

profondeur. Chaque élément suspect du train d'atterrissage qui serait endommagé ou usé est remplacé comme c'est fait depuis le début du F-16.

Dans les autres domaines, nous avons également en cours un programme de renforcement et de remplacement du câblage électrique de nos avions. Ce programme a commencé, il y a une dizaine d'années et est en cours d'exécution au sein de la SABCA.

Il est donc crucial que la sécurité de nos avions soit maintenue au plus haut niveau possible. Je pense que les dernières années, nous y sommes arrivés avec un taux d'attrition très faible combiné avec des procédures de vol qui sont régulièrement revues, afin d'éviter des accidents qui ne seraient pas dus à la technique mais plutôt à des erreurs en vol. Tout cela est également mis à jour grâce à des procédures elles-mêmes constamment mises à jour pour un avion que nous connaissons bien. C'est l'avantage du F-16: On peut le maintenir aussi bien au niveau technique qu'opérationnel sans mettre en danger la sécurité.

Au sujet de la note IKW du 9 novembre 2015 et de son contenu qui a servi à la décision politique de remplacer les F-16, je répondrai en même temps à une question qui m'a été posée par M. Yüksel, je pense, concernant ma participation éventuelle à l'élaboration de ce document. Je dis non. Il a été élaboré par la cellule ACCaP. Je suis arrivé en juillet 2015. Jusqu'à novembre 2015, je n'ai pas eu accès à ce document. Je n'ai pas pu même donner mon avis.

Le contenu est également nouveau pour moi, car je n'ai pu le lire que récemment. Il me paraît, en effet, important de clarifier certaines choses à propos de cette note. Je ne sais pas si cette séance a pour but de l'analyser en détail, mais des questions restent sans réponse. Certains calculs sont imprécis. Si je considère, par exemple, le taux d'attrition de 1 pour 10 000 heures de vol, 1,2 par an ne me semble pas correspondre à la réalité actuelle qui est de 0,2 par an. Certaines choses mériteraient d'être clarifiées dans cette note.

De volgende vraag ging over het verdelen van de informatie naar hogere niveaus.

Werd er actief gewerkt om geen info aan hogere niveaus te geven? Ik weet dit niet echt want ik heb op mijn niveau de informatie naar de betrokken personen gestuurd. Er was heel veel druk in de twee periodes. Er was heel veel stress over die informatie. Na de meeting van mei 2016 was er ook heel veel stress op de hogere niveaus.

Pendant la période d'avril-mai 2017, lors d'une réunion avec mon supérieur pour discuter des paramètres, il m'a aussi été communiqué que ce document avait créé beaucoup d'émoi et ce jusqu'au niveau des généraux bleus. Je ne sais donc pas, personnellement, ce qui s'est passé après que j'ai communiqué cette information.

Viennent les questions de M. Dallemagne, qui demandait pour quelle raison les études présentées par Lockheed sont sérieuses. Sachez que je ne suis pas membre de Lockheed et que je ne peux pas vous répondre sur la base de toutes les références mentionnées dans le *Roadmap F-16*, qui comprend 50 pages et 95 références. Je ne peux pas vous détailler toutes les analyses statistiques qui ont été faites sur les dizaines de milliers d'heures de vol de données que nous avons envoyées à Lockheed. J'ai confiance dans le constructeur, comme nous l'avons eue depuis trente ans pour les F-16. J'ai participé, à l'époque où j'étais aux États-Unis, aux réunions de suivi de la structure. J'ai donc parlé aux ingénieurs de Lockheed à ce sujet. Nous avons posé beaucoup de questions, la Belgique était très active dans ce forum et l'est toujours d'ailleurs. Il nous a toujours été affirmé que la Belgique disposait d'un système suffisant pour suivre la structure jusqu'à la fin du certificat de navigabilité.

Je pense donc, en effet, que ces études sont sérieuses. Vous pouvez évidemment demander tous les documents sous-jacents, mais cela représente des milliers de pages, des milliers de calculs, des milliers d'heures de test.

Au niveau de la sécurité en vol, je pense que nous avons déjà abordé le sujet. Je n'ai pas eu accès à la note du SPO américain. Je ne sais donc pas s'ils annoncent qu'on peut uniquement effectuer de l'*airpolicing*, c'est vous qui me l'apprenez. Je pense toutefois que notre expérience en mission les dix dernières années montre que nous faisons plus que de la simple surveillance de l'espace aérien. Nous avons effectué des missions d'*air interdiction*, ce sont des missions de destruction d'objectifs en milieu ennemi, ainsi que de *close air support*, qui sont des missions d'appui des troupes au sol en milieu ennemi.

Je ne sais pas ce que contient le rapport du SPO, mais je pense que nous avons suffisamment montré l'exemple au niveau de l'opérationnalité de nos F-16 à l'étranger.

Je préfère ne pas discuter de ma carrière ici. Je ne pense pas qu'il s'agisse du forum adéquat pour discuter des conséquences sur ma carrière.

Mijnheer Van der Maelen, u had een vraag over het tijdsvenster als er geen upgrades worden uitgevoerd op onze F-16's.

Ik heb uitgelegd welke upgrades wij gaan doen om onze F-16's tot minstens 2030 operationeel te houden. Na 2030 zijn er nog upgrades nodig, afhankelijk van wat wij zullen ontdekken in de periode 2025-2030. In welke operationele omgeving zullen wij zitten? Wat zullen de verschillende coalitievereisten zijn? Enzovoort.

La fenêtre de remplacement des F-16 dépend évidemment de la décision belge. Cela reste un choix libre de la Belgique. Elle peut soit remplacer les F-16 en 2023-2029, soit en 2029-2035, ou encore à une période intermédiaire. Ce choix reste libre pour la Belgique.

Wat is de kostprijs van een hard SLEP? Welke modernisering zijn daarvoor nodig?

Daarvoor moet ik ook refereren aan het Amerikaanse programma. Dat is zelfs toegankelijk via internet, op de *government account office*, *la cour des comptes américaine*, daar vinden wij de gegevens. Er zijn ook gegevens op een website van het US Government over de technische investeringen van alle wapensystemen van de Amerikanen, DTIC of Defense Technical Information Centre. Daar wordt alles uitgelegd.

We kunnen ook vergelijken met andere landen die dat in het verleden hebben gevraagd, zoals EPAF-landen. Een EPAF-land heeft gevraagd wat de F-16 moet hebben om een hard SLEP te krijgen.

Eerst is er een structurele aanpassing nodig om van 8 000 naar 12 000 uren te gaan. De eerste studie is dan één van onze F-16's op de *testbench* te installeren en te laten testen. De Amerikanen hebben daar 100 miljoen voor betaald, inclusief de testinstallatie. De prijs voor ons daarvoor zou ongeveer 80 miljoen zijn. Daarnaast moeten structurele modificaties gebeuren om van 8 000 naar 12 000 uren te gaan, geschat op twee miljoen per vliegtuig. Dat zijn de Amerikaanse gegevens. In totaal geeft dat voor de structurele upgrade 200 miljoen US dollars. Dat voor het structureel aspect.

Dan het operationeel aspect. Radar, nieuwe display in de cockpit, nieuwe computer, nieuwe generator: alles moet worden geïnstalleerd in een *bunch*. Het voordeel nu is dat die modificatie al is gebeurd op alle mogelijke types F-16. Sommige landen hebben dat gedaan op Block-15/20, onze configuratie. Sommige landen hebben dat op Block-30 gedaan. Sommige landen hebben dat op Block-40/50 gedaan. De modificatie is dus tamelijk goed beschreven en goed gedocumenteerd. Er bestaat nu een standaard pakket engineering kosten en kosten voor het materieel.

Een ander EPAF-land vroeg naar een schatting. Het was geschat op 350 miljoen, op dat moment.

Het totaalpakket voor die twee modificaties, de structurele modificatie en de operationele modificatie, was geschat op 600 miljoen. Met risicofactor hebben wij toch een klein verschil van configuratie. Men kan dat dus extrapoleren tot 1 miljard euro voor de complete F-16-vloot van België. Dat is mijn persoonlijke schatting. Meer moet ik niet zeggen.

Une nouvelle certification est-elle nécessaire pour le soft SLEP? La réponse est non. Cela a été dit en briefing par Lockheed, et rappelé dans les notes de mémo. C'est déjà défini par la USAF dans d'autres documents de référence. Le soft SLEP n'est que l'utilisation des heures jusqu'à la limite du certificat. En fait, c'est obligatoire car l'effet peut se produire dans l'autre sens. On pourrait avoir des avions qui s'usent plus vite que prévu. Il est donc impératif de suivre tous les avions jusqu'à leur limite du *designer*, même si on ne veut pas tous les prolonger.

Les Américains suivent leurs avions aussi. D'autres pays ont d'autres problèmes: certains avions sont usés prématurément. Donc l'installation des *recorders* et le suivi via l'*aircraft tracking* est en fait quasi-obligatoire pour tout le monde, afin d'aller jusqu'à la limite de durée de vie. Il n'y a donc pas de certification aéronautique nécessaire.

M. Vandepuut me demande pourquoi n'ai-je pas communiqué l'information à un plus haut niveau. Je pense l'avoir déjà expliqué: les moments de haute tension que l'on a vécus à cette époque, le principe selon lequel on prévient son chef hiérarchique et on met en information ceux qui sont directement concernés par le programme. Nous n'avons pas, dans notre culture, l'habitude de prévenir directement le chef de la Défense ou le ministre.

Je fournirai la même réponse. Je ne sais pas à quel niveau les informations ont été retenues et pour quelles raisons. Les explications ont été fournies et je pense qu'il ne me revient pas de répondre à ceci.

J'en viens aux paramètres étudiés lors de la conférence de mai 2016.

Het ging echt puur over structuur op die conferentie. Geen ander aspect werd geëxamineerd. Die andere aspecten werden thuis gecontroleerd door andere programma's. De modernisering van de *avionics* werd door een ander team geanalyseerd. De modernisering van de *flight simulator* werd door een ander team geëvalueerd. De *ejection seat* en het landingsstel zijn gevolgd door een ander team. De motor wordt ook door een ander team gevolgd. Al die andere aspecten werden dus niet op die conferentie geëvalueerd.

Au niveau politique, en tant que militaire je ne peux malheureusement pas vous faire part de mes affinités politiques. Je ne peux que me référer à mes motivations d'officier d'état-major purement tournées vers le bien de la Défense, vers les économies que l'on peut faire au sein de cette dernière. Je vous ai fait part de mon inquiétude au sujet de la diminution de notre capacité opérationnelle.

Monsieur Hellings, vous m'avez posé une question relative à la comparaison des F-16. J'ai complété mon estimation personnelle: il est question de 100 millions par an pour les F-16, si on veut les garder jusqu'en 2030 et au-delà. Il est ici question d'une courte extension, pour qu'on soit bien d'accord sur ce sur quoi on discute. Selon l'estimation du programme ACCaP, il est question de 250 millions par an. Pourquoi cette différence? Elle s'explique par l'achat de l'avion. Cinq milliards sont prévus pour l'achat de l'avion, pour les premiers sets de pièces de rechange, l'équipement de supports, etc. Autrement dit, les dix milliards sont réservés à l'entretien de l'appareil et à son utilisation quotidienne.

Je ne parlerai pas ici de la carrière car je ne pense pas que cela apporterait quelque chose au débat.

Pour ce qui concerne la comparaison des flottes par Lockheed, cette dernière dispose des informations provenant de plus de vingt utilisateurs du F-16 au niveau mondial. Il est question de plus de 3 000 F-16. Toutes ces informations sont rassemblées par le constructeur. Toute possibilité de synergie des informations est exploitée par Lockheed. Pourquoi l'usage d'un pays est-il plus "dur" que celui d'un autre? Quel impact cela aura sur la flotte? N'a-t-on pas oublié certains points d'inspection, contrairement à un autre pays, etc.? Tout cela est mis à jour annuellement par le constructeur en comparant les données de plus de 3 000 avions.

Quid de la corrélation entre les missions accomplies par d'autres nations et les nôtres? Une corrélation a été faite avec les pays les plus similaires à la Belgique, par le passé, durant la période où il manquait des données. Mais, depuis 2016, nous avons notre propre système de suivi. Ce dernier est suffisant pour faire toutes les corrélations statistiques entre les 20 % des heures de vol pour lesquels on a les enregistrements complets et les 100 % de données de vol que l'on fournit au constructeur.

L'extension ou l'utilisation des heures de vol jusqu'à la limite du certificat de navigabilité peut-elle être utilisée sans investissement important? On parle évidemment de quelques investissements, une vingtaine de millions que j'avais estimés par an pour les F-16, mais pas plus. Sauf si, au niveau politique, on veut changer le niveau d'ambition. Je ne peux pas décider à mon niveau si le F-16 doit opérer dans des zones où aucun F-16 étranger ne peut opérer. Là, on dépasse notre niveau d'ambition opérationnel actuel.

Monsieur Miller, concernant l'évaluation du risque de dépasser les 8 000 heures, l'efficacité des missions... Ai-je répondu à votre question dans d'autres réponses?

Concernant les gains que l'on pourrait faire, c'est une estimation personnelle, qui n'engage pas la Défense. De toute façon, il faudra remplacer les avions. Comme je l'ai expliqué dans mon introduction, mon opinion personnelle est que, grâce à ces quelques années supplémentaires du F-16, il pourra être amené beaucoup de clarté sur le niveau d'ambition. Veut-on descendre de 40 % le niveau d'ambition ou veut-on garder le

niveau d'ambition?

Beaucoup plus de clarté au niveau des programmes en cours de remplacement. Il reste deux candidats. Les deux programmes font parler d'eux régulièrement dans la presse et dans les milieux militaires, l'un pour la non-estimation claire de ce que cela va coûter – on parle du F-35 – et l'autre avion sur les capacités opérationnelles des quarante prochaines années. C'est mon opinion personnelle que ces quelques années pourraient nous apporter beaucoup plus de clarté sur ce programme.

À quel moment faut-il faire l'évaluation soit du remplacement des F-16, soit de la longue prolongation des F-16? Si on gagne six ans de durée de vie des F-16, on peut décaler le choix pendant les six prochaines années, de 2018 à 2024. C'est mon évaluation du bon moment, si, au niveau politique, il est décidé d'utiliser nos F-16 jusqu'à la limite de leur potentiel.

S'agissant de garantir l'opérationnalité des avions jusque 2035, jusque 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. Ceci est valable pour tous les types d'avions. Qu'on achète un nouvel avion maintenant ou qu'on garde les F-16, les modernisations seront nécessaires à cette période.

Manque de clarté dans certains programmes de remplacement: je pense que j'en ai parlé.

Pourquoi Lockheed Martin a-t-elle fait ce geste en mai 2016 envers la communauté F-16? Je pense que ce n'est pas un geste commercial. Je pense que Lockheed Martin gère pour l'instant 3 000 F-16 – je donne un chiffre, je n'ai pas vérifié combien de F-16 exactement volent dans le monde. Je pense que pour une firme qui a un certain monopole sur 3 000 avions, il est naturel de proposer à ses clients de pouvoir encore utiliser ces avions plus longtemps. Je pense que cela n'a rien à voir avec le programme de remplacement par des F-35.

Mijnheer Buysrogge, ik ben het ermee eens dat de memo van Lockheed alleen gaat over metaalmoeheid en niet over verlenging. Het gaat over het gebruik van de maximale certificatielimiet van onze F-16's. Het is geen echte verlenging, want dat vereist geen nieuw certificaat van luchtwaardigheid. De memo gaat over het maximumgebruik van de structurele capaciteit van onze F-16's. Het gaat niet over operationele aspecten. Het gaat niet over *landing gear* of motoren. Het gaat puur over het gebruik van de structurele capaciteit van onze F-16's.

Ik kom tot de vraag over de tweede mail, waarin mijn standpunt genuanceerd is.

Ik heb na mijn eerste mail van 10 mei 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 mochten worden verlengd. Dat heb ik geschrapt in de draftmail die mij werd voorgesteld. Dat was niet correct. Ik heb in de tweede mail herhaald wat in de memo van Lockheed Martin staat, dat onze F-16's individueel een verlenging van de levensduur tot maximaal gecertificeerde limieten kunnen hebben, onder voorwaarden, zoals vermeld in de memo van Lockheed Martin.

Voorwaarde één is de installatie van de recorder. Het is duidelijk dat onze vloot met recorders moet worden uitgerust, tot het einde van de levensduur.

Voorwaarde twee is dat andere studies moeten worden uitgevoerd in de andere domeinen: operationaliteit, motor, *landing gear*, hydrauliek enzovoort. Dat wordt geanalyseerd en gevolgd door andere specialisten.

Een derde aspect van de tweede mail is 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, zoals wij bij de F-16 altijd hebben gedaan. Sinds het begin van de F-16 hebben wij modificaties moeten doen om de vliegtuigen te verstevigen, om de designcertificatielimiet te kunnen halen. Dat zal nog gebeuren in de toekomst.

Dat zijn de drie elementen die in mijn tweede mail werden vermeld.

Ik heb toen geweigerd om de eerste versie van de mail te versturen.



Pourquoi n'ai-je pas suivi la voie hiérarchique?

J'ai suivi la voie hiérarchique. J'ai informé, en plus, les responsables qui me paraissaient importants dans le programme F-16, et qui ont suivi le F-16 également depuis une vingtaine d'années. Toutes les personnes qui sont dans le mail connaissent très bien le F-16, les aspects opérationnels et structurels. Cela cadrerait dans le mail que j'ai envoyé.

Ik weet niet of de memo of andere documenten worden bezocht buiten Defensie.

Monsieur Hedebouw, au niveau de la carrière, même chose, je pense que ce n'est pas utile à ce niveau-ci d'en parler.

Mon estimation personnelle de 900 millions, je pense que j'ai déjà expliqué d'où je tirais ces informations.

D'autres pays à l'étranger ont-ils fait les modifications? Oui. Comme je l'ai expliqué, maintenant, tous les types d'avions ont subi les modifications opérationnelles pour la longue extension. Il y a donc beaucoup d'expériences possibles, beaucoup d'études qui ont déjà été effectuées et qui ne doivent plus l'être pour nous éventuellement. Il faut savoir que certains pays vont prolonger leurs avions jusque 2048. Le suivi des F-16 va donc être garanti jusque 2048.

**01.24 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): (...)**

**01.25 Rudi Decrop:** Oui.

**01.26 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): (...)**

**01.27 Rudi Decrop:** Les Américains.

D'autres méthodes pour prouver les indications de Lockheed pour prolonger l'avion, c'est une fusion de données de la structure, comme je vous l'avais expliqué, non seulement les données de vol. Depuis 2016, 2018, c'est quelque chose comme 200 000 heures de vol qui ont été fournies comme données. Fusion des données et des fissures. Donc, toutes les inspections que l'on fait sur les avions annuellement sont également utilisées pour les études.

Notre profil de vol est également utilisé avec les 50 types de missions qu'on effectue chaque jour pour l'entraînement des pilotes, pour les missions opérationnelles. Nous avons scindé ces types de missions en 50 types différents de missions. Chaque type de mission est analysé avec les données représentant cette mission-là. Donc, si c'est une mission de défense aérienne ou une mission d'interception, une mission d'attaque au sol ou une mission d'entraînement, tout cela est corrélé avec les données nécessaires.

Nous utilisons bien sûr les rayons X, les méthodes d'ultrasons, les dernières méthodes d'inspection des matériaux, que ce soit pour les matériaux métalliques (aluminium, titane) ou pour les matériaux composites qui composent le F-16.

Le rôle de Lockheed Martin, dépendance du complexe militaro-industriel? Je pense que ce n'est pas uniquement pour Lockheed Martin. Quel que soit le type d'avion que l'on a ou que l'on choisit, on est évidemment dépendant du constructeur. Il est important d'avoir une confiance absolue dans le constructeur de cet avion-là pour une très, très longue durée.

Madame Fernandez me demande si ce document sur le prolongement des F-16 a eu un "traitement spécial"? Oui, évidemment. Tous les documents au sein de la Défense ne reçoivent pas le même traitement. Nous avons, à notre niveau également, une centaine de documents dans tous les domaines du F-16, qu'il s'agisse des moteurs, des autres composants de l'avion, de l'électronique, de rapports venant des missions. Il y a donc énormément de documents qui nous parviennent, et celui-ci a été présenté, et briefé - donc non seulement envoyé mais briefé - en 2016. Et il a donc eu un traitement spécial au sein de la hiérarchie où il y a eu beaucoup de discussions par la suite.

900 millions d'euros d'économies, en garantissant la sécurité des pilotes? Oui, bien sûr. Il est évidemment exclu de faire la moindre économie sur la sécurité des pilotes et les paramètres les plus importants de l'avion sont suivis en permanence, dans tous les domaines, et doivent continuer à l'être jusqu'à la fin de la durée de

vie de l'appareil.

Est-ce que la quantité de personnes nécessaires à l'entretien des avions a une influence sur notre opérationnalité? Je pense que oui. Vu que nous devons assurer des missions à l'étranger pendant une très longue période, il est évidemment nécessaire d'avoir un pool de personnel suffisant dans tous les domaines pour pouvoir faire des rotations et éviter que les militaires doivent partir trop souvent, passer de 2 à 4 mois à l'étranger, loin de leur famille.

Pas de retour de la hiérarchie? Par la suite, je n'ai plus pu suivre ce dossier, évidemment, vu ma nouvelle fonction au sein du département Stratégie. Je suppose que les personnes en place ont pu suivre ce dossier par la suite.

Le refus de signer l'audit - l'enquête interne - 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. Pourquoi signer un seul document alors que je n'avais pas dû signer les dizaines d'autres? Cela m'avait semblé suspect et je ne voulais pas m'avancer dans un document officiel signé qui aurait circulé on ne sait où!

Sur les modifications récentes sur les F-16, je pense en avoir parlé en détail.

En ce qui concerne les 900 millions d'euros, c'est évidemment avec des conditions.

Er zijn natuurlijk voorwaarden om onze F-16 tot het einde van zijn leven te kunnen behouden, waaronder een *individual aircraft tracking* en het plaatsen van flightrecorders.

**01.28 Hendrik Bogaert (CD&V):** Mag ik u even onderbreken voor een belangrijke vraag.

Dit is conditioneel. Ik heb ook in uw mails gelezen dat u dat conditioneel stelt. De belangrijkste vraag is natuurlijk of deze voorwaarden conditioneel zijn naar het verleden of naar de toekomst toe. Zegt u dat, als u vandaag die aankopen doet, het oké is voor de toekomst en u daarmee uw *case B* — als ik het zo mag formuleren — kunt uitvoeren? Of bedoelt u dat u uw plan had kunnen uitvoeren indien u destijds over flightrecorders had beschikt? Dat is natuurlijk een wezenlijk verschil. Wat is uw antwoord hierop?

**01.29 Rudi Decrop:** Lockheed kent ons verleden zeer goed. Zij hebben al onze data sinds dertig jaar. Die waren inderdaad niet compleet maar door studie van Lockheed in het verleden werd vastgesteld dat wij voldoende gegevens hebben om een stand van zaken te maken betreffende onze F-16-structuur. Voor de toekomst mag dat niet zo geïnterpreteerd worden; nu moeten er flightrecorders worden geïnstalleerd op onze vliegtuigen.

**01.30 Hendrik Bogaert (CD&V):** Dus, als men die nu, dit jaar, aankoopt, dan kan men uw plan uitvoeren. Is dat uw thesise?

**01.31 Rudi Decrop:** Ja.

**01.32 Hendrik Bogaert (CD&V):** Wij hebben hier echter een nota die in de dataroom zat, en die ook vorige week vrijdag in samenvatting naar voor werd gebracht, waarin de legerleiding het volgende meldt: "Volgens de IAT-richtlijn ENSB09001 moet 90 % van de vluchtgegevens geregistreerd worden over de ganse levensduur van het vliegtuig." Het gaat voort als volgt: "Het actuele systeem op F-16 laat niet toe om 90 % van de vluchtgegevens te registreren, noch het vereiste dataformaat aan te leveren. Daarenboven blijft het ontbreken van historische gegevens van voor 2006 een niet-oplosbaar gegeven." Dat schrijft uw hiërarchie, terwijl u zegt dat het geen probleem is.

De nota gaat voort als volgt: "Rekening houdend met deze elementen en het feit dat Defensie niet over de technische competenties beschikt, kan de vlootbeheerder de verantwoordelijkheid voor een aanpassing van het vlootbeheer naar EFH, *equivalent flying hours*, niet op zich nemen."

Stel dat u in gesprek bent met uw hiërarchie die zegt de verantwoordelijkheid niet te nemen, wat doet u dan? Het gaat hier wel degelijk over de historische vluchtgegevens. Wij hebben hier een richtlijn van de IAT die bepaalt dat u over een dekking van 90 % moet beschikken. U zegt echter, tussen aanhalingstekens, dat u het beter weet. Wie gaat zijn handtekening dan zetten? Zult u dat doen? Hoe ziet u dat?

**01.33 Rudi Decrop:** Om duidelijkheid te geven: er is geen handtekening nodig. Het gebruiken van de F-16's tot de gecertificeerde limiet van de levensduur vereist geen vliegwaardigheidshandtekening. Dat werd duidelijk gebriefd door de fabrikant en de US Air Force doet dat ook niet.

**01.34 Hendrik Bogaert (CD&V):** Als u zegt "tot het maximum", bedoelt u daarmee dan de verlenging van zes jaar?

**01.35 Rudi Decrop:** De verlenging van zes jaar is het gebruiken van onze F-16's tot de maximumlimiet van de levensduur. Indien wij tot 8 000 uren vliegen, dan gebruiken wij onze maximumlimiet niet. Wij faseren onze F-16's uit vooraleer ze de structurele limiet zullen bereiken.

**01.36 Hendrik Bogaert (CD&V):** Betekent dit dat het aantal vliegtuigen dan vermindert gedurende de laatste staart van zes jaar, omdat ze één voor één hun limiet van 8 000 vlieguren zullen bereiken?

**01.37 Rudi Decrop:** Dat gebeurt één voor één. Er zijn een paar vliegtuigen die het eerst de limiet zullen bereiken. Wij moeten de vloot goed beheren, zodanig dat de oudste vliegtuigen minder vliegen dan de jongste vliegtuigen en wij gedurende die zes jaar nog de hele vloot kunnen gebruiken.

**01.38 Hendrik Bogaert (CD&V):** U zou dus wel de verantwoordelijkheid nemen om te zeggen dat de maximale duur kan worden bereikt, ondanks het feit dat minder dan 90 % van de historische vluchtgegevens geregistreerd werd, zoals staat in de officiële nota die verspreid werd door de legerleiding? U steekt er uw hand voor in het vuur dat dit geen problemen zal opleveren?

**01.39 Rudi Decrop:** Ik heb veel gesproken met de ingenieurs van Lockheed. Zij beweren, ik beweer dat niet, dat wij zonder nieuw vliegwaardigheidscertificaat kunnen vliegen tot de limiet.

**01.40 Hendrik Bogaert (CD&V):** Dat is A en B. Daar moeten wij straks nog wat extra vragen over stellen.

**01.41 Rudi Decrop:** Ik heb dat niet gezegd.

En over die 90 %, de norm is dat er voldoende parameters gemeten moeten worden maar er staat niet welke parameters er precies gemeten moeten worden.

**01.42 Hendrik Bogaert (CD&V):** Ik kan enkel de volgende zin voorlezen die te lezen staat in een officieel document voor het Parlement: "Volgens de IAT-richtlijn ENSB09001 moet 90 % van de vluchtgegevens geregistreerd worden over de ganse levensduur van het vliegtuig". Wat is de waarde van die zin?

**01.43 Rudi Decrop:** De vluchtgegevens kunnen ook uit de vluchtdata komen. Daarvan beschikken wij over 100 % van de data. Het werd in een document van Lockheed in een vorige analyse goedgekeurd dat wij die data kunnen gebruiken voor *gapfilling* van de gegevens.

De **voorzitter:** Collega's, ik zou eerst de replieken willen afwerken, anders geraken wij er nooit. Daarna is er een tweede vragenronde. Ik zie nu al zes of zeven vingers de lucht ingaan, terwijl luitenant-kolonel Decrop niet eens op alle vragen heeft geantwoord. Zo geraken wij er nooit.

Ik geef terug het woord aan luitenant-kolonel Decrop.

**01.44 Rudi Decrop:** Mijnheer Yüksel heeft mij de vraag gesteld waarom deze informatie niet naar boven is gekomen.

Ik weet niet wat er gebeurd is op hoger niveau. Volgens mij ging het om voldoende belangrijke en cruciale informatie om te worden meegedeeld aan de CHOD en de MOD. Ik kan niet uitkomen voor de mening van anderen.

Moesten de flightrecorders aanwezig zijn geweest van bij het begin? Ideaal gezien, ja. Wij hadden vanaf de oorsprong recorders geïnstalleerd op onze vloot. Op een bepaald moment hebben wij geen data gehad. Dit werd gedekt door andere landen. Dan hebben wij de grote data gehad van de rekstrookjes die meer gegevens geven dan de vereiste data, en 100 % van de administratieve data.

Is de levensduurvoorspelling een standaardinstrument voor de USAF? Ja, inderdaad. Dat staat in de normen, ESB1. De norm komt ook voort uit een andere norm, namelijk STM1530, die ook alles uitlegt over het Structural Integrated Program (SIP). Deze norm is niet alleen van toepassing op F-16's maar op alle vliegtuigtypes.

Is er een andere manier om metaalmoetheid te meten? Ja, inderdaad. Het is verplicht om een gedetailleerde controle te doen van onze F-16's. Voor wat de scheuren betreft was het resultaat 76 punten.

Heb ik gewerkt aan de nota 2015? Mijn antwoord is: nee.

**01.45 Tim Vandemput** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, de reden waarom ik daarnet wou tussenkomen is omdat ik aanvoel, en ik denk andere collega's ook, dat wij hier de kern van het probleem raken.

In de nota die aan het Parlement werd meegedeeld en waaruit collega Bogaert passages heeft voorgelezen, staat dat 90 % van onze vliegtuigen vanaf het begin moest worden uitgerust met de zogenaamde flightrecorders. Wij weten dat dit niet gebeurd is; u hebt dat zelf uitgelegd. En dat werd ons medegedeeld. Als blijkt dat dit niet waar is, kan er een probleem op één of twee plaatsen zijn.

Ik verklaar mij nader.

Ofwel is er een probleem bij Lockheed Martin. Als u met de *engineers* praat en zij tegen u zeggen dat alles in orde is, maar aan ons via andere rapporten, die wij hebben gevraagd, zeggen dat in 90 % een flightrecorder moet worden geïnstalleerd, dan ligt daar het probleem. Dat kunnen wij straks aan de mensen van Lockheed Martin vragen.

Ofwel is er een probleem bij Defensie, met name tussen de lagere en de hogere staf. Als het verhaal dat u hier brengt waar is, dan denk ik dat de documenten die wij hebben gekregen niet waar zijn. Dat is een groot probleem, met name met betrekking tot de doorstroming van informatie van Defensie naar ons.

Mevrouw de voorzitter, dat zou ik vandaag graag uitgeklaard zien. Daarom stel ik voor om de confrontatie met Lockheed Martin straks aan te gaan, als de kolonel zo lang kan blijven. Zo kan het Parlement de juiste informatie hierover krijgen.

**01.46 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Luitenant-kolonel, zoals de collega van de Open Vld zegt, is dat inderdaad de kern van het probleem. Eén ding is duidelijk: u hebt deze zaal absoluut stil gekregen. Als wij als politici beroepseer hebben, dan kunnen wij uw informatie niet zomaar negeren. Wat u zegt, betekent dat de aankoopprocedure zoals die momenteel loopt, gemanipuleerd en bevooroordeeld is en dat wij niet alle opties op een correcte manier onder ogen hebben gekregen.

De lopende aankoopprocedure moet wat ons betreft zo snel mogelijk stopgezet worden tot hierover absolute klaarheid komt. Ik voel mij als politicus misleid door de minister en vooral ook door generaal Debaene. Beiden hebben compleet andere informatie gegeven.

Luitenant-kolonel Decrop, u was destijds materiaalbeheerder en momenteel één van de F-16-specialisten in ons land. U zegt in feite dat Defensie voldoende gegevens heeft om de staat van de F-16-vloot te beoordelen en dat het hen toelaat om zes jaar langer in de lucht te blijven dan gepland, mits een minimale kost.

Van de minister en van generaal Debaene hebben wij steeds gehoord dat zes jaar langer vliegen 2,2 miljard euro zou kosten. U gaat nog verder en zegt dat 20 jaar langer vliegen neerkomt op 1 miljard euro en dat zes jaar langer vliegen quasi geen meerkost heeft.

Van twee dingen een. Ofwel vertelt u niet de waarheid als specialist ter zake, als toenmalig materiaalbeheerder, als iemand die blijkbaar ook zowat de arm werd omgewrongen en werd verplicht om mails te versturen die u niet wilde versturen. Ofwel zijn wij hier als politieke klasse in de zak gezet door de minister en door de legerleiding.

Ik weet alleszins dat dit niet zomaar passeert, want dit gaat om veel belastinggeld. Luitenant-kolonel Decrop, ik apprecieer bijzonder dat u de vinger op de wonde hebt gelegd toen u zei dat het voor u gaat om die zes jaar extra tijd waarin wij een betere beslissing kunnen nemen.

Als men in de huidige aankoopprocedure met vijf kandidaten op dit moment nog maar twee overhoudt, kan men immers niet spreken van een optimale procedure. Als wij onze toestellen zes jaar langer in de lucht kunnen houden, hebben wij zes jaar langer de tijd om weloverwogen beslissingen te nemen aangaande Defensie en de manier waarop wij het defensiebudget willen besteden.

Laat ons gebruikmaken van die zes jaar en niet in de komende maanden, want daarover spreken wij, de beslissing nemen om volop door te gaan met een van die twee toestellen. Er zijn al nota's opgedoken waaruit blijkt dat er ook binnen het kabinet en Defensie een voorkeur is voor de F-35. Laat ons die historische vergissing niet begaan, zodat onze collega's binnen dertig of veertig jaar thesissen moeten schrijven en hoorzittingen moeten organiseren over een beslissing die wij hier nu met deze generatie politici dreigen te nemen. Deze historische vergissing wil ik niet op mijn geweten hebben.

Bovendien heb ik van u geleerd, luitenant-kolonel Decrop, dat de IKW-nota uit 2015 blijkbaar is opgesteld door ACCaP, door het begeleidingsteam van de aankoop van de nieuwe jachttoestellen, zonder dat om input van de huidige vlootbeheerders F-16 werd gevraagd.

De regering heeft tijdens de IKW van 2015 beslist en voor de optie levensduurverlenging werd geen input gevraagd van u als betrokken expert.

Iets wat heel vaak wordt gezegd en wat is opgedoken tijdens de afgelopen weken, is dat dit enkel gaat om de carrosserie en dat al die andere zaken eigenlijk buiten beschouwing worden gelaten. U hebt gezegd dat er in 2017 een uitgebreid upgradeprogramma is gelanceerd, dat toelaat dat onze F-16's ook op operationeel vlak helemaal interoperabel zijn tot 2030. Ze zijn "interoperabel", operationeel tot 2030. Met andere woorden, een verlenging van zes jaar carrosserie kan volgens Lockheed Martin, volgens u en volgens alle courante gegevens. Het is perfect mogelijk. Maar ook operationeel – radardetectie, detectie van vijandelijke raketten, communicatie – zijn wij up-to-date tot 2030.

Ik rond af met iets wat mij is opgevallen in uw betoog. Een beetje anekdotiek, maar toch.

U hebt gezegd dat u heel veel stress ervaren hebt, heel veel druk in uw omgeving, ook bij een aantal generaals. Collega's van de N-VA, die zich tot nu toe getoond hebben als de belangrijkste pleitbezorgers van business as usual, dit is toch wel bijzonder veel stress en druk voor een studie die u ook als irrelevant beschouwt. U hebt dat herhaald, mijnheer De Roover.

**01.47 Peter De Roover (N-VA): (...)**

De **voorzitter**: Als de volgende zes sprekers allemaal hetzelfde punt willen maken, kunnen wij misschien gewoon overgaan naar de volgende replieken? Nee? Ik kon maar proberen.

**01.48 Raoul Hedebouw (PTB-GO!):** Madame la présidente, le moment est important. Pendant des semaines, une partie du top de l'armée et le ministre ont tenté de nous faire croire qu'il n'y avait pas de débat à avoir car il n'y avait pas moyen de prolonger ces avions, qui étaient presque décrits comme des vieux tacots. C'est le climat qu'on a créé. C'était l'évidence même: on ne pouvait pas prolonger les F-16. On a même été jusqu'à avancer des arguments techniques comme l'absence de *flight recorders*. On l'a dit au CD&V, au Vld: le débat n'a pas lieu d'être.

Er is geen keuze. Die flightrecorders zitten er niet op en daarom is dit geen optie. Een bepaalde meerderheidspartij heeft aan haar collega's uit de meerderheid gezegd dat er geen keuze is. Er was geen politiek debat nodig.

Et aujourd'hui, chers collègues, nous avons les informations d'un des plus grands spécialistes du programme F-16 ici en Belgique. Il nous dit que les choses sont beaucoup plus compliquées que cela, que les *flight recorders* étaient une des méthodes, mais il y a énormément d'autres données à rassembler pour connaître l'état de nos avions aujourd'hui.

Je crois que c'est une donnée très importante qui justifie amplement l'arrêt – et c'est ce que le PTB demande – du programme de remplacement des F-16 pour voir plus clair dans la situation qui a mené à ce débat aujourd'hui.

Het is voor de PVDA duidelijk dat er valse elementen naar voren werden geschoven om te doen geloven, inclusief partijen van de meerderheid, dat er geen alternatief was zonder die flightrecorders. Die feiten zijn gewoon fout.

Dat is reden genoeg, collega's, om het vervangingsprogramma van de F-16's stop te zetten. Wij moeten dit vandaag politiek beslissen.

Deuxième point qui me semble important: M. Decrop a souligné que d'autre pays, y compris des membres de l'OTAN, le font. Pire, même, les États-Unis d'Amérique, ceux qui nous font la leçon en nous disant qu'il faut être à niveau, etc., eux-mêmes prolongent. C'est bien la preuve qu'il est possible, si nous le décidons politiquement, de prolonger la durée de vie des F-16 aujourd'hui.

Dernier point, sur l'ambiance. Monsieur Decrop, je pensais que le côté: "Tiens, voilà le mail, signe ici!", n'appartenait qu'au monde des films et quand vous le décrivez, je le vis presque directement. Quand vous décrivez la tension qui a dû exister avec cet ordre: "Monsieur Decrop, ici! Signez ce document!" Et le courage que vous avez dû avoir, parce qu'il s'agit tout de même d'une relation hiérarchique, en disant: "Non, cela, je ne peux pas le signer!", voilà qui donne une idée du climat de tension qui a créé l'obligation d'acheter ce F-35!

Nous le savions d'un point de vue politique dans le gouvernement! Cela, vous l'avez en tout cas très fortement ressenti. Il n'y a plus que la N-VA pour vouloir foncer. Mais dans l'armée, le fait qu'il y ait eu un tel climat, c'est quand même inquiétant! Parce que la question qui nous occupe ici aujourd'hui – et M. Decrop a souvent répété que ce n'est pas à lui que revient la décision politique – c'est: "Avions-nous le droit d'avoir l'information?" Là est toute la question aujourd'hui!

Et visiblement, l'analyse était très claire, au niveau d'une partie du haut commandement de l'armée, et certainement au niveau du cabinet, si nous avons l'information, l'achat du F-35 serait remis en cause.

Immers, als u echt zeker was van uw stuk, als het 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 had u groen licht gegeven, opdat de informatie zou kunnen circuleren.

La question est de savoir pourquoi il y a eu une telle pression afin que l'information ne sorte pas. Poser la question c'est y répondre! Monsieur Decrop, je vous dis "chapeau" pour avoir amené ces informations ici. J'espère maintenant que le monde politique en tirera ses conclusions. Je constate que la N-VA ne sait plus quoi répondre. J'entends du côté du CD&V et de l'Open Vld des questions plus qu'importantes et des points d'interrogation gros comme des maisons.

Il est temps que la N-VA reconnaisse que le cabinet a commis de grosses erreurs et que le top de l'armée en a fait autant. On a essayé d'étouffer des informations pour forcer l'achat du F-35. Et cela, c'est un scandale politique, chers collègues!

**01.49 Dirk Van der Maelen** (sp.a): Het nadeel van een lange politieke carrière is dat men historische vergelijkingen kan maken. Ik heb hetzelfde gevoel als bij onze ontdekking destijds dat de rijkswacht een staat in de staat was.

De conclusie die we na het getuigenis van luitenant-kolonel Decrop moeten trekken, is dat men in het leger denkt dat men een staat in de staat is. Men denkt er dat men het recht heeft om informatie achter te houden voor de politieke wereld.

Nu al drie jaar lang hoor ik, als ik met de minister in de commissie debatteer, altijd dezelfde argumenten. Ten eerste, het is technisch niet mogelijk om de levensduur van de Belgische F-16's te verlengen. De minister heeft dat niet één keer, niet drie keer, niet tien keer, maar wel twintig keer gezegd. Vandaag komt de F-16-specialist van het leger ons zeggen dat er daarvoor geen enkel probleem is en hij vertelt wat constructeur Lockheed Martin zegt. Dus de eerste keer heeft het leger waarschijnlijk de minister fout ingelicht en de minister heeft het Parlement fout ingelicht.

Ten tweede, ook in verband met de kostprijs zijn we belogen en bedrogen. Samengevat blijkt nu dat een verlenging met zes tot zeven jaar zonder veel bijkomende kosten kan. In de documenten en uit hetgeen we vrijdag nog maar hebben gehoord, zei men dat dat 1 miljard kostte. In de nota van 9 november 2015 stond

zelfs dat een levensduurverlenging van de F-16 2,2 of 2,3 miljard euro zou kosten. Een levensduurverlenging met zes à zeven jaar zou niet veel extra kosten en een verlenging met 20 jaar zou 1 miljard kosten. Dat is de tweede keer dat het militair apparaat de minister en het Parlement heeft bedrogen.

Afgelopen vrijdag was er nog een ander element. Toen speelde men het emotionele element uit: wij zouden onze piloten toch niet laten vliegen met F-16's waarvan de levensduur verlengd is? De militairen zouden daar hun handtekening nooit onder zetten, terwijl het duidelijk is dat zij voor de levensduurverlenging met zes à zeven jaar geen handtekening moeten zetten. Het luchtwaardigheidscertificaat wordt 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 de veiligheid, want het neemt de verantwoordelijkheid inzake de luchtwaardigheid op zich.

Ik sluit mij aan bij de vraag van mijn collega's. Wat mij betreft, betekent dat op de eerste plaats dat er nu door België een procedure voor een prijsvraag bij Lockheed Martin moet worden gestart om de voorwaarden voor de korte verlenging op papier te krijgen en voor de mogelijke verlenging met 20 jaar, als een bijkomende optie. In afwachting van die studie moet de bestaande procedure voor de aankoop van een nieuw gevechtsvliegtuig worden opgeschort.

Ik heb het gisteren bij de regeling der werkzaamheden ook gezegd, maar onmiddellijk na het einde van de tweede dag van hoorzittingen moeten wij in de Kamer een politiek debat met de eerste minister, de minister van Defensie en de minister van Begroting voeren.

Immers, wat hier aan het licht is gekomen, mogen parlementsleden in een parlementaire democratie nooit aanvaarden. Ik hoop dat de collega's van de meerderheid nu tot het inzicht zijn gekomen dat wij hier geen fait divers onderzoeken. Het Parlement moet zijn taak in een parlementaire democratie, namelijk de besteding van het belastinggeld controleren, uitvoeren. Wij zullen er 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. Ik hoop dat wij de grenzen van meerderheid en oppositie zullen kunnen overstijgen.

**01.50 Damien Thiéry (MR):** Je vous remercie, colonel Decrop, pour les informations que vous avez données.

Je n'ai pas l'expérience parlementaire de M. Van der Maelen, mais je suis étonné par un fait qui revient très régulièrement. En tant que parlementaires, nous avons tendance à tirer des conclusions en n'ayant qu'un seul son de cloche.

J'entends l'opposition utiliser des mots relativement alarmants. En effet, selon elle, au regard du témoignage de M. Decrop, il est temps de revoir toute la procédure en cours.

Pour ce qui me concerne, je suis un peu surpris de constater que des conclusions sont tirées sur la base du témoignage d'une seule personne. J'aimerais donc entendre les collègues de M. Decrop.

Je voudrais poser trois questions spécifiques.

Monsieur Decrop, à un certain moment, vous dites qu'il vous a été demandé, vu la pression, de cacher ou de retenir des informations. Si vous dites cela, c'est que quelqu'un vous l'a demandé. Si tel est effectivement le cas, il serait intéressant de savoir qui. Voilà pour ma première question! Elle est précise.

Deuxième question: lors de votre intervention, vous avez – me semble-t-il – omis de parler du Multinational Fighter Program. Je ne vais pas vous apprendre ce que c'est. Mais un élément fondamental n'a pas encore été relevé. Je vous pose une question précise: sachant que, dans le cadre de ce Multinational Fighter Program, nos partenaires américains, hollandais, danois vont être équipés de F-35, peut-on continuer à fonctionner avec nos F-16? Est-ce faisable ou non? Je parle ici de la capacité de notre force aérienne de pouvoir continuer à travailler de la même manière, avec les mêmes ambitions et les mêmes objectifs qu'aujourd'hui. Est-ce faisable ou non? Je suis vraiment surpris que vous n'ayez pas abordé cet élément.

Troisièmement, un élément fondamental également, vous avez affirmé que les Américains prolongeaient

leurs F- 16 jusqu'en 2048. Oui, mais ce que vous n'avez pas dit, et à ce sujet vous me surprenez, c'est de quel type de F-16 il s'agissait. Selon mes sources, ce sont les versions C et D qui sont technologiquement largement supérieures aux versions A et B dont nous disposons.

Je pense donc que nous comparons des pommes et des poires. Je me pose la question de savoir pourquoi, quand vous avez dit que les Américains prolongeaient, vous n'avez pas complété vos propos en disant de quel type d'avions il s'agissait et non pas de ceux qui correspondent aux nôtres. Expliquez-moi pourquoi!

Car cette notion, vous la connaissez en toute logique. Vous êtes le spécialiste en la matière. Dites-moi pourquoi vous ne nous en avez pas parlé! Car, en ce cas, je comprends que nous tirions des conclusions hâtives et que l'on en arrive à la conclusion qu'il faut tout revoir. Donnez-nous toutes les informations dont nous avons besoin afin de nous forger une opinion objective! Je suis surpris que, dans votre intervention, vous n'ayez pas fait allusion à ces deux éléments qui pour moi sont fondamentaux. Vous avez peut-être une excellente raison, ce que j'espère.

**01.51 Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur Thiéry, ce qui est intéressant, c'est de savoir que ces F-16 sont prolongés jusqu'en 2048, alors que nous avons reçu des documents à la Chambre nous disant qu'au-delà de 2030, plus aucun F-16 ne volerait et que, dès lors, si nous devons continuer à faire voler nos F-16, nous serions dans l'embarras, car nous serions les seuls. C'est un document que j'ai reçu à la Chambre, il y a quelques temps et qui vient d'être infirmé par le colonel Decrop. Je suis moins content d'apprendre cette information. Je suis aussi très content d'apprendre toutes ces informations dites sur un ton très sobre, très clair, très net et qui dénotent parfois avec certaines informations que nous avons reçues par le passé et qui n'étaient pas toujours très claires voire, confuses.

J'attendrai la réaction par rapport à cela. Mais il apparaît que nous avons enfin un autre son de cloche. Parce que l'autre son de cloche, permettez-moi de vous le dire, on l'a eu pendant plusieurs semaines, mais celui-ci, pas encore. Il était donc très précieux de l'obtenir, pour notre information, et très clairement, nous avons de bons avions.

C'est d'ailleurs ce que l'on nous avait dit auparavant. Très clairement, ils peuvent accomplir les missions qu'ils accomplissent aujourd'hui, contrairement à la note tout à fait particulière de Lockheed-Martin, qui nous met des "feux rouges". Il n'y a, pour répondre à votre question, monsieur Decrop, qu'un seul "feu vert" dans cette dernière note, c'est le point "Air Policing". Pour tout le reste, il n'y a que des feux oranges ou rouges.

Cela veut dire que c'est quand-même grave d'avoir une information qui nous est donnée tout à coup (et d'une manière assez simpliste, d'ailleurs) pour nous dire que ces avions ne peuvent plus être utilisés. Nous avons désormais, enfin, l'information, selon laquelle nous pourrions garder notre niveau d'engagement, notre niveau d'ambitions, réaliser des économies, et pouvoir éventuellement, le cas échéant, prolonger.

Mais j'avais une question pour le colonel Decrop, qui n'avait pas encore été abordée – parce que je pense qu'il importe de faire l'état de l'ensemble des questions – c'est la question des retours industriels, des retours sociétaux. J'aurais voulu savoir, en cas de prolongation du programme F-16, s'il y a un impact sur les retours sociétaux? Nos entreprises pourraient-elles être impactées sur le plan de l'emploi, de la recherche, sur le plan industriel?

Ou, au contraire, pourrait-on, à travers les économies réalisées, réinjecter de l'argent dans des secteurs industriels belges qui, peut-être, ne disposent pas aujourd'hui de moyens pour pouvoir avancer notamment dans l'évolution de nouvelles technologies, de nouveaux armements sur le territoire belge?

**01.52 Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, de vraag die nu voorligt, is een heel belangrijke en heel essentiële vraag. Ze moet heel duidelijk worden beantwoord. Ik ben dus heel benieuwd naar de reactie van generaal Debaene en de heer Letten. Zij hebben immers deels de communicatie naar ons gedaan.

De voorwaarden om langer te kunnen vliegen, waaronder via recording, zijn heel belangrijk. Wij hebben afgelopen vrijdag hier in de Kamercommissie een heel ander verhaal gehoord. Ik hoop echter dat wij straks een tweede versie te horen krijgen. Later vanavond kunnen wij de vraag ook nog aan Lockheed Martin en aan de mensen van de US Air Force voorleggen.

Mijnheer Decrop, wat mij uit uw antwoorden over de studie en de nota van Defensie zelf van 2015 blijft, is dat u verklaart dat er nog vragen te beantwoorden zijn en dat bepaalde zaken nog nader moeten worden



gepreciseerd en geactualiseerd. Nochtans is de beslissing van het leger gebaseerd op die nota. Ook op dat punt stel ik een tegenstrijdigheid vast.

Ik hoor vandaag ook dat de nota door het ACCaP-team is opgesteld. Dat is het projectteam dat met het zoeken naar een nieuw toestel is belast.

Ik zou een *overall* analyse over de verschillende departementen en compartimenten van Defensie heen maken. U laat echter een studie maken door het team dat met het zoeken naar een nieuw toestel wordt belast. Ik vind dat een beetje vreemd.

**01.53 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Madame la présidente, je souhaiterais intervenir brièvement au vu de ce que nous avons entendu jusqu'à présent. Je comprends qu'il y a d'autres informations à entendre. Je m'étonne, déjà à ce stade, du manque de curiosité politique car, s'il y a des éléments qui convergent, ce sont bien les tensions, la pression, l'inquiétude qu'on sentait sur ce dossier dès 2016. M. Decrop nous l'a dit. Il parle de tensions, de mails qu'il a refusé d'envoyer alors qu'on le lui avait demandé, de manipulations d'informations.

Vous-même, madame la présidente, je vous rappelle que vous avez interpellé le ministre, dans cette commission, en disant que vous receviez des "chaînes de mails" – c'est votre expression – sur des rapports cachés qui permettaient le prolongement des F-16. Les collègues ici ont posé des dizaines de questions parlementaires. À aucun moment, le cabinet ne s'est-il dit qu'il y avait de la pression? Ne me faites pas croire, messieurs, que, lorsqu'il y a de la pression et des tensions à l'armée, le cabinet n'est pas informé! Il y avait plus d'une raison de s'informer. On comprend qu'il y a des pressions importantes, étant donné que la présidente N-VA de la commission de la Défense, qui appartient au même groupe politique que le ministre, reçoit des courriers qui l'informent qu'il y a des pressions et des rapports cachés mais ni le ministre, ni son cabinet n'ont la curiosité. Il ne se demande pas: "Tiens, il se passe peut-être là un truc qui n'est pas normal. Peut-être me cache-t-on des choses." Pas de curiosité! Un marché de 15 milliards d'euros, des rapports cachés et pas de curiosité de la part du ministre? Excusez-moi mais je m'en étonne fortement!

Ce qui est aussi très inquiétant – et je m'étonne que d'autres ne s'en étonnent pas –, c'est le grand écart entre les différents rapports de Lockheed Martin qui disent parfois des choses qui ne vont pas toujours dans le même sens.

Nous bousculons un peu M. Decrop ici, je suppose qu'il l'a été aussi ailleurs, en disant que ce n'est que sa version. Mais nous avons aussi un promoteur d'avions qui remet des rapports qui ne disent pas tout à fait la même chose. Je voudrais rappeler aux membres de la commission qu'hier, lorsque nous avons parlé des documents qui étaient dans la *dark room*, à savoir l'audit externe, l'enquête interne de la Défense, mais également le nouveau rapport de Lockheed Martin – qui est apparu sans que personne ne le demande –, le ministre nous a dit qu'il contenait la vérité. Je lui ai dit que c'était une vérité, et il nous a rétorqué que, non, c'était la vérité.

Sincèrement, ce qui m'étonne le plus ici, c'est le manque de curiosité politique. Je comprends que des informations mettent parfois du temps à arriver, surtout quand elles sont manipulées. Mais la présidente de la commission de la Chambre a quand même interrogé le ministre, et celui-ci ne s'est pas dit qu'il y avait peut-être lieu d'aller voir ce qui se passait là-bas. Je trouve cela très inquiétant. Ce n'est pas faute d'avoir insisté. Nous avons posé des questions. Nous avons demandé des auditions – et le groupe socialiste n'a pas été le dernier –, ne serait-ce que sur les retombées sociétales de ce marché, comme disait M. Dallemagne.

Aujourd'hui, la confiance est rompue concernant le marché des F-16, mais d'autres dossiers nous posent aussi question. J'ai envie de demander une mise à plat de l'ensemble de ces dossiers. Le manque de curiosité politique est très interpellant. À l'entame de ma première intervention, je disais que les audits ne répondaient pas aux trois questions. Je pense que nous commençons à avoir les réponses. La première réponse, c'est que ce marché a été manipulé et que, malgré les alertes que nous avons lancées, il n'y a pas eu de curiosité politique. Le premier ministre avait pourtant dit en séance plénière qu'il analyserait les dossiers, au vu de tous les éléments disponibles.

Cela fait des semaines qu'il faut vérifier ces éléments! Ces éléments qui sont sur la table depuis des semaines et qui ont été confirmés aujourd'hui méritent, au minimum, une suspension immédiate de la procédure.

**01.54** **Peter Buysrogge** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik heb drie punten.

Ten eerste, aan het adres van collega Fernandez Fernandez. Het is natuurlijk gemakkelijk om alles op een hoop te gooien en in een sfeer van verdachtmaking te willen werken. Ik mag er u op wijzen dat bijvoorbeeld de vraag van collega Grosemans dateert van, als ik mij niet vergis, mei 2016. U smijdt dit nu op een hoop.

**01.55** **Julie Fernandez Fernandez** (PS): (...)

**01.56** **Peter Buysrogge** (N-VA): De informatie waarover we hier spreken, dateert, als ik mij niet vergis, van april 2017. Dat gaat over iets volledig anders.

Het is gemakkelijk om zo'n sfeer van verdachtmaking te creëren. Ik doe daar liever niet aan mee.

Ten tweede, aan het adres van luitenant-kolonel Decrop. Ik wil u toch ook zeggen dat ik het merkwaardig vind dat u, als u over dergelijke belangrijke informatie beschikt, niet de tijd vond om daar op een of andere manier hogerop mee te gaan.

Ten derde, als het dan gaat over het interpreteren van die IAT-richtlijn. U stelt dat het *record system* interessant zou zijn, maar eigenlijk moeten wij daarmee geen rekening houden. Het opvolgingsprogramma, de meetgegevens van 90 % zijn eigenlijk niet zo relevant. Op basis van de administratieve vluchtgegevens zullen wij zichtbaar al een heel eind op weg geraken, als ik u mag samenvatten.

Ik denk dat wij het voordeel hebben dat wij hier ook met andere mensen aan tafel zitten, dat andere mensen klaar zitten om iets te zeggen en een antwoord kunnen geven. Ik kan toch samenvatten door te stellen dat u uw rechtstreekse oversten niet hebt kunnen overtuigen van die standpunten.

Collega Van der Maelen, u trekt al hoogdravende conclusies, terwijl wij nog geen volledig beeld van het verhaal hebben.

Mevrouw de voorzitter, ik stel voor dat de zes andere panelleden ook het woord krijgen.

**01.57** **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Ik heb nog een vraag aan luitenant-kolonel Decrop.

Werd u in de voorbije periode hetzij door de minister, door de Chef Defensie of door generaal Debaene gevraagd om de toelichting te geven die u zonet aan het Parlement hebt gegeven?

Het antwoord daarop interesseert mij bijzonder. Ik zou zoiets logisch vinden gezien uw positie en uw expertise. Ik kijk uit naar uw antwoord.

**01.58** **Frédéric Givron**: Madame la présidente, il n'y avait qu'une seule question qui m'était adressée personnellement. Il s'agit d'une question de M. Top demandant si j'avais participé au Steering Committee MNFP F-16 en juin 2017. La réponse est oui, car je suis l'*alternate*, j'assiste le *prime*, c'est-à-dire le représentant pour la Belgique qui était à l'époque le général Ocula.

La possibilité de prolonger la vie des F-16 pour la Belgique a-t-elle été traitée au Steering Committee? À ma connaissance, non, mais comme je n'ai pas participé à l'entièreté des débats, je ne peux pas vous 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 davantage de savoir comment ils vont sortir du programme.

**01.59** **Peter Letten**: Mevrouw de voorzitter, geachte leden van de commissie, staat u mij toe mijzelf kort voor te stellen.

Ik ben bij Defensie sinds 1982, dat is ongeveer 36 jaar. Vanaf eind 1992 ben ik steeds in contact geweest met het F-16 wapensysteem in mijn verschillende functies. Mijn eerste contact vond plaats eind 1992 toen ik uitgestuurd werd naar Frankrijk om daar als technisch verbindingsofficier tewerkgesteld te worden binnen de

firma Dassault, die nu Thales heet, in het kader van het ontwikkelingsprogramma van het CAPA-systeem. Daarna ben ik ook F-16 materieelbeheerder geweest en bureauchef. Gedurende twee jaar ben ik ook tewerkgesteld geweest bij de firma SABCA als verbindingsofficier, waar ik van nabij de structuurmodificaties heb kunnen opvolgen. Na een periode als aankoopofficier ben ik aangesteld als groepscommandant van de *maintenance*-groep van de vliegbasis Kleine Brogel, gevolgd door een periode van vier jaar als ondersectiechef verantwoordelijk voor F-16. Die plaats werd tot voor kort door mijn collega ingevuld. In mijn vorige functie was ik hoofd aankoopdienst van het vliegend materieel. Sinds januari 2015 ben ik hoofd van de sectie vliegend materieel binnen MR Systems binnen DG MR. Ik bekleed er onder andere de functie van vlootbeheerder maar ook die van luchtwaardigheidsautoriteit van alle vliegende systemen binnen Defensie.

Ik dacht een herhaling te maken van het document, maar het is hier al verschillende keren gezegd en ik zal u dus het onrecht niet aandoen een volledige herhaling te maken van het document waarover men in feite begonnen is, zijnde het document van 26 april 2017 met nummer Lockheed 16FF1757. Ik ga dat niet doornemen, de voorwaarden zijn ondertussen gekend: overal IAT-records op en 90 % van de data opgenomen.

Wat ik u wel kan zeggen is dat ik doorheen mijn leven geleerd heb dat als ik een verantwoordelijkheid moet nemen ik dat enkel doe op basis van geschreven documenten, dus op basis van documenten die men mij geeft – geschreven – en die ik onderbouwd vind. Op basis daarvan zal ik een beslissing nemen. Ik meen dat ik dat moet doen als luchtwaardigheidsautoriteit. Anders komt de veiligheid van een en ander in het gedrang. Ik heb dat altijd zo gedaan in mijn carrière, ook als aankoopofficier.

Ik heb een aantal punten waar ik toch wel vragen bij heb bij het aanhoren van mijn collega.

Wat ik wel wil zeggen is dat, wat luchtwaardigheid betreft, in de memo van het SPO duidelijk staat dat als men zou overschakelen van *actual flying hours* naar *equivalent flying hours* er wel een nieuw luchtwaardigheidsattest moet worden afgegeven en dat het SPO alleen advies geeft. Zij kunnen geen zoals dat heet *military type certificate holder* zijn van buitenlandse vloten. Ieder land is dat voor zichzelf, toch wat de militaire vloot betreft. In de burgerij is dat iets anders, daar is dat EASA. Als wij overgaan van het ene naar het andere opvolgingsysteem, dan zullen zij ons een advies geven. Dat advies zal ik 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.

Ik kan alleen maar zeggen dat de USAF, die dat ook toepast, IAT-records op haar vloot heeft *from the beginning*. IAT-records zijn hoofdzakelijk gebaseerd op het tellen van het aantal G's, versnellingen, en niet op het meten van vervormingen van vleugels. Er was sprake van de DVA-records. Wij proberen die al jaren aan de praat te krijgen. De bedoeling daarvan is, zoals correct gesteld, om die 8 000 *actual flying hours*, dus teluren, te bereiken met onze vloot. Jammer genoeg slagen wij daar niet in.

Mijn toelichting wordt nu zeer technisch.

De data die opgenomen moeten worden, moeten komen van de *enhanced GPS/ENS*-recorder, de recorder die alle vluchtdata opneemt, waaronder de positie, versnellingen en snelheden. Die data zijn corrupt en wij krijgen die niet correct opgenomen op de DVA-records. Daarmee zijn we al jaren bezig. Wij hebben dat geprobeerd met de EAPAF-landen, de Europese partners. Wij slagen er niet in. Ondertussen hebben de andere EAPAF-partners afgehaakt en staat België alleen met Portugal om te proberen dat technisch in orde te krijgen.

U zult opmerken, als u bepaalde memo's leest, dat de CSI's – *crack severity indexes*, die wij op ons FACE-systeem hebben en bovendien slechts op 20 % van de vloot, zoals al meermaals werd gezegd, wat vanaf 2006 geëxtrapoleerd slechts 10 % van de vluchten bedraagt – moeten worden omgevormd naar een *severity factor*. Dat is een hele berekening. Ik ben geen statistisch ingenieur. U weet dat Lockheed om het jaar een nieuwe versie uitbrengt van hun document, hun *force structure projection*. Zij hebben zelf toegegeven – dat staat zwart op wit – dat zij tussen de versie 17 en 18 een fout hebben gemaakt. Ook daar heb ik mijn bedenkingen bij.

De administratieve registratie van de vluchten.

Onze piloten schrijven hun vluchten in, bijvoorbeeld luchtgevecht of *ferry flight*. Er zijn ook nog andere

categorieën zoals luchtgrondgevecht. Wat belangrijk is voor die *individual aircraft tracking* is een recorder die frequent data verzamelt. Als dit gedurende heel de vlucht gebeurt, weet men hoe de piloot vliegt. Ik kan mij vlucht heel goed inbeelden – ik ben geen piloot – dat de piloot die een luchtgrondgevecht, dus een kalme vlucht doet gedurende 90 % van zijn vlucht, maar nadien, op het einde van zijn uur en twintig minuten nog even een aantal G's trekt om *air-to-air* te doen met een collega, hij luchtgrondgevecht en kalme vlucht erin zet omdat hij dat voor 90 % gedaan heeft. Die IAT-records nemen alles op doorheen de vlucht.

Wij hebben Block-15-vliegtuigen door de USAF in gebruik. Ik vind dat daar niet genoeg aandacht aan geschonken werd. Wij hebben nog een laatste vliegtuig, het 584-vliegtuig, dat nu in gebruik is door de USAF. Het zit aan zijn *end life*. Ik bedoel daarmee zijn *design life*, zoals wij onze 8 000 uren hebben. Bij de USAF-vliegtuigen ligt dat iets lager, omdat die de laatste Falcon STAR-modificatie niet hebben uitgevoerd. Die zitten op meer dan 4 000 uren. Ik ken het correcte cijfer niet, maar ze zitten op hun *certified end life*. Wij gebruiken dat vliegtuig, omdat het nog het enige Amerikaanse vliegtuig is dat gelijkaardig is aan onze vloot. Het is ook uitgerust qua avionics, ongeveer toch. Wij gebruiken het ook om testen te doen. Ook de USAF gebruikt het om testen te doen, samen met een Noors vliegtuig. Het is representatief voor onze vloot. Ik spreek nu over de operationele representativiteit. Het vliegtuig is *end life* en de vraag rees wat wij ermee zouden doen. Het had ook die *mechanical strain recorders* en de historische data. De Amerikanen zijn daar zeer rigoureuus in geweest. Ofwel inspecteerden wij dat vliegtuig – de kostprijs die ik teruggevonden heb, bedroeg 810 000 dollar – en gooiden wij het helemaal open om misschien een 100- of 200-tal uren extra te vliegen, ofwel stopten wij ermee. Het vliegtuig zal *geground* worden. Het zal niet verder vliegen dan de gecertificeerde levensduur.

Andere Block-15-gebruikers, onze drie reeds aangehaalde EAPAF-landen, zullen hun vliegtuigen aan de grond zetten, geschat, voor 6 200, 7 000 en 6 700 uren. Dat is de planning. Zij stoppen voor de grens van 8 000 uren. Portugal heeft een vloot met een gemiddelde levensduur van 3 500 uur, wat zeer jong is. De memo van Lockheed, die ik niet gelezen heb, belooft Portugal nog een zeer lange levensduur. De Portugese vliegtuigen hebben niet hetzelfde vluchtprofiel als die van onze vloot. Tijdens het laatste officiële F-16 Steering Committee, dus het hoogste niveau van het MNFP Steering Committee, in november vorig jaar, heeft Portugal gezegd dat het in het jaar 2019-2020 de discussie zal opstarten om de F-16's te vervangen.

Er zijn hier dus toch een aantal elementen die bewijzen wat in de SPO-nota staat, namelijk dat omschakelen of verder vliegen met onze Blok-15-vliegtuigen niet zo evident is. Niemand zal dat doen. Ze zullen zelfs eerder stoppen. Als we het toch zouden willen doen: geen probleem. Dat behoort ook tot de studie van november 2015, als ik het goed heb. Als we het toch zouden doen: dat kan. Daar is geen probleem mee. Ik spreek nu over het puur technische, ik heb het niet over het operationele. Dat kan. Dat zal echter geld kosten.

Ik lees in de nota van de SPO het volgende. "*In conclusion, the current service life of the BAF F-16 fleet is 18.000 actual flying hours, which would likely result in the retirement of the fleet in the late 2020's*". Dat weet ondertussen iedereen. "*Extending the flight service life*" – ze zeggen niet dat het onmogelijk is – "*beyond this milestone would require significant investment and time in the program and would introduce additional risk into the BAF's operations and maintenance procedures*". Daarna komt het statement waarover generaal Debaene het had, over die 1 miljard dollar. Dat gaat echter niet daarover. Dat gaat over de operationele uitbreiding.

Eenzijds, zit ik dus met een document dat zegt dat wij gegarandeerd en met de ogen toe tot 8 000 uren kunnen gaan. Anderzijds, zeggen zij ook dat wij verder kunnen gaan, dat wij verder kunnen vliegen, dat wij kunnen overschakelen naar de *equivalent flying hours*, maar dat zij ons dan advies zullen geven inzake luchtwaardigheid en dat wij er dan mee doen wat wij wensen; dat is dan mijn verantwoordelijkheid.

Hier staat dat als men overschakelt van het een naar het ander, men enorme bijkomende kosten heeft. Die inspecties moeten immers allemaal gebeuren.

Wat de wereld is ingestuurd, is dat de memo van Lockheed toelaat om *free of charge* — gratis — tot 9 500 uren te kunnen vliegen. Ik ontken dat ten stelligste. Die zes jaar waarvan sprake, dat is niet onmogelijk, wij kunnen dat doen, maar het is niet *free of charge*.

Er is nog een element dat ik u kan meegeven.

Lockheed zegt ook dat hoe meer gegevens zij hebben, hoe accurater. Lockheed zegt: geef ons jaarlijks

informatie, dan zullen wij een nieuwe uitdraai maken van onze grafiek. Zij doen dat ook, dat zit in het pakket dat zij ons aanbieden. De jaarlijkse uitdraai die wij krijgen, kan voor mij niet dienen om nu te beslissen of wij zullen tekenen voor 9 500 uren. Wij zullen zien hoe wij evolueren, maar het enige dat voor mij telt, is het luchtwaardigheidsattest, die 8 000 *actual flying hours* en het gegeven dat wij weliswaar verder kunnen vliegen mits "*significant investment and time in the program introducing additional risk into the BAF's operation and maintenance procedures*".

Dat het geweten is dat wij verder kunnen vliegen, is niet onder stoelen of banken gestoken. Dat staat ook in de analyse van november 2015.

Ik moet nog een aantal andere vragen beantwoorden.

Ik denk dat het de heer De Vriendt was die vroeg welke flightrecorders wij hebben, en wat wij in het verleden hebben geïnstalleerd. Wij hebben in het begin *mechanical strain recorders* geïnstalleerd, die op één punt de *mechanical strain* gemeten hebben. In het midden van de jaren 90 hebben wij die van het vliegtuig gehaald, omdat ze niet meer werkten. Dan hebben wij jaren gesukkeld, tot in 2006, om daar het fameuze FACE-systeem op te hebben. Ik voeg daaraan toe dat wij enkel de vijf *strain gauges* opnemen, dus de vijf rekstrookjes opnemen. Nederland bijvoorbeeld neemt ook de vluchtrecording op; dat doen wij niet. Wij hebben dat geïnstalleerd op 20 % dekkingsgraad vanaf 2006, met de problematiek van de conversie CSI naar *severity factor*, die Lockheed toegegeven heeft.

Het doel van die recorders, zowel de *mechanical strain recorders* als de FACE, was niet iets te zeggen over levensduur. Het doel was om bij structuurbeheersing te helpen, en dat is ook gebeurd.

Wij hebben in feite twee grote tools om onze structuur te beheren.

Een *structural road map*, reeds aangehaald door mijn collega: een overzicht van alle structuurmodificaties die wij door de jaren hebben moeten doen om tot aan die 8 000 uur te kunnen geraken. Ik kan ze u opsommen, het zijn er een zestal. SABCA zal het u beter kunnen opsommen, zij hebben er jaren op gewerkt. Wij hebben constant moeten werken op onze vliegtuigen om aan die 8 000 uur te kunnen geraken. Wij zijn trouwens nog altijd bezig. Dat is de basis van onze structuur, nog altijd *service life 8 000 actual flying hours*.

Dan hebben wij ook het *fast structure maintenance plan*, dus de inspecties die wij moeten uitvoeren om te kijken of wij nog *on track* zitten, want het vliegtuig is *damage tolerant*, dus het vliegtuig heeft *cracks*, om te kijken of wij geen bijkomende inspanningen moeten leveren om tot die 8 000 uur te kunnen geraken.

Daarvoor hebben die twee recorders gediend. Om die reden ook werd niet de hele vloot uitgerust: het was niet nodig. Het volstaat om een representatief deel van de vloot uit te rusten. Immers, wij hebben onze vloot altijd als één geheel beschouwd; dat doen we vandaag overigens nog altijd. Een statistisch voldoende aantal vliegtuigen volstaat om de structurele roadmap te bepalen voor de gehele vloot om aan 8 000 uren te geraken. Nooit of te nimmer hebben die twee recorders voor levensduurverlenging gediend.

Wel geef ik eerlijk toe dat alle nieuwe vliegtuigen uitgerust zijn met performante IAT-recorders. Die IAT-recorders kunnen en zullen hoogstwaarschijnlijk gebruikt worden voor de levensduurverlenging. Dat is ook logisch. Met de huidige technologie kan dat. Daarnaast worden die recorders ingebed in een robuust structuuropvolgingsprogramma. Dat is de toekomst. De nieuwe vliegtuigen zullen daar zeker mee uitgerust worden zodat vliegtuig per vliegtuig exact gemeten kan worden hoeveel het doorheen de jaren gevlogen heeft.

Ik kan nog een andere opmerking geven.

De grafiek die aantoont dat wij de 8 000 vlieguren kunnen overschrijden en bijvoorbeeld tot 9 500 vlieguren kunnen gaan. Welnu, de meeste metingen zijn gebeurd vanaf 2006. Het klopt dat er een ijking is gebeurd op basis van 2 000 vluchten, maar de meeste metingen zijn gebeurd vanaf 2006. Het gaat dus over de periode van 2006 tot 2016-2017. Net in die periode hebben de piloten zeer kalm gevlogen. Zij hebben aan alle operaties deelgenomen, zoals *air-to-air-refuelling*, lange vluchten, *ferry flights*, *air-to-ground bombing*. Qua structuur is de *air-to-ground bombing* een zeer rustige vlucht, want de toestellen blijven op grote hoogte om veilig te kunnen vliegen. De piloten hebben zeer weinig luchtgevechten gedaan. Om die reden vragen wij soms om een jaar geen operaties te doen zodat de piloten zich in alle domeinen van het vliegtuig kunnen

bekwamen. Welnu, als de projectie in de grafiek gewoon lineair doorgetrokken wordt, komt men boven de 8 000 uren. Met die projectie kan alles aangetoond worden. Ook Lockheed spreekt over *force structure projections*, projecties op basis van de huidige gegevens. Lockheed vraagt ook dat er elk jaar nieuwe gegevens aangebracht worden om de evolutie te volgen. Als vlootbeheerder kan ik uit die grafiek echter geen levensduurverlenging afleiden.

Nu kom ik tot een ander domein.

Een van de vragen luidde waarom ik dit niet heb overgemaakt aan de hogere echelons.

Welnu, ik blijf bij het feit dat de memo van Lockheed, of het nu de versie uit 2017 dan wel uit 2018 is, geen enkel uitsluitel geeft en ons geen toestemming verleent om tot levensduurverlenging over te gaan. De memo's geven ons een idee, maar geen uitsluitel over levensduurverlenging; daar dienen ze ook niet voor. Daardoor was er voor mij geen enkel nieuw gegeven, want het document is niet bruikbaar in het kader van de levensduurverlenging. Het bevat voor mij geen enkel nieuw gegeven en is niet bruikbaar. Om die redenen heb ik het dan ook niet bezorgd aan de hogere instanties. Het is niet bruikbaar in de discussie over de levensduurverlenging.

Een andere vraag ging over wat de andere F-16-gebruikers doen.

Dat is al zeer kort toegelicht, maar het is belangrijk te stellen dat de USAF Block-40/50's van de derde generatie F-16's zijn met een harde structuur, met een landingsgestel dat veel sterker is dan het onze. Deze zullen inderdaad ver boven de 8 000 uren gaan, maar ook dankzij die hard SLEP, die meer dan 800 miljoen gekost heeft. Dat heeft zeven jaar geduurd.

De USAF Block-25/32, de tweede generatie vliegtuigen, zijn ook sterker dan de onze. Ze zijn al vanaf het begin uitgerust met IAT. Daar heeft men vastgesteld dat ze de vliegtuigen zwaarder belast hebben dan wij, toen de discussie overging van *equivalent* naar *actual*. Daar zaten ze aan de andere kant van de curve. Dan hebben ze 10 800 *equivalent* vlieguren toegelaten om tot 8 000 *actual* vlieguren te gaan. Daar zullen ze wellicht overgaan, maar deze toestellen hebben wel IAT's van bij het begin en bovendien gaat het hier om tweede generatie vliegtuigen. Ze hebben een batterij van ingenieurs achter zich staan met een knowhow die wij niet hebben. Dus, wij kunnen gewoonweg niet al die analyses doen om zover te geraken.

Ik heb u uitgelegd wat de levensduur is van de laatste USAF Block-15's en heb u ook gesproken over de andere EPAF-landen. Het gaat hier om lichtere structuren, zonder IAT, zonder opvolging vanaf het begin. Ik kan me voorstellen dat onze F-16's aan het begin serieus belast geweest zijn. Dat weet ik niet omdat ik toen geen piloot was. Wij hebben ook geen batterij van ingenieurs achter ons om die analyse te kunnen maken. U mag niet vergeten dat we de oudste F-16's ter wereld hebben, met alle corrosieproblemen en verhoogde structuurproblemen tot gevolg de laatste twee jaar. Daarvan bespaar ik u de details. Tegenwoordig duurt het bijna twee keer zo lang vooraleer een vliegtuig een Sab-cabine weer verlaat als het binnengaat om door een structuurprogramma te geraken. Zoveel nieuwe dingen worden er daar ontdekt. Het zijn oude vliegtuigen qua structuur. Theoretische modellen zijn allemaal makkelijk te interpreteren.

Ik besluit dat het op basis van de Lockheed-memo onmogelijk is gratis boven de 8 000 uren te blijven verder vliegen. Daar ga ik in ieder geval niet voor tekenen. In de memo staat dat het mogelijk is, maar mits bijkomende inspanningen.

De vragen over de upgrades werden gedeeltelijk door mijn collega beantwoord. Ik zal er niet in detail op terugkomen. Toch is het belangrijk om als bijkomende informatie mee te geven dat de meeste upgrades gebaseerd waren op *lessons learned* uit de voorbije oorlogen waaraan de Belgische luchtmacht heeft deelgenomen. Het ging om *urgent operational needs*. Satcom, ARC-210 radio en *secret radio* werden aangehaald. Die hebben wij in alle haast geïnstalleerd op onze vliegtuigen, wat de Satcom betreft en ook andere, waarop ik straks terugkom, *totally on our own*, zonder steun van de USAF. Wij hebben die gevraagd, maar niet gekregen. Gelukkig hadden wij, wat de Satcom betreft, Nederlandse vrienden, die dezelfde operationele beperkingen hadden en zijn wij erin geslaagd – hopelijk, want wij hebben nog maar één vliegtuig, als ik het goed voorheb – om die op ons vliegtuig te krijgen. Wij staan alleen. Wij krijgen geen steun meer.

Andere zaken heeft mijn collega terecht aangehaald. Sniper is gewoon dezelfde configuratie. Missile Warning System is een oud systeem dat al jaren in gebruik is bij de Noren en de Denen. Wij zullen het nu

ook installeren. Het JHMCS, Joint Helmet Mounted Cueing System, vernieuwen wij nu, puur om *obsolescence* redenen. Het oude systeem, dat wij hebben, is *obsolete*.

Mijn collega zei dat wij kunnen blijven vliegen tot 2030. Die vragen moet u stellen aan mijn operationele collega's, maar ik weet wel dat wij in het kader van de F-16 *phasing out*, in het kader van de Strategische Visie – hier ging het om 41 miljoen, zoals correct gesteld werd – nogmaals 25,5 miljoen voorzien hebben. Dat heet *phasing out* F-16. Dat betekent dat wij ervoor zorgen dat wij tot 2030 kunnen blijven vliegen. Die 25,5 miljoen zijn voorzien – ik ken de jaren niet uit het hoofd, ze staan in de Strategische Visie – om over een paar jaar, waar nodig, nog bepaalde investeringen uit te voeren zodat wij met onze vliegtuigen tot eind 2029 of 2030 kunnen blijven vliegen. Daarvoor is nogmaals 25 miljoen voorzien. Die 41 miljoen draagt dus niet tot eind 2030.

Over de luchtwaardigheid heb ik het gehad.

Hoe nuttig zijn onze F-16's nog? Wij kunnen gemiddeld nog 2 000 uur vliegen, want onze operationele F-16's, *single seaters*, die deelnemen aan operaties, zitten aan 5 900 uur. Wij kunnen dus nog een vierde vliegen, tot het einde van het volgende decennium.

Wie heeft mij verhinderd de MOD en de CHOD in te lichten? Zoals reeds gezegd, was het voor mij geen nieuwe info. Het was en is nog altijd geen bruikbare info. Daarom heb ik mijn directe chef daarover niet ingelicht.

De mails van 10, 16 en 18 mei zal ik even toelichten.

Ik wil eerst toch even melden dat deze memo drie keer op mijn radar verschenen is. Wij hebben dagelijks samengewerkt tot in juni vorig jaar. Drie keer is die op mijn radar verschenen en drie keer via mail, met andere mensen in CC. Niet dat hij mij daarover dagelijks kwam spreken.

De eerste keer was in juni 2016. Ik heb onmiddellijk nadien een briefing gevraagd. Die heb ik gekregen met de conclusies die ik ken, met name de randvoorwaarden zijn niet vervuld. In december 2016 zag ik een *chart* verschijnen in de briefing voor de stagiairs van de derde cyclus. Ik had op 8 december aan mijn collega zijn draft gevraagd. Dat is normaal, denk ik. Mijn drie andere collega-ondersectiechefs hebben mij hun draft ook gegeven. Ik heb daarop ook commentaar gegeven.

Maandag was de sessie van de derde cyclus. Ik heb zijn draft ontvangen vrijdagavond. Ik heb zondag gereageerd. U zult zien dat veel van mijn mails op zondag verstuurd worden. Dat betekent niet dat ik de andere dagen niet werk. Ik heb zondagavond kort gereageerd. Daarin stond dat ACCaP in een cruciale fase was. Ik kom daar straks op terug.

Het ging over een 35-tal slides. Ineens kwam er een extra slide met een grafiek zonder de randvoorwaarden. Als men dat ziet kan men onmiddellijk verkeerdelijk afleiden dat men tot 9 500 uren komt, zonder de randvoorwaarden te vermelden. Het ging over 37 slides. Het kunnen er ook 40 geweest zijn. Hij kreeg een klein uur. Dat gaat met vraag en antwoord. Dat gaat er heel snel door.

Ik wou verhinderen dat er op dat moment terug informatie de wereld werd ingestuurd met verkeerde randvoorwaarden. Daarom heb ik gevraagd om die informatie te vermijden.

Er waren ook buitenlandse hoge officieren aanwezig. Ik vond het niet kunnen dat mogelijks een presentatie die te snel tot de verkeerde conclusie kan doen leiden aan buitenlandse officieren werd meegedeeld. Het is ook mijn plicht om te vermijden dat verkeerde informatie de wereld wordt ingestuurd. Dit is ook een van mijn verantwoordelijkheden.

Hopelijk kunt u begrijpen, daarvoor moet ik mij misschien excuseren, dat mails voor mij geen perfecte prozastukjes zijn. Ik doe er enkele tienduizenden per jaar voor alle wapensystemen die vliegen. Ik moet soms to the point zijn. Ik heb mijn les geleerd. Vanaf vandaag schrijf ik mijn mails anders. Ik zal meer uitgebreid zijn en minder mails maken.

In de mail heb ik ook vermeld dat ACCaP zich in een kritische fase bevindt. Dat is juist. Het proces is gestart in 2014 en heeft tot doel om, normaal gezien, deze zomer in een beslissing uit te monden. Het zal niemand verbazen als ik zeg dat nieuwe gevechtsvliegtuigen aankopen geen evidente zaak is. Dat is ook niet meer

dan normaal.

Aan de belastingbetaler vragen om grote uitgaven te mogen doen, daarvoor is stevige en uitvoerige voorbereiding in de staf nodig, tot op de hoogste politieke niveaus in dit land. Ik voel en voelde mij dan ook verplicht ervoor te zorgen dat dit proces niet bezoedeld werd en wordt met *fake news*, wat deze grafiek is, zeker als deze getoond wordt zonder de ondertussen gekende randvoorwaarden. Daarom heb ik gevraagd om de slide eruit te halen.

Ik heb gezegd dat ik drie keer getriggerd werd, in juni 16, in de periode van de presentatie en in april. Tussentijds ben ik daarover niet aangesproken. Ik heb de eerste keer een briefing en meer uitleg gevraagd.

Nu kom ik aan de mails van 10 mei.

Ik was toen in verlof voor een week. Meer ga ik daarover niet zeggen. De betrokkene vroeg om de grafiek uit te sturen naar het niveau CHOD-MOD. Bij mijn terugkeer heb ik onmiddellijk een meeting belegd met mijn specialisten ter zake. Ik heb drie specialisten die mij daarbij kunnen helpen, namelijk mijn ondersectiechef, mijn bureauchef en mijn materieelbeheerder. Vroeger was dat kapitein Boeykens, maar die was er toen niet meer. Toch wel, hij was er nog wel. Ik heb onmiddellijk een meeting belegd met de drie mensen. Mijn collega was op zending en kon niet. De meeting heeft plaatsgevonden met twee van de drie collega's.

Ik heb hen gevraagd de juiste randvoorwaarden van de grafiek te schetsen. Ik heb die ook gekregen in een mail die ter beschikking is van het FIA. Dat is een iets uitgebreidere mail dan de mail die mijn collega nadien gemaakt heeft. Zijn er meetingminutes van die meeting? Neen, ik doe dagelijks acht à negen meetings in die stijl. U kunt mijn agenda nakijken. Er zijn niet altijd handgeschreven minuten. Wel is er een mail die de randvoorwaarden beschrijft.

Omdat ik wilde vermijden de indruk te wekken achter zijn rug te werken, want dat is niet echt beleefd, heb ik een tweede meeting belegd met dezelfde personen en betrokkenen op donderdag 18 mei. Daar heb ik dezelfde vraag gesteld, namelijk het juiste kader uit te leggen waarbinnen de grafiek geïnterpreteerd dient te worden.

Dat is dan ook gebeurd. Ik heb de betrokkene gevraagd een mail te schrijven, in volle vrijheid want ik stond niet naast hem toen de mail geschreven is. Mijn doel was – om zonder commentaar van hem – die mail gewoon terug te sturen naar de initiële bestemmingen van die mail, als opvolgingsmail, omdat er voor mij nog altijd geen nieuw element was dat mij toelaat om boven die 8 000 uur te gaan. Ik heb deze mail dan ook doorgestuurd naar dezelfde bestemmingen als de initiële bestemmingen, met mijn bijkomende conclusie – dat heb ik gemeld aan ACCaP en de andere twee generaals – dat er geen nieuwe elementen zijn die ons boven die 8 000 uur kunnen laten gaan. Ik kan het letterlijk citeren maar het is iets van die aard, dat er geen sprake is van een goedgekeurde verhoging van de levensduur van onze F-16's tot boven 8 000 uur.

Ik hoop dat ik hiermee de vraag over die mails beantwoord heb; ik denk het wel.

De volgende vraag was of ik generaal Debaene geholpen heb op 13 april of voor zijn presentatie op 13 april.

Het antwoord is categoriek: neen. Ik ben teruggeroepen van zending. Ik ben dus een dag eerder teruggekeerd van zending. Het enige wat ik nog gedaan heb, behalve mezelf voorbereiden uiteraard, is de hoogste F-16 SPO-coördinaten op vraag van het FIA... Zij hebben mij gevraagd om een adres te krijgen van de USAF en Lockheed. Ik heb naam van de F-16 SPO-director doorgegeven. Op vraag van het FIA heb ik die 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 dus gebeurd. Ik was daar niet bij. Dat was het laatste contact dat ik gehad heb met USAF en Lockheed. Ik heb dus alle voorbereidingen ter zake niet meegemaakt. Het enige wat ik gedaan heb is mezelf voorbereiden. Nogmaals, dit is drie keer op mijn radar gekomen dus ik heb mezelf wel voorbereid.

Is er een meningsverschil tussen mijn collega en mijzelf?

Er is een technisch meningsverschil. Ik kan dat niet ontkennen en ik denk dat hij akkoord gaat met mij. Technisch gezien komen wij niet overeen over die staat, over dit. Heeft dat andere gevolgen gehad? Categoriek neen. Ik kan daarover uitweiden. Mijn collega wenst dat niet te doen en ik ga dat ook niet doen, tenzij er daar specifieke vragen over zijn. Heeft dat andere gevolgen gehad? Neen. Ik kan u zijn



evaluatie nota tonen, ik kan u zijn bevorderingsvoordracht tonen, u zult zien dat dit geen andere impact gehad heeft. Technisch gezien gaan we echter niet akkoord over de kern van de zaak, dat geef ik toe.

Luchtwaardigheid, 8 000 uur, kunnen meer vliegen maar niet gratis.

Er was de vraag waarom ik het interne onderzoek ...

Wat is er gebeurd? Ik ben teruggeroepen uit de States, waar ik een F-16-meeting bijwoonde. Ik ben met een nachtvlucht een dag vroeger teruggekeerd. Ik heb die nacht niet geslapen. Dat mag ik eerlijk toegeven. Ik ben geland en rond de middag ben ik bij generaal Robberecht geroepen. Ik moet eerlijk bekennen dat ik mij niet echt meer kan herinneren wat toen exact in een mogelijke nota stond die mij door generaal Robberecht werd voorgelegd met de vraag ze te ondertekenen. Wat ik mij wel nog herinner, is dat wij met mijn volledige medewerking doorheen mijn mails op het scherm zijn gescrold, onder andere doorheen de mails die de kranten hadden gehaald. Ik moest immers even toelichten wat er allemaal was gebeurd.

Luitenant-generaal Robberecht heeft mij toen gevraagd iets te ondertekenen. Hij voegde er direct aan toe dat hij met de juridische dienst van het leger contact had opgenomen en dat die dienst had gemeld dat wij helemaal niet verplicht waren iets te ondertekenen.

Ik heb hem gewoon gemeld dat hij alles mocht opschrijven wat hij wou. Hij mocht het ook ondertekenen. Indien hij mij echter zou melden dat ik het niet moest ondertekenen, zou ik het ook niet ondertekenen. Er was geen enkele druk om het al dan niet te ondertekenen. Ik heb gewoon niks ondertekend omdat mij werd gemeld dat er geen verplichting was om dat te doen.

Heb ik licht contact met het kabinet?

Ik ben verantwoordelijk voor alle vliegende wapensystemen. Ik kom af en toe met het kabinet in contact, behalve over de opvolging van de F-16. Daar is specifiek het ACCaP Office voor.

De laatste keer dat ik mij kan herinneren dat ik met het kabinet in contact kwam, is bij de transitie van de C-130 naar de A400M en de infrastructuurgebouwen van de A400M, de witte vloot-discussie, de verkoop van de Alpha Jets en alle andere dossiers dan de dossiers waarvoor het specifieke Project Office is ingelicht, zijnde het dossier van de mail drones en het ACCaP Office. Voor alle andere dossiers gebeurt het dat ik in contact kom met of word ik soms naar het kabinet of bij de minister geroepen om een briefing te geven.

Tenzij ik er echt vergeten zou zijn – in dat geval antwoord ik er straks graag op –, heb ik alle vragen beantwoord.

**01.60 Rudy Debaene:** Mevrouw de voorzitter, geachte Kamerleden, ik zal mijn toelichting veel korter houden dan mijn twee voorgangers, wat niet moeilijk is.

Ik heb al de gelegenheid gehad om u op 13 april 2018 en deze morgen toe te spreken, dus denk ik dat mijn verhaal klaar en duidelijk is. Dat is ook één van de redenen waarom ik vandaag niet begonnen ben. Onze mensen kunnen vrijuit spreken, ze staan niet onder druk en kunnen zeggen wat zij willen. Dat is volgens mij vandaag ook duidelijk geworden in wat u gehoord heeft.

Als u twee ingenieurs bij elkaar zet, gaan die met elkaar in discussie, zonder daarom noodzakelijk akkoord te gaan over hetzelfde onderwerp. Daarvan heeft u vandaag een voorbeeld gekregen. Zelf ben ik ook ingenieur en weet ik dus waarover ik het heb.

Dat was ook de reden van mijn tussenkomst van afgelopen vrijdag. Niet om twee vechtende ingenieurs uit elkaar te halen. Ik stelde wel vast dat de twee documenten van Lockheed Martin, namelijk het openbare document van april 2017 en het document van februari 2018 dat de minister u allen heeft bezorgd, elkaar tegenspraken. Ze waren niet echt coherent. Dat heb ik hier tijdens de discussie in de eerbiedwaardige Kamer ook zo ervaren. Ik was hier op 20 maart 2017 en op 13 april 2018.

Op basis van de discussie van 20 maart 2017 stelde ik dat we *facts and figures* nodig hadden. Zo zit een ingenieur nu eenmaal in mekaar. U heeft er vandaag twee gehoord die *facts and figures* elk op hun eigen manier gaan benaderen, de ene al meer onderbouwd dan de andere. Aan mij is het niet om daar een oordeel over te vellen. De bedoeling was om hier klaarheid te brengen.

Daarom heb ik voorgesteld om de nota te versturen aan het SPO en aan Lockheed Martin. Dat heb ik gedaan via het ODC, het Office for Defense Cooperation, omdat ik de nota zeer snel ter plaatse wilde hebben en ook snel antwoorden wilde hebben om hieruit te geraken.

Al wat ik op 13 april 2018 in de synthese geschreven heb en verklaard heb, is op basis van die nota van het SPO, op basis van gegevens van Lockheed Martin. Als daar dus het cijfer van 1 miljard euro in staat, gaat dat enkel over het gedeelte *avionics*.

Het is niet de volledige studie, dus met andere woorden, de gegevens die ik daar aangehaald heb, zijn op basis van die nota en op basis van andere vaststaande *facts and figures*. Als u daaraan twijfelt, belet niets u om die vragen te stellen aan de mensen van Lockheed Martin, die waarschijnlijk al even aan het wachten zijn. Dat was ook mijn bedoeling met die nota. Ik zat waarschijnlijk in dezelfde situatie als u: geef mij duidelijkheid, geef mij helderheid.

Wel, de mensen van Lockheed Martin en van het SPO zijn hier. De ondertekenaar van de memo die ik vorige vrijdag heb behandeld, komt mee en u kunt hem rechtstreeks de vraag stellen wat er steekt achter wat hij daar heeft geschreven. Dat is veel beter dan aan een van mijn twee specialisten te vragen hoelang dat vliegtuig nu kan vliegen en hoe zij dat zien. Dat is immers interpretatie. Wij gaan naar de OEM, de *original equipment manufacturer*, en vragen hem hoe het zit. Dat is volgens mij de enige goede manier, vandaar dat ik heel blij ben dat die mensen van Lockheed Martin en het SPO vandaag aanwezig zijn.

Ik wil nog iets aanhechten aan de fameuze nota van november 2015. Die nota is ook uitgedeeld op 20 maart door de minister, nadat hij was gedeconfidentialiseerd. Ik kan mij heel moeilijk inbeelden dat de nota van november 2015 expliciet en exclusief is opgesteld door de ploeg van ACCaP. Aangezien die mensen straks ook nog op de agenda staan, is het misschien nuttig hen de vraag te stellen of zij die nota hebben opgesteld. Ik zal u het antwoord niet geven. Ik stel voor dat die mensen het antwoord zelf geven. Naar mijn kennis hadden zij toen ook andere dingen te doen: het voorbereiden van het lastenboek voor een project van 3,5 of 3,6 miljard, afhankelijk van hoe men het afrondt.

Ik had ook een persoonlijke vraag gekregen van de heer Miller.

Monsieur Miller, vous m'avez demandé si, pour les différentes forces, les différentes "couleurs" ou composantes, il y avait d'autres procédures à suivre. La réponse est clairement non. Comme je l'ai expliqué ce matin, il y a au sein de la DG MR, ... L'amiral a parlé de quatre sections qui tombent sous sa responsabilité. Il y en a encore deux autres. C'est l'Infrastructure et les Systèmes de communication et d'information. La méthode est la même partout. Le gestionnaire de matériel est responsable pour la gestion. Vous en avez entendu deux aujourd'hui. Ils ou elles sont responsables pour la gestion du matériel et donc pour le *life cycle* complet du matériel. Ce sont eux qui décident si un équipement ou un matériel vient à terme et vont faire des propositions pour le remplacement. C'est la même chose pour n'importe quel type d'équipement.

À côté, il y a la division "marchés publics" où il y a un mur clair et net. Celle-ci prend la responsabilité à un certain moment et procède à tout marché selon les directives et selon la législation, c'est-à-dire que la législation sur les marchés publics vaut pour tout le monde. Il n'y a pas de différence entre les couleurs qui ont besoin d'un marché.

Le grand avantage selon moi, en tant que directeur général Material Resources, c'est que tout le matériel de la Défense est géré de la même façon. Ce n'est plus comme à l'époque, où il y avait les forces et que ces forces décidaient si, oui ou non, elles allaient remplacer ou faire autre chose. Non! Les règles, les directives sont claires. On gère tout l'équipement de la Défense de la même façon et on est soumis à la législation sur les marchés publics.

Mevrouw de voorzitter, ik denk dat ik dat voor mij voldoende is voor het ogenblik.

**01.61 Yves Dupont** : Madame la présidente, messieurs les parlementaires, une seule question m'était posée à savoir si j'étais au courant de ce mémo avant qu'il ne paraisse dans la presse, il y a maintenant trois semaines.

La réponse est non. J'ajouterai que je n'étais pas non plus au courant d'une différence d'appréciation de la

part de mes deux collaborateurs. Par contre, si jamais il y en avait une, ma porte étant ouverte, j'aurais espéré que le message serait passé à la hiérarchie, puisque j'étais le supérieur direct du colonel Letten. Ce qui aurait été normal puisqu'il est prévu dans nos procédures d'évaluation que l'on s'adresse à moi.

**01.62 Philippe Van den Put:** Ik heb drie vragen aan mijn adres genoteerd. We spreken hier wel over communicatie en enkele citaten in bepaalde van mijn mails. Ik zou die dus moeten kunnen inkijken om alles te kaderen. Ik zal wel trachten om toch al bepaalde zaken te duiden.

Wat de vermelding van de Belgian Air Chief betreft, die ik inderdaad in een van mijn mails heb geciteerd, gaat het over informatie uit derde hand, die ik gekregen heb van Lockheed Martin na een meeting en waarvan ik nadien nooit een concrete bevestiging heb gekregen. Ik kan daar dus niet meer over vertellen dan dat ene citaat.

Voorts zou ik willen antwoorden op de vraag over de gevoeligheid. Ik veronderstel dat we dan spreken over de initiële besprekingen die ik had met kolonel Decrop over de soft SLEP. Tijdens die initiële besprekingen stelde ik hem inderdaad voor om eerst discreet informatie in te winnen, zodat ik alles beter en juister zou kunnen plaatsen en zodat hij ook alles beter en juister zou kunnen kaderen, en zodat we misverstanden zouden vermijden op welk niveau ook over wat we kunnen bereiken met de soft SLEP. Mijn advies was dus gewoon: laten we eerst even informatie inwinnen, zodat we alles beter kunnen kaderen.

Dan was er nog de vraag of de memo's van Lockheed Martin in handen kwamen van mensen buiten Defensie. Ik heb enkel weet van enkele mensen van Depot die ook deelnemen aan die meetings en die volgens mij ook kunnen beschikken over die memo. Dat betekent mensen van SABCA. Van andere mensen heb ik geen weet. Zij krijgen dat, omdat zij ons depotonderhoud doen van het vliegtuig.

Dat waren volgens mij alle vragen die aan mij waren gesteld.

**01.63 Antoon Boeykens:** Ik heb twee vragen gekregen.

De eerste, van de heer Top, ging over de aanvraag voor de *force structure projection* tool. Ik denk dat op die vragen al verschillende keren geantwoord is tijdens de vorige vergaderingen hier. Ik zal het kort nog eens herhalen.

Ik ben inderdaad in 2017 na overleg met mijn hiërarchische overste, kolonel Decrop, ingegaan op het aanbod van Lockheed Martin om die 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, de CSI-index ten opzichte van de *severity factor* die Lockheed voorstelt.

Over de studie van 2018 of de opvolgingsmemo kan ik me niet uitspreken, aangezien ik op dat moment al gemuteerd was naar een andere functie als NA90-materiaalbeheerder. Ik heb dat dossier op dat moment niet meer verder opgevolgd.

De tweede vraag die ik kreeg, was van de heer Dallemagne. Daar kan ik heel kort op antwoorden. Ik heb geen weet van *force structure projections* voor andere landen.

**01.64 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Mijn eerste vraag is voor kolonel Letten.

Wat ik nog altijd niet goed begrijp, kolonel Letten, is uw uitspraak dat de nota, zoals die op 19 mei uit dat proces is gekomen, door de erin vermelde randvoorwaarden voor u onbruikbaar was. Dat is een element. Het andere element is de vraag van kolonel Decrop om de informatie door te geven aan het hogere beleidsniveau. Het intern onderzoek heeft bovendien een mail aan het licht gebracht van kolonel Van Pee met dezelfde vraag. Kortom, u hebt een nota met alle randvoorwaarden, die volgens u onbruikbaar is en er is de vraag van twee kolonels om die door te geven. Ik begrijp niet waarom u die nota tegenhoudt, als ze toch onschuldig is. Dat is nog altijd iets waarbij ik mij vragen stel. Waarom hebt u die nota, die aangepast was en waarvan twee kolonels erop aandrongen ze hogerop te laten gaan, tegengehouden?

Ten tweede, in verband met de nota van 19 mei heb ik vastgesteld dat er een verschil is tussen het verhaal van luitenant-kolonel Decrop en dat van u. Luitenant-kolonel Decrop heeft gezegd dat hem een tekst door iemand anders voorbereid, is voorgelegd en dat hij heeft geweigerd om die te tekenen, waarna er een

andere formulering kwam, terwijl u het hebt voorgesteld alsof luitenant-kolonel Decrop die nota in volle vrijheid na een gesprek met u heeft geschreven.

Ten slotte, wil ik een vergelijking kunnen maken tussen de twee *business cases*. 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 brengen? 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, zodat wij de plussen en de minnen kunnen afwegen. Als ik het goed heb begrepen, zouden er maar 34 F-35's in een eerste ronde komen, ook al hopen sommigen, volgens wat ik vanochtend heb begrepen, dat er later een tweede reeks F-35's zal worden aangekocht. Op die manier kunnen we de *business cases* vergelijken met alles erbij, dus met investeringen, werkingskosten, personeelskosten, onderhoudskosten, opleidingskosten, simulatoren, dus met alles wat daarbij komt.

**01.65 Alain Top** (sp.a): Voortgaand op de laatste verklaring van kapitein Boeykens in verband met de studie van 2018 dat hij daar niet meer was, richt ik mij tot degenen die misschien wel op mijn vraag kunnen antwoorden, namelijk generaal Debaene of kolonel Letten. Wie heeft de studie van 2018 aangevraagd? In wiens opdracht gebeurde dat?

Ik wil het dan nog even hebben over een frappante uitspraak van generaal Debaene in verband met de nota die intussen gedeclareerd is en die wij op 20 maart jongstleden ontvingen – de gegevens die daarin staan, zouden we dan toch naar waarheid moeten nemen, anders zouden ze toch niet geclassificeerd zijn. We moeten straks maar aan de mensen van het ACCaP-team vragen of zij de nota alleen hebben opgesteld, dan wel hulp kregen van anderen en dat ACCaP nog ander werk had, onder meer het opstellen van een bestek voor de vervanging voor een bedrag van 3,5 of misschien 3,6 miljard euro. Er was dus al een duidelijke mindset: men was al bezig met de voorbereiding en ging er dus van uit dat de beslissing over de keuze al was genomen, ook in dat document voor 2015, waar die eigenlijk nog moest worden aangegeven. De beschrijving van de prioriteit lag dus duidelijk in uw antwoord. U hebt de afgelopen dagen ook al bedragen genoemd. Ik refereer dan ook aan de heer Letten.

Daarom wil ik de vraag van collega Van der Maelen duidelijk bekrachtigen en herhalen over de *business case*.

Er worden telkens maar bedragen opgesomd. In de nota van de IKW van 2015 staat een bedrag van 2 miljard. Mijnheer Debaene, u hebt het bedrag genoemd van 1 miljard. Nu wordt er ook gezegd dat de upgrade geld zou kunnen kosten. Er wordt een levensgroot verschil gemaakt tussen de soft SLEP en de hard SLEP. Hier heb ik de indruk dat mensen om allerlei redenen die verschillende bedragen door elkaar halen. Daarnet kregen we van kolonel Decrop al de uitleg dat, in het geval van de korte verlenging, een aantal van de updates naar aanleiding van de beslissingen uit 2017 reeds in uitvoering zijn en de periode tot 2030 al zullen dekken.

Ik wil dus net als mijn collega echt de *business case* toegelicht zien met de precieze kostprijs van een soft SLEP met een verlenging van zes à zeven jaar, enerzijds, en van een hard SLEP, zoals technisch beschreven in de nota van 2015.

**01.66 Georges Dallemagne** (cdH): Madame la présidente, je voudrais m'adresser au colonel Letten, que je remercie pour ses explications.

Je dois avouer que je ne comprends pas pourquoi vous ne parlez pas avec votre supérieur hiérarchique qui vient de dire que c'est effectivement contraire à la procédure.

Vous avez un différend que vous appelez vous-même "technique", "technologique". Vous avez dit que techniquement, vous n'êtes pas d'accord. Vous en parlez à plusieurs personnes, mais pas à votre supérieur. Je ne comprends vraiment pas la raison pour laquelle vous ne parlez pas à votre supérieur qui, d'ailleurs, s'en étonne et le regrette. Cela donne l'impression qu'on cherche effectivement à cacher quelque chose. Excusez-moi de le dire, mais cela ne donne pas le sentiment que l'on cherche à résoudre une difficulté, qu'on cherche à se mettre d'accord sur un point de vue.

Au-delà de la procédure, au-delà du fait que cela fait, semble-t-il, partie des procédures indiquées, le bon sens aurait voulu que vous parliez à votre supérieur. Franchement, je ne comprends pas. On est dans un moment très important pour la Défense. On va, semble-t-il, devoir acheter de nouveaux avions. Il y a une

étude. Une personne extrêmement expérimentée qui connaît bien les avions, dont on ne peut pas dire qu'elle est irresponsable, qui a piloté, qui sait ce qu'est la sécurité, qui vous dit qu'il ne partage pas votre avis et vous "balayez" ses propos. Il semble même que l'on cherche à le contraindre à donner un avis différent. On dissimule cela à la hiérarchie. Franchement, je ne comprends pas.

Vous nous dites, aujourd'hui, que cela n'avait pas de valeur. Ce n'est pas vrai! Vous avez dit vous-même que l'on peut prolonger, mais que cela n'est pas gratuit. Ce n'est pas rien! D'ailleurs, ce que vous dites aujourd'hui ne correspond pas tout à fait à ce qu'on a entendu et à ce qu'on a lu dans certains mails. On peut prolonger, mais cela n'est pas gratuit. Je pense n'avoir jamais entendu personne dire que c'était gratuit. À aucun moment, on a dit que c'était gratuit. On a dit que cela coûtait 20 millions en plus par an.

Je trouve effectivement que dans votre raisonnement, on manque de chiffres. Là où nous avons entendu des chiffres de la part du colonel Decrop, vous nous dites simplement, et je pense que vous l'avez répété sept ou huit fois, "ça n'est pas gratuit". Mais j'aimerais bien avoir vos chiffres. Combien cela coûterait-il? Comme ça, nous pouvons les comparer aux chiffres du colonel Decrop et voir si ça tient la route.

J'ai aussi une question pour l'amiral Dupont.

Vous faites le constat que la procédure n'a pas été suivie et que vous n'avez pas été informé. Est-ce qu'il y a eu des suites à cela? Avez-vous fait en sorte qu'il y ait une sanction liée au fait que des procédures ne sont pas suivies ou, à tout le moins, des remarques ont-elles été faites? Est-ce que dorénavant il y a un fonctionnement qui permet qu'on évite cela? En effet, j'avais fait la remarque tout à l'heure à vos supérieurs hiérarchiques mais vous n'étiez pas là. Il se fait que vous êtes le seul qui n'appartient pas à la composante Air, qui n'est pas aviateur, parmi toutes les personnes qui ont été impliquées dans ce dossier et on vous met à l'écart. Dans un placard, pour être un peu brutal. À votre place, je protesterais, mais j'aimerais savoir s'il y a eu des suites au fait que vous n'avez pas été impliqué là-dedans. J'aimerais aussi savoir ce que vous pensez du fait que ni le ministre, ni le CHOD n'ont été informés de ces informations. Pensez-vous, maintenant que vous connaissez ce dossier, qu'ils auraient dû être informés de cette information? S'agissait-il d'une information sur 500 ou 600 000, comme le disait tout à l'heure le CHOD? Ou est-ce que ce type d'information remonte habituellement au niveau du CHOD?

**01.67 Hendrik Bogaert (CD&V):** Beste panelleden, bedankt voor de uitleg.

Ik heb de volgende vraag voor kolonel Letten.

Kolonel, u zegt dat, als men twee ingenieurs samen zet, zij een andere visie zullen hebben. Daar kunnen wij zeker inkomen. Dan zegt u, ook als ingenieur, dat het technisch mogelijk is om te verlengen tot 9 500 vliegreuren, maar u ontkent dat dat *free of charge* is. Dat is genoteerd. Hoeveel is dat dan? Het is niet nul, maar hoeveel euro is dat dan precies?

Wat is uw visie, in euro, op plan B van luitenant-kolonel Decrop? Hij zegt dat het gaat om een besparing van 150 miljoen per jaar, maal zes, dus 900 miljoen euro als wij uitstellen. Wat is uw mathematische berekening? Ik weet dat die verschillend zal zijn.

Dan heb ik nog een vraag in verband met het luchtwaardigheidsattest. Daar hoor ik twee klokken. Luitenant-kolonel Decrop zegt dat het kan; als het gewoon tot het einde van de maximale uren is, dan moet men niet hercertifiëren. U lijkt daarover een andere opinie te hebben. Hoe kan dat? Ook al kunnen twee ingenieurs verschillen van mening, het lijkt mij wel bizar dat de meningen op dat punt zo verschillend kunnen zijn.

Dan heb ik ook nog een vraag aan generaal Debeane.

Generaal, u zegt dat de nota die men ontving enkel voor *avionics* 1 miljard extra inhoudt. Wat heeft men volgens u dan nodig voor het geheel?

Mevrouw de voorzitter, ik vind dat wel een beetje bizar. In principe zouden wij voor zo'n aankoop toch een exceltabel moeten hebben, die duidelijk maakt in welke kolom wat te vinden is.

Vandaar mijn vragen aan kolonel Letten en generaal Debaene: als u het plan B van luitenant-kolonel Decrop moet inschatten, welke cijfers plakt u daar dan te goeder trouw op, volgens uw inzicht? Wat kost volgens u het plan van luitenant-kolonel Decrop? Dat zou ik graag weten.

**01.68 Veli Yüksel** (CD&V): Bedankt voor de uitleg. Ik heb twee bemerkingen.

De studie bij Lockheed Martin wordt gevraagd in januari 2017 door mijnheer Decrop, met goedkeuring van generaal Letten. U hebt zelf de studie opgevraagd bij Lockheed Martin? U krijgt dan informatie over de eventuele levensduurverlenging en de daarbij horende kosten. Dan beslist u om die informatie niet door te sturen naar uw oversten of naar de CHOD en naar de MOD.

Ik begrijp uw redenering wel. U bent immers zo gefixeerd op het *free of charge*, het feit dat één en ander gratis is of niet. Ik maak een link met de nota van november 2015 waar men een bedrag vooropstelt van 2,2 miljard euro. Ik denk dat u op dat moment een politieke beslissing neemt. Ik heb nog eens goed gekeken naar de audit en naar het intern onderzoek. Daarin wordt gezegd dat MR Sys A, PO ACCaP en MR MP los van elkaar beslissen om de info niet door te sturen.

U moet dan eens kijken naar het organogram dat wij allemaal gekregen hebben. Dit team beslist om die informatie niet door te sturen. Ik vind het opmerkelijk dat dit team, dat eigenlijk volop bezig is met de voorbereiding van die aankoop, beslist om deze politiekgevoelige informatie niet door te sturen naar dit deel van de pagina.

Hebt u daarvoor een verklaring?

Ik heb nog een korte vraag voor de heer Dupont. U hebt de informatie niet gekregen. Had u de informatie gekregen, had u dit dan gedeeld met uw overste, de CHOD?

**01.69 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, nog vijf korte puntjes die ik graag zou willen aanhalen.

Ten eerste, ten aanzien van luitenant-kolonel Decrop. Ik heb u daarnet nog een bijkomende vraag gesteld. Ik wil er nog een vrij eenvoudige aan toevoegen. Kunt u reageren op de analyse, de mening van kolonel Letten betreffende de sensoren? In hoeverre kunnen wij effectief, met het materiaal waarover wij beschikken, oordelen of onze F-16's nog zes jaar langer in de lucht kunnen blijven met een minimale kost?

Twee, ten aanzien van kolonel Letten. Ik moet zeggen dat ik niet begrijp waarom u die informatie, die studies van Lockheed Martin, hebt achtergehouden en geweigerd om die door te schuiven naar hogere echelons.

Voor mij is dat onverklaarbaar, om drie redenen.

Er circuleren mails en meningen binnen Defensie. Wij hebben mails kunnen zien waarin er sprake is van de politieke gevoeligheid van die studies. Als iets politiek gevoelig is, dan is het aan een politicus om te trancheren of om dat op zijn minst te kunnen bekijken. Er zijn ook collega's van u die expliciet hebben gevraagd om de studies van Lockheed Martin effectief door te schuiven. Toch gebeurde dat niet. Bovendien werden er ook in het Parlement vragen over gesteld. Dat zijn allemaal zaken die wijzen op politieke gevoeligheid en politieke relevantie. Het politieke niveau is geïnteresseerd en wil betrokken worden. Toch schoof u die zaken niet door. Voor mij is dat onverklaarbaar.

Het SPO en de US Air Force bevestigen uw versie, kolonel Letten. Generaal Debaene bevestigt ook uw versie, maar het betreft een nota die is opgevraagd bij het SPO naar aanleiding van de heisa van de laatste weken. Ten tijde van de studies van Lockheed Martin bestonden die nota en de antwoorden van het SPO nog niet.

Kolonel Letten, op basis waarvan hebt u toen — een jaar of anderhalf jaar geleden — gezegd dat de studies van Lockheed Martin niet relevant waren?

Die extra informatie van het SPO hebt u namelijk nog maar een aantal weken, net zoals wij. Wij hebben die kunnen inkijken. Toen al hebt u echter die studies van Lockheed Martin ter zijde geschoven, als zijnde niet relevant, op basis van uw eigen inschatting en expertise, gereflecteerd in de nota van de IKW van 2015. Ondertussen wij hebben kunnen aantonen dat die niet volledig correct is en uitgaat van een aantal vooroordelen. Aan de andere kant stond de expertise van de toenmalige materiaalbeheerder van de F-16, kolonel Decrop. Aan diezelfde andere kant stonden ook de studies van Lockheed Martin. Ook die wogen door. U had het SPO toen nog niet, dat is nu pas opgekomen. Er waren ook gesprekken die de toenmalige

verantwoordelijke, namelijk kolonel Decrop, mondeling gevoerd heeft met de ingenieurs van Lockheed Martin.

Ik merk dus, als ik de zaken naast elkaar leg, dat het ene wel zwaarder doorweegt dan uw eigen expertise op dat moment, om de studies van Lockheed Martin als niet-relevant te beschouwen. Ik vind dat andere zaken die op dat moment beschikbaar waren, hadden moeten doorwegen. U hebt die zaken blijkbaar als onvoldoende relevant ingeschat.

De IKW-nota 2015 is opgesteld met input van ACCaP. Ik hoor daarnet dat er echter geen input gekomen is van de toenmalige vlootbeheerder F-16. Ook dit blijft voor mij iets zeer bizar, als ik de reconstructie maak: men vraagt input aan ACCaP, het aankoopteam nieuwe jachttoestellen, maar niet aan degene die perfect op de hoogte is van de staat van de toenmalige F-16-vloot. Dat is daarnet duidelijk gezegd door kolonel Decrop.

Een laatste vraag is gericht aan de mensen van Lockheed, die we straks zullen horen. Op welke basis werden de antwoorden van SPO van een paar weken geleden opgesteld? Klopt het dat Defensie een aantal zeer zware, intensieve operationele scenario's heeft bezorgd op basis waarvan SPO heeft gezegd dat die belasting van onze F-16-toestellen inderdaad te zwaar was om ze nog langer in de lucht te houden? Als dat klopt, maakt dat die antwoorden van SPO natuurlijk minder geloofwaardig dan de studies van Lockheed Martin, die zich wel degelijk hebben gebaseerd op individuele gegevens van elke F-16, 20% input sensoren, 100% input van de piloten en ook de input op basis van sensoren die sinds 2010 geïnstalleerd zijn.

Mijn vijfde en laatste punt betreft de waarde van de antwoorden van SPO vergeleken met een aantal andere zaken, met de studie van Lockheed Martin die is gebeurd, maar dat zal zeker straks nog worden behandeld in de discussie.

**01.70 Rudy Debaene:** Mevrouw de voorzitter, als oudste en lelijkste aan deze kant stel ik voor dat ik de tweede ronde begin.

De nota van 2015 is een paar keer opnieuw ter sprake gekomen. De heer Top vraagt mij hoe het komt dat ACCaP bezig was met andere dingen. Ik sta erop om mee te geven dat de vorige minister had beslist de studie op te starten. Een bestek voor een dergelijk investeringsprogramma schrijft men niet op een week of een maand, maar dat vergt tijd, vandaar dus mijn statement dat ACCaP met andere dingen bezig was, namelijk bekijken wat er allemaal in het bestek moet staan, wat men zou kunnen vragen, vertrekkend vanuit een bepaalde manier om de markt te doen. Dat is de reden waarom ik dat antwoord heb gegeven.

Als ik allusie maak op de 3,5 of 3,6 miljard, is dat niet omdat er op dat ogenblik een beslissing was genomen, want die was nog niet genomen. Die cijfers zijn echter de cijfers die teruggekomen zijn op het moment dat wij met de aanvraag voor een voorafgaandelijk akkoord naar de Ministerraad in maart 2017 zijn gegaan met de mededeling dat, als wij het project zouden opstarten, het ons 3,5 à 3,6 miljard aan investering zou kosten.

Dat is de reden waarom ik die elementen samengebracht heb, niet omdat het ACCaP-team in 2015 het reeds wist. Zeker was er nog geen goedkeuring om de aanbesteding op de markt te lanceren. Dat is ook niet de bedoeling. Nogmaals, zo'n ingewikkeld dossier schrijft men niet in een week tijd, dat neemt tijd in beslag vooraleer dat samenkomt. Ik heb u in het verleden en onlangs ook nog gezien in de parlementaire commissie voor de Legeraankopen en -verkoop. U weet ook dat wij daar dossiers voorleggen die serieus in mekaar zitten en die tijd vergen om in mekaar te steken.

Ik kan u ook meegeven dat in eender welk groot vervangingsprogramma dat wij plannen, op voorhand werk in gestoken wordt. Het eerste werk dat erin gestoken wordt, is kijken wat wij nodig hebben. Het tweede werk is kijken waar wij dat kunnen krijgen. Het derde werk is kijken naar de prijzen. Die zaken samen bepalen of een project kan gelanceerd worden, naar gelang van de budgettaire middelen. Die opmerking komt vandaar. Het is niet omdat ACCaP reeds in 2015 een *green on* gekregen had om een project te lanceren. Neen, het is gewoon omdat het team toen bezig was met het schrijven van het bestek of het technisch gedeelte daarvan.

Mijnheer Bogaert, u vroeg aan mij en de collega's hier wat het plan B kost.

Ik moet u eerlijk toegeven dat ik daarop vandaag niet kan antwoorden, om de doodeenvoudige reden dat ik het niet heb onderzocht en dat dat ook niet de bedoeling was van de bijkomende vragen, die ik gesteld heb in mijn nota van 26 maart van dit jaar gericht aan SPO. De bedoeling was juist om te zien of wij al dan niet

langer kunnen vliegen. Hoe moeten wij de gegevens van die twee *projections* interpreteren? Kan men langer vliegen: ja of neen?

Dat daar een aantal cijfers in staan, is handig meegenomen voor mij. Waarom? Ik keer opnieuw terug naar de nota van november 2015. Als u die nota bekijkt, die u gekregen hebt van de minister op 20 maart van dit jaar, dan zit daar de bijlage F in. In die bijlage F vindt u een onderdeel, opgesplitst in verschillende domeinen, met de prijzen. Wat ik gedaan heb met de gegevens, die ik op 5 april van dit jaar heb gekregen, is gewoon gekeken of de cijfergegevens, die men daarin aanhaalt voor alles wat *avionics* betreft, overeenkomen met de tabel uit de nota van 2015. Ik heb ook vorige week gezegd dat de orde van grootte van die cijfers dezelfde was. Daarom mijn conclusie dat die andere cijfers waarschijnlijk ook in dezelfde orde van grootte liggen.

Hebben wij die cijfers expliciet gevraagd? Neen, wij hebben die niet expliciet gevraagd. Er is met andere woorden geen vernieuwing gebeurd van die bijlage F van de nota van november 2015. Het is enkel omdat wij overeenstemmende domeinen hadden dat ik die link gemaakt heb om te zeggen dat de orde van grootte van die budgetten dezelfde is, wat maakt dat wij ervan kunnen uitgaan dat de rest van de nota ook correct was.

**01.71 Hendrik Bogaert (CD&V):** Generaal, zou u bereid zijn dat plan uit te rekenen voor ons?

**01.72 Rudy Debaene:** Als wij die opdracht krijgen, zullen wij dat doen en zullen de vragen worden gesteld.

**01.73 Hendrik Bogaert (CD&V):** Ik dank u.

**01.74 Peter Letten:** Mevrouw de voorzitter, ik heb een aantal vragen ontvangen. Ik zal proberen ze te bundelen en nog eens goed te schetsen hoe de tool en de problematiek bij mij is terechtgekomen.

Ik was al jaren op de hoogte dat wij die opmetingen met CSI's en dies meer deden en dat ze tot doel hadden ons structuurprogramma te sturen en aan te sturen.

Naar ik meen eind 2016 stelt Lockheed Martin ons de vraag of wij in een dergelijke Force Structure Projection geïnteresseerd zijn. Eind 2016 wordt die vraag voor de eerste keer gesteld.

Wij gaan gewoon op de vraag in. Het gaat om een studie *at no additional costs*. Ik bedoel daarmee dat wij, zoals alle F-16-gebruikers, een contract met Lockheed Martin hebben. Lockheed Martin biedt eind 2016 voor de eerste keer die Force Structure Projection gewoon als een van hun twintig tools extra aan. Wij gaan, net zoals naar ik vermoed alle landen, op die vraag in. Dat weet ik niet zeker. Dat heb ik niet nagekeken.

In april 2017 krijgen wij een antwoord op basis van de gegevens die wij hebben verzameld.

Ik moet eerlijk toegeven dat de gedane voorstelling veeleer verrassend is. Bij het bekijken van de grafiek ziet men onmiddellijk dat er mogelijks over een levensduurverlenging wordt gesproken. Dat kan op die manier worden gezien als de voorstelling wordt bekeken, zonder de randvoorwaarden te kennen.

Ik heb telkens, dus twee keer, aan mijn mensen om meer info gevraagd.

Er is de laatste mail van 19 mei 2017. Wat niet in de kranten is gekomen, is mijn antwoord op die mail aan de betrokkene. Ik schrijf daarin het volgende: "*Grand merci, Rudy, pour ce complément d'information.*" Een en ander was voor mij immers nog altijd niet duidelijk.

*"Merci de me tenir au courant des réponses de Lockheed à votre demande d'obtenir des clarifications supplémentaires quant à la méthodique utilisée."*

Het was voor mij en voor mijn medewerkers nog altijd niet duidelijk wat er precies achter zat. Dat was een document van Lockheed Martin dat wij voor het eerst ontdekten in april 2017. In mei 2017 vraag ik aan mijn team, gericht aan mijn collega maar in CC ook mijn twee andere teammembers, meer informatie. Ik had die informatie gedurende één maand. Dat wil ik toch even duidelijk stellen.

Tot op de dag van vandaag is het nog altijd niet duidelijk hoe de vork in de steel zit. Ik weet niet of u meer gelijk hebt, of ik meer gelijk heb, of ligt het ergens in het midden, ik weet het niet. Dat is vandaag nog altijd



niet duidelijk.

**01.75 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Kolonel Letten, u laat nu uitschijnen dat u openstond voor meer info over de methodologie van Lockheed Martin. U spreekt over mei 2017.

Hoe verklaart u dan dat u op 11 december 2016 al een mail stuurt, waarin u schrijft dat u hoopt dat niemand toch denkt dat de levensduurverlenging kan? Die mail is compleet in tegenspraak met de indruk die u hier vandaag probeert te wekken, als stond u open voor vragen, dat u bereid was om dat te bekijken en dat u ook vragen stelt rond de methodologie. Onmiddellijk na het aanbod van Lockheed reageert u al – zonder met een open geest te vragen naar meer info over de methodologie – door binnen Defensie de hoop uit te spreken dat niemand denkt dat een levensduurverlenging kan.

Voor mij getuigt dat niet van een open geest, maar eerder van een gesloten geest en van een beperking van de opties die op tafel komen te liggen ten aanzien van de politiek.

**01.76 Peter Letten:** Ik kan uw vraag onmiddellijk beantwoorden. Ik heb gezegd dat ik drie keer getriggerd werd.

De eerste keer was in juni 2016. De materieelbeheerder, mijn collega, stuurde mij in juni 2016 een mail met een soortgelijke projectie, maar niet van Lockheed. Wij verzamelden altijd al punten vanuit RADA FACE, vanuit het FACE-systeem. Die puntjes zie ik al jaren op een grafiek. Wij bekijken daarmee of ons sturingsprogramma aangepast moet worden. In juni 2016 ontving ik een mail met een lineaire projectie naar de toekomst, beginnende vanaf nul, en waarin men al tot die conclusie kwam. Ik was dus wel al op de hoogte van die voorstelling. Het ging toen om een intern document, intern opgesteld.

In december maakte ik daaromtrent de opmerking – die voorstelling was nieuw, zo hadden wij dat nooit geprojecteerd – met ervoor te waarschuwen dat niet de verkeerde conclusie getrokken zou worden als zou er meer dan 8 000 uren kunnen worden gevlogen.

Ik ben er nog altijd rotsvast van overtuigd dat met die beperkte data die wij hebben, met die FACE op 10 % van de vluchten over de ganse periode, met de foutenmarge die Lockheed zelf toegeeft enzovoort, dat als men Lockheed nu zou vragen om een document te ondertekenen...– dit is belangrijk: ik heb ze niet gesproken, ik heb met het SPO noch met Lockheed gesproken sinds mijn terugkomst, geen woord, u mag dat nakijken. Als u Lockheed straks vraagt om nu een document te ondertekenen waarin men de levensduur van de Belgische F-16-vloot verlengt tot 9 500 uren, dan zou ik hun antwoord wel eens willen horen.

**01.77 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Daar gaat het niet over.

Dit is al een correctie van wat u daarnet hebt gezegd, namelijk: het aanbod komt binnen van Lockheed, ik heb vragen over de methodologie en we stellen die vragen, we hebben een open geest... Neen, onmiddellijk, drie weken nadat Defensie bevestigt dat ze een *force projection* willen voor de eigen F-16-vloot, nog vóór u dus de vragen stelt over de methodologie – dat klopt, dat is wat verderop, in mei 2017 – een half jaar daarvoor reageerde u al intern en zei u: laat ons toch maar hopen dat niemand denkt dat de levensduurverlenging kan.

Voor mij kan dat niet. Dat getuigt niet van de open geest die u zou moeten hebben als verantwoordelijk militair in dat verband.

We spreken hier ook over 23 mei 2016, de keynotepresentatie van Lockheed Martin. Daar wordt voor het eerste die hard en soft SLEP uitgelegd. De mogelijkheid rijst dus dat de Belgische F-16's misschien langer in de lucht kunnen blijven. Daar waren onmiddellijk al drie mensen van Defensie aanwezig, niet luitenant-kolonel Decrop zoals zonet verkeerdelijk werd gezegd maar wel drie mensen van Defensie. Vanaf dan is die informatie er. Het aanbod komt dan, wil u mee instappen in die tool om een projectie te doen voor onze F-16-vloot? Onmiddellijk zegt u al: laat ons hopen dat dit niet leidt tot een levensduurverlenging of dat niemand denkt dat een levensduurverlenging kan.

**01.78 Peter Letten:** Ik probeer mij duidelijker uit te drukken.

In juni 2016, dus vóór eind 2016, heb ik voor het eerst zo'n projectie gezien op basis van onze punten, opgesteld door mijn mensen. Dat was nieuw voor mij. Toen was ik geschrokken dat men dit kon afleiden uit

de grafieken. Dat was juni 2016.

De volgende stap was december waarin de verschillende mails gekomen zijn. Ik heb onmiddellijk gezegd: vraag maar informatie, doe maar.

In juni 2016 heb ik die mail binnengekregen en ik heb trouwens direct een briefing gevraagd van mijn materieelbeheerder. Die vond plaats op 24 juni 2016, twee weken later. Dat was een volledige briefing die ik heb gekregen. Die heb ik ook aan het FIA meegedeeld. In die briefing waren heel wat onduidelijkheden. Toen bestond er nog geen Lockheedprojectie.

U zegt: er nemen drie mensen deel. Wij hebben twee mensen in de States zitten, altijd. Ik vermoed dat het over die twee mensen ging, zijnde de Belgian *senior country representative* and de *country representative*, waarschijnlijk een majoor en een kapitein. Zij zitten daar permanent en nemen deel aan alle meetings. Ik vermoed dat de materieelbeheerder Structuur, die voor ons werkt, de kapitein in kwestie, deelneemt aan die meetings. Dat is al jaren zo dat wij aan al die meetings deelnemen met drie mensen en dat wij opvolgen welke tools door Lockheed Martin worden aangereikt. Dat zijn er ondertussen een twintigtal.

In juni 2016 was er voor het eerst de projectie door mijn materieelbeheerders. Ik vraag een briefing. Ik vraag meer uitleg. Ik hoor niets meer. In december 2016 zijn er de fameuze mails. Ik herinner mij nog van zes maanden eerder dat men bij die projectie niet de verkeerde informatie de wereld mag insturen. Ik ben er vandaag nog niet van overtuigd dat dit een correcte weergave is van de situatie.

In mei 2017 stuur ik de mail naar mijn collega met de vraag om aan Lockheed Martin meer informatie te vragen, want ik heb vandaag nog altijd heel veel vragen over de methode.

Zonder mij erbij te betrekken, want ik durf vandaag niets meer te doen, zijn mijn mensen bijna dag en nacht bezig om te begrijpen wat er reilt en zeilt.

**01.79 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): U had in mei 2017 nog heel veel vragen over de methode. Dat heeft u echter niet belet om in december 2016 al een uitspraak te doen, in de zin van laat ons hopen dat sommigen niet beginnen te denken dat een levensduurverlenging kan.

**01.80 Peter Letten**: Correct.

**01.81 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Ah, correct.

**01.82 Peter Letten**: Nee. Mag ik mijn zin afmaken?

Het ging over die grafiek. Dat is niet de grafiek van Lockheed Martin, maar de grafiek opgemaakt door mijn materieelbeheerders, die verscheen in een presentatie voor de derde cyclus.

Als men niet fatsoenlijk uitlegt hoe die moet worden geïnterpreteerd, dus zonder randvoorwaarden en als ik buitenlands officier ben, zie ik onmiddellijk 9 500. Ik heb gezegd dat die eruit moest worden gehaald.

**01.83 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Het nieuwe feit was toen al gekend, namelijk de studies van Lockheed Martin?

**01.84 Peter Letten**: Niet bij mij. Ik heb die ontdekt in april 2017. Mijn mensen gaan naar heel veel meetings. Ik ben daarvan op de hoogte gebracht in april 2017.

**01.85 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Op 15 juni 2016 hebt u een mail ontvangen over de soft en hard SLEP van kolonel Decrop.

**01.86 Peter Letten**: Dat klopt.

**01.87 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Ja maar, dan bent u toch op de hoogte?

**01.88 Peter Letten**: Jawel, maar ik ben niet op de hoogte van de *force structure projection tool* van Lockheed. Die is pas uitgekomen in april 2017. Ik ben wel op de hoogte van de problematiek. Ik toon het

hier.

**01.89 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): U was wel degelijk op de hoogte van de methodologie, hard SLEP en soft SLEP van Lockheed Martin. De mogelijkheid bestaat. U kreeg daarover een mail. U werd geïnformeerd, al op 15 juni 2016. Dan kwam de *force projection* voor de Belgische vloot. Onmiddellijk zei u: laten wij toch maar niet hopen dat dit er bij sommige mensen toe kan leiden dat zij menen dat een levensduurverlenging kan.

In mei 2017, maanden later, had u nog vragen. U zei daarnet: ik getuig van een open geest om inzake de methodologie nog wat antwoorden te krijgen.

U was wel al op de hoogte van de hard SLEP en de soft SLEP Lockheed Martin. U wist dat wij F-16's hebben van Lockheed Martin, uiteraard. Het onderscheid is u gemaïld op 15 juni 2016. Daarna was het duidelijk dat u op de hoogte was. Toch hebt u onmiddellijk gereageerd, na dat aanbod van *force projection*: laten wij toch maar hopen dat niemand meent dat een levensduurverlenging mogelijk is.

Dat getuigt voor mij van een te gesloten geest in dit dossier. De indruk dat u daarna, in mei 2017 wel nog een zeer open geest had en nog extra methodologische vragen had gesteld, tja... Voor u was het blijkbaar al duidelijk. Uw opinie was al duidelijk in december 2016, namelijk: laten wij toch maar niet hopen dat iemand meent dat een levensduurverlenging kan.

**01.90 Peter Letten**: Ik ben daar nu nog van overtuigd. Ik bedoel: (...) grafieken.

**01.91 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Ja, maar dan moet u niet zeggen dat u nog een aantal methodologische vragen voor Lockheed Martin had in mei 2017 om te kunnen oordelen dat er misschien toch een piste was.

**01.92 Peter Letten**: Nee, nee.

**01.93 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Uw oordeel was eigenlijk al klaar. Volgens de mailreconstructie had u uw oordeel al klaar in december 2016. Voor mij is dit een problematisch element.

**01.94 Peter Letten**: Ik kan misschien proberen om nog wat te verduidelijken.

Wij hebben altijd de opvolging van de structuur gedaan met de bedoeling om 8 000 uren te halen. Die 8 000 uren, dat is ook vandaag nog ons objectief. Wij hebben de rudimentaire gegevens van FACE op 16 vliegtuigen. Om die 8 000 uren voor elk vliegtuig te behalen, hebben iets anders nodig, *for sure*. Wij moeten elk individueel vliegtuig kunnen opvolgen, anders zullen wij er nooit geraken.

Vandaar dat wij ook allang proberen — ik heb het u uitgelegd op basis van de *eggy data* — om een IAT-recorder in elk vliegtuig te installeren. Dit is tot op de dag van vandaag mijn betrachting. Dit wordt ook besproken tot op de hoogste F-16-niveaus. Ik neem daaraan deel; ik ben daar promotor van; ik ben daar de drijvende kracht achter om dat te verkrijgen.

Ik heb u gezegd dat ondertussen de Denen, de Nederlanders en de Noren afgehaakt hebben. U kunt dat navragen: België is de drijvende kracht om te proberen die recorders op de vliegtuigen te krijgen. Het doel is niet levensduurverlenging, want daar geloof ik niet in. Wij hebben veel te weinig gegevens. Ik ga mijn betoog over de Block-15 enzovoort niet herhalen. Het doel is wel om ervoor zorgen te doen wat moet: België moet met elk vliegtuig 8 000 uren vliegen. Dit wordt een enorme uitdaging. Kijk naar de wereld rondom ons.

Ik heb het op mij genomen. Het is mijn verantwoordelijkheid, omdat het in de *time line* klopt met ACCaP om met elke F-16 tot 8000 uren te vliegen. Dat zal een serieuze uitdaging zijn. Ik kan u een presentatie geven over de corrosieproblemen en over de structuurproblemen die wij nu hebben. Vraag het aan SABCA, welke problemen wij op dit moment allemaal hebben. Het zal voor mij, of voor mijn opvolgers, de grootste uitdaging zijn om die 8 000 uren te halen.

Daarom ijver ik er al altijd voor om die IAT-tool te hebben, niet op basis van die memo. Daar geloof ik niet in.

**01.95 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Het is goed dat u het nog eens herhaalt. U heeft drie keer gezegd dat u er niet in gelooft. Daar zit het probleem.

Aan de ene kant van het verhaal was er de toenmalige materiaalbeheerder F-16 die de eerste verantwoordelijke was, die er wel in geloofde. De tweede studie van Lockheed Martin bevestigde de grote lijnen van de eerste. De teneur werd bevestigd. Lockheed Martin heeft een aantal maanden de tijd gehad om volledig in te zien dat ze verkeerd waren. In februari 2018 hebben ze hun visie eigenlijk nogmaals bevestigd. We hadden dus de studies, de materiaalbeheerder zelf en de gesprekken met de ingenieurs van Lockheed Martin. Aan de andere kant staat u die ons zegt dat u er niet in gelooft.

**01.96 Peter Letten:** Ik geloof er niet in als tool of als beslissingsmoment voor levensduurverlenging. Ik geloof er wel in als opvolgingstool om met onze F-16's tot de 8 000 uren te kunnen geraken.

**01.97 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Madame la présidente, ce ne sera pas très long.

Monsieur Letten, j'ai le sentiment que vous commencez à douter. Vous avez débuté votre intervention en disant qu'il y a deux points de vue. Vous avez ici l'avis de deux ingénieurs qui ne sont pas d'accord. Deux minutes plus tôt, vous avez dit: "La vérité est peut-être entre nous deux"!

Cela m'interpelle, car vous partez d'une position de base qui est de dire: "Je ne suis pas d'accord avec mon collègue et je sous-entends donc que mon collègue n'a pas raison". Il y a quelques minutes, vous avez dit: "Je ne sais pas, la vérité est peut-être entre nous deux." Je pense qu'il y a un doute et qu'il y a en tout cas des questions.

Je vous demande pourquoi, en cas de doutes et de questions, vous n'en avez pas référé à M. Dupont qui a dit tout à l'heure que "sa porte était ouverte", ce que j'ai fort envie de croire. Alors qu'il y a deux points de vue, que vous-même, vous nous dites ici que la vérité est peut-être entre vous deux, soit nos auditions ont été très utiles et ont semé le doute en vous, vous déplacez donc la vérité de vous vers le milieu, soit ce doute existait déjà.

Je répète donc ma question. Pourquoi, si doute ou question il y avait, n'en avez-vous pas référé à votre hiérarchie, à M. Dupont, qui a dit lui-même ne pas avoir été informé et qui aurait voulu être informé de cette différence de vues entre deux des membres de son personnel?

Si vous le permettez, j'ai une autre question.

Monsieur Debaene, vous dites que l'option B n'a pas été chiffrée. Je veux être sûre d'avoir bien compris et pardonnez-moi si ce n'est pas le cas, le flux d'informations étant important aujourd'hui.

Quand vous dites que l'option B n'a pas été chiffrée, j'espère que vous dites bien que l'option B n'a pas été chiffrée au vu des derniers éléments qui sont arrivés, mais que cette option B a bien été chiffrée lorsque le gouvernement vous a demandé d'étudier les différentes options et avant l'établissement du Plan stratégique. Et donc que la décision qui a été prise par le gouvernement l'a été sur une base chiffrée. J'espère avoir mal compris et que c'est bien au vu des derniers éléments que l'option B n'a pas été chiffrée, auquel cas je vous demanderai de m'éclairer.

De **voorzitter:** Kolonel Letten, u krijgt eerst het woord om te reageren op mevrouw Fernandez Fernandez.

**01.98 Peter Letten:** Dank u, mevrouw de voorzitter.

Gezien de historiek op onze vloot, of het ontbreken van de historiek op onze vloot – Lockheed is gewoon om te werken met vliegtuigen zoals alle Amerikaanse vliegtuigen waar wel IAT staat sinds het begin – is het voor mij niet duidelijk hoe die tool werkt. Ik spreek mij uit over een tool als vlootbeheerder, niet levensduurverlenging. Die informatie krijg ik met mondjesmaat binnen, drie keer, en drie keer heb ik geschreven om meer uitleg. In mei heb ik gevraagd om meer uitleg. Tot op de dag van vandaag heb ik geen antwoord gekregen.

Ik weet nog altijd 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. Dat lukt niet. Er zijn dus nog heel veel vragen. Dat is één punt.

In het kader van een levensduurverlenging blijf ik van in het begin zeggen dat dit geen tool is die in dat kader

kan worden geplaatst. Dat heb ik in het begin gezegd en dat blijf ik zeggen. De vraag waarom ik daarmee niet naar hogere echelons ga, wat al verschillende keren werd vermeld: dit is geen document dat in levensduurverlenging voorziet.

Het is mogelijk een tool in het kader van het vlootbeheer. Het is bijvoorbeeld interessant dat op te merken valt in de versie 17 en de versie 18, na wat kleine foutjes weggewerkt te hebben, dat wij in die periode zo'n 4 000 uur, dus een groot deel van de vluchten, in operaties hebben gedaan. Men ziet daarvan direct de impact op de resultaten: men kan de kromme zien verschuiven, in dit geval in de goede richting, gewoon omdat in die periode – die duurde tot het einde van onze vorige operaties – een groot deel van ons vluchtplan gebeurde in operaties: heel kalme, rustige vluchten, *air-to-air refueling*. Men ziet daarvan onmiddellijk de impact op het resultaat, vandaar ook dat Lockheed zegt dat er elk jaar een update moet gebeuren. Het is ook maar een *force structure projection*. Ik heb dat ook nodig, nogmaals, om tot die 8 000 uur te raken en ik begrijp nog altijd niet hoe zij het doen. Lockheed zegt het ook: hoe meer data men krijgt, hoe accurater de tool. Als wij hen elk jaar de data sturen, dan zullen zij de *numbers crunchen* en zien wat eruit komt.

Dit gekoppeld aan het ontbreken van de technische gegevens van het begin, tot op vandaag en tot iemand mij tegenspreekt, tot Lockheed mij tegenspreekt – mijn collega spreekt mij tegen – zo'n grafiek... Wij hebben geen levensduurverlenging gevraagd. Mochten wij een studie over de levensduurverlenging hebben gevraagd en dan komen zij met die grafiek, dan zou ik hier helemaal anders spreken.

(...)(...)

**01.99 Peter Letten:** Wij hebben dat nooit gevraagd. Wij hebben een tool gevraagd om tot de 8 000 uur te raken en er komt een grafiek uit die verkeerd geïnterpreteerd kan worden.

**01.100 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Je vais reprendre ce que vous avez dit pour être sûre d'avoir bien compris.

On ne vous a pas demandé de réfléchir à la prolongation de la durée de vie, sans quoi votre vision, votre analyse des documents aurait été différente. L'appréciation que vous avez faite des documents aurait été différente. Est-ce bien cela que vous nous dites?

**01.101 Peter Letten:** Men heeft nooit op die manier naar een levensduurverlenging gevraagd. Men heeft het wel gevraagd in het kader van de nota uit 2014. Er is dus wel een analyse gebeurd, zoals u kunt lezen in de nota uit 2015, naar de levensduurverlenging. Dat gebeurde niet op die eenvoudige manier, laat mij het zo stellen.

Heb ik op uw vraag geantwoord?

**01.102 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Oui! Je reviendrai peut-être sur la question.

Merci, en tout cas, pour vos réponses, monsieur Letten.

De **voorzitter:** Generaal Debaene, wenst u te reageren op de uiteenzetting van mevrouw Fernandez Fernandez?

**01.103 Rudy Debaene:** Madame Fernandez, au sujet du plan B, quand je dis qu'on n'a pas recalculé, il est clair que dans la note de novembre 2015, ce cas de figure a été calculé. C'est dans ce cas de figure qu'on est parvenu à un budget de 2,4 milliards pour garder la flotte jusque 2035. C'est comme cela que cela apparaît dans la note de 2015.

Qu'ai-je fait sur base des données à ma disposition, avec la réponse à ma note, qui m'est parvenue le 5 avril dernier? J'ai juste vérifié, dans le paquet bien défini d'*avionics*. La proposition de Lockheed arrive à un *rough order of magnitude*, où ils stipulent clairement de ne pas l'utiliser dans un contexte contractuel, on arrive à 1 milliard de dollars, ce qui est du même ordre de grandeur que le paquet repris dans le document 2015. Quand vous regardez ce document de 2015, il y a différentes lignes du fichier Excel repris en annexe F. Si vous isolez les données relatives à l'*avionics*, on arrive au même ordre de grandeur. C'est pourquoi j'ai dit que ce montant est équivalent à celui repris dans la note de novembre 2015. Donc on peut partir de l'idée que les autres ordres de grandeur pour les autres éléments à adapter vont se situer dans la même ligne. Si

un paquet est cohérent, on peut partir de l'idée que l'autre le sera aussi. Mais, encore une fois, on n'a pas demandé à renouveler explicitement les données de cette annexe.

**01.104 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Depuis les derniers éléments apparus il y a presque un mois, à aucun moment une budgétisation n'a été demandée sur ce que pourrait coûter le prolongement.

Les données sont certainement à vérifier. Personne ne s'est dit que de nouveaux éléments arrivent sur la table, qu'il fallait sans doute les vérifier. Je ne suis pas ingénieur, donc je peux entendre qu'il faut les vérifier. Mais personne, même politiquement, ne s'est dit qu'il faudrait les chiffrer. Ai-je bien compris cela: on ne vous l'a pas demandé?

**01.105 Yves Dupont:** Madame la présidente, je n'ai pas été tout à fait clair dans mon intervention précédente. Chez nous, les procédures prévoient que lorsqu'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 son point de vue, rien ne l'empêchait de venir me voir. Pour être bien clair: ce qu'il n'a pas fait. Je n'étais pas au courant jusqu'à présent.

De andere vraag die ik wil beantwoorden, is dat als kolonel Letten de CHOD of de MOD wil informeren, hij dit op een zeer formele manier moet doen.

Mocht ik eerder in het bezit geweest zijn van de informatie had ik daar eerst via een informeel kanaal over gepraat met de CHOD om te zien wat wij met die informatie moesten doen. Het is overduidelijk dat hoe hoger men staat in de hiërarchie, hoe gemakkelijker het is die informatie eerst op een informele manier te bespreken om te zien wat men ermee moet doen. Er is iets; wat moeten wij daarmee doen? Moeten wij daar iets mee doen?

Als kolonel Letten op zijn niveau meent: het is geen nieuwe informatie ten opzichte van alles wat moet gebeuren, en als hij die informatie wil doen doorstromen naar de CHOD of naar de MOD, gebeurt dat op een meer formele manier.

Het was voor mij inderdaad iets gemakkelijker eerst op een informele manier daarover te praten.

Ik weet niet of dit uw vraag beantwoordt.

**01.106 Veli Yüksel (CD&V):** Mijn vraag was...

De **voorzitter:** Mijnheer Yüksel, ik wil eerst de andere vragen van de collega's die voor u vragen hebben gesteld beantwoord zien. Voortdurend onderbreken met nieuwe vragen brengt ons echt niet verder. Wij werken de agenda wel verder af.

Zijn er nog sprekers die wensen te antwoorden op eerdere vragen?

**01.107 Rudi Decrop:** M. Thiéry a parlé du MNFP.

Effectivement, c'est une structure qui nous a permis d'épargner pas mal d'argent dans le développement du F-16, l'exploitation des F-16 et les programmes communs "Multinational Fighter Program" avec les États-Unis et quatre autres pays européens. Une fois que les autres pays passent sur un autre type d'avions, il est clair que nous ne pouvons plus nous associer au sein des MNFP parce que les deux types d'avions ne peuvent pas être gérés de la même façon.

Peut-on s'associer aux États-Unis version C/D? Si nous optons pour le hard SLEP avec les *upgrade* radar, cockpit, ordinateur central et génératrice, nous retombons sur la même configuration que les Blocks C/D. Indépendamment de la structure qui est différente entre Blocks A/B et C/D et doit être gérée de manière différente, l'électronique, l'*avionics*, est identique. Le développement de *software*, de nouveau matériel électronique sur l'avion peut être de nouveau mis en commun.

Vous avez posé la question de savoir si on m'avait demandé de cacher des informations. Oui, il est clair que lors du meeting, au mois de juin 2016, lors de la présentation, il a été demandé à la fin de celle-ci que ces informations ne sortent jamais de ce bureau.

**01.108 Damien Thiéry** (MR): Excusez-moi de vous interrompre, mais j'ai demandé qui l'avait fait. Je savais qu'on vous avait demandé de retenir des informations. Ma question, c'est qui l'a demandé.

**01.109 Rudi Decrop**: Mon collègue supérieur direct. C'était le capitaine Pingeot à l'époque, qui n'est pas là aujourd'hui. Ensuite, lors de la demande de la deuxième étude, vers Lockheed, il a été également demandé de ne pas diffuser ces infos. Lors d'un briefing au troisième cycle, cela paraît anodin, mais c'est quand même curieux qu'on ne puisse pas discuter quelque chose de haut niveau dans un forum avec des officiers supérieurs de haut niveau. C'était le but de discuter de la durée de vie des F-16, du remplacement et de comparer avec une extension du F-16.

Il m'a été rapporté également par le passé qu'on a même demandé à la SABCA de cacher ces infos. Ce qui m'a choqué aussi, c'était une réunion avec Lockheed du 6 avril 2017, où on nous présentait un nouveau directeur de chez Lockheed. J'ai noté – on ne peut pas le prouver, mais je veux bien le déclarer sous serment, il n'y a pas de problème – que, pendant cette réunion, la discussion sur le F-16 a dévié vers une discussion sur le F-35, sur le coût de celui-ci, ainsi que sur l'extension de la durée de vie des F-16, avec mon supérieur et le personnel de Lockheed Martin. Et un lobbyiste a demandé que personne ne sache, au sujet de cette extension. La réponse était que: "Oui, on a toujours fait cela dans le passé." C'était un peu choquant. Je l'ai marqué. Donc oui, on a demandé de cacher des informations.

Monsieur Dallemagne, sur les retours sociétaux en cas d'extension des F-16, je n'ai pas beaucoup d'informations à vous communiquer actuellement. Je n'ai pas calculé l'impact des retours sociétaux. Il est clair que toutes les firmes qui tournent autour du F-16 actuellement en Belgique seraient concernées par l'installation des kits éventuels sur nos avions. Les kits de structure Avionics sont achetés chez le constructeur, mais sont installés en Belgique. Il y aurait des retours sociétaux possibles, mais je ne peux pas vous donner de chiffres.

**01.110 Georges Dallemagne** (cdH): Vous laissez entendre que ce serait plutôt un impact positif que négatif.

**01.111 Rudi Decrop** : Il y aura certainement plus de travail par rapport à la situation actuelle.

Mijnheer De Vriendt, u 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. Ik werd daarvoor niet gecontacteerd. De CHOD heeft mij gecontacteerd direct na de zaak, om te vragen of het goed met mij ging en of ik niet gecompromitteerd zou worden in andere problemen.

Au sujet des capteurs, j'ai déjà abordé très longuement la question des *recorders* qu'il faut installer dans les avions. Selon moi, comme nos capteurs saisissent plus de données que ne le prévoit la norme – 10 % peut-être –, qu'il faut corrélérer avec les 100 % d'informations provenant des données de vol, et vu que Lockheed nous explique qu'on peut combler le manque de données des capteurs avec d'autres informations fiables, le mémo de Lockheed est tout à fait valable et ne doit pas être discuté entre ingénieurs belges. En effet, nous ne possédons pas en Belgique les 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.

**01.112 Peter Letten**: Nog wat verduidelijking wat betreft het verbieden van informatie door te sturen.

Ik weet al sinds dag 1 dat SABCA daartoe toegang heeft, want zij nemen deel aan die meetings. Ik kan mij moeilijk inbeelden dat ik op de een of andere manier zou hebben gezegd dat SABCA dat niet mag weten, want zij nemen deel aan de meetings in de Verenigde Staten.

Een meeting met Lockheed Martin, zou kunnen. Dat weet ik niet meer. Heb ik dat gezegd? Dat hangt af van de periode. Ik heb gezegd dat ik daardoor driemaal word getriggerd. Als ik een grafiek voor ogen krijg zonder de randvoorwaarden, waarop een levensduurverlenging staat, dan kan het zijn dat ik heb gezegd pas op, zie dat u dat niet gebruikt om te exploiteren. Dat kan, dat weet ik niet.

Wat betreft het doorsturen van de informatie, ik heb mij daarnet niet volledig uitgesproken, maar deze keer zal ik dat wel doen. De mail van 10 mei, ik was toen de hele week in verlof. Mijn collega was toen aangesteld als mijn officiële vervanger. Hij was MR Sys A.

Hij had de mogelijkheid om de hogere echelons te verwittigen van het grote onrecht. Dat heeft hij niet gedaan. Hij heeft een mail gestuurd naar de mensen waarvan u weet hebt. Die mail is verstuurd naar die drie mensen, zijnde een kolonel en twee generaals.

Zoals ik al heb uitgelegd, heb ik toen in twee opeenvolgende meetings gevraagd naar de randvoorwaarden. Nooit heeft men mij gezegd dat de data uit het verleden 100% betrouwbaar zijn, hier is het document van Lockheed Martin, hier staat dat 9 500 getekend kan worden. Dat is nooit gezegd geweest. Er zijn op vandaag nog zoveel vraagtekens. Ik heb gevraagd *quant à la méthodique utilisée*, om meer informatie te verkrijgen. Dat heb ik wel gedaan. De mail is verstuurd naar dezelfde bestemmingen als initieel.

Ik vond het niet nuttig mijn baas daarvan op de hoogte te brengen. Hij vond dat blijkbaar ook niet nuttig, want hij zat toen op mijn stoel. Ik heb gewoon bijgevoegd in het kader van mijn functie van luchtwaardigheidsautoriteit dat er voor mij geen nieuw element is om boven de 8 000 uren te kunnen vliegen.

Ik heb daarbij toch wel bepaalde bedenkingen.

**01.113 Rudy Debaene:** De vraag of hij, kolonel Decrop, gecontacteerd werd door mij, de CHOD of iemand anders om deze zaak voor te bereiden, is terecht. Wij hebben hem niet gecontacteerd. Waarom hebben wij hem niet gecontacteerd? Omdat hij actueel in een andere functie zit, onder een andere verantwoordelijkheid.

Ik heb al hetgeen ik gedaan heb, sinds 20 maart, gedaan met de materiaalbeheerder in kwestie, zijnde de opvolger van luitenant-kolonel Decrop. Waarom? Omdat kolonel Letten niet aanwezig was, hetzij in het begin toen hij in de States was, hetzij toen hij nadien een stap terug heeft gezet.

Met andere woorden, voor mij is het logisch dat ik niet naar luitenant-kolonel Decrop ga om die informatie te krijgen, maar wel dat ik naar mijn ploeg ga, die binnen de structuur DG MR werkt en waar de nodige specialisten zitten die mij antwoorden kunnen geven op de vragen. Zij zijn trouwens ook degenen die bijvoorbeeld de POC's hebben aangeduid binnen SPO en binnen Lockheed Martin, die ik dan heb vernoemd in mijn vraag aan de ODC.

Dat is een logische manier van werken. Men gaat altijd kijken bij de mensen die men heeft en pas op het moment dat jouw mensen niet voldoende capaciteit hebben om antwoorden te geven op de vragen gaat men misschien eens kijken bij iemand anders. In dezen was dat zeker niet nodig omdat de kennis, zoals kolonel Decrop juist zelf heeft gezegd... Hij is al een jaar weg en op een jaar tijd kan er veel gebeuren. Daarom heb ik gewoon de mensen, die in mijn structuur zitten en die daar meer dan een jaar aanwezig zijn, gevraagd om mij de nodige informatie te bezorgen.

Dat is de aanvulling die ik nog wilde maken.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar het panel. Ik denk dat alle vragen zijn beantwoord. (*Instemming*)

Is het goed om over te gaan naar een volgende groep? Ik heb zo het gevoel dat wij regelmatig in herhaling vallen en ik denk dat wij enkel antwoorden kunnen vinden in de volgende groep.

Ik heb voorgesteld aan het team ACCaP om te switchen met de Amerikaans luchtmacht en Lockheed Martin. Zij zijn daarmee akkoord gegaan, op voorwaarde dat zij daarna ook nog aan bod komen. Waarvoor veel dank.

*De openbare hoorzitting wordt gesloten om 19.52 uur.  
L'audition publique est levée à 19.52 heures.*