



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge



In dit nummer

Dans ce numéro

**Herinneringen aan
een uitstapje naar het Noorden**

**Souvenirs d'une balade
dans le nord**

**Luchtvaart in Oost-Europa
na het Sovjet tijdperk**

**L'aéronautique en Europe de l'Est
après la période soviétique**

N° 2-2019

40^{ste} jaar
April - mei - juni

40^{ème} année
Avril - mai - juin

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174

ISSN 2466-8923

COLD WAR (VI)

www.vieillestiges.be

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique - België		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
Etranger - Buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
Webzine - Belgique & étranger - België & buitenland		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50

*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales.

U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.

Compte bancaire VTB Bankrekening:
IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw,
rue Montoyerstraat 1/13,
1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - Secretariaat:
Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen
Tel 02 251 33 10 - VTB.secretary@gmail.com

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1^{er} janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...

Inhoud

van magazine 2-2019

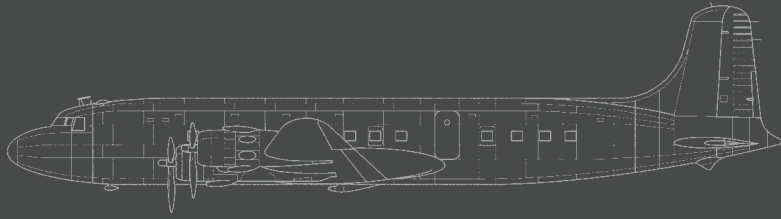
Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden - Overlijdens	06
Activiteiten en agenda	07
Golftornooi 'Pelle' DARDENNE 2019	08
Outdoor at DronePort, Brustem/St Truiden	09
Dag Hammarskjöld shot down by a Fouga?	10
De Belgische luchtvaartbedrijven	18
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden	24
Luchtvaart in Oost-Europa na het Sovjet Tijdperk	36
Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991) - Part VI	43
28 th Antwerp Stampe Fly-In	51
Important anniversaries	52



Sommaire

du magazine 2-2019

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres - Décès	06
Activités et agenda	07
Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2019	08
Outdoor at DronePort, Brustem/St Truiden	09
Dag Hammarskjöld shot down by a Fouga?	10
Les entreprises aéronautiques belges	18
Souvenirs d'une ballade dans le nord	24
Aéronautique en Europe de l'Est après la période soviétique	36
Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991) - Part VI	43
28 th Antwerp Stampe Fly-In	51
Important anniversaries	52



Dag Hammarskjöld shot down by a Fouga?

Wilfried De Brouwer

Traduction :
André Perrad, Michel De Weirdt

Inleiding

We worden de laatste tijd nog maar eens overrompeld door “de waarheid” over de dood van Dag Hammarskjöld, de Secretaris-Generaal van de VN. Hij kwam om het leven op 17 september 1961, rond 22.15 Z¹, bij een DC-6 crash in Ndola, in het toenmalige Noord-Rhodesië.

News hypes liggen niet in het interessedomein van de VTB, behalve dat men ditmaal nominatief een Belgische piloot met de vinger wijst omdat hij diegene zou zijn die het vliegtuig van de VN Sec Gen zou neergehaald hebben met een... Fouga Magister.

Onze vereniging, met minstens 100 piloten die samen ruim over 10.000 vluchten op dit type totaliseren, is onthutst; een vliegtuig neerhalen in nachtvlucht met een Fouga op 230 NM van de thuisbasis..., pure onzin.

Context

In 1961 is het conflict aangaande de secessie van Katanga aan volle gang. De VN steunt de Centrale regering in Leopoldstad en stuurt troepen naar het rebellerende Katanga. Deze bezetten achtereenvolgens de vliegbasis van Kamina en veroveren het vliegveld van Elisabethstad (Lubumbashi). Het vliegveld van Kolwezi blijft in de handen van de Katangese troepen. Daar is onder andere een Fouga gestationeerd waarmee een aantal

1. De lokale tijd in Ndola was GMT (Z) +2

Introduction

Une fois de plus, ces derniers temps, beaucoup d'informations prétendent nous donner “la vérité” sur la mort de Dag Hammarskjöld, Secrétaire Général des Nations Unies. Il est décédé le 17 septembre 1961 vers 22h15Z¹ lors du crash d'un DC-6 à Ndola en ex-Rhodesie du Nord.

News hypes ne font pas partie du domaine d'intérêt des VTB, sauf qu'ici un pilote belge est montré du doigt, nominativement, parce qu'il aurait abattu l'avion du Sec Gen de l'ONU... avec un Fouga Magister.

Notre association, qui compte au moins 100 pilotes totalisant ensemble bien plus de 10.000 vols sur ce type d'appareil, reste perplexe ; abattre un avion de nuit avec un Fouga à 230 NM de sa base d'origine... un pur non-sens.

Contexte

En 1961, le conflit concernant la sécession katangaise bat son plein. L'ONU soutient le gouvernement central de Léopoldville (Kinshasa) et envoie des troupes vers le Katanga en rébellion. Celles-ci, successivement, occupent la base de Kamina et conquièrent l'aéroport d'Élisabethville (Lubumbashi). L'aérodrome de Kolwezi reste aux mains des troupes katangaises. Là s'y trouve stationné entre autres un Fouga avec lequel des attaques

1. L'heure locale à Ndola était GMT(Z) +2

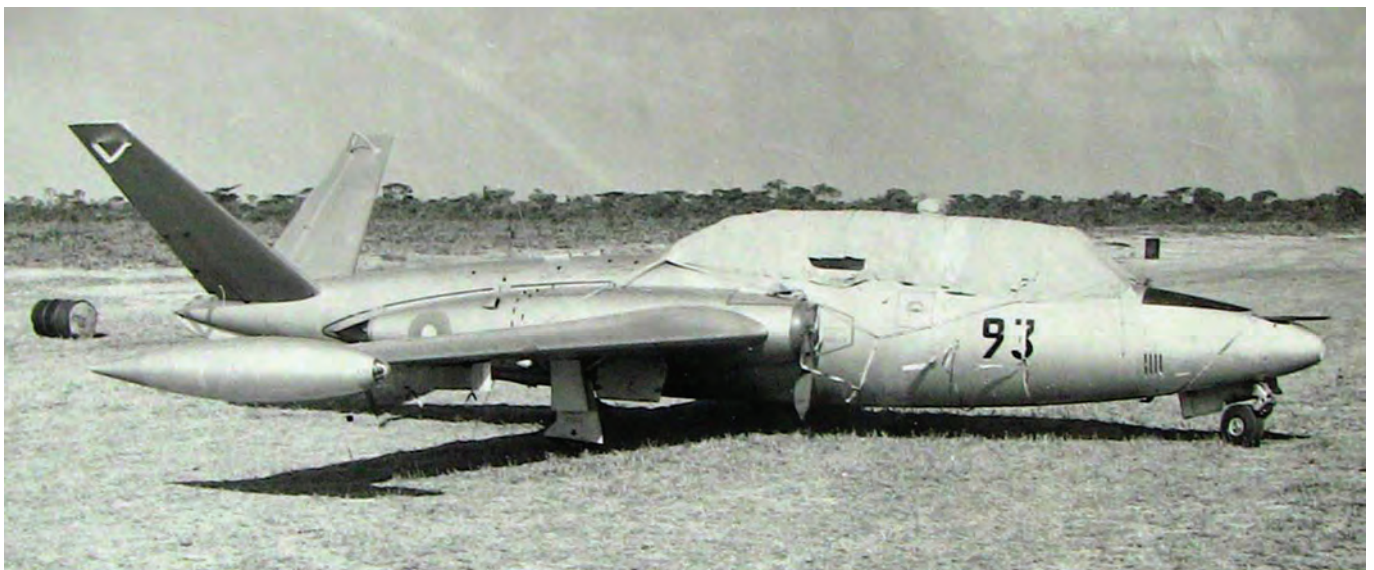


aanvallen op de VN-troepen werden uitgevoerd. De Fouga staat bekend als de "Lone Ranger".

De Sec Gen zou Moïse Thsombé ontmoeten, de zelfverklaarde president van Katanga. Het vliegveld van Elisabethstad wordt als onveilig beschouwd; de DC-6 waarmee de Sec Gen zich verplaatst werd daar op 17 september in de morgen nog beschoten en geraakt. Om veiligheidsredenen wordt Ndola als ontmoetingsplaats en als bestemming van het vliegtuig van de Sec Gen gekozen. Ook om veiligheidsredenen worden de route en de timing tussen Leopoldstad en Ndola niet bekend gemaakt.

sont menées contre les troupes de l'ONU. Le Fouga est connu sous le nom le « Lone Ranger ».

Le Sec Gen allait rencontrer Moïse Tshombe, président auto-proclamé du Katanga. L'aéroport d'Élisabethville est considéré comme dangereux ; le DC-6 avec lequel le Sec Gen se déplace y a encore été mitraillé et touché le 17 septembre au matin. Pour des raisons de sécurité, Ndola est choisi comme lieu de rencontre et comme destination de l'avion du Sec Gen. Pour ces mêmes raisons de sécurité, la route et le timing entre Léopoldville et Ndola n'ont pas été communiqués.



De "Lone Ranger" in Kolwezi

Le "Lone Ranger" à Kolwezi

Les entreprises aéronautiques belges¹

De Belgische luchtvaartbedrijven¹

Partie V :
Les entreprises aéronautiques
après la Deuxième Guerre
mondiale

Deel V:
De vliegtuigbouwers
na de
Tweede Wereldoorlog



© BARCO

Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Vertaling Paul Buyse en M-C Liebaers

Chapitre 3 :

Du F-16
aux avions de transport
de la dernière génération

(troisième partie)

Les équipementiers et les ambitions
aéronautiques régionales belges
(suite)

Hoofdstuk 3:

Van de F-16
naar de transportvliegtuigen
van de laatste generatie

(Deel III)

De toeleveranciers en de ambities
van de Belgische gewesten
in de luchtvaartindustrie (vervolg)

¹ Extrait des livres 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique', par Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

¹ Uittreksel uit de boeken 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique', door Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Parmi les entreprises membres du **Flag-Flemish Aerospace Group**, la société du Courtrais, Barco, est incontestablement l'équipementier phare du nord du pays. En 2009, l'entreprise fête ses 75 ans d'existence. Elle débute dans l'assemblage de radios, dont les pièces proviennent des États-Unis, d'où l'appellation Barco ou « Belgian American Radio Corporation ».

En 2010, la société est présente dans 90 pays et compte 3.700 employés. La division de Courtrai est responsable de la partie avionique. Elle s'est spécialisée dans la fabrication d'instruments présentés sur écrans LCD (Liquid Crystal Display).

Barco va percer dans le secteur fort fermé des instrumentistes grâce aux compensations économiques découlant entre autres des programmes de modernisation de l'avionique du C-130 et du MLU F-16, réalisés à partir de 1990 pour la Force Aérienne belge. Il s'agit d'un travail de sous-traitance, avec des produits développés par Barco pour la firme américaine d'intégration de systèmes, Honeywell. Barco fabrique notamment les CDU-Control and Display Units du cockpit C-130. Cette coopération s'est récemment étendue au secteur civil d'aviation d'affaires.

Tussen de bedrijven die lid zijn van de **Flag-Flemish Aerospace Group** is de Kortrijkse vennootschap Barco ongetwijfeld de meest in het oog springende uitrustingsleverancier uit het noorden van het land. In 2009 viert de firma haar 75^{te} bestaansjaar. Ze debuteert met het monteren van radiotoestellen waarvan de onderdelen uit de Verenigde Staten komen. Vandaar dat de benaming Barco komt van "Belgian American Radio Corporation".

In 2010 is de vennootschap in 90 landen vertegenwoordigd en telt 3.700 werknemers. De afdeling van Kortrijk is verantwoordelijk voor de vlieginstrumenten. Ze heeft zich gespecialiseerd in het vervaardigen van LCD-schermen (Liquid Crystal Display) waarop de vlieginstrumenten worden voorgesteld.

Barco zal in deze uiterst beperkte sector van instrumentenmakers doorstoten dankzij de economische compensaties die onder andere voortspruiten uit de programma's voor het moderniseren van de elektronische apparatuur van de C-130 en van de MLU F-16, die vanaf 1990 voor de Belgische Luchtmacht worden geconstrueerd. Het gaat hier om een opdracht in onderaanneming met door Barco ontworpen instrumenten voor de Amerikaanse firma Honeywell, belast met de integratie van de systemen. Barco fabriceert vooral de CDU-Control and Display Units voor de cockpit van de C-130. Deze samenwerking werd onlangs uitgebreid naar de burgersector voor de zakenvliegtoegen.



Écrans LCD Barco dans les C-130 belges - LCD-schermen van Barco in de Belgische C-130's

Fin des années 90, Barco va être chargée des systèmes de visualisation de l'avion américain de reconnaissance électronique, le RC-135⁽¹⁾. Près d'une centaine de set d'écrans sont réalisés dans un environnement particulièrement complexe, du fait des risques d'interférence électronique avec les autres équipements à bord de l'appareil.

¹ Le RC-135 est un avion muni d'une multitude d'équipements de surveillance électronique. Des informations en temps réel sont transmises au commandement des opérations, aux avions tactiques ainsi qu'aux avions de détection lointaine AWACS.

Einde de jaren 90, wordt Barco belast met de systemen voor het visualiseren van het elektronisch Amerikaans verkenningsvliegtuig, de RC-135⁽¹⁾. Er worden bij de honderd schermen vervaardigd en dit in een buitengewoon complexe omgeving door het feit dat er risico's bestaan van elektronische interferentie met de andere systemen aan boord van het toestel.

¹ De RC-135 is een vliegtuig dat voorzien is van een groot aantal systemen voor elektronische verkenning. De werkelijke inlichtingen worden overgemaakt aan het commando van de operaties, aan de tactische vliegtuigen alsook aan de vliegtuigen met een grotere opsporingsreikwijdte, de AWACS.

Souvenirs d'une balade dans le nord



Liévin
van Outryve d'Ydewalle
Vertaling: Jacques Wuyts

Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden

Premier épisode : Bienvenue à Léopoldville

Contexte

Fin Juillet 1964. La sécession de la province du Katanga prenait fin. Les combats avaient cessé. Mais d'autres avaient repris. Surtout dans l'Est où presque simultanément, plusieurs rébellions s'étaient déclenchées. Les Lumumbistes faisaient beaucoup parler d'eux. Mais la rébellion qui avait à sa tête Mulele, était probablement la plus importante. Ce fut en tout cas la plus sauvage et la plus sanglante. Cette réputation, soigneusement entretenue, lui avait permis une progression fulgurante...

Ses guerriers se faisaient appeler Simbas, ce qui signifie lions : des combattants sans pitié qui, sous l'influence de drogues et d'alcool, ne craignaient aucun danger et détruisaient tout sur leur passage.

Presque au même moment, les troupes de l'ONU recevaient l'ordre de se retirer. Leur présence au Congo ne s'était pas révélée fort glorieuse. De plus, la mort mal expliquée de son président,

Eerste episode: Welkom in Leopoldstad

Context

Einde Juli 1964. De secessie van de Katanga-provincie komt ten einde. De gevechten zijn gestopt. Maar andere hebben hernomen. Vooral in het Oosten waar verscheidene opstanden bijna gelijktijdig uitbreken. Men hoort veel spreken van de Lumumbisten, maar de opstand, onder de leiding van Mulele, is wellicht de belangrijkste. In elk geval is het de wildste en de bloedigste.

De reputatie van Mulele, die opzettelijk opgeschroefd wordt, zorgt ervoor dat hij bliksemsnel oprukt. Zijn krijgers noemen zich "Simba's", hetgeen leeuwen betekent; meedogenloze strijders die, onder invloed van drugs en alcohol, geen enkel gevaar vrezen en alles vernielen waar zij voorbij komen.

Bijna op hetzelfde ogenblik krijgen de UNO-troepen het bevel zich terug te trekken. Hun aanwezigheid in Congo is blijkbaar niet zeer roemrijk geweest. Daarenboven maakt de nooit opgeloste dood



La vedette - De vedette
Piasecki helicopter H-21

Dag Hammarskjöld, fit que ce départ, prit vite une allure de dérouté... Ce fut une période assez tumultueuse. Embuscades, viols, massacres et représailles. On ne parlait plus que des Simbas et de leurs atrocités.

Ce fut à cette époque qu'apparut une circulaire demandant quelques volontaires afin de combler le vide laissé par le départ des troupes de l'ONU... Elle eut peu de succès. Les grands titres des journaux y étaient certainement pour quelque chose. Malgré tout, une centaine d'hommes partirent vers cette région. Leur départ se fit discrètement... très discrètement, car la Belgique, officiellement, affirmait n'y avoir envoyé personne...

Ceci est la relation de quelques jours d'aventures que vécurent trois d'entre eux...

Le début

02 août 1964. Voilà plus de deux jours que nous étions à Léopoldville. Nous étions cinq ou six, je ne sais plus au juste, et nous y attendions des ordres qui ne venaient pas. On nous avait demandé de ne pas nous faire remarquer, d'être extrêmement discrets...

van hun secretaris-generaal, Dag Hammarskjöld, van dit vertrek al snel een soort aftocht... Het is een vrij woelige periode. Hinderlagen, verkrachtingen, bloedbaden en represailles. Men spreekt van niets anders meer dan van de Simba's en hun gruweldaden.

Het is in die tijd dat er in de Luchtmacht een omzendbrief verschijnt waarin vrijwilligers gevraagd worden om het vacuum te vullen dat het vertrek van de UNO-troepen geschapen had. Die omzendbrief heeft weinig succes. De hoofdtitels van de kranten zijn daar niet vreemd aan. Maar ondanks alle alarmerende berichten vertrekken toch een honderdtal mannen naar deze streek. Hun vertrek gebeurt op discrete ...zeer discrete wijze, want officieel beweert België er niemand heen te sturen...

Dit is het relaas van enkele avontuurlijke dagen die drie onder hen beleven.

Het begin

02 augustus 1964. Zo waren we reeds meer dan twee dagen in Leopoldstad. We waren met vijf of zes, ik weet het niet meer juist, en we wachtten er op orders die maar niet kwamen. Men had ons gevraagd niet op te vallen, uiterst discreet te zijn.

Luchtvaart in Oost-Europa na het Sovjet Tijdperk

Wilfried De Brouwer



Aéronautique en Europe de l'Est après la période soviétique

Taduction: Michel De Weirdt, André Perrad



Op een andere plaats in dit magazine vinden we het laatste artikel van Jean Buzin over de evolutie van de Belgische operationele vliegsmaldelen tijdens de Koude Oorlog. We herinneren ons nog allen de val van de Berlijnse muur op 9 november 1989; het begin van het einde van het Sovjet imperium. De satellietstaten waren vrij!

De val van de muur had een domino-effect; in 1990 en 1991 rafelde de Sovjet-Unie uiteen en een aantal voormalige Sovjetlanden riepen de onafhankelijkheid uit. Deze politieke omwenteling had diverse gevolgen; één daarvan was dat de Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen zich nu op de vrije markt konden opdringen. Door de ommekeer kwamen heel wat voormalige militaire toestellen beschikbaar en het aantal maatschappijen die deze toestellen voor een peulschil konden aankopen, schoten als paddenstoelen uit de grond. Maar wat was de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van deze nieuwkomers?

We gingen te rade bij twee van onze leden, Wif De Brouwer (WDB) en Paul Van den Hende (PVDH), die rechtstreeks in contact kwamen met deze “andere” luchtvaartwereld.

Wif De Brouwer was na zijn loopbaan bij de luchtmacht, jarenlang actief als consultant bij de Verenigde Naties. Paul Van den Hende was boordcommandant op B-737 bij Brussels Airlines en vertelt over zijn ervaringen bij een Roemeense maatschappij die moest instaan voor het onderhoud van de Boeings.

Vous trouverez dans ce magazine le dernier article de Jean Buzin sur l'évolution des escadrilles opérationnelles belges durant la guerre froide. Nous nous rappelons tous la chute du mur de Berlin le 9 novembre 1989 ; le début de la fin de l'empire soviétique. Les pays satellites sont libres.

La chute du mur engendre un effet domino ; en 1990 et 1991 l'Union Soviétique s'effiloche et un certain nombre d'anciens pays de cette Union exigent l'indépendance. Ce retournement politique a des conséquences diverses ; l'une d'elles étant que les sociétés aéronautiques de l'Europe de l'Est se retrouvent alors sur le marché ouvert. Par le retournement de situation, quantité d'anciens avions militaires deviennent disponibles et les nombreuses sociétés qui achètent ces avions poussent comme des champignons. Mais quelles crédibilité et fiabilité accorder à ces nouveaux arrivants ?

Nous sommes allés demander conseil à deux de nos membres, Wif De Brouwer (WDB) et Paul Van den Hende (PVDH), qui ont été en contact direct avec cet « autre » monde aéronautique.

Après sa carrière à la Force Aérienne, Wif De Brouwer est consultant actif pendant des années auprès des Nations Unies. Paul Van den Hende, commandant de bord sur B-737 à Brussels Airlines, raconte ses expériences avec la compagnie roumaine qui devait intervenir pour l'entretien des Boeing.

Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991)

Aperçu de certains aspects opérationnels, politiques et économiques



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991)

Overzicht van bepaalde operationele, politieke en economische aspecten.

Part 6

Hoofdstuk 4: op naar nieuwe horizonten

Een nieuwe koop van de eeuw

Het programma F-16 is het recentste aankoopprogramma gevechtsvliegtuigen voor België. Ter herinnering, oorspronkelijk kwam de F-16 er omdat de USAF nood had aan een licht jachtvliegtuig met een relatief eenvoudig wapensysteem. De Vietnamese oorlog had onder andere aangetoond dat luchtgevechten meestal plaatsvonden op middelgrote hoogte en aan transsonische snelheden. Naast de gesofistikeerde zware jager, in staat om Mach 2 te halen, geschikt om de vijand op te sporen van op grote afstand maar weinig wendbaar, was er ruimte voor een luchtoverwicht jager in staat om tussen te komen in klaar weer en waarvan de wendbaarheid en het acceleratievermogen de voornaamste kenmerken moesten zijn.

Sixième partie

Chapitre 4 : Vers des horizons nouveaux

Un nouveau marché du siècle

Le programme F-16 sera le dernier en date concernant l'acquisition d'avions de combat par la Belgique. Rappelons qu'à l'origine, le F-16 est né du besoin identifié par l'USAF de pouvoir disposer d'un chasseur léger au système d'armes simplifié. La guerre du Vietnam notamment avait révélé que les combats aériens se déroulaient le plus souvent dans des tranches d'altitudes moyennes et à des vitesses transsoniques. À côté de chasseurs lourds, sophistiqués, capables de voler à Mach 2, aptes à détecter l'ennemi à longue distance mais peu manœuvrants, il y avait place pour un chasseur de supériorité aérienne pouvant intervenir en ciel clair et dont l'agilité et les capacités d'accélération devaient être les qualités premières.



F4-D (Coll. Daniel Brackx)



Protagonists in the Vietnamese skies

Mig 21 Fishbed

Voorgesteld door de firma General Dynamics als YF-16 en gekozen door de USAF na een competitie met de concurrerende YF-17 van de firma Northrop, zal hij uitgroeien tot een polyvalent jachtvliegtuig met zowel lucht/lucht als lucht/grond mogelijkheden. In januari 1975 zal de USAF er meteen 650 exemplaren van bestellen.

Een weinig later zal hij uitverkoren worden door een groep Europese landen (Be, NI, Dk, No) met een gemeenschappelijk doel: de vervanging van hun vloot F-104G. Dit zal leiden tot de coproductie in Europa van 348 vliegtuigen, waaronder 116 voor België (contract getekend in juni 1975). Deze zijn bestemd voor de 1^{ste} en 10^{de} Wing. De coproductie zal stijgen tot 547 stuks door een reeks bijkomende bestellingen waaronder deze van België in februari 1983 voor 44 vliegtuigen. Deze bestelling laat toe de omschakeling naar F-16 te overwegen van twee Mirage smaldelen, het 1^{ste} en 2^{de} Smd die zal aanvangen vanaf september 1987.

De keuze voor de F-16 werd genomen wegens de economische voordelen van de Amerikaanse offerte die de coproductie van het vliegtuig in Europa toeliet, ten nadele van een keuze voor een Europees voorstel gebaseerd op de Mirage F1(E) dat initieel de voorkeur droeg van een aantal overheidsinstanties.

Proposé par la firme General Dynamics comme YF-16 et choisi par l'USAF à l'issue d'une compétition avec la firme concurrente Northrop, proposant le YF-17, il sera développé comme chasseur polyvalent offrant des possibilités ai/air et air/sol. D'emblée l'USAF en commandera 650 exemplaires en janvier 1975.

Peu de temps après, il sera choisi par un groupe de nations européennes (Be, NI, Dk, No) poursuivant un objectif commun, celui du remplacement de leurs flottes de F-104G ; il conduira à la co production en Europe de 348 avions dont 116 pour la Belgique (contrat signé en juin 1975). Ils seront destinés à rééquiper nos 1^{er} et 10^e Wing. Le chiffre de la coproduction sera porté à 547 appareils à la suite d'une série de commandes complémentaires dont celle de 44 avions effectuée par la Belgique en février 1983. Celle-ci permettra d'envisager la conversion sur F-16 de deux de nos escadrilles Mirage, les 1^{ère} et 2^e Esc, qui débutera à partir de septembre 1987.

À noter que le choix du F-16 se fera au vu des avantages économiques de la proposition américaine autorisant la coproductie en Europe de l'avion au détriment d'une solution européenne privilégiée au départ par certaines instances gouvernementales, basée sur l'acquisition du Mirage F1(E).

The competitors: The Mirage F1 E ...

