

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.*

## Het ontwerp

Deze uiterst succesvolle SF-260 is ontstaan uit een ontwerp van de Ingenieur Stelio Frati.

Deze wordt geboren te Milaan op 26 april 1919 en overlijdt op 24 mei 2010. Hij beëindigt zijn studies als ingenieur in 1943. In november 1947 gaat zijn eerste vliegtuig in de lucht; de eenzitter FM.1 'Passero'. Dit toestel blijft echter een prototype, wat ook het geval is met vele van de meer dan 20 vliegtuigen die hij als zelfstandige designer tekent in de volgende zestig jaren. Al zijn ontwerpen hebben hetzelfde profiel; een vliegtuig met strakke lijnen dat een zeer hoge snelheid haalt in verhouding tot de kracht van de motor.

In het begin van de jaren 50 wordt Stelio Frati door Mario Vietri benaderd om een vliegtuig te ontwerpen dat de toen onoverwinbare 'Randome' kan verslaan. Mario Vietri is de stichter van de maatschappij Aviomilano. Frati aanvaardt de uitdaging maar eist dat het vliegtuig in serie zou gebouwd worden. Hij ontwerpt de F8, 'Falco' met houten constructie, die voor het eerst vliegt op 15 juni 1955. Dit vliegtuig wordt een groot succes.

De volgende stap is het bouwen van een vliegtuig met een metalen structuur, wat leidt tot het prototype F-250 (F staat voor Frati). Op 15 juli 1964 werd de eerste vlucht uitgevoerd met de I-RAIE.

Dit prototype wordt gevolgd door twee andere prototypes F-260: I-ALLA (een tijdje in België als OO-LLA) en HB-ELB, met een iets sterkere 260 pk motor. De HB-ELB wordt verkocht aan een Zwitser, maar op 14 april 1968 wordt dit prototype vernietigd bij een ongeval. De I-ALLA vliegt nog steeds als de HB-ELM.

Het is niet Aviamilano die de licentie krijgt om het vliegtuig te bouwen, maar SIAI Marchetti die de productie start en het vliegtuig omdoopt tot SF-260. De 'S' staat voor SIAI Marchetti, de 'F' voor de ontwerper Frati.

De Belgische zakenman, André Delhamende (oudgediende bij Fairey) beschikte over de wereldwijde marketingsrechten (behalve voor Italië) om de SF-260 te promoveren. Hij nodigde de twee testpiloten van SABCA, Bernard Neefs en Serge Martin, uit om zowel de SF-250 als de SF-260 bij Fairey te testen en te



Aviamilano F.8 Falco

## Le développement

Le succès phénoménal du SF-260 est bâti sur un projet de l'ingénieur Stelio Frati.

Il est né à Milan le 26 avril 1919 et est décédé le 24 mai 2010. Il acheva ses études d'ingénieur en 1943. Le premier avion qu'il a conçu a pris l'air en novembre 1947 ; il s'agissait du monoplace FM.1 « Passero ». Cet appareil est demeuré au stade de prototype, ce qui est également le cas de la vingtaine d'avions qu'il a créés et dessinés en tant qu'indépendant au cours des seize ans qui ont suivi. Tous ses projets ont en commun des lignes pures et la capacité d'atteindre une vitesse élevée, par rapport à la puissance de leur moteur.

Stelio Frati fut approché par Mario Vietri au début des années 50 afin de concevoir un avion capable de battre l'invincible « Randome » de l'époque.. Mario Vietri était le fondateur de la société Aviamilano. Frati relève le défi mais exige que l'avion soit construit en série. Il conçoit le F8 « Falco » ; un appareil construit en bois qui effectue son premier vol le 15 juin 1955. Cet avion sera un grand succès.

L'étape suivante fut la construction d'un avion métallique, à savoir le prototype F-250 (F pour Frati).

Ce prototype fut suivi de deux autres : F-260 I-ALLA (en Belgique un certain temps en tant que OO-LLA) et HB-ELB grés d'un moteur un peu plus puissant (260 CV). Le HB-ELB fut vendu à un Suisse, mais ce prototype fut accidenté et détruit le 14 avril 1968. Le I-ALLA vole toujours en tant que HB-ELM.

La licence de construction ne fut pas cédée à Aviamilano mais bien à SIAI Marchetti qui en lança la production en tant que SF-260, le « S » pour SIAI Marchetti et le « F » pour son concepteur, Frati.

C'est l'homme d'affaires belge André Delhamende (ancien de chez Fairey) qui détenait les droits de commercialisation du SF-260 au plan mondial (excepté l'Italie). Il sollicite la collaboration des deux pilotes d'essai Serge Martin de la SABCA et Bernard Neefs de chez Fairey qui testèrent l'appareil et qui en firent la démonstration et même la promotion de l'hydravion



Het eerste prototype F-260 I-ALLA. Le premier prototype F-260 I-ALLA.

demonstreren. Ze voerden vliegdemostraties uit, alsook met het watervliegtuig 'Riviera', dat gecommmercialiseerd werd door Marchetti. Men kon hun vliegkunsten bewonderen tijdens diverse luchtvaartevenementen, zowel in België als in het buitenland.

### 7 november 1965: Het ongeluk met het prototype F-250

Bij een van die demonstraties zou Bernard Neefs op een ongelukkige manier om het leven komen tijdens de voorbereiding van de luchtvaartshow van Genua.

Volgens het verslag in een Italiaanse krant stijgt Bernard op met een F-250 (de krant noemt het een 'Super Falco 250') om 10.15 u om enkele oefeningen te doen ter voorbereiding van de luchtvaartshow in de namiddag. Toen hij rond 10.40 u wou landen wordt hem gevraagd om de nadering te onderbreken om een DC-8 van Alitalia te laten landen. Wachtend op de toelating om te landen voert Bernard een zigzag figuur uit, 'full flaps, landing gear down', aan zeer lage snelheid. Tijdens dit manoeuvre komt het vliegtuig te dicht bij Cornigliano, dat op een berg ligt. Daar wordt hij gegrepen door een wervelwind, veroorzaakt door het reliëf. De turbulentie en luchtstromingen zijn er bijzonder sterk en onvoorspelbaar en wegens zijn lage snelheid en hoogte heeft hij onvoldoende marge om de hevige wervelingen op te vangen. Het vliegtuig stort neer op de achterliggende spoorlijn en vliegt in brand. Bernard is op slag dood, van het vliegtuig blijft enkel nog een vleugel intact.

Hij laat vier kinderen en een echtgenote na. Het triestig nieuws wordt telefonisch overgebracht door Serge Martin, die Neefs vergezelde in Genua en die de SIAI S-205 demonstreerde tijdens de show.

Riviera commercialisé par Marchetti. Ils démontrèrent à plusieurs reprises et avec virtuosité les qualités des SF-250 et 260, tant en Belgique qu'à l'étranger.

### 7 novembre 1965: la perte du prototype F-250

Bernard Neefs se tua de manière malheureuse lors de la répétition de sa démonstration pour le meeting de Gênes.

Le compte-rendu publié dans un journal italien mentionne que Bernard Neefs a décollé avec le F-250 (que le quotidien identifie comme « Super Falco 250 ») à 10h15 pour récapituler quelques exercices en préparation au meeting aérien du lendemain. Tandis qu'il se préparait à atterrir vers 10h40, la tour de contrôle lui a demandé d'interrompre son approche pour permettre l'atterrissage d'un DC-8 d'Alitalia. Dans l'attente de l'autorisation d'atterrir, Bernard Neefs a volé en zigzag à très basse vitesse, train d'atterrissage et volets sortis au maximum. En réalisant cette figure, l'avion s'est trop rapproché de Cornigliano perché sur une colline et a été pris dans des remous causés par le relief. Les turbulences et les rafales d'air y sont particulièrement violentes et imprévisibles et, du fait de sa faible vitesse et de sa basse altitude, la marge de manoeuvre pour éviter les tourbillons était extrêmement réduite. L'avion s'est abattu sur une voie ferrée et a pris feu. Bernard Neefs est mort sur le coup et, de l'avion, il ne restait qu'une aile intacte.

Il laissait quatre orphelins et une veuve ; la triste nouvelle fut téléphonée par Serge Martin qui accompagnait Bernard Neefs à Gênes et présentait le SIAI S-205 pendant le show.

*Bernard Neefs.  
(Coll. Daniel Brackx)..*



*Het enige prototype F-250 I-RAIE. L'unique prototype F-250 I-RAIE*



## 1968: België opteert voor de S260

Zowel de Burgerluchtvaarschool (BLS) van SABENA als de Belgische LuM kijken in het midden van de jaren 60 uit naar een nieuw toestel om respectievelijk de Tiger Moth en de SV-4b te vervangen. De studie om een nieuw opleidingsvliegtuig aan te kopen werd bekend gemaakt op 21 februari 1968. Er werden vijf kandidaturen onderzocht en geëvalueerd van april tot juni 1968.

De keuze voor de SF-260 werd aangekondigd op 6 september 1968.

### 11 oktober 1968: de eerste SF-260 in de Sabena-school (BLS/EAC)

Enkele instructeurs van de BLS hadden voor de aankoop al met een SF-260 bij SIAI in Milaan gevlogen. Er werden ook al enkele vulgarisatievluchten uitgevoerd door leerlingen van de 16e Promotie. Na de grondige evaluaties volgden onder meer aanpassingen van de cockpit. Hendels voor gas, schroefstand en mengsel werden verplaatst van het instrumentenbord naar een console tussen leerling en instructeur.

Op 17 september 1968 wordt de eerste SF-260 van de BLS/EAC geregistreerd in België als de OO-SMA; het vliegtuig wordt geleverd op 11 oktober 1968. Er worden er nog zes andere geregistreerd in 1968, twee in 1970 en de vier in 1972. De 13 toestellen worden gestationeerd in Grimbergen.



*De eerste SF-260 van BLS.  
Le premier SF-260 de l'EAC.*

De school leidt ook Marokkaanse leerlingen op tot lijnpiloot en in februari 1989 wordt de vloot nog versterkt door twee Marokkaans geregistreerde toestellen. Ze blijven echter bijna ongebruikt staan in Zaventem.

Vijf vliegtuigen worden door ongelukken vernield tijdens hun BLS/EAC loopbaan. Van twee hiervan worden later opnieuw één toestel gemaakt en uiteindelijk terug door de BLS/EAC overgekocht. Een derde vliegtuig werd nadien ook hersteld, verkocht in Burkina-Fasso maar vliegt nu in Frankrijk.

Tijdens de BLS periode vielen een dode en een gewonde te betreuren.

In 1989 schrapt de toenmalige minister van verkeerswezen, Jean-Luc Dehaene, de werkingskosten van de school; de BLS houdt op te

## 1968 : la Belgique opte pour le SF-260

L'École d'Aviation Civile (EAC) autant que la Force Aérienne étaient à la recherche d'un avion école à la fin des années soixante afin de remplacer, respectivement, les Tiger Moth et les SV-4b. Une étude visant l'acquisition d'un nouvel avion d'entraînement fut rendue publique le 21 février 1968. Cinq candidatures furent examinées et évaluées d'avril à juin 1968.

Le choix du SF-260 fut signifié le 6 septembre 1968.

### 11 octobre 1968 : arrivée du SF-260 à l'école Sabena (BLS/EAC)

Avant l'achat des SF-260, quelques instructeurs de l'EAC en avaient déjà tâté chez SIAI à Milan. Quelques vols d'accoutumance avaient aussi été effectués par des élèves de la 16<sup>e</sup> promotion. Certaines modifications, notamment au niveau du cockpit, résultèrent de l'évaluation approfondie de l'appareil. Les manettes de gaz, de réglage du pas d'hélice et du contrôle du mélange air-essence ont été transférées du tableau de bord vers une console centrale aisément accessible par l'élève et l'instructeur.

Le premier SF-260 de l'EAC/BLS fut immatriculé OO-SMA au registre belge le 17 septembre 1968; l'avion a été livré le 11 octobre 1968. Six autres ont été immatriculés en 1968, deux en 1970 et quatre en 1972. Les treize appareils furent basés à Grimbergen.



*Een van de Marokkaanse toestellen.  
Un des appareils marocains.*

L'école a également formé des pilotes de ligne marocains, ce qui explique que la flotte fut renforcée en février 1989 de deux avions immatriculés au Maroc. Quasi inutilisés, ils resteront au sol à Zaventem.

Cinq appareils furent détruits accidentellement durant leur service à l'EAC/BLS. Deux des appareils accidentés permirent de ressusciter un nouvel avion qui fut racheté et reprit ensuite du service à l'EAC/BLS. Un troisième avion accidenté fut également réparé, vendu au Burkina-Fasso et celui-ci vole actuellement en France.

Durant toute la durée du service du SF-260 à l'EAC/BLS, il n'y eut à déplorer qu'un accident mortel et un blessé.

En 1989, le Ministre des communications Jean-Luc Dehaene cesse de subventionner les frais de fonctionnement de l'école et,

bestaan. In 1990 wordt de Belgian Aviation School opgericht (BAS), alsook de Sabena Flight Academy (SFA.) De praktijkopleiding wordt nu verplaatst naar de Verenigde Staten en de Marchetti's worden overbodig. Via de BAS worden acht toestellen verkocht, waaronder de twee Marokkaanse. Ze worden opgekocht door een Amerikaan en overgevlogen naar de States nadat het Grimbergs onderhoudsbedrijf Rodo een extra brandstoftank heeft ingebouwd. Twee andere toestellen vertrekken naar Denemarken met de bedoeling er een air combat programme mee te starten. Eén toestel wordt in België verkocht.

Van de verkochte vliegtuigen zijn er nadien zes verongelukt waarbij minstens drie doden en één zwaar gewonde te betreuren vielen. Slechts vier van die toestellen zijn nog vliegwaardig, waarvan drie in de USA en één in Frankrijk. De OO-SME van Sabena die verkocht werd aan de USA als N-260NE is wel terug in België waar het momenteel gerestaureerd wordt.

### November 1969: de 1<sup>ste</sup> SF-260 in de Belgische Luchtmacht

In januari 1969 worden drie luchtmachtpiloten, Kol VI Roger Taymans, Maj VI Marcel Terrasson en Maj VI Jacques Dewaelheyns, naar Vergiate gestuurd. Ze voeren er meerder testen uit en vragen om aanpassingen aan te brengen volgens de vereisten van de Belgische Luchtmacht. In tegenstelling tot de burgerluchtvaart zet men de piloot in de rechter zetel. Bij de opleiding zit de instructeur links, de leerling zit rechts.

Een van de belangrijke wijzigingen was de constructie van een groter staartvlak dat moest toelaten om de geschiktheid voor acrobatie te verbeteren. Aldus werd de SF-206 aangepast voor basis training, acrobatie, tolvlucht, instrument- en nachtvliegen, navigatie en formatie vliegen.

par conséquent, l'EAC/BLS cesse d'exister. La Belgian Aviation School (BAS) est constituée en 1990 ainsi que la SABENA Flight Academy (SFA). La formation pratique est dès lors transférée aux USA, rendant les Marchetti redondants. Huit avions sont vendus par l'entremise de la BAS, dont les deux marocains, à un citoyen américain et convoyés en vol aux États-Unis après installation d'un réservoir de carburant supplémentaire par la firme Rodo établie à Grimbergen.

Trois appareils sont vendus en Belgique. Deux à l'Aéro-club Sanicole de Léopoldsburg ; ils ont été revendus en 2010 au Danemark dans l'optique de lancer un air combat programme avec ceux-ci. Le troisième a été vendu en Belgique à un propriétaire privé.

Parmi les avions vendus, six furent ultérieurement accidentés, entraînant la mort d'au moins trois personnes et blessant sérieusement un autre individu. Seuls cinq des avions du contingent initial sont encore en état de vol, dont trois aux USA, un en France et un en Grande-Bretagne. Le OO-SME de la SABENA vendu aux USA comme N-260ME est effectivement de retour en Belgique pour une révision actuellement en cours.

### Novembre 1969 : arrivée du premier SF-260 à la Force Aérienne belge

Trois pilotes de la Force Aérienne, le Colonel Aviateur Roger Taymans, le Major Aviateur Marcel Terrasson et le Major Aviateur Jacques Dewaelheyns, ont été envoyés à Vergiate en janvier 1969. Ils y ont effectué une batterie de tests et demandèrent d'appliquer les adaptations exigées par la Force Aérienne. Contrairement à ce qui se passe dans le civil, le pilote prend place dans le siège de droite. Lors des vols d'apprentissage, l'instructeur occupe le siège de gauche et l'élève celui de droite.



*De eerste SF-260M in formatie met zijn voorganger.  
(Coll H. Sermon via D. Brackx)*

*Le premier SF-260M en formation avec son prédécesseur.*

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

De toestellen waren echter onvolledig uitgerust om volgens de IFR regels van de burgerluchtvaart te opereren. Wel konden NDB en GCA naderingen getraind worden in het luchtruim dat toegewezen was aan de militairen.

Het contract voor de aankoop van de 36 toestellen wordt getekend in februari 1969. Het eerste aangepaste toestel, de SF-260M (M stond voor Military), de ST-01, doet zijn eerste vlucht op 11 juli 1969 met aan het stuur een Italiaanse testpilot. De toestellen worden gestationeerd in Goetsenhoven. Speciaal voor hen wordt een betonnen startbaan aangelegd die klaar is op 31 mei 1970.

De ST-01 wordt uiteindelijk aan de Belgische autoriteiten overhandigd in november 1969. Tijdens een officiële plechtigheid in mei 1970 in Goetsenhoven wordt de ST-01 gedoopt door mevrouw Ceuppens. Dit gebeurde in de aanwezigheid van haar echtgenoot, de Stafchef van de Luchtmacht en diverse militaire en burgerlijke overheden.

De laatste levering van de eerste bestelling, de ST-36, gebeurt op 22 juni 1972.

SIAI Marchetti is ondertussen een afdeling geworden van Agusta dat op zijn beurt nu een afdeling is van Leonardo.

In 1992 worden negen toestellen bijgeleverd van het type SF-260D. De ST-40 tot de ST-48.



*Een SF-260D met zijn livree '50 jaar Luchtmacht'.*

*Un SF-260D dans sa livrée « 50 ans de service à la FAé ».*

Het verschil met de SF-260M was een andere motor en een aantal aanpassingen, zoals een centrale 'emergency canopy release handle', korter neuslandingsgestel, versterking aan de vleugels, herzien van het elektrisch systeem, zwaarder 'Take Off Weight'.

Later werden sommige van deze toestellen omgedoopt tot de SF-260M+ (naar analogie met de Alphajet benaming) en ondergingen een avionics update (GPS ipv ADF, nieuwe COM1 & transponder).

De SF-260D werd ook uitgerust om volgens de burger IFR-regels te vliegen, o.a. om, in het kader van de gelijkstelling van de vliegvergunningen, sommige militaire piloten de kans te geven om een IFR-examen af te leggen op een militair vliegtuig.

In 1996 wordt de basis van de SF-260 overgeplaatst naar Bevekom. Daar zijn nu twee smaldelen gevestigd, het 5<sup>de</sup> en het 9<sup>de</sup>. Het 5<sup>de</sup>

Une des modifications majeures fut d'agrandir la dérive afin d'améliorer les manœuvres acrobatiques. Le SF-260 fut ainsi adapté à l'instruction primaire, l'acrobatie, la vrille, le vol de nuit et aux instruments, la navigation et le vol en formation.

Les appareils n'étaient pas totalement équipés pour voler conformément aux règles IFR telles qu'imposées dans l'aviation civile. L'entraînement aux approches par NDB et GCA était toutefois permis dans les zones concédées aux militaires.

Le contrat d'achat de 36 appareils fut signé en février 1969. Le premier appareil modifié, le SF-260M (M pour Military) ST-01, a subi son vol d'essai initial le 11 juillet 1969 avec un pilote d'essai italien aux commandes. Les appareils étaient basés à Gossoncourt. Des pistes en béton furent spécialement aménagées pour les nouveaux avions et celles-ci devinrent disponibles le 31 mai 1970.

Le ST-01 fut remis aux autorités belges en novembre 1969. Le ST-01 fut baptisé par Madame Ceuppens lors d'une cérémonie officielle qui s'est tenue en mai 1970. Celle-ci s'est déroulée en présence de son époux, chef d'État-major de la Force Aérienne, ainsi que d'autres personnalités civiles et militaires.

Le dernier appareil de la première commande, le ST-36, fut livré le 22 juin 1972.

SIAI Marchetti a, entre-temps, été absorbée par Agusta qui est à son tour devenue une filiale de Leonardo.

Neuf appareils du type SF-260D furent livrés en 1992 et immatriculés ST-40 à ST-48.

La différence ce ceux-ci avec le SF-260M résidait dans un moteur différent ainsi qu'une série d'adaptations telles qu'une manette centrale de largage de la canopée, la jambe de roue de nez raccourcie, le renforcement des longerons d'aile, des circuits électriques rénovés et une masse au décollage plus importante.

Certains appareils furent ultérieurement baptisés SF-260M+ (par analogie aux Alphajet), car bénéficiant d'une mise à jour en matière d'avionique (GPS au lieu d'un ADF, nouveaux COM1 & transpondeur).

Le SF-260D fut également mis en conformité pour les vols IFR dans le civil, entre autres pour permettre l'équivalence des licences

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

doet de opleiding van de jonge piloten, het 9<sup>de</sup> staat in voor de inzet van de SF-260 voor de stafpiloten die hun vliegvaardigheden op dit type onderhouden.

In de loop der jaren werden verschillende demonstratieteams opgericht. Het begon met een duo in 1973, de 'Swallows', maar door het uitbreken van de economische crisis in 1981 werd dit team stopgezet.

In 2008 werd 'Hardship Red' opgericht, om in 2010 hervormd te worden tot de huidige 'Red Devils'.

In totaal van 13 vliegtuigen werden door ongevallen vernield. Er vielen vijf doden (in drie ongevallen), één zwaar- en drie lichtgewonden te betreuren. Al de andere vliegtuigen zijn nog steeds operationeel in de Luchtmacht.

de pilotes militaires avec celles du civil en favorisant la réussite de l'examen IFR par les pilotes de la Force Aérienne sur un avion militaire.

Le port d'attache des SF-260 a été déplacé à Beauvechain. Deux escadrilles y sont basées, la 5<sup>e</sup> et la 9<sup>e</sup>. La 5<sup>e</sup> assure la formation des jeunes pilotes, tandis que la 9<sup>e</sup> gère les vols sur SF-260 effectués par des pilotes affectés à l'état-major.

Diverses équipes de démonstration furent mises sur pied au fil des ans. Il y eut d'abord le duo des « Swallows » en 1973, mais la crise économique de 1981 a provoqué l'arrêt de ce duo.

Les « Hardship Red » sont apparus en 2008 et se sont mués en 2010 en patrouille des Diables Rouges ou « Red Devils » toujours opérationnelle à l'heure actuelle.

*De Red Devils klaar voor hun demonstratie tijdens de viering van de 50<sup>ste</sup> verjaardag.*

*Les Red Devils prêts pour leur démonstration lors de la commémoration du 50<sup>e</sup> anniversaire.*



## Andere SF-260's in België

De Belgische ondernemer Mr. Delhamende zocht piloten om vliegtuigen naar de bestemming te brengen en deel te nemen aan grote internationale meetings. Zo werd de patrouille 'Les Fenecs' opgericht, bestaande uit piloten van de Belgische Luchtmacht die hun vrije tijd de opdrachten uitvoerden.

Zo vlogen zij toestellen over naar heel wat landen, zoals Zambia, Zaïre en Singapore. Op een zending naar Singapore is op 7 december 1971 een van de toestellen verongelukt waarbij twee Belgische piloten, Robby de Bruin en Roger Fagnoul, omkwamen. Ter gelegenheid van de 50<sup>ste</sup> verjaardag zullen we in 2021 een volledig artikel wijden aan dit ongeval.

Au total, treize avions ont été détruits lors d'accidents, faisant cinq décès (pour trois accidents), un blessé grave et trois blessés légers.

Tous les autres avions sont toujours opérationnels au sein de la Force Aérienne.

## Les autres SF-260 en Belgique

L'agent belge, M. Delhamende, recrutait des pilotes afin de convoyer des avions à destination ou participer à des meetings internationaux. C'est ainsi que fut créé la patrouille « Les Fenecs » composée de pilotes de la Force Aérienne belge qui effectuaient leurs missions durant leur temps libre.

*Enige luchtwaardige SF-260 in privé in België.*

*Le seul SF-260 privé en état de vol en Belgique.*





In de loop der jaren zijn er nog verschillende SF-260's in privé handen gekomen. Ook hier zijn er een paar van verongelukt, waarbij in totaal vijf dodelijke slachtoffers te betreuren vielen. Momenteel behoort nog slechts één exemplaar dat luchtwaardig is toe aan een privé eigenaar.

Vaak werden SF-260's in België tijdelijk geregistreerd. Zoals bijvoorbeeld de serie OO-HH. voor Zaïre en OO-XB. voor Sri Lanka.

### 3 juli 1983: zending met 9 SF-260's Italië – Chicago

Zoals beschreven in ons magazine 2019-4, voerde in juli 1933 een formatie 24 luchtboten Marchetti's S.55 de 'Decenale' uit naar de wereldtentoonstelling in Chicago ter gelegenheid van het toen tienjarig bestaan van de Koninklijke Italiaanse Luchtmacht.

Ter herinnering hieraan heeft een formatie van negen Marchetti's SF-260 op 3 juli 1983 deze 'Decenale' zending overgedaan langs dezelfde route van 50 jaar geleden. Ook twee piloten van de 'Frecce Tricolori', Cdt. Angelo Boscolo en Vincenzo Soddu, maakten deel uit van deze formatie. Diegenen onder ons die nog bij Volare in Italië gevolgen hebben, kennen hen ook als collega op Airbus.

Er werden onderweg airshows gegeven in Reykjavik, Montreal, Freeport en Chicago.

Op 6 augustus 1983 nam één van de vliegtuigen deel aan de airshow in het mythische Oshkosh, de grootste bijeenkomst van 'general aviation' vliegtuigen ter wereld. Tijdens deze show verongelukt spijtig genoeg het vliegtuig waarbij de piloot zwaar gewond werd en enkele dagen later overleed in het ziekenhuis.

### De opvolgers van de SF-260

In 1981 ontwierp Marchetti een opleidingsvliegtuig S-211 met jet motoren. Op 10 april 1981 deed dit zijn eerste vlucht. Het toestel werd echter geen groot succes. Er werden er ongeveer een zestigtal van gebouwd en verkocht aan de luchtmachten van de Filipijnen, Haiti en Singapore, Bourkino Fasso en Zambia. Er zijn geruchten dat het Italiaanse Acrobatsch team 'Frecci Tricolore' zou overschakelen naar dit type.

In 1987 ontwierp Ingenieur Frati Stelio de F-1300 Squalus, die op 30 april zijn eerste vlucht deed. Het ontwerp werd gekocht door de Belgische Firma Promavia en werd gesteund door de Belgische regering. Er werd gehoopt dat de Belgische Luchtmacht en de BLS/



Ils ont convoyé des avions en vol vers plusieurs pays tels que la Zambie, le Zaïre, et Singapour. Au cours d'une mission vers Singapour le 7 décembre 1971, un des appareils a été accidenté entraînant la mort de ses deux pilotes belges, Robby de Bruin et Roger Fagnoul. Nous allons publier le récit complet de cet événement en 2021 à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'accident.

Plusieurs SF-260 ont été acquis par des civils au fil des ans. Ici aussi, plusieurs accidents sont à déplorer pour un bilan global de cinq morts. Il n'y a, pour l'instant, qu'un seul exemplaire appartenant à un privé qui soit en état de vol.

De nombreux SF-260 furent immatriculés temporairement en Belgique tels que, par exemple, dans la séquence OO-HH, pour des avions exportés au Zaïre et OO-XB pour ceux destinés au Sri Lanka.

### 3 juillet 1983 : neuf SF-260 en mission Italie – Chicago

Comme dit dans le magazine 2019-4, une formation de 24 hydravions Marchetti S.55 a effectué le raid de la « Decenale » vers l'exposition mondiale de Chicago en juillet 1933 à l'occasion des dix ans d'existence de l'aviation royale italienne.

En mémoire de ce raid, une formation de neuf Marchetti SF-260 a réitéré ce vol de la « Decenale » le 3 juillet 1983 en suivant la même route que 50 ans plus tôt. Deux pilotes des « Frecce Tricolori », les Commandants Angelo Boscolo et Vincenzo Soddu, faisaient partie de cette formation. Ceux d'entre nous qui ont volé chez Volare en Italie les ont également eu comme collègue sur Airbus.

La formation a participé à des meetings aériens en cours de route à Reykjavik, Montréal, Freeport et Chicago.

Le 6 août 1983, l'un des avions a participé au mythique meeting d'Oshkosh, le plus grand rassemblement du monde en termes de « general aviation ». L'avion a malheureusement été accidenté lors de ce show et son pilote grièvement blessé est décédé quelques jours plus tard à l'hôpital.

### Les successeurs du SF-260

En 1981, Marchetti a développé l'avion école S-211 avec moteurs à réaction. Il fit son premier vol le 10 avril 1981. Ce ne fut pas un grand succès, une soixantaine d'appareils étant vendus aux forces aériennes de Haïti, de Singapour, du Burkina Fasso, des Philippines et de la Zambie. La rumeur prétendait que la patrouille acrobatique des Frecce Tricolori allait adopter le type.

En 1987, Stelio Frati conçut le F-1300 Jet Squalus, lequel effectua son premier vol le 30 avril. Ce projet fut acquis par la société belge Promavia qui reçut le soutien du gouvernement belge. Des commandes de la Force Aérienne et de l'EAC/BLS étaient espérées dans le cadre du remplacement des SF-260, mais l'appareil ne donna pas satisfaction. D'autres tentatives virent le jour afin de vendre l'avion à l'étranger, mais toujours sans succès. Promavia fut finalement déclarée en faillite. Il n'en subsiste qu'un seul exemplaire toujours opérationnel au Canada.

*Decenale SF-260 team.*



*F-1300 Jet Squalus, Le Bourget, 1989 (coll. D. Brackx)*

EAC het zouden kopen als vervanger van de SF-260, maar het toestel voldeed niet aan alle vereisten. Er werden nog verschillende pogingen ondernomen om het toestel in buitenland te verkopen, maar ook hier zonder succes. Promavia werd uiteindelijk failliet verklaard en het bleef dus slechts bij één enkel prototype, dat momenteel nog ergens in Canada staat.

De Belgische Luchtmacht is dus nog steeds op zoek naar een waardige opvolger voor de nu reeds legendarische SF-260. Hieronder vindt men een paar recente ontwikkelingen vanwege de Italiaanse constructeur.

In 1980 werd de eerste vlucht gemaakt met het type SF-260 TP die een turboprop motor kreeg van 350 pk. Dit trainingsvliegtuig is in gebruik in de Italiaanse luchtmacht.

En in januari 2013 werd door Alenia Aermacchi een versie gemaakt met een 'glass cockpit'.

*SF-260TP*



### Eindbeschouwing van de redactie

*In deze twee artikelen over de geschiedenis van de bouw van de SF-260, en het gebruik van dit prachtig lesvliegtuig in ons land, hebben we ons beperkt tot algemeenheden. Over het ganse verhaal van 50 jaar Marchetti in België kan wellicht een lijvig boek geschreven worden. We hebben ons niet laten verleiden tot details maar willen toch een uitzondering maken. Ter gelegenheid van de 50<sup>ste</sup> verjaardag van het gebeuren, brengen we onze leden volgend jaar het dramatisch verhaal van het ongeval in Irak tijdens een ferry flight van een SF-260 van Milaan-Vergiate naar Singapore. Hierbij kwamen twee ervaren luchtmachtpiloten, Robby de Bruin en Roger Fagnoul, om het leven. Dit artikel is voorzien in ons VTB magazine einde 2021.*



*Marchetti S-211*

La Force Aérienne belge est donc toujours à la recherche d'un successeur valable au désormais légendaire SF-260. Quelques développements récents du constructeur italien figurent ci-après.

Le premier vol du type SF-260 TP eut lieu en 1980 ; celui-ci était gréé d'un turbopropulseur développant 350 CV. Cet avion école est, entre autres, utilisé par la force aérienne italienne.

En janvier 2013, Alenia Aermacchi a produit une version « glass cockpit ».

*Glass cockpit.*



### Considérations finales de la rédaction

*Dans les deux articles relatant l'histoire du constructeur du SF-260 et de l'utilisation de ce superbe appareil dans notre pays, nous nous sommes limités aux généralités. L'histoire des 50 ans Marchetti en Belgique nécessiterait bien tout un ouvrage. Nous avons essayé de ne pas nous perdre dans des détails mais souhaitons néanmoins faire une exception. À l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'évènement, nous rappellerons le dramatique accident en Irak d'un SF-260 lors d'un ferry flight de Milan-Vergiate vers Singapour. Deux pilotes expérimentés de la Force Aérienne ont perdu la vie dans cet accident : Robby de Bruin et Roger Fagnoul. Cet article est prévu dans notre magazine en fin d'année 2021.*