



Onze *LUCHTMACHT*

Prijs niet-leden € 6,50



In dit nummer:

- F-35's in Nederland
- "Stop de opmars, dring ze terug"
- 70 jaar Belgische Luchtmacht, deel 1
- Operationeel op de Meteor
- Ambassadeurs van de Luchtmacht
- Jachtvlieger in een dag
- ILA 2016
- Vliegbasis Ypenburg



Briefing

Sense of urgency ontbreekt.

F-35's in Nederland

De Koninklijke Luchtmacht kan terugkijken op een zeer geslaagde 'Operatie Belevingsvluchten.'

"Stop de opmars, dring ze terug"

Kolonel Johan van Deventer en commodore André Steur over de missies die in het Midden-Oosten door de KLu zijn gevlogen.

70 jaar Belgische Luchtmacht, deel 1

Dit jaar viert de Belgische Luchtmacht haar 70-jarig bestaan. In een driedelige serie wordt de geschiedenis beschreven.

Operationeel op de Meteor

Siem Nieuwenhuijs vertelt verder over zijn ervaringen als vlieger bij de Koninklijke Luchtmacht.

Ambassadeurs van de Luchtmacht

Als eerste regio van de KNVOL is Zuid-Holland een samenwerking aangegaan met een operationeel squadron van de KLu.

Jachtvlieger in een dag

Bij de ACE vliegschool op vliegveld Lelystad kun je in een dag leren dogfights met de Blackshape Prime.

ILA 2016

De in juni gehouden Berlijnse luchtvaartbeurs ILA stond vooral in het teken van innovatie en de jarige Luftwaffe.

Poster

Het Duitse Lufttransportgeschwader 62 vliegt tegenwoordig met de Airbus A400M Atlas. [Kees van der Mark]

Vliegbasis Ypenburg

De opening van enkele gebouwen van het voormalige vliegveld Ypenburg is aanleiding voor een geschiedenis in foto's.

Column kolonel b.d. KLu drs. Anne Tjepkema

De NAVO, net op tijd wakker?

Binnenland

Buitenland

Verenigingsnieuws

Dienstverlaters CLSK

Omslag

Een Eurofighter van Taktisches Luftwaffengeschwader 74 in jubileumkleuren vanwege het 60-jarige bestaan van de naoorlogse Luftwaffe. [Arnaud Boxman]

Uitgave van de koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht'

Info: G.Th. Blokhuis
Tel. 0164-750258

68e jaargang nummer 4

Augustus/september 2016
Verschijnt 6x per jaar

Redactieadres

Potgieterlaan 1
1215 AH Hilversum
redactie@onzeluchtmacht.nl

Hoofredacteur

Ir. W. F. Helfferich

Centrale Ledenadministratie

Elly Blokhuis
Postbus 110
4700 AC Roosendaal
administratie@onzeluchtmacht.nl

U kunt zich opgeven als lid via onze website www.mijnknvol.nl. U kunt dan deelnemen aan activiteiten van de KNVOL en ontvangt ons verenigingsblad 'Onze Luchtmacht'. Het lidmaatschap kan op elk moment ingaan. Een opzegging, die wordt ontvangen vóór 30 november van het lopende jaar, gaat in per 1 januari van het volgende jaar. Opzegging kan uitsluitend schriftelijk geschieden via email of brief aan de ledenadministrateur. Bij al uw correspondentie graag uw lidnummer vermelden. Adreswijzigingen kunt u zelf verwerken in mijnknvol.nl.

Lidmaatschap per jaar

Leden: € 29,00
Buitenland: € 40,50
Gezinsleden: € 9,00

Verenigingszaken

Voor vragen over verenigingszaken en



regionale activiteiten kunt u terecht bij de Secretariaten van de Regiobesturen (zie kader in de rubriek 'Verenigingsnieuws'). Voor overige vragen kunt u bellen, mailen naar of schrijven aan de Secretaris van het Landelijk Bestuur (zie kader in de rubriek 'Verenigingsnieuws')

Druk

Joh. Enschedé Amsterdam BV
Postbus 8023 1005AA Amsterdam

Advertenties in 'Onze Luchtmacht'

Bedrijven, instellingen en particulieren kunnen advertenties aanbieden voor dit blad of voor op onze website www.onzeluchtmacht.nl. De advertentietarieven worden op aanvraag verstrekt.

Advertentieacquisiteur

Leagle Media Advisor
Mr. Peter A. van Gassen

Postbus 250
4600 AG Bergen op Zoom
T: +31 (0)164851894
E: leagleadvisor@gmail.com
W: www.onzeluchtmacht.nl
KvK: 56324510
BTW: NL091974987B02

Copyright

Overname van artikelen alleen na verkregen schriftelijke toestemming van de hoofdredacteur.
ISSN 0030-3208

Sense of urgency ontbreekt

Onze
LUCHTMACHT



De zomer is weer bijna ten einde. We kunnen terugkijken op een mooi voorjaar. Niet zozeer vanwege het mooie weer, maar vanwege de mooie Luchtmachtdagen (LMD) op de Vliegbasis Leeuwarden met als primeur de beide Nederlandse F-35's die aan de Nederlandse bevolking werden voorgesteld. Het paradepaardje van de Koninklijke Luchtmacht en het enige 5e generatie jachtvliegtuig in Europa gaf een perfecte demonstratie. Dit geeft vertrouwen voor de toekomst en onderstreept de juistheid van de beslissing om voor dit toestel te gaan als opvolger van de F-16.

Ik wil iedereen van de KNVOL die heeft bijgedragen aan het succes van deze LMD hartelijk danken voor hun inzet. Op naar LMD 2017 op de Vliegbasis Volkel.

Als ik dit schrijf is er net weer een aanslag gepleegd door moslimextremisten in een kerkje in Frankrijk. De zoveelste in korte tijd. Zowel veiligheidsdiensten als politici zitten eigenlijk met de handen in het haar, omdat niemand de oplossing weet. De politieke retoriek klinkt heldhaftig. De maatregelen beperken zich tot meer militairen en politie op straat, waardoor andere taken blijven liggen en het veiligheidsapparaat uitgeput raakt. Verder is er de crisis in Turkije, een belangrijk lid van de NAVO, dat substantieel bijdraagt aan de beveiliging van het NAVO-grondgebied. Nu is een dergelijke crisis eerder voorgekomen in Turkije en dat leverde voor de NAVO geen enkel veiligheidstechnisch probleem op. Laten we hopen dat dit nu ook het geval is.

Een ander belangrijk onderwerp zijn de presidentsverkiezingen in de Verenigde Staten (VS), onze belangrijkste bondgenoot en drager van de NAVO zowel militair als financieel. Wie de nieuwe president wordt, is nog niet te voorspellen. Maar hij/zij zal Europa ongetwijfeld dwingend gaan aanspreken meer bij te dragen aan de eigen veiligheid, omdat de VS minder gaat doen. Deze ontwikkeling zou onze Europese leiders echt zorgen moeten baren. De VS zijn de enige die zorgen voor de afschrikking en de militaire slagkracht van de NAVO en daarmee de veiligheid van Europa. Op het gebied van Air beschikken de VS over cruciale capaciteiten zoals genetwerkte commando- en informatiesystemen (C4ISR), onbemande vliegtuigen (UAV's), 5e generatie jachtvliegtuigen, strategische bommenwerpers, lucht- en raketverdediging, luchttransport en lucht tankers en niet te vergeten nucleaire afschrikingscapaciteit. Europa is niet

eens in staat een operatie zoals in Libië in 2011 zelfstandig uit te voeren. Sterker nog Europa kan niet eens haar eigen grondgebied bij een artikel 5-situatie verdedigen. De geïntegreerde luchtverdediging van de NAVO, eens een geoliede combinatie van raketssystemen en jachtvliegtuigen met een robuust command & control-systeem, is grotendeels wegbezuinigd en bestaat alleen nog op papier. Het gezamenlijk uitvoeren van complexe offensieve luchtoperaties (Composite Air Operations, COMAO's) is zonder de VS onmogelijk. Mutatis mutandis geldt dit ook voor de land- en zeestrijdkrachten in Europa. De defensiecapaciteit van Europa is onvoldoende om van enige afschrikking te kunnen spreken.

Het ontbreekt bij de politieke leiders aan sense of urgency dat

Europa en dus Nederland een veiligheidsprobleem heeft. We zijn een economische superpower op lemen voeten. De zo geroemde 3D-aanpak: Diplomatie, Development (ontwikkeling) en Defensie schiet schromelijk tekort in de derde pijler. Militaire leiders en commandanten moeten ophouden dit te verbloemen en hun politieke bazen naar de mond te praten. Te vaak laten ze pas kort voor hun pensionering publiekelijk hun zorgen de vrije loop. Tot die tijd wordt gesproken in termen van 'de beste krijgsmacht aller tijden met uitstekend getraind personeel'. Dan is het niet vreemd dat de bevolking zich geen zorgen maakt en dus de politiek geen actie onderneemt, afgezien van wat doekjes tegen



Commodore b.d. drs.
Tom de Bok

de meest acute bloeding. De gezondheidszorg doet dit stukken beter, daar laten de professionals van hoog tot laag zich duidelijk horen en dat betaalt uit, letterlijk 500 miljoen in 2017 voor de verzorgingstehuizen. Hier kan onze veiligheid alleen maar van dromen. Zoals het er nu naar uit ziet, zijn alleen de SGP en het CDA bereid substantieel meer geld voor defensie te bestemmen. Bij de andere partijen is de noodzaak nog niet doorgedrongen. Verder moet defensie zich assertiever opstellen. De primaat van de politiek is glashelder, maar defensie heeft ook een eigen verantwoordelijkheid naar (de vertegenwoordigers van) het Nederlandse volk om te waarschuwen als het schip dreigt te zinken. Een intensieve communicatie en samenwerking op professioneel niveau met de parlementariërs van de Eerste en Tweede Kamer zou een eerste stap moeten zijn om de sense of urgency te laten doordringen en de juiste maatregelen te treffen. Het zou het kabinet sieren als zij die ruimte biedt.



De twee testmodellen waren drie weken in ons land

F-35'S IN NEDERLAND



Het begon allemaal met de minister van Defensie. Die beloofde de verontruste bevolking rond de vliegbases Leeuwarden en Volkel dat ze zelf zouden mogen ondervinden of de F-35 meer geluids-overlast geeft dan de F-16. Dan moest er wel een F-35 naar ons land worden overgevlogen. Door de periode waarin dat gebeurde samen te laten vallen met de Luchtmachtdagen konden twee vliegen in één klap worden geslagen: niet alleen het geluid 'beleven', de F-35 kon dan ook zoveel eerder dan in 2019 - wanneer de eerste echte productiemodellen van de band rollen - aan het nieuwsgierige publiek worden getoond. En zo arriveerden er op maandagavond 23 mei niet een maar zelfs twee Lockheed Martin F-35A Lightning II's op Leeuwarden. Een historisch moment.

door Willem Helfferich

De twee F-35A's (AN-01/F-001 en AN-02/F-002) die Nederland als 'testmodellen' heeft gekocht, worden op Edwards Air Force Base in Californië gebruikt voor het *Operational Test and Evaluation (OT&E)*-programma, waaraan naast ons land de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Australië deelnemen. In dit programma wordt vooral uitgezocht hoe met het toestel gewerkt moet gaan worden, welke de sterke en zwakke punten zijn, hoe de verschillende systemen werken, hoe de wapens moeten worden ingezet, welke tactieken kun-

Een van de twee Lockheed Martin F-35A Lightning II's met naast zich het type dat het toestel vanaf 2019 gaat vervangen: de Lockheed Martin F-16AM Fighting Falcon. De F-002 wordt hier gevlogen door luitenant-kolonel Laurens-Jan 'Sjoak' Vijge. [Foto's: WFH]

nen worden toegepast, etc.

Hoofd van het Nederlandse OT&E-detachement op Edwards is kolonel-vlieger Bert 'Vidal' de Smit. Hij realiseerde zich dat het overbrengen van de F-35 ook de mogelijkheid bood nu alvast enkele zaken te onderzoeken die eigenlijk pas later in het programma aan bod zouden komen, zoals het opereren vanuit shelters en wat er allemaal bij een *overseas deployment* komt kijken. "Gaandeweg de voorbereidingen werd deze transatlantische uitzending naadloos ingepast in ons operationele testprogramma," aldus De Smit. Ook de partnerlanden en het *F-35 Joint*

Program Office (JPO) toonden zich geïnteresseerd. Ze willen graag weten wat de door de Nederlanders geleerde lessen zijn, omdat deze voor een groot deel ook voor hen gelden. De z.g. *white force*, de analisten van het team die "met kladbloks rondlopen om te noteren wat gaat goed en wat kan beter" bevatte dan ook enkele personeelsleden van de andere naties. Met *blue force* wordt het personeel aangeduid dat direct betrokken is bij de vliegtuigen, in bijzonder is dat het personeel van 323 Test en Evaluatie Squadron (TES).

Maandag 23 mei 2016: de twee F-35A's taxiën na hun ferry flight om 21.30 uur binnen op de Vliegbasis Leeuwarden, op traditionele KLu-wijze met waterbogen begroet door de brandweer van de basis.



Reservedelen

Transatlantische vluchten vormen volgens de kolonel altijd een uitdaging, omdat er zoveel zaken moeten worden opgelijnd. "Je hebt transportcapaciteit nodig, een tankvliegtuig (dat in dit geval zelfs eerst nog gecertificeerd moest worden) en diplomatieke klaringen. En je moet gereedschap en reservedelen meenemen voor als er iets kapot gaat. Maar wat nemen we mee? Alles is te veel, maar wat dan wel want we hebben, door het beperkte aantal vliegers met de F-35, geen goed inzicht in het falen van onderdelen. Met de F-16 doen we dat oversteken al dertig jaar en dat is makkelijk want we vragen gewoon een paar ervaren mannen wat we mee moeten nemen. We hebben daar daarom lang op zitten studeren. Experts zeggen dat je als vloot ongeveer 200.000 uren moet hebben gevlogen voor je kan gaan voorspellen wanneer en welke onderdelen kapot zullen gaan. We hebben nu ongeveer wereldwijd 60.000 vliegers, dus daar zijn we nog niet."

Een alternatief is reservedelen te bestellen, "maar die moeten we dan wel binnen twee tot drie dagen hebben en ze moeten dus niet bijvoorbeeld bij de douane vast komen te zitten. Ook moest zeker gesteld worden dat de fabrikanten Lockheed Martin en Pratt & Whitney (voor de motor) met spoed de onderdelen zouden opsturen."

ALIS

Voor het bestellen van onderdelen en het bijhouden van alle onderhoudswerkzaamheden aan de vliegtuigen wordt door de partners ALIS (*Autonomic Logistics Information System*) gebruikt. "We wilden zien of we de ALIS-server op Edwards konden laten en vanaf hier in Leeuwarden konden bedienen. Daartoe moest het defensiebrede netwerk Titaan - waarover de data wordt verstuurd - verlengd worden van de centrale *hub* in ons land naar Leeuwarden," licht kolonel De Smit toe. Dat bleek goed te werken. De onderhoudstechnici die hier inlogden merkten geen groot



Speciaal voor de F-35's werden op Leeuwarden en Volkel mobiele remkabelinstallaties geplaatst die een hoger gewicht aankunnen en zijn aangeschaft voor inzet in uitzendgebieden.

verschil tussen inloggen hier of op Edwards. Gegevensbestanden moesten wel worden gecomprimeerd en versleuteld en de transfertijd was wat groter. "Een belangrijk resultaat omdat het aantoont dat als je een paar vliegtuigen enkele weken uitstuurt je niet een heel *serverpark* hoeft mee te nemen," aldus De Smit. "Je hebt ALIS iedere dag nodig, dus je moet verbonden blijven. Bij grotere aantallen, bijvoorbeeld vier tot zes vliegtuigen, zullen we daarom wel de server, de SOU, de *Squadron Operating Unit*, meenemen."

Remkabels

Andere zaken die tijdig moesten worden bekeken waren of alle gronduitrusting zoals koelapparatuur, testsets en hydraulische *carts* wel geschikt waren voor luchttransport en of Leeu-

warden en Volkel nog aanpassing behoeften. Dat laatste bleek inderdaad het geval voor de *cable*. De voor de F-16 in gebruik zijnde reminstallatie bleek ongeschikt voor de zwaardere F-35. Gelukkig kon worden teruggevallen op in voorraad zijnde mobiele systemen, bestemd voor uitzendingen. De startbaan van Leeuwarden werd aan iedere kant voorzien van een tijdelijke zwaardere kabel en die van Volkel aan één kant.

In eerste instantie waren de berichten dat slechts één F-35 (F-001) de Oceaan zou oversteken. Omdat echter bij de inzet van slechts één toestel de kans op uitval niet denkbeeldig is, de druk om de belevingsvluchten te realiseren groot en op Leeuwarden een zwaarbeveiligde stalling in het QRA-gebied kon worden geboden, werd een plan voor twee kisten gemaakt. Er werd een team van 33 personen samengesteld om de verplaatsing te begeleiden bestaande uit vier vliegers, 21 onderhoudstechnici, drie informaticaspecialisten voor ALIS en Titaan en leidinggevend. Daarnaast 10 tot 12 personen van de al genoemde *white force*, eigen beveiligingspersoneel en zes *Field Service Engineers* (FSE's) van Lockheed Martin en Pratt & Whitney, waaronder ook weer twee voor ALIS.

Ferry flight

De *ferry flight* ging van start op Edwards op zaterdag 21 mei. "We vlogen in ongeveer viereneenhalf uur en met twee keer bijtanken in de lucht naar Patuxent River aan de andere kant van de VS en arriveerden daar in slecht weer," verhaalt De Smit. "De zondag gebruikten we om de vliegtuigen te inspecteren en afspraken te maken met de tankercrews. De geplande starttijd was op maandag 23 mei om 6.30 uur lokale tijd. We kregen echter van ATC (*Air Traffic Control*) een 40 minuten vertraging door, niet ongebruikelijk voor ATC, want je probeert een stuk luchtruim te blokkeren voor twee tankers en twee F-35's en dat is altijd moeilijk in te passen. Om 7.10 uur konden we dan toch *take-off* gaan." Om er zeker van te zijn dat er ten minste één tankvliegtuig beschikbaar zou zijn waren allebei de KDC-10's ingezet. Ze vervoerden alleen per-

Majoor Pascal 'Smiley' Smaal wordt na aankomst in de F-002 begroet door v.l.n.r. luitenant-kolonel Sidney Plankman, Hoofd Communicatie KLu; luitenant-generaal-vlieger Alexander Schnitger, Commandant Luchtstrijdkrachten; kolonel-vlieger Geert Ariëns, Commandant Vliegbasis Volkel en commodore-vlieger André Steur, Directeur Operaties.





Detachementscommandant kolonel-vlieger Bert 'Vidal' de Smit voor de F-002 in het streng beveiligde Quick Reaction Alert (QRA)-gebied op Leeuwarden, waar de twee F-35's waren ondergebracht.

soneel, koffers en brandstof. Om zoveel mogelijk brandstof te kunnen meenemen waren ze zo licht mogelijk gehouden. De ondersteunende apparatuur en de reservedelen werden daarom vervoerd in een C-17 van de HAW (*Heavy Airlift Wing*). Die moest achter de formatie aanvliegen om in het geval dat de formatie ergens moest landen direct hulp te kunnen bieden.

"Omdat we ons met een enkel jachtvliegtuig niet erg comfortabel voelen boven de Oceaan had Leeuwarden bovendien twee F-16's op IJsseland gestationeerd voor het geval op Pax een F-35 zou uitvallen. Die zouden dan voor begeleiding kunnen zorgen. Toen twee uur na vertrek alles bleek te werken zijn ze naar Leeuwarden teruggestuurd."

Normaal is het zo dat de overtocht van de VS naar Europa sneller gaat dan andersom doordat geprofitteerd kan worden van staartwind. Die bleek echter nu afwezig. "Heel zeldzaam, maar

we verloren daardoor nog eens een 15-tal minuten op wat normaal acht uur vliegen zou zijn," aldus de detco. "Dat is de reden dat we een uur later, niet om acht uur, maar om negen uur 's avonds, op Leeuwarden aankwamen." Tijdens de oversteek werd viermaal bijgetankt.

Op Leeuwarden maakte de enthousiaste ontvangst met het grote aantal belangstellenden veel goed, nadat de ontmoeting boven Schotland met de Gulfstream met daarin de minister van Defensie, Jeanine Hennis-Plasschaert en de Commandant Luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal Alexander Schnitger, al een heel bijzonder moment was.

De volgende dag werd een rustdag gehouden en niet gevlogen, vanwege de voorgeschreven *crew rest* en het tijdsverschil met Edwards van negen uur.

Op dinsdag 7 juni werd door kolonel De Smit een 'Rondje Nederland' gevlogen, waarbij een aantal belangrijke plaatsen alsmede alle vliegbases werden aangedaan. Zoals hier de voormalige vliegbasis en 'bakermat' van de Koninklijke Luchtmacht Soesterberg, waarop het Nationaal Militair Museum een plek heeft gevonden. [Frank Crebas]



Shelter test

Voor de shelter test werd de F-001 geprepareerd. Nog niet eerder was een F-35 in een shelter opgestart. "Een shelter is een kleine besloten ruimte van beton. Als je de motor daarin opstart produceert deze afvalgassen, trillingen en geluid," vertelt kolonel De Smit. Anders dan bij de F-16 voert de F-35 geen zuurstof in een (groen geverfd) tankje mee, maar filtert deze via het OBOGS (*On-Board Oxygen Generating System*) uit de omringende lucht. "Als de lucht in de shelter met uitlaatgassen zou worden vervuild was er daarom het gevaar dat OBOGS de lucht niet voldoende zou zuiveren en de vlieger in de cockpit dus geen schone lucht zou krijgen. Daarom hebben we OBOGS losgekoppeld en de uitlaat van het systeem hebben we bemonsterd."

"We begonnen met de testen op woensdag, gingen donderdag daarmee door en waren ermee klaar op vrijdagmiddag. De maandag daarop konden we de kist weer gaan opbouwen tot een vliegwaardige staat, want OBOGS moest weer worden aangesloten en getest op goede werking, net als de drukcabine. Ook de 25 of zo antennes die waren bevestigd op de huid om trillingen en geluid te kunnen meten moesten weer verwijderd worden," aldus het hoofd OT&E tot slot.

Het meedoen aan de shelter test van de F-001 had wel als resultaat dat vooral de eerste week en dus ook de belevingsvluchten op donderdag 26 mei door de F-002 moesten worden gevlogen. Op die dag werd ook gebruik gemaakt van *hot-pit refuelling*: brandstof tanken terwijl de motor blijft draaien, om de systemen niet uit te hoeven zetten en sneller weer te kunnen vertrekken. Op dinsdag 31 mei was de F-002 daarom toe aan een geplande inspectie: een gecombineerde 25-50 uren inspectie van vooral de motor.

De rest van de tijd werd gebruikt om zoveel mogelijk sorties te maken, al of niet gezamenlijk met het lokale vliegprogramma. De F-16-vliegers konden daarbij kennis maken met de capaciteiten van een vliegtuig van de vijfde generatie. Ze kregen daarbij een blik op de toekomst, waarbij de F-35 als bron van informatie dient die onderling via Link 16 kan worden uitgewisseld.

Op donderdag 2 juni was een 'Rondje Nederland' gepland, waarbij een aantal belangrijke plaatsen alsmede alle (voormalige) vliegbases zouden worden aangedaan. De laaghangende bewolking gooid die dag roet in het eten, maar op dinsdag 7 juni lukte het wel: de F-001 deed, begeleid door de F-16BM J-065 (met fotograaf Frank Crebas) in ongeveer twee uur en op gemiddeld 400 meter hoogte de ronde.

Terug naar Edwards

Op dinsdag 14 juni vertrokken even na tien uur de toestellen weer naar de VS om daar het OT&E-programma dat nog loopt tot 2019, voort te zetten. De start op Vliegbasis Leeuwarden vond in typisch Nederlands weer plaats: hevige regenbuien. De F-001 werd gevlogen door kolonel Bert 'Vidal' de Smit, de F-002 door luitenant-kolonel Laurens-Jan 'Sjoak' Vijge. Tussenstop onderweg naar Edwards Air Force Base in Californië was Bangor Airport in Maine, een basis van de Air National Guard. Op Bangor zouden de twee andere F-35-vliegers, majoor Pascal 'Smiley' Smaal en majoor Ian 'Gladys' Knight – die al eerder die richting op waren gegaan



De Koninklijke Luchtmacht mag tevreden terugkijken op een zeer geslaagde 'Operatie Belevingsvluchten'. De geluidsoverlast bleek alleszins mee te vallen en heel veel Nederlanders waren zeer nieuwsgierig naar de F-35, getuige de grote belangstelling bij het 'Rondje Nederland' en de record-opkomst op de Luchtmachtdagen.

– de toestellen overnemen en naar Edwards vliegen. Ook nu weer waren de twee KDC-10's beschikbaar om de toestellen onderweg bij te tanken.

Geslaagde operatie

De Koninklijke Luchtmacht mag na drie weken terugkijken op een zeer geslaagde 'Operatie Belevingsvluchten'. Niet alleen de belevingsvluchten (waar het uiteindelijk in eerste instantie om begonnen was) leverden het bemoedigende resultaat op dat het geluid van de F-35 voor het gros van de omwonenden van de vlieg-

bases Leeuwarden en Volkel nauwelijks verschilt van dat van de F-16, maar ook het 'Rondje Nederland' leverde veel positieve publiciteit op. Het OT&E-testprogramma kon op belangrijke punten worden aangevuld. Op de twee Luchtmachtdagen ten slotte, kon het publiek de F-35 met eigen ogen zien en werden beide toestellen op spectaculaire wijze gedemonstreerd, waarbij ze tot verrassing ook al hun bijdrage leverden aan de *Air Power Demonstration*. De populariteit van de F-35 is door dit bezoek aan ons land duidelijk gegroeid, getuige het grote aantal bezoekers (280.000) aan de Luchtmachtdagen.

Resultaten belevingsvluchten

De resultaten zijn gepubliceerd op de site belevingsvluchten.nl.

Er zijn twee volledige belevingsvluchten gerealiseerd, waarbij in totaal zo'n 28 keer een F-16 of F-35 bij de omwonenden is langs gevlogen om het gemaakte geluid te beleven en hun ervaringen te registreren in de enquête.

Daarmee heeft men een goed beeld gekregen over hoe het F-35 geluid in vergelijking met de F-16 werd ervaren.

Daarnaast heeft men in de omgeving van beide bases op vijf locaties met microfoons de piekgeluidswaarden voor elke passage gemeten. In negen gevallen was dit in woonkernen om de belevingsuitkomsten te kunnen ondersteunen; in het geval van het fietspad aan de Jelsum-kant van Vliegbasis Leeuwarden ging het om de zorg voor mogelijke gehoorschade voor fietsers weg te nemen.

Geluidsniveaus

De maximale piekniveaus van de F-35 zijn in de meeste gevallen hooguit 3 dB(A) hoger dan de maximale piekniveaus van de F-16.

De gemeten geluidsniveaus komen overeen met de beleving van de omwonenden.

De hoogst gemeten maximale piekniveaus zijn 109 dB(A) voor de F-35 en 112 dB(A) voor de F-16.

Deze maximale waarden zijn, zoals verwacht, gemeten op meetlocatie Fietspad nabij de Vliegbasis Leeuwarden.

Conclusie

De deelnemers ervoeren het verschil in geluid van beide toestellen op de drie gemeten aspecten als klein.

Het verschil in geluid van de F-35 wordt ten opzichte van de F-16 als klein ervaren.



Op dinsdag 14 juni vertrokken om 10.10 uur en in hevige regenbuien de twee F-35A Lightning II's weer naar de Verenigde Staten. De F-001 werd gevlogen door kolonel Bert 'Vidal' de Smit, de F-002 door luitenant-kolonel Laurens-Jan 'Sjoak' Vijge, commandant van 323 TES. Tijdens een tussenstop op Bangor Airport in Maine werd van crew gewisseld: majoor Pascal 'Smiley' Smaal en majoor Ian 'Gladys' Knight – die al eerder die richting op waren gegaan – vlogen het laatste stuk naar Edwards Air Force Base in Californië.



De finesse zit in de voorbereiding en de uitvoering

“STOP DE OPMARS, DRING ZE TERUG”



Op de laatste dag van juni kwamen de zes F-16's van de Air Task Force Middle East (ATFME) terug op de Vliegbasis Volkel. Ze hadden vanaf de vliegbasis Al Azraq in Jordanië een bijdrage geleverd aan de operatie 'Inherent Resolve', een coalitie van diverse landen om de verschrikkingen van ISIS een halt toe te roepen. Kolonel-vlieger Johan 'Cake' van Deventer, Hoofd Afdeling Jachtvliegtuig Operatiën en commandant van het voorlaatste detachement is er bij de terugkomst helder over: "Onze opdracht begin oktober 2014 was simpel: stop de opmars van ISIS richting Bagdad en dring ze vervolgens terug. Dat hebben we nu 21 maanden gedaan en dat is waar de coalitie mee door zal gaan."

door Willem Helfferich

Voor het terugdringen zijn uiteindelijk mensen op de grond nodig. Dat moeten de Irakezen zelf gaan doen. Dus een deel van het plan was de Irakezen sterker te maken, hun brigades op te bouwen en daarom zijn er Nederlandse trainers in Erbil en Bagdad. Maar dat is iets wat lang duurt. Dat was niet een snel antwoord. *Airpower* daarentegen kan snel een antwoord genereren. We waren in staat daar binnen een paar dagen te zijn en ISIS samen met onze coalitiepartners vanuit de lucht te bestoken. Soms met voorafgeplande doelen, *Air Interdiction (AI)* noemen we dat en soms door grondtroepen te ondersteunen op het moment

De terugkomende F-16's worden bij de ingang van het 'Safaripark' op de Vliegbasis Volkel verwelkomd door de basisbrandweer. [Foto's: WFH]

dat het uit de hand loopt: *Close Air Support (CAS)*," licht kolonel Van Deventer toe.

Air Interdiction (AI)

"Bij AI zit de finesse in de voorbereiding," gaat de kolonel verder. "Een dag of drie, vier van tevoren begint die, bij het hoofdkwartier, het *Combined Air Operations Centre (CAOC)* in Qatar. Daar wordt gekeken naar doelen die geschikt zijn om de effecten die wij willen bereiken, te kunnen bereiken. Welke doelen kunnen we aanvallen, welke zijn geschikt, hoe kunnen we dat doen en

welke landen kunnen daaraan deelnemen? Het plan wordt in grove vormen gemaakt. Daarna wordt het plan overgeheveld naar het detachement en krijgen wij de opdracht: 'Jullie doen morgen mee aan de grote internationale aanval en dat en dat zijn jullie specifieke doelen.' Dan gaat wij dat in nog veel meer detail plannen. Je moet kijken welke wapens je daarvoor nodig hebt, wat de *settings* op die wapens moeten zijn, hoe je je formatie gaat organiseren, hoe je je sensoren aan het vliegtuig gebruikt om te zorgen dat je de doelen kan vinden, zodat je kunt

Deze vlieger wordt op Volkel door een bijzondere crew chief begroet: de minister van Defensie! De minister bracht een flesje bier mee, dat de vlieger na die lange vlucht goed smaakte. Bovendien mag er tijdens uitzendingen geen alcohol worden gedronken.





De vlieger in gesprek met v.l.n.r. de Directeur Operaties, commodore-vlieger André 'Jabba' Steur, de Commandant Luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal-vlieger Dennis Luyt, de minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert en de nieuwe secretaris-generaal van Defensie, drs. Wim Geerts.



Kolonel-vlieger Johan 'Cake' van Deventer, Hoofd Afdeling Jachtvliegtuig Operatiën en commandant van het voorlaatste detachement.

De volgende foto's zijn genomen op vliegbasis Mwaffaq Salti bij Al Azraq in Jordanië waar de Nederlandse F-16's gedurende 21 maanden waren gestationeerd en geven een beeld van hoe in dit woestijnachtige gebied moest worden gewerkt. [Foto's: Stephan de Bruijn]



zien dat de effecten van onze wapens opleveren wat we willen dat ze opleveren. En natuurlijk denken we na over: Wat nu als er een toestel uitvalt? Als het slecht weer is? Als één bom het niet doet? Als de tanker er niet is? Dat vereist een hoop planning vooraf.”

Pikkedonker

De voormalige detachementscommandant verhaalt beeldend over een van de missies die hem nog helder voor de geest staat: “We stijgen op, we zijn met z'n vieren. Het is midden in de nacht. We vliegen naar de tanker toe, het is pikkedonker. Wij lampen uit, hij lampen uit, ga hem maar eens vinden! Wij zorgen dat we de vliegtuigen optoppen [met brandstof] en vliegen vervolgens door om ver vijandelijk gebied in te gaan. We zien elkaar niet maar wel op het scherm van ons netwerk. En op dat netwerk zien we langzaam maar zeker dat wat we van tevoren hebben bedacht nu bij elkaar komt. Dan, oog op de klok, vliegen we richting het doel. En heb je het als vlieger nog even druk om te zorgen dat je je systeem, je wapens nog een keer checkt. Dat je uiteindelijk die *master arm switch* omhaalt en op het juiste moment op de rode knop drukt om een bom af te gooien. En soms nog een. Soms gooien we meerdere bommen op die ene run. Daarna heb je relatief even rust. Een minuutje, want de bommen zijn onderweg, ze zijn GPS-gestuurd en je kunt er op dat moment niets meer aan doen. En daarna, misschien wel het meest intensieve deel van de missie, willen we onze sensoren op de verschillende doelen die we aanvallen, verdeeld hebben. Dus nr 1 kijkt naar een doel, nr 2 naar een ander, enz. En we zorgen dat we op tijd de camera daar hebben staan waar we willen zien: 1. Komen de bommen op de plaats waar ze moeten zijn? 2. Gaan ze ook af? en 3. Dat er met het doel gebeurt wat wij willen dat er gebeurt. Soms is dat totale vernietiging, in een ander geval slechts voor de helft of hoeft alleen maar een ingang geblokkeerd te worden. Het is een heel intensief moment met al die vliegtuigen. Het is pikkedonker en we zien elkaar niet, ook niet met onze *Night Vision Goggles* [helderheidsversterkers]. En als je dan ziet dat het goed is gelukt, is het zo hard als we kunnen – als de hoeveelheid brandstof het toelaat



eigenlijk - terug naar huis, uit vijandelijk gebied. Om de videotapes te gaan bekijken.”

Internationaal optreden

De kolonel vertelt dat er op verschillende locaties in het inzetgebied *patrols* actief zijn, “een sectie vliegtuigen, over het algemeen twee, die door elkaar af te lossen, daar altijd zijn. 24 uur per dag zijn er vliegtuigen die CAS kunnen leveren, boven Irak en boven delen van Syrië. Wij mochten alleen boven Irak en Oost-Syrië. Onze gemiddelde sortieduur was vijf uur. Dat betekent dat we drie keer naar de tanker moesten. Daarom hangen er over het hele gebied tankers, tot in Turkije toe. Dan ben je er nog niet, want er is ook altijd een AWACS actief die het gevecht organiseert, als communicatiepunt fungeert en de vliegtuigen aanstuurt daar waar dat nodig is en zorgt dat we niet met elkaar in botsing komen. En dan moeten we nog weten wat er op de grond gebeurt. Dus zijn er op heel veel locaties *Intelligence, Surveillance, Reconnaissance (ISR)*-vluchten. Over het algemeen uitgevoerd door onbemande vliegtuigen als de MQ-1 en MQ-9, maar ook door bemande die radio's af luisteren, die met camera's en radar naar de grond kijken en op allerlei verschillende manieren informatie verzamelen.”

Van al die missies deed Nederland er aan twee mee en al die andere verzorgden de coalitie-partners, maar dat is in zijn ogen normaal: “Luchtop treden is altijd internationaal.”

Close Air Support (CAS)

Bij Close Air Support zit de finesse volgens Johan van Deventer vooral in de uitvoering “omdat je niet weet wat er komen gaat. Je wordt *getasked* naar Falluja, naar Mosul of Bagdad. Daar hang je boven het gebied, wachtend op wat komen gaat. Je weet niet of er in jouw tijdspanne van drie uur gevochten gaat worden. Dus als vlieger zit je daar maar in je cockpit, je bent aan het cirkelen en elk uur of zo ga je even naar de tanker. Als je terug bent ga je weer cirkelen. En je kijkt naar de grond, je spreekt met iemand op de grond en als er niets beter te doen is vergaar je inlichtingen. Je kijkt naar punten waarvan we weten dat de vijand er normalerwijze actief is. En dan ineens... gaat het los en moet je op je allerbest zijn!”

Rustige nacht

Van Deventer herinnert zich de volgende CAS-missie. “Het is een rustige nacht, er wordt niks gedaan. De Irakezen die wij ondersteunen hebben niet het plan een aanval te gaan doen. Maar ineens zien we met onze NVG's dat er op de grond gevuurd wordt, van links naar rechts en van rechts naar links. En het wordt erger en erger. Omdat er lichtspoormunitie wordt gebruikt kun je dat met je NVG's heel goed zien. Ik stuur al mijn sensoren naar dat punt. Op mijn infraroodcamera zie ik dat er een dorp is. Dat dorp is net een paar dagen ervoor door de Irakezen overgenomen. We praten met de man op de grond: ‘hé, weet je wel dat er gevochten

wordt?’ Hij weet dat nog niet. Hij belt naar anderen, heeft radioverbinding en gaat *Situational Awareness (SA)* opbouwen. En na een paar minuten meldt hij, na contact met de grondcommandant: ‘het is een verrassingsaanval, ze worden overlopen door een groot aantal ISIS-strijders, jullie hulp is hard nodig.’ En dan ineens, vanuit het niets, na een uurtje verveling bijna, moet je op je allerbest zijn en moet je heel snel zijn met opbouwen: wat is er nou gaande op de grond? Waar zitten de goeden en waar zitten de slechten? En dat alles in interactie met de mensen op de grond. En moet je daar waar nodig wapens gaan inzetten om te zorgen dat onze Irakese vrienden veilig blijven. Dat duurt dan misschien een half uur of een uur en daarna wordt zo'n missie misschien weer heel rustig. In dit geval waren we succesvol, was de aanval afgeslagen. Het dorp had zo weer in handen van ISIS kunnen vallen. Maar omdat er altijd *airpower* boven hangt waren ze in staat zichzelf te verdedigen en de aanval af te slaan. Dus dat is het moeilijke van CAS: je weet niet van tevoren wat er gaat gebeuren en de finesse zit in de uitvoering. Het kan ineens los gaan!”

Keihard gewerkt

De mannen en vrouwen van de Koninklijke Luchtmacht hebben in die 21 maanden volgens Van Deventer keihard gewerkt. Er zijn ongeveer 2100 missies gevlogen, waarbij meer dan 1800 keer wapens werden ingezet. Maar voor Van Deventer hebben vooral zijn mensen het verschil gemaakt: “Er zijn ongeveer 1100 mensen geweest die die taken hebben uitgevoerd en die zijn veel belangrijker dan sorties en bommen. Wij hebben eraan bijgedragen dat de opmars van ISIS is gestopt, dat ze niet in Bagdad aankwamen en we zitten nu in de fase dat we ze weer terugdringen,” stelt hij tevreden vast.

Complexe missies

Ook de Directeur Operaties, commodore-vlieger André Steur, steekt zijn bewondering voor zijn mensen niet onder stoelen of banken. “Ik geef de jongens en meiden een dikke 10plus. Als ik zie wat ze allemaal voor elkaar hebben gebokst in een tijd van extreme schaarste qua vliegtuigen en vliegers, daar heb ik heilig respect voor. 1800 keer wapeninzet zonder dat er iets is misgegaan, dat is bewonderenswaardig. Dat zegt ook veel over de hele keten: pas als iedereen zijn uiterste best doet binnen zo'n klein detachement en iedereen een goed product aflevert, kan dat uiteindelijk culmineren in een succesvolle wapeninzet. Eén F-16 is door een kogel van een Kalasjnikov geraakt, maar verder hebben we geen verliezen geleden. Fantastisch!”

“Geen nevenschade en geen civiele slachtoffers, daar streven we naar,” stelt de directeur. “Er zijn complexe missies gevlogen. Soms heb je doelen die je met een kleine formatie van twee of vier vliegtuigen uit kunt nemen, maar er zijn ook locaties waar meerdere doelen, liefst op hetzelfde tijdstip uitgenomen moeten worden om het verrassingseffect te bereiken. Dan wordt gewerkt met verschillende vliegtuigen, van verschillende nationaliteiten, die verschillende wapens gebruiken, met verschillende inzetmogelijkheden, maar nog steeds met genoemde stringente randvoorwaarden om te voorkomen dat er nevenschade ontstaat. Dat vereist heel veel van de planning maar ook van





de uitvoering. Al is het maar om te voorkomen dat als je een aantal doelen in een heel klein gebied aanvalt, je tegen elkaar aanvliegt. Dus je moet zorgen voor deconflictie in tijd of in *altitude*. En dat je ook de juiste wapeneffecten creëert. Bijvoorbeeld er rekening mee houden dat als je een infraroodgeleide bom afgooit die zoekt naar een warmtebeeld, er niet net een andere bom afgaat die dat warmtebeeld verstoort. Als het een *preplanned* missie is worden de doelen aangewezen aan formaties en die formaties moeten dan bepaalde effecten creëren. *Target 1* is voor jullie met die bommen, *target 2* voor jullie, enz. Als het grotere formaties betreft noemen we dat ook wel een *Package of Gorilla*. Die bestaat dan bijvoorbeeld uit verschillende *4-ships* van verschillende nationaliteiten. Het gaat dan regelmatig om packages van 8, 16 of nog meer vliegtuigen. Eén vlieger is de baas, de *mission commander*. Hij is verantwoordelijk voor de planning, uitvoering van het plan. De afzonderlijke formaties hebben allemaal een eigen taak binnen het overkoepelende plan. Tijdens de inzet in het Midden-Oosten kwam het regelmatig voor dat een Nederlander de *mission commander* was. Wat dat betreft is het goed

te zien dat de kwaliteit van onze vliegers hoog staat aangeschreven binnen de Coalitie. Daar ben ik bijzonder trots op.”

Tandvlees

De Belgen hebben nu de missie voor ten minste een jaar van de Nederlanders overgenomen. Commodore-vlieger Steur hoopt dat de ‘rusttijd’ voor zijn mensen en materieel langer zal zijn dan een jaar, maar dat blijft een politieke beslissing. Alle wapensystemen lopen op hun tandvlees. We hebben echt keuzes moeten maken met de F-16 en de heli’s wat we nog wel kunnen (trainen) en wat niet. We hebben, vanwege de financiële schaarste en de daaruit voortvloeiende beperkte inzetgereedheid van het materieel dus ingeboet voor wat betreft de brede inzetbaarheid. Terwijl het juist de kracht van het luchtwapen is om altijd onmiddellijk inzetbaar te zijn, waar ook ter wereld, in ieder geweldsspectrum en ongeacht de taak. We zijn de laatste jaren heel erg gefocust geweest op dit soort missies, maar wie zegt dat we niet over vijf of tien jaar een artikel-5 operatie moeten doen en volop aan de bak moeten? Mijn voorspelling is dat we in de toekomst alleen

nog maar *contested airspace* zullen kennen. De proliferatie van moderne wapensystemen zal een steeds pregnantere dreiging vormen voor onze eenheden. Nu zijn er zelfs gebieden boven bondgenootschappelijk grondgebied waar we geen luchtverwicht hebben. Dat is zorgelijk. In de toekomst zullen we steeds opnieuw eerst het luchtverwicht moeten bevechten, alvorens we over zee of over de grond het *battlefield* binnen kunnen gaan. Daar moeten we ook klaar voor zijn. We moeten weer de puntjes op de i kunnen zetten. Daarvoor moeten de jongens en meiden de tijd krijgen.”

Trots

Ondanks de schaarse tijden draait de Koninklijke Luchtmacht op volle toeren. “Klopt, *airpower* is in *high demand* en blijft helaas een schaars goed in de internationale context. Dat betekent voor ons werk aan de winkel. Al 25 jaar worden onze wapensystemen ingezet waar ze voor gemaakt zijn: beschermen wat ons dierbaar is. En dat doen onze mensen verdomd goed. Ik ben ontzettend trots op ons personeel. Niet alleen van de F-16’s, maar ook van het Defensie Helikopter Commando die nog steeds de ruggengraat vormen van MINUSMA in Mali, de mannen en vrouwen van Vliegbasis Eindhoven die wereldwijd alle operaties ondersteunen, de OGRV [Object Grondverdediging] die in het Midden-Oosten zorgt voor de beveiliging van het Belgische F-16 detachement en de eenheden in Nederland die hard werken ten behoeve van de voortzetting van de missies. Die doen allemachtig goed werk! Maar er wordt ook een zware wissel getrokken op de gezinnetjes. Velen zijn al meerdere malen uitgezonden. Ook deze zomer zal er op vele campings een stoeltje minder voor de tent of caravan staan. Omdat pap of mam, broer of zus, ver van huis en dikwijls onder zeer uitdagende omstandigheden een bijdrage leveren aan een betere wereld. Daar mogen we af en toe ook wel wat aandacht voor hebben,” stelt de directeur tot slot. “Zonder Thuisfront geen inzet.”



Deel 1: de ontwikkeling van de BLu en KLu vertoont veel overeenkomst

70 JAAR BELGISCHE LUCHTMACHT



Dit jaar wordt het 70-jarig bestaan van de Belgische Luchtmacht gevierd. Uit een overzicht van de geschiedenis in drie delen blijken er opmerkelijk veel overeenkomsten in opbouw en gebruikte vliegtuigtypen tussen de Belgische en de Nederlandse Koninklijke Luchtmacht, vooral in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog.

door Willem Helfferich

De Belgische Luchtmacht dateert haar geboorte op 15 oktober 1946, als het *Militaire Vliegwezen*, een naamgeving die ook al voor de oorlog wordt gebruikt, wordt opgericht als onafhankelijk krijgsmachtdeel. Daarvoor maakte de Luchtmacht, net als in Nederland, deel uit van de landstrijdkrachten. Zou de Koninklijke Luchtmacht een overeenkomstige startdatum hanteren, dan zou de KLu dit jaar 63 jaar bestaan in plaats van 103, omdat zij immers pas in 1953 onafhankelijk werd.

Op 15 januari 1949 wordt het Militaire Vliegwezen omgedoopt in *Belgische Luchtmacht (BLu)* ter onderstreping van de onafhankelijkheid binnen de Belgische strijdkrachten. De term vliegwezen komt weer terug bij de Landmacht die haar luchtcomponent aanduidt met *Licht Vliegwezen*.

Een grote reorganisatie zal in feite op 2 januari 2002 weer een einde aan de Belgische Luchtmacht maken als een eenheidsstructuur wordt ingevoerd en de Luchtmacht voortaan moet worden aangeduid met *Luchtcomponent*. Die naam is nooit echt populair geworden en tot op de dag van vandaag spreken de Luchtmachters zelf gewoon over de Belgische Luchtmacht.

De aankoop in Canada van Avro Canada CF.100 Canuck Mk.5 all weather jagers wordt mogelijk door een bijdrage van de VS in de kosten van 25%. 53 stuks komen er vanaf december 1957 in dienst en ze worden al na zes jaar vervangen door de Lockheed F-104G Starfighter. [Foto's: Collectie D. Brackx]

RAF Belgian Section

Net als een aantal Nederlandse steken ook Belgische militairen naar Engeland over als de capitulatie van België op 27 mei 1940 een feit is. Hieronder zijn 30 vliegers. Zij willen vanuit het Verenigd Koninkrijk de Duitse bezetter bestrijden en daarom komt binnen de Britse *Royal Air Force* op 11 februari 1941 een *Belgian Section* tot stand. Die afdeling zal de kern vormen van de toekomstige Belgische Luchtmacht. Twee squadrons, 349 en 350, worden er opgericht.

Op 9 november 1944 wordt een overeenkomst getekend waarbij de Britse regering haar volledige steun toezegt bij de uitrusting en de

training van de nieuwe Belgische Luchtmacht, binnen twaalf maanden na de Duitse nederlaag. Dit document staat bekend onder de naam *Eden-Spaak Memorandum*. Het is vergelijkbaar met de door Nederland gesloten *Target 1* overeenkomst en voorziet in de oprichting van vier jachtsquadrons – smaldelen in het Vlaamse woordgebruik – een nachtjachteenheid, een transporteenheid en drie smaldelen voor tactische waarneming.

Op Belgisch grondgebied

Op 15 oktober 1946 bevinden de squadrons 349 en 350, samen 160 Wing vormend, zich op de

Aan het eind van de oorlog zijn de twee Belgische smaldelen die bij de RAF opereren (349 en 350) uitgerust met Supermarine Spitfire L.F. XVI's. Nederland heeft maar één squadron jachtvliegtuigen in de RAF (322 Squadron). Dat vliegt met hetzelfde type Spitfire. Die worden bij 322 Squadron vervangen door Spitfire L.F. Mk.IX's.





1



2



3



4



5

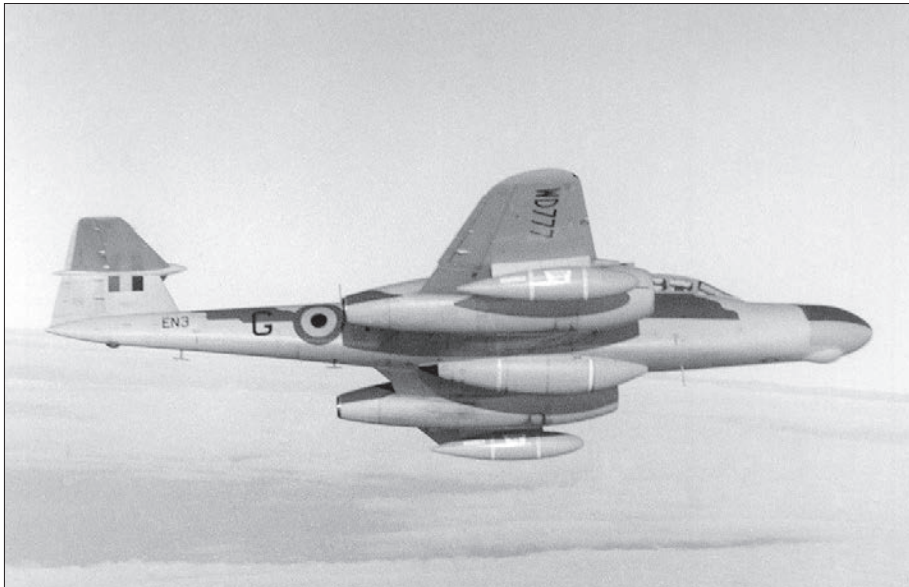


6

1. Bij de Belgische Luchtmacht wordt de Spitfire L.F. XVI vervangen door de Spitfire F(R). XIV.
2. De de Havilland D.H. 89A Dominie vliegt in Engeland al bij de met Belgisch personeel bemande Metropolitan Communications Flight.
3. De BLu vliegt vanaf mei 1947 met de Avro 652A Anson Mk.1 tot het type vanaf 1954 wordt vervangen door de Pembroke.
4. Net als de KLu kiest de BLu de Airspeed A.S. 10 Oxford Mk.1/2 als meer-motorig opleidingsvliegtuig.
5. In maart 1949 bestelt België haar eerste straaljagers: 48 Gloster Meteor F.Mk.IV's.
6. De KLu en de BLu verschillen wel in de aanschaf van een nachtjager. Vanaf november 1947 ontvangt de BLu 22 de Havilland D.H. 98 Mosquito NF.30 nachtjagers. Nederland stelt de aanschaf steeds uit.
7. In totaal worden niet minder dan 240 Gloster Meteor F.8's door de BLu aangekocht. 145 daarvan worden gebouwd door Fokker op Schiphol en ingevlogen met hun 'machine nummer' zoals deze M-42 begin 1951 toont, die daarna als EG-27 in dienst wordt genomen. [Archief WFH]



7



De Mosquito nachtjagers worden vanaf 1952 vervangen door 24 Gloster (Armstrong Whitworth) Meteor NF.11's, een type dat ook de KLu op het oog heeft maar nooit zal aanschaffen.

Net zoals bij de KLu wordt de Meteor vervangen door de Hawker Hunter. De eerste van 112 stuks F.4 komt in juni 1956 in dienst. Het toestel behoort tot 7 Smaldeel/7 Wing te Chièvres.



RAF-basis Fassberg, in het inmiddels door de Geallieerden bezette Duitsland. Op 24 oktober worden de 22 Supermarine Spitfire Mk. XVI's van de twee smaldelen overgevlogen naar hun nieuwe thuisbasis Beauvechain (Bevekom) in het Vlaamse deel van België. De toestellen zijn onder de *Lend-Lease* overeenkomst met de VS verkregen en moeten dus worden teruggegeven naarmate er meer eerder aangekochte tweedehands Spitfire F(R).XIV's worden afgeleverd. Met de Spitfire XIV's worden twee extra squadrons opgericht, 351 en 352 en ondergebracht bij 161 Wing op de vliegbasis Florennes in het Franse deel van België. Op 1 november 1947 wordt 352 Squadron omgedoopt in 2 Smaldeel en op 10 januari 1948 351 Squadron in 1 Smaldeel. 349 en 350 behouden echter, tot op de dag van vandaag, hun nummering. Een twintigtal Douglas Dakota's is ondergebracht in de 169 Wing, samen met een aantal verbindingsvliegtuigen zoals de Avro Anson, de Havilland Dominie, Airspeed Oxford en Percival Proctor. Typen die dan ook in Nederland in gebruik zijn. Op 1 februari 1948 worden de jachtwings omgedoopt in respectievelijk 1 Wing en 2 Wing, de transportwing heet voortaan 15 Wing, met de nu nog steeds in gebruik zijnde 20 en 21 Smaldelen.

Westerse Unie

Op 17 maart 1948 wordt het Verdrag van Brussel getekend door België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Hierin wordt afgesproken dat de tot deze Westerse Unie behorende landen nauw zullen gaan samenwerken op het gebied van defensie en elkaar collectief verdedigen. De toenemende internationale spanningen, uitmondend in de Koude Oorlog, maken dit noodzakelijk. Die samenwerking vereist een versterking van het militair potentieel van elk van de landen. België belooft onder meer 16 jachtsmaldelen op te richten met in totaal 256 gevechtsvliegtuigen. In maart 1949 bestelt het land haar eerste straaljagers: 48 Gloster Meteor F.4's. Nederland heeft dit toestel dan al bijna twee jaar eerder aangekocht. Daarna zal de Belgische Luchtmacht, net als de KLu, nog Meteors van het verbeterde type F.8 in dienst nemen, 240 stuks, net als 43 T.7 tweezitters. Nederland en België verschillen wel in de aankoop van een nachtjager. Vanaf november 1947 ontvangt de BLu 22 de Havilland D.H. 98 Mosquito NF.30 nachtjagers t.b.v. de smaldelen 10 en 11 op Beauvechain. Die worden vanaf 1952 vervangen door 24 Gloster (Armstrong Whitworth) Meteor NF.11's, een type dat ook ons land op het oog heeft en waarvoor zelfs al personeel wordt opgeleid. Uiteindelijk gaat de aanschaf niet door, omdat de F-86K Sabre als *grant aid*, dus gratis, van de VS kan worden verkregen.

Volgende keer:

Deel 2: toenemende Amerikaanse en afnemende Britse invloed

Links: Al na een jaar komen de eerste verbeterde F.6 dagjagers van de lijn. De BLu schaft 144 Hunters van dit type aan. Het toestel behoort tot 26 Smaldeel/9 Wing op Vliegbasis Bierset.

Bron:

'Belgian Air Force, the past 70 years', door Daniel Brackx



OPERATIONEEL OP DE METEOR



Siem Nieuwenhuijse (1933, Tiel) was al op jonge leeftijd enthousiast voor alles wat met luchtvaart te maken had. Na eerst te zijn opgeleid tot verkeersvlieger op de Rijksluchtvaartschool, vervulde hij zijn dienstplicht als straaljagervlieger bij de Koninklijke Luchtmacht. Na zijn diensttijd werd Siem aangenomen bij de KLM waar hij tot zijn pensioen werkzaam was. **ONZE LUCHTMACHT** sprak met Siem Nieuwenhuijse over diens hectische jeugd en de periode dat hij vlieger was op de eerste straaljager van onze luchtmacht: de Gloster Meteor.

“De Meteor denderde dwars door een hekwerk, wipte vervolgens over een sloot en kwam uiteindelijk tot stilstand in een maisveld.” [Fotomontage Gerrit Boxem]

vanuit zijn achterste cockpit opeens het hoofd van Charlie naar voren zakken. Bovendien reageerde deze niet meer op zijn oproepen via de boordradio en begon de straaljager flink heen en weer te zwakken. Charlie was duidelijk buiten bewustzijn. Wat nu? De navigator zou natuurlijk uit de Meteor kunnen springen om zijn leven te redden, maar dan zou Charlie met vliegtuig en al te pletter slaan. Een andere mogelijkheid was om te proberen het vliegtuig recht te houden en contact op te nemen met de thuisbasis. Gelukkig wist de navigator in ieder geval hoe de boordradio werkte. Op zijn noodoproep reageerde de instructeur-vlieger

van de basis Twenthe. Deze gaf via de boordradio de navigator toen een snelcursus ‘Meteor-vliegen’. Gelukkig was die navigator een koele kikker en bovendien iemand die snel van begrip was. Het lukte hem uiteindelijk de Meteor veilig aan de grond te zetten. De beste man werd na terugkeer op de basis uiteraard overladen met lofuitingen en ontving later zelfs een hoge militaire onderscheiding. Zijn bescheiden commentaar was: “Het scheelde een stuk dat ik tijdens het meevliegen altijd goed heb opgelet.” Charlie werd direct naar het Militaire Hospitaal vervoerd waar een maagbloeding werd geconstateerd, veroorzaakt door zijn ongezonde eet-

door Gerrit Boxem

Onder een groep jonge vliegers bevinden zich altijd wel een aantal opvallende figuren. Ook in de club van Siem Nieuwenhuijse op de Vliegbasis Twenthe zat zo iemand, ene Charlie (om privacy redenen is de naam gefingeerd, GB), die er echt uitsprong en wel vanwege zijn torenhoge eigenwijsheid. Zo verklaarde Charlie al vanaf het begin dat hij het ‘militaire eten’ niet om te pruimen vond. Hij leefde daarom sinds zijn indiensttreding uitsluitend op frisdranken en Marsrepen. Dat ging goed tot hij op een dag samen met een navigator een vlucht moest maken in een Meteor T.Mk.7 tweezitter. Nieuwenhuijse: “Die navigator, die overigens geen enkele vliegertraining had gehad, had als taak de jonge vliegers te assisteren bij de navigatie. Je ging namelijk zo hard dat je in een vloek en een zucht de weg kwijt was. Op grote hoogte aangekomen, zag onze navigator

Siem Nieuwenhuijse voor de Meteor die staat opgesteld in het Nationaal Militair Museum. [Gerrit Boxem]





Op een dag ging Charlie samen met een navigator een vlucht maken in een Meteor T.Mk.7 tweezitter. De in het artikel beschreven personen staan niet op deze foto. [NIMH]

wijze. Hij heeft het gehaald, maar werd uiteindelijk afgekeurd voor militair vlieger.”

‘Ga het maar uitproberen’

Als jongens een nieuwe brommer krijgen willen ze altijd direct weten wat zijn prestaties zijn. Met jonge vliegers die voor het eerst solo in een vliegtuig mogen, gaat dat eigenlijk niet anders. Siem Nieuwenhuijse: “Toen ik mijn instructeur vroeg hoe hoog zo’n Meteor wel niet kon, zei deze: ‘Nou, daar staat er eentje. Ga het maar uitproberen.’ Even later koos ik met mijn Meteor het luchtruim. Hoe hoger ik kwam, hoe donkerder de hemel boven mij werd. Beneden me zag ik duidelijk de kromming van de aardbol. Ook hoorde ik de door mijn instructeur al voorspelde knallen in de motoren. Die waren het gevolg van de steeds onregelmatiger wordende toevoer van de lucht naar de straalmotoren waardoor de verbranding in de war raakte. Ook begon de Meteor wat te wiebelen en verloor soms zelfs wat hoogte, om even later weer een paar honderd meter aan hoogte te winnen. Uiteindelijk wilde hij echt niet meer hoger. Het was voor mij een moment van ultieme eenzaamheid. Toen ik weer was teruggekeerd op Moeder Aarde en mijn instructeur aan me vroeg hoe hoog ik was gekomen moest ik het antwoord schuldig blijven. Door de overweldigende indruk van het gebeuren had ik niet op de hoogtemeter gelet... Heel wat jaren later zag ik op internet dat een Meteor tot ruim 14 kilometer kon komen, dus zo iets zal het wel geweest zijn.”

Officiersopleiding

In november 1955 kwam dan eindelijk het moment dat Siem Nieuwenhuijse als 22-jarige zijn militaire vliegbrevet kreeg uitgereikt. Behalve verkeersvlieger was hij nu ook militair vlieger. Maar voordat hij bij een operationeel Luchtmachtsquadron werd geplaatst, moest hij eerst nog een officiersopleiding volgen in Breda. Nieuwenhuijse: “Een onderdeel van die opleiding waren de ‘droppings’. Die waren bedoeld als ‘survival oefeningen’ voor in het geval je tijdens een oorlogssituatie achter de vijandelijke linies zou worden neergeschoten. Ik had met mijn vaste maat Harmen afgesproken dat we met zo weinig mogelijk fysieke en mentale inspanning aan die droppings zouden meedoen. En dat lukte! Als we ergens in het holst van

de nacht met een truck in de Chaamse bossen werden gedropt, waren wij na enige tijd altijd weer de eersten die warm in onze bedjes lagen, terwijl de rest nog in het donker aan het rondlopen was. Hoe we dat voor elkaar kregen? Wel, mijn gabber Harmen en ik hadden vooraf wat geld in onze sokken verstopt en liepen, na te zijn gedropt, rechtstreeks naar de eerste de beste boerderij toe die we tegenkwamen. Daar belden we de bewoners uit hun bed en boden hen geld als ze ons met hun auto weer voor de kazernespoort wilden afzetten. In de loop van de ochtend druppelde dan de rest van onze groep –doodmoe– binnen. Ze waren pisinjdig als ze hoorden dat wij al weer een hele tijd in ons bed lagen.”

Ongelukken

Zelf heeft Siem Nieuwenhuijse in zijn Luchtmachtperiode geen ongelukken gehad, maar veel van zijn collega’s waren niet zo gelukkig. Overigens hadden de ongelukken niet altijd een fatale afloop en sommige waren zelfs ronduit komisch. Siem Nieuwenhuijse: “Op een bloedhete augustusmiddag in 1954 waren er een aantal formaties Meteors gestart. Het was vrijwel windstil en boven de basis hing een verzengende hitte. De laatste Meteor, behorend bij een formatie van vier, reed de baan op en gaf

vol gas. Tot grote schrik van de vlieger wilde zijn toestel op het punt waar dat wél moest gebeuren, niet loskomen van de baan. Met ongeveer 220 kilometer per uur bleef de straaljager met zijn neus omhoog gewoon doorrijden en denderde even later dwars door het hekwerk aan het eind van de baan, wipte vervolgens over een sloot –waarbij de wielen afbraken–, schoof over een landweggetje en kwam uiteindelijk tot stilstand in een maisveld. Alleen de staart stak nog boven het gewas uit. Razendsnel schoof de vlieger het cockpitdak naar achteren en wilde uitstappen. Een enorme herrie deed hem verbaasd om zich heen kijken. O, foutje. Helemaal vergeten het gas dicht te trekken en de motoren af te zetten. Nadat hij dat alsnog had gedaan en tussen het mais stond bij te komen van het gebeuren, merkte hij pas hoe hij zweette. Hij zette zijn helm af en trok zijn vliegeroverall uit. Daar stond hij dan in manshoog mais in een sportbroekje, een shirtje met een schreeuwende opdruk en zijn halfhoge vliegerlaarzen. Omdat de airco in de Meteor ronduit belabberd was vlogen de vliegers namelijk op zomerse dagen alleen in zwembroek en vliegeroverall. Onze vlieger besloot hulp te zoeken en zo snel mogelijk de basis in te lichten over het gebeuren. Dat dit met zijn eigen boordradio in de Meteor het snelst zou kunnen, kwam niet in hem op. Via het vernietigende spoor dat zijn Meteor in het maisveld had gemaakt liep hij terug naar de weg. Het eerste het beste gebouw dat hij tegenkwam bleek de dorpskroeg te zijn. De aanwezige stamgasten vroegen zich af wat die man met zijn veelkleurige strandoutfit in combinatie met stevige stappers in vredesnaam van plan was. ‘Mag ik even bellen met de vliegbasis?’ Je zag de waard denken: ‘Wat moeten die lui op de vliegbasis met zo’n idioot in een strandpakje?’ Terwijl de Meteor-vlieger een pilsje bestelde, werd er vanuit de basis een zoektocht ingezet naar de vermiste straaljager, waarbij al snel, nadat men eerst een stel wielen in een sloot had gevonden, de Meteor tussen het mais werd aangetroffen. Men vond het wel vreemd dat in de cockpit alleen de helm en een bezwete overall werden aangetroffen. Maar uiteindelijk werd het raadsel opgelost. Aan het eind van de middag stond de vlieger voor zijn commandant. ‘Majoor, er zat vandaag geen lift in de lucht.’ Het leek een smoes, maar met zijn verklaring had

“Toen ik mijn instructeur vroeg hoe hoog zo’n Meteor wel niet kon, zei deze: ‘Nou, daar staat er eentje. Ga het maar uitproberen.’ Even later koos ik met mijn Meteor het luchtruim.” [NIMH]





Met zijn Harvard moest Harmen soms de gekste opdrachten uitvoeren. Op een dag moest hij met dit vliegtuig zelfs een gans ophalen van Ameland. [Gerrit Boxem]

hij inderdaad een punt. Hitte vermindert namelijk de stuwkracht van straalmotoren en bovendien speelt warmte ook een rol bij de 'lift' van de vleugels."

Harmen

Tot slot nog een verhaal over Harmen, die Nieuwenhuijse gabber was tijdens diens diensttijd. Siem Nieuwenhuijse: "Harmen was een super-relaxt figuur die altijd en overal zijn eigen gang ging. Tijdens de instructielessen op de Jachtvliegchool op de Vliegbasis Twenthe maakte hij niet echt een ijverige indruk wat uiteindelijk ook de reden was waarom hij voor straaljagerpilot werd afgetest. Maar daar zat hij totaal niet mee. Hij was uiterst tevreden met de plaatsvervangende functie die hij kreeg:

dienst- en communicatiepilot op een Harvard tweezits propellervliegtuig. Zijn taak was het om allerlei hoogwaardigheidsbekleders rond te vliegen en berichten en pakjes door het hele land te bezorgen. Een luizenbaan!" Met die Harvard moest Harmen soms de gekste opdrachten uitvoeren. Op een dag moest hij zelfs ganzen vervoeren. Het was in de tijd dat Siem Nieuwenhuijse als operationeel vlieger bij het 326 Squadron op de basis Twenthe vloog en de maten besloten om naast hun crewroom een vijver te graven. Siem Nieuwenhuijse: "We hadden plenty vrije tijd en de klus was dan ook in 'no time' geklaard. Nu moest er nagedacht worden over de invulling van de vijver door waterplanten en drijvend gevogelte. Iemand kende een boer op Ameland die ganzen fokte. Bij die boer werd

toen een gans besteld. Harmen zou bij laag water met zijn Harvard op het strand landen waar de boer klaar zou staan met een gans in een jutezak. Zo gezegd, zo gedaan. De gans werd luid gakkend bij Harmen op schoot gelegd. Het dier bleek echter een slechte vlieger te zijn en werd op Harmens schoot –door angst of claustrofobie– luchtziek en demonstreerde dat door zich helemaal leeg te schijten en te kotsen. Tot afgrijzen van de vlieger was al dat spul tijdens de terugvlucht door de zak heengedrongen. Na zijn terugkeer op Twenthe taxiede Harm zijn toestel tot vlak voor onze barak, met open cockpitdak en zijn hand voor zijn neus. Nadat Harmen de motor had afgezet en wij naar hem toeliepen kwam ons een vreselijke stank tegemoet. Harmen overhandigde ons de doorweekte jutezak en klom uit de cockpit. Met enige walging hebben we bij de vijver de zak geopend waaruit toen een verformfaaide gans waggelde die direct het water in plonsde en zijn verenpak begon te ordenen. Na enige tijd vonden we dat onze gans vrouwelijk gezelschap nodig had en Harmen werd gevraagd opnieuw uit te rukken om een vriendinnetje voor onze eenzame gans op te gaan halen. Weer de boer op Ameland gebeld, waarna Harmen opnieuw zijn Harvard neerzette op het strand van Ameland. Nu nam hij de gans echter niet op schoot, maar zette het beest in een miniem bagagekluisje achter de cockpit. En ja hoor, ook deze gans werd luchtziek. Het kluisje werd later, tegen grove betaling, uitgemest door een dienstplichtig soldaat. Bij nader inzien waren we door die boer bij de poot genomen, want na enige tijd bleken we te beschikken over twee mannetjes en werd onze hoop op kuikentjes de bodem ingeslagen."

Na zijn dienstplicht vervuld te hebben vloog Siem Nieuwenhuijse nog jarenlang de wereld rond als vlieger bij de KLM. Over de belevenissen die hij daar meemaakte schreef hij het boek 'Pilot, gedurfde verhalen uit de cockpit'.

In de tijd dat Siem Nieuwenhuijse op de Meteor vloog, verloor hij door ongelukken vele collega's. Het was voor hem een ontroerende ervaring om hun namen terug te zien op het Gedenkteken Luchtvaardenden op Soesterberg. [Gerrit Boxem]



Regio Zuid-Holland smeedt band met 301 Squadron

AMBASSADEURS VAN DE LUCHTMACHT



Op 25 mei vierde de regio Zuid-Holland op de Vliegbasis Gilze-Rijen haar 55-jarige jubileum. Tijdens een korte plechtigheid in een van de hangaars van het 301 Squadron ondertekenden squadroncommandant luitenant-kolonel-vlieger Jorrit de Gruijter, regiovoorzitter Rolf de Winter en initiatiefneemster Marianne Vring een oorkonde die het officiële begin markeert van het project 'KNVOL 3.01', een samenwerkingsverband tussen de regio Zuid-Holland en de 'Redskins' van het 301 Apachesquadron.

door Willem Helfferich

Het project komt voort uit de wens van de regio nauwere banden aan te gaan met een operationele eenheid om zo meer inzicht te krijgen in het functioneren en de taken van dit squadron. Wederzijds betrokkenheid is de pijler waarop het project is gebaseerd. Beide kanten hebben daar voordeel bij. Enerzijds krijgt de regio meer aantrekkingskracht voor (nieuwe en jonge) leden door de mogelijkheid in de keuren te kijken bij een operationeel squadron, anderzijds verstevigt het de ambassadeursrol van de KNVOL voor de KLu doordat de leden beter kunnen uitdragen wat het nut en de noodzaak is van het belangrijke werk van de Luchtmacht. Dit moet zich vertalen in meer maatschappelijk draagvlak voor de Nederlandse defensie-inspanningen. Het belang dat de KLu aan het samenwerkingsverband hecht wordt goed weergegeven in het

De ondertekening van de oorkonde in een hangaar van 301 Squadron op 25 mei. V.l.n.r. regiovoorzitter drs. Rolf de Winter, initiatiefneemster en coördinator evenementen Marianne Vring en squadroncommandant luitenant-kolonel-vlieger Jorrit de Gruijter. [Foto's: WFH]

volgende bericht waarmee 301 Squadron naar buiten trad: "Op woensdag 25 mei is er geschiedenis geschreven. Het 301 Squadron heeft zichzelf verbonden met de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht', regio Zuid-Holland. Een 'first' voor de luchtmacht!"

Informatie delen

Het project heeft tot doel om Defensie, het 301 'Redskin' Squadron in het bijzonder, meer zichtbaar te maken. Wat doen de Redskins? Wat

komt er kijken bij het sleutelen aan een Apache? Hoe is het om te opereren in Mali? Door informatie te delen met de KNVOL weten de leden nog beter wat er speelt binnen een squadron. "De KNVOL-leden zijn ambassadeurs van de Luchtmacht; door de nauwe band kunnen zij nog beter uitdragen wat het nut en de noodzaak is van ons werk", aldus luitenant-kolonel-vlieger Jorrit de Gruijter, commandant van het squadron.



Bezuinigingen

Door de bezuinigingen bij de Koninklijke Luchtmacht heeft de regio Zuid-Holland sinds 1992 (Ypenburg) en 2005 (Valkenburg) geen operationele vliegbasis meer in de regio. Het vertrek van het Hoofdkwartier van de KLu van de Binckhorsthoof naar Breda-Prinsenbeek ontnam daarnaast de regio Zuid-Holland haar 'natuurlijke' vergaderlocatie en plaats van samenkomst voor de regiobijeenkomsten. Hierdoor was de binding met de Luchtmacht de laatste decennia moeizamer en 'afstandelijker' voor de regioleden én het bestuur geworden. Het beleven van de ambassadeursfunctie door de KNVOL werd hierdoor abstracter.

Marianne Vring, coördinator evenementen van de regio Zuid-Holland, kwam daarom met het idee een vliegende operationele eenheid te adopteren. Een heus 'adoptieplan' werd daartoe opgesteld.

Adoptieplan

In het plan werden vijf eisen geformuleerd waar de vliegende operationele eenheid aan zou moeten voldoen:

1. Historische band met Zuid-Holland
2. Geografisch dicht bij Zuid-Holland
3. Vliegend squadron gestationeerd in Nederland
4. Betrokken bij internationale vredes- en crisisbeheersingsoperaties
5. Aantrekkelijk voor de regioleden

Rechts: Squadroncommandant De Gruijter spreekt de aanwezige leden van de regio Zuid-Holland toe. Op de achtergrond kijkt kolonel-vlieger Pier Schipmolder toe, Chef Staf van het DHC. Hij werd door Marianne bedankt voor zijn enthousiaste steun voor het initiatief.

Na een grondige studie liet de regio zijn oog vallen op het Defensie Helikopter Commando en wel omdat een squadron van het huidige DHC in de periode 1945-1946 op (toen nog) Luchtmachtbasis Valkenburg gestationeerd was en in de periode 1957-1963 op Vliegbasis Ypenburg. Het DHC is daarmee de oudste thans nog bestaande operationele Luchtmachteenheid die een historische binding heeft met de regio Zuid-Holland. Een tweede reden is dat de Vliegbasis Gilze-Rijen geografisch gezien het dichtst bij de regio Zuid-Holland ligt. De overige punten spreken voor zich: DHC opereert grotendeels vanaf Vliegbasis Gilze-Rijen en neemt volop deel aan internationale operaties. De operaties van het Commando spreken zeer veel regioleden tot de verbeelding.

Uitbouw project

Nu het project in de steigers is gezet, zal de band tussen de regio en het squadron de komende periode onder meer via briefings, blogs, presentaties en wederzijdse bezoeken verder worden uitgebouwd. De samenwerking tussen de regio Zuid-Holland en het 301 Squadron is pas het begin. De andere regio's van de KNVOL kijken met veel interesse hier naar. Op basis van de ervaringen die deze samenwerking oplevert, volgen hopelijk meer samenwerkingsverbanden.

Rechts: De Gruijter overhandigt de squadronvlag aan initiatiefneemster Marianne Vring.



301 Squadron is uitgerust met de imposante AH-64D Apache. Op de jongste Luchtmachtdagen werd het toestel weer gedemonstreerd door het Apache Demo Team met de vliegers 'Kaas' en 'Wally'. Het is in deze tijd van bezuinigingen en hoge werkdruk helaas het enige demoteam van de KLu.



JACHTVLIIEGER IN EEN DAG



De grijze Blackshape prime draait voortdurend naar links en naar rechts, naar boven en beneden. Ik zit hem op zijn staart, de afstand is niet groter dan 40 meter. Hij probeert me kwijt te raken. Ik wil mijn wapens op hem richten om hem 'neer te schieten'. Buitenbocht, binnenbocht en dan de elleboog, daarop moet je je concentreren, waarbij de hand de tegenstander voorstelt. Het is wat je jachtvliegers ook altijd met gebaren ziet weergeven als ze vertellen over hun ervaringen. Ze zijn trouwens in de lucht ook gewend met gebaren te werken om elkaar duidelijk te maken wat ze willen. Dat kan ook via de radio, maar boven vijandelijk gebied wil je liever niet de vijand van je aanwezigheid op de hoogte brengen, natuurlijk. Bij de vliegschool Air Combat Europe (ACE) op vliegveld Lelystad kun je in een dag leren dogfichten zoals deze vorm van het luchtgevecht ook wel wordt genoemd. Het blijkt makkelijker dan je denkt.

door Willem Helfferich

Er is met de KLu afgesproken dat de air cadets vooral zullen vliegen in de in semi-militaire beschikking en met het Nederlandse roundel gespoten Blackshapes. [ACE/Frank Crebas]

Niet zomaar vliegen, maar zelf deelnemen aan een luchtgevecht, zelfs zonder vliegbrevet. Dat is toch onmogelijk? Niets is minder waar! De Nederlandse vliegschool Air Combat Europe (ACE) op vliegveld Lelystad biedt nu die ervaring voor het eerst in Europa aan.

ACE biedt particulieren, zowel amateurs als professionele vliegers, diverse programma's aan waarbij je eenmalig of voor langere perioden kunt trainen in het vliegen van *air combat*. Je krijgt twee uur theorie en wordt goed voorbereid. Ervaren (militaire) instructeurs, alle-

Erik 'Corny' Cornelisse, mede-oprichter van ACE: "Buitenbocht, binnenbocht en dan de elleboog, daarop moet je je concentreren, waarbij mijn linkerhand de tegenstander voorstelt." [Foto's: WFH]



maal met een F-16 achtergrond, begeleiden je waarbij ze dankzij hun militaire vorming veel strengere normen hanteren dan gebruikelijk is in de kleine luchtvaart. Ook kennen ze de benodigde tactieken op hun duimpje.

Dynamiek

Bij een luchtgevecht is het de bedoeling achter de tegenstander te komen om deze met het kanon of een mitrailleur neer te kunnen schieten. De tegenstander zal dat proberen te voorkomen door weg te draaien en op zijn beurt achter jouw staart aan te gaan. Je gaat dus met twee vliegtuigen de lucht in en de dynamiek van een ander toestel zo dicht om je heen geeft een goed beeld welke manoeuvres – met natuurlijk de nodige g-krachten – je moet uitvoeren om het gevecht te winnen. Daarbij vlieg je voorin omdat je in een echt luchtgevecht ook 'alleen' in de cockpit zit, natuurlijk nu wel met een instructeur achterin. Het verschil met een luchtgevecht in de F-16 is eigenlijk alleen dat gebruik wordt gemaakt van propellervliegtuigen die uiteraard niet zo snel kunnen vliegen, maar wel het voordeel hebben dat de draaicirkel veel kleiner is en je dus altijd zicht op elkaar houdt. "Omdat je zelf vliegt heb je ook minder kans om luchtziek te worden," doordat je kan anticiperen op de bewegingen," zegt Erik 'Corny' Cornelisse, mede-oprichter van ACE. Hij is reservist bij de Luchtmacht, *airboss* bij Frisian Flag en coördineert bij Landmachtoefeningen als *Air Liaison Officer* (ALO) de inzet van *airpower*. Hij is binnen het bestuur van de *Netherlands Air Cadets* (NLAC) verantwoordelijk voor alle Luchtmachtactiviteiten. Er is met de KLu afgesproken dat de air cadets vooral zullen vliegen in de in semi-militaire beschildering met het Nederlandse roundel geschilderde Blackshapes PH-4N3, PH-4N4 of PH-4P4 (ex PH-4M8).

ACMI

Net als in het echt is een *Air Combat Maneuvering Instrumentation* (ACMI) systeem beschikbaar met *datalink* en *live video stream* om op de grond het gevecht te volgen en een *kill* te valideren. ACE beschikt over zes fraai gestroom-

De tegenstander zal door weg te draaien proberen te voorkomen en dat je je wapens op hem kunt richten.



Bij een luchtgevecht is het de bedoeling dicht achter de tegenstander te komen om deze met het kanon of een mitrailleur neer te kunnen schieten. Instructeur Nick 'Fumes' de With zit zijn opponent dicht op de staart.



De PH-4N3, in semi-militaire beschildering en met het Nederlandse roundel, wordt hier gevlogen door Patrick 'Spout' Tuit, ex F-16 demovlieger van de KLu.



lijnde Blackshape prime vliegtuigen, waarvan drie in semi-militaire beschildering met het Nederlandse roundel. De toestellen behoren tot de z.g. *ultralight* klasse, zijn van kunststof, bijzonder wendbaar en ontworpen voor +6 tot -3 g. Met de standaardmotor van 100 pk die de tweebladige propeller aandrijft is de maximum snelheid 300 km/u. Niet de vliegers dragen een parachute, maar het toestel zelf beschikt over een valschermsysteem dat kan worden geactiveerd in noodgevallen. Leerling en instructeur zitten in tandem wat het 'militaire karakter' versterkt. ACE voert al haar vliegactiviteiten uit onder de vergunning van Zelf Vliegen. Een door het ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) erkend opleidingsinstituut.

Meer informatie: www.air-combat.eu of contact@air-combat.eu. Telefoon 085-3035228. Adres: Emoeweg 1, 8218 PC Lelystad Airport.



ILA 2016



De tweejaarlijkse Internationale Luft und Raumfahrt Ausstellung (ILA), gehouden aan de zuidwestkant van het nog altijd niet geopende Berlin Brandenburg International Airport, vond dit jaar plaats van 1 tot en met 4 juni. Daarmee was de show twee dagen korter dan voorheen. Met een teruglopende belangstelling van de industrie voor dit soort shows werd de ILA dit jaar nog meer dan voorheen gedragen door de deelnemende strijdkrachten, de Duitse Bundeswehr voorop.

door Arnaud Boxman

en Kees van der Mark

Volgens de organisatie is het verkorten van de beurs van zes naar vier dagen ingegeven door de wens van veel vakbezoekers. De trend dat fabrikanten steeds meer investeren in 1-op-1-contact met potentiële klanten ten koste van groots uitpakken op dit soort beurzen zal echter ook hebben meegespeeld. Daardoor wordt het steeds kostbaarder om een show als de ILA te organiseren. Ten opzichte van vorige edities lieten de statistieken van deze ILA op alle vlakken forse dalingen zien. Zo kwamen er 1.017 exposanten uit 37 landen naar Berlijn, tegenover 1.204 uit 40 landen in 2014. Het aantal getoonde vliegtuigen liep terug van 300 naar 200 en ook het bezoekerstotaal van 150.000 lag flink lager dan de 227.000 in 2014. Dat laatste valt natuurlijk deels te verklaren door de kortere duur en doordat de publieke dagen nu op een vrijdag en zaterdag vallen: de zondag waarop het publiek voorheen welkom was, werd net als een dag voor de vakbezo-

Nadat Airbus jarenlang vooral prototypen van de A400M toonde tijdens de ILA, kreeg het publiek dit jaar voor het eerst Luftwaffe-exemplaren te zien. Deze A400M vloog dagelijks voor, een tweede was in de static show te vinden. [Foto's: Arnaud Boxman, Pieter Davids en Kees van der Mark]

kers geschapt om de showduur te beperken. Als compensatie was de show op de zogeheten 'Long Friday' tot acht in plaats van zes uur 's avonds open voor het publiek.

Jarige Luftwaffe

Tijdens ILA 2016 was de Bundeswehr de grootste exposant. De Duitse strijdkrachten vulden dan ook een flink deel van het tentoonstellingsterrein. Een prominente rol was weggelegd voor de Luftwaffe, die dit jaar in zijn naoorlogse hoedanigheid zestig jaar bestaat. Veel van

de Luftwaffe-toestellen op de ILA droegen dan ook een '60 Jahre Luftwaffe'-logo. Op enkele uitzonderingen na toonde de Bundeswehr alle momenteel in gebruik zijnde typen in de static show.

Ook in het vliegprogramma was de Bundeswehr nadrukkelijk vertegenwoordigd. Aan een gecombineerde *air power demo* en daarop volgende *Luftparade* namen negentien toestellen van de Luftwaffe en Heeresflieger deel. Luftwaffe Eurofighter EF2000's – de Duitsers gebruiken de naam Typhoon niet vanwege de negatieve as-

De 60-jarige Luftwaffe gaf in Berlijn dagelijks een demonstratie met deze Eurofighter EF2000, die kort voor de ILA in verjaardagskleuren was gespoten.



Eén van de negentien Bundeswehr-toestellen die dagelijks aan een 'air power demo' deelnamen was deze NH90 Tactical Transport Helicopter (TTH) van het Internationales Hubschrauberausbildungszentrum (IntHubschrAusbZ) in Bückeburg

sociatie met het gelijknamige Britse toestel uit de Tweede Wereldoorlog – vlogen een scenario met Tornado's, een C-160D Transall, een A400M, een A310 Multi-Role Tanker/Transport (MRTT) en twee CH-53G's, samen met NH90 TTH's (Tactical Transport Helicopters), Tiger-gevechtsheli's, een UH-1D en een Bo-105P van de Heeresflieger. Daarnaast was de dagelijkse solodemonstratie van een Eurofighter van Taktisches Luftwaffengeschwader 74 uit Neuburg in een speciale jubileumbeschildering voor velen een hoogtepunt. Dit door kunstenaar Walter Maurer ontworpen schema werd net op tijd voor de ILA op de Eurofighter gespoten. Hoewel de Luftwaffe regelmatig Eurofighters voorziet van *special tails*, gebeurt het zelden dat (vrijwel) het gehele toestel zo'n *Sonderlackierung* krijgt, zoals de Duitsers dat zo mooi noemen.

Atlas

Een type dat voor het eerst in Luftwaffe-kleuren op de ILA werd getoond was de Airbus A400M Atlas. Ten tijde van de show had Lufttransportgeschwader 62 op de vliegbasis Wunstorf er drie in gebruik, op 13 juli volgde de vierde. Het eerste toestel, afgeleverd op 19 december 2014, vloog dagelijks voor in Berlijn, het tweede stond in de static. Tijdens de ILA wilde Airbus niet speculeren over mogelijk nieuwe A400M-orders, maar gaf de Europese luchtvaartgigant wel aan het gevoel te hebben dat de problemen met de *gearbox* van de A400M grotendeels achter de rug zijn. Airbus presenteerde in Berlijn een aantal positieve ontwikkelingen: er zijn al acht A400M's in gebruik bij de Britse Royal Air Force (RAF) en het eerste Spaanse toestel is afgebouwd. Helaas werden die in de weken na de beurs alweer getemperd door berichten van de gezaghebbende Der Spiegel dat de eerste twee Luftwaffe-toestellen aan de grond stonden. De 54+01 zou na 365 vlieguren al extreem veel slijtage in een *gearbox* hebben, bij de 54+02 zou dit na 189 uren al het geval zijn geweest. Ook bij de RAF zou een toestel al na 150 uur de hangaar in hebben ontmoet. Opvallend genoeg doen de problemen zich telkens voor bij een rechtsdraaiende motor; de A400M is als enige type uitgerust met twee tegengesteld draaiende motoren en dus ook propellers aan elke vleugel. De Luftwaffe heeft 53 A400M's besteld ter vervanging van de verouderde C.160D Transall-vloot. Daarvan komen er door veranderde behoeften en bezuinigingen maar 40 in dienst, de overige 13 zijn bestemd voor doorverkoop. Volgens recente berichten krijgt de Luftwaffe dit jaar overigens niet de geplande negen, maar slechts vijf A400M's geleverd.

Bundeswehr-helikopters

Op helikoptervlak gebeurt er ook het nodige bij

Het Duitse Stemme ontwikkelde deze Q01 samen met Qatar als relatief licht ISR (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance)-platform. Het type vloog afgelopen november voor het eerst.



De Airbus Helicopters H145M is een nieuw type binnen de Luftwaffe, dat voor special forces-operaties wordt ingezet door Hubschraubergeschwader 64 op Laupheim.



Grob hoopt met de G 520NG, een nieuwe versie van deze G 520T tweezitter, hoge ogen te gooien in de ISR-markt als alternatief voor High-/Medium-Altitude Long Endurance (HALE/MALE) Unmanned Aerial Vehicles (UAV's).

de Bundeswehr. Sinds de takenruil met de Heeresflieger per 2013 opereert de Luftwaffe niet meer met de UH-1D en NH90. De CH-53G ging juist over van landmacht naar luchtmacht. Deze zware transporthelikopters zijn nu zo'n 45 jaar in dienst. Ondanks meerdere updateprogramma's gaan de jaren tellen voor de 66 nog operationele heli's. Sikorsky's gedooide opvolger, de CH-53K, vloog voor het eerst op 27 oktober 2015 en zit nu volop in het testprogramma. De aanwezigheid van zowel een Britse als Amerikaanse Chinook in Berlijn doet vermoeden dat Boeing de CH-47 ook nog steeds kansen toedicht. Tijdens ILA 2010 sprak Boeing nog over een vergrote Chinook, plannen die een stille dood zijn gestorven. Later dit jaar moet meer duidelijk worden over de kandidaat-opvolgers van de CH-53G. De behoefte van de Luftwaffe ligt waarschijnlijk rond de veertig helikopters. Contractondertekening is voor 2018 gepland, de eerste leveringen in 2022. In 2025 zou de CH-53G dan uitgefaseerd moeten zijn.

Een helitype dat momenteel instroomt bij de Luftwaffe is de Airbus Helicopters H145M. Het vierde van vijftien in 2013 bestelde exemplaren van deze op de civiele EC145T2 gebaseerde militaire heli was in Berlijn te zien. Ze dienen ter ondersteuning van het Kommando Spezialkräfte (KSK) – de Duitse *special forces* – en worden net als de CH-53G's gevlogen door *Hubschraubergeschwader 64* op Laupheim. Van deze tweemotorige heli zijn de eerste twee geleverd in december 2015, waarbij Airbus Helicopters niet genoeg kon benadrukken dat zij erin waren geslaagd op tijd, binnen budget en volgens specificaties te leveren. De Duitse H145M's hebben een *fast roping*-systeem, vrachthaak, *door guns*, extra bepantsering en een elektronisch zelfbeschermingssysteem.

Ook bij de helikoptervloot van de Marineflieger gaan de jaren tellen. De ruim veertig jaar oude Sea Kings worden tussen 2019 en 2023 vervangen door NH90 NTH's (*Naval Transport Helicopters*), door de Duitsers aangeduid als Sea Lion. De eerste van achttien in maart 2015 bestelde exemplaren is al gezien bij de fabrikant in Donauwörth en maakt naar verwachting komend najaar zijn eerste vlucht. De eerste Lynx-helikopters zijn inmiddels ook 35 jaar oud. Over de opvolging moet nog een besluit vallen. Het zal dan ook geen toeval zijn dat Leonardo Helicopters, voorheen bekend als Agusta Westland, drie AW159 Wildcat HMA2's van de Royal Navy naar de ILA stuurde. Twee Wildcats van het displayteam Black Cats vlogen dagelijks voor, de derde stond in de static show.

ISR-platforms

Twee Duitse fabrikanten grepen ILA 2016 aan om hun ISR (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*)-platforms te promoten.

De Poolse luchtmacht kwam naar de ILA met twee MiG-29's, een C-295M, een M-28B/PT en deze Sukhoi Su-22UM3K van 21. Baza Lotnictwa Taktycznego (Swidwin).



Airbus Helicopters toonde in Berlijn de Bluecopter Demonstrator, een op de H135 gebaseerde heli die veel efficiënter en milieuvriendelijker is dan de huidige generatie helikopters.





We keep you off the ground

YOUR MILITARY SUPPLY CHAIN PROVIDER

One-Stop-Shop for Military Aviation

Flexible Innovative Military
Logistics Solutions

A full Supply Chain Management Service portfolio package

We understand your needs for flexible and customized service

An Avio-Diepen Company

AD-S&Co b.v. • J. Keplerweg 16 • 2408 AD Alphen aan den Rijn • The Netherlands
Tel. +31-(0)172-449777 • Fax +31-(0)172-449785

www.adsco.nl

IPMS NEDERLAND EURO SCALE MODELLING ZATERDAG 29 OKTOBER 2016



10.00 - 17.00 uur

Plastic modelbouw op 1 km tafels!
NBC-Congrescentrum, Blokhoeve 1, Nieuwegein, NL

Toegangsprijs € 6,00, kinderen t/m 12 jaar gratis

WWW.EUROSCALEMODELLING.NL

www.ipms.nl

esm@ipms.nl

Omdat niemand zonder vrienden kan...

De beste vrienden van de Koninklijke Luchtmacht
zijn lid van de Koninklijke Nederlandse Vereniging

**Onze
LUCHTMACHT**



www.onzeluchtmacht.nl



Onze
LUCHTMACHT



Een Airbus A400M Atlas van Lufttransportgeschwader 62 op de vlucht



gbasis Wunstorf, juni 2016. Foto: Kees van der Mark

Everywhere it matters, we deliver

SPACE

Voor de ruimtevaart optimaliseren we telecommunicatie, observatie en navigatie

DEFENSIE

Onze producten bieden ondersteuning aan de strijdkrachten bij het verzamelen van informatie waardoor de inzet geoptimaliseerd wordt

LUCHTVAART

Onze producten maken het vliegverkeer veiliger, schoner en plezieriger voor reizigers

VEILIGHEID

Onze geïntegreerde oplossingen bieden bescherming van gevoelige data en infrastructuur

TRANSPORT

Dankzij onze producten kunnen vervoermaatschappijen hun klanten soepel en efficiënt van dienst zijn

Op het gebied van veiligheid is Thales één van de meest innovatieve bedrijven ter wereld. We bieden alle krijgsmachtonderdelen en civiele hulpdiensten de middelen om hun taken optimaal te kunnen uitvoeren. Onze producten kunnen overal ter wereld worden ingezet op vrijwel ieder type platform: te land, ter zee en in de lucht.



THALES
Together • Safer • Everywhere



1



2



3



4

1. Onder de Amerikaanse toestellen die dit jaar op het ILA-terrein stonden was deze Rockwell B-1B Lancer van de 28th Bomber Wing/34th Bomb Squadron op Ellsworth Air Force Base, South Dakota.

2. Deze A310-304, tot enkele jaren geleden als VIP-vliegtuig in dienst bij de Duitse Luftwaffe, doet sinds mei vorig jaar dienst bij Novespace. Tijdens parabolische vluchten kunnen aanstaande astronauten gewichtloosheid ervaren en wordt onderzoek gedaan.

3. Eén van de historische toestellen die op de publieke dagen vlogen was deze Fouga CM.170 Magister, die al jaren in het Duitse warbird-circuit vliegt, maar tot nu toe geen reguliere bezoeker van de ILA was.

4. Van de succesvolle Airbus Defence & Space C295M waren in Berlijn drie exemplaren aanwezig: een elk uit Tsjechië en Polen en deze Portugese van Esquadra 502 'Elefantes' op de vliegbasis Montijo.

Zo hoopt Grob met de NG-versie van de G520T opnieuw een gooi te doen naar militaire orders. De volledig van composietmaterialen gebouwde G520 Egrett II werd al in 1991 gecertificeerd. De Luftwaffe kocht er in 1992 negen, maar die order werd het jaar erop weer afbesteld omdat de bedreigingen waartegen het toestel zou worden ingezet leken te zijn verdwenen. Andere militaire orders bleven uit en uiteindelijk zijn maar zes G520's gebouwd, waaronder een G520T tweezitter. Die dienden onder meer bij onderzoeksinstellingen in de VS en Australië. Grob kocht de G520T in 2014 terug en gebruikt het toestel nu als prototype voor de G520NG. Deze 'poor man's satellite' kan tot 7,5 uur op een hoogte van 45.000 voet (bijna 14 km) vliegen met zo'n 1.000 kilo aan missieapparatuur. Daarmee kan de G520NG een interessant alternatief zijn voor High- en Medium-Altitude Long Endurance (HALE/MALE) Unmanned Aerial Vehicles (UAV's). Dat laatste geldt ook voor de Stemme Q01. Reiner Stemme Utility Air Systems werkte anderhalf jaar in relatieve stilte aan het toestel, dat primair is ontwikkeld voor de strijdkrachten van Qatar. Stemme is sinds 1984 wereldwijd bekend als producent van motorzwevers. In 2013 begon Reiner Stemme een nieuw bedrijf voor het ontwikkelen en produceren van betaalbare high-performance vliegtuigen voor airborne ob-

servation. De Q01 maakte in november 2015 zijn eerste vlucht. Het toestel heeft een *payload* van maximaal 1.000 kilo en een plafond van 30.000 voet (ruim 9 km). Als Optionally Piloted Vehicle (OPV) kan de Q01 onbemand of bemand – met alleen een vlieger of een vlieger en operator – vliegen. Bemand kan het toestel twaalf uur in de lucht blijven, onbemand tot vijftig uur. Er wordt nog gewerkt aan een *crew rest*-ruimte achter de cockpit, waardoor langere bemande vluchten mogelijk zijn. De Q01 heeft een Thales Searchmaster *multi-role surveillance radar*, WESCAM MX-20 elektro-optisch/infrarood-systeem en specifieke apparatuur voor (maritieme) grensbewaking en (wapen)smokkelbestrijding. Dankzij slim gebruik van kunststoffen heeft de Q01 een bescheiden startgewicht van 2.750 kilo.

Bluecopter

Zoals gezegd stond de ILA ook in het teken van innovatie. Een voorbeeld daarvan is de Bluecopter, een door Airbus Helicopters geïnitieerd en gefinancierd project dat in juli 2015 werd gepresenteerd als poging om een zo efficiënt en milieuvriendelijk mogelijke helikopter te ontwerpen door meerdere innovatieve technieken samen te voegen. Uitgangspunt voor deze *technology demonstrator* was de H135, een populaire tweemotorige lichte heli. Ten opzichte van de

standaard H135 is de brandstofconsumptie met 40% en het geluid met 10 decibel gereduceerd, terwijl de nuttige lading toenam. Onder meer de Advanced Fenestron-staartrotor en de hoofdrotorkop zijn van een nieuw ontwerp, evenals de Blue Edge-rotorbladen. Tijdens de normale vlucht kan de heli in de 'eco-mode' op één motor vliegen. De Bluecopter is zelfs gespoten in lak op waterbasis. Verder is overal met de aerodynamische kaasschaaf gewerkt, wat ontwerpers moet prikkelen om ook voor toekomstige heli's nieuwe technieken toe te passen. Innovatie kwam op de ILA ook tot uitdrukking in het eerste vrijwel geheel 3D-geprinte vliegtuig in de stand van Airbus. De onbemande THOR (Testing High-tech Objectives in Reality) weegt ruim twintig kilo en is bijna vier meter lang. Het printen van de onderdelen kostte bijna een maand. Alleen de elektrische motoren en enkele besturingsonderdelen zijn niet geprint. Het vliegtuigje, dat in november 2015 voor het eerst vloog, dient als *testbed* voor toekomstige technologieën. Dat dit deels al realiteit is blijkt wel doordat in de meeste moderne verkeersvliegtuigen al 3D-geprinte onderdelen zitten. Airbus toonde op de ILA trouwens ook de A320neo en A350XWB, twee verkeersvliegtuigen waarin veel met innovatieve technologieën wordt gewerkt.



In 1992 was Ypenburg de eerste vliegbasis die vanwege bezuinigingen werd gesloten

VLIEGBASIS YPENBURG

Het vliegveld Ypenburg werd in 1936 geopend als een vliegterrein voor sportvliegers. Drie jaar later werd het gevorderd en nam de Luchtvaartafdeling (LVA) er zijn intrek. Op 10 mei 1940 werd het door Duitse parachutisten veroverd en daarna door Nederlandse troepen weer heroverd. Na de oorlog was het een civiel vliegveld, tot het in 1955 als vliegbasis door de KLu in gebruik werd genomen. De vliegoperaties konden vanwege de benodigde voorbereidingen echter pas in december 1957 beginnen. In 1968 werd de basis als reserve aangewezen (Prior Permission Required (PPR)), slechts in gebruik t.b.v. regeringsvluchten, het Koninklijk Huis en Avio-Diepen (in 1954 overgenomen door Fokker). In 1992 werd de basis definitief gesloten en werd het terrein bestemd voor de Vinexwijk Ypenburg.

door Willem Helfferich

Het oude luchthavengebouw werd in de jaren 1970-1980 gebruikt als Luchtmachtstafschol (LSS) voor de opleiding van hogere officieren.

Van 1994-2010 heeft het gebouw dienst gedaan als projectbureau en informatiecentrum voor nieuwe bewoners van de Vinexwijk Ypenburg die op het terrein van de voormalige vliegbasis werd gebouwd. Het stationsgebouw, de directeurswoning en de verkeerstoren (op Nootdorps grondgebied) staan er nog en de gebouwen van het voormalige militaire kamp en de oude ingang aan de Brasserskade in Nootdorp zijn verbouwd en daar is nu het Instituut Defensie-leergangen (IDL) gevestigd.

Gebouwen gerenoveerd

Prof.mr. Pieter van Vollenhoven heeft op donderdagmiddag 26 mei het gerestaureerde stationsgebouw en dat van de Nederlandse Luchtvaartafdeling van vliegveld Ypenburg geopend. Hij is er ooit op 2 juli 1968 beëdigd in aanwezigheid van H.K.H. Koningin Juliana. Hij was toen ingedeeld als vlieger bij 298 Squadron.

Hij verrichtte de opening symbolisch met een 'sleutel' die vanuit een SA341G Gazelle (bouwjaar 1975) op het dak van het stationsgebouw werd neergelaten en door studenten van de Delftsche Studenten Weerbaarheid (anno 1890) - gekleed in verschillende Luchtmachtuniformen - werd aangepakt. De oorspronkelijke sleutel werd na de Slag om Ypenburg op 10 mei 1940 nooit teruggevonden.

Na de sluiting van het vliegveld in 1992, werden



Prof.mr. Pieter van Vollenhoven heeft op donderdagmiddag 26 mei de gerestaureerde gebouwen van vliegveld Ypenburg geopend. Hij verrichtte de opening symbolisch met een 'sleutel' die vanuit een SA341G Gazelle (bouwjaar 1975) op het dak van het stationsgebouw werd neergelaten en door studenten van de Delftsche Studenten Weerbaarheid (anno 1890) - gekleed in verschillende Luchtmachtuniformen - werd aangepakt. De oorspronkelijke sleutel werd na de Slag om Ypenburg op 10 mei 1940 nooit teruggevonden. Links de verkeerstoren van het oorspronkelijke vliegveld Ypenburg. [Foto's: WFH]

in 2009 de stationsgebouwen aangekocht door BOEi, een organisatie die zich richt op het herbestemmen en daarmee het behouden van cultureel erfgoed in Nederland. Het luchthavengebouw is een ontwerp van de architecten Brinkman en Van der Vlugt - ook bekend van de Van Nellefabriek in Rotterdam - en is een voorbeeld

van het zogenaamde 'Nieuwe Bouwen'.

Op de volgende pagina's een terugblik in foto's op de jaren 1955 -1992 dat Ypenburg als vliegbasis door de Koninklijke Luchtmacht werd gebruikt.



Op 17 november 1982 vergaderde in het stationsgebouw van Vliegbasis Ypenburg het Hoofdbestuur van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' met haar Algemene Raad in aanwezigheid van beschermheer Z.K.H. Prins Bernhard. V.l.n.r. voorzitter Jan Flinterman, de voorzitter van de regio ZH/Z Dick Bakker, de beschermheer en Herman Doppenberg, vice-voorzitter.





In de jaren na de oorlog was de ILSY (Internationale Luchtvaartshow Ypenburg) een veelbezocht evenement. De MLD stuurde daarvoor bijvoorbeeld Firefly FR.Mk.IV's (foto 1) en Sea Otter Mk 2 vliegboten (foto 2) naar Ypenburg. [Archief WFH]

Een L-21B Super Cub, een AT-16-ND Harvard IIB en een Fokker S.14 Machtrainer op het grote platform van Ypenburg (foto 3). [Archief WFH]

In december 1957 worden 298 en 299 Squadron op Ypenburg geplaatst met H-23B Raven helikopters (foto 4) en L-18C Super Cubs (foto 5). 299 Squadron verhuist in oktober 1962 naar Deelen vanwege de oprichting van 300 Squadron. 298 Squadron volgt in juni 1963. [Archief WFH]

L-20A Beavers komen in 1957 naar Ypenburg als 334 Squadron daar wordt gestationeerd. In oktober 1966 gaan ze over naar 300 Squadron (foto 6). 300 Squadron verlaat in september 1968 Ypenburg. [Archief WFH]

In maart 1959 wordt de SAR/TAR-vlucht met Alouette II helikopters bij 298 Squadron op Ypenburg ingedeeld (foto 7). [Archief WFH]





8



9



10

Als Valkenburg tot Marinevliegbasis wordt omgedoopt, komt 334 Squadron met haar Dakota's en Beavers naar Ypenburg. Daar wordt in juli 1960 de eerste Fokker F.27 ontvangen. Tot de aanwijzing als reservebasis in 1968 zullen de 12 Friend- en Troopships op Ypenburg gestationeerd blijven (foto 8).

Avio-Diepen verzorgt ook de aflevering van voormalige Royal Air Force (RAF) Canadair CL-13B Sabre Mk 4's aan de luchtmacht van Joegoslavië (foto 10). [Archief WFH]

De ligging van Ypenburg bij regeringshoofdstad Den Haag zorgt voor regelmatig bezoek van transportvliegtuigen met bezoekers, zoals deze Dakota van het Deense Eskadrille 721 (Vaerløse) (foto 9), Hunting Pembroke C.54 van de Westduitse Flugzeugführerschule-S te Wunsdorf (foto 11) of USAF Convair VT-29B Samaritan (foto 12).

Zowel de Deense (foto 13) als de Noorse luchtmacht (foto 14) lieten hun Republic RF-84F Thunderflash fotoverkenningsvliegtuigen door Avio-Diepen groot onderhoud geven. [Archief WFH]



11



12



13



14



Een nevelgrijze Lockheed F-104G Starfighter van 323 Squadron in onderhoud bij Avio-Diepen (foto 15). [Archief WFH]



Ook de F-84F Thunderstreaks van de KLu gingen voor groot onderhoud naar Avio-Diepen op Ypenburg (foto 16). [Archief WFH]

Het groot onderhoud aan de Noorse F-104G Starfighters, die waren gestationeerd op Bodø, vond eveneens plaats bij Avio-Diepen (foto 17). [Archief WFH]



In mei 1970 vond op de reeds 'slapende' Vliegbasis Ypenburg toch nog een Search and Rescue (SAR) helimeet plaats, waaraan onder meer deelnamen deze Agusta-Bell AB 204B/11UH-1 van VSQ 7 (MLD, MVK Valkenburg) (foto 18); Alouette III van het Deense marinesquadron (foto 19); Westland Whirlwind HAR.10 van het Britse 22 Sqn (foto 20) en UH-1B van het Noorse 720 Skv, Rygge (foto 21). De kerktoeren op de foto's 19 en 20 staat in Nootdorp.



De NAVO, net op tijd wakker?

In februari j.l. schreef de Britse Daily Mail een artikel met de kop 'How Putin's Russia could overrun The Baltic states in THREE DAYS: US war planners say NATO has been caught napping and would be hopelessly outgunned'. Wargames zouden hebben aangetoond dat het bondgenootschap een Russische grondaanval op de drie Baltische landen niet kan pareren. De keuze zou dan zijn tussen toegeven of een nucleair antwoord, geen van beide aantrekkelijke opties. Niet toevallig vond medio juni in Polen en het Balticum de grote NAVO-oefening Anakonda-2016 plaats, waar aan 24 landen meededen.

In 2004 traden Estland, Letland en Litouwen toe tot zowel de EU als de NAVO. De drie landen hebben veel gemeen, met name hun geschiedenis, maar zijn ook zeer verschillend van elkaar. Met hun bescheiden omvang, territorium en bevolking, zijn zij moeilijk te verdedigen in het geval van Russische westwaartse agressie. Vraag is of de NAVO wel in staat is artikel 5 (een aanval op de één is een aanval op allen) met succes in werking te kunnen stellen. De NAVO kan wel voldoende airpower inbrengen, maar luchtsteun aan de zwakke landstrijdkrachten zou futiel zijn. Op zijn minst zeven brigades met tanks en artillerie tegen jaarlijkse kosten van 2,7 miljard dollar zouden een verschil kunnen maken.

Een buzz-woord is tegenwoordig A2AD: area access/area denial. Dat wil zeggen dat de toegang tot een gebied kan worden ontzegd, een strategische kwestie, en dat bewegingen binnen het theater ('de regio') kunnen worden gehinderd, een operationele kwestie. De kaart van het Balticum laat in het zuidwesten de oblast Kaliningrad zien, een Russische enclave ingeklemd tussen Polen en Litouwen, met een grootte van bijna een kwart van het territorium van Litouwen. Daarin heeft Rusland voldoende wapensystemen opgesteld om A2AD te bereiken. Met name de mobiele luchtverdedigingssystemen S-300 (SA-10) en S-400 (SA-21) met een bereik tot 500 km zijn voor NAVO-luchtstrijdkrachten een harde noot om te kraken. Die luchtverdediging moet worden gezien in samenhang met de inzet van andere Russische wapensystemen, zoals de SS-26 (een grond-grondraket met een bereik van eveneens 500 km), zee-, lucht- en landstrijdkrachten. Denk verder aan cyber en space, kortom alle domeinen op militair-strategisch gebied. Alleen de Poolse artillerie kan die Russische systemen aanpakken, maar die vormt uiteraard een doelwit: stationering van Patriots in Noord-Polen volgt in 2017. Aan de lijstjes met tekortkomingen in de NAVO is dan ook recent ground based air defence toegevoegd. De F-35 zou ook dankzij zijn ISR (intelligence, surveillance and reconnaissance) die Russische systemen kunnen vinden en dankzij zijn stealth die kunnen aanvallen, maar dan moet zo'n aanval wel met een redelijke formatie worden uitgevoerd, want Russische missiles

schijnen individuele bommen uit de lucht te kunnen plukken. Duidelijk is dat de F-16 bij zo'n aanval hoogstens kan escorteren. Hoe zet de NAVO zich verder schrap? Na een lange periode van ontspanning zijn de Russische militairen in het NAVO-hoofdkwartier naar huis gestuurd. Alleen de Russische ambassadeur zetelt nog in Brussel. Deze volgt met argusogen de intensivering van de politiek-militaire samenwerking met Zweden en Finland. Zweden heeft, net als de meeste NAVO-landen, zijn defensie verwaarloosd, maar Finland is zich blijven inspannen. De echte afschrikking, een begrip dat in de Koude Oorlog vaak werd gebezigd, moet van de Amerikanen komen. Bij een verrassingsaanval komen die echter te laat, van de Europese landen kan alleen Polen meteen een redelijke bijdrage leveren.

Duitsland wordt gewantwoord. Oud-Bondskanselier Schröder meent dat de NAVO met Anakonda-2016 te weinig rekening houdt met de Russische gevoelens over de Duitse aanval op Rusland in 1941, precies 75 jaar geleden. De gevoelens van de Duitse socialisten gaan gauw richting 'appeasement', het doen van concessies vooraf.

Een geloofwaardige afschrikking behelst niet alleen conventionele wapens, maar ook nucleaire. De NAVO is per slot van rekening ook een nucleair bondgenootschap. Daarom is het belangrijk dat Nederland een opvolger

van de F-16 kan presenteren die met (nieuwe) tactische kernwapens inzetbaar is. Nucleaire afschrikking werkt echter alleen in combinatie met voldoende conventionele middelen. Conventioneel staat de NAVO weliswaar niet stil, maar is het tijdig en is het genoeg? Er is nu een permanente missie gericht op ISR en kleine hoofdkwartieren vormen de ophangpunten voor landeenheden die permanent of tijdelijk deel uitmaken van een netwerk dat een eerste aanval moet kunnen opvangen. De Baltische landen zijn (wat laat) bezig met de oprichting van in totaal vier brigades. Dat klinkt beter dan het materieel van een handjevol bataljons opslaan in mobilisatiecomplexen, zoals nu gebeurt. Je moet dan maar afwachten of Russische bommenwerpers die complexen niet eerder uitschakelen dan dat het personeel van die bataljons kan worden ingevlogen. Op materieelgebied is een grote inhaalslag nodig om de Russen af te schrikken. Tijdens de NAVO-top van 2015 in Wales is afgesproken dat de lidstaten 2% van hun nationaal inkomen aan defensie moeten besteden, maar dat zou voor Nederland bijvoorbeeld ongeveer een verdubbeling van het defensiebudget betekenen. Die stap is veel te groot, je hoort nu Haagse pleidooien voor een verhoging tot het NAVO-gemiddelde. Er is dus nog veel bondgenootschappelijke daadkracht nodig en of de NAVO op tijd wakker is geworden blijft voorlopig een open vraag.

Commentaar: ac.tjepkema@gmail.com



F-35 FWIT

Op de vliegbasis Leeuwarden wordt sinds 1984 door Defensie de F-16 Fighter Weapon Instructor Training (FWIT) georganiseerd. Dat gebeurde in eerste instantie voor de EPAF-landen België, Denemarken, Nederland en Noorwegen. Portugal werd later de vijfde deelnemer. Volgens Defensie is het nut van de F-16 FWIT binnen het oefen- en trainingsprogramma onomstreden.

Zoals bekend, schaffen zowel de Noorse als de Nederlandse luchtmacht de F-35A aan. Om de FWIT straks te kunnen voortzetten met het nieuwe toestel, hebben de commandanten van de Noorse en Nederlandse luchtmacht, respectievelijk generaal-majoor P.E. Rygg en luitenant-generaal A. Schnitger op 5 mei met dat doel voor ogen een intentieverklaring getekend.

Nu de Denen ook voor de F-35A hebben gekozen lijkt deelname aan de F-35A FWIT voor hen ook een logische stap.

[Theo van Geffen en Sandor Kocsis]

Nieuwe Commandant Luchtmacht

Op unieke wijze heeft luitenant-generaal-vlieger Alexander Schnitger op vrijdag 10 juni het commando over de Koninklijke Luchtmacht overgedragen aan zijn opvolger, luitenant-generaal-vlieger Dennis Luyt. Uniek, omdat dat voor het eerst plaatsvond op een open dag en ten



Vrijdag 10 juni: luitenant-generaal-vlieger Alexander Schnitger (links) overhandigt het vaandel van de Koninklijke Luchtmacht aan zijn opvolger, luitenant-generaal-vlieger Dennis Luyt op de startbaan van de Vliegbasis Leeuwarden en in het zicht van het veelkoppig publiek. [WFH]

aanschouwe van een veelkoppig publiek. Ook bijzonder was dat zowel Schnitger als zijn opvolger in hun toespraken de tekorten in materieel, mensen en trainingsmogelijkheden van Defensie aanroerden. Daardoor kregen de 110.000 bezoekers de boodschap van de meest betrokkenen uit de

eerste hand. Minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert noemde de scheidende commandant een man met een vliegerhart die steeds aan innovatie werkt en alles ter discussie durfde te stellen, vaak tegen de stroom in. Onder zijn leiding zijn de luchtmacht op vele fronten in-

gezet, zoals in Afghanistan, Mali, Irak en Syrië, missies die veel van de Luchtmacht hebben gevraagd, maar "u aarzelde nooit uw nek uit te steken en dat heeft onze organisatie veel goeds gebracht."

De minister noemde de aankomst van de twee eerste F-35's op Nederlandse bodem "een absoluut hoogtepunt", waaruit blijkt dat ze volledig achter het nieuwe jachtvliegtuig staat. [WFH]

Crash Patrouille Suisse

Tijdens het oefenen van het Zwitserse demoteam Patrouille Suisse voor de Luchtmachtdagen op de Vliegbasis Leeuwarden is een van de zes Northrop F-5E Tiger jachtvliegtuigen van het team neergestort bij het dorp Bitgum. Dat gebeurde op donderdagmiddag 9 juni rond 16.20 uur, nadat het toestel van Hauptmann (kapitein) Michael Duft in botsing was gekomen met de F-5E van Hauptmann Rodolfo Freiburghaus. Kapitein Duft wist zijn stuurloze toestel tijdig te verlaten met behulp van de schietstoel. Hij kwam terecht in een kas van een paprikateler aan de rand van het dorp, waarbij hij gewond raakte aan zijn voet en snijwonden opliep door de val door het glazen dak. Zijn toestel (staartnummer J-3086) kwam grotendeels terecht in een vijver direct naast het kassencomplex. De brand die daarbij ontstond is geblust door blusploegen van Brandweer Fryslân en de vliegbasis. Hoewel delen van het vliegtuig naast en in de kas terecht kwamen, raakte op de grond niemand gewond. Vlieger Duft is in het ziekenhuis behandeld voor zijn verwondingen.

Het andere betrokken toestel (staartnummer J-3088) raakte bij de botsing een groot deel van de rechter achtervleugel kwijt, terwijl ook de flap aan de rechterzijde beschadigd raakte. Vliegend op middelbare hoogte onder begeleiding van de leider van het team, kapitein Simon Billeter, voerde Freiburghaus gedurende zo'n twintig minuten een reeks checks uit om vast te stellen in hoeverre zijn beschadigde Tiger bestuurbaar bleef, ook bij de landingssnelheid. Dat gebeurde aanvankelijk boven zee en later boven de vliegbasis. Uiteindelijk zette Freiburghaus de F-5E om 16.39 uur veilig aan de grond, gevolgd door Billeter. De andere drie toestellen waren op

Ton van Andel



MET JOUW HOOGTEVREES KAN JE BETER NAAR DE LANDMACHT GAAN



Northrop F-5E Tiger J-3086 van het Zwitserse demoteam Patrouille Suisse stortte op 9 juni neer bij het Friese Bitgum. Het toestel is hier eerder die dag te zien op de Vliegbasis Leeuwarden, tijdens wat achteraf de laatste landing zou blijken. [Kees van der Mark]

dat moment al geland. Overigens heeft de Patrouille Suisse een goede reputatie op gebied van vliegveiligheid: in het 52-jarige bestaan was dit de eerste maal dat het team een vliegtuig verloor door een ongeval.

Direct na de crash ging de vliegbasis op status 'Black', maar kort na de landing van de Zwitsers werd het normale vliegverkeer hervat. Daardoor konden vliegtuigen die op dat moment richting Leeuwarden vlogen voor hun deelname aan de Luchtmachtdagen, daar gewoon landen. Bij een persconferentie op donderdagavond, waarbij onder meer Commandant Vliegbasis Leeuwarden kolonel-vlieger Denny Traas en burgemeester van Leeuwarden en bestuursvoorzitter van Veiligheidsregio Fryslân Ferd Crone aanwezig waren, werd de beslissing toegelicht om de Luchtmachtdagen als gepland door te laten gaan. Uiteraard werd het optreden van het Zwitserse team wel uit het vliegprogramma geschrapt. De vijf onbeschadigde toestellen (inclusief een reserve) vlogen op maandag 13 juni terug naar thuisbasis Emmen bij Luzern. De J-3088 bleef achter en zal naar verwachting op Leeuwarden worden gerepareerd nadat het Openbaar Ministerie het beslag op het toestel heeft opgeheven. Begin juli werden de restanten van het gecrashte toestel geborgen en voor opslag overgebracht naar de Vliegbasis Woensdrecht. Als de brokstukken niet meer nodig zijn voor de onderzoeken, zullen ze teruggaan naar Zwitserland.

Op 14 juni maakte de Zwitserse luchtmacht bekend dat de Patrouille Suisse de optredens

kon hervatten, vooralsnog met vijf in plaats van zes vliegtuigen in verband met de verwondingen van kapitein Duft. Zodoende kon het team zoals gepland aantreden bij de viering van het 75-jarig bestaan van de Zwitserse vliegbasis Meiringen op 17/18 juni. [Kees van der Mark]

Luchtmachtdagen

Na een jaar overslaan was het op 10 en 11 juni weer tijd voor de Luchtmachtdagen. Dit jaar bood de Vliegbasis Leeuwarden het publiek een kijkje in de wereld van de Luchtmacht. De verwachting dat de aanwezigheid van beide Nederlandse F-35A Lightning II's tot extra toeloop zou leiden, kwam ruimschoots uit: op vrijdag passeerden zo'n 110.000 mensen de poorten van de Friese basis, op zaterdag zelfs 170.000. In totaal dus meer dan de 245.000 op Gilze-Rijen in 2014 en een absoluut record voor Leeuwarden. De grote belangstelling leidde er zowel bij de parkeerterreinen als het hoofdstation van Leeuwarden toe dat mensen soms lang moesten wachten voordat ze de basis bereikten. Ook de verscherpte veiligheidsmaatregelen – inclusief tassencontroles – die dit jaar van kracht waren, leidden tot langere wachttijden. Parkeerterreinen waren al voor het middaguur volledig vol, waarna de organisatie het publiek via sociale media opriep niet meer naar de vliegbasis te komen maar de show thuis te bekijken via de *live stream*. Sociale media spelen sowieso een steeds prominenter rol bij de Luchtmachtdagen. Er werd dit jaar voor het eerst ook helemaal geen programma op papier meer uitgedeeld; alle informatie werd doorgegeven via de Luchtmacht-



Zoals op deze foto te zien verloor F-5E J-3088 bij de botsing met de J-3086 een groot deel van het stabilo aan de rechterzijde en raakte de rechter flap beschadigd. Desondanks wist kapitein Rodolfo Freiburghaus het toestel veilig aan de grond te zetten. [Kees van der Mark]

dagen-app. Daardoor beschikte het publiek steeds over de meest actuele informatie en de laatste versie van het vliegprogramma. Op de grond en in de lucht waren vliegtuigen uit vijftien verschillende landen te zien. Wat opviel was dat er dit jaar relatief weinig toestellen in de static show werden getoond. Daaronder bevonden zich twee T-346A Master straaltrainers van de Italiaanse luchtmacht, een type dat voor het eerst in Nederland te zien was en waarop recentelijk ook enkele Nederlandse jachtvliegers zijn opgeleid (zie OL 6-2015). Verdeeld over de twee dagen waren qua

Luchtmachtmaterieel op de Gulfstream na alle vliegtuigtypen aanwezig.

In de ruim zeven uur durende vliegshow waren weer tal van demoteams te zien: Freccie Tricolori uit Italië, de Turkish Stars, de Belgische Red Devils, de Britse Red Arrows (vrijdag) en de Patrouille de France (zaterdag). De Black Cats van de Royal Navy hebben hun oude Sea Lynx-helikopters verruild voor twee Wildcats en traden voor het eerst met deze nieuwe heli op in Nederland. Solodemonstraties waren er onder meer van een Belgische F-16, een JAS 39C Gripen en Mi-35

Beide F-35A's van de KLu vlogen volwaardig mee in de Air Power Demo. Bij één passage vlogen de toestellen bijna met de snelheid van het geluid, wat dankzij de hoge luchtvochtigheid op zaterdag 11 juni dit beeld opleverde. [Kees van der Mark]



Hind uit Tsjechië, een MiG-29 uit Slowakije, een Spaanse Euro-fighter Typhoon en een PC-7 uit Oostenrijk. Ook de Nederlandse Apache-demo mocht natuurlijk niet ontbreken.

Het hoogtepunt van de vliegshow was voor velen echter de Air Power Demo (APD) rond het middaguur, met een prominente rol voor de twee Nederlandse F-35's – naast F-16's, Apaches, Chinooks, een Hercules en een KDC-10. Van tevoren werd lang in het midden gelaten of de F-35 zou vliegen tijdens de Luchtmachtdagen. En zo ja, zou dat dan meer kunnen zijn dan een paar passages van een enkel toestel? Uiteindelijk vlogen beide toestellen volop mee in de APD, met een aantal *high speed passes* en scherpe bochten die vooral op de zaterdag dankzij het donkere, vochtige weer tot een spectaculair schouwspel leidden. Op momenten dat ze de geluidssnelheid naderden gingen de toestellen daarbij grotendeels schuil in zelfgecreëerde condenswolken. Daarmee zorgde de KLu, en in het bijzonder de leden van 323 Test & Evaluation Squadron, ervoor dat de F-35 een meer dan waardig debuut maakte op een Europese vliegshow! (Kees van der Mark)

Meerjarenbestelling F-35

In de rubriek *Binnenland* van april/mei 2016 schreven we dat het F-35 *Joint Program Office* (JPO) bezig was met het ontwikkelen van initiatieven voor het plaatsen van meerjarige F-35 bestellingen via zogenaamde *block buys* met als doel het verlagen van de aanschafprijs. Het ministerie van Defensie meldde al in de D-brief van 15 december 2014 dat hij daaraan wilde deelnemen mocht het zover komen. Dit zou dan wel gevolgen hebben voor de geplande invoerreeks, inclusief de tweede tranche van acht toestellen.

In een brief van 17 juni aan de Tweede Kamer stelt Defensie dat het onderwerp eind maart uitgebreid aan de orde is geweest in de vergadering van de *JSF Executive Steering Board*, het hoogste bestuursorgaan binnen het F-35-programma. Twee scenario's zijn daarbij aan de orde geweest. Het eerste betreft een block buy van drie jaar, 2020-2022, waar de VS zich vanaf 2021 aansluiten. Het tweede, een van twee jaar, maar die geldt dan voor alle partners.

Aan hen en de landen die binnen de *Foreign Military Sales* (FMS) F-35's aanschaffen is gevraagd in juli uitsluitsel te geven over een eventuele deelname aan een

block buy en het aantal toestellen. Vervolgens wordt door het JPO in overleg met de kopers beoordeeld of zo'n aanschaf vanaf 2020 al mogelijk is, gevolgd door een formele bevestiging in september van het aantal aan te schaffen toestellen. Afronding van de contractonderhandelingen wordt dan in 2018 voorzien. Naar verwachting zal een meerjarenbestelling een voordeel opleveren van 2-4% per toestel. Hoewel verwacht wordt dat de wijze van bestellen nauwelijks zal verschillen, houdt een en ander wel in dat het moeilijker wordt het aantal F-35's binnen een block buy te wijzigen. Daarbij wordt het daarentegen misschien wel mogelijk om opties op toestellen te nemen. In zijn brief gaf Defensie aan dat het in de D-brief genoemde invoerschema wordt gehandhaafd met, indien mogelijk, gebruikmaking van opties. In het eerste scenario worden dan elk jaar acht F-35's afgenomen, waarvan er jaarlijks twee als optie worden aangemerkt. De uiteindelijke kostenbesparing en de ontwikkeling van de dollarkoers zullen leidraad zijn of alle 24 toestellen inderdaad kunnen worden afgenomen. De Tweede Kamer wordt na het zomerreces verder geïnformeerd. [Theo van Geffen en Sandor Kocsis]

Soesterberg, 1 juli

De traditionele 1 juli-viering van de Koninklijke Luchtmacht heeft twee gezichten: herdenking van de collega's die het afgelopen jaar zijn overleden én de verjaardag vieren, dit jaar voor de 103^e keer. De nieuwe Commandant Luchtmachtkrachten, luitenant-generaal-vlieger Dennis Luyt, wees er in zijn toespraak op dat het belang van de Luchtmacht alleen maar toeneemt. "Belangrijk is dat we ons blijven voorbereiden op nieuwe missies. Daarbij is grootschalige inzet niet meer ondenkbaar."

In 2015 had de Luchtmacht helaas afscheid moeten nemen van tien gewaardeerde collega's. "We zijn ze te vroeg kwijtgeraakt, maar ze zullen in onze herinnering voortleven en we zullen ze nooit vergeten," aldus generaal Luyt. Hij noemde alle namen op, waaronder ook die van Harm van der Heide, het ook door de KNVOL zo betreurde bestuurslid. Bijzonder was dat de commandant aan de familie van drie overleden collega's een medaille mocht uitreiken. Het was voor het eerst dat tijdens deze plechtigheid medailles werden uitgereikt. Het ging om de Dag

1 juli-viering Koninklijke Luchtmacht



De Commandant Luchtmachtkrachten legt op 1 juli altijd samen met de Luchtmachtadjudant een krans bij het Monument voor Gevallen Vliegers. [Foto's: WFH]



De nieuwe Commandant Luchtmachtkrachten, luitenant-generaal-vlieger Dennis Luyt, met een van onze jongere leden, Lloyd van der Swaan.

Twee mannen met beroemde namen die ook in het Gedenkteken Luchtvarenden in Soesterberg staan gebeiteld: rechts Ben Swagerman die is vernoemd naar en achterneef is van de waarnemer/gezagvoerder van de Fokker T-5 die op 13 mei 1940 brandend neerstortte bij Ridderkerk na een bombardement van de Moerdijkbrug. Links Willem Anceaux, de neef van en vernoemd naar de verongelukte piloot van de bommenwerper.



Hammarskjöld-medaille. Dit is geen traditionele medaille, maar een kristallen schijf. Deze naar een beroemde VN secretaris-generaal vernoemde onderscheiding verlenen de Verenigde Naties sinds 1998 postuum. Hij is voor militairen, politiemedewerkers en burgers die tijdens een VN-missie om het leven kwamen, sinds 1948 zijn dat er meer dan 3.400. De drie betrokken militairen, kapitein René Zeetsen en eerste luitenant Ernst Mollinger die op 17 maart met een Apache verongelukten en luitenant-kolonel Wolter van Thiel die in zijn slaap op 29 november overleed, werkten voor de VN-missie MINUSMA in Mali. (WFH)

F-16

Binnen *Peace Falcon IV* ontving de Jorandaanse Luchtmacht in 2009 zes ex-KLu F-16B's. Voor zover bij Defensie bekend, zijn de toestellen nog in dienst. In het kader van een verdere herstructurering van de F-16 vloot werd de Tweede Kamer op 25 september 2014 geïnformeerd over de verkoop aan Jordanië van nog eens 15 F-16's, 13 A's en 2 B's. Deze toestellen worden vóór 2018 afgeleverd in het kader van *Peace Falcon VI*. Na de weigering van de VS om Pakistan via FMS acht F-16's te leveren, moest het land op zoek naar alternatieven om een aantal binnen enkele jaren uit te faseren. F-16's te vervangen. Daarbij kwam het land uit bij Jordanië dat naar verluidt bereid is om 16 toestellen te verkopen. Naar aanleiding van berichten in de pers over dit onderwerp werd op 15 juni een vijftal Kamervragen gesteld.

Tussen 4 en 15 juli was Maritiem Vliegkamp De Kooy gastheer voor CH-53 transporthelikopters van de Duitse Luftwaffe die een groep van 190 leden van het Kommando Spezialkräfte (KSK) ondersteunden bij het beoefenen van hun maritieme vaardigheden. De heli's van Hubschraubergeschwader 64 – met als thuisbases Laupheim en Holzdorf – opereerden deels vanaf De Kooy en deels vanaf het logistiek ondersteuningsschip Zr. Ms. Karel Doorman. [Kees van der Mark]



Een van de vragen hield in of de Nederlandse regering de garantie kan geven dat de desbetreffende toestellen geen voormalige KLu-F-16's zijn. Het bij brief van 27 juni gegeven antwoord houdt in dat in de contracten een bepaling is opgenomen dat voor doorverkoop van al geleverde F-16's voorafgaande toestemming benodigd is van zowel de Nederlandse als Amerikaanse regering. Ook werd door de regering via haar ambassadeur in Amman expliciet bij de Jorandaanse regering navraag gedaan of het hier ex-KLu F-16's betreft. Daaruit bleek dat dit niet het geval is. [Theo van Geffen en Sandor Kocsis]

Mutaties opperofficieren

Plaatsvervangend Commandant Luchtstrijdkrachten generaal-majoor Emile van Duren is per 25 juli benoemd tot commandant van het Commando DienstenCentra. Vooruitlopend op zijn nieuwe functie, werd hij op 18 juli bevorderd tot luitenant-generaal. Van Duren volgt Leonard Kok op, die op 14 juni afscheid nam en overstapte naar de Nationale Politie. Sinds maart 2014 vervulde Van Duren zijn functie van Plaatsvervangend Commandant, tevens Chef Staf der Luchtstrijdkrachten. Commodore Fred Soththewes is met ingang van 18 juli benoemd tot Plaatsvervangend Commandant Luchtstrijdkrachten, in de rang van generaal-majoor. Sinds 4 oktober 2013 was commodore Soththewes Directeur Personeel en Bedrijfsvoering CLSK. Kolonel Max Droste heeft op 18 juli als commodore de functie van Soththewes overgenomen.



Voor de opnames van de oorlogsfilm 'Dunkirk' vlogen er onlangs twee Spitfires Mk. 1 vanaf Hoozeveer Airport. Het betrof hier twee echte veteranen uit de Tweede Wereldoorlog, één had vijf bevestigde overwinningen, de andere zes. Beide Spits zijn gestationeerd op Duxford. Voor de opnames werd een deel van het luchtruim boven het IJsselmeer gereserveerd rond Urk. De speelfilm van Warner Brothers wordt gemaakt door regisseur Christopher Nolan en gaat over de evacuatie van geallieerde troepen uit Duinkerken in 1940. [Bob Fischer]

Droste was sinds 1 juni 2016 Hoofd Kernstaf bij de Staf CLSK.

Nederland en Luxemburg kopen samen tankvliegtuigen

Nederland schaft met Luxemburg twee Airbus tank/transportvliegtuigen aan. De toestellen worden voor de NAVO ondergebracht in een pool op Vliegbasis Eindhoven. België, Duitsland, Noorwegen en Polen hebben de intentie zich later aan te sluiten. Het MRTT-project (*Multi Role Tanker Transport*) is zo een voorbeeld van de toekomstgerichte samenwerking tussen Europese landen die het kabinet voorstaat. Zo schreef minister Jeanine Henis-Plasschaert aan de Kamer. De aanschaf van de toestellen van het type A330 MRTT vormt een belangrijke bijdrage aan de schaarse tanker- en transportcapaciteit van met name de Europese Unie. Naast het bijtanken van vliegtuigen en strategisch transport, voeren de MRTT-toestellen bijvoorbeeld ook medische evacuatie uit, zo nodig in intensive-care units. De vloot wordt eigendom van de NAVO. Luxemburg en Nederland hebben exclusieve gebruiksrechten. Naast de aanschaf vallen ook instandhouding en operationele inzet onder het MRTT-project. Nederland is leidend in dit multinationale samenwerkingsproject. De nieuwe toestellen krijgen Vliegbasis Eindhoven als thuisbasis. Ook registreert Nederland de toestellen en is het verantwoordelijk voor het toezicht op de luchtwaardigheid. Onderzocht wordt nog of het hier gelegerde

European Air Transport Command de pool kan aansturen. Kosten en personeel worden verdeeld op basis van het aantal vliegers dat elk land nodig heeft. De verwachte levensduur van de vloot is 30 jaar. Nederland en Luxemburg legden de afspraken schriftelijk vast in een *Memorandum of Understanding (MoU)*. Het contract met Airbus werd getekend op 28 juli. Als België, Duitsland, Noorwegen en Polen inderdaad besluiten mee te doen, biedt zowel het MoU als de offerte van Airbus die mogelijkheid. In dat geval worden de ontwerpkosten ook met deze landen gedeeld. Dit leidt tot lagere kosten voor Luxemburg en Nederland. Als genoemde landen zich aansluiten kan het aantal vliegtuigen in de MRTT-vloot oplopen tot acht. Nederland en Luxemburg onderzoeken de mogelijkheid van samenwerking voor opleiding, training en het onderhoud met onder meer Frankrijk en Groot-Brittannië. Eerstgenoemde ontvangt het eerste toestel in 2018. Groot-Brittannië vliegt al met de A330 MRTT. Beide toestellen worden vanaf 2020 geleverd. Vanaf dat jaar stelt de luchtmacht haar twee KDC-10 toestellen geleidelijk uit dienst. Op die manier blijft de tanker/transportcapaciteit van Defensie gegarandeerd.



BUITENLAND

F-35

Op 30 januari 2015 gaf het *Air Combat Command (ACC)* aan dat, wanneer althans aan een aantal voorwaarden was voldaan, de F-35A *Initial Operational Capability (IOC)* bereikt zou kunnen worden tussen augustus (streven) en uiterlijk december 2016. Dit diende dan te gebeuren bij het *34th Fighter Squadron (FS)* op Hill. Het leek er langere tijd op dat augustus te optimistisch was omdat vooral de software en het *Autonomic Logistics Information System (ALIS)* een sta in de weg vormden. De laatste maanden is echter hard gewerkt om die streefdatum

manoeuvres tot negen g, bleek dat bij het vliegen met hoge g's een te grote overdruk ontstond in de brandstoftanks. Dit noopte het JPO uit veiligheidsoverwegingen het aantal g's te beperken en een modificatie te ontwerpen die het probleem zou oplossen. Een tweede modificatie betrof een betere bescherming tegen onweer in de lucht en op de grond. Vóór deze opwaardering diende een vlieger bij onweer op ruim 46 kilometer afstand te blijven. Modificaties werden op Hill uitgevoerd door het *570th Aircraft Maintenance Squadron (AMXS)*. Om tijd te besparen voerde het 570th ook twee *unit-level* modificaties



Op 2 juni wordt U-2S 68-0329 na terugkomst op Osan van een sortie gestabiliseerd door onderhoudspersoneel voor het aanbrengen van de zogenaamde pogo sticks om terug te kunnen taxiën naar de hangar. Het toestel, van het 5th Reconnaissance Squadron 'Blackcats', vloog tijdens die sortie als eerste U-2S zijn 30.000ste vlieguur. [USAF, SSgt Jonathan Steffen]



Op 27 juli deelden stafleden van de 388th Fighter Wing verslaggevers in een teleconferentie mee dat volgens hen alle IOC-mijlpalen waren bereikt en dat het nu aan ACC-commandant generaal Hawk Carlisle was om de afkondiging officieel te maken. Dit deed de generaal op 2 augustus. Op de foto vier F-35A's van het 34th FS voor de start van een 4-ship. [USAF, Paul Holcomb]

toch te behalen. Wat betreft de software bleek de stabiliteit van Block 3i een risico. Vliegers die vlogen met een eerdere versie van 3i rapporteerden een verschil van 'nanoseconden' in de communicatie tussen de radar en computer van de F-35. Daardoor werd het noodzakelijk iedere vier uur te *rebooten*. Een team van Lockheed Martin, BAE Systems en Grumman werd ingeschakeld met als resultaat een opgewaardeerde combinatieversie van soft- en hardware. Testvluchten waren zodanig dat het F-35 *Joint Program Office (JPO)* op 9 mei liet weten dat de nieuwe Block 3iP6.21 wel voldeed. Ook ALIS kon zodanig worden verbeterd dat het voldeed, namelijk een uitzending ondersteunen van zes F-35's. Maar het bleef niet bij deze opwaarderingen. Uiteindelijk was nog een viertal kritische modificaties nodig om de minimaal twaalf toestellen IOC-waardig te krijgen. Hoewel de F-35 is ontworpen voor

uit. Een ervan hield verband met het feit dat er geen brandstof kon stromen tussen de interne tanks. De modificatie van het eerste toestel nam 35 dagen in beslag, voor de toestellen daarna aflopend naar maximaal 26 dagen. Modificatie van de twaalfde F-35A werd op 30 juni afgerond, 33 dagen eerder dan gepland. Door LM af te leveren F-35A's dienen minder modificaties te ondergaan omdat het gros ervan al op de productielijn wordt ingevoerd. Tegen de tijd dat Hill zijn 25ste F-35A ontvangt, is dit met alle modificaties gebeurd. Op 27 juli deelden stafleden van Hill's 388th en 419th Fighter Wings verslaggevers in een teleconferentie mee dat zij beschikten over 222 F-35A onderhoudsmensen. Het aantal moet uiteindelijk zo'n 1600 worden. De wings konden rekenen op 21 vliegers die *combat ready* waren op de missiegebieden lucht-lucht, interdictie, beperkte *Suppression of Enemy Air Defenses*

en basale *Close Air Support*. Het aantal toegewezen vliegers werd met 14,5% overschreden door de grotere betrouwbaarheid van hun *Low-Rate Initial Production Lot 7*

en 8 toestellen en omdat negen van hun huidige 15 toestellen eerder werden afgeleverd dan gepland. Van de meer dan 854 gevlogen sorties waren er 777 missie-effectief (91%). Midden-juli werd een aantal 8-ship sorties gevlogen. Zij deelden ook mee dat alle IOC-mijlpalen waren bereikt, dat de desbetreffende data naar het ACC op Langley waren gestuurd en dat het nu aan ACC-commandant generaal Hawk Carlisle was om de laatste stap te zetten. Carlisle werd blijkbaar overtuigd want op 2 augustus zette hij inderdaad die laatste en zo belangrijke stap.

U-2 Dragon Lady

Veertig jaar geleden, in februari 1976, vertrok een detachement van het met U-2's uitgeruste 99th *Strategic Reconnaissance Squadron* van Operation Location UA (OL UA) op het Thaise U-Tapao voor

Sikorsky MH-60R N-972 van de Deense luchtmacht tijdens een trainingsvlucht vanaf de thuisbasis Karup in juli. Eskadrille 723 ontving in mei de eerste drie van negen Seahawks, die vanaf volgend jaar de taken van de Sea Lynx Mk90B's overnemen. [Kees van der Mark]





Een Tornado van het Fliegerisches Ausbildungszentrum der Luftwaffe taxiëert uit voor een trainingsmissie vanaf Holloman AFB, New Mexico. De eenheid wordt in 2019 ontbonden, maar de Tornado-opleidingen verhuizen eind 2017 al naar de vliegbasis Jagel in Duitsland. [Kees van der Mark]

een testuitzending van negentig dagen naar de vliegbasis Osan in Zuid-Korea. De *Joint Chiefs of Staff* gaven de USAF in april 1976 opdracht per 30 juni het 99th *Without Personnel and Equipment* te verhuizen naar Beale (Californië). De laatste personeelsleden en uitrustingsstukken kwamen midden-mei op *OL AO* (Osan) aan. Daar werd het bekend als *Detachment 2* van de *100th Strategic Reconnaissance Wing*. Missie was en is nog altijd de verdediging van Zuid-Korea en de ondersteuning van *Pacific Air Forces* via het vliegen van *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*-missies. Op 1 oktober 1994 werden de *Blackcats* van *Detachment 2* opgeheven en vervangen door het heropgerichte *5th Reconnaissance Squadron* dat de naam *Blackcats* 'overnam'. Het 5th is USAF's vijfde oudste eenheid die op 5 mei 1917 als *5th Aero Squadron* in San Antonio (Texas) werd opgericht. Een jaar na de heroprichting werd het 5th de eerste eenheid die de nieuwe U-2S ontving en op 20 oktober werd vanaf Osan met het toestel de allereerste operationele sortie gevlogen. Het 5th RS heeft vier U-2S toestellen die ondersteund worden door zo'n 200 man personeel.

Op 6 mei j.l. vierden de *Blackcats* de veertigste verjaardag van U-2 operaties vanaf Osan. Een kleine maand later, op 2 juni, keerde U-2S 68-0329 terug van een missie waarbij het toestel als eerste *Dragon Lady* zijn 30.000ste vlieguur vloog. [Theo van Geffen en Sandor Kocsis]

Seahawk

Na een testperiode in de VS zijn de eerste drie nieuwe Sikors-

ky MH-60R *Seahawks* voor de Deense luchtmacht recentelijk afgeleverd. De Deense regering besloot in november 2012 negen MH-60R's aan te schaffen ter vervanging van de acht *Sea Lynx Mk90B's* van *Eskadrille 723* op de vliegbasis Karup. Het *Foreign Military Sales (FMS)*-contract met de US Navy dat de maand erop werd getekend heeft een waarde van 686 miljoen US dollar. Naast Sikorsky is ook Lockheed Martin nauw betrokken bij de deal: de laatste zorgt voor inbouw van missiesystemen en de specifiek Deense modificaties, waaronder installatie van het *harpoon deck lock*-systeem. De eerste twee toestellen zijn op 22 oktober 2015 overgedragen aan de US Navy. Na een conversieperiode van een half jaar vloog een Deense vlieger op 3 februari voor het eerst met een van de nieuwe Deense heli's. Dat gebeurde vanaf Patuxent River, Maryland, samen met een vlieger van US Navy-testsquadron HX-21. Naast de *Seahawks* is ook een simulator aangeschaft, die in december 2015 arriveerde op Karup en vanaf deze zomer in gebruik is. Ook worden de hangaars van de vier patrouilleschepen uit de *Thetis*-klasse in Frederikshavn aangepast voor operaties met de MH-60R.

De drie eerste MH-60R's kwamen op 12 mei aan op Karup, aan boord van twee US Air Force C-17A's. Tijdens een ceremonie op 6 juni werd het eerste toestel officieel overgedragen aan de Deense luchtmacht. Dat gebeurde op het helidek van het fregat *Iver Huitfeldt* in de haven van Kopenhagen. Het toestel maakte zijn publieke debuut tijdens de open dag van de Deense luchtmacht op 19 juni op de vliegbasis Skrydstrup.

Denemarken is het tweede land dat MH-60R's aanschaft via het FMS-programma. In 2011 bestelde Australië 24 MH-60R's, waarvan de laatste op 27 juli is geleverd. Anders dan de Amerikaanse en Australische 'Romeo's' zijn de Deense niet uitgerust met een *dipping sonar*. De laatste Deense MH-60R wordt halverwege 2018 op Karup verwacht.

Tornado

Nadat het Duitse ministerie van Defensie vorig jaar bekendmaakte af te zien van de geplande stationering van Eurofighters op Holloman Air Force Base in New Mexico voor opleidingsdoeleinden (zie OL nr 6-2015), liet het ministerie onlangs weten ook de Tornado-training bij het *Fliegerisches Ausbildungszentrum der Luftwaffe (FlgAusbZLw)* op Holloman te beëindigen uit kostenoverwegingen. Voor eind 2019 zal de *Luftwaffe* Holloman verlaten. In de praktijk betekent dit, dat de Tornado's in het najaar van 2017 voor het laatst van de Amerikaanse vliegbasis zullen vliegen. De opleidingen die het *FlgAusbZLw* op dit moment nog met 14 Tornado's verzorgt – typeconversie, instructeurcursussen en wapeninstructeurtraining voor zowel vliegers als wapensysteemofficiërs (WSO's) – worden in de toekomst ondergebracht bij het *Taktisches Luftwaffengeschwader 51 'Immelmann'* op de Noord-Duitse vliegbasis Jagel. De *Luftwaffe* traint sinds 1992 op Holloman. Tot december 2004 gebeurde dat met F-4E en later F-4F *Phantoms* en sinds 1996 met Tornado's. De basisopleidingen

van Duitse vliegers en WSO's blijven ook na het vertrek van Holloman ondergebracht bij de US Air Force en US Navy in de VS.

Verenigd Koninkrijk

Eerder dit jaar berichtten we in deze rubriek over het *UK Military Flying Training System (UKMFTS)*, waarbinnen Britse *aircrews* in de toekomst worden getraind (zie OL nr 2-2016). Eind mei werd bekend dat Airbus Helicopters is geselecteerd om vanaf april 2018 het helikopterdeel van de nieuwe training te verzorgen. Daarvoor wordt gebruikgemaakt van 29 H135's en 3 H145's, die de nu in gebruik zijnde vloot van 34 Eurocopter AS350 *Squirrel* HT1's en 15 Bell 412 *Griffin* HT1's van de *Defence Helicopter Flying School (DHFS)* gaan vervangen. Op 11 juli maakte het Britse *Ministry of Defence (MoD)* bekend dat het negen P-8A *Poseidon* maritieme patrouillevliegertuigen heeft besteld bij Boeing. Daarmee wil het MoD een *capability gap* dichten, ontstaan door de vervroegde uitfasering van de *Nimrod MR2* in maart 2010 als gevolg van bezuinigingen en het stopzetten van het door tegenslagen geplaagde *Nimrod MRA4*-project. Het bleek al snel dat de bedachte noodoplossing – het inzetten van C-130 *Hercules*-transportvliegertuigen voor de maritieme patrouilletaak – niet voldeed. De P-8A's gaan vliegen vanaf RAF *Lossiemouth* in Schotland, waar het eerste toestel in 2019/2020 wordt verwacht. [Kees van der Mark]



Met de opheffing van het 100-jarige 208 (Reserve) Squadron op RAF Valley is op 13 april na veertig jaar een einde gekomen aan het gebruik van de BAe Systems Hawk T1-versies voor de vliegeropleiding van de Royal Air Force. De basistraining van jachtvliegers vindt nu geheel plaats op Hawk T2's van IV (Reserve) Squadron, eveneens op Valley. Voor andere taken blijft de Hawk T1/T1A/T1W nog wel in gebruik bij 100 Squadron (Leeming), het display team Red Arrows (Scampton), 736 Squadron van de Royal Navy (Culdrose) en QinetiQ/ETPS (Boscombe Down). Op de foto een Hawk T1 in de kleuren van 208 Squadron. [Kees van der Mark]



Onze LUCHTMACHT

Verenigingsnieuws van de Koninklijke Nederlandse Vereniging

Besturendag en nieuwe webmaster

Op zaterdag 28 mei heeft de KNVOL weer een Besturendag gehouden. Op die dag komen in principe alle bestuursleden zowel van het Landelijk Bestuur, de Verenigingsraad als van de diverse Regiobesturen bijeen om elkaar op de hoogte te brengen van het reilen en zeilen van de vereniging en nieuwe plannen en ontwikkelingen te bespreken. Daarbij komen ook de activiteiten aan de orde die door de regio's t.b.v. de leden worden georganiseerd. De Vliegbasis Gilze-Rijen was zo welwillend geweest hiertoe haar multifunctionele ruimte ter beschikking te stellen.

De bestuursleden konden kennis maken met de nieuwe webredacteur, Frank Crebas, die samen met webmaster Johan Nentjes, regiobestuurslid Niels Hoogenboom en gecoördineerd door hoofdredacteur Willem Helfferich de website geheel nieuw vorm gaat geven.



Frank Crebas, de nieuwe webredacteur.

In Memoriam Nico van Kuilenburg

Op 18 juni 2016 overleed Nico van Kuilenburg na langdurig en moedig gedragen ziekte. Jarenlang enthousiast lid, later regiobestuurslid van Schiphol/NH, werd hij vanuit zijn professionele IBM-achtergrond gevraagd als Centrale Ledenadministrateur. Deze functie vervulde hij met voortvarendheid, later in combinatie met de functie van Tweede Secretaris van het Landelijk Bestuur, tot 2012, na 12 jaar centrale ledenadministratie. Helaas hebben de snelle veranderingen in het technisch beheer van de centrale ledenadministratie bij hem geleid tot verschillen van inzicht, welke leidden tot zijn vertrek. Niettemin was zijn kennis van het ledenbestand en zijn persoonlijke benadering kenmerkend, met name in de noodzakelijke intensivering van ledenwerving vanaf 2004 bij de toenmalige ledenterugloop als gevolg van allerlei maatschappelijke ontwikkelingen en later de economische crisis. We verliezen in Nico een toegewijd collega. Onze gedachten gaan uit naar zijn familie.



Het overleg tussen het Landelijk Bestuur, de Verenigingsraad en de medewerkers van de KNVOL in het Koninklijk Tehuis voor Oud-Militairen en Museum Bronbeek op 29 juni bood de gelegenheid deze foto bij het aldaar geplaatste KNIL-monument te maken, waarbij alle aanwezigen - om hun waardering uit te drukken voor de veteranen - een witte anjer hadden opgespeld. De witte anjer is het symbool van waardering voor alle Nederlandse veteranen, jong en oud, actiefdienend of oud-militair. De anjer wordt gedragen op en voorafgaande aan de Nederlandse Veteranendag, in de laatste week van juni en bij andere veteranen-activiteiten in het land.



KNVOL op IPMS Nederland Euro Scale Modelling beurs

In onze continue inspanning om het ledenbestand van de KNVOL te vergroten zal de KNVOL-Ledenservice op 29 oktober 2016 aanwezig zijn op de IPMS Nederland Euro Scale Modelling beurs in het NBC-Congrescentrum, Blokhoeve 1 te 3438 LC Nieuwegein. Deze beurs is het grootste modelbouwevenement in Europa met meer dan 160 nationale en internationale standhouders. Het doel van IPMS is ervaringen te delen, nieuwe ideeën op te doen en vooral plezier te beleven aan de hobby plastic modelbouw. Voor meer informatie: www.ipms.nl. Zie ook de advertentie over de beurs op de achterkant van de poster in dit blad.

Om de naamsbekendheid van de KNVOL te vergroten onder de modelbouwers heeft IPMS de categorie *Beste vliegtuigmodel Koninklijke Luchtmacht* in het leven geroepen. Modelbouwers worden uitgedaagd om een model van een actueel vliegtuig van de Koninklijke Luchtmacht te bouwen.

Eerste prijs: voor het beste model heeft de KNVOL een hoofdprijs ter beschikking gesteld in de vorm van een tafelmanier van een F-35.
Tweede prijs: een jaarabonnement op ons blad ONZE LUCHTMACHT met daarbij het boek '100 Jaar Luchtmacht' van Willem Helfferich.
Derde prijs: een jaarabonnement op ons blad ONZE LUCHTMACHT.

Terugblik op een indrukwekkende Amerika-reis

Op vrijdag 4 maart j.l. verzamelden zich 17 mannen én twee dames bij het *Meeting point* op Schiphol Plaza. Het merendeel kende elkaar niet. Op dat moment was er maar één bindende factor: een meer dan normale belangstelling voor de luchtvaart. Allen hadden namelijk gehoord gegeven aan de oproep van Michiel Kasteleijn om deel te nemen aan een onder auspiciën van de KNVOL door hem georganiseerde reis naar de Verenigde Staten. Ook voor ondergetekende was het vooruitzicht met een kleine groep gelijkgestemden in een georganiseerde reis de vier grootste luchtvaartmusea in de VS te bezoeken, doorslaggevend. De KLM vloog ons rechtstreeks naar Washington DC waar we 's avonds te gast waren bij kolonel J. Goense, die een inzicht gaf in de (vele) taken die deze Luchtmachtattaché in Amerika uitoefent.

De volgende ochtend reden we via een *scenic route* langs onder andere de begraafplaats Arlington naar het eerste museum van deze dag, het *Smithsonian National Air & Space*. Daar zagen we onder meer iconen

van de luchtvaart als een originele Wright-flyer, de *Spirit of St. Louis*, en de Bell X-1. Aangezien het 'thuis' toch niet te verkopen was wel in *downtown* Washington te zijn geweest maar niet het Witte Huis te hebben gezien, 'regelde' toerleider Michiel dat we, alvorens naar het volgende museum te gaan, een half uurtje voor het huis van Obama konden staan, nauwlettend gadegeslagen door politie te voet, op de fiets of met hond.

's Middags bezochten we de dependance van het *Smithsonian*, het evenzo indrukwekkende *Steven F. Udvar Hazy Center*.

Interessant waren met name Japanse vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. Die zie je in Europa niet. Tegen sluitingstijd verlieten wij noodgedwongen het museum en keerden als hechter wordende groep terug naar het hotel. De avond stond in het teken van het ontmoeten van leden van de *American Air Force Association*.

Over discipline en laatkomers hoefde Michiel zich geen zorgen te maken, want 's ochtends vroeg stond iedereen op zondag 6 maart gepakt en gezakt klaar voor een rechtstreeks vlucht naar Dayton.

Bij deze eerste binnenlandse vlucht realiseerde ik mij hoezeer de Amerikanen dagelijks 'last' ondervinden van hun eigen *War on terror*. Zijn de toelatingseisen voor een bezoek aan Amerika al verscherpt, in het eigen land is de 'overlast' niet minder. Lange wachtrijen bij het *Smithsonian* in verband met onder andere body checks, maar voor *boarding* kunnen de wachttijden wel tot enige uren oplopen.

Nauwelijks geland reden we rechtstreeks naar het *National Museum of the USAF*, het walhalla voor militaire vliegtuigliefhebbers. Vergeleken met mijn eerste bezoek in 2004, was niet alleen het toezicht verscherpt door de aanwezigheid van gewapende luchtmachtmilitairen, maar ook het bordje *No guns* confronteerde de buitenlandse bezoeker met de dagelijkse gang van zaken in dit land. Het stond ons vrij mee te gaan met goed geïnformeerde rondleiders, meestal oudluchtmachters, of er alleen op uit te gaan. Alleen de vierde hal die officieel pas met ingang van 8 juni is te bezichtigen, kon dankzij het voorbereidend werk van Michiel wel, maar onder begeleiding, vanaf een bordes worden bekeken. Hier staan naast de experimentele- ook de presidentiële vliegtuigen, voorheen gestald op de Wright-Patterson basis zelf. Tegen sluitingstijd verlieten we het museum om in te checken in het hotel waar we die avond de lokale afdeling van de *Air Force Association* zouden ontmoeten. Alsof het nog niet genoeg was, en het wás ook niet genoeg, togen we de volgende ochtend weer naar het museum waar we onder meer een briefing kregen van overste ir. K.J. Potman van het daar op Wright-Patterson gedetacheerde Klu-contingent. Was het eerst de F-16, nu is het de F-35 die de meeste aandacht krijgt. In de loop van de middag vloog het gezelschap met een overstap in Chicago naar Seattle.

De volgende ochtend, 8 maart, bracht een Boeing-bus ons naar Everett. Daar kregen we eerst een lezing over de nieuwe generatie tankers, waarbij die van Airbus natuurlijk ook de revue passeerde. Vervolgens werden wij ruim een uur als echte Vips in golfkarretjes over de werkvloer rondgereden met in elke kar een deskundige gids. Ikzelf ben niet zo van burgervliegtuigen, maar het bezoek aan de *Production Line* kan alleen maar worden samengevat in één woord: indrukwekkend! Na de lunch bezochten we het *Flying Heritage Museum*. Op zich is interessant om te zien hoe, zonder écht op de kosten te hoeven letten, vliegtuigen van wrak tot *warbirds* kunnen worden getransformeerd. Ook deze avond weer een ontmoeting met *locals* van de *Air Force Association* die Michiel allemaal schijnt te kennen.

Woensdag 9 maart, de laatste dag van de reis, begon met een vroeg en omwille van de tijd helaas een kort bezoek aan het *Museum of Flight*, waar dit jaar ruim aandacht wordt geschonken aan 100 jaar Boeing. Dit museum is zeker een langer bezoek waard. In de loop van de ochtend checkten we in voor de rechtstreekse vlucht naar Amsterdam.

Vanwaar dit uitvoerig verslag? Volgend jaar is Michiel Kasteleijn voornemens weer een dergelijke reis te organiseren, maar nu ook met het *National Naval Aviation Museum* te Pensacola op de agenda. Ik denk namens de hele groep te spreken wanneer ik schrijf dat een dergelijke reis met een voortreffelijke reisleider als Michiel, in alle opzichten absoluut de moeite waard is. Het enige wat je hoeft te doen is vliegtuigen kijken, de rest wordt voor je geregeld. Doen dus! *Jacques A.C. Bartels*



Belgian Red Devils. [GE]

Deelen

Luchtmachtdagen

Over de historische Luchtmachtdagen van 2016 is al zoveel gepubliceerd in tekst en beeld in de media en sociale media dat alles wat hier gezegd wordt een herhaling zou betekenen. We willen alleen maar even memoreren aan het feit dat deze Luchtmachtdagen van uitzonderlijk historisch belang waren. Op vrijdag 10 juni nam onze zeer gewaardeerde C-LSK luitenant-generaal Sander Schnitger onder grote publieke belangstelling en in het bijzijn van

de minister van Defensie en andere hoogwaardigheidsbekleders afscheid en droeg het commando Luchstrijdkrachten over aan zijn opvolger luitenant-generaal Dennis Luyt. Deze was commandant van een F16-squadron op de vliegbasis Twenthe, bevelhebber van vliegbasis Leeuwarden en in 2007 werkzaam voor de internationale troepenmacht ISAF in Afghanistan. Historisch was uiteraard ook het feit, dat het de eerste keer in de geschiedenis was dat wij de F-35 Lightning II hebben mogen beleven. Het toestel was nu eindelijk niet meer een luchtspiegeling waar zin en onzin aan toegedicht werd. Het

Secretariaten van de Regiobesturen

- * Regio **Deelen**: Drs. J. van Gent, Griend 11, 6662 XS Elst, tel. 0481 373792. E-mail: deelsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Limburg**: C.J. Zielemans, Schuttershof 8, 6325 GB Berg en Terblijt, tel. 043 3114042 of 06 54336668. E-mail: limbsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Noord**: W.H. Hansma, Lichtboei 86, 9732 ID Groningen. Tel. 050 5494643 of 06 12214054. E-mail: noordsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Noord-Brabant/Noord-Limburg**: M.A.H. van Vorstenbosch, Markt 20-05, 5281 AV, Boxtel, tel. 06 34860260. E-mail: nbnlsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Schiphol/Noord-Holland**: R. Vis, Redemark 26, 1355 LC Almere. tel. 036 5312558 E-mail: schnhsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Soesterberg**: J.L. Miltenburg, De Zwarte Ruiter 14, 3824 XA Amersfoort, tel. 033 4806547 E-mail: ssbsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Twente**: E. Laros, R. Stolzstraat 118, 7558 CD Hengelo, tel. 074-2776595 E-mail: twsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **West-Brabant/Zeeland**: J.M.G. van Laarhoven, Zandstraat 39, 4614 CA Bergen op Zoom, tel. 0164-256081. E-mail: wbzsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Zuid-Holland**: P.J. van Neerbos, Andreas Schelfhoutrade 28, 2908 CM Capelle a/d IJssel, tel. 06 1402 4275. E-mail: zhsecretaris@onzeluchtmacht.nl



De Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht'...

...stelt zich ten doel de interesse te stimuleren voor luchtstrijdkrachten in algemene zin en die voor de Koninklijke Luchtmacht in het bijzonder.

Landelijk Bestuur:

Voorzitter: Drs. A.A.H. de Bok (Commodore b.d. KLu),
voorzitter@onzeluchtmacht.nl

Vice-voorzitter: P.W.W. Wijninga (Kolonel b.d. KLu),
vicevoorzitter@onzeluchtmacht.nl

Secretaris: R.O.J.M. Lambermont (Luitenant-kolonel-vlieger b.d.)
Willibrorduslaan 77, 5581 GB Waalre.
secretaris@onzeluchtmacht.nl

Penningmeester: Drs. P.M. Paauw,
penningmeester@onzeluchtmacht.nl

Activiteitencoördinator: R.H. de Jong (Majoor b.d. KLu),
ac-coordinator@onzeluchtmacht.nl

Jeugdcoördinator: J.R. Boer (Adjutant-onderofficier KLu,
jeugdbeleid@onzeluchtmacht.nl

Verenigingsraad: Ir. W.F. Helfferich; K.H. Kroon; J. Meindersma; Ir. G. van Putten; Mr. H.J. Ribbink; F.A. Schuering (Lt-Kol b.d. KLu); R. Stavast; F. van der Vaart (Kol b.d. KLu); Drs. R. de Winter.

Leden Algemene Raad: K. van Doodewaerd; L.A. Joosse (Kol KLu); Drs. R. Knops (Lt-kol (R) KLu), lid Tweede Kamer; Dr. J.M. Schröder; Dr. D. Starink (Lt-Gen b.d. KLu); Mr. B.J. Swagerman, lid Eerste Kamer.

Ereleden: H. Blouw; J. Ch. Breukelaar (Maj b.d. KLu); M.M.W. Kasteleijn.

Compilatie RIAT 2016. [Hans van Haaften/Mike Schoenmaker]

toestel was niet alleen als *mockup* of live geparkeerd op de grond te zien. Nee, juist ook vliegend in het kader van de alom gewaardeerde *Air Power Demo* van de Koninklijke Luchtmacht. De luchtmacht heeft tijdens deze Luchtmachtdagen weer duidelijk kunnen laten zien –en horen– waartoe zij in staat is: 7 dagen per week 24 uur bescherming van onze veiligheid en democratie.

Florennes

Op 25 juni hadden we een excursie naar de *Belgian Air Force Days* in Florennes, samen met leden van de regio's Soesterberg en Twente. Het vliegprogramma was uitstekend en meer dan het bekijken waard. In diverse toestellen op de *static line* kon men zelfs even plaatsnemen en/of foto's maken van de cockpit. Een leuke bijkomstigheid was de aanwezigheid van de Belgische koning Filip met zijn twee zonen. Zeer in het oog springend was de demonstratie van de *Belgian Red Devils*. Het voorvliegen van de Breitling Connie was het bekijken meer dan waard. Voorts heel veel bekende herrie en natuurlijk de kleurrijke demonstratie van de *Patrouille de France*. Nederland was onder meer vertegenwoordigd met de Mitchell B-25, de Spitfire en de Apache. De aanwezige stand

van de KNVOL is door ons ook bezocht en werd door de aanwezigen zeer gewaardeerd.

Programma

13 september: excursie Transavia.
13 december: *social evening* met quiz.
(Jan van Gent)

Noord

Programma

20 september: excursie naar Vliegerhorst Wittmundhafen.
29 september: lezing commandant 322 Squadron over "Vluchten vanuit Jordanië".
20 oktober: lezing "Engelse vliegvelden".
17 november: regiodiner op Vliegbasis Leeuwarden.
(Duco Foppema)

Noord-Brabant & Noord-Limburg

Storm Tide

Net als vorig jaar werd op de Belgische vliegbasis Beauvechain de zogenaamde *Tactical Helicopter Procedures Update* georganiseerd.

Deze oefening is een *spin off* van een oefening die voor het eerst in 2007 werd gehouden. Tijdens deze oefening werden Belgische A-109 piloten getraind in basis- en geavanceerde navigatievaardigheden tijdens een twee uur durende vlucht. Sinds 2014 nemen ook verschillende NAVO-partners hieraan deel. Vanwege operationele verplichtingen annuleerden de buitenlandse deelnemers hun deelname dit jaar. Daarom besloot de *Belgian Air Component* om de oefening in afgeslankte vorm binnen eigen gelederen te houden en gaf daaraan de naam *Storm Tide*. Op 26 mei was onze regio, aangevuld met verschillende leden uit andere regio's, welkom om de oefening van dichtbij mee te maken. Gedurende de ochtend mochten we tussen de shelters de toestellen die aan de oefening deelnamen fotograferen. Na afloop van deze twee uur durende fotosessie, konden we vanaf een ander platform enkele vliegbewegingen bekijken. Omdat we tijdens het bezoek de tijden ontvingen van de belevingsvluchten van de F-35A op de Vliegbasis Volkel zijn we twee uurtjes eerder vertrokken zodat de leden die dat wilden meemaken daarvoor ook de kans kregen.

Florennes

Dit jaar bestaat de Belgische luchtmacht, of eigenlijk *Belgian Air Component* omdat de luchtmacht geen op zichzelf staand legeronderdeel meer is, 70 jaar. Dat werd gevierd tijdens de *Belgian Air Force Days* in het weekend van 25 en 26 juni op vliegbasis Florennes. Onze regio bezocht deze airshow. De static show was gevuld met toestellen uit het verleden en het heden. Zo waren onder andere verschillende SV-4 dubbeldekker toestellen en opgepoetste museum toestellen te bewonderen. Voor de meeste bezoekers waren de beide Turkse F-4E's het hoogtepunt.

Het heden was vertegenwoordigd met onder andere EF2000's uit Italië, Duitsland en Engeland, F-16's uit België, Griekenland en Denemarken, een Zwitserse en Spaanse F-18 en een Franse Rafale C.

F-35's

Voor degene die de laatste tien jaar ons regionieuws heeft gelezen, weet dat we al zo lang de *Royal International Air Tattoo* (RIAT) op RAF Fairford (Verenigd Koninkrijk) bezoeken. Dit jaar namen leden uit zes regio's deel. Het is de grootste en vaak meest gewaardeerde airshow van de wereld. De inhoud is meestal min of meer gelijk aan andere grote airshows, maar de organisatie heeft elk jaar bijzondere deelnemers die zó aantrekkelijk zijn dat de RIAT elk jaar steeds sneller is uitverkocht.

Dé primeur van dit jaar was de aanwezigheid van de F-35 Lightning II. Twee types waren te zien, totaal zes exemplaren. Het waren drie F-35A's van de *United States Air Force* (USAF), twee F-35B's van de *United States Marine Corps* en één F-35B van de *Royal Air Force*. Elk type werd gepresenteerd tijdens een afwisselende en goed gevulde show. Tijdens de airshow waren naast de bekende solo demonstraties met F-16's onder andere verschillende EF2000's, een CV-22B Osprey en F-22A Raptor van de USAF en uiteraard enkele bekende demonstratieteams te zien. Opvallende toestellen in de static show waren een C-295M uit Oman, een KC-767J tanktoestel uit Japan en een C-130E uit Pakistan. Voor vele leden gold deze editie van de RIAT als één van de beste van de laatste jaren.

Programma

Het komende halfjaar bezoeken we onder andere Marine Vliegkamp De Kooy en de Duitse vliegbasis Köln-Wahn (ovb). Ter



Deelnemers regio Schiphol/Noord-Holland aan het bezoek bij Fokker Landing Gear in Helmond.

afsluiting van ons jubileumjaar vullen we de afsluitavond feestelijk in met een luchtvaartfeestelijk in met een luchtvaartquiz en maken we de winnaar van de fotowedstrijd bekend. De inzendingen die we voor de wedstrijd tot dusver ontvingen zijn mooie foto's, maar wij dagen onze leden uit om vooral originelere foto's dan uitsluitend van vliegtuigen in te dienen. De wedstrijdregels zijn eerder in dit blad bekendgemaakt en staan in uw activiteitenprogramma. *(Mike Schoenmaker)*

Schiphol & Noord-Holland

FLG

Op 20 mei brachten we een bezoek aan Fokker Landing Gear (FLG) in Helmond. FLG is een van de vier vestigingen van Fokker. Sinds kort is Fokker onderdeel van het Britse GKN Aerospace. FLG ontwikkelt en bouwt landingsgestellen ondermeer voor de F-16, NH90 en F-35. We werden welkom geheten door Guus Kolster en Erwin van Straten. Allereerst een uitgebreide presentatie over FLG

Deelnemers aan het bezoek van regio Schiphol/Noord-Holland op de trap van de Air France Caravelle bij PS Aero in Baarlo.



Martinair FLIGHT ACADEMY



Al vele jaren dé betrouwbare partner namens Defensie voor:

- ✓ Conversie naar: CPL/IR/ME
- ✓ Instructeurs Opleidingen: FI/CRI/IRI

Voor gedetailleerde informatie s.v.p. mailen naar:
mfa.info@martinairflightacademy.com

Emoeweg 4, 8218 PC Lelystad. 0320 288476



Leden van de regio Schiphol/Noord-Holland bekijken de airshow vanaf het deck.

en de huidige en de toekomstige producten. Hierbij werd een inkijk gegeven in de F-35 waarvoor FLG de vanghaak en een composiet uitzetstang voor het hoofdlandingsgestel maakt. FLG is een hoogwaardig technologiebedrijf en doet veel aan innovatie zoals composieten en heeft ongeveer 400 mensen in dienst. Tijdens de rondleiding door de productiehallen en de testafdeling konden we deze nieuwste technieken met eigen ogen bekijken.

's Middags werd een bezoek gebracht aan PS Aero in Baarlo. Eigenaar Piet Smeds kreeg het luchtvaartvirus tijdens zijn dienstplicht bij de KLu te pakken. Vanuit zijn autobedrijf begon hij met het verzamelen van afgedankte militaire vliegtuigen. Van kleine trainers tot de grote Atlantic en Transall. Gezeten in oude vliegtuigstoelen kregen we eerst een film over PS Aero. Daarna tijdens de rondleiding kregen we de

meest waanzinnige anekdotes te horen van Piet Smeds. De meest lucratieve opdrachten komen van filmaatschappijen die zijn vliegtuigen huren voor de opnamen. Ook worden zijn vliegtuigen gekocht voor speelplaatsen en om te dienen als restaurant. Ook interessant: Air France heeft de museum-Caravelle in Baarlo gestald omdat er op Le Bourget geen plaats meer is.

Droste

Op 30 mei hield voormalig luchtmachtbevelhebber luitenant-generaal b.d. Ben Droste een lezing met de titel *The Sky is not the Limit*. De afgelopen jaren zijn verschillende commerciële bedrijven opgericht die zich omschrijven als 'ruimtereisbureau' en investeren in de ontwikkeling van kleine herbruikbare ruimtevluchtvaart. Het Nederlandse bedrijf *Space Expedition Corporation* (SXC) werd opgericht in april 2011 door Ben



De F-35 wordt klaar gemaakt om versleept te worden.

Droste, Harry Van Hulten, Michiel Mol en Maarten Elshove; precies vijftig jaar na 's werelds eerste bemande ruimtevlucht. Het bedrijf SXC werd in juni 2014 verkocht aan het Amerikaanse XCOR Aerospace. Ben Droste hield een enthousiast en bevlogen betoog over de toekomstige "betaalbare" commerciële ruimtevluchten voor de "gewone" mens om de "ruimte" en gewichtsloosheid te ervaren. In zijn lezing vertelde Ben Droste over wat *space travel* inhoudt en de laatste ontwikkelingen van het project waarbij hij betrokken is. De ruimtevluchten zullen vooralsnog vanaf de ruimtehavens Curaçao en Dubai worden uitgevoerd. Sponsors zijn onontbeerlijk en bij de ontwikkeling zijn onvoorziene zaken ontstaan waardoor het project vertraging heeft opgelopen. De hoop is dat eind 2016 de eerste vlucht/lancering zal plaatsvinden.

Luchtmachtdagen

Wegens grote belangstelling werd op 10 juni een extra grote bus ingezet naar de Luchtmachtdagen op de Vliegbasis Leeuwarden. Door het combineren van KNVOL, post-actieven en veteranen in een tent werden veel contacten gelegd met bekenden uit de andere twee groepen. Bij de regioleden was grote waardering voor de faciliteiten voor de leden, met dank aan de regio Noord voor de goede organisatie.

Cityhopper

Op 16 juni namen ongeveer 20 regioleden deel aan een lezing over KLM Cityhopper (KLC) in het hoofdgebouw van KLM in Amstelveen. Deze lezing was georganiseerd door de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). In zijn lezing ging de KLC-directeur in op de

ontstaansgeschiedenis. De rol van Cityhopper binnen KLM/Air France met name de ontwikkeling van dunne routes en de training van vliegend personeel kwam aan de orde. Het proces van uitfasen van de twintig jaar oude Fokker 70 door de nieuwe Embraer 175 werd uitgelegd. KLC heeft met alle door Fokker gebouwde civiele vliegtuigen de F27/F28/Fokker 50/Fokker 70 en Fokker 100 gevolgen. Na afloop werd in enkele films getoond wat er allemaal komt kijken om een grote luchtvaartmaatschappij als KLM efficiënt te laten functioneren. Met dank aan de KNVvL voor het uitnodigen van onze leden.

Programma

Het evenementenprogramma voor de tweede helft van 2016 zal in augustus worden gepresenteerd. (Gerard van Putten)

Soesterberg

Programma

14 september: excursie vliegveld Lelystad.
10 oktober: lezing over ontwikkeling, productie en inzet V2.
november: excursie Vliegbasis Volkel.
12 november: lezing over SAR.

Twente

Gilze Rijen

Op 26 mei hadden we een excursie naar de Vliegbasis Gilze-Rijen. Bij het 301 Squadron werden we door twee piloten welkom geheten. Na opsplitsing in twee groepen kreeg de ene groep eerst

Rob Vis (rechts) dankt Lt.Gen.b.d. Ben Droste voor zijn presentatie.





Groepsfoto van het bezoek van de regio Twente aan Gilze-Rijen. [Via Herman Heino]

Twee foto's uit de collectie van Harry Koning. Op donderdag 6 oktober heeft de Regio Twente als gastspreker haar eigen regiopenningmeester Harry Koning. De titel van deze avond is 'Van analoog naar RAW'. RAW is een systeem uit de wereld van de fotografie, dat zeer veel mogelijkheden biedt inzake het bewerken van foto's en Harry maakt hier met heel veel succes gebruik van. Hij neemt de leden mee in de wereld van de luchtvaartfotografie, waarbij verschillende thema's aan bod zullen komen, zoals militaire luchtvaart vroeger en nu, burgerluchtvaart, speciale beschilderingen, fotobewerking, enz.

Sinds 1967 is Harry zeer geïnteresseerd in de militaire luchtvaart, niet zo zeer als spotter maar meer als fotograaf van "mooie en unieke plaatjes", hetgeen (uiteraard) begon op de Vliegbasis Twenthe. Foto's van F-104's, NF-5's en F-16's van de voormalige 'thuisbasis' zullen ongetwijfeld getoond worden, naast die van interessante bezoekers van Twenthe en foto's die Harry schoot tijdens zijn bezoeken aan buitenlandse bases.

Mede als gevolg van de sluiting van Twenthe in 2007 is de interesse van Harry geleidelijk overgegaan naar de burgerluchtvaart met als voorname 'Battlestation' Schiphol, vlak bij zijn woonplaats. Dat hij ook op dit vlak succesvol is mag blijken uit de prijs die hij in 2015 won met een foto van een Airbus 380 van China Southern. Ook gaat Harry in op de uitfasering van de MD-11 toestellen van KLM en MAC.



een film over de Apache te zien en de andere uitleg over dit type helikopter, waarbij er na afloop werd gewisseld. Er mocht helaas niet worden gefotografeerd, maar de deskundigheid en het enthousiasme van de beide vliegers/gastheren maakte dat ruimschoots goed. Vervolgens werd de KLu Historische Vlucht bezocht, waar we hartelijk werden ontvangen bij de B-25 Mitchell door twee vrijwilligers van deze stichting met zijn unieke toestellen. Een zeer uitgebreide uitleg over de B-25 viel ons ten deel, waarbij vrijwel niets teveel of te gek was. Onze zeer deskundige en enthousiaste gastheren plaatsten zelfs een trap tegen de kist, zodat ook de cockpit van binnen bekeken kon worden. Ook langs deze weg dank en hulde aan allen die deze dag tot een succes hebben gemaakt.

Programma

8 september: lezing van kapitein Erik Verstedden van het DGLC (Defensie Grondgebonden Luchtverdediging Commando, voortgekomen uit onder meer de "oude" KLu-GGW) van de Luitenant-Generaal Bestkazerne, de voormalige Luchtmachtbasis De Peel.

6 oktober: lezing van "onze eigen" regiopenningmeester Harry Koning met als titel "Van analoog naar RAW". RAW is een systeem uit de wereld van de fotografie, dat zeer veel mogelijkheden biedt inzake het bewerken van foto's en Harry maakt hier met heel veel succes gebruik van.

U kunt zich voor deze avond UITSLUITEND VIA MIJN KNVOL/KLAS aanmelden tot 10 september a.s. Doet u dit vooral, want deze avond is de tweede testcase voor het gebruik van MIJN KNVOL/KLAS.

November (onder voorbehoud): bezoek aan 313 Squadron (middag met avondvliegen) op Vliegbasis Volkel.

Zuid-Holland

Helidet 10, 'the X-men'

U heeft in deze ONZE LUCHTMACHT kunnen lezen dat mijn squadron nauw samenwerkt met de KNVOL, in het bijzonder met de regio Zuid-Holland. Het toeval wil dat ik nu op uitzending ben als commandant van het tiende helikopterdetachement in Mali, waardoor ik meteen een kijkje kan geven in de operationele keukens. Ik neem u graag virtueel mee voor een *tour de l'helidet*!

Het detachement

Het Defensie Helikopter Commando (DHC) werkt sinds



Onderhoud aan de Chinook.

enige jaren met het *Composite Squadron* concept. Al naar gelang de opdracht voegen we standaard elementen samen in een voor die opdracht samengesteld squadron. Het helidet dus, en aangezien wij het tiende detachement zijn (helidet X) zijn wij de X-men. De operationele elementen van het detachement, zoals hier in Mali een sectie Chinooks en een vlucht Apaches, trainen met elkaar en gaan vervolgens samen op uitzending. Maar, stukken staal met een aantal *flight crews*, dat is maar een (klein) deel van het verhaal. Zonder logistiek en ondersteuning staan wij meteen stil, dus beschikken wij over een uitgebreide S4 Ground sectie. Kapitein Gwen en haar mensen werken zich een slag in de rondte om te zorgen voor onderdelen, brandstof, munitie, ja, wat niet eigenlijk? Ook de brandweer, de POL (*petrol, oil & lubricants*, ofwel de brandstof), de metaalbewerker, de VVU (vliegveiligheidsuitrusting) en de GU (gronduitrusting) zijn onmisbaar om ons werk uit te kunnen voeren.

Onderhoud

Onderhoud en helikopters zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Onder leiding van kapitein Rick verzorgen de technici van de sectie S4 Air 'hun' schatjes. Temperaturen van tegen de 45 graden, stofstormen, hoge luchtvochtigheid: de technici gaan door. Ik ben trots op mijn technische commando's, die onder moeilijke omstandigheden ervoor zorgen dat de helikopters het doen.

Verbindingen

Dan de verbindingen. De PC waarop ik dit tik, of de telefoonlijnen waarmee ik verbonden ben met de wereld, de radio's die ons verbinden met de toestellen: de S6-sectie zorgt ervoor. En niet alleen voor het helidet. Zowel in Gao (waar het helidet zich bevindt), als in Bamako (de hoofdstad van Mali) en in Timboektoe (niet helemaal het einde van de wereld) werken de verbindelaars van het helidet om *in touch* te blijven met de wereld. Wel bijzonder dat het helidet hierdoor qua afstand per-

soneel heeft zitten in Amsterdam, Venetië en Brussel. Kapitein Joris heeft een divers team, bestaande uit luchtmachters en landmachters, en ze spelen het klaar. Één team, één taak!

Inzicht

De *flight crew* moet ook inzicht hebben in wat er speelt in Mali. Zijn er incidenten geweest? Wat is de dreiging? En, zeker zo belangrijk, wat gaan eventuele tegenstanders mogelijk doen? Op basis van de inlichtingen van de S2, onze eigen James Bond sectie, bereiden de vliegers de missie voor. We weten ook wat we niet weten (*known unknowns*), dus geeft de S2 vragen mee die tijdens de vlucht moeten worden onderzocht. Wat speelt er in plaats X, zijn er troepenbewegingen langs een bepaalde route, zie je kinderen spelen op straat? Brokjes informatie die uiteindelijk de *situational awareness* van ons, en dus de VN, vergroten. Eén van onze taken is namelijk het vergaren van inlichtingen. Dat doen we en dat doen we goed. Kapitein

Het wassen van een Chinook: teamwork.



De rampgunner houdt alles goed in de gaten.





Apache voert een verkenning uit.

Jeroen en zijn mensen analyseren de beelden die de vliegers na de vlucht inleveren. Een tijdrovend proces, maar de kwaliteit van de analyses is hierdoor zeer hoogwaardig. Wij maken de belofte die Nederland gedaan heeft aan de VN, namelijk, het zijn van de ogen en oren van de VN, hiermee meer dan waar. Uiteindelijk moeten wij natuurlijk wel vliegen. Majoor Loekie zorgt er met zijn mensen van de S3-sectie voor dat wij leveren wat de VN van ons verlangt. Daar zitten wel beperkingen aan; helikook is lekker, iedereen in Mali lust het, maar het is een keer op. We adviseren proactief waar wij denken dat de inzet van ons het meest tot zijn recht komt. Onze taken, namelijk het verzorgen van inlichtingen, het garanderen van medische afvoer (MEDEVAC), het bieden van transport en het domineren van het gevechtveld, zijn voor ons *daily business*. Dat vraagt om samenwerking. Ik streef er naar dat dit zo natuurlijk mogelijk verloopt, zonder onnodige hiërarchische verbanden. Soms is escalatie wel nodig en

komen de chef-staf (majoor Timo) of ikzelf in beeld. Überhaupt is het belangrijk dat er aan de voorkant geen onduidelijkheid is over de *commander's intent* (wat willen mijn hogere commandant en ik bereiken). Plus, binnen welke kaders moeten wij blijven? Denk hierbij bijvoorbeeld aan de *Rules of Engagement*, of het aantal vliegen dat wij maximaal kunnen maken. Sturing blijft nodig, ook in een netwerkorganisatie. Mooi, dan heb ik ook wat te doen.

Nut en noodzaak

Ook in Mali lezen wij de krant. Digitaal, met dank aan de S6 en Call2Home. Hierin zien wij de afgelopen weken regelmatig artikelen verschijnen over het nut en de noodzaak van de missie die wij, voor u, in Mali uitvoeren. Het is goed om hier bij stil te staan. Ik kan u verzekeren dat wij, samen met de overige VN-collega's in Mali, ons uiterste best doen om hier iets van vrede en veiligheid te brengen en te houden. Hoeveel wij hier echt in betekenen is moeilijk te meten. Wat ik wel weet, is dat de inzet van de afgelopen tien

helidets ervoor heeft gezorgd dat onze (uw) VN-militairen weten dat als er wat met ze gebeurt ze snel in een ziekenhuis liggen. Sterker nog, wij hebben een arts en een verpleegkundige aan boord van de Chinook. De zorg komt naar ze toe. Wij kijken verder dan de eenheden op de grond, dus door onze inlichtingen weten ze ook wat er voorbij hun horizon gebeurt. Mochten er grote gevechten losbarsten, dan heeft Nederland de grootste stok in het gevecht. Vaak is dreigen gelukkig genoeg. Want wij zijn hier niet om te vechten, maar om de fragiele vrede te bewaken.

Tot slot

U had misschien een verhaal verwacht dat vooral in zou gaan op het vliegen en de uitgevoerde missies. Ik heb er echter voor gekozen om de raderen binnen mijn detachement te belichten. Ik heb twee radertjes nog niet genoemd. Dat zijn mijn S1, luitenant Thijs, die ervoor zorgt dat alle personeelszaken goed verlopen. En als laatste de Detachement Sergeant-Majoor, Dirk. De man

naast de commandant, mijn extra paar ogen en oren. Coach en surrogaatvader van de X-men. Met deze 129 mensen lever ik, in het belang van Nederland, een bijdrage aan een betere wereld. Uw wereld.
Jorrit de Gruijter
Commandant Helidet 10
Lt-kol-vlieger

Programma

26 September: Presentatie door kol. Elanor Boekholt
24 Oktober: Presentatie door lt. gen. b.d. Sander Schnitger
28 November: Presentatie door lt. kol. Jorrit, 301 Squadron
(Marianne Vring)



Ledenservice KNVOL

Gerard Blokhuis
Rijzendeweg 38
4634 TZ Woensdrecht
Tel. 0164-75 02 58
Mob. 06-29 581 972
ledenservice@onzeluchtmarkt.nl

Ledenservice

Goodies			
Neklint met KNVOL-opdruk. Nieuw!	4,00		
Hangtag met KNVOL-opdruk. Nieuw!	4,00		
Diversen			
Placemats 42 x 30 cm van diverse vliegtuigen	2,00	actie	
Reproductie Spitfire 322 Squadron – WO 2	7,50		
Boeken			
100 jaar Militaire Luchtvaart. Auteur Willem Helfferich	25,00	actie	
Herinnering aan een Bevlogen Tijd, van MLM naar NMM. Auteurs Hans Baljet, Rob Valkonet	7,50		
Airpower, De Nederlandse Luchtmacht. Auteurs Frank Crébas, Stephan de Bruijn	25,00		
Onze Luchtmacht			
Complete losse jaargangen Onze Luchtmacht vanaf 1999	10,00		
Opbergmappen voor twee jaargangen Onze Luchtmacht	8,50		

Bestellen

Genoemde prijzen zijn exclusief verpakkings- en verzendkosten. Gelieve bij de Ledenservice KNVOL-Woensdrecht te informeren of het gewenste artikel op voorraad is. Na de bestelling ontvangt u een factuur en de goederen worden onmiddellijk na ontvangst van de betaling aan u verzonden.
Telefoon : 0164-750258 of per e-mail: ledenservice@onzeluchtmarkt.nl

Enroute naar Kidal.



DIENSTVERLATERS CLSK

4 mei KLu-herdenking Soesterberg



Herdenking 4 mei j.l. Soesterberg waarbij diverse veteranen KLu aanwezig waren, waaronder diverse individuele veteranen maar ook bestuursleden MILU.



Voorzitter KLu Veteranen Nederlands Nieuw Guinea 1958-1962, Dhr. Frans Peter Schulte legt samen met de voorzitter Vredesmissie Veteranen KLu, Dhr. Harry de Ruyter, een krans bij het Monument der Gevallen te Soesterberg op 4 mei j.l.

C-LSK luitenant-generaal Alexander Schnitger groet de veteranen.



Binnen CLSK zijn 13 contactgroepen Postactieven KLu opgericht, ieder met een eigen bestuur. Op 4 mei j.l. waren vertegenwoordigers van deze contactgroepen, vnl. bestuursleden, eveneens aanwezig bij de herdenking.



De postactieven zijn ook het afmarcheren nog niet verleerd.

Reunië 322 Spitfire Sqn (Indië-periode)

Op 26 mei j.l. vond te Soesterberg de reünie plaats van 322 Spitfire Sqn uit de Indië-periode. Klu-veteranen variërend tussen 87 en 94 jaar waren hierbij aanwezig. Eerste van links de voorzitter, Dhr. Cees v.d. Meer, derde van links de voorzitter MILU, Dhr. Ton Tieland tussen de organisatoren in, Dhr. Jan van Schaik en Mevr. Elly Boseker-vd Putten.





Op 1 juli j.l. vond de jaarlijkse plechtigheid plaats t.g.v. de verjaardag van de Militaire Luchtvaart. Tevens werden de collegae herdacht die in 2015 zijn overleden. De plechtigheid werd gehouden bij het Monument der Gevallen van de Militaire Luchtvaart op de voormalige Vliegbasis Soesterberg. Hierbij waren ruim 100 veteranen en postactieven KLu aanwezig.



Operatie Luchtsteun

Volgens de media hebben de Luchtmachtdagen 2016 op 10 en 11 juni met het aantal bezoekers van 280.000 het record van de vorige luchtmachtdagen gebroken. Dat de komst van de F-35 hier het nodige aan bij had gedragen,

zal ongetwijfeld van invloed zijn geweest. Dit jaar was het voor het eerst dat Postactieven, Veteranen en leden van de KNVOL zonder enige scheiding gezamenlijk in de ontmoetingstent de beide dagen beleefden. Al maanden eerder

De ontmoetingstent Postactieven/Veteranen/KNVOL was maar liefst 75 meter in lengte, met parallel daaraan een terras. Vele oudgedienden KLu en leden KNVOL wisten deze tent te vinden. De vliegshow kon door de locatie bijzonder goed worden gevolgd. De organisatie kreeg alle lof van de bezoekers.



waren vertegenwoordigers van deze doelgroepen onder leiding van kapitein Ad Potters, coördinator Postactieven en Veteranen, bijeen gekomen om een adequaat onderkomen te organiseren voor de te verwachten gasten.

Bij de inrichting van de tent en het terras en op de dagen zelf hebben vrijwilligers zich met veel enthousiasme ingezet om een aangename ontvangstruimte te bieden voor hun achterban. Er waren nogal wat lofuitingen van de bezoekers voor de gastvrijheid en de goede organisatie in het eigen afgebakende domein dat uitstekend zicht bood op het vliegprogramma.

Op de laatste dag bezochten de juist afgetreden C-LSK luitenant-generaal Alexander Schnitger, de Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht luitenant-generaal Bart Hoitink en generaal-majoor Emile van Duren de ontmoetingstent.

Secretaris Contactgroep Postactieven Leeuwarden

Bezoek aan Speyer door CGPA Duitsland

In het kader van de jaarlijks terugkerende Battle Field Tour (BFT) organiseerden Willem de Grooth en Henk van der Zalm (met vriendelijke ondersteuning van Willeke de Grooth!) voor CGPA Duitsland/TRIPS Ramstein en introducees op woensdag 15 juni een onvergetelijke dag, namelijk een bezoek aan Speyer, een van de meest fraaie steden van Rheinland-Pfalz. Kelten, Germanen, Romeinen, Alemanen en Franken hebben in de loop der eeuwen hun stempel op de stad gedrukt.

Een stadswandeling door het historische centrum onder leiding van Speyer-gids Henk Lever, een boottocht naar het Naturschutzgebiet van de Berghäuser Altrhein, een bezoek aan de Dom -de grootste kerk in romaanse stijl ter wereld- en ook aan het Historisch Museum maakten deel uit van het programma.

Tussendoor hebben we kunnen genieten van een heerlijke kop koffie (aangeboden door uw CGPA), een lunch aan de Rijn en sloten we de dag af via de terrassen van Speyer en vervolgens à la carte in restaurant Zum Domnapf. Een aantal leden bleef ook nog in Speyer overnachten, naar verluidt is dit nog een uiterst interessante gebeurtenis geworden....! Beide organisatoren: geweldig bedankt!

Evenementenkalender t.b.v. Veteranenverenigingen en Contactgroepen Postactieven Koninklijke Luchtmacht

September

06 September
Herfst social CGPA Volkel
07 September
KLu Veteranendag (Eindhoven)
10 September
Puzzelrit CGPA Trips (D)
13 September
Bijeenkomst CGPA Rhenen
15 September
Inlooppmiddag AOCS
17 September
Bingo CGPA regio Arnhem
20 September
Prinsjesdag
21 September
Excursie steenfabriek Losser
CGPA Twenthe
27 September
Social /barbecue CGPA Soesterberg
29 September
Najaars vakantiereis CGPA regio Arnhem
30 September
Nationale Taptoe 2016 t.b.v. Veteranen

Oktober

04 Oktober
Social CGPA Gilze-Rijen
05 Oktober
Weinprobe CGPA trips
11 Oktober
Bijeenkomst CGPA Rhenen
12 Oktober
Jaarvergadering /Social CGPA Twente
20 Oktober
Overleg Klu en voorzitters CGPA (locatie: Deelen)
21 Oktober
Herfstwandeling /Lunch AOCS

November

02 November
Najaar bijeenkomst CGPA GGW
08 November
Bijeenkomst CGPA Rhenen
15 November
Winterkost social CGPA Volkel
22 November
Reünie CGPA Leeuwarden
23 November
Herfst social CGPA Gilze Rijen
30 November
Najaarssocial CGPA Soesterberg

December

06 December
Eindejaarsbijeenkomst AOCS
14 December
Kerstmarkt CGPA GGW
20 December
Kerstactiviteit CGPA Rhenen

Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht'

Volg ons op Facebook: www.facebook.com/onzeluchtmacht

Deel uw KNOVL-ervaringen, foto's en filmpjes op onze
speciale vriendenpagina: onzeluchtmacht-community



Kijk ook op www.onzeluchtmacht.nl en word lid!



**De Koninklijke Luchtmacht
is
onze luchtmacht**