

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 42 (1966-1967)
Heft: 5

Artikel: Belgische Luftwaffe = Belgische Luchtmacht = Force Aérienne Belge
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-705191>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Belgische Luftwaffe – Belgische Luchtmacht – Force Aérienne Belge

Ruemega

Die Geschichte der belgischen Militärluftfahrt reicht bis in den Juli 1910 zurück. Damals wurde die Luftstreitmacht gegründet, und kurze Zeit nachher die ersten Offiziere aus den Kavallerie- und Genietruppen als Pilotenanwärter rekrutiert. Diese erhielten ihre Ausbildung als Aufklärungspiloten auf Maschinen von Henry Farman, in Mourmelon (Frankreich) ansässig. Im Gegensatz zu andern Staaten kaufte die Regierung die ersten Flugzeuge; sie wurden ihr nicht geschenkt. (Z. B. Dänemark, wo zwei angesehenen Bürger dem Kriegsministerium und der Admiralität je einen Aeroplan spendeten, welche den bescheidenen Grundstock der dänischen Luftstreitkräfte bildeten.)

Vor 1914 waren alle Luftschiffe von Henry Farman; die ersten wurden direkt als Werk gekauft, die späteren in Lizenz durch die Werke Bollekens in Antwerpen hergestellt.

Als der Westfeldzug begann (10. Mai 1940), war die Luftwaffe in einer Reorganisation begriffen. Neben dem veralteten Jagdflugzeug des Typs Fairey «Firefly III» wurden die moderneren Geräte Gloster «Gladiator», Hawker «Hurricane» sowie Fiat CR 42 angeschafft. Bei den Aufklärungsflugzeugen, die auch als leichte und mittlere Bomber Verwendung fanden, wurden die veralteten Modelle Renard R 31, Breguet 19 und Fairey «Fox III und IV» durch die neue Maschine Fairey «Battle» ersetzt und die Piloten umgeschult.

Der junge König Leopold III kapitulierte am 28. Mai 1940, 0400 Uhr, bedingungslos. Mit diesem Schritt hörte ein offizielles Bestehen der Armee auf. Natürlich war unter der deutschen Besetzung der Militärluftfahrt jegliche Betätigung untersagt.

Es gelang jedoch einem großen Teil der belgischen Piloten, mit ihren Maschinen, noch bevor Guderians Panzer Abbéville erreichten, nach Frankreich zu entkommen. Blitzartig wurden die Jagdgruppen wieder eingeteilt, verfügten aber nur noch über stark beschränkte Mittel. Sie kämpften besonders in der Umgebung von Chartres. Mit der Kapitulation Frankreichs am 14. Juni 1940 wurde der endgültige Schlußstrich unter die belgische Militär-aviatik gezogen.

Etliche Piloten konnten nach England entkommen, die dort in den Dienst der RAF (Royal Air Force) traten. Aus diesen Fliegern wurde im November 1941 das 350. Kampfgeschwader und im November 1942 das 349. Kampfgeschwader gebildet.

Beim Wiederaufbau der Luftmacht nach dem Zweiten Weltkrieg (Oktober 1946) konnte man sich auf die vorerwähnten Verbände stützen. Somit mangelte es lediglich an technischem Personal. In den Nachkriegsjahren verfügte die Luftstreitmacht über die folgenden Muster: Supermarine Spitfire Mk. IX, XIV und XVI als Jagdflugzeuge sowie die Havilland Tiger-Moth und North American Harvard als Übungsweisitzer. Percival Proctor, Oxford und Auster als Verbindungs- und Artillerieflugzeuge, Douglas C-47 Dakota, HS (Hawker Siddeley) Domine und HS Anson für den Transport.

Damit England seine Kriegsschuld in Belgien tilgen konnte, finanziell und wirtschaftlich günstig, überließen die Briten dessen Militär einige Percival Pembroke Transportflugzeuge.

Ein Merkmal der Heeresfliegerei ist die große Dezentralisation. Auf dem gleichen Flugplatz werden normalerweise nur Jagd-, Transport- oder Kurierflugzeuge stationiert. Nur selten stehen verschiedene Flugzeugtypen auf demselben Stützpunkt.

Wie in Dänemark, so war auch in Belgien das erste Düsenflugzeug der Gloster «Meteor Mk. IV».

Die in Belgien gebauten Hawker «Hunter F. 6» wurden 1963 von Hawker Siddeley für den Irak umgebaut und auf einen ähnlichen Stand wie der F.G.A. 9 der F.RAF gebracht. (Analog dem Hunter Mk. 58 der Schweizer Luftwaffe.)

Zur Zeit verwendet die Luftwaffe die nachstehenden Flugzeuge:

- Lockheed F-104 G Starfighter, Jagdbomber, takt. Aufklärungsflugzeug (RF 104 G), Interzeptor;
- Republik F-84 F Thunderstreak, Jagdbomber;
- Republik RF-84 F Thunderflash, Aufklärungsflugzeug;
- Sud Aviation SE 3130 Mehrzweckhubschrauber;
- Sikorsky HSS 1 (Type 58) Transporter und allgemeine Verwendung;
- Percival Pembroke, Transporter;
- Douglas DC-6 Transporter;
- Douglas DC-4 Transporter;
- Douglas DC-3 Transporter;
- Fairchild Packet C-119 G «Flying Boxcar», Transporter;
- Fouga Magister CM-170, fliegerische Ausbildung;

- Lockheed TF-104 G Conversion und taktische Ausbildung;
- Lockheed T-33 Conversion und taktische Ausbildung;
- Stamp und Vertongen SV 4 bis Trainer.

Belgien unterhält keine eigene Seefliegerei. Die wenigen Helikopterpiloten der königlich-belgischen Marine sind dem Kommando der Admiralität (Commandement de la Force Navale) unterstellt.

Die Ausbildung der Piloten der Starrflügelflugzeuge beginnt an der Fliegerschule von Goetsenhoven (Gossoncourt). Hier werden die Flugschüler auf der Stamp und Vertongen SV 4 bis (Propellerflugzeug) geschult. Die weiteren Instruktionen erhalten die Düsenjägerpilotenaspiranten z.T. in Brustem auf Fouga-Magister CM-170, nachdem sie ein Jahr ihr fliegerisches Fingerspitzengefühl in Goetsenhoven unter Beweis gestellt haben. Auch hier werden die Flieger eine einjährige Schulung erhalten. Die Ausbildung zum Jetpiloten dauert also zwei Jahre. Nach diesen Stationen werden die Flugzeugführer in die einzelnen Kampfverbände aufgeteilt. Die SV 4 ist infolge der neuzeitlichen Anfangsschulung auf Jets in den Hintergrund gerückt.

Belgien und die Niederlande arbeiten in der Pilotenausbildung Hand in Hand. Nachdem die holländischen Flieger ihre Anfängerausbildung auf Propellerflugzeugen des Musters Fokker S. 11 erhalten haben, werden sie in Belgien auf Fouga-Magister weiter trainiert.

Die Hubschrauberpiloten erhalten ihre Grundausbildung in Frankreich und vollenden ihre Schulung im Vaterland.

Wie andere Staaten, so hat auch die Force Aérienne Belge vor einigen Jahren damit begonnen, Jagdverbände zugunsten von Einheiten der Fla-Raketenbatterien aufzulösen. Diese Batterien sind mit Nike «Hercules» oder Nike «Ajax», beides Surface-Air-Missiles (Boden-Luft-Raketen), ausgerüstet.

Das belgische Heer zählt gegenwärtig ungefähr 80 000 Mann, die Luftwaffe 19 000 und die Marine 6000.

Die belgischen Soldaten können ihre ganze Dienstzeit im Heimatland absolvieren. Die Ausbildungszeit bleibt die gleiche, wie wenn der Soldat den gewöhnlichen Weg einschlägt. Jedoch muß er sich, als Ersatz für den Auslandsaufenthalt, für eine dreimonatige freiwillige Dienstzeit verpflichten. Normalerweise dauert die Militärdienstzeit $2\frac{1}{4}$ Jahre und enthält einen Auslandsaufenthalt von 1 Jahr.

Ebenfalls ist Belgien seit der Gründung der North Atlantic Treaty Organization (NATO) ein Mitglied dieses Paktes.

Außer einem Transport-Geschwader ist die ganze belgische Kriegsfliegerei der NATO unterstellt. Sie bildet einen Teil der Second Allied Tactical Air Force (2. ATAF).

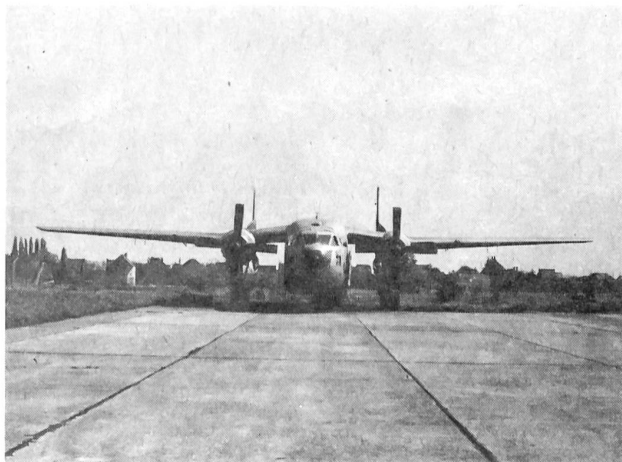
Desgleichen schloß sich Belgien dem NATO-Starfighter-Programm an. Nach neuesten Angaben erhält Belgien 100 Starfighter, welche zum größten Teil durch belgische Werke in Zusammenarbeit mit italienischen hergestellt werden. Die Auslieferung dieses modernen Interzeptors dürfte in diesem Jahre beendet werden.

Abgesehen vom Schutze des belgischen Hoheitsgebietes und der Verteidigung des nordeuropäischen Luftraumes im Rahmen der NATO haben die Belgier gewisse Verpflichtungen gegenüber die Luftfahrt im ehemaligen Belgischen Kongo zu erfüllen. Sie stationierten dort Transportequipen und Bodenpersonal im Rahmen der Technischen Hilfe am Kongo.

Daß die belgischen Piloten fliegen können, bewies das NATO-Jagdbomber-Treffen in Chaumont (Frankreich) von 1965 und auch die sehr niedrige Unfallziffer. In Chaumont gewannen sie die drei konventionellen Einzelpreise für das 2. ATAF.

Aus dem Programm ist der Zweck dieses Vergleichs-Fliegens klar ersichtlich. Man will den Reifestand der Piloten und damit die Wirksamkeit der Verbände für taktische Atombomben-Missionen testen.

Zwischen den Fokker-Werken, Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek NV, Schiphol Zuid (Amsterdam) und Northrop Corporation, Beverly Hills (Kalifornien) wurde ein Lizenzabkommen unterzeichnet. Die Fokker können laut diesem Vertrag zusammen mit belgischen Werken die F-5 (N 156 F Freedom Fighter, Zivilbezeichnung) nachbauen. Holland und Belgien wählten diesen Aeroplan als Nachfolgemuster für die Republik F-84. Beide Staaten benötigen zusammen ca. 200 Flugzeuge dieses Typs. Durch gemeinsame Beschaffung ist es den erwähnten Ländern möglich, neues Fluggerät billiger zu erwerben. Hoffen wir, daß diese Flugzeuge nicht aufsteigen müssen, um ihre todbringenden Lasten abzuwerfen.



Fairchild Packet C 119 G



Lockheed F-104 G Starfighter



Percival Pembroke



Lockheed F-104 G Starfighter

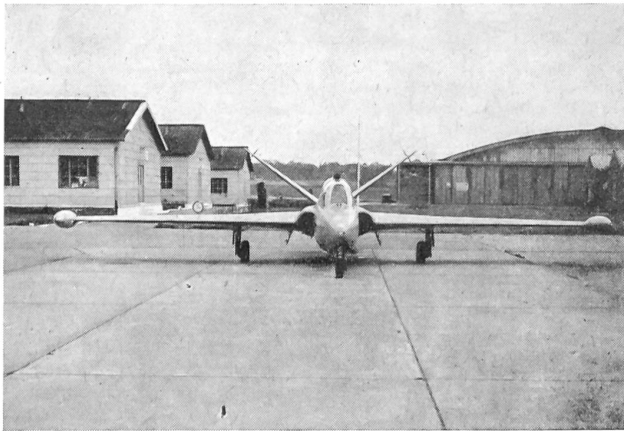


DC-6, mit dem königlichen Wappen versehen. Auch diese Maschine wird jeden Tag gewartet, obwohl nicht alle Tage Flüge gemacht werden. Diese Maschine ist der königlichen Familie reserviert.



Republic RF-84 F Thunderflash
Bitte beachten: Der Lufteinlaß ist beim Aufklärungsflugzeug des Typs F-84 an die Flügelwurzeln verlegt, da die Rumpfspitze für andere Zwecke verwendet wurde. Beim Jagdbomber befindet sich der Lufteinlaß in der Rumpfspitze.

Belgische Luftwaffe – Belgische Luchtmacht – Force Aérienne Belge



Fouga-Magister CM-170



Republik RF-84 F Thunderflash



Fouga-Magister CM-170



Stamp und Vertongen SV 4 bis

Technische Daten

Lockheed F 104 G Starfighter

Typ: Einsitziger Abfangjäger und Jagdbomber
 Triebwerk: 1 General Electric J 79-II A
 4530 kp ohne und 7100 mit Nachverbrennung
 Spannweite: 6,58 m
 Länge: 16,35 m
 Höhe: 4,05 m
 Totalgewicht: 13 012 kg
 Höchstgeschwindigkeit: + Mach 2,2
 Gipfelhöhe: 16 700 m

Percival Pembroke

Typ: leichtes, zweimotoriges Transportflugzeug
 Triebwerk: 2 Alvis Leonides MK/127
 Spannweite: 19,60 m
 Länge: 14 m
 Höhe: 4,90 m
 Totalgewicht: 6125 kg
 Höchstgeschwindigkeit: 360 km/h
 Gipfelhöhe: 6070 m

Stamp und Vertongen SV 4 bis

Typ: Zweisitziges Uebungsflugzeug

Triebwerk: 1 Gipsy Major 4 Zil. oder Blackburn Cirrus 4 Zil.
 Spannweite: 8,40 m
 Länge: 6,77 m
 Höhe: 2,47 m
 Totalgewicht: 831 kg
 Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
 Gipfelhöhe: 5200 m

Lockheed T-33

Typ: Zweisitziges Uebungsflugzeug
 Triebwerk: 1 Allison J-33A-35 von 5,200 1 b
 Spannweite: 11,86 m
 Länge: 11,50 m
 Höhe: 3,57 m
 Totalgewicht: 6840 kg
 Höchstgeschwindigkeit: 870 km/h
 Gipfelhöhe: 15 000 m

Sikorsky HSS 1 (Type 58)

Typ: Transport- und Mehrzweckhelikopter
 Triebwerk: 9-Zylinder-Sternmotor Wright R 1820-84 A von 1525 PS
 Länge: 19,53 m
 Höhe: 4,53 m
 Ø Hauptrotor: 16,80 m
 Ø Heckrotor: 2,92 m
 Totalgewicht: 6170 kg
 Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h