

## Belgische F-16's kunnen langer operationeel blijven dan voorzien

De regering beweert dat de huidige gevechtsvliegtuigen onbruikbaar zijn vanaf 2023. Dat klopt niet. Wij hebben harde bewijzen. Zwart op wit.

Minister Vandeput heeft in het parlement altijd gezegd dat er geen studies bestaan over de echte levensduur van de F-16. Dat klopt niet. Wij hebben de harde bewijzen. Zwart op wit.

sp.a vraagt:

- dat er volledige duidelijkheid is en vraagt daarom de schorsing van de vervangingsprocedure. Het gaat over een contract van minimum 15 miljard euro. Het parlement maar zeker ook de bevolking heeft recht op alle info.
- volledige transparantie. Daarom roept sp.a de commissie hoogdringend samen en vraagt dat minister Vandeput vandaag nog uitleg geeft.

“Onze huidige F-16's zijn dringend aan vervanging toe.” Deze stelling wordt door de legertop en door minister van Defensie Vandeput als vast gegeven geponeerd. Zij baseren zich hiervoor op het feit dat onze 54 F16's oorspronkelijk waren ontwikkeld voor een levensduur van **8.000 vlieguren**. Daardoor zouden de toestellen dus uit gebruik moeten worden genomen tussen 2023 en 2028.

Wetende dat de aankoopprocedure enkele jaren in beslag neemt, heeft de regering beslist dat de vervangingsprocedure voor de F-16 vliegtuigen deze legislatuur zou worden opgestart. Er is enkel ruimte om te discussiëren over welk toestel er in de plaats komt, maar niet over de vraag of zo'n miljardenaankoop wel de enige optie is. Andere opties, zoals een verlenging van de huidige F16's, kregen geen enkele kans. Meer zelfs, de minister van Defensie heeft meermaals in het parlement verklaard dat een verlenging van de huidige F16's gewoon onmogelijk is en daar zelfs geen studies over bestaan. En dus werd er een aankoopprocedure opgestart. Voor een aankoop van 34 vliegtuigen, die ons land 15 miljard euro zou kosten over de volledige levensduur van 30 jaar.

Deze aankoop en de planning van de procedure is gebaseerd op twee duidelijke premissen, die door de minister van Defensie in het parlement als volgt werden verwoord:

- *“Ik kan bevestigen dat er volgens ons vandaag **geen studies** worden uitgevoerd in opdracht van de Europese F-16 partners om de structurele levensduur van de Europese configuratie van de F-16 AN/BN te verlengen tot na de vooropgestelde design life van 8000 uur en dat de **defensiestaf geen weet heeft van studies van Lockheed Martin die aanleiding kunnen geven tot een wijziging van de design life**”.*<sup>1</sup>
- *“Onze F-16's zijn gemaakt voor 8000 vlieguren. Dat stelt de fabrikant. Moet ik dat negeren? **In 2023 zijn die versleten**”.*<sup>2</sup>

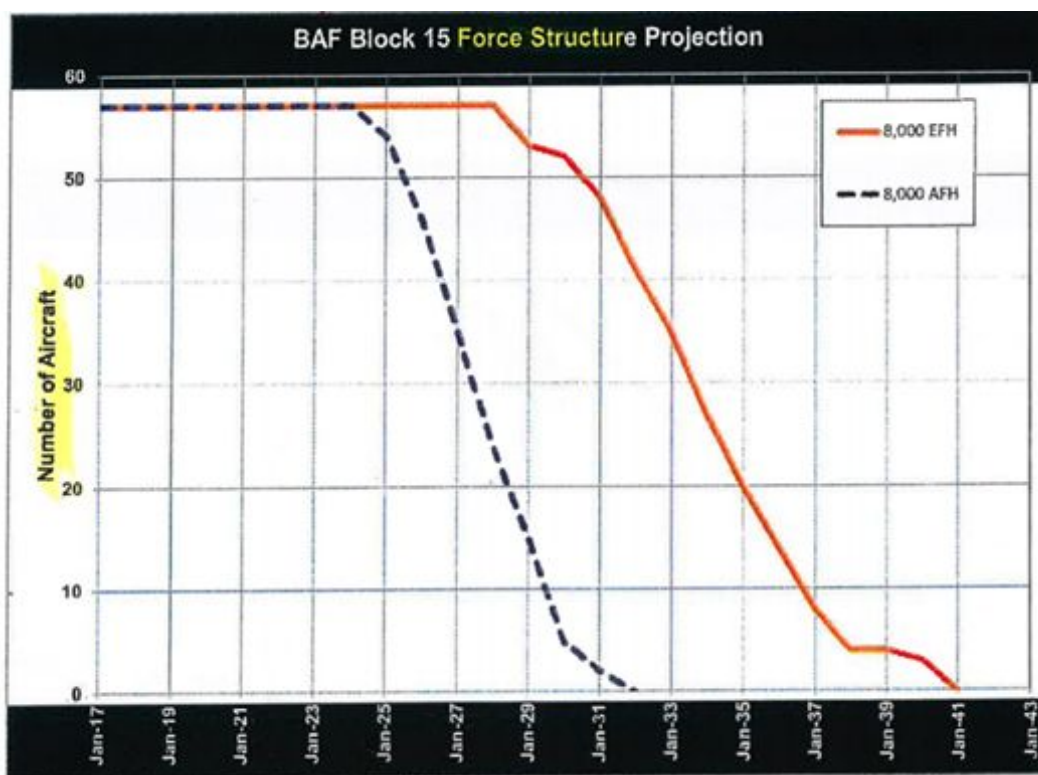
<sup>1</sup> Antwoord op een parlementaire vraag (nr.158) van Dirk Van der Maelen van 29/06/2016.

<sup>2</sup> Interview De Zondag van 12/11/2017

- Wat blijkt nu echter? Deze uitgangspunten van de legertop en de minister van Defensie zijn fout.

### 1.1. Van 8000 naar 9500 vlieguren: de soft SLEP

**De levensduur van de Belgische F16's bedraagt geen 8000, maar gemiddeld 9500 vlieguren.** Dat blijkt uit berekeningen van de fabrikant Lockheed Martin, die de vluchtgegevens van onze F16's al die jaren heeft bijgehouden en geanalyseerd. De langere levensduur van bijna 20% wordt verklaard doordat de vliegtuigen minder intens hebben gevlogen dan oorspronkelijk gedacht (meer Air-to-Ground in plaats van Air-to-Air) en is mogelijk dankzij het gewoonlijk onderhoud en zonder grote kosten. Gevolg: de vliegtuigen moeten niet uit dienst worden genomen tussen 2023 en 2028, maar tussen **2029 en 2036**.

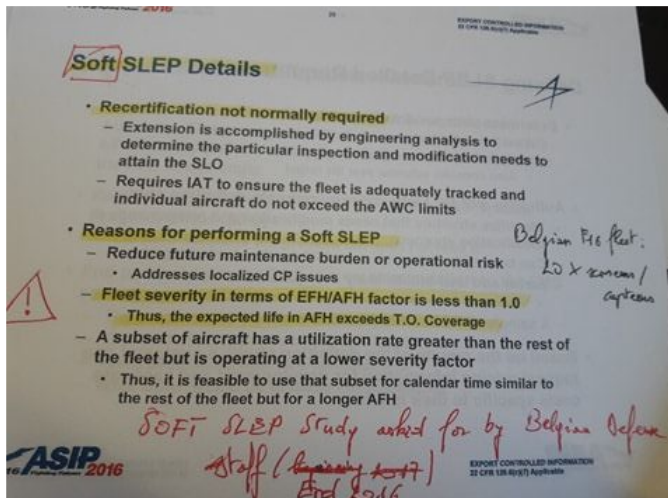


Uit een [rapport](#) (bijlage 1) van F-16 producent Lockheed Martin zélf blijkt dat elk toestel bijhoudt hoe intensief het werd ingezet. Op basis van deze gegevens berekent de producent een 'severity factor'. Aan de hand van deze factor kan het maximaal aantal vlieguren worden bepaald. Concreet betekent dit dus dat de limiet van 8000 uren een voorspelling was, maar dat de severity factor de effectieve limieten berekent. Wanneer de "severity factor" minder dan 1 is waardoor het toestel langer kan worden ingezet dan verwacht, dan noemt men dit een "soft SLEP".

Op 23 mei 2016 krijgt de Belgische Defensiestaf een briefing van Lockheed Martin. Uit de Powerpointpresentatie van deze briefing blijkt dat F-16's aan de hand van de Soft SLEP langer operationeel kunnen blijven dan voorzien.

<sup>1</sup> Antwoord op een parlementaire vraag (nr.158) van Dirk Van der Maelen van 29/06/2016.

<sup>2</sup> Interview De Zondag van 12/11/2017



Op 26 april 2017 ontvangt de Belgische Defensiestaf, met name Kapitein Antoon Boeykens, ook een **officiële studie van Lockheed Martin** betreffende de Soft SLEP. Uit deze studie blijkt dat de F-16 toestellen niet tussen 2023-2028 moeten worden vervangen, maar eerder tussen 2029-2036. Dit doordat de gemiddelde severity factor lager ligt dan 1, namelijk op 0,85 (berekend op de gemiddelde Crack Severity van 0,81). De studie stelt letterlijk dat de vliegtuigen boven de 8000 vlieguren verder kunnen vliegen tot **gemiddeld 9500 uren**, en daardoor nog enkele jaren extra in dienst kunnen blijven.

In onderstaande grafiek telt elke blauwe stip voor één van onze gevechtsvliegtuigen. De gele stippen bovenaan de grafiek tonen de te verwachten levensduur - op basis van de huidige vliegintensiteit - aan. Uit de grafiek is duidelijk af te leiden dat de F-16's langer dan de voorspelde 8000 uur kunnen worden ingezet.

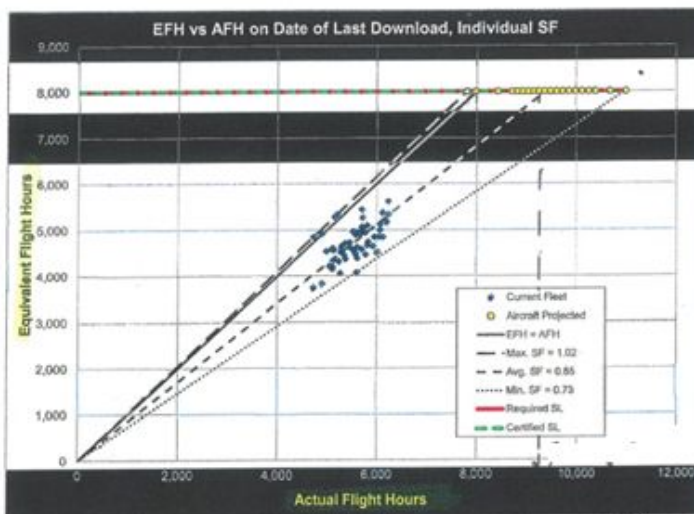


Figure A-1

In Figure A-2, the projections are generated using two different aircraft retirement criteria. The first projection uses a retirement goal of 8,000 EFH. The second projection uses a retirement goal of 8,000 AFH. A retirement goal in terms of AFH does not depend on the aircraft severity factor. Since the average severity factor for the fleet is 0.856, the average aircraft can fly beyond 8,000 AFH; therefore, the 8,000 EFH curves show a later retirement date. Note, however, that there are some aircraft with an SF > 1; therefore, those aircraft should be retired prior to attaining 8,000 AFH. On average, the aircraft can remain in service for an additional 6 years if managed to EFH values. However, in order to use 8,000 EFH as a retirement criteria, each aircraft must be equipped with a flight recorder and the IAT system must be compliant with EN-SB-09-001 (Reference 4).

<sup>1</sup> Antwoord op een parlementaire vraag (nr.158) van Dirk Van der Maelen van 29/06/2016.

<sup>2</sup> Interview De Zondag van 12/11/2017

Om een aanpassing van de levensduur van de Belgische F-16's tot gemiddeld 9500 uur te verwezenlijken, zijn **geen grote ingrepen of investeringen noodzakelijk**. Meer zelfs, de Soft SLEP is in de praktijk reeds bezig.

Immers, de Belgische F-16's zijn van de meest geavanceerde NAVO en EU vliegtuigen en worden constant voorzien van de nieuwste modificaties om nog langer operationeel te kunnen blijven. Onze vliegtuigen worden dus constant geüpdatet en tot de laatste NAVO standaarden ontwikkeld. tot op heden investeren we hier veel in. Nog in 2017 lanceerde Defensie voor meer dan **41 miljoen euro** investeringen in het moderniseren van onze F-16's. Er werd onder meer voorzien in een nieuw satellietcommunicatiesysteem, nieuw missile-detectiesysteem, nieuw communicatienetwerkcapaciteit om interoperatie met NAVO te blijven tot na 2025, nieuw ultra-ge sofistikeerde helmen voor de piloten, nieuwe vliegtuigsoftware, nieuwe vluchtsimulators en updates van de targetting pods.

Onze F-16's worden vaak als verouderd materiaal afgeschreven (zie ook citaat van de minister "In 2023 zijn de F-16's versleten"), maar in werkelijkheid is dit niet het geval. Zowat alles van het toestel werd reeds, en regelmatig, vernieuwd. De toestellen zijn bijgevolg al lang niet meer de toestellen uit begin jaren tachtig. In bijvoorbeeld Nederland werden zware bijkomende investeringen om de F-16's up to date te houden afgeblazen. Nederland koopt nieuwe gevechtsvliegtuigen aan, en men vond bijkomende investeringen in de vorige toestellen niet langer nuttig. In ons land blijft men onze toestellen bijschaven tot het beste niveau. **De Soft SLEP is in de praktijk dus reeds bezig.**

## 1.2 Procedure moet worden geschorst

Minister Vandeput heeft in het parlement altijd gezegd dat er geen studies bestaan over het optrekken van het aantal vliegers van de F-16. Dat is gelogen. Wij hebben de harde bewijzen. Niet zomaar een studie, maar een studie door Lockheed Martin, de bouwer van de F-16. Het gaat hier wel over minstens 15 mia van de Belgische belastingbetaler. De bevolking moet geïnformeerd worden. sp.a vraagt:

- Schorsing van de vervangingsprocedure. Het gaat over minimum 15 miljard. De bevolking heeft recht op alle info.
- volledige transparantie. Daarom roept sp.a de commissie samen en vraagt vandaag nog uitleg aan minister Vandeput

<sup>1</sup> Antwoord op een parlementaire vraag (nr.158) van Dirk Van der Maelen van 29/06/2016.

<sup>2</sup> Interview De Zondag van 12/11/2017