



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

NIKE'S

BAF surface-to-air missiles
during the Cold War

CONGO 1960

SIAI Marchetti SF-260,
50 years of service in Belgium

PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

N° 2-2020

41^{ste} jaar
April-mei-juni
41^{ème} année
Avril-mai-juin
Driemaandelijks
Trimestriel
P605174
ISSN 2466-8923

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 2-2020

Het woordje van de voorzitter	04
Activiteiten en agenda	06
Outdoor Eben-Emael	07
Jaarlijks banket	08
Welkom aan nieuwe leden	08
Overlijdens	08
Golftornooi « Pelle » DARDENNE 2020 - Florennes	09
Een eengemaakt Belgisch luchtruim met gezamenlijke dienstverlening	10
Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode	18
Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (V)	27
NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War	37
SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium	46

Sommaire du magazine 2-2020

Le mot du président	04
Activités et agenda	06
Outdoor Eben-Emael	07
Banquet annuel	08
Décès	08
Bienvenue aux nouveaux membres	08
Tournoi de Golf « Pelle » DARDENNE 2020 - Florennes	09
Un espace aérien belge unifié avec un service commun	10
Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance	18
Souvenirs d'une ballade dans le nord (V)	27
NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War	37
SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium	46





Het woordje van de voorzitter



Le mot du président

Beste Senior Aviators,

Het is een 'understatement' om te zeggen dat ons dagelijks leven helemaal overhoop gehaald is sinds het uitbreken van de corona-crisis in ons land en bovendien zijn de maatschappelijke gevolgen op lange termijn nog heel moeilijk in te schatten.

Het VTB-jaar 2020 was nochtans gestart met een aantal succesvolle activiteiten:

- Twee vlotte maandelijkse vergaderingen in het Huis der Vleugels, met in januari bovendien een heel gezellige nieuwjaarsreceptie;
- Een aangename lunch-conferentie over onze pionier en luchtaas Edmond Thieffry in La Chise, geïllustreerd met unieke foto's en herinneringen uit het familiale archief;
- De voorbereidingen om tegen de zomer een 'update' te publiceren van het boek van ons lid Jules Jacob, over de promoties vliegers van de Luchtmacht sinds de Tweede Wereldoorlog.

De ongerustheid over de corona-besmetting was voelbaar in het begin van de maand maart, toen er na het carnaval verloop maatregelen in Noord-Italië afgekondigd werden. De eerste tekens waren ook zichtbaar tijdens onze algemene vergadering van 11 maart, waarvoor relatief weinig leden de verplaatsing naar het Huis der Vleugels maakten.

Half maart heeft ook onze Belgische regering een aantal maatregelen opgelegd om de verspreiding van het virus tegen te gaan en hopelijk zullen die maatregelen toelaten om, aan iedereen die het nodig heeft, correcte medische zorgen te geven.

Chers Senior Aviators,

C'est un euphémisme de dire que notre vie quotidienne est complètement bouleversée depuis le déclenchement de la crise corona dans notre pays. En outre, les conséquences sociales à long terme sont encore très difficiles à évaluer.

L'année VTB 2020 avait pourtant bien commencé avec plusieurs activités fort réussies :

- Deux sympathiques rencontres mensuelles à la Maison des Ailes, avec en plus, en janvier, une agréable réception de Nouvel An.
- À La Chise, une conférence déjeuner fort appréciée à propos de notre pionnier et as de l'aviation Edmond Thieffry, illustrée par des photos uniques et souvenirs provenant des archives de la famille.
- Les préparatifs en vue de la publication d'ici l'été d'une « mise à jour » du livre de notre membre Jules Jacob, relatif aux promotions d'aviateurs de la Force Aérienne depuis la Deuxième Guerre mondiale.

L'inquiétude concernant la propagation du virus était déjà palpable au début du mois de mars, lorsque des mesures d'isolement ont été prises dans le nord de l'Italie après le congé de carnaval. Les premiers signes de cette inquiétude étaient également visibles lors de notre assemblée générale du 11 mars, pour laquelle relativement peu de membres se sont rendus à la Maison des Ailes.

À la mi-mars, le gouvernement belge a également pris un certain nombre de mesures en vue d'éviter la propagation du virus. Nous pouvons espérer qu'elles permettront de fournir des soins médicaux corrects à tous ceux qui en ont besoin.

Een eengemaakt Belgisch luchtruim met gezamenlijke dienstverlening

Een onderhoud met Peter Naets

Un espace aérien belge unifié avec un service commun

Entretien avec Peter Naets. Traduction André Perrad et Michel De Weirdt

Sinds begin december 2019 heeft er zich een belangrijke wijziging voorgedaan in het beheer van het luchtruim boven ons land. Het militair 'Air Traffic Control Centre' (ATCC) is samengesmolten met de diensten van skeyes (het vroegere Belgocontrol). Ze opereren vanuit een gezamenlijke locatie in Steenokkerzeel. Ter herinnering; skeyes is verantwoordelijk voor het beheer van het luchtruim tot 24.500 voet; daarboven wordt de verantwoordelijkheid overgedragen aan Eurocontrol/MUAC (*Maastricht Upper Area Control*).

Belgische Defensie, skeyes en MUAC zijn de drie organisaties die luchtverkeersleiding doen in het Belgisch luchtruim. Het is dan ook logisch dat ze nauw samenwerken voor operationele en technische projecten.

We gingen praten met ons VTB-lid, Peter Naets, ingenieur, ex-militair piloot en sinds meerdere jaren hoofd van de technische diensten van MUAC en nu verantwoordelijk voor de technische diensten van de 'Network Manager' in Brussel. Hij werkte mee aan de herziening van de 'Airspace Vision' in België.

De benaming *skeyes* is een samensmelting van 'sky & eyes' en wordt, behalve bij het begin van een zin, zonder hoofdletter geschreven.



Depuis début décembre 2019, un important changement s’est produit dans la gestion de l’espace aérien au-dessus de notre pays. L’ATCC (*Air Traffic Control Centre*) militaire a fusionné avec les services de skeyes (l’ancien Belgocontrol). Ils opèrent depuis une position commune à Steenokkerzeel. Pour rappel : skeyes est responsable de la gestion de l’espace aérien jusqu’à 24.500 pieds ; plus haut, la responsabilité est transférée à Eurocontrol/MUAC (*Maastricht Upper Area Control*).

La Défense belge, skeyes et MUAC sont les trois organismes qui exercent le contrôle dans l’espace aérien belge. Il est donc logique qu’ils coopèrent étroitement pour des projets opérationnels et techniques.

Nous sommes allés discuter avec notre membre des VTB, Peter Naets, ingénieur, ancien pilote militaire, chef des services techniques du MUAC depuis de longues années et maintenant responsable des services techniques du Network Manager à Bruxelles. Il a contribué à la révision de l’« *Airspace Vision* » en Belgique.

La dénomination “skeyes” est une fusion de “sky et eyes” et, sauf au début d’une phrase, s’écrit sans majuscule.

Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode

Op 30 juni 2020 zal het 60 jaar geleden zijn dat Belgisch Congo onafhankelijk werd. Het was een zeer moeilijke bevalling; een week later stond het ganse land in rep en roer en tienduizenden landgenoten verlieten ijlings de pasgeboren republiek. Met totale overgave heeft het personeel van zowel Sabena als de Krijgsmacht zich wekenlang ingezet om de Europese burgers in veiligheid te brengen. Het werd de meest intensieve Belgische reddingsoperatie sinds de tweede wereldoorlog.

We kijken terug op deze hectische periode in drie afleveringen. Hieronder bespreken we de periode vóór de onafhankelijkheid en de eerste dagen erna. In het tweede artikel behandelen we de evacuatie via de lucht en in de derde aflevering wijden we uit over een aantal specifieke gebeurtenissen en anekdoten.

Wilfried De Brouwer

Traduction :
André Perrad
& Mich De Weirdt

Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

Le 30 juin 2020, il y aura 60 ans, le Congo belge devenait indépendant. Ce fut un accouchement très difficile ; une semaine plus tard, le pays était sens dessus dessous et des dizaines de milliers de concitoyens quittaient précipitamment la nouvelle république. Avec un dévouement total, le personnel de la Sabena aussi bien que des forces armées s'est investi pendant des semaines pour mettre en sécurité les civils européens. Ce fut la plus intense opération de sauvetage belge depuis la Deuxième Guerre mondiale.

Nous évoquons cette période d'horreur en trois épisodes. Ci-dessous, nous parlons de la période avant l'indépendance et des premiers jours suivants. Le deuxième article traite de l'évacuation aérienne et le troisième d'un certain nombre d'événements et d'anecdotes spécifiques.

Deel 1: Hoe het begon

De dekolonisatie na de Tweede Wereldoorlog

Reeds kort na de Tweede Wereldoorlog manifesteert er zich wereldwijd een onstuitbare drang naar onafhankelijkheid in de toenmalige kolonies.

India wordt onafhankelijk in 1947 dank zij het passief verzet van Mahatma Gandhi. Indonesië volgt twee jaar later en in 1954 krijgen de Fransen hevige klappen in Vietnam (Dien Bien Phu). Dan is het de beurt aan Afrika, het continent dat tot

Partie 1 : Comment cela a commencé

La décolonisation après la Deuxième Guerre mondiale

Déjà peu après la Deuxième Guerre mondiale le monde entier manifeste un désir irrésistible d'indépendance dans les colonies de l'époque.

L'Inde devient indépendante en 1947 grâce à la résistance passive du Mahatma Gandhi. L'Indonésie suit deux ans plus tard et en 1954 les Français subissent un énorme revers au Vietnam (Dien Bien Phu). C'est ensuite au tour de l'Afrique, le continent qui jusqu'alors était presque entièrement colonisé. La Lybie et l'Égypte acquièrent l'indépendance



dan bijna volledig gekolonialiseerd was. Libië en Egypte worden onafhankelijk in het begin van de jaren vijftig, Tunesië volgt in 1955, Marokko in 1956, en de Fransen krijgen meer en meer moeilijkheden in Algerije. Maar ook de landen ten zuiden van de Sahel volgen de algemene tendens. De Britten hebben heel wat last met de Mau-Mau in Kenya (Yomo Kenyatta wordt opgesloten), maar ook Oeganda en Rhodesië komen aan de beurt. Ghana wordt onafhankelijk in 1958. Congo Brazzaville krijgt een statuut van autonome republiek met een regering van enkel zwarte ministers. Mede door deze evolutie wordt ook Belgisch Congo logischerwijze meegenomen in deze stroming.

au début des années cinquante. La Tunisie suit en 1955, le Maroc en 1956 et les Français sont de plus en plus confrontés à des difficultés en Algérie. Mais les pays au sud du Sahel suivent aussi la tendance générale. Les Britanniques ont énormément de problèmes avec les Mau-Mau (Jomo Kenyatta est emprisonné), mais l'Ouganda et la Rhodesie sont aussi à l'ordre du jour. Le Ghana devient indépendant en 1958. Le Congo Brazzaville obtient un statut de république autonome avec un gouvernement de ministres exclusivement noirs. C'est également grâce à cette évolution que le Congo belge est logiquement inclus dans ce courant.

Souvenirs d'une balade dans le nord (V)

Liévin
van Outryve d'Ydewalle

Vertaling: Jacques Wuyts & Poly Stevens



Herinneringen aan een uitstapje naar het noorden (V)

" Staf "



" Pussy "



" Maatje "



Dankzij het onverwacht bezoek van de Belgische majoor Migliavacca ontsnappen Pussy, Maatje en Staf als bij wonder aan het executiepeloton in Inongo. Ze zijn er toch in geslaagd vol te tanken en zetten hun missie verder naar Stanleystad met een tussenstop in Coquilhatstad (Coq).

Grâce au passage inopiné du major belge Migliavacca, Pussy, Maatje et Staf ont miraculeusement échappé au peloton d'exécution à Inongo. Ils ont quand-même réussi à faire le plein et poursuivent leur mission vers Stanleyville avec une escale à Coquilhatville (Coq).

Deel 5: Eindelijk in Lisala

06 augustus 1964

Na een goed uur vliegen kwamen we aan in Coq. Daar was er een landingsbaan in tarmac, een klein luchthavengebouw en veel militairen. Nat van het kille zweet verwachtten we ons aan een nieuwe episode van wat we reeds beleefd hadden. Maar niets daarvan. Het onthaal was niet bepaald hartelijk, maar toch beleefd en voorkomend. Iets anders dan in Inongo! Maar... geen enkele mecanicien te zien. Zo hadden we wat tijd om onze hemden vol olie uit te trekken en om ons aan een kraantje te wassen.

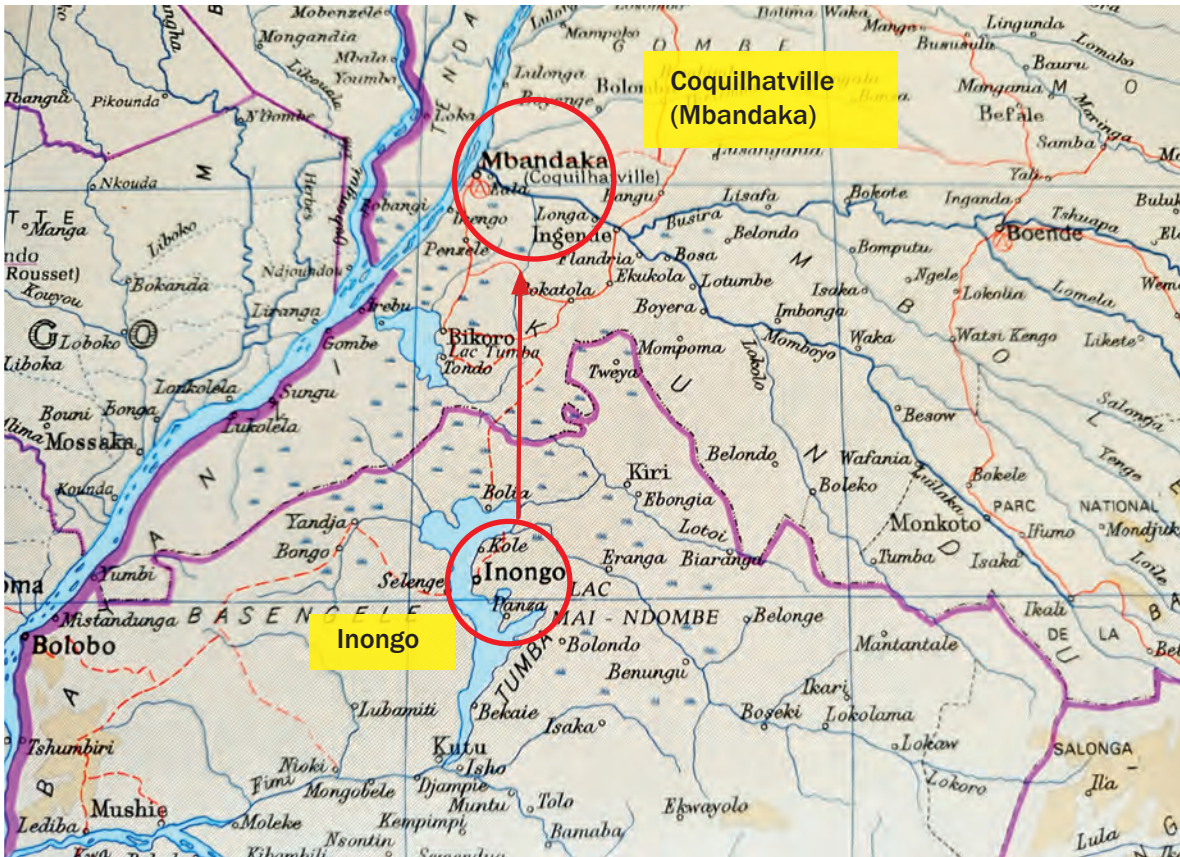
Na de gebeurtenissen van de voormiddag hadden we beslist deze opdracht te beëindigen. We waren overeengekomen dat, eens we geland waren, Staf onmiddellijk zou zorgen voor het voltanken en dat wij op zoek zouden gaan naar lege benzinevaten. De bedoeling was een reserve aan brandstof op te slaan, iets te vinden om te eten en er dan zo snel mogelijk vanonder te trekken en terug te keren.

Cinquième partie : nous voilà à Lisala

06 août 1964.

Nous atteignîmes Coq après une bonne heure de vol. Il y avait là une piste en tarmac, une petite aérogare et beaucoup de militaires. Le dos glacé, transpirant comme une éponge, nous nous attendions à un nouvel épisode de ce que nous avons vécu. Mais rien de tout cela. Aucune hostilité. L'accueil, sans être particulièrement cordial, était cependant poli et prévenant. Autre chose qu'à Inongo ! Mais aucun mécanicien en vue... Cela nous laissa le temps d'enlever nos chemises huileuses et de nous débarbouiller auprès d'un petit robinet.

Les événements de la matinée nous avaient décidés à mettre un terme à cette mission. Nous nous étions mis d'accord qu'une fois au sol, Staf s'occuperait aussitôt de faire le plein et nous, de chercher des bidons vides. L'idée était de faire une réserve de « jus » et de trouver à manger, puis de nous tailler au plus vite en rebroussant chemin.



Om een einde te stellen aan dit avontuur was er slechts één richting, deze vanwaar we gekomen waren. Helaas; behalve kleine bussen van enkele liters vonden we geen geschikte vaten. Ontgoocheld en morrend keerden we terug naar de helikopter. Toen Staf ons mistroostig zag terugkomen zag hij er nog ongelukkiger uit dan wij.

Net op dat ogenblik verschenen er twee blanke militairen. Men was ons niet vergeten. Daar waren eindelijk de mecaniciens die het onderhoud van de machine zouden doen.

- Blij jullie te zien, zei Pussy. We verwachtten jullie in Inongo maar er schijnt een misverstand te zijn geweest... We hebben olie nodig, smeervet voor de rotoren, enkele jerrycans en vooral iets te eten.
- Dat moeten jullie zelf vinden, antwoordde er een in het Frans. Wij komen de opdracht van morgen bespreken.
- Wat? Zijn jullie geen mecaniciens? Zijn jullie niet van de assistentie?
- Welke assistentie? Nooit van gehoord. Wat ons interesseert is de bevrijding van de gegijzelden in Stanleystad.
- Zodus, hernam de andere, morgenvroeg vertrekken jullie richting Lisala. Daar wacht jullie een vliegtuig op met fuel om verder naar Stan te vliegen en...
- Moment. Men heeft ons over andere toestellen gesproken. Waar zijn ze?
- Ze moeten weldra aankomen
- Wel, we zullen ze opwachten.
- Geen sprake van, jullie moeten vertrekken. Er worden groepen rebellen gemeld die zich ter versterking naar de stad begeven. De blanken moeten dringend weggevoerd worden. Als jullie het niet doen zal het een bloedbad worden.

Pour en finir avec cette aventure, une seule direction, celle d'où nous étions venus. Hélas, sauf de minuscules récipients de quelques litres, nous ne trouvâmes pas de bidons convenables. Dépités et râlant, nous retournâmes à l'hélicoptère. Staf en nous voyant revenir bredouille, eut un air encore plus malheureux que nous.

Ce fut à ce moment-là qu'apparurent deux militaires blancs. Nous n'étions pas oubliés. Enfin, voilà les mécaniciens qui devaient réviser la machine.

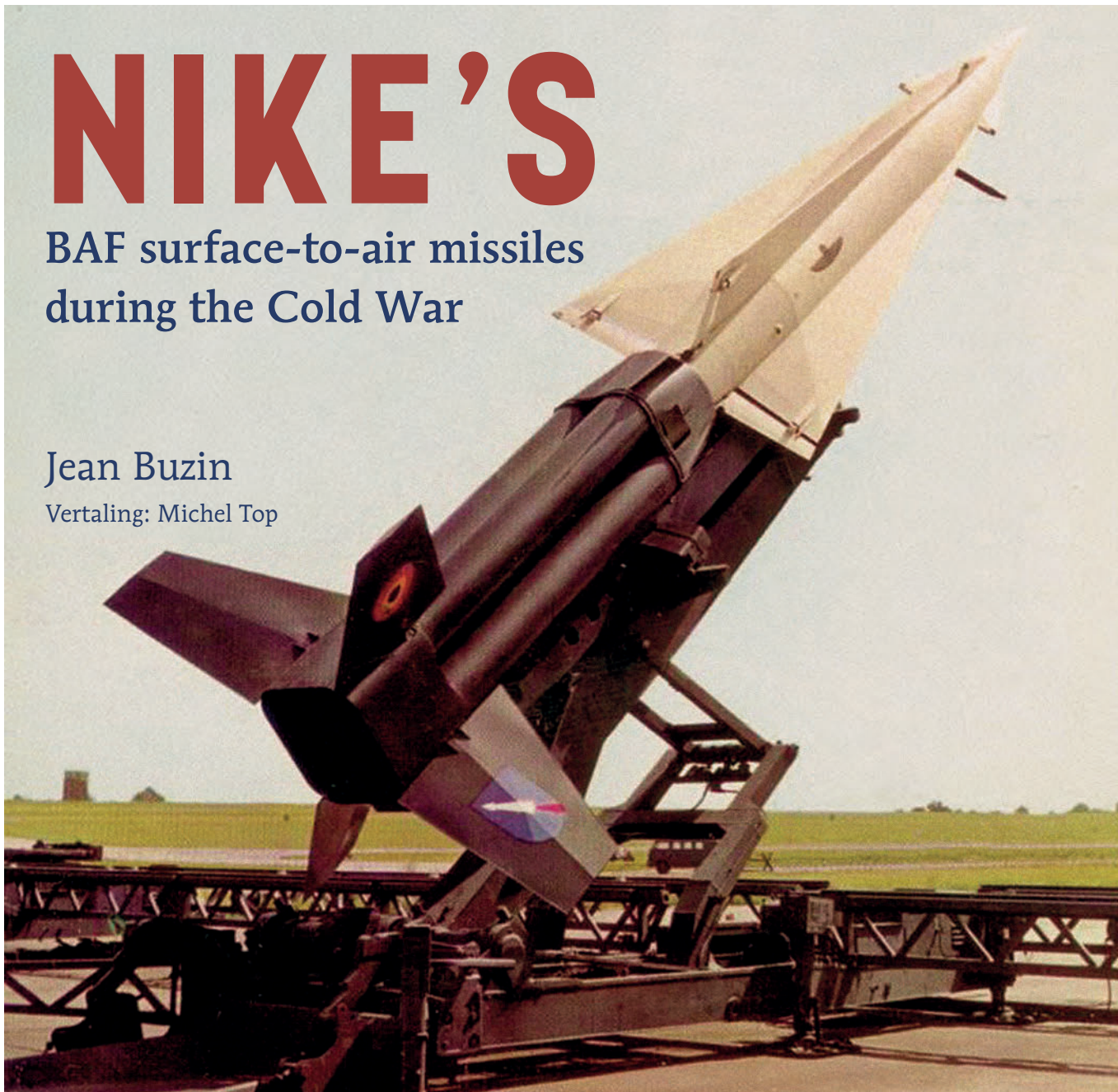
- Content de vous voir, déclara Pussy. Nous vous attendions à Inongo mais apparemment il y a eu un malentendu... Il nous faut de l'huile, de la graisse pour les rotors, quelques jerrycans et surtout de quoi manger.
- A vous de trouver tout cela, nous répondit l'un d'eux en français. Nous venons discuter la mission de demain.
- Quoi, vous n'êtes pas mécanos ? Vous n'êtes pas l'Assistance ?
- Quelle Assistance ? Jamais entendu parler de cela. Nous, ce qui nous intéresse, c'est la libération des otages de Stanleyville.
- Alors voilà, reprit l'autre, demain vous partirez tôt dans la matinée, direction Lisala. Là, un avion vous attendra avec du fuel afin de poursuivre votre route vers Stan et...
- Un moment. On nous a parlé d'autres appareils. Où sont-ils ?
- Ils doivent arriver d'un moment à l'autre.
- Eh bien, nous les attendrons.
- Pas question, vous devez partir. On signale des groupes de renforts rebelles qui se dirigent vers la ville. Il faut absolument évacuer les Blancs au plus vite. Si vous ne le faites pas, ce sera le carnage.
- Nous, tout seuls ? Vous rigolez ! On nous avait dit d'accompagner des troupes d'intervention, des renforts,

NIKE'S

BAF surface-to-air missiles during the Cold War

Jean Buzin

Vertaling: Michel Top



Wijziging verdedigingsconcept

Einde jaren 50 wordt het NAVO luchtverdedigingsconcept ingrijpend veranderd. De Sovjet strategische bommenwerpers, die aan grote snelheid en op grote hoogte het West-Europese luchtruim konden binnendringen vormen een nieuwe bedreiging. Dit zet de verantwoordelijke militaire instanties ertoe aan om prioritair een gordel van grond-lucht raketten te ontplooiën. Inderdaad, de op dat ogenblik beschikbare trans-sonische dag/nacht jagers misten de capaciteit om efficiënt tegen deze bedreiging op te treden; dit wegens hun beperkt prestatievermogen en gebrekkige wapenuitrusting (boordkanonnen en/of machinegeweren).

Tijdens het voorgaande decennium was de technologische vooruitgang in het domein van radar, schiet-geleidingssystemen en raketvoorstuwning substantieel. Het Amerikaanse voorbeeld waarbij

Changement du concept de défense

Face à la menace des bombardiers stratégiques soviétiques, capables de pénétrer l'espace aérien de l'Europe occidentale à haute vitesse et à haute altitude, la volonté des responsables militaires sera d'axer cette défense, en priorité, sur le déploiement en barrières de missiles Sol/Air. En effet, les chasseurs de jour ou de nuit transsoniques de l'époque n'étaient plus en mesure de contrer efficacement la menace, limités qu'ils étaient par leurs performances marginales et leur type d'armement (canons ou mitrailleuses).

Au cours de la décennie qui s'achevait, les progrès technologiques dans le domaine des radars, des systèmes de conduite de tir et de la propulsion des fusées avaient été substantiels. L'exemple des États-Unis qui assuraient la défense de certains centres urbains,

NIKE's BAF surface-to-air missiles during the Cold War

de luchtverdediging van sommige stedelijke, militaire of industriële agglomeraties verzekerd werd door de ontplooiing van grond/lucht gordels maakte opgang.

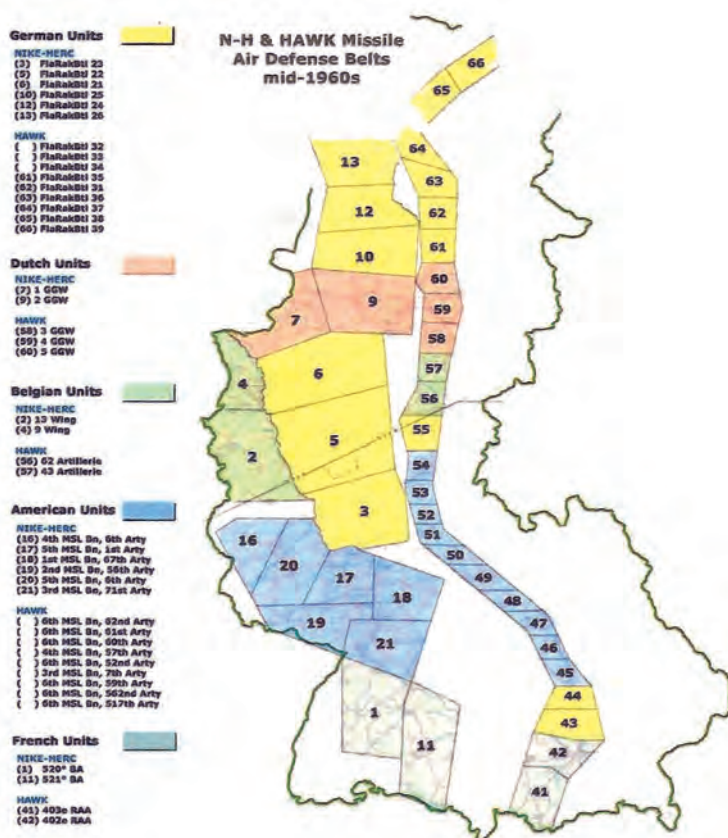
In dit concept kwam het bemande gevechtsvliegtuig op de tweede plaats. Op zijn best waren deze vliegtuigen complementair, op voorwaarde dat ze supersonisch waren en een 'alle-weer capaciteit' hadden. De traditionele dag/nachtjacht van de jaren 50 had geen plaats meer in dit geheel.

De autoriteiten van de Belgische Luchtmacht waren vanaf 1957 voor deze visie gewonnen. Ze gaan zelfs verder. Inderdaad, in mei van dat jaar, bij de aanvaarding van het principe om de CF-100 toestellen ten laste te nemen als compensatie voor de terugkoop van de Belgische Hunter OSP (Offshore Support Program), verklaarde de stafchef 'de CF-100 zullen de laatste alle-weer jagers zijn in de inventaris van de Luchtmacht. Hun vervanging op het einde van hun gebruiksduur (5 jaar) is niet voorzien. Ze zullen vervangen worden door grond-lucht systemen'.

militaires ou industriels par le déploiement de ceintures de missiles Sol/Air faisait école.

Dans cette approche, la place du chasseur piloté devenait secondaire, au mieux complémentaire, sous réserve qu'il soit supersonique et ait une capacité « tout-temps ». La traditionnelle chasse de jour ou de nuit des années 50 n'avait plus sa place dans la panoplie.

Dès 1957 les autorités de la Force Aérienne étaient acquises à cette vision. Elles iront même au-delà. En effet lors de l'acceptation en mai de cette année du principe de la prise en charge des CF-100 fournis en compensation du rachat par la Belgique des Hunter OSP (Offshore Support Program), le chef d'état-major déclarait : « les CF-100 seront les derniers chasseurs « tout-temps » à l'effectif de la Force Aérienne. Leur remplacement n'est pas envisagé en fin de vie (5 ans). Ils seront remplacés par des engins Sol/Air ».



NIKE HERCULE & HAWK Missile Air Defense Belts mid-1960s

Binnen dit concept zal België zich ook tegenover de NAVO verbinden om op termijn acht batterijen (smaldelen) Nike raketten te ontplooiën voor de luchtverdediging op midden en grote hoogte, evenals acht batterijen Hawk voor de verdediging op lage hoogte. De Nike wordt tewerkgesteld door de Luchtmacht, de Hawk door de Landmacht. De ontplooiing van zowel de Nike als de Hawk, onderdeel van de geallieerde defensieve muur zou in principe gebeuren in de Belgische bezettingszone DBR, ten westen van de Rijn, op nog nader te bepalen en uit te rusten plaatsen.

Samen met de geallieerde partners in Centraal-Europa worden deze systemen ontplooid in een defensieve gordel van noord naar

Dans cette optique également, la Belgique va s'engager vis-à-vis de l'OTAN à déployer à terme huit batteries (escadrilles) de fusées Nike destinées à la défense aérienne à moyenne et haute altitudes ainsi que huit batteries de fusées Hawk pour la défense à basse altitude. La mise en œuvre des Nike sera confiée à la Force Aérienne, celle des Hawk à la Force Terrestre... Le déploiement Nike, élément de la barrière défensive alliée, devait être effectué en principe dans la zone d'occupation belge de la RFA, à l'ouest du Rhin sur des sites qui restaient à définir et à aménager.

Mis en œuvre par les différents partenaires alliés de Centre-Europe, déployés en barrières du Nord au Sud de la zone, chacun de

De geschiedenis
van Marchetti:

L'histoire
de Marchetti :

SIAI Marchetti SF-260, 50 years of service in Belgium

Paul Maenhaut

Traduction Jean-Pierre Decock

In ons magazine 2019-4 hebben we u de geschiedenis gebracht van SIAI Marchetti, de constructeur van de SF-260. We hebben u een algemeen beeld gegeven van de diverse toestellen die door deze firma werden ontworpen en gebouwd. Vandaag gaat onze aandacht naar het meest succesrijke toestel dat van de productielijn van SIAI Marchetti is gerold. Dit is wel degelijk de SF-260, het vliegtuig dat ruim 50 jaar geleden door België als trainingstoestel werd aangekocht; eerst door de Burgerluchtvaartschool (BLS), nadien door de Luchtmacht.

Nous avons couvert, dans le magazine magazine 2019-4, l'histoire de SIAI Marchetti, le constructeur du SF-260. Celle-ci brossait le panorama des divers appareils conçus et construits par cette entreprise. Notre attention se focalise aujourd'hui sur l'appareil le plus renommé, parmi tous ceux sortis des chaînes de production de SIAI Marchetti. Il s'agit du SF-260, un avion qui fut, voilà 50 ans, acquis par la Belgique comme avion école d'abord pour l'École d'Aviation Civile (EAC) et ensuite par la Force Aérienne.



Swallows (Coll. Daniel Brackx).

De SIAI-Marchetti SF-260 is een Italiaans licht gewicht vliegtuig dat vooral verkocht wordt als opleidingstoestel aan militaire klanten. Deze driezitter is geschikt voor acrobatie maar kan ook dienen voor toerisme. Het landingsgestel is intrekbaar, het toestel is uitgerust met tiptanks en met een 260 pk motor. Het kan ook uitgerust worden met de nodige instrumenten om 'IFR' te vliegen.

Men noemt het de 'Ferrari van de lucht'; sommige piloten noemen het zelfs 'a little Spit'.



*De allereerste SF-260 s/n 101 gebouwd door SIAI Marchetti.
Le tout premier SF-260 s/n 101 construit par SIAI Marchetti.*

Van de ongeveer 1000 gebouwde toestellen, zijn er slechts een 180-tal in de burgerluchtvaart verkocht, de meeste hiervan in privé handen. Nochtans gebruikten minstens drie luchtvaartmaatschappijen, Sabena, Alitalia en British Midland Airways het vliegtuig voor de opleiding van hun piloten.

België was het eerste land dat de SF-260 kocht.

Het werd initieel gebouwd in de fabrieken op het vliegveld van Vergiate bij Milaan. Toen SIAI Marchetti in 1997 failliet ging, werd de bouw van de SF-260 overgenomen door AerMacchi in een fabriek op het vliegveld van Venegono, een 20 tal km verder

Le SIAI-Marchetti SF-260 est un avion léger italien vendu principalement comme avion école à des clients militaires. Cet avion triplace apte à l'acrobatie peut également être utilisé comme avion de tourisme. Le train d'atterrissage est rétractable et l'appareil est équipé de réservoirs de bout d'ailes (tip tanks) et propulsé par un moteur de 260 cv. L'avion peut aussi être muni des instruments nécessaires à la pratique des vols aux instruments (IFR).

Surnommé la « Ferrari de l'air », certains pilotes vont même jusqu'à le qualifier de « little Spit ».



De bewapende versie, verkocht als de SF-260W (van "Warrior"), populair bij kleinere luchtmachten.

La version armée SF-260W (« Warrior ») était populaire parmi les plus petites forces aériennes.

Environ un millier d'appareils fut produit, parmi lesquels seulement 180 pour le civil, la plupart d'ailleurs pour des privés. Trois compagnies aériennes en ont cependant utilisé pour la formation de leurs pilotes.

La Belgique était la première nation à acheter des SF-260.

Le SF-260 était initialement construit dans les usines de Vergiate près de Milan. Lorsque SIAI Marchetti fit faillite en 1997, la construction du SF-260 fut reprise par AerMacchi dans une usine établie sur l'aérodrome de Venegono situé une vingtaine de kilomètres plus loin.



De constructiehal in Vergiate.

Le hall de construction à Vergiate.