



Onze *LUCHTMACHT*

Prijs niet-leden € 6,50



In dit nummer onder meer:

- Airpower Symposium 2017
- 100 jaar Marineluchtvaartdienst, deel 2
- De Metoor van Ypelo
- European Air Refuelling Training
- De Duitse luchtmacht
- Algemene Ledenvergadering 2017
- De KNVOL in Jaartallen



69e jaargang nummer 3 - juni/juli 2017

Briefing

De comateuze toestand van het Nederlandse veiligheidsbeleid.

Airpower Symposium 2017

"Vijfde generatie Airpower en de uitdagingen van het Nieuwe Normaal".

100 jaar MLD, deel 2

De Marineluchtvaartdienst speelde tijdens de 2e Wereldoorlog een belangrijke rol, zowel in Europa als het Verre Oosten.

De Meteor van Ypelo

Op 27 februari 1952 verongelukte een Gloster Meteor van de Vliegbasis Twenthe omstreeks halfvier in Ypelo.

European Air Refuelling Training

Sinds 2014 wordt op de Vliegbasis Eindhoven jaarlijks de European Air Refuelling Training (EART) georganiseerd.

De Duitse luchtmacht

Na de Tweede Wereldoorlog heeft het tien jaar geduurd voor West-Duitsland weer een eigen luchtmacht mocht opzetten.

Algemene Ledenvergadering 2017

Dit jaar viel de Vliegbasis Leeuwarden de eer te beurt als gastheer te mogen optreden voor de Algemene Ledenvergadering.

Poster

F-22A Raptors van de 1st Fighter Wing, Joint Base Langley-Eustis. [Frank Crebas]

De KNVOL in Jaartallen

Het waren in 1948 de heren S. Mante en M.W.J.M. Broekmeijer die het initiatief namen om 'Onze Luchtmacht' op te richten.

Column kolonel b.d. KLu drs. Anne Tjepkema

De F-35: goed nieuws lost nog niet alle problemen op.

Binnenland

Buitenland

Verenigingsnieuws en nieuwe boeken

Dienstverlaters CLSK

Omslag

F-22A Raptors van de 1st FW, JB Langley-Eustis. [Frank Crebas]

Uitgave van de koninklijke Nederlandse

Vereniging 'Onze Luchtmacht'

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

69e jaargang nummer 3

Juni/juli 2017

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

Lid worden

U kunt zich opgeven als lid via onze website www.onzeluchtmacht.nl. U kunt dan deelnemen aan activiteiten van de KNVOL en ontvang 6 x per jaar ons verenigingsblad 'Onze Luchtmacht'. Nieuwe leden kunnen het hele jaar worden ingeschreven met als ingangsdatum 1 januari of 1 juli.

Opzeggen lidmaatschap

Een opzegging die wordt ontvangen vóór 1 november van het lopende jaar gaat in per 1 januari van het volgende jaar. Opzegging kan uitsluitend schriftelijk via e-mail of per brief aan de ledenadministratie.

Adreswijziging

Adreswijzigingen kunt u zelf verwerken via uw account in www.onzeluchtmacht.nl of per post aan de ledenadministratie.

Lidmaatschap per jaar

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

Verenigingszaken

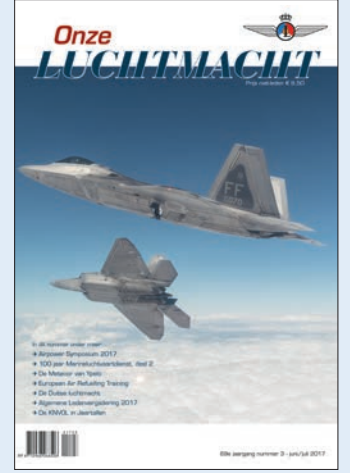
Voor vragen over verenigingszaken en regionale activiteiten kunt u terecht bij de Secretariaten van de Regiobesturen (zie kader in de rubriek 'Verenigingsnieuws'). Voor overige vragen kunt u bellen, mailen naar of schrijven aan de Secretaris van het Landelijk Bestuur (zie kader in de rubriek 'Verenigingsnieuws').

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

G.Th. Blokhuis
Rijzendeweg 38
4634 TZ Woensdrecht
T: 0164 - 750258
M: 06 - 29581972
E: ledenservice@onzeluchtmacht.nl
W: www.onzeluchtmacht.nl

Copyright

Overname van artikelen en foto's alleen na verkregen schriftelijke toestemming van de hoofredacteur.
ISSN 0030-3208

De comateuze toestand van het Nederlandse veiligheidsbeleid

In een groot deel van de wereld zijn conflicten of het dreigen daarmee het nieuwe normaal geworden. Afrika, het Midden-Oosten, Azië en niet te vergeten Rusland met zijn ambitie om weer erkend te worden als een wereldmacht, laten zich niet onbetuigd. Zelfs NAVO-lidstaat en EU-toetredingskandidaat Turkije springt behoorlijk uit de band en stoort zich niet meer aan de internationale mores. Ook kernwapens zijn terug van nooit weggeweest, maar nu vooral omdat staten die daar niet over beschikten, alles in het werk stellen die te krijgen. Al was het maar om hun eigen toekomst veilig te stellen. Als slagroom op de taart volgt dan het al dan niet homegrown of geïmporteerd terrorisme en de nauwelijks te stuiten illegale immigratie van grote hordes vooral jonge mannen uit Afrika, Midden-Oosten en Zuidwest-Azië. Dat het er hierdoor allemaal niet veiliger wordt in de wereld is een open deur, maar is daarmee ook de toekomst onvoorspelbaar? Volgens professor Osinga, al jaren verbonden aan de Nederlandse Defensie Academie, valt dat wel mee. We kunnen het komende decennium redelijk uittekenen, in ieder geval ruim voldoende om ons qua veiligheid- en defensiebeleid voor te breiden. (Zie ook het artikel 'Airpower Symposium 2017' elders in dit nummer).

Welke richting we ook kijken onze veiligheid wordt bedreigd of ten minste uitgedaagd. Europa leek na het ineenstorten van de Sovjet-Unie begin jaren 90 een gouden en vreedzame toekomst tegemoet te gaan. Voormalige Sovjet-staten en Oost-Europese landen traden toe tot de EU en de NAVO. Het Midden-Oosten en Afrika waren een oase van rust. Het vredesdividend werd dan ook overal in Europa ruim geïncasseerd. Alle landen bouwden hun krijgsmacht af en de defensieuitgaven werden drastisch teruggeschoefd. Er was nog wel een probleem in voormalig Joegoslavië dat, gelukkig voor Europa, door Amerika werd opgelost. Dit was geen reden voor Europa en Nederland om de rooskleurige blik op de toekomst te nuanceren, laat staan dat er een politicus was die zich afvroeg of de verdere afbraak van het defensieapparaat wel verstandig was.

Toen was daar als zwarte zwaan 9 september 2001 (9/11) en de daaruit voortvloeiende oorlogen in Irak en Afghanistan, die tot op de dag van vandaag voortduren. Daarna volgde de Arabische

lente die uitmondde in een oorlog in Libië en opstand in Syrië met daaruit de geboorte van ISIS. Hieruit ontsproot een bloedige oorlog met ongekend geweld in Irak en Syrië met spillover naar Europa in de vorm van terroristische aanslagen. Deze doos van Pandora is voorlopig nog niet gesloten, zelfs als ISIS wordt verslagen is de dreiging niet weg. Ondertussen is Rusland assertiever dan ooit. Initieel leek dit nog vrij onschuldig, we dachten dat de retoriek van Poetin voor binnenlands gebruik was. Een misvatting, zo bleek tijdens en na de opstand in Oekraïne, die door naïeve politici in Europa zelfs werd toegejuicht en aangemoedigd. Voor Rusland was dit het startsein om de daad bij het woord te voegen. De Krim werd spoorslags geannexeerd en een opstand in Oost-Oekraïne op touw gezet die ook tot op de dag van vandaag voortduurt. Onze eigen 9/11, het neerschieten van

de MH17 boven Oekraïne op 14 juli 2014 is hier het trieste gevolg van. In 2015 begonnen de grote vluchtelingenstromen waarmee Europa tot op de dag van vandaag worstelt en zich noodgedwongen laat chanteren door Turkije en corrupte en misdadige regimens in Afrika. Giet daarover de saus van de toenemende cyberdreiging en de conclusie dat de veiligheid in Nederland en Europa is verslechterd ligt voor de hand, schrijft de Wetenschappelijke Raad van het Regeringsbeleid in haar laatste rapport 'Veiligheid in een wereld van verbindingen'.



Commodore b.d. drs.
Tom de Bok

Waar dit echter niet wil doordringen is bij de politiek. Alle hierboven kort aangehaalde wakeup calls lijken volledig gemist of, zoals professor Dr. Elmar Hellendoorn het beschreef: onze politiek verkeert op het gebied van defensie en veiligheid al jaren in een comateuze toestand waarvan het einde niet in zicht lijkt. De onzekere gevolgen van klimaatverandering over 100 jaar lijken belangrijker dan de clear and present danger voor onze interne en externe veiligheid. De WRR beschrijft dit treffend: 'Veiligheid kan niet meer worden gevonden in de verschansing tegen agressie van buitenaf, maar vereist beleid dat berust op inzicht in de vele verbindingen tussen 'binnen' en 'buiten'. De krachtenvelden van de internationale betrekkingen vragen om een strategische analyse van de veiligheidssituatie van waaruit binnen- en buitenlands veiligheidsbeleid, het defensiebeleid en in het bijzonder de rol van de krijgsmacht kunnen worden bepaald'. Het wordt tijd dat de Nederlandse politiek uit haar comateuze toestand ontwaakt.



“Vijfde generatie Airpower en de uitdagingen van het Nieuwe Normaal”

AIRPOWER SYMPOSIUM 2017



Onder deze wat cryptische titel hield het Commando Luchtmacht (CLSK) op 18 mei op de Vliegbasis Gilze-Rijen haar jaarlijkse Airpower Symposium. In zijn openingswoord stelde luitenant-generaal Dennis Luyt, commandant van het CLSK, twee vragen aan de deelnemers: wat ‘Vijfde generatie Luchtmacht’ voor hen betekende en waarop het CLSK dan zou moeten gaan inzetten. Hierbij kwamen veel begrippen naar voren, waarvan Data, Informatie, Innovatie, Sensor Fusion, Cyber, Netwerk, F-35 en onbemande vliegtuigen wel de belangrijkste waren.

door Willem Helfferich

De eerste spreker, commodore prof. dr. Frans Osinga, oud-columnist van dit blad, had de taak te schetsen wat het Nieuwe Normaal is. “We weten veel meer van de toekomst dan we denken,” zo begon hij nog optimistisch, maar al snel werd duidelijk dat er geen reden tot optimisme is. Het Westen blijft verrast worden en er is geen gebrek aan potentiële slimme tegenstanders. De geopolitieke ontwikkelingen noemde hij “tragisch: oorlog en oude spoken zijn terug in Europa.” De Westerse militaire superioriteit erodeert snel, conventionele en nucleaire afschrikking zijn terug en vormen een probleem en de z.g. *European airpower gap* is een feit.

Luitenant-generaal Dennis Luyt, commandant van het CLSK, stelde bij de opening twee vragen aan de deelnemers: wat ‘Vijfde generatie Luchtmacht’ voor hen betekende en waarop het CLSK dan zou moeten gaan inzetten. [Foto's: WFH]

Humanitaire interventies

In de jaren 1990-2000 was het Westen erg druk met humanitaire interventies. Er werd niet meer zo gehecht aan de natiestaat en het militaire instrument werd “een beetje vies” gevonden. De nieuwe Westerse manier van oorlogvoeren begon met de operatie *Desert Storm* in 1991 waarbij precisiewapens de superioriteit

demonstreerden. “Voor politici is airpower erg goedkoop,” aldus Osinga, “want er is weinig risico voor het eigen personeel.” De Westerse aanpak probeerde oorlog te vermensen: oorlogen moesten humaan zijn, niet alleen voor de eigen soldaten, maar ook voor de vijand. Een Westers fenomeen, want andere culturen bleken daar heel anders over te denken. In *Srebrenica* probeerden de Serven de Westerse zwakheden uit te buiten.

Commodore prof. dr. Frans Osinga had de taak te schetsen wat het Nieuwe Normaal is.



Nine-eleven

En toen kwam *Nine-Eleven*. De terugkeer van religie in de wereldpolitiek legitimeerde de totale oorlog. De bronnen van onveiligheid lagen volgens de Amerikanen bij z.g. *failed states* zoals Afghanistan, dus moest een ‘ring van goed-geregeerde landen’ worden opgebouwd, ook volgens de EU. Die z.g. 3D-benadering bleek echter uitermate moeilijk te beklijven. Het z.g. Afghaanse model, met een paraplu van airpower erboven en streven naar *regime-change* op de rond werd toegepast in Irak en Libië. *Drones*, onbemande vliegtuigen, werden ingezet voor verkenning, maar ook bewapend om charismatische geestelijke of politieke leiders uit te schakelen. De tegenstander probeerde mis-

“In Europa is de afgelopen 25 jaar iedere luchtmacht met 10% per jaar geslonken.”

“Het is een bloody shame dat we nog steeds geen stealth-vliegtuigen in Europa hebben.”

bruik te maken van de Westerse stringente, in de wet vastgelegde voorschriften en men begon te spreken over *lawfare* i.p.v. *warfare*. Sociale media werden door de tegenstanders ingezet om heel snel vooral emotioneel nieuws te verspreiden onder het motto: het is pas een overwinning als de media dat zo noemen. “Als West-ten kunnen we geen mediaspin opzetten, want dan verlies je je legitimiteit,” aldus de voormalige F-16 vlieger.

Hard power

Na 2010 werd gestopt met het opbouwen van staten. Alleen ondersteunen werd het devies, zoals in Mali. Ondertussen werd de weg die Rusland volgde steeds onzekerder, China trad assertiever op, buiten de EU werd steeds meer aan defensie besteed, *hard power* was terug, het terrorisme nam steeds toe, ISIS met zijn onmenselijke praktijken kwam op, net als de vluchtelingenstromen. “In Europa is de afgelopen 25 jaar iedere luchtmacht met 10% per jaar geslonken,” stelt Osinga onverbloemd, en daarmee is volgens hem het einde van de Westerse dominantie ingezet. Met de bezetting van De Krim door Poetin kwamen de oude spoken uit de Koude Oorlog weer terug. “ISIS lijken we langzaam onder de duim te hebben, maar Poetin hadden we sinds 2008 moeten zien aankomen: anti-Westers, hij wil terug naar de oude bufferzones en hij heeft geïnvesteerd in de Russische identiteit. Macht en intimidatie zijn de enige instrumenten die hij heeft. Zijn *troll-armies* zijn heel actief.”

Tragische ontwikkelingen

Verontrustend is ook dat in de Russische doctrine het kernwapen een oorlogswapen is en niet een afschrikingsmiddel. De angst is daarom dat er bij wijze van demo bijvoorbeeld een *airburst* in een van de Baltische staten zal plaatsvinden.

Daarom noemt commodore Osinga de geopolitieke ontwikkelingen zo tragisch: die ondergraven de Westerse liberale maatschappij. Rusland heeft volgens de Amerikaanse generaal Gorenc de airpower gap met de NAVO gesloten: overal langs zijn grenzen en met name in Kaliningrad zijn S-300 en S-400 raketinstallaties geplaatst die zorgen voor *Anti-Access and Area Denial (A2AD)*, waardoor de NAVO niet meer met succes het grondgebied van zijn meest bedreigde leden kan verdedigen. “We zijn voortdurend afhankelijk van Amerikaanse inzet en dat breekt ons nu op,” stelt Osinga. “Het is heel moeilijk die regio snel te versterken. Dan hebben we *air superiority* nodig, geloofwaardigheid van afschrikking. We hebben te weinig middelen, gebrek aan *stealth*.” Hij noemt het een *bloody shame* dat we nog steeds geen stealth-vliegtuigen in Europa hebben. [30 jaar geleden (!) hebben we het grote belang van stealth en het gebrek eraan in het ontwerp van de F-16 al in dit blad aan de orde gesteld¹, red.]



Dr. Elmar Hellendoorn van het NATO War College had een verontrustende boodschap over kernwapens.

Nucleaire uitdaging

Nog verontrustender was de voordracht van dr. Elmar Hellendoorn van het NATO War College. Hij ging vooral op de nucleaire dreiging in. Een maand geleden werd bekend dat de Russen bezig zijn een nucleaire granaat te ontwikkelen. Hij vroeg zich af en liet het publiek daar ook zijn mening over geven of het Witte Huis een nucleaire aanval op New York en Chicago zou riskeren voor de verdediging van de Baltische Staten en Polen. Of de Franse president een aanval op ‘het eeuwige’ Parijs voor de verdediging van Warschau. In beide gevallen was het antwoord sterk negatief. Toch is er volgens hem geen andere optie dan de nucleaire afschrikking door de VS. Maar waarom is die afschrikking dan vermindert? Tijdens de Koude Oorlog was de opvatting dat als Europa verloren zou gaan, de hele Westerse wereld ten onder zou gaan, ook de VS. Daaruit kwam de gezamenlijke afschrikking voort. Vandaag de dag is Europa nog maar één van de *battlefields*. Volgens Hellendoorn is men in Polen en Duitsland gaan nadenken over een eigen nucleaire capaciteit, maar dat is in zijn ogen de slechtste optie. Kernwapens aan zijn grenzen zal Rusland nooit kunnen accepteren. Volgens de wetenschapper willen de Russen vooral in ons hoofd twijfel zaaien over de lotverbondenheid binnen de NAVO. De bevolking moet accepteren dat die nucleaire afschrikking nodig is, hoewel hij begrijpt dat het heel lastig is te vatten dat je dreigt met je eigen vernietiging. Ten slotte ging hij ook in op het gebrek aan investeringen in Defensie in ons land door de afgelopen regeringen. Er waren immers al vele *wake-up calls* geweest, zoals de MH17, de Brexit en Trump, maar de noodzaak tot investeren werd tot nu toe niet echt gevoeld. “Hoeveel wake-up calls moeten er nog komen voordat deze comateuze patiënt ontwaakt?”, zo vroeg hij zich cynisch af.

Special Operation Forces (SOF)

Ter illustratie dat de Luchtmacht het niet alleen kan was Landmachtkolonel Jelte Groen van het Korps Commandotroepen (KCT) uitgenodigd. Hij gaf een uiteenzetting van de ‘klassieke’ taken en werkwijze van *special forces* en stelde dat

“Hoeveel wake-up calls moeten er nog komen voordat deze comateuze patiënt ontwaakt?”

in de z.g. *gray zone* –nog geen oorlog, maar er broeit iets – SOF meer zou kunnen doen door zich tussen de mensen te begeven en te horen wat er aan de hand is. Dat hoeft niet eens per parachute vanuit een militair vliegtuig, maar kan ook gewoon met een commerciële vlucht. “We moeten ons minder laten verrassen”, aldus Groen. Het is niet nieuw, want dat is in Bosnië al gedaan. Een team commando’s werd ondergebracht in een huis, in militair tenue. Op grond van de ervaringen in Afghanistan brak hij een lans voor *dedicated support* van het luchtwapen. Dus niet helikopterbemanningen die, hoe capabel ook, “het er even bijdoen, parttimers,” zei hij chargerend, maar crews die voor 100% aan SOF zijn toegewezen en dus alleen maar met SOF bezig zijn en zich daarin specialiseren. Maar hij beseft ook dat aan een dergelijke aparte mini-luchtmacht een stevig prijskaartje hangt en dat dat wel het voornaamste struikelblok zou kunnen zijn.

Technische verbeteringen

Kolonel-vlieger Johan ‘Cake’ van Deventer ging samen met kapitein-vlieger Ane van 322 Squadron in op de uitdagingen van vandaag. Van Deventer vertelde over een nachtelijke missie in Irak, eerder al beschreven in dit blad². Hij vergeleek die met eenzelfde missie in Bosnië, 20 jaar eerder. “Mijn beste sensor was toen een verreikijker.”

Ane vertelde over wat tegenwoordig ‘normaal’ is voor een *Mission Commander*. Hij krijgt opdracht een aanval te organiseren na het ontvangen van een ATO (*Air Tasking Order*) van het CAOC (*Combined Air Operations Centre*). Hij verhaalde

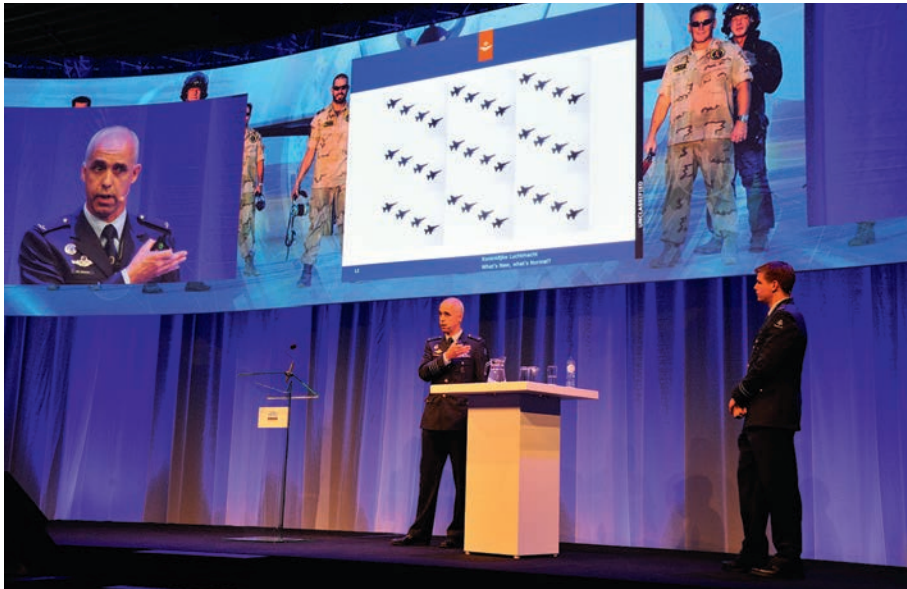
“Mijn beste sensor was toen een verreikijker.”

² ‘Stop de opmars, dring ze terug’, W. Helfferich in ONZE LUCHTMACHT nr 4-2016.

Kolonel-vlieger Johan ‘Cake’ van Deventer, Hoofd Transitieprojecten KLu.



¹ ‘Haalt de F-16 2015?’, W. Helfferich in ONZE LUCHTMACHT nr 2-1987.



Van Deventer toonde aan dat om 4 vliegtuigen uit te kunnen zenden, er 36 in totaal nodig zijn. Rechts F-16 vlieger Ane van 322 Squadron.

over de gebruikte sensoren, de ondersteunen de eenheden zoals JSTARS en de voordelen van Link 16, waardoor iedereen over dezelfde informatie beschikt. Het verschil met 'Bosnië', zo liet Van Deventer zien, is dat de huidige sensoren veel krachtiger zijn, de verbindingen veel beter en de nauwkeurigheid van de wapens groter. En die ontwikkeling gaat door. Een 'constante' is de F-16, maar dat is alleen aan de buitenkant zo, 'van binnen' wordt deze iedere twee jaar verbeterd. Wel is een neerwaartse trend dat er steeds minder F-16's beschikbaar zijn. In de jaren negentig konden nog 18 vliegtuigen worden uitgezonden, nu met moeite 4. Oorlogsmissies duren gemiddeld 5 uur, is door de jaren heen gebleken. Dus per dag worden 20 vlieguren opgesoupeerd. Hij toonde aan dat om 4 vliegtuigen uit te kunnen zenden, er 36 in totaal nodig zijn.

Betwist luchtruim

Tot nu toe werd praktisch steeds in een *uncontested* (permissive) environment geopereerd, dus zonder lucht- of grondreiging. Maar bij A2AD wordt het anders. Ane toonde een kaart van Syrië met daarin de dreigingscirkels voor S-300 en S-400 systemen ingetekend. "Dat is een *nonpermissive* environment voor de F-16. Die systemen moeten eerst worden uitgeschakeld. Dat kost veel tijd, want eerst is er de *collection phase* om alle systemen nauwkeurig in kaart te brengen. Dan moeten ze worden uitgeschakeld met TLAM's of andere *stand-off* [op afstand inzetbare] wapens. Dan zijn er nog allerlei andere systemen nodig om veilig met mijn *old school* F-16 te kunnen opereren. Onmogelijk is het niet, maar de planningtijd is langer, er zijn meer *assets* nodig en de risico's zijn groter." Daarom vond kolonel Van Deventer de uitspraak van Ane

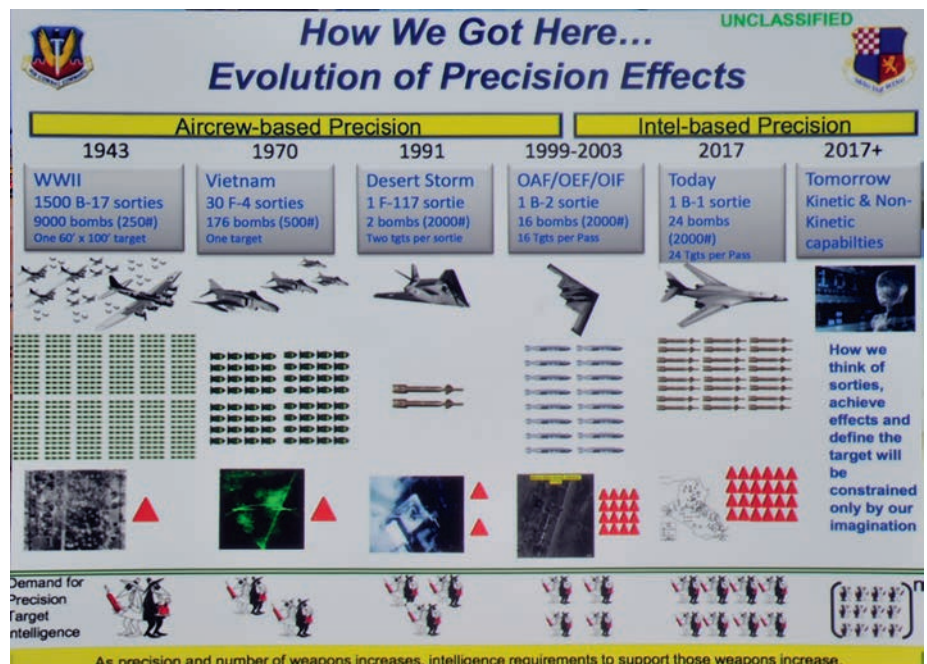
"Iedere dag op het Squadron stellen we ons de vraag 'What New?' We moeten namelijk klaar zijn voor de oorlog van morgen en niet die van gisteren."

wel mooi: "Iedere dag op het Squadron stellen we ons de vraag 'What New?' We moeten namelijk klaar zijn voor de oorlog van morgen en niet die van gisteren." Volgens Cake maakt de mens daarom het verschil. De techniek wordt steeds gemoderniseerd, maar de mens moet ermee om kunnen gaan en zich voortdurend aanpassen.

Cyber

Wat natuurlijk tegenwoordig niet mag ontbreken op een symposium is cyber, zowel defensief als offensief. Brigade-generaal prof. dr. Paul Ducheine van de KMA en brigade-generaal

USAF-Colonel Brian 'Lenny' Kravitz van 363 ISRW/CV, Air Combat Command's Targeting Wing, presenteerde onderstaande grafiek met de evolutie van precisiewapens: steeds minder bommenwerpers nodig, maar wel steeds meer goede inlichtingen.



Brigade-generaal Hans Folmer (KL), commandant van het Defensie Cyber Commando, toonde aan dat ook Airpower gebruikmaakt van het informatiedomein.





Volgens brigade-generaal (KL) prof. dr. Paul Ducheine van de KMA bestaat onze wereld uit een zevental lagen in de cognitieve, de virtuele en de fysieke dimensie.

Hans Folmer, commandant van het Defensie Cyber Commando, gingen in op allerlei aspecten van het gebruik van het informatiedomein. Een *hacker* kan op zijn eentje bijna net zoveel schade aanrichten als een oorlog. Een Russische *Cyber Spy Group* zou geprobeerd hebben het onderzoek naar de MH17 te hacken. Volgens Ducheine bestaat onze wereld uit een zevental lagen in de cognitieve, de virtuele en de fysieke dimensie. We zijn allemaal afhankelijk van al deze faciliteiten. "Er zijn een aantal actoren om ons heen die dat in de gaten hebben en proberen die te beïnvloeden. Bijvoorbeeld door in de cognitieve laag de informatie te verstoren en te manipuleren, waardoor de psyche wordt beïnvloed."

Ook Airpower maakt gebruik van het informatiedomein, bijvoorbeeld via datalink, IFF [*Identification Friend or Foe*], satcom [satellietcommunicatie] en EW [*Electronic Warfare*]. Volgens Folmer is *cyber security* [computerbeveiliging] op de eerste plaats nodig. Hij vergeleek Airpower met het informatiedomein en concludeerde dat er grote verschillen zijn maar ook overeenkomsten. Zo kunnen beide wereldwijd opereren, maar is de wapenlast bij Airpower gelimiteerd, met dus beperkt effect, terwijl bij informatie het effect onafhankelijk is van de wapenlast. Bij Airpower spelen de weerscondities een rol, in het informatiedomein natuurlijk niet.

De vijfde generatie Luchtmacht

Aan het eind van de dag trok generaal Luyt zijn conclusies over de weg naar de vijfde generatie Luchtmacht: "Een ding is duidelijk geworden: we hebben elkaar nodig. Als Luchtmacht hebben we al heel lang niet meer het enige antwoord. *Joint* en *cross domain* [met de andere krijgsmacht delen] is het antwoord. We zijn als krijgsmacht ook te klein geworden." De Luchtmacht moet zich voorbereiden op de nieuwe capaciteiten. "Natuurlijk de F-35, maar ook de

"Een ding is duidelijk geworden: we hebben elkaar nodig."

"De nieuwe werkelijkheid dwingt ons tot transformatie. De wereld om ons heen verandert heel snel."

MRTT [*Multi Role Tanker Transport*], de nieuwe helikopters. Hoe gaan we alles eruit halen wat erin zit? De manier waarop we vandaag werken is voor de toekomst niet voldoende. De nieuwe werkelijkheid dwingt ons tot transformatie. De wereld om ons heen verandert heel snel," stelde de commandant. "Waar in het verleden vrede 'normaal' was, is nu een 'gray zone' veel meer normaal. We moeten daar als Luchtmacht een antwoord op hebben," aldus generaal Luyt. "Ook ontmoeten we steeds meer *contested airspace* [betwist luchtruim]. De tijd is voorbij dat we zomaar ergens naar binnen kunnen gaan." De vijfde generatie heeft volgens Luyt als kenmerk de ongelooflijke hoeveelheden data die erin rond gaan. "De F-35 komt in 2019. We moeten er klaar voor zijn."

Wat ook snel verandert volgens de C-LSK is de arbeidsmarkt. "Dat metaal is belangrijk, maar



Aan het eind van de dag trok generaal Luyt zijn conclusies over de weg naar de vijfde generatie Luchtmacht.



Geflankeerd door dagvoorzitter kolonel Rob de Rave bekijkt generaal Luyt de resultaten van het opnieuw stellen van de twee vragen waarmee hij ook de dag was begonnen.

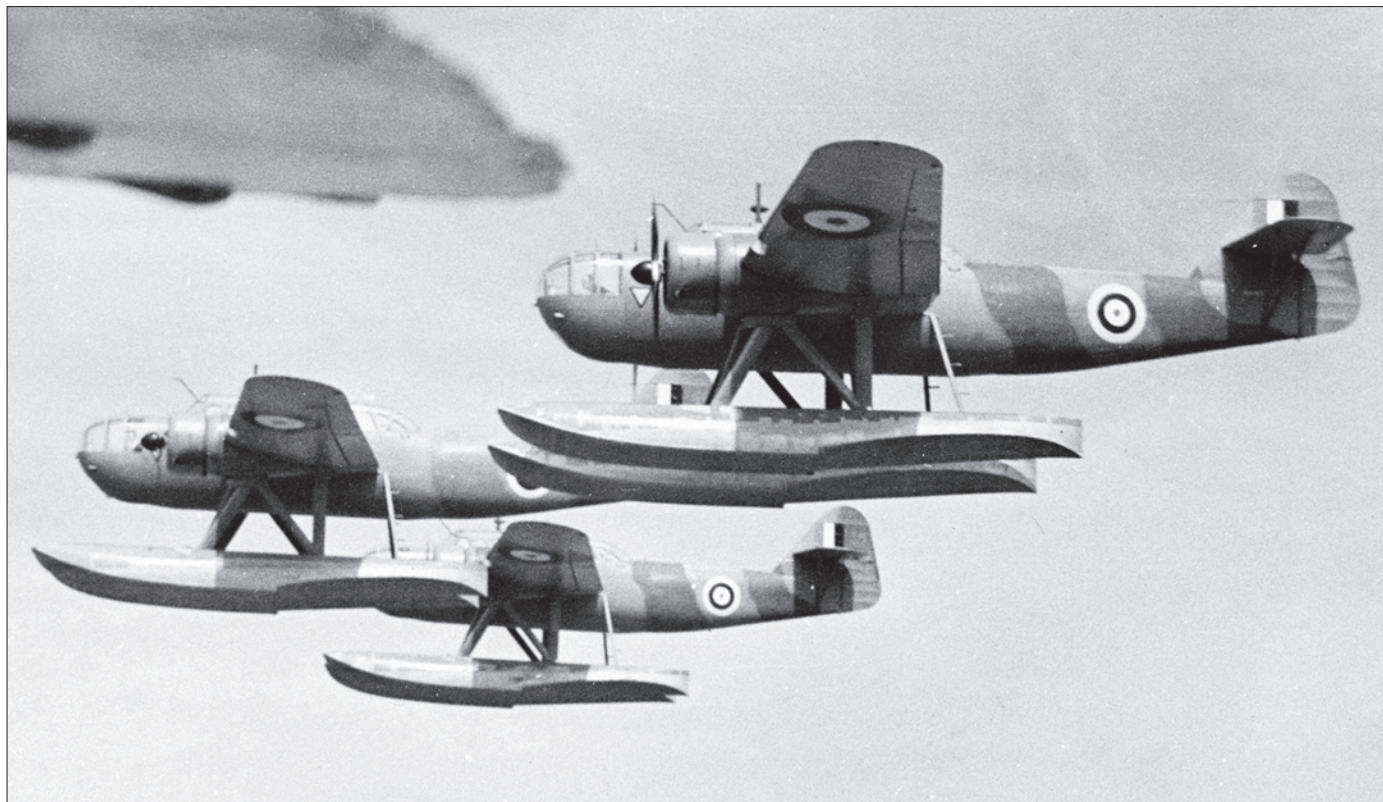
het gaat veel meer om de mens." En als vierde onderwerp voor de nieuwe werkelijkheid noemt hij: "We weten dat we goed zijn op tactisch niveau. Nog nooit eerder heb ik zoveel professionaliteit gezien. Maar we moeten nadenken over het operationele niveau voor morgen en overmorgen, want daarvoor is het niet goed genoeg. Het landhoofdkwartier of het marineschip in de coalitie moet begrijpen hoe onze middelen het best zijn in te zetten, dus we moeten 'de voor-kant' aanpakken." Als ambities voor de Luchtmacht noemde hij informatiedominantie, wendbaar en operationeel. Informatiedominantie kan worden verkregen door in de z.g. *OODA-loop* sneller te werken dan de tegenstander. In traditionele vormen van Airpower is de Luchtmacht goed, maar er komen niet-kinetische effecten aan en de vraag is hoe die de resultaten kunnen versterken. "We hebben de plicht dat te gaan ontdekken. Maar: we zijn wel de zwaarmacht

en moeten dus altijd een klap kunnen uitdelen, dat blijft." De wendbaarheid moet zowel voor het materieel als de mensen gelden. De medewerkers en de wapensystemen moeten breed inzetbaar zijn en de squadrons effectief en robuust. Het operationele niveau kan worden versterkt door *Command & Control* te ontwikkelen, te investeren in operationele kennis en de zeggenschap en aanwezigheid in de NAVO en in coalities te vergroten.

Volgens Luyt maakt de Luchtmacht meer dan ooit het verschil. Die blijft nr 1 in zijn ogen. Een nieuwe organisatie moet daar vorm aan geven. Tot slot presenteerde hij de bouwstenen voor de vijfde generatie Luchtmacht en vat te-hij alles nog eens samen in een visie. Daar gaat de Luchtmacht de komende tijd allemaal aan werken.



100 JAAR MLD



In het bevel tot uitwijken was het vertrek van de eenmotorige watervliegtuigen op 14 mei vanaf 02.30 uur gepland. Zowel op het Alkmaardermeer als op de Westeinderplas hing in de vroege ochtend een flinke grondmist. Besloten werd het vertrek uit te stellen. Om halftien was de mist zover opgetrokken, dat het vertreksein voor de eerste groep kon worden afgegeven. Daarna volgden al snel de twee andere groepen. Hoewel verschillende Duitse vliegtuigen al weer actief boven Noord-Holland waren, werden de markante schuimsporen die de Nederlandse watervliegtuigen tijdens hun start vanaf de meren achterlieten niet door de vijand opgemerkt...

door Prudent Staal

Om circa 11.15 uur hadden alle F-, G- en R- vliegtuigen hun steunpunten verlaten. De groep vloog in los verband eerst westwaarts, waarna op ruime afstand van de vaderlandse kust in zuidelijke richting werd gekoerst. In het begin van de namiddag werd de Franse havenstad Boulogne-sur-Mer bereikt en werden de vliegtuigen op het strand getrokken. Op last van de Préfecture Maritime moes-

Fokker T.VIII-w's in formatie, met Engelse roundels en registratie.

ten de toestellen in verband met hun kwetsbare ligging, na brandstof te hebben bijgetankt, nog diezelfde namiddag doorvliegen naar Cherbourg. Daar zouden de bemanningen tezamen met de overige nog te verwachten MLD-crews voor verdere oorlogsoperaties worden gehergroepeerd. In totaal waren nu één C.XI-w, vijf C.VIII-w's, elf C.XIV-w's en zeven T.VIII-w's uit Nederland naar Frankrijk uitgeweken. Eén

T.VIII-w was direct naar Groot-Brittannië overgevlogen met hoogwaardigheidsbekleders. De opdracht werd ontvangen om zo spoedig mogelijk uit te wijken naar Engeland. Op 22 mei vertrokken de MLD-vliegtuigen zowel uit Brest als uit Cherbourg. Hun opgegeven bestemming was Calshot, het RAF-watervliegveld nabij Southampton.

Sir Archibald Sinclair bezoekt Pembroke Dock en ook RDNAS 320 Squadron. (IWMCH1043)





Royal Naval Air Station Pembroke Dock. [Traditiekamer Marineluchtvaartdienst]

Aankomst in Engeland

Op 1 juni 1940 werd het eerste Nederlandse escadrille op de RAF-basis Pembroke Dock in dienst gesteld. Het eerste escadrille bestond uit Fokker T.VIII-w vliegtuigen en deze werden van Engelse roundels en registratie voorzien. Op de dag van aankomst in Pembroke Dock, kon verderop in de monding van de baai bij Milford Haven onze kruiser Sumatra worden gezien, die zeer spoedig daarop naar Canada vertrok met aan boord onze koningin. De personele sterkte van het escadrille was 89 man en kwam onder leiding van ltz1 J.M. van Olm. De accommodatie leverde nogal moeilijkheden op en een deel van het personeel moest in tenten worden ondergebracht. Hoewel de marineleiding aanvankelijk sprak over het eerste en tweede escadrille had de RAF de squadronnummers 320 en 321 voor deze beide eenheden bestemd. Op twee augustus veranderde de benaming Nederlandse escadrilles in *Royal Netherlands Naval Air Service Squadron* 320 en 321. Tijdens de indienststelling werd door viceadmiraal Fürstener een redevoering gehouden. Deze eindigde met de woorden: "Ik zal niet aarzelen, indien nodig, jullie doodvonnis te ondertekenen". Door deze uitspraak daalde de stemming plotsklaps tot beneden nul. Een tweede probleem ontstond toen bij het squadron bemanningsleden van ontsnapte mijnenleggers werden geplaatst die omgeschoold moesten worden tot grondpersoneel voor de vliegtuigen en gezien de hogere rang die zij bezaten het onderhoud van de T.VIII-w moesten overnemen.

Commandanten waren voor 320 J.M. van Olm en voor 321 M.G. Smalt. De beide squadrons vormden zelfstandige eenheden. Operationeel stonden de beide commandanten onder de basiscommandant van Pembroke Dock, die op zijn beurt weer bevelen kreeg van de commandant van No.155 Group Coastal Command te Plymouth, de Air Commodore R.G. Parry, DSO. Administratief en organisatorisch stonden beide squadroncommandanten echter rechtstreeks onder HQ Coastal Command, in tegenstelling tot hun Engelse collega's, die in dit opzicht onder hun *stationcommander* vielen.

321 in Engeland

In juni 1940 was men in staat 90 man naar het RAF-station Carew Chariton te zenden om tot vorming van No 321 Sqn over te gaan. Het kreeg de beschikking over Avro 652A Ansons voor anti-onderzeebootpatrouilles en bescherming van konvoien boven de Ierse zee. Het No 321 (Dutch) Sqn ging tot half februari door met operationele vluchten. Men verloor twee Ansons, één dezer toestellen kreeg tijdens een konvoivlucht motorpanne en landde in zee, de bemanning kon bijtijds worden gered. Het andere vliegtuig verongelukte tijdens de start en helaas kwamen twee bemanningsleden om het leven.

320 en 321 samengevoegd

In januari 1941 werden de beide squadrons 320 en 321 samengevoegd tot één squadron: 320 en gestationeerd op Carew Chariton. Commandant

werd de ltz1 W. van Lier. Het nieuwe squadron bestond uit zes Lockheed Hudsons en negen Avro Ansons. Het opleidingsonderdeel voor vliegers werd verplaatst naar RAF Silloth, waar getraind werd op de Hudson. Vier van de negen Ansons werden gebruikt voor de opleiding van waarnemers, telegrafisten en luchtschutters. De overige vliegtuigen werden voor operationele missies ingezet. Steeds meer Hudsons werden aan 320 afgeleverd, maar toch niet genoeg om alle operationele missies uit te kunnen voeren. Daarom werden steeds vliegtuigen geleend van de opleidingseenheid van Silloth. De door het Prins Bernhardfonds gefinancierde Hudsons kon men herkennen aan de Nederlandse of Indische namen. Volgens RAF-regels kreeg 320 ook een squadroncode (NO) met volgreuter (A t/m Z). Door de Hudsons werden vluchten uitgevoerd voor konvooibescherming. In april 1942 werd het squadron overgeplaatst naar RAF Bircham Newton en nu uitgerust met North American B-25 Mitchells en na de opleiding geplaatst op RAF Methwold, om in maart 1943 verplaatst te worden naar RAF Attlebridge. Hier werd 320 ingedeeld bij de Second Tactical Air Force. Bij het Medium Bomber Command moesten de Mitchells vijandelijke spoorwegknooppunten en vliegvelden bombarderen in Europa. Vanaf augustus 1943 opereerde 320 vanaf RAF Lasham. De laatste verplaatsing in Engeland was naar Dunsfold. Na de bevrijding van België verplaatste het squadron zich naar Melsbroek, nabij Brussel. Als voorlaatste werd 320 verplaatst naar Achmer, in Duitsland. Na de Duitse overgave werd het squadron verplaatst naar het vliegveld Twente, waar de repatriëring naar familie en vrienden kon plaatsvinden.

6320 Servicing Echelon

Tezamen met de voorbereidingen tot de invasie behoorde ook de totstandkoming van de z.g. *Servicing Echelons* bij vele squadrons van de Royal Air Force. Zulks geschiedde ook bij 320 en wel op 18 februari 1944, de dag waarop het van Lasham verhuisde naar Dunsfold in Surrey. Doel van deze maatregel was in de eerste plaats de technische dienst een flexibeler structuur te geven. Organisatorisch kwam die dienst min of meer naast de rest van het squadron te staan. Een en ander stuitte op grote weerstand bij het

De Avro Anson N9742 staat brandstof te laden op Carew Chariton.





Een B-25 Mitchell in onderhoud bij het 6320 Servicing Echelon, welk ook een onderdeel was van 320 Squadron.

'Nederlandse' squadron. Het achterlaten van hun vertrouwde technische dienst was onbespreekbaar en uiteindelijk stemde de RAF-leiding daarmee in en bleef 'hun' TD bij het squadron. Het Servicing Echelon kreeg een nieuw nummer: 6320 in plaats van 3127. In oktober vertrok het 6320 SE vanaf Dunsfold naar Tilbury Docks voor verschepping naar Oostende. Vandaar per vrachtwagen naar Melsbroek. De vliegtuigen volgden spoedig waarmee de verplaatsing van 320 en 6320 SE naar Melsbroek een feit was.

Successen voor 320

Op 10 juni 1944 werd het hoofdkwartier van de Duitse Panzer Gruppe West, gelegerd te Château La Caine, gebombardeerd door 61 Mitchells, waaronder 17 van 320. De Duitse generaal-majoor Ritter von Dawans en een groot deel van zijn staf werden hierbij gedood. Van het kasteel bleef niets over. Het directe gevolg van dit bombardement was dat het Duitse commando van de kaart was geveegd; alle plannen waren verbrand en alle tegenoffensieven lagen in de as. Het Duitse Oberkommando stelde generaal



Behalve de Dornier Do 24K X-24 was ook de Catalina Y-87 van het Australisch MLD-detachement voor NICA en NEFIS opdrachten in Nieuw-Guinea.

De Consolidated PBY-5 Catalina van het Australische MLD-detachement te Rose Bay.



Sepp Dietrich van de Eerste SS Panzer Divisi-on aan als interimcommandant. De dag nadat 'Bletchley Park' de code had gebroken, vingen zij berichten op dat een nieuw Duits hoofdkwartier nabij Parijs zou moeten worden heringericht, echter het was blijikbaar nog niet duidelijk welk een impact deze aanval daadwerkelijk zou hebben. Zoals beschreven door Lord Trenchard was deze aanval uitermate belangrijk en zou het een keerpunt blijken voor de geallieerde invasie in Normandië. Panzer Gruppe West was afgeschreven en een nieuw hoofdkwartier werd nabij Parijs ingericht. De nieuwe staf onder generaal Eberbach had minimaal drie weken nodig om eventuele tegenaanvallen te gaan plannen, laat staan uitvoeren. Daardoor had de 7^e British Armoured Division de gelegenheid om in volle sterkte en zonder enige tegenstand op te rukken richting Caen.

Het drama van Broome

Tijdens de ontsnapping uit Java waren zes Dornier Do 24 vliegboten en vier Consolidated PBY-5 Catalina's geland in de Roubuck Bay bij

Broome in Australië. Verder lagen daar ook twee PBY-4's van de USN, twee PBY-5 Catalina's van de RN en twee Short S.23 Empire Flying-boats. Al deze toestellen werden door Japanse Zero's in brand geschoten. Op het vliegveld van Broome waren de DC-3 PK-AFV (KNILM), de Lockheed Lodestar LT9-18 van het KNIL en twee Consolidated B-24 Liberators aanwezig, waarvan één tijdens de start werd neergeschoten. Ook de RAAF Hudson A16-119 werd in brand geschoten. Een legendarisch verhaal is dat van Guus Winkel, die uit de losse heup eigenhandig met een boordwapen van de Lodestar, een Zero uit de lucht schoot! Tijdens de Japanse aanval lieten 48 mensen het leven, waren er 32 gewonden en werden 38 mensen vermist. In Broome werden 25 geïdentificeerde en 29 niet-geïdentificeerde doden begraven. De 25 geïdentificeerde zijn later herbegraven. Aan de in Australië aanwezige bemanningen werd opdracht gegeven naar Ceylon te vliegen. Dat deden vijf Catalina's, waarbij voor de tweede maal de MLD een record vestigde door met een van de vijf vliegboten de

eerste non-stop vlucht Australië – Ceylon te maken, een afstand van ongeveer 5300 km. De vier overige toestellen maakten een tussenlanding op Cocos eiland.

Vliegopleiding in de VS

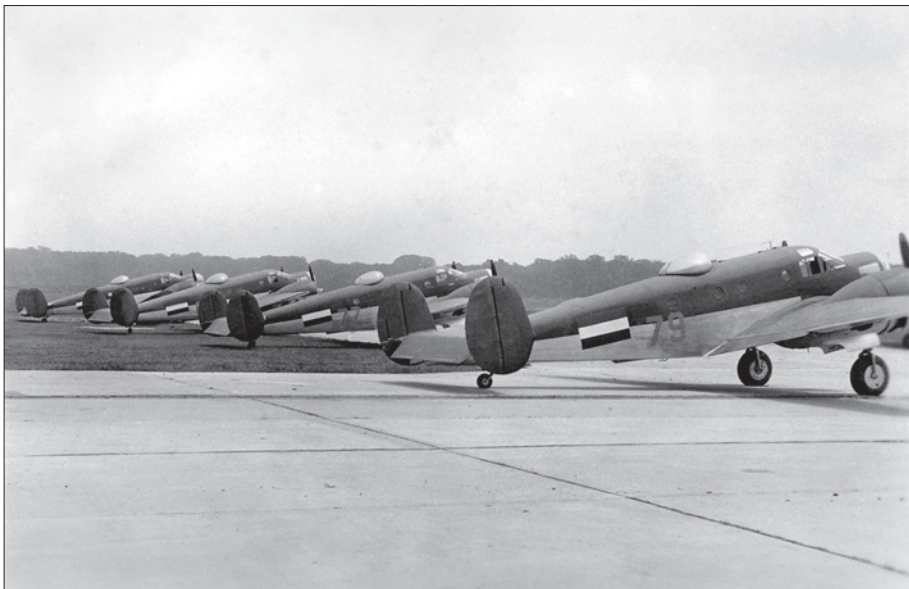
De MLD had haar vliegopleidingen in februari 1942 verplaatst naar Australië. Uiteindelijk was er in Australië ook geen gelegenheid en capaciteit om de opleidingen aldaar op te pakken. In juni 1942 werd daarom in de VS de *Royal Netherlands Military Flying School* (RNMFS) opgericht, op Jackson Army Airfield, Mississippi. Hier werden vliegtuigbemanningsleden opgeleid voor 'onze' eenheden in Engeland, in Australië en de Marineluchtvaartdienst. Voor deze opleidingen had de RNMFS de beschikking over 24 Beechcraft AT-11 en 11 Lockheed L-12 lesvliegtuigen. Deze vliegtuigen waren eigendom van de Nederlandse regering. Zes Beechcrafts waren voorzien van Sperry S-1 bommenrichttoestellen en werden ingezet voor de opleiding tot *bombardier* te Midland in Texas. Vier andere Beechcrafts waren voorzien van geschutskoepels en ter beschikking gesteld aan de luchtschuttersopleiding te Tyndall Field in Florida. Twee tot vier van deze vliegtuigen waren continu voor deze opleiding in gebruik. Naarmate de leerlingen vorderden werden ook langeafstandsnavigatievluchten gemaakt. Verder werd ook gebruik gemaakt van Curtiss P-40 jachtvliegtuigen, Fairchild PT-19A en North American AT-6C Harvard lesvliegtuigen. Tijdens de *Advanced Training* konden de Harvards bewapend worden met twee mitrailleurs in de neus en een beweegbare mitrailleur in de achterste cockpit. De uiteindelijke operationele training werd gedaan op toestellen waarmee men, in veel gevallen, naar de operationele squadrons ging. Inmiddels hadden alle bemanningen langeafstandsvluchten gemaakt naar Curaçao of naar Suriname. Zo werden bemanningsleden afgeleverd aan de RAF-squadrons 320, 322 en 860 in Groot-Brittannië, 321 te Ceylon en No. 18 en No. 120 Netherlands East Indies Squadrons in Australië.

Ceylon

Toen het niet doenlijk bleek nog verdere oorlogshandelingen in de Nederlandse archipel te verrichten gaf de Gouverneur-Generaal Tjarda Van Starkenborgh Stachouwer opdracht aan admiraal Helfrich en zijn staf het overgebleven deel van de MLD te evacueren naar veiliger oorden. Zo vertrokken op 2 maart 1942 vier Catalina's naar Koggala bij Colombo, de aanzet tot een nieuw squadron 321.

China Bay

De RAF bracht het squadron vervolgens van Koggala naar China Bay over, ongeveer 15 km van Trincomalee. Squadron 321 was ondergebracht in No. 222 Group RAF. Een klein detachement werd van Australië naar Amerika gezonden, om daar zes van de twaalf Catalina amfibieën, die reeds voor de oorlog met Japan waren aangekocht, naar Ceylon over te vliegen. Er kwam versterking in de vorm van een detachement grondpersoneel, dat was gevormd uit de Prinses Irene-brigade. Op de basis China Bay werden door 321 eigen werkplaatsen, magazijnen en slaapverblijven gebouwd. De basis groeide dermate uit dat men zelfs de motoren in groot onderhoud kon nemen. Het squadron had zelfs een carburateurproefbank ontworpen en ge-



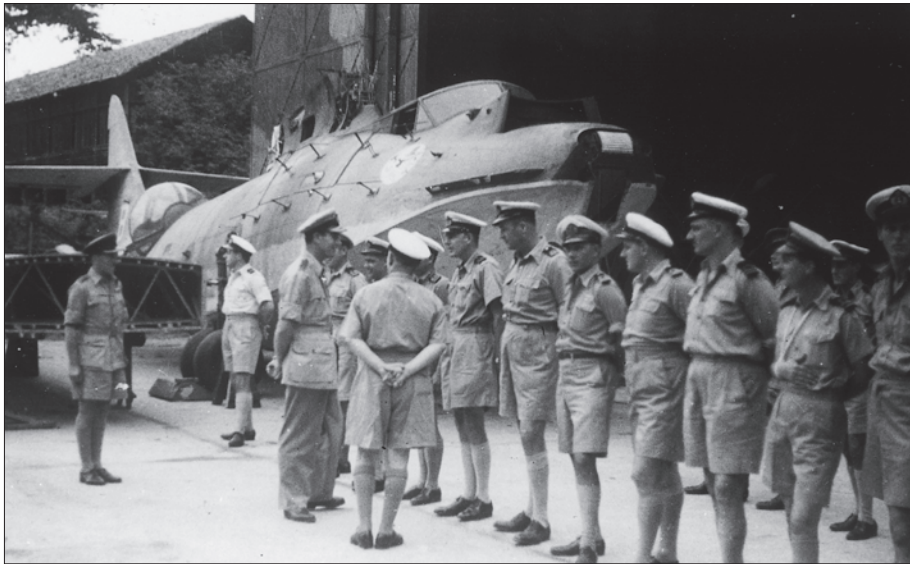
Beechcraft AT-11 trainingsvliegtuigen voor de voortgezette opleiding. [J.R. Schuiling]



Het onderkomen op Cocos was uiterst pover met extreme temperaturen zonder enige vegetatie.

VJ-day, 15 augustus 1945: alle vluchten geannuleerd! Aan de rechterkant de bemanningen die eigenlijk die dag zouden moeten vliegen.





Bezoek aan China Bay door Sir Lord Mountbatten. [W. van Prooijen]

bouwd. De technische dienst van het squadron, onder bevel van de ltz1 A. Everaars, kreeg zoveel bekendheid dat voor veel werkzaamheden, die de RAF en de Naval Dockyard niet konden uitvoeren, de hulp van 321 werd ingeroepen. De zelfgebouwde radio-radarwerkplaats werkte zelfs voor schepen en inrichtingen van de Royal Navy op Ceylon.

De taak van het squadron was het bewaken van de toegangswegen naar India en Ceylon door het uitvoeren van konvooibescherms-, verkenning-, antionderzeeboot-, SAR-patrouillevluchten en speciale opdrachten. In de periode op Ceylon heeft 321 vele detacheringen, samen met de Engelse collega's, uitgevoerd. Een opsomming van verschillende locaties: Zuid-Afrika vanuit Masirah, Durban, Diego Garcia, Madras, Cochin en Socotra, alsmede de Maladiven, Cocos eilanden, Seychellen en Aden. In India waren er bezoeken aan Bangalore, Bombay en Mombassa en niet te vergeten Addu Atoll, waar verschillende nieuwe Catalina's werden overgedragen aan 321.

Reddingsvloten

Tijdens een verkenningvlucht door een Catalina vanuit China Bay ontdekte men vier reddingsvloten met 71 overlevenden van een, twee nachten eerder, getorpedeerd schip op ongeveer 1000 mijl uit de kust. De Catalina dirigeerde enkele torpedobootjagers naar de plaats en alle overlevenden werden gered. Twee RAF-Catalina's, gestationeerd op Koggala, hadden een aanval gedaan op de haven en vliegbasis van Sabang. Tijdens deze aanval werd een van de Catalina's aangeschoten. Met één motor uitgeschakeld vloog de Catalina, met nog 1000 mijl voor de boeg, richting Ceylon. Ongeveer 10 minuten na ontvangst van het bericht startte een Catalina van 321 vanaf China Bay en bepaalde de route en het rendez-vous punt. Dankzij bijzonder nauwkeurig navigeren vond de ontmoeting op ongeveer 400 mijl vanuit de kust plaats. Beide vliegtuigen wisten zonder verdere problemen China Bay te bereiken. Het vinden van reddingsvloten, vaak honderden mijlen uit de kust, was zeker geen geringe prestatie en vergde grote bekwaamheid in navigatie, toewijding en volharding.

Formatie Swordfishes, ook wel 'String Bags' genoemd. [Leedeckerken]



B-24 Liberator

Bij het squadron probeerde men inmiddels van de verkenning- en onderzeebootbestrijdingsvluchten af te komen om meer direct contact met de Japanners te krijgen. Om deze taak uit te kunnen voeren wilde men de beschikking krijgen over Consolidated B-24 Liberator bommenwerpers. Eind 1944 kwam het bericht van het Air Ministry dat 321 zou worden uitgerust met Liberators. In juni 1945 waren bij 321 zes Liberator-bemanningen gereed om oorlogsoperaties uit te voeren. Toen was ook al uitgemaakt dat zes Liberators op de Cocos eilanden zouden worden gestationeerd met als taak het bestoken van de vijandelijke scheepvaart en het leggen van mijnen. Ook stonden twee Catalina's op Brown Field, bestemd voor SAR-doeleinden. De belangrijkste aanvalsactie had Tjilatjap als doel. Treffers werden geboekt op onder meer een koopvaardijship van naar schatting 3000 ton en een drijvende kraan.

Na de capitulatie van Japan ontstond in het Verre Oosten een geheel andere situatie. De oorlogstaak van de MLD was weliswaar beëindigd, maar Nederlands-Indië moest nog worden bevrijd. De Liberators van 321 werden voornamelijk ingezet voor voedseldroppings boven de krijgsgevangen- en interneringskampen in Nederlands-Indië.

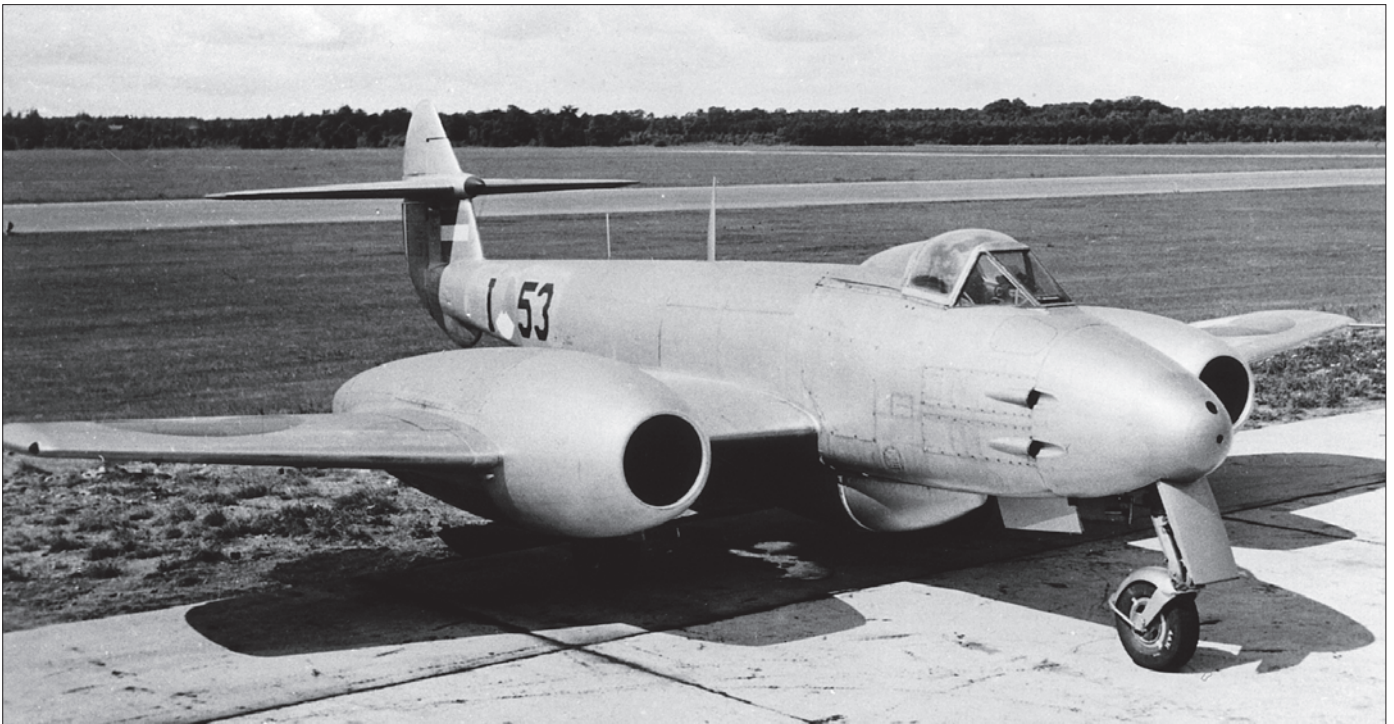
860 Squadron

Squadron 860 werd in 1943 in dienst gesteld en maakte gebruik van Fairey Swordfish toestellen. Voorlopig werd met deze toestellen geoefend vanaf diverse vliegvelden waar 860 successievelijk werd gebaseerd: Donibristle, Hatston op de Orkneys, Dunino, Machrihanish en ten slotte Maydown bij Londonderry in Noord-Ierland. Begin 1944 was een deel van 860 afgeoeft. In januari embarkeerde een *flight* op de Britse *Merchant Aircraft Carrier* (MAC) *Acavus*. Officier-vlieger der 1e klasse L.J. Fritz fungeerde als *Air Staff Officer* en detachementscommandant. Onder zijn bevel heeft de 'o flight' op de *Acavus* vier reizen over de Atlantische Oceaan gemaakt. De *Gadila* begon haar eerste reis als MAC-schip op 23 maart 1944, de *Macoma* half juni. Beide voeren als hulpvliegdekschip met uitsluitend Nederlands personeel. In die rol is de *Gadila* zestien en de *Macoma* veertien maal de oceaan overgestoken, steeds met *Swordfishes* van 860 geëmbarkeerd. Acties tussen *U-Boote* of andere vijandelijke eenheden en vliegtuigen van 860 hebben nooit plaats gevonden. Zulks betekent niet dat het squadron geen reële rol heeft gespeeld in de *Battle of the Atlantic*. Ook gedurende het laatste oorlogsjaar opereerden *U-Boote* in de Atlantische Oceaan en de Ierse Zee en dat hield in dat het zinnig bleef konvooien luchtdekking mee te geven. Hun laatste reis als MAC-schip maakten de *Gadila* en de *Macoma* respectievelijk tussen eind april en 15 mei 1945 en van 7 tot 21 mei 1945. Toen was al beslist dat in het Verre Oosten geen MAC-schepen zouden worden gebruikt. De MLD-detachementen aan boord van de *Gadila* en *Macoma* werden per 30 mei 1945 opgeheven. Het personeel werd gediecteerd naar het marinevliegkamp Maydown dat nog steeds fungeerde als walbasis voor 860. Het squadron zelf bleef bestaan. De marineleiding wilde het, na overgang op vliegtuigen van een ander type, stationeren op een toekomstig Nederlands vliegkampschip.



Een reconstructie van het ongeval op 27 februari 1952

DE METEOR VAN YPELO



Op woensdag 27 februari 1952 verongelukte een Gloster Meteor van de Vliegbasis Twenthe omstreeks halfvier in Ypelo, twee km van Almelo. De vlieger, de 21-jarige sergeant-vlieger Arend de Waard, bleef ongedeerd. Sergeant De Waard vloog in een formatie in de buurt van Almelo. Op de terugweg naar de vliegbasis, toen de toestellen op een hoogte van ongeveer 2000 meter vlogen, sloeg een motor van het toestel van De Waard af...

door Kees Kroon

Enige ogenblikken later viel ook de andere motor uit. De piloot werd gedwongen een noodlanding te maken en keek uit naar een geschikte landingsplaats. Achter de school in Ypelo zag De Waard een akker en daar probeerde hij het toestel aan de grond te zetten. Na een groep bomen en een boerderij te hebben ontweken kwam het toestel met een snelheid van tenminste 200 km per uur aan de grond. Brokstukken van het toestel werden honderden meters verspreid. De rechtermotor lag op tientallen meters naast het vliegtuig. De rechtervleugel werd geheel vernield. De cockpit bleef onbeschadigd. Geheel ongedeerd stapte sergeant De Waard uit zijn machine.

Gloster Meteor

De ontwikkeling van de Gloster Meteor begon reeds in 1940. Het eerste prototype koos het

De Britse Gloster Meteor F. Mk.4 was de eerste straaljager van de luchtmacht.

luchtruim op 5 maart 1943. De Gloster Meteor beleefde zijn eerste operationele inzet in dienst van de Royal Air Force (RAF) op 17 juli 1944 bij 616 Squadron en werd na de capitulatie van Nazi-Duitsland vrijgegeven voor export naar andere landen. De Meteor werd zo, behalve bij de RAF, ook het standaard-jachtvliegtuig van de luchtmachten van Australië, België, Nederland en Israël.

Vanaf de zomer van 1948 tot medio 1959 waren circa 260 exemplaren van de Meteor in drie varianten in dienst bij wat vanaf 1953 de Konink-

lijke Luchtmacht heette en de Marine Luchtvaartdienst. Bij Fokker in Amsterdam-Noord en Aviolanda in Papendrecht werden in totaal 330 toestellen gebouwd. Het was de eerste grote naoorlogse bouwopdracht voor de Nederlandse luchtvaartindustrie.

De eerste versie van de Meteor in Nederlandse dienst was van het type F. Mk 4. Daarna volgden de T.7 tweezitter en de F.8. De F.4 en de T.7 hadden nog geen schietstoel. Pas de F.8 kreeg de beschikking over deze veiligheidsvoorziening, van fabrikant Martin Baker.

De flightline van de Vliegbasis Twenthe vol met Gloster Meteors tijdens de luchtverdedigingsoefening 'Cupola'.



Met de Gloster Meteor zijn meer ongelukken gebeurd dan met enig ander type vliegtuig uit de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart. Ten minste 78 Meteors zijn verongelukt of hebben noodlandingen gemaakt, waarbij meer dan 40 vliegers om het leven kwamen.

Meteors op Twenthe

Op 27 juni 1948 arriveerden de eerste drie Gloster Meteor F.4's op Twentse bodem. Ze werden ingedeeld bij de Jachtvliegschool (JVS), dat toen nog was uitgerust met Spitfires.

Nog geen jaar later werden de Spitfires afge-stoten en werd vanuit de JVS op 15 november 1948 het eerst operationele luchtverdedigings-squadron opgericht (nr. 1 Squadron), dat op 28 januari 1949 werd overgeplaatst naar de Vlieg-basis Leeuwarden en daar omgedoopt tot 323 Squadron.

Op 15 mei keerde 323 Squadron vanaf Leeuwarden terug op Twenthe met de meerderheid van de Meteors. Het toestel met de registratie I-63 arriveerde op 18 mei 1951 op Twenthe. Een week later werden er nog drie Meteors vanaf Leeuwarden naar Twenthe overgevlogen.

Op 21 april 1952 vertrok 323 Squadron van Twenthe om voorgoed op de Vliegbasis Leeuwarden te worden gestationeerd, waar het in de vijftig-jaren de rol van schietschool voor de KLu op zich neemt, zowel voor vliegers als voor instructeurs.

De meteor van Ypelo

Het toestel dat in Ypelo een noodlanding maakte was van het type F. Mk 4 en werd overgenomen van de Royal Air Force met RAF-serienummer VZ390. Het ontving in ons land de registratie I-63. Het kwam op 17 februari 1950 in Nederlandse dienst, werd op 19 juni 1950 ingedeeld bij 325 Squadron op Vliegbasis Leeuwarden, ging op 3 augustus 1951 over naar 323 Squadron op Twenthe en op 8 september 1951 naar 327 Squadron op Volkel. Op 5 oktober 1951 kwam het toestel opnieuw bij 323 Squadron op Twenthe terecht, waar het de squadroncode Y9-9 kreeg.

De Meteor-vliegers beoefenden frequent het luchtgevecht en die van 323 Squadron deden dat ook op de middag van 27 februari 1952. Vanaf Twenthe stegen een aantal secties, bestaande uit twee vliegtuigen, op, waarbij elke sectie als code een kleur kreeg toegewezen.

Eén van de vliegers die aan deze oefening deelnam was sergeant-vlieger Arend de Waard uit Deventer die de Meteor F.4 met de code Y9-9 vloog.

Ongevallenrapport

Uit een weergave van het formele rapport over zijn belevenissen die dag inzake zijn noodlanding in Ypelo blijkt het volgende.

De Waard vloog als nummer twee (naast de leider, nummer een) van de Amber-sectie tijdens een schietoefening. Boven het oefengebied aangekomen heeft hij de brandstofvoorraden in de verschillende tanks gecontroleerd en gezien dat deze ruim voldoende waren.

Direct na de oefening stopte de linkermotor van de Meteor plotseling. Na controle van de hoeveelheden brandstof bleek dat de meter van de tank voor de linkermotor 'nul' aanwees terwijl de rechter 'geheel vol' aangaf. De conclusie van de Waard was dat het voorste gedeelte van de hoofdtank (dat de brandstof voor de linkermotor bevatte) niet was bijgevoerd vanuit de tank onder



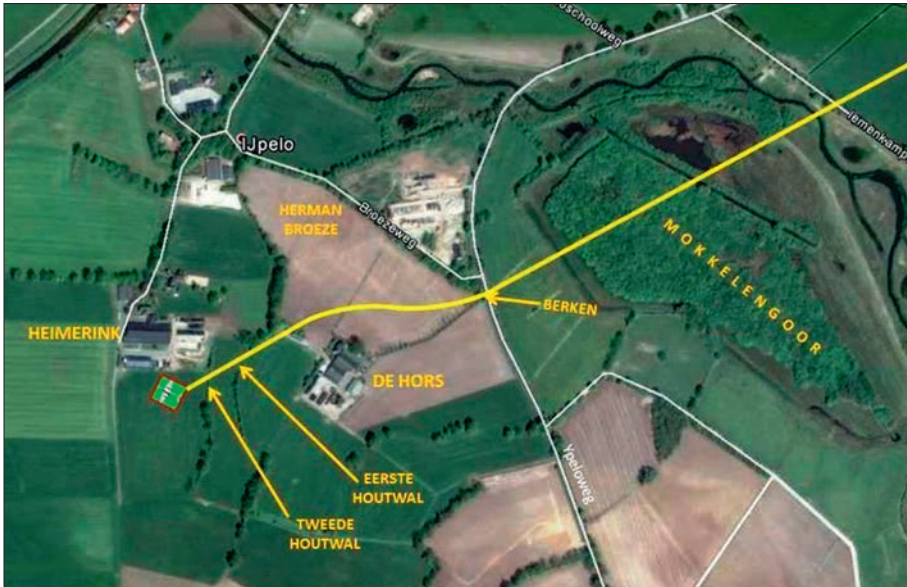
Vliegers en grondpersoneel van 323 Squadron op en rond een Gloster Meteor.



Het toestel kwam terecht op dit weiland dat ligt aan de zuidzijde van erve Heimerink, naast de huidige grote rundveestal. De vlieger kon er gelukkig ongedeerd uitstappen. [NIMH]

Het duurde niet al te lang voordat er de nodige militairen en politieagenten ter plekke waren die het perceel rondom het vliegtuigwrak afzetten. Het erve Broeze stond vol met militaire voertuigen en het hele gebeuren was met de nodige geheimzinnigheid omgeven. [NIMH]





Overzicht van de plaats waar de Meteor terecht kwam.

de romp van het toestel.

Hij verrichtte de voorgeschreven handelingen bij het uitvallen van een motor en besloot terug te keren naar Twenthe. Meteen nadat hij zijn leider hiervan in kennis had besteld, viel ook de rechtermotor uit. De Waard stelde zijn leider ook hiervan in kennis en van zijn besluit om een noodlanding te maken.

Zijn hoogte was op dat moment ca. 1.000 m en hij begon een zweefvlucht met een snelheid van ruim 330 km per uur, tegelijkertijd een bocht makend van 180 graden om goed voor het veld te komen dat hij voor zijn noodlanding op het oog had. Op zeer lage hoogte gekomen deed De Waard de vleugelkleppen en de remkleppen uit om zo snel mogelijk snelheid te verminderen.

Voor het veld stonden verschillende jonge boompjes die geraakt werden waardoor het toestel nog eens extra afgeremd werd en waardoor het een helling naar rechts kreeg. De Waard probeerde dit laatste zo veel mogelijk te herstellen, wat niet geheel lukte, met als resultaat dat de Meteor met de rechtersvleugel enigszins naar beneden het veldje bereikte.

Het veldje bleek echter iets hoger gelegen dan

de omgeving, waardoor de rechtersvleugel en rechtermotor van de romp werden gescheurd en het toestel ongeveer 20 graden uit de koers raakte.

De Meteor kwam na ca. 150 m tot stilstand en de Waard kon het toestel (gelukkig) ongedeerd verlaten.

De schade was aanzienlijk. De rechtersvleugel was volkomen verwoest, de rechtermotor lag op ca. 30 m van het vliegtuig, de linkermotor was omhoog gedrukt door beplating van de vleugel heen, de onderzijde van het toestel was vrijwel geheel vernield en de staart en rompsectie waren verwrongen en gebroken.

Ooggetuigen

Herman Broeze was ooggetuige van de noodlanding van de Meteor: "Ik was die middag rond halfvier op het land aan het werk toen ik een toenemend fluitend geluid hoorde. Ik keek om me heen om te zien wat dat was, want het was een vreemd geluid dat niet thuishoorde in onze agrarische omgeving. Boven het Mokkelengoor zag ik een vliegtuig op zeer lage hoogte met behoorlijke snelheid naderen en pal op de

boerderij de Hos (ter Horst) aanvliegen. Het zat reeds zo laag dat het de toppen uit twee berken vloog die aan de Ypeloweg stonden, op de hoek van de toegangsweg tot de Hos. De vlieger moet gezien hebben dat hij recht op de Hos afkoerste, maakte een bocht naar rechts om die te ontwijken en meteen daarna een bocht naar links om het voor hem opdoemende erve Heimerink ook te ontwijken. Na die laatste bocht scheerde het toestel op een paar meter hoogte vlak over een houtwal achter de Hos heen. Het raakte echter met zijn rechtersvleugel wel de jonge uitlopers van boomstronken van een tweede houtwal (pal achter de eerste). Vlak achter deze tweede houtwal kwam het toestel met een behoorlijke klap in het weiland terecht en maakte een flauwe draai naar rechts, waarbij er stukken van af vlogen die verspreid terecht kwamen. Een motor lag enkele tientallen meters van het toestel verwijderd."

Onderzoek

Onderzoek wees uit dat sergeant De Waard niet op de hoogte was dat een bepaalde knop zowel links- als rechtsom kon worden gedraaid om de brandstoftoevoer vanuit de tank onder de buik van het toestel naar de tanks voor de beide motoren te regelen.

Dit werd hem echter niet aangerekend, daar de betreffende modificatie pas in latere versies van de Gloster Meteor werd ingevoerd en dit blijkbaar niet of onvoldoende was gecommuniceerd naar de vliegers.

Eén van de rapporten vermeldt: "De vlieger heeft na het afslaan van de linkermotor goed gereageerd en de noodlanding zelfs op een behoorlijke manier uitgevoerd".

Opvallend is dat hetzelfde toestel de dag voor de noodlanding zijn buiktank verloor boven Borne. Na dit ongeval werden er verbeteringen aan de Meteor F.4 aangebracht die ervoor zorgden dat de problemen met de brandstofvoorziening, zoals sergeant De Waard die meemaakte, tot de verleden tijd gingen behoren.

Sergeant-vlieger Arend de Waard bracht het er gelukkig ongedeerd van af, maar de schade aan de Gloster Meteor werd bepaald als 'Categorie vijf', hetgeen 'onherstelbaar' betekent.

Het toestel werd (na berging) op de Vliegbasis Twenthe gesloopt, waarna de nog goede onderdelen voor hergebruik werden bestemd.

De restanten van Meteor Y9-9 tijdens aflevering bij de Fokkerfabrieken. [Alle paarden van Apollo]



Bronnen:

*Ongevallenarchief van de afdeling Luchtmacht Bedrijfsveiligheid van de chef van de Luchtmachtstaf. Ongevallen en incidenten in 1952 (registratienummer: 2.13.165 – 308).

*Kon. Luchtmacht vliegtuig- en registratieoverzicht 1945-2005.

*Alle paarden van Apollo door Aart van Wijk.

*Het paard van Phaëthon door Aart van Wijk.

*Onder Twentse vleugels door Rien Tiehatten.

*Archief Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

*Archief Luchtvaart Vereniging Twente.

*Archief Kon. Ned. Ver 'Onze Luchtmacht', Regio Twente.

*Archief Stichting Historische Kring Wederden.

*Archief auteur.



De belangrijkste Europese tankertraining

EUROPEAN AIR REFUELLING TRAINING



Sinds 2014 wordt, als onderdeel van **Fri-sian Flag**, gelijktijdig op de Vliegbasis Eindhoven de **European Air Refuelling Training (EART)** georganiseerd. Dit jaar was dat dus de vierde maal en net als vorig jaar deden in de periode 27 maart tot en met 7 april naast de KDC-10 van 334 Squadron tankvliegtuigen uit Duitsland, Frankrijk en Italië mee.

De Duitse deelnemer aan EART 17 was de Airbus A310-304 MRTT 'Otto Lilienthal'. Deze beschikt niet, zoals de KDC-10, over een 'boom', maar maakt gebruik van het 'drogue'-systeem. [Foto's: WFH]

bloeit de bureaucratie weer op en moeten alle stappen zorgvuldig worden gevolgd om zeker te stellen dat receiver en tanker bij elkaar passen, dat alle bemanningen dezelfde procedures hanteren, zijn bijgeschoold, enz.

Op dit moment werkt de EDA aan z.g. *refueling kits* voor de A400M, waarmee dit transportvliegtuig tot een tankvliegtuig kan worden uitgebreid. Ook de in een pool onder te bren-

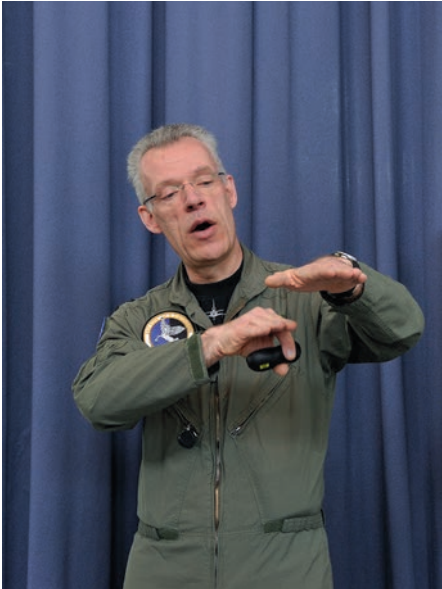
gen gezamenlijke aanschaf van de A330 MRTT (*Multi Role Tanker Transport*) onder leiding van *lead nation* Nederland kan op de steun van de EDA rekenen: "Rijke landen kopen twee of meer toestellen, de armere kunnen met 100 vliegtuigen al deelnemen en hebben dan het voordeel dat ze altijd op ondersteuning van tankvliegtuigen kunnen rekenen."

door Willem Helfferich

■ In 2011, tijdens de operatie *Unified Protector* in Libië, was de behoefte aan brandstof enorm. In vredetijd is dat echter slechts een fractie," stelt de Britse Air Commodore Peter Round, *Director Capability, Armament & Technology* van het Europees Defensie Agentschap (EDA) bij de introductie van de *European Air Refuelling Training (EART)* 2017 op de Vliegbasis Eindhoven. Daarom is het gezamenlijk trainen in het bijtanken in de lucht zo belangrijk teneinde beter gebruik te maken van de beschikbare middelen. Het aloude probleem van de certificering is door een gezamenlijke aanpak volgens Round weer wat eenvoudiger geworden. Er wordt gewerkt aan een gezamenlijke certificering van de Europese *receivers* [de jachtvliegtuigen die komen tanken] voor de nieuwe tankvliegtuigen zoals de A330 MRTT, KC-30A en KC-46A. In oorlogstijd maakt men zich over de certificering niet zo druk en mag bij wijze van spreken ieder vliegtuigtype door ieder tankvliegtuig worden bijgetankt. Maar in vredetijd

Rechts de Britse Air Commodore Peter Round, Director Capability, Armament & Technology van het Europees Defensie Agentschap (EDA) en links de Italiaanse kolonel Andrea Massucci, EART Director.





Majoor Martin van 334 Squadron, gezagvoerder KDC-10: "Bijvoorbeeld op 500 voet (150 m) boven de eerste vliegt een tweede tanker."



De Franse deelnemer, een Boeing C-135FR. Deze tanker kan zowel 'drogue'-receivers, zoals de Eurofighter en de Tornado, van brandstof voorzien als 'boom'-receivers zoals de F-15 en de F-16. Dat geeft de planners van tankermisies veel flexibiliteit.

Tanker scenario's

Een andere ervaring tijdens Unified Protector was dat tankvliegtuigbemanningen en diegenen die het bijtanken planden, in scenario's moesten werken die ze in vredetijd niet tegenkwamen. Daaruit volgde de les dat er behoefte is aan oefeningen waarin tankvliegtuigbemanningen en hun logistieke ondersteuners zich kunnen bekwaamen in dit soort scenario's en daarbij kennis kunnen opdoen van de specifieke eigenschappen van de verschillende Europese tankers.

Daarom wordt de EART sinds 2014 als onderdeel van de oefening voor jachtvliegtuigen Frisian Flag georganiseerd. In deze oefening worden immers realistische 'oorlogsscenario's' gesimuleerd.

Voor 2017 ligt de nadruk op het verkorten van de tijd tussen twee vluchten, de z.g. *turnaround*.

Het nieuwste type tankvliegtuig tijdens EART 17 was deze Italiaanse Boeing KC-767A die net als de C-135FR alle typen receivers kan afhandelen.



Bemanning en logistiek moeten zo snel mogelijk het tankvliegtuig weer klaar maken voor de volgende missie. Volgens de Italiaanse kolonel Andrea Massucci, *EART Director*, bleek die tijd in het Midden-Oosten vaak een probleem te zijn.

Tijdens EART 17 ontwikkelt de oefening zich van eenvoudig tot complex: van *single ship* tot het deelnemen aan een COMAO (*Composite Air Operation*) tijdens Frisian Flag. De 'bijbel' die daarbij gehanteerd wordt is de (Amerikaanse) ATP 3.3.4.2 (C), een boekwerk waarin alle procedures uitvoerig staan beschreven.

Ook wordt geopereerd in een z.g. *tanker cell*. Afhankelijk van het beschikbare luchtruim kunnen de tankvliegtuigen veilig tot op korte afstand boven elkaar vliegen. Bijvoorbeeld op 500 voet (150 m) boven de eerste vliegt een tweede, op een mijl (1,8 km) afstand. Een derde vliegt dan weer 500 voet boven de tweede en ook weer

op een mijl afstand. Samen met de *fighters* die komen tanken is dat best een druk luchtruim en een complex geheel, volgens majoor Martin, gezagvoerder van een KDC-10. Op de Vliegbasis Eindhoven is een speciale afdeling 'Tanker Cell' ingericht die de opdrachten krijgt van de oefenleiding van Frisian Flag, direct contact heeft met de tankvliegtuigen, de bemanningen brieft en debrieft en zorgt voor een zo kort mogelijke *turnaround*. Link 16 wordt ingezet bij de complexe controle van het luchtruim in een multinationale context, waaronder AWACS (*Airborne Warning and Control Station*) en gevechtsleidingscentra.

High Value Air Asset

Naast deelnemen in realistische scenario's met jachtvliegtuigen, waarbij 'afgeschoten' deelnemers ook niet meer mogen meedoen, kan een tanker ook fungeren als HVAA (*High Value Air Asset*). Dat vraagt de nodige tactieken van de jachtvliegtuigen. "Het is niet eenvoudig om een tanker te verdedigen," vertelt majoor Martin.

Om tanker en receivers bij elkaar te brengen ("Rendezvous scenario") bestaan ook weer verschillende manieren. "We proberen ze tijdens EART allemaal uit," aldus Martin. Ook het vliegen in formatie met een andere tanker is een oefendoel, net als het fungeren als *on-scene commander* in een SAR/PR (*Search and Rescue/Personnel Recovery*) scenario. Hierbij wordt gesimuleerd dat een vlieger boven zee van zijn schietstoel gebruik heeft moeten maken. Het Air Operations Control Station (AOCS) te Nieuw Milligen en het Kustwachtcentrum in Den Helder zijn erbij betrokken. De tanker is zowel *Airborne Mission Commander* (AMC) als *On-Scene Commander* (OSC) en coördineert ter plekke dat een Dornier Do 228 van de Kustwacht de drenkeling opspoort, waarna deze met een NH90 uit het water moet worden opgevisst. Voor de ongelukkige piloot is het zaak om te overleven (*Survive*), de vijand te ontwijken (*Evoke*), eventueel bij gevangenneming weerstand te bieden (*Resist*) en te ontsnappen (*Extract*).



Deel 1: Een snelle opbouw in korte tijd

DE DUITSE LUCHTMACHT



Na de Tweede Wereldoorlog heeft het zo'n tien jaar geduurd voor West-Duitsland weer een eigen luchtmacht mocht opzetten. In het Verdrag van Parijs van 23 oktober 1954 werd dat vastgelegd, mits het land lid werd van de NAVO. Overigens was men aan de 'andere kant', in de DDR, al in 1952 begonnen met drie Jagdflieger-regimenten, die in 1953 vermomd werden als Aeroklubs om het Westen zand in de ogen te strooien. Na aanneming van de benodigde wetten door de Bundestag, kon vanaf 25 juli 1955 de opbouw van de nieuwe Luftwaffe plaatsvinden. Op 9 januari 1956 was de oprichting officieel een feit.

door Willem Helfferich

Een groot probleem bij de oprichting was het gebrek aan (ervaren) vliegers, want ook de civiele luchtvaart was in handen van de voormalige geallieerden. De enige mogelijkheid was een beroep te doen op voormalige oorlogsvliegers, die inmiddels buiten de luchtvaart hun brood verdienden in de burgermaatschappij.

Het hoofdkwartier van de Amerikaanse luchtmachten in Europa (USAFE) kwam te hulp door het opzetten van een *USAFE Temporary Flying Training Command*, later aangeduid met 3767

De Lockheed T-33A was vanaf het eerste begin de standaard jettrainer bij de nieuwe Luftwaffe. Vanaf 1972 werden ze uit dienst gesteld. Op de foto een T-33A van Aufklärungsgeschwader 51 op Fliegerhorst Jever. [Foto's: WFH]

Flying Training Group, op de vliegbasis Fürstentfeldbruck. Het commando omvatte drie wings: de 7330 Flying Training Wing op Fürstentfeldbruck, de 7351 Flying Training Wing op Landsberg en de 7331 Technical Wing te Kaufbeuren.

Zes voormalige Duitse officier-vliegers kregen de gelegenheid vanaf juli 1955 een opfriscursus van negen maanden in de VS en Groot-Brittannië te volgen.

Na opheffing van het Amerikaanse commando

Voor de taak van onderschepper kocht de Westduitse regering in Canada voor drie Jagdgeschwader 225 Canadair Sabre Mk.6 interceptors. Na zijn dienstitijd bij Jagdgeschwader 71 sleet de JA+361 zijn laatste dagen bij Erprobungsstelle 61 op Manching.



in 1956 nam de *Bundesluftwaffe* de opleidingsfaciliteiten over en werd Landsberg de thuisbasis voor *Flugzeugführerschule 'A'* (elementaire vliegeropleiding), Fürstenfeldbruck voor *Flugzeugführerschule 'B'* (voortgezette vliegeropleiding) en Kaufbeuren voor de *Technische Schule der Luftwaffe 1* (technische opleidingen). Tot de opbouw min of meer was voltooid – medio jaren zestig – zou deze indeling zo blijven.

De eerste 'leerlingen'

Op 3 januari 1956 arriveerden de eerste Duitse 'leerlingen' op Fürstenfeldbruck. Het waren allemaal nog voormalige oorlogsvliegers en zij moesten na de bijscholing als instructeurs dienen voor de op te leiden nieuwe vliegers. In de zomer arriveerden 27 voor de Luftwaffe bestemde Super Cubs en 19 Harvards, in Amerikaanse kleuren. Op 24 september 1956 waren de eerste drie opleidingsvliegtuigen – een Piper L-18C Super Cub, een Noorddijn T-6 Texan/Harvard en een Lockheed T-33A – van het Duitse kruis voorzien. Even ervoor hadden de eerste tien jonge vliegers hun opleiding afgerond. In totaal zou de Luftwaffe 142 Harvards in dienst nemen, 40 Super Cubs en 192 T-33A's.

Om de eigen industrie te steunen werden 266 Piaggio P.149D opleidings- en verbindingsvliegtuigen (waarvan 190 in licentie te bouwen door Focke-Wulf) en 234 Potez-Air Fouga CM.170R Magister trainers (waarvan 194 in licentie door Messerschmitt) besteld. De grootste order was voor Dornier, dat maar liefst 428 in eigen beheer ontworpen Do.27's mocht bouwen, niet alleen voor de luchtmacht, maar ook voor de landmacht en de marine.

Het eerste Geschwader

In de zomer van 1958 waren er voldoende bijgeschoolde en nieuwe vliegers beschikbaar om het eerste *Geschwader* of wing officieel op te richten. Dat werd op 20 juni 1958 *Jagdbombergeschwader* (JaBoG) 31 op *Fliegerhorst* Nörvenich. Een eerste *Staffel* of squadron was in de aanloop daartoe al op 1 oktober 1957 op de vliegbasis Büchel opgericht. Op 20 april 1961 werd de naam van Oswald Boelcke, een jachtvlieger uit

Om de eigen industrie te steunen werden 234 Potez-Air Fouga CM.170R Magister trainers (waarvan 194 in licentie te bouwen door Messerschmitt) besteld. Ze werden volgens NAVO-voorschrift in het standaardgeel voor lesvliegtuigen afgeleverd. Later werden ze gecamoufléerd.



Voor de elementaire vliegeropleiding werden 266 Piaggio P.149D opleidings- en verbindingsvliegtuigen (waarvan 190 in licentie te bouwen door Focke-Wulf) aangeschaft.

de Eerste Wereldoorlog, aan de eenheid verbonden. Toch betekende de snelle terugtrekking van Amerikaans personeel, na de overdracht van Fürstenfeldbruck aan de Luftwaffe in december 1957, toen 75% van de instructeurs nog Amerikaans was, een zware last voor de FFS-detachementen. Daarom werd Britse hulp ingeroepen en een 100-tal instructeurs werd vanaf augustus 1958 tijdelijk gestationeerd bij FFS 'A' (Harvard en Magister op Landsberg) en FFS 'S' (P.149, op Memmingen; Noratlas en Pembroke op Neubiberg).

MDAP

Een tweede probleem was om in korte tijd aan voldoende vliegtuigen te komen. In eerste instantie kwamen de VS te hulp met de levering in het kader van het MDAP (*Mutual Defense Assistance Program*) van 450 F-84F Thunderstreak jachtbommenwerpers en 108 RF-84F Thunderflash fotoverkenners. Canada droeg 75

CL-13B Sabre Mk.5's bij. Met de Thunderstreaks werden maar liefst zes jachtbommenwerpers opgericht (JaBoG 31 t/m 36). De Thunderflashes werden eerst gebruikt voor training bij *Waffenschule* (WS) 50 op de vliegbasis Erding, later in hun eigenlijke rol van verkenner bij de *Aufklärungsgeschwader* (AkG) 51 en 52.

De Sabre 5's werden niet operationeel ingezet, maar gebruikt voor omscholing en ingedeeld bij de op 1 april 1957 opgerichte *Waffenschule* 10 op Nörvenich.

Voor aanvulling op korte termijn moest de Duitse regering aansluiten bij bestaande programma's en kocht daarom voor de nog niet ingevulde taak van onderschepper in Canada voor drie *Jagdgeschwader* (JG 71, 72 en 73) 225 Sabre Mk.6 interceptors. Het waren de laatste in Canada gebouwde Sabres.

JG 71, opgericht op 6 juni 1959, stond onder commando van majoor Erich Hartmann, de succesvolste 'aas' uit de Tweede Wereldoorlog, met 352 overwinningen op zijn naam. 88 North American F-86K Sabres, via MDAP verkregen nachtjagers, werden ingedeeld bij JG 74. Ook de ontvangen F-86K's behoorden tot de laatst gebouwde en dus niet de meest moderne jachtvliegtuigen en dat betekende dat al snel naar een opvolger moest worden gezocht.

Luchttransport

Ook luchttransport werd gezien als een belangrijke taak voor de nieuwe Luftwaffe. Het eerste *Lufttransportgeschwader*, LTG 61, werd in 1956 uitgerust met 16 van de 20 geleverde C-47 Dakota's. Aan het eind van dat jaar werden de eerste van 173 gedeeltelijk in Duitsland in licentie gebouwde Nord N.2501D Noratlas dubbelstaartige transportvliegtuigen aan de tweede wing, LTG 62, en het luchttransportdeel van de opleidingschool, *Flugzeugführerschule* (FFS) 'S', afgeleverd. Ook een derde wing, LTG 63, werd van de Noratlas voorzien, waarna LTG 61 zijn Dakota's aan de VIP-eenheid, het *Flugbereitschaftsstaffel des Bundesministerium der Verteidigung* (FBS BMVg) en *navais checking flight* (*Flugvermessungsstaffel*, FVS) overdeed en ook verder ging met de Noratlas. Andere transportvliegtuigen waren 34 in Engeland gekochte Percival Pem-

brokes en twee Herons.

LTG 62 werd eind september 1971 opgeheven, maar kwam toch weer tot leven toen FFS 'S' op Wunstorf op 1 oktober 1978 werd omgedoopt in LTG 62.

De FBS BMVg werd vanaf 1959 uitgebreid met zes Convair CV-440A Metropolitans en vier Lockheed C-140 JetStars. Zes HFB.320 Hansa's werden in juni 1966 besteld die de Convairs moesten vervangen. Later zouden de Hansa Jets worden omgebouwd voor *Electronic Countermeasures* (ECM)-training. De JetStars zouden worden vervangen worden door Challengers.

Vier Boeing 707-320C straalvliegtuigen vervangen bij de VIP-flight vanaf eind september 1968 vier DC-6 propellertoestellen. In 1975 werden drie Fokker-VFW 614's aangekocht.

Helikopters

In de zomer van 1957 kwamen ook de eerste helikopters in dienst. In Engeland waren 50 Bristol 171 Sycamores gekocht en die werden voor allerlei taken ingezet, zoals opleiding, transport en *Search and Rescue* (SAR). FFS 'S' ontving 14 Bell 47G-2 Sioux en 31 bij Agusta in licentie gebouwde helikopters van hetzelfde type voor de basisopleiding van helikoptervliegers. Zes Sikorsky H-34 Choctaws werden bij de Luftwaffe ingedeeld, net als 16 Sud-Aviation Alouette II's. De H-34's werden vanaf 1972 uit dienst genomen. Op 25 april 1974 werd op Fassberg de Bell 47 uit dienst gesteld, net als de Sycamore.

De Luftwaffe ontving 140 Bell-Dornier UH-1D helikopters, een variant van het Bell model 205 en groter dan zijn voorganger, het model 204.

De eerste UH-1D vloog op 16 augustus 1961 en de laatste werd geleverd op 19 januari 1971. Vier Staffeln van *Hubschraubertransportgeschwader* (HTG) 64 op Penzing, opgericht in 1966, werden er vanaf 1968 mee uitgerust alsmede diverse SAR-detachementen op de verschillende vliegbases. Na opheffing van LTG 62 werd in april 1971 HTG 64 op Ahlhorn geplaatst. Die situatie zou zo blijven tot HTG 64 in 1994 werd opgeheven en zijn toestellen verdeeld over de Lufttransportgeschwader.

Volgende keer: Op zoek naar nieuw materieel



1. Tot de eerste opleidingsvliegtuigen behoorde ook de Piper L-18C Super Cub.
2. De T-33A's werden in blankmetaal afgeleverd en onder meer gebruikt bij Waffenschule 10, hier op Jever.
3. Vanaf 1956 werden de eerste van 173 gedeeltelijk in Duitsland in licentie gebouwde Nord N.2501D Noratlas transportvliegtuigen aan de tweede transportwing, Lufttransportgeschwader 62, geleverd.
4. Dornier mocht maar liefst 428 in eigen beheer ontworpen Do.27's bouwen voor de luchtmacht, marine en landmacht. Deze was ingedeeld bij Jagdgeschwader 74 op Neuburg.
5. Een Sabre Mk 6 van Jagdgeschwader 72 in 1966 op Oldenburg. De eenheid was op dat moment in transitie naar de G.91 (achtergrond) en een nieuwe naam: Leichtes Kampfgeschwader (LeKG) 43.
6. In Engeland werden 34 Pembrokes gekocht voor transport maar ook voor de vliegeropleiding, zoals hier bij Flugzeugführerschule 'S' op Wunstorf.
7. 88 North American F-86K Sabres, via MDAP verkregen nachtjagers, werden ingedeeld bij Jagdgeschwader 74 op Neuburg. [S. Peltz]
8. In het kader van het MDAP werden 450 F-84F Thunderstreak jachtbommenwerpers ontvangen t.b.v. zes Jagdbombergeschwader, waaronder Jagdbombergeschwader 34. [S. Peltz]
9. Enkele Dakota's werden, voorzien van een z.g. 'Starfighterneus', gebruikt als trainer t.b.v. de opleiding in het gebruik van de vliegtuigradar NASARR.







1. Een DC-6B van het Flugbereitschaftsstaffel op Köln-Wahn.
2. Een Convair 440A van het Flugbereitschaftsstaffel. [Archief]
3. In de zomer van 1957 kwamen de eerste helikopters in dienst. In Engeland waren 50 Bristol 171 Sycamores gekocht en die werden voor allerlei taken ingezet, zoals opleiding, transport en Search and Rescue (SAR).
4. Het Flugbereitschaftsstaffel nam voor snel VIP-transport de Lockheed C-140A JetStar in dienst.
5. De C-47 Dakota was in dienst bij de Luftwaffe voor transport maar ook voor het checken van navigatieapparatuur door het Flugvermessungsstaffel.





1. 16 Sud-Aviation Alouette II's werden bij Flugzeugführerschule 'S' op Faszberg voor de helivliegeropleiding ingedeeld.
2. Flugzeugführerschule 'S' ontving ook 14 Bell 47G-2 Sioux en 31 bij Agusta in licentie gebouwde helikopters van hetzelfde type voor de basisopleiding van helikoptervliegers.
3. Zes HFB.320 Hansa's vervingen de Convairs. Later werden ze omgebouwd voor Electronic Countermeasures (ECM)-training.
4. Maar liefst 140 Bell-Dornier UH-1D helikopters volgden de oudere typen bij Hubschraubertransportgeschwader 64 op.
5. De Luftwaffe ontving zes Sikorsky H-34 Choctaws t.b.v. Hubschraubertransportgeschwader 64 te Landsberg.



Vliegbasis Leeuwarden was gastheer

ALGEMENE LEDENVERGADERING 2017



Dit jaar viel de Vliegbasis Leeuwarden de eer te beurt als gastheer te mogen optreden voor de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering. Ruim 110 KNVOL-leden hadden de moeite genomen om naar het hoge noorden af te reizen, niet in de laatste plaats omdat de vliegbasis een aantrekkelijk (middag)programma in het vooruitzicht had gesteld.

door luitenant-kolonel-vlieger b.d.

Rob Lambermont, secretaris

Voorzitter commodore b.d. Tom de Bok opende om ongeveer 10.30 uur de vergadering. Dhr. Michiel Kasteleijn werd als erelid van de vereniging speciaal welkom geheten. Een bijzonder woord van welkom werd ook gericht aan vijf jeugdleden. Goed dat zij erbij waren. Tenslotte werden alle deelnemers welkom geheten bij deze ALV en werd het programma van de dag doorgenomen.

Agenda en verslag 2016

De agenda voor deze vergadering werd door de voorzitter besproken. Er waren geen agendapunten vooraf ingekomen en ook tijdens de vergadering werden geen nieuwe punten ingebracht. Na het vaststellen van de agenda werd een minuut stilte in acht genomen voor de 43 leden die ons het afgelopen jaar zijn ontvallen. Daarna nam de secretaris het woord om het verslag van de ALV 2016 door te nemen. Er waren vanuit de vergadering geen op- of aanmerkingen, waarna het verslag van de ALV 2016 werd vastgesteld.

Ruim 110 leden van de KNVOL waren op vrijdag 12 mei naar de Vliegbasis Leeuwarden afgereisd om de Algemene Ledenvergadering 2017 bij te wonen. [Foto's: WFH]

Financiën

De penningmeester presenteerde het financieel jaarverslag 2016. Hij gaf aan dat de KNVOL in 2016 meer inkomsten dan uitgaven

had gerealiseerd. Het boekjaar 2016 was met een batig saldo van € 21.367,- afgesloten. Deze gezonde financiële positie kwam vooral voort uit contributies.

Marleen van Haften - hier geflankeerd door Tom de Bok, voorzitter van de KNVOL (links) en Freek van der Vaart, voorzitter van haar Regio Noord-Brabant & Noord-Limburg - kreeg vanwege haar grote en langdurige inzet voor de KNVOL tot haar verrassing het ere-insigne van de vereniging.





De kracht voor defensie van vandaag.
De technologie voor die van morgen.

F-35A Lightning IIs hebben duizenden luchtaanvallen uitgevoerd met het F135-aandrijfsysteem, ontwikkeld vanuit de zeer succesvolle vijfde generatie motor voor de F-22 Raptor. Pratt & Whitney werkt samen met klanten over de hele wereld aan duurzame oplossingen om de F-35 Lightning II betrouwbaar en betaalbaar te houden. We zijn er trots op de stuwende kracht achter de meest geavanceerde gevechtsvliegtuigen van vandaag te zijn. Nu werken we aan de motortechnologie van de volgende generatie gevechtsvliegtuigmotoren voor de defensie van morgen. Meer informatie op www.pw.utc.com.





Onze
LUCHTMACHT



F-22A Raptors van de 1st Fighter Wing, JB Langley-Eustis.



Foto: Frank Crebas

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



's Middags konden de deelnemers een bezoek brengen aan de Dutch Hawk Hunter Foundation...

Voor het eerst sinds jaren is het ledenaantal weer gestegen, netto met ruim 200 leden door de inspanningen van de ledenservice en de overeenkomst met CLSK (Commando Luchtmachtstrijdkrachten) inzake de dienstverlaters. Daarnaast is de Business Club Onze Luchtmacht (BCOL) een succes, o.a. door de toegenomen advertentie-inkomsten.

Vervolgens deed dhr. Rutger Ruempol namens de Commissie Financieel Beleid (CFB) verslag van de door de CFB uitgevoerde controle van de financiële administratie 2016. De CFB had geconstateerd dat de door de penningmeester uitgevoerde mutaties zijn gebaseerd op bewijsstukken en correct zijn verantwoord in de financiële administratie. Tevens was vastgesteld dat de financiële administratie goed georganiseerd, geordend en toegankelijk is. Ook was geconstateerd dat de landelijk penningmeester personele versterking van de financiële administratie nastreeft en de CFB verzocht het Landelijk



...en de afdeling Wapentechniek.

... de afdeling Vliegveiligheidsuitrusting...



Bestuur om dit voldoende aandacht te blijven geven. De CFB had de Jaarrekening 2016 beoordeeld en was van mening dat deze een juiste weergave van de financiële positie van de vereniging was. Op grond hiervan werd de Jaarrekening 2016 vastgesteld en werd de penningmeester voor 2016 door de ALV gedechargeerd.

Ten slotte presenteerde de penningmeester een sluitende begroting voor 2017 van in totaal 169.500,-. De penningmeester voorziet meer financiële ruimte door een geprognosticeerde groei van het aantal leden. Hierdoor ontstaat financiële ruimte voor niet-reguliere activiteiten voor de leden.

Update voorzitter

In zijn update ging de voorzitter in op het strategisch plan 2015-2019. De voorzitter gaf aan dat de zes speerpunten - 1) samen met de KLu optimaal faciliteren van bezoeken, 2) behoud bestaande leden en intensivering werving, 3) werven en binden jongeren, 4) intensiveren samenwerking bedrijfsleven, 5) versterken

en vergroten draagvlak luchtmachtstrijdkrachten en 6) bestuurskracht in lijn brengen met ambitie - gekoppeld zijn aan doelstellingen voor het jaar 2016-2017. De stand van zaken van deze doelstellingen werd aan de vergadering gepresenteerd.

Daarbij maakte de voorzitter de volgende opmerkingen.

Het vinden van nieuwe bestuursleden voor de regio's blijft een uitdaging. Hij verzocht de aanwezige leden hierbij actief te werven.

Het KNVOL-secretariaat wordt ondergebracht in het Hoofdkwartier van het CLSK. De continuïteit van een postadres is hierdoor gewaarborgd. Ook komt de colocatie met de CLSK-staf de herkenbaarheid van de vereniging ten goede.

Het jeugdbeleid zal verder worden geïntensiveerd. Door samenwerking met de Nederlands Air Cadets (NLAC) is het aantal jeugdleiden KNVOL/NLAC gegroeid naar 120 leden. Als jeugdlid van KNVOL is men automatisch lid van

de NLAC en vv. Momenteel wordt onderzocht of verdere integratie voordelen biedt.

De ledenwerving heeft tijdens 22 (soms meerdaagse) evenementen geleid tot 209 nieuwe aanmeldingen in 2016. In 2017 zijn tot 1 mei 101 nieuwe leden verwelkomd. Er zijn 14 roymenten vanwege het niet nakomen van de contributieverplichtingen. Het totaal aantal leden KNVOL bedraagt per 1 mei 2017: 5028.

In 2016 is de verdere digitalisering van de KNVOL ingezet. De directe communicatie met de leden zal in de toekomst uitsluitend via e-mail en website plaatsvinden. Alleen indien men niet over een computer beschikt, zal nog via de 'oude' manier per post worden gecommuniceerd. Er is een nieuw KLAS-systeem ingevoerd. Een van de gevolgen is dat inschrijvingen voor activiteiten via de nieuw vormgegeven website www.onzeluchtmacht.nl moet plaatsvinden. Dit wordt mede ingegeven door de eisen van de Wet Bescherming Persoonsgegevens.

Afgelopen jaar is op initiatief van de Regio ZH gestart met het aangaan van partnerschappen met KLu-squadrons door die regio's die geen Luchtmachtonderdeel meer binnen hun grenzen hebben.

De stand van zaken is nu:

*Regio Zuid-Holland: 301 Sqn Vlb Gilze-Rijen (gerealiseerd)

*Regio Twente: 313 Sqn Vlb Volkel (gerealiseerd)

*Regio Soesterberg: 298 Sqn Vlb Gilze-Rijen (per 28 oktober 2017)

*Regio Limburg: 300 Sqn Vlb Gilze-Rijen (gesprekken lopen)

*Regio Schiphol: 860 Sqn MVK De Kooy (per 16 september 2017)

Tot slot stond de voorzitter nog even stil bij het niet doorgaan van de Luchtmachtdagen. Hij gaf daarbij aan dat als mogelijke alternatieven 'Volkel in de Wolken' (25 mei), 'Oostwold Airshow' (4/5 juni) en de 'Breda Airshow' (2 september) zeker de moeite van het bezoeken waard zijn.

Ere-insigne

Mevrouw Marleen van Haaften, die 15 jaar bestuurslid is geweest van de Regio NB-NL, kreeg vanwege haar grote en langdurige inzet tot haar verrassing het ere-insigne uitgereikt door de voorzitter.

Afsluiting

Aan het einde van de vergadering nam Dhr. Rob Stavast, voorzitter van de Regio Noord, het woord. Hij bedankte iedereen voor de genomen moeite om naar Leeuwarden te komen en sprak de wens uit dat men een goed verblijf op 'zijn' vliegbasis zou ervaren.

Na de lunch verzorgde tweede luitenant Victor van 306 Squadron (i.o.) enthousiast een interessante briefing over de nieuwe taak van het 306 Squadron (zie kader). Hierna werden de aanwezige leden verdeeld over drie groepen om bezoeken te brengen aan respectievelijk de Dutch Hawker Hunter Foundation/F-16, de afdeling Vliegveiligheidsuitrusting en de afdeling Wapentechniek.

Tot slot werd nog een drankje geserveerd in de officiersmess, waarna iedereen aan het eind van de middag na een geslaagde ALV weer huiswaarts keerde.



Briefing 306 Sqn (i.o.)

Na de lunch was het woord aan tweede-luitenant Victor van 306 Squadron (i.o.) die 'de vrienden van de Luchtmacht' in een actuele en zeer interessante briefing op de hoogte bracht van de stand van zaken rond de beoogde onbemande vliegtuigen (*Unmanned Aerial Vehicles*) en het 306 Squadron in oprichting. Zoals bekend is de aankoop van een systeem, bestaande uit vier vliegtuigen van het type MQ-9 Reaper, vorig jaar vanwege bezuinigingen uitgesteld tot 2022. Maar dat betekent bepaald niet dat het squadron tot die tijd stil zit. Op de vliegbasis Ramstein in Duitsland bevindt zich sinds het eerste kwartaal van 2016 een kleine eenheid van ongeveer 10 analisten die, met behulp van een Italiaanse MQ-9 - de Italianen beschikken zelf over te weinig analisten - ervaring opdoen met (*Remote*) *Processing Exploitation and Dissemination* (PED) van beelden van coalitie *airborne* ISR (*Intelligence, Surveillance, Reconnaissance*) assets. Deze capaciteit is per 1 december 2016 officieel aangeboden aan CENTCOM (*US Central Command*). De ISR-producten komen zowel tijdens de missie (*Near Real Time*) als post missie (in minder dan een uur) beschikbaar.

Dit jaar (2017) wordt een initiële PED-capaciteit op de Vliegbasis Leeuwarden ingericht en ook een *Mission Control Element* (MCE), waarbij het aantal personeelsleden van 306 groeit tot 42. Zodra het Reaper-systeem in 2024 zijn intrede doet, zal een verdere uitbreiding van het aantal personeelsleden noodzakelijk zijn om met het squadron *full time 24/7* operaties uit te kunnen voeren voor het verzamelen, verwerken en verspreiden inlichtingen, zowel nationaal als internationaal. Het 306 Squadron is essentieel voor informatiegestuurd optreden en het bereiken van de 5^e generatie Luchtmacht doelstelling van 100% *Situational Awareness*. De MQ-9 Reapers kunnen overal ter wereld worden ingezet.

Volgens Victor zal de nieuwe manier van werken een hele omschakeling voor de KLu betekenen: *remote warfare* (oorlog op afstand) en vanaf de Vliegbasis Leeuwarden zelf. En ook niet meer op werkdagen van 8 tot 5, maar 24 uur per dag, alle dagen van de week.

De MQ-9 Predator-B of Reaper is 11 m lang (iets korter dan de F-16) maar met een veel grotere spanwijdte van 22 meter. Zonder bewapening kan het toestel 27 uur in de lucht blijven. Dat heeft het voordeel dat er langdurig kan worden geobserveerd, terwijl het risico laag is omdat er geen vlieger aan boord is. De HD-sensor levert zeer gedetailleerde beelden. Bij de inzet tijdens de ATF-ME (*Air Task Force Middle East*) is volgens de intel-officier gebleken dat het continu beschikbaar zijn van *Full Motion Video* verplicht is alvorens een bom mag worden geworpen. Het totale systeem bestaat uit vier MQ-9 vliegtuigen, sensoren en een grondcomponent. De laatste bestaat uit een *Launch & Recovery Element* (LRE) in het inzetgebied (voor het ter plaatse starten en landen van de Reapers) en een *Mission Control Element* (MCE) op thuisbasis Leeuwarden. De verbinding gaat via satelliet. Zowel in het MCE als het LRE bevindt zich een *Ground Control Station* (GCS) met *pilot* en *sensoroperator* die respectievelijk het toestel besturen en de sensoren bedienen. In het MCE bevindt zich de PED Cell waarin een z.g. *screener* direct uitypt wat hij ziet, waardoor deze informatie binnen enkele seconden overal bekend is in de vorm van z.g. *call-outs* en meldingen. Ook kunnen er foto's worden gemaakt, zowel vóór als na een aanval. "Binnen een uur na de missie liggen de producten bij de bondgenoten op de plank," aldus Victor.

Het is nog onduidelijk of alleen 'gewone' vliegers tot dronepiloot zullen worden omgeschoold of dat er specifiek piloten voor deze taak zullen worden geworven. (WFH)

Al 69 jaar komt de KNVOL op voor de Koninklijke Luchtmacht

DE KNVOL IN JAARTALLEN



Het waren in de nazomer van 1948 de kolonel-vlieger S. Mante en kapitein-waarnemer M.W.J.M. Broekmeijer die het initiatief namen om naast 'Onze Vloot' (1906) en 'Ons Leger' (1912) een vereniging 'Onze Luchtmacht' op te richten. In de voor die tijd gebruikelijke plechtige zinnen moest 'het Nederlandse volk' overtuigd worden dat ons land naast over een leger en een vloot over een luchtmacht moest beschikken, als zelfstandig onderdeel van de krijgsmacht. Dat was namelijk toen niet het geval: de luchtstrijdkrachten (LSK) waren onderdeel van de landmacht. Op 17 september 1948 werd officieel de Vereniging 'Onze Luchtmacht' te 's-Gravenhage opgericht.

door Gerard Blokhuis

In 1949 verscheen het eerste nummer van het verenigings tijdschrift ONZE LUCHTMACHT. Anno 2017 maakt het magazine zijn 69^e jaargang vol.

1953

Op 11 maart 1953 tekende de toenmalige Koningin Juliana het Koninklijk Besluit waarmee de Luchtmacht het predicaat 'Koninklijke' kreeg uitgereikt. De regering besloot de Koninklijke

Dagelijks zijn zo'n 80 bestuursleden en medewerkers van de KNVOL actief om de leden van een fraai tijdschrift, twee facebookpagina's, een website met het laatste nieuws, interessante excursies en aantrekkelijke verenigingsavonden te voorzien. Daarvoor is regelmatig overleg nodig zoals bijvoorbeeld tijdens een z.g. 'Besturendag', hier op 8 oktober 2016 op de Vliegbasis Eindhoven.

[Foto's: WFH]

Luchtmacht voortaan te beschouwen als een zelfstandig krijgsmachtdeel.

Op 21 maart 1953 werd door het bestuur van de vereniging de 'Medaille voor bijzondere Ver-

Sam Mante was als kolonel in 1948 een van de twee oprichters van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' (KNVOL).



diensten' ingesteld. De eerste die de medaille ontving was de beschermheer, Z.K.H. Prins Bernhard.

Op 1 juli 1953 werd de Koninklijke Luchtmacht officieel zelfstandig.

1958

Op 15 oktober 1958 deelde de minister van Defensie het toenmalige Hoofdbestuur mee dat het predicaat 'Koninklijke' aan de vereniging was verleend. De vereniging kreeg daarmee de naam: Koninklijke Vereniging 'Onze Luchtmacht' (KNVOL).

1967

Op 8 april 1967 wordt besloten een Algemene Raad op te richten, als adviesorgaan van het Hoofdbestuur.

1974

Hoewel er al eerder regionale afdelingen tot stand waren gekomen besloot het Hoofdbestuur op 17 januari 1974 officieel over te gaan tot het instellen van regio's, met een eigen regiobestuur. Begonnen met vijf regio's zijn er anno 2017 tien regio's actief.

1983

In 1983 wordt de aanduiding 'Nederlandse' aan de naam toegevoegd. Daarmee wordt de huidige naam Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' een feit.

2005

Na een bijna drie jaar durende voorbereiding werd begin 2005 een nieuwe bestuursstructuur ingevoerd waarbij het Hoofdbestuur (HB) als hoogste orgaan werd vervangen door de Verenigingsraad (VR). Net als in het Hoofdbestuur waren de voorzitters van de regiobesturen alsmede de hoofdredacteur hierin opgenomen. Een nieuwe gevormd Landelijk Bestuur (LB) fungeert als dagelijks bestuur. Bij de statutenwijziging in 2016 is bepaald dat de voorzitter van het LB tevens de voorzitter is van de VR.

2017

De Koninklijke Luchtmacht blijft nodig, nu en in de toekomst, daarover kan geen twijfel bestaan. Dus blijft ook de KNVOL nodig, om in goede harmonie en samenwerking elkaar te steunen.

Wat doet de Vereniging?

De vereniging wil bij iedereen interesse en begrip kweken voor de militaire luchtvaart in het algemeen en de Koninklijke Luchtmacht in het bijzonder door zoveel mogelijk informatie te verschaffen over taken en functioneren. Wij doen dit met ons eigen tijdschrift ONZE LUCHTMACHT dat u als lid gratis zesmaal per jaar ontvangt, excursies en verenigingsavonden, een website (www.onzeluchtmacht.nl), een facebookpagina (www.facebook.com/onzeluchtmacht) en een facebookpagina met foto's en filmpjes van leden (www.facebook.com/onzeluchtmacht-community).



Ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan van de KNVOL in september 1978 kon de beschermheer namens de KNVOL een z.g. 'Ereboek' met daarin een overzicht van alle in dienst van de militaire luchtvaart gesneuvelde militairen aan de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal Rien Geschiere, overhandigen. Vanaf de oprichting tot zijn overlijden was Z.K.H. Prins Bernhard de beschermheer van de KNVOL.



1. Met maar liefst drie gecharterde vliegtuigen (twee F.27 Friendships en een F.28 Fellowship) brachten 163 leden op 31 maart 1979 een bezoek aan het Battle of Britain Museum in Londen.

2. Ieder jaar wordt een Algemene Ledenvergadering gehouden waarvoor alle leden worden uitgenodigd. Bij voorkeur vindt die plaats op een vliegbasis van de Koninklijke Luchtmacht (KLu), zoals hier in juni 1979 op de Vliegbasis Eindhoven.

3. Jarenlang organiseerde de vereniging voor de KLu z.g. 'promotievluchten' waarbij genodigden met een F.27 Friend- of Troopship naar een vliegbasis werden gevlogen om daar met eigen ogen het belangrijke werk van de Luchtmacht te kunnen bekijken.

4. Begin jaren negentig kreeg de KNVOL de gelegenheid na afloop van een aflevering van de door de TROS uitgezonden luchtvaartserie 'Reaching for the Skies' een ledenwervingsspot uit te zenden. Daartoe werden twee spots geproduceerd, waarvan de eerste in januari 1990 op de Vliegbasis Volkel werd opgenomen. Ze waren zeer succesvol, zodanig dat in 1993 zelfs het 9000^{ste} lid kon worden ingeschreven!





4



7



5



8



6



9



10

5. De populaire fotowedstrijd 'Kiek de KLu' werd driemaal, steeds in combinatie met een jubileum van de KNVOL, georganiseerd. Op de foto prijswinnaars en enkele juryleden in het Militaire Luchtvaart Museum in oktober 1993.

6. De KNVOL heeft aan 'Landmark De Brik' op de z.g. Tammer-rotonde in Soesterberg een belangrijke bijdrage geleverd door sponsors te interesseren voor dit project.

7. Jaarlijks legt een vertegenwoordiging van de KNVOL een krans bij het monument op de voormalige Vliegbasis Soesterberg ter herdenking van alle sedert 10 mei 1940 bij oorlogshandelingen gevallen militairen van de Militaire Luchtvaart.

8. Van de Business Club Onze Luchtmacht kunnen bedrijven lid worden die een relatie hebben met de KLu. Op de foto worden ze toegesproken door de C-LSK, luitenant-generaal-vlieger Dennis Luyt.

9/10. In 2016 zijn twee regio's van de KNVOL een partnerschap met een squadron van de KLu aangegaan. Regio Zuid-Holland sloot een convenant met het 301 Squadron op de Vliegbasis Gilze-Rijen, gevolgd door de Regio Twente die hetzelfde deed met het 313 Squadron van de Vliegbasis Volkel. Partnerschap houdt bijvoorbeeld in dat na terugkomst van een missie het squadron op bijzondere wijze welkom wordt geheten door vertegenwoordigers van de regio, zoals op 12 januari 2017 toen Helidet 11 vanuit Mali terugkeerde op de Vliegbasis Eindhoven en werd begroet met een speciaal vervaardigd spandoek.

De F-35: goed nieuws lost nog niet alle problemen op

Tijdens de Open Dag van de Koninklijke Luchtmacht vorig jaar op Leeuwarden zag ik de F-35 – het waren er twee – voor het eerst in het echt vliegen. Ik zeg er meteen bij dat ik behoorlijk onder de indruk was. Het geluidsvolume bleek aanzienlijk mee te vallen, een wat andere karakteristiek dan dat van de F-16, maar zeker niet hinderlijker. Vertegenwoordigers van omliggende dorpen wonden daar ook geen doekjes om, zo fair zijn Friezen (in alle onbescheidenheid) wel. Nu had de Luchtmacht van de airpower-demo een perfecte show gemaakt, zodat ook het oog niets te kort kwam.

Sindsdien volgde ik de berichtgeving omtrent de F-35 positief gestemd. Zo las ik over Red Flag 2017-1 dat er dankzij stealth en geïntegreerde sensorinformatie kill-ratio's tegen F-16C aggressors van tussen 15 en 24 behaald waren, dat wil zeggen dat voor één ingeleverde F-35 een compleet 'vijandelijk' squadron het onderspit had moeten delven. Daarnaast konden in de openingsfase van 'de oorlog' met een combinatie van F-22's en F-35's vijandelijke SAM-systemen worden uitgeschakeld. Nu was er kennelijk wel discussie over het aandeel van de F-22 in de kills, maar zeker is dat de capaciteiten van de F-35 respect afdwongen. Daarbij moet worden bedacht dat het toestel pas volgend jaar de interim-status Full Operational Capable (FOC) moet bereiken, nu is het nog Initial Operational Capable (IOC). Ook de inzetbaarheid bleek zeer goed te zijn: 92% bij een deelname van dertien stuks, waar oudere types 70-85% scoren. Aan één ochtendmissie namen tien F-35's tegelijk deel.

Medio januari jl. bracht een journalist van Le Figaro een opvallend bericht naar buiten over twee Israëlische F-35's die doelen op een vliegveld bij Damascus zouden hebben aangevallen. Opvallend, omdat de twee toestellen pas een maand eerder in Israël waren aangekomen. Niet onlogisch, omdat het doel bestond uit een opslagruimte met Russische Pantsir-1 mobiele SAM's bestemd voor Hezbollah. Een woordvoerder daarvan zou hebben gezegd dat het Libanese luchtruim op slot zou zitten met de installering van de Pantsir. In dezelfde aanval zouden de twee toestellen ook een S-300 batterij nabij het paleis van president Assad hebben aangevallen. Dat zou de keuze voor de F-35 verklaren: jachtvliegtuigen zonder stealth leggen het naar verluidt af tegen de S-300.

Maar er was ook minder juichende publiciteit. Michael Gilmore, hoofd van de afdeling OT&E (Operational Test & Evaluation) van het Pentagon, nam vorig najaar – niet lang na het verlenen van de IOC-status – afscheid met een rapport van 62 pagina's over problemen waar de F-35 nog steeds mee kampt. Hoofdzakelijk software, schrale troost voor een ontwerp met evenveel software als water in bier. Om de interim-capaciteit 3i (gebaseerd op de huidige block 2B) te behalen zouden eerst tekortkomingen in-

zake sensorfusie, elektronische oorlogvoering en wapeninzet moeten worden opgelost. Deze veroorzaken kennelijk incorrecte weergaven van de dreiging, een beperkte mogelijkheid om effectief op de dreiging te reageren en soms de behoefte om bronnen buiten het vliegtuig in te schakelen voor precisie-aanvallen. De uitgestelde FOC-status wordt pas in 2021 verwacht met block 3F. Het lijkt erop dat Gilmore met zijn rapport niet alleen een te positieve voorstelling van zaken van de bij het F-35 programma betrokkenen aan de kaak wilde stellen, maar ook een voorzet wilde geven aan het team-Trump. En inderdaad, de nieuwe president zette in een van zijn eerste telefoontjes de CEO van Lockheed Martin onder druk om de 'uit de hand gelopen prijzen te redresseren'. Publicitair werd het resultaat van dat gesprek



vervolgens als een succes uitgevent. Zeker is dat van de drie varianten van de F-35 de F-35C (bestemd voor de vliegkampschepen) de ergste problemen kent, zoals cracks in de tail- en wingstructuur en hevige trillingen bij het openen van de remparachute. In de Amerikaanse marine gaan nu stemmen op om een deel van de voorziene F-35C's te vervangen door de laatste versie van de F/A-18, die een zekere mate van stealth kent. Geheel verbazen doet mij dat niet: de marine heeft van oudsher weinig op met eenmotorige carriervliegtuigen. Qua bereik doen de toestel-

len weinig voor elkaar onder, dat wil zeggen dat ze nogal wat bereik te kort komen in het licht van het bereik van 1000 mijl van de Chinese anti-ship missiles.

Zo kent de F-35 tal van tegenstanders: naast ambtenaren die de politieke kaart trekken en concurrerende vliegtuigfabrikanten ook voormalige jachtvliegers die de multirole F-35 met bijvoorbeeld gespecialiseerde types als de A-10 vergelijken en dan concluderen dat de laatste zesmaal zoveel munitie kan meenemen, daarbij negerend dat de F-35 op het gebied van Close Air Support een bijrol vervult. Dan was ik meer onder de indruk van het afgewogen oordeel van een Noorse F-35 vlieger die de dogfight-capaciteiten ervan vergelijkt met die van de F-16 en een veelgehoord manco als de laaggeplaatste schietstoel als betrekkelijk irrelevant kenschetst.¹

De F-35 is nog lang niet een volmaakt jachtvliegtuig, maar wel op weg torenhoge en soms tegenstrijdige doelstellingen op een acceptabele manier te verwezenlijken. Wij moeten alert zijn op mythevorming en het voorlopig doen met de enthousiaste ervaringen van de gebruikers en er maar op rekenen dat zwakke componenten door betere worden vervangen.

Commentaar: ac.tjepkema@gmail.com

¹ <https://theaviationist.com/2016/03/01/heres-what-ive-learned-so-far-dogfighting-in-the-f-35-a-jsf-pilot-first-hand-account/>





De Alouette III 'A-453' op zijn paal nabij de ingang van de Vliegbasis Gilze-Rijen. In werkelijkheid is het de A-391 die eerder op dezelfde paal op de Vliegbasis Soesterberg stond. Het toestel is geschilderd in de kleuren van het voormalige demoteam 'The Grasshoppers'. [Foto's: WFH]



Bij het met een grote knal gepaard gaande onthullingsmoment spotten allerlei gekleurde linten de lucht in, tot verwondering van burgemeester Jan Boelhouwer. Links de commandant van het Defensie Helikopter Commando, commandeur Gerhard Polet.

Alouette als poortwachter

Commandeur Gerhard Polet heeft op maandag 3 april samen met burgemeester Jan Boelhouwer van de gemeente Gilze en Rijen een nieuwe poortwachter nabij de hoofdpoot van de Vliegbasis Gilze-Rijen onthuld. Het gaat om een Alouette III die eerder al als zodanig diende op de Vliegbasis Soesterberg toen deze basis nog operationeel was. Het toestel draagt de registratie A-453, maar het betreft in werkelijkheid de

A-391. De 'echte' A-453 werd in juni 1996 uit dienst genomen en daarna verkocht aan Eurocopter in Frankrijk.

De A-391 stond jarenlang in zijn groen-zwarte camouflagepatroon op een paal midden in een vijver op Soesterberg en kwam na de sluiting terecht in een hoekje op Gilze-Rijen. Later is het toestel in het kader van een Opleiding Tijdens Tewerkstelling (OTT)-project in de kleuren van het voormalige demoteam 'The Grasshoppers'

overgeschilderd, in afwachting van een plaatsing als poortwachter. Door gebrek aan geld kon dat nu pas.

Hoewel dezelfde paal al op Soesterberg werd gebruikt bleek het plaatsen van de helikopter op de acht bouten nog een hele klus. Zelfs zodanig dat tijdens het werk op een van de bouten een verlengstuk moest worden gelast opdat het toestel in de goede houding en met zijn neus in de juiste richting zou komen te staan – naar het kruispunt en het aan de overkant gelegen Gate 2, kenniscentrum voor luchtvaart en industrieel onderhoud, gevestigd op het Aeroparc Gilze-Rijen.

"In 1996 kwamen de eerste Apache-gevechtshelikopters naar Gilze-Rijen. Sinds het ontstaan van het Defensie Helikopter Commando (DHC) in juli 2008 kwamen ook de Alouettes, Chinooks en Cougars op Gilze-Rijen. Het operationele zwaartepunt voor Gilze bestaat dus al 21 jaar lang uit helikopteroperaties. Hoog tijd om dat te vieren en duidelijk te visualiseren," aldus commandeur Polet in zijn toespraak. "Om dat zichtbaar te maken plaatsen we vandaag een Alouette III." Waarna hij inging op de geschiedenis van dit type dat bijna 52 jaar in dienst is geweest bij de KLu. "Gezien die rijke historie en de belangrijke bijdrage voor Defensie, ligt het dan ook voor de hand om een Alouette het zichtbare symbool te laten worden van het helikopter-vliegveld Gilze-Rijen," aldus Polet. Na het met een grote knal gepaard gaande onthullingsmoment ging de commandant van het Defensie Helikopter Commando nader in op de toekomst: "De plaatsing van de Alouette, buiten de poort op gemeenteground, is één van de vele bewijzen van de

tastbare en vruchtbare samenwerking tussen gemeente en vliegbasis. We hebben begrip voor elkaars belangen en proberen elkaar wederzijds te steunen." Sinds november 2016 staan bij Gate 2 al simulatoren voor de C-130 en de KDC-10. "Onze gezamenlijke droom is om daar zo snel mogelijk helikoptersimulatie aan toe te kunnen voegen. En dan met name en als eerste een Chinook-simulator. Ons belang voor Defensie om onze bedrijfsvoering te vereenvoudigen en de training van bemanningen verder te professionaliseren. Niet meer een paar weken per jaar extra op pad naar Engeland om daar te trainen, maar gewoon lopend of op de fiets naar de overkant van de weg. En hoe mooi zou het zijn voor de gemeente om met die geavanceerde simulator in staat te zijn om lokale vliegreuen vervangend, een deel van de druk op de omgeving te kunnen wegnemen. Een gezamenlijke inspanning met een gezamenlijk belang," aldus een bevlogen Polet. (WFH)

Gevallen ML-ers herdacht

Op 4 mei is door de Koninklijke Luchtmacht bij het Monument op de voormalige vliegbasis Soesterberg de jaarlijkse herdenking gehouden van alle sedert 10 mei 1940 bij oorlogshandelingen gevallen militairen van de Militaire Luchtvaart. De Commandant Luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal-vlieger Dennis Luyt, die het als zijn persoonlijke missie beschouwt de vrijheid aan de na ons komende generaties door te geven, vroeg zich af of één dag om de vrijheid te vieren wel voldoende was.

Zoals ieder jaar was ook een delegatie van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze

De KNVOL was op 4 mei op Soesterberg met een grote delegatie vertegenwoordigd, hier bij het defilé.





Missing man formation...een brok in de keel.

Luchtmacht' (KNVOL) aanwezig. Namens de KNVOL werd een krans gelegd door voorzitter Tom de Bok en Marianne Vring, voorzitter van de Regio Zuid-Holland. De herdenking werd afgesloten met het spelen van het Wilhelmus, de 'Missing Man' formatie door vier F-16's van de Vliegbasis Leeuwarden en een defilé. (WFH)

Bevrijdingsdagheli's

Op 5 mei vloog het Defensie Helikopter Commando (DHC) weer artiesten naar Bevrijdingsfestivals door het hele land, een traditie die inmiddels meer dan twintig jaar standhoudt. Defensie vindt het belangrijk om aan de viering van onze vrijheid bij te dragen door deze zogeheten Ambassadeurs van de Vrijheid de mogelijkheid te bieden om op zoveel mogelijk van de veertien Bevrijdingsfestivals in het land op te treden. De festivals vormen

samen het grootste gratis culturele evenement van ons land en worden jaarlijks door zo'n miljoen mensen bezocht. Het startsein voor de Bevrijdingsfestivals werd dit jaar gegeven in Haarlem, waar minister-president Mark Rutte het Bevrijdingsvuur ontstak. Vanaf de Vliegbasis Gilze-Rijen vertrokken in de loop van de ochtend drie DHC-helikopters. Een NH90 NFH van 860 Squadron (staartnummer N 110, callsign 'Neptune 03') vloog het rappers-trio De Jeugd van Tegenwoordig naar de bevrijdingsfestivals in Groningen, Leeuwarden, Rotterdam en Amsterdam. Daarna reisden ze nog per auto door naar Haarlem om het festival daar af te sluiten. De band De Staat stapte op Gilze-Rijen in een Cougar van 300 Squadron (S-459, 'Wildcat 2') om op te treden op de festivals in Roermond, Den Bosch, Vlissingen en Den Haag. Een tweede Cougar

De NH90 die De Jeugd van Tegenwoordig op 5 mei naar Bevrijdingsfestivals in vier verschillende steden vloog, landt op een sportveld in Groningen. De uit de deur hangende loadmaster houdt de situatie onder de heli nauwlettend in de gaten. [Kees van der Mark]



De bandleden van De Jeugd van Tegenwoordig stappen uit de NH90 voorafgaand aan hun eerste optreden van die dag, in het Groningse Stadspark. [Kees van der Mark]

(S-458, 'Wildcat 1') bracht Radio 3FM-diskjockey Frank van der Lende naar de festivals in Zwolle, Amsterdam, Haarlem en Utrecht. Daar vertelde de 28-jarige Frank het verhaal van zijn inmiddels 84-jarige Joodse oma, die in 1943 naar de kampen in Westerbork en later Theresienstadt werd gedeporteerd. Eigenlijk zou de derde heli de hiphopformatie Broederliefde vervoeren, maar kort na het bekendmaken van de Ambassadeurs van de Vrijheid op 2 maart dook een filmpje op waarin een van de bandleden antisemitische leuzen scandeerde. Daarop concludeerde het Nationaal Comité 4 en 5 mei dat het ambassa-

deurschap van Broederliefde door teveel mensen als grievend werd beschouwd en zij de rol van Ambassadeur van de Vrijheid niet langer konden vervullen. De belevenissen van de artiesten en de helikopterbemanningen waren die dag te volgen via sociale media – inclusief die van de Koninklijke Luchtmacht zelf – en radio en televisie. 's Avonds blikte Frank van der Lende in de talkshow van Jeroen Pauw terug op deze bijzondere dag. Ook de voltallige bemanning van 'zijn' Cougar was tijdens de tv-uitzending in de studio aanwezig. [Kees van der Mark]

De vijftien F-16's die Defensie in 2013 aan Jordanië verkocht, worden momenteel klaargemaakt voor aflevering. Het gaat om dertien F-16AM's en twee F-16BM's die in april 2011 overtollig zijn verklaard en in de afgelopen jaren in opslag stonden op de Vliegbasis Volkel. Recentelijk is een aantal vliegtuigen, waaronder beide tweezitters, overgevlogen naar Leeuwarden. Die maakten vanaf begin mei vluchten waarin de specifieke Mid-Life Update M5-configuratie voor de Jordaanse Luchtmacht is getest. In de loop van dit jaar begint het in groepjes overvliegen van de F-16's naar hun nieuwe eigenaar. Op de foto landt de voor Jordanië bestemde F-16BM J-208 – met een Sniper targeting pod aan de inlaat – op Leeuwarden na een testvlucht. [Kees van der Mark]





Na een missie in de Air-to-Air Phase van FWIT 2017 keert een Deense F-16AM terug op de Vliegbasis Leeuwarden, terwijl erachter een Portugese F-16AM indraait voor de landing. [Kees van der Mark]

FWIT 2017

Op 24 april is op de Vliegbasis Leeuwarden een nieuwe editie van de *Fighter Weapons Instructor Training (FWIT)* van start gegaan. In deze ruim zes maanden durende cursus, georganiseerd door het 322 Tactical Training, Evaluation and Standardisation (TACTES) Squadron, worden ervaren F-16 vliegers opgeleid tot wapeninstructeur. Na afronding van dit pittige trainingsprogramma verspreiden ze de verworven kennis binnen hun eigen squadrons. Dit jaar doen in totaal zestien cursisten mee, afkomstig uit alle vijf zogeheten *European Participating Air Forces (EPAF)*: België, Denemarken, Nederland, Noorwegen en Portugal. Volgens de gemaakte afspraken levert elk land doorgaans evenveel FWIT-instructeurs als cursisten. Na een aantal weken van *academics* kiezen zij in de *flying*

phases tweemaal per dag het luchtruim. De *Air-to-Air Phase* van FWIT 2017 duurt tot 14 juli. In deze periode is de deelname van een aantal externe deelnemers voorzien, waaronder Aero L-159E ALCA's van het Amerikaanse bedrijf Draken International. Na een zomerstop start de *Air-to-Ground Phase* op 14 augustus. Een deel daarvan wordt gevlogen vanaf de Noorse vliegbasis Bodø. Het vliegprogramma duurt tot 27 oktober, op 9 november volgt de graduatie. Nieuw dit jaar is dat er ook vier Hercules-vliegers meedoen in de parallel lopende *Transport Weapons Instructor Course (TWIC)*. [Kees van der Mark]

TAC NL

Na terugkomst van de VN-operatie MINUSMA in Mali is het Defensie Helikopter Commando direct weer aan het herstel van de inzet-

baarheid gaan werken door meer te gaan trainen. Zo beoefende 301 Squadron in maart het schieten met de boordwapens in het Duitse Bergen-Hohne (zie 'Gunnery in Bergen-Hohne', OL nr 2-2017) en was er in de tweede helft van mei voor het eerst gelegenheid te oefenen met alle op Gilze-Rijen gestationeerde typen helikopters tijdens de oefening TAC NL. "We willen graag met alle typen oefenen, omdat we ook zo op uitzending gaan," vertelt majoor-vlieger Bas op Gilze-Rijen. Hij is de z.g. LdO, Leider der Oefening en in het dagelijks leven Hoofd *Current OPS* van 301 Squadron. De Apache-vlieger is wapeninstructeur en mag ook de jaarlijkse z.g. *proficiency check* afnemen bij zijn collega-vliegers. De oefening wordt de eerste week in ons land gevlogen en de tweede week in de Belgische Ardennen. "Het is goed om ook in een ander

derde kunnen de crews van 298 en 301 oefenen in een EW-omgeving en ten vierde kunnen alle ongeveer 200 deelnemers hun z.g. 'groene' vaardigheden trainen. Dat zijn de basisvaardigheden die iedere militair moet beheersen zoals het schieten met het Glock-pistool en het Colt-geweer en het helpen van gewonden. Bas heeft samen met de staf diverse *events* voor de training verzonnen. Tijdens de oefening wordt vanwege de radardreiging laag gevlogen, maar dan zijn er weer andere gevaren, zoals geweervuur vanaf de grond. De vliegers moeten dan tactieken toepassen zoals *evasive manoeuvres*, niet voorspelbaar zijn en zeker niet te lang blijven 'hangen' op een bepaalde plek. De Apaches kunnen een dreigend radarsysteem uitschakelen met hun boordwapens, maar of dat mag hangt in een actuele situatie van het mandaat af. "De makkelijkste



De CH-47D Chinook D-663 start vanaf Gilze-Rijen voor een missie naar de Belgische Ardennen in het kader van de oefening TAC NL.

In het eerste deel van FWIT 2017 vliegen de F-16's in een luchtverdedigingsconfiguratie, zoals deze Belgische F-16AM toont. Aan de vleugeltip een AIM-120B AMRAAM lucht-luchtraket, daaronder een AIM-9X. Het vliegtuig draagt geen vleugeltanks mee, alleen een belly tank. De startende Deense F-16 in de achtergrond heeft dezelfde configuratie. [Kees van der Mark]



gebied te trainen," zegt Bas. "De Ardennen kennen bijvoorbeeld veel meer glooiing." De oefening, speciaal gericht op het vliegen in een *Electronic Warfare (EW)*-omgeving, werd in het verleden regelmatig op de Spadeadam *EW Tactics Facility* in het Verenigd Koninkrijk gehouden. Daar was de naam *TAC Blaze* en later *TAC UK* aan verbonden. De LdO vertelt dat voor de oefening een gecombineerd squadron is samengesteld, een z.g. COMP-SQN, bestaande uit de squadrons 298 (Chinook), 300 (Cougar), 301 (Apache), 299 (opleidingen), 930 en 931 (ondersteuning). Het eerste doel van TAC NL is dan ook het goed samenwerken als samengestelde eenheid. Ten tweede moet de MQT, de *Mission Qualification Training* van 300 Squadron worden afgerond. Ten

weg is niet altijd de weg die we mogen kiezen," weet de ervaren vlieger. "Dan heb je je beperkingen en moeten we proberen dat radarsysteem te omzeilen." De missies worden zorgvuldig gepland. Daarbij worden de vijf paragrafen uit het NAVO-voorschrift gehanteerd: 1. Situatie (wat is er aan de hand?); 2. Missie (wie, wat, waar, waarom en wanneer); 3. Uitvoering (regels, procedures); 4. Logistiek (brandstof, voedsel) en 5. *Command & Control*. Een van de vliegers, geassisteerd door *intel* (een inlichtingenofficier), verkent via digitale (satelliet) kaarten vooraf het terrein om de zwakke punten te onderkennen en plekken te signaleren waar de helikopters zich kunnen verstoppen of juist een goed zicht hebben op het terrein. (WFH)





Op 15 april landden de eerste zes F-35A's van het 34th Fighter Squadron (Hill) op RAF Lakenheath voor de allereerste trainingsuitzending van de Lightning II naar een overzeese locatie, in dit geval gebied dat onder verantwoordelijkheid valt van het US European Command. Korte uitstapjes van telkens twee F-35A's werden gemaakt naar de vliegbases Ämari (Estland) en Graf Ignatievo (Bulgarije). [USAF, TSgt Matthew Plew]

F-35 Lightning II

In de vorige rubriek *Buitenland* werd gespeculeerd dat de volgende stap in het 'volwassen' worden van de F-35A Lightning II na de succesvolle deelname aan *Red Flag 17-1* eerder dit jaar een uitzending zou zijn naar een vliegbasis buiten de VS. Op 14 april deelde de USAF in een persbericht mee dat er dat weekend een klein aantal F-35A's voor een al lang geleden geplande uitzending voor een aantal weken naar Europa zou vliegen, waarbij ook toestellen zouden opereren vanaf *Forward Operating Locations (FOL)* om onder meer trainingsmogelijkheden te maximaliseren.

Doel zou zijn het tijdens een aantal weken oefenen met Amerikaanse en NAVO-toestellen als onderdeel van het *European Reassurance Initiative*. 'Onderhoud' zou daarbij zijn *deployed spares package* testen, een voorraad reserveonderdelen en -gereedschap, dat moest zorgen dat de F-35's zouden kunnen blijven vliegen. Het zou de USAF in staat moeten stellen de operationele capaciteit van de F-35A naar een nog hoger echelon te tillen en als voorbereiding op de geplande stationering van het toestel in Europa, lees RAF Lakenheath, in 2021.

Een dag later al kwamen zes Lightning II's, gevlogen door vlie-

gers van het 34th Fighter Squadron (FS) en hun reservecollega's van het 466th FS, met zo'n 200 man onderhoudspersoneel vanaf Hill aan op Lakenheath. Vier dagen later werd het zestal gevolgd door nog twee toestellen. Het tanken onderweg werd verzorgd door KC-135R Stratotankers van vier verschillende eenheden, waaronder het 349th Air Refueling Squadron (McConnell). Onderhoudspersoneel en -materiaal werden vervoerd door C-5M Galaxy en C-17A Globemaster III transporttoestellen. Als gastheren traden op de *Grim Reapers* van het 493rd FS dat met de F-15C/D Eagle vliegt. Bij het vliegen van de sorties werd de moeilijkheidsgraad langzaam opgevoerd van 'simpele' naar 'complexe' scenario's. Missies werden vooral gevlogen met F-15C's en E's van de op Laken-

vanaf Lakenheath, op 28 april naar de Bulgaarse vliegbasis Graf Ignatievo. Dit keer was de dienstdoende KC-135R een Stratotanker van de 459th ARW (Andrews). Ook nu werd na een aantal uren de terugreis aanvaard.

De bezoeken aan de FOL's waren *out en back*-vluchten: er werd niet gevlogen maar de desbetreffende bases richtten zich op procedures en logistiek om de F-35 onder te brengen op een FOL.

De uitzending werd op 7 mei beëindigd. Tijdens het verblijf op Lakenheath werden 76 sorties gegenereerd (zo'n 154 vliegrepen) met een *mission capable rate* van 87,5%. Vier sorties moesten worden geschrapt vanwege onderhoudsissues: twee toestellen waren niet vlieg gereed op het moment dat ze beschikbaar moesten zijn en de andere twee waren



Van 7-22 mei werd op de Israëlische vliegbasis Uvda de oefening Juniper Falcon 17 gehouden. Naast toestellen van de eigen luchtmacht namen ook twaalf F-15E Strike Eagles van het 494th FS (Lakenheath) deel. Doel was onder meer Defense Counter Air Integration-training. Juniper Falcon wordt in oneven jaren gehouden en Juniper Cobra in even jaren. Op de foto drie F-15I Ra'ams van 69 Squadron vlak voor de start op Uvda. [USAF, TSgt Matthew Plew]

Het gebeurt niet iedere dag dat twee gerenommeerde demonstratieteams als de Thunderbirds met hun F-16C's en de Patrouille de France met hun Alpha Jets worden verenigd op één foto. Bijgaand plaatje werd op 17 april geschoten boven Death Valley. [USAF, TSgt Christopher Boitz].



heath gestationeerde 48th Fighter Wing en met toestellen van de RAF en NAVO-luchtmachten als de KLU en de Noorse. Integratie met de Lightning II was voor vele vliegers een nieuwe ervaring. Maar dit gold zeker ook andersom. Om tactieken verder te ontwikkelen, werden er onder meer *Suppression of Enemy Defenses*- en integratieoefeningen met toestellen als de Typhoon en de F-16 gevlogen.

De eerste uitzending naar een FOL vond plaats op 25 april. Twee F-35A's en twintig man ondersteunend personeel vlogen toen met behulp van een KC-135R van de 100th Air Refueling Wing (ARW) (Mil-denhall) naar de vliegbasis Ämari in Estland. Na slechts 2,5 uur op Ämari werd aan de terugreis begonnen. De tweede, ook met twee F-35A's en twintig man personeel

ground aborts door een probleem met een helm en een brandstofafsluiting. 'Onderhoud' was tevreden over de voorraad reserveonderdelen en hoefde er slechts twee speciaal te bestellen.

De dag ervoor had de USAF bekend gemaakt dat de F-35A zal deelnemen aan de *Paris Air Show* die in de periode 19-25 juni plaatsvindt op Le Bourget. Volgens ons zusterblad *Air Force Magazine* worden twee F-35A's naar Le Bourget gevlogen, een afkomstig van Luke en een van Hill. Maar niet door USAF-vliegers maar van Lockheed Martin (LM). Onder meer door een beperkt aantal toestellen, vliegers en ervaren onderhoudspersoneel heeft de USAF besloten zelf [nog] geen F-35 A demonstratieprofiel te ontwikkelen voor luchtshows in 2017. Wel heeft Lockheed met

zijn simulators een profiel voor 'Parijs' gemaakt waarmee wordt geoefend. Op 28 april ontving LM van het *Naval Air Systems Command* een voorcontract van bijna 1,4 miljard dollar voor de fabricage van materialen, onderdelen en componenten met een lange levertijd ten behoeve 130 F-35's in *Low-Rate Initial Production (LRIP)* Lot 12 voor de partners in het F-35 programma en *Foreign Military Sales (FMS)*-klanten. Hetzelfde geldt voor 110 F-35's van de Lots 13 en 14 met dien verstande dat een en ander alleen bestemd is voor de niet-VS partners en FMS-klanten. Het Pentagon wordt voor 35% aangeslagen, de andere partners voor 38% en de FMS-klanten 27%. Naar verwachting wordt het contract in december 2018 afgerond. Met het contract wordt het proces

in het kader van *Foreign Military Sales* en vier voor Australië als zogenaamde *Cooperative Agreement Partner*. Ook vindt voorfinanciering plaats van onderdelen voor tien P-8A's in Lot 9. Verder zijn er opties genomen op 32 toestellen. Het contract loopt tot december 2020 en van de werkzaamheden wordt 80% verricht in Seattle. Via de FMS wil het VK voor 3,2 miljard dollar negen toestellen aanschaffen met uitrusting, training en ondersteuning. Met de Poseidons wordt de *Maritime Surveillance Aircraft (MSA)*-capaciteit nieuw leven ingeblazen die verloren ging met het afblazen van het Nimrod *MRA4 Maritime Patrol Aircraft*-programma. De MSA was VK's hoogste prioriteit op het gebied van ongefinancierde behoeftes. Tot nu toe zijn 55 P-8A's af-



Boeing is met zijn partner Saab een van de deelnemers aan de competitie voor de vervanging van de T-38 Talon, het T-X programma. Op 15 mei maakte Boeing bekend dat bij de keuze van zijn toestel de assemblage ervan zal plaatsvinden in St. Louis (Missouri). De bekendmaking moest natuurlijk gepaard gaan met een foto van Boeings twee deelnemende toestellen aan de competitie boven de beroemde Gateway Arch aan de oevers van de Mississippi in St. Louis. [Boeing]

gestart van een aanschafprogramma voor meerdere jaren, de zogenaamde *block buy*, waaraan ook Nederland meedoet. De aanschaf levert voor de drie Lots naar verwachting een besparing op van twee miljard dollar. De reden dat het Pentagon alleen aan Lot 12 deelneemt, is dat het zich alleen mag committeren aan een meerjarenaanschaf wanneer de F-35 zich in de *Full Rate Production* bevindt.

P-8A Poseidon

Boeing ontving op 30 maart van het *Naval Air Systems Command* een contract ter waarde van 2,2 miljard dollar voor de assemblage en aflevering van 17 P-8A Poseidons in het kader van Lot 8 van de full-rate productie. Van de 17 toestellen zijn er elf voor de US Navy, twee voor het Verenigd Koninkrijk

geleverd, waarvan 53 aan de Amerikaanse marine en twee aan Australië. India ontving acht Poseidons in de P-8I variant met nog vier toestellen in de pijplijn. Inmiddels heeft zich ook een vijfde geïnteresseerde gemeld, Nieuw-Zeeland. Op 28 april maakte het *Defense Security Cooperation Agency* bekend dat het land in het kader van de FMS voor 1,46 miljard dollar vier P-8A's wil aanschaffen uitgerust met onder meer commerciële motoren en *Tactical Open Mission Software*.

F-16 Fighting Falcon

De kogel is door de kerk! Na lang wikken en wegen heeft de USAF in april besloten via structurele modificaties de levensduur van de F-16 te verlengen van 8.000 naar 12.000 vlieguren. Dit betekent dat



Onder de deelnemers aan de SAR Meet 2017 op Nordholz was deze Airbus Helicopters AS365N3+ Dauphin van de Litouwse Luchtmacht, de laatste van drie die tussen juni en december 2015 werden geleverd ter vervanging van Mi-8 Hips. [Kees van der Mark]

de USAF door het geplande *Service Life Extension Program (SLEP)* veilig tot minstens 2048 met zijn Block 40, 42, 50 en 52 F-16's kan blijven vliegen. Het betreft zo'n 300 toestellen. Aan de beslissing gingen meer dan zeven jaar aan ontwerpen, ontwikkelen, testen en analyses vooraf. Volgens Lockheed Martin wordt de F-16 met een moderniseringsprogramma van de avionica als dat van de F-16V en de geplande SLEP een zeer capabele en betaalbare 4e Generatie-optie voor de USAF en andere F-16 gebruikers.

Toeval of niet. Maar eind maart hadden luitenant-generaal Scott Rice, *director Air National Guard*, en generaal-majoor Scott West, USAF's *director of current operations*, tegen de subcommissie *Readiness* van het Huis van Afgevaardigden verteld dat werd overwogen de F-15C uit dienst te nemen

waarbij de 'nieuwe' F-16 met zijn *Active Electronically Scanned Array* radar met behulp van de F-22A Raptor een aantal taken van de Eagle zou overnemen, bijvoorbeeld die van *homeland defense*. Volgens hen heeft de F-15C zijn waarde in luchtverrichtingsmissies meer dan bewezen, maar is het toestel verouderd en is de F-22A Raptor er beter in. Niet alle leden van de subcommissie waren echter direct overtuigd. Beide generaals benadrukten dat er nog niets was besloten.

T-X

Een van de deelnemers aan de competitie ter vervanging van de T-38 Talon, het T-X programma, is Boeing met als partner het Zweedse Saab. In september 2016 werd hun ontwerp onthuld, in december gevolgd door de eerste vlucht van het eerste toestel.

Opmerkelijke deelnemer aan de SAR Meet was deze HH-60M van de US Army. Het toestel behoort toe aan de 3-10 General Support Aviation Brigade op Wheeler Sack Army Airfield, Fort Drum (New York) en is voor een periode van negen maanden uitgezonden naar Letland in het kader van Operation Atlantic Resolve. [Kees van der Mark]





Een Oostenrijkse Eurofighter start vanaf Wittmundhafen voor een missie in het kader van het kwalificatieprogramma voor het gebruik van het boordkanon tegen luchtdoelen, dat in de eerste twee weken van mei werd uitgevoerd boven de Noordzee. [Kees van der Mark]

Op 24 april maakte hun tweede toestel, dat gelijk is aan het eerste, zijn eerste vlucht. Tijdens de een uur durende vlucht werden met succes sleutelaspecten van het toestel gevalideerd en onder meer het lage risico en prestaties van het ontwerp gedemonstreerd. Op 15 mei maakte Boeing bekend dat de assemblage van de T-X zal plaatsvinden in St. Louis (Missouri). Dat zal gepaard gaan met uitbreiding van 1.800 arbeidsplaatsen in de regio. In St. Louis worden momenteel ook nog F/A-18E/F's en varianten van de Strike Eagle gebouwd. In eerste instantie wil de USAF 350 T-X toestellen aanschaffen ter waarde van 16 miljard dollar. Naar verwachting wordt het contract tegen het einde van 2017 gegund. [Theo van Geffen/Sandor Kocsis]

Oostenrijk

Een contingent van zeven Eurofighters en 130 man personeel van de Oostenrijkse Bundesheer streek eind april neer op de Noord-Duitse vliegbasis Wittmundhafen om het schieten met het boordkanon te beoefenen. Tussen 2 en 12 mei maakten de Oostenrijkse vliegers zo'n vijftig vliegreizen boven de Noordzee in het kader van hun (her)kwalificatie in het gebruik van de *gun* tegen luchtdoelen. Het gebruik van *live* bewapening tegen gronddoelen kunnen de Oostenrijkse jachtvliegers in eigen land beoefenen, maar het schieten op luchtdoelen boven land is om veiligheidsredenen niet mogelijk. Daarom voerden de Eurofighters in juli 2014 al een soortgelijke campagne uit boven de Middellandse Zee – vliegend

vanaf Decimomannu in Sardinië – en kwamen ze nu naar Duitsland. Geschoten werd op sleepdoelen achter A-4N Skyhawks van het Canadese bedrijf Discovery Air Defence, dat op contractbasis vanaf Wittmundhafen vliegt voor de Duitse strijdkrachten. De Oostenrijkers maakten ook van de gelegenheid gebruik om missies te vliegen met Eurofighters van het lokale Taktisches Luftwaffengeschwader 71 'Richthofen'. Het Überwachungsgeschwader op de vliegbasis Zeltweg nam vanaf juli 2007 vijftien Eurofighters in Tranche 1-uitvoering in gebruik, alle eenzitters. Zes daarvan zijn nieuw gebouwd en negen werden overgenomen van de Luftwaffe. De vijftien Eurofighter-vliegers maken jaarlijks ongeveer 1100 vliegreizen vol. Hun Eurofighter-transitie doorliepen ze in Duitsland (elf) en meer recent in Italië (vier).

SAR Meet

Marinevliegersgeschwader (MFG) 5 trad van 17-22 mei op als gastheer voor de Search and Rescue (SAR) Meet. Oorspronkelijk zou het evenement op de Noord-Duitse marinebasis Nordholz starten met een bijeenkomst voor gebruikers van de NH90 NATO Frigate Helicopter (NFH), die eind 2019 zijn intrede doet bij de Duitse marine (zie *Buitenland* in OL nr 1-2017). Uiteindelijk kwam hiervoor echter alleen een Belgische NH90 NFH opdagen. De Franse marine zag af van deelname en ook Airbus Helicopters kon niet zoals gepland met de eerste Duitse NH90 Sea Lion naar Nordholz komen. De Europese NH90 NFH operators Italië, Nederland en Noorwegen

lieten eveneens verstek gaan. Behalve België stuurden vier andere landen helikopters naar Nordholz: Litouwen (AS365N3+ Dauphin), Oostenrijk (Alouette III), Polen (W-3RM) en de Verenigde Staten (HH-60M van de US Army). MFG 5 nam zelf deel met een Sea King Mk41, een Super Lynx Mk88A en een geleasde (civiele) EC135P2+. *Transporthubschrauberregiment* 30 van de landmachtbasis Niederstetten nam deel met twee UH-1D's. Net als voorgaande jaren bestond het programma onder meer uit een navigatie- en *hoist*-competitie en *Highland Games*. Over twee jaar wil MFG 5 weer een SAR Meet organiseren.

België

Het opleidingstraject van Belgische jachtvliegers gaat veranderen. Aanleiding is de beëindiging per eind 2018 van de Belgisch-Franse samenwerking in de *Advanced Jet Training School (AJeTS)* op de Franse vliegbasis Cazaux. Sinds 2004 vervolgden toekomstige Belgische jachtvliegers na de basisopleiding op de SIAI Marchetti SF260 op de vliegbasis Beauvechain hun opleiding in Frankrijk. Tot de zomer van 2014 gebeurde dat via Tours, waar ze in Franse Alpha Jets vlogen; sindsdien gaan ze rechtstreeks naar Cazaux. De Belgische Alpha Jet 1B+'en zijn in 2004-2005 verhuisd van Beauvechain naar Cazaux, alleen het onderhoud vindt nog plaats op de Belgische basis. AJeTS wordt opgeheven omdat Frankrijk kiest voor een herstructurering van de jachtvliegeropleiding, waarin de Pilatus PC-21 een prominente rol gaat spelen. Belgische vliegers gaan vanaf 2019 net als die van veel andere Europese landen – waaronder Nederland – naar de *Euro-NATO Joint Jet Pilot Training* op de vliegbasis Sheppard (Texas), die met T-6A Texans en T-38C Talons vliegt. België benadrukt dat dit een tijdelijke oplossing is. De keuze voor een opvolger van de F-16, die naar verwachting in 2018 valt, bepaalt hoe de trainingssyllabus er op de langere termijn uitziet. Als vervangers zijn de F-35A Lightning II, Rafale, Eurofighter Typhoon en Saab JAS-39E/F Gripen nog in de race. Boeing liet in april weten af te zien van deelname aan de competitie met de F/A-18E/F Super Hornet. België wil de huidige vloot van 49 F-16AM's en 10 F-16BM's in 2023-2028 vervangen door 34 nieuwe jachtvliegtuigen. [Kees van der Mark]

Als de Advanced Jet Training School op Cazaux eind 2018 wordt opgeheven en Belgische jachtvliegers vanaf 2019 gaan trainen op Sheppard (Texas), valt na veertig jaar het doek voor de Alpha Jet in Belgische dienst. Tussen oktober 1978 en juli 1980 nam de Belgische Luchtmacht er 33 in gebruik. [Kees van der Mark]



Onze LUCHTMACHT

Verenigingsnieuws van de Koninklijke Nederlandse Vereniging

"Historisch Vliegen" op Gilze-Rijen!

In samenwerking met de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (SKHV) organiseert de KNVOL op **zaterdag 8 juli 2017** een bezoek aan de SKHV op vliegbasis Gilze -Rijen. Het bezoek omvat een rondleiding bij de SKHV, bezoek aan de werkplaatsen en het bezichtigen van de vliegtuigen van de SKHV zoals de Spitfire, Auster, Tiger Moth, Piper Cub, Fokker S.11, Harvard, Beaver en Beech 18.

Later op de dag vliegt u mee in een van de op 8 juli beschikbare vliegtuigen. Kosten € 160,00 euro per persoon inclusief vlucht. Dit bedrag is ook inclusief koffie/thee/cake bij ontvangst, maar exclusief lunch en overige drankjes. Het maximum aantal deelnemers is 75. Leden kunnen zich inschrijven op www.onzeluchtmacht.nl. Inschrijving sluit op **zaterdag 24 juni 2017**.

Details over de inhoud van het bezoek (zoals aanvangstijd en meevliegen) worden na inschrijving aan u doorgegeven.

Korting voor KNVOL-leden bij Aviodrome

Aan de kassa krijgen leden van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' 25 % korting op het vertoon van een geldige lidmaatschapspas, voor maximaal 4 personen.

Deze korting is niet geldig in combinatie met andere acties, aanbiedingen en/of all in arrangementen.

Alleen geldig aan de kassa bij Luchtvaart-Themapark Aviodrome.

Alleen geldig op vertoon van de fysieke pas. Kopieën of digitale versies worden niet geaccepteerd.

Business Club meeting op Eindhoven

Op donderdag 13 april vond de tweede meeting van dit jaar van de Business Club Onze Luchtmacht plaats. Na een welkom door KNVOL-voorzitter commodore b.d. Tom de Bok introduceerde kolonel Elanor Boekholt-O'Sullivan haar Vliegbasis Eindhoven. Zij is de eerste vrouwelijke vliegbasiscommandant in de geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht. De Vliegbasis Eindhoven is het tweede grootste vliegveld van ons land, na Schiphol, met bijna 33.000 vliegbewegingen in 2016. Het is een militaire vliegbasis met Eindhoven Airport als civiele medegebruiker. De openstelling wordt verzorgd door Luchtmacht personeel. De basis levert strategisch en tactisch luchttransport en kan andere militaire vliegtuigen in de lucht van brandstof voorzien. Daarnaast voert ze kustwacht taken uit. De basiscommandant vertoonde een animatie waaruit blijkt dat de vliegbasis grote ambities heeft. De basis wil zich ontwikkelen tot een *fullserviceprovider* die 24/7 beschikbaar is en een actieve gastheer voor *air mobility*. Samenwerken in internationaal verband blijft daarbij de komende decennia belangrijk, met als einddoel de krijgsmacht strategische en tactische vleugels te geven. Het vliegveld beschikt over één startbaan van 3 km lang, die in de zomer van 2016 is gerenoveerd. Dat is voorlopig voldoende, maar bij verdere groei is wel een extra *taxitrack* nodig om het aantal baankruisingen te beperken. Daarna hield Roland Grimm van de Brabantse Ontwikkelings Mij een voordracht over de 'Taskforce Economische Effecten F-35'. In Brabant bijvoorbeeld wil men zich richten op World Class MRO (*Maintenance, Repair and Operations*) omdat de provincie een sterke *Aerospace* MRO-industrie heeft zoals bijvoorbeeld het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW) van de KLu. De Taskforce wil proberen langdurige omzet en werkgelegenheid binnen die industrie te waarborgen en te komen tot een grotere beschikbaarheid van goed en relevant opgeleid technisch personeel. Vanuit het F-35 programma is grote behoefte aan geavanceerde en innovatieve technologie. Door de Nederlandse industrie te

ondersteunen in hun innovatievermogen ontstaan kansen voor economische groei. Een van de kansen betreft optimalisatie van de levenscyclus van een product. Door informatie uit het operationele domein terug te koppelen naar de ontwerp- en engineeringfase kunnen kosten worden bespaard. (WFH)



Besturendag

Op zaterdag 22 april is de eerste Besturendag van dit jaar gehouden op de Vliegbasis Gilze-Rijen. Zo'n dag is nuttig om met zoveel mogelijk bestuursleden van de KNVOL te overleggen en belangrijke onderdelen van het verenigingsbeleid te bespreken. Dat gebeurt zowel plenair als in afzonderlijke groepen waarbij respectievelijk de voorzitters, de secretarissen, de penningmeesters en de activiteitencoördinatoren van de regiobesturen met elkaar en de functionarissen van het Landelijk Bestuur overleggen. (WFH)



'Verjaardag' partnerschap Regio ZH met 301 Squadron

Op 25 mei precies een jaar geleden werd het partnerschap gesloten tussen de Regio Zuid-Holland van de KNVOL en het 301 'Redskins' Squadron op de Vliegbasis Gilze-Rijen. En wat doe je op een verjaardag? Dan kom je op bezoek en neem je een taart en cadeautjes mee. Zeker als je al zoveel plezier het afgelopen jaar hebt beleefd aan de samenwerking. En zo toog op 24 mei - want 25 mei was Hemelvaartsdag - een afvaardiging van

het bestuur van de regio naar de Brabantse vliegbasis. Met taart voor bij de koffie, een z.g. koetsiersglas voor de bar (gaat straks gebruikt worden om nieuwe vliegers zich te laten indrinken), een enveloppe met inhoud als bijdrage voor de bar en een speciaal vogelhuisje voor roodborstjes, een verwijzing naar de bijnaam van het Apache-squadron. Ze werden ontvangen door commandant luitenant-kolonel-vlieger Hein Faber, het Hoofd Stafbureau tweede luitenant Bob en squadron sergeant-majoor Peter. (WFH)

Bezoek aan US Naval Aviation

18-24 maart 2017 Washington/Norfolk/Pensacola

In het kader van 100 Jaar Marineluchtvaart in Nederland togen we met 17 leden naar de USA.

Traditioneel op de avond van aankomst ontvangst door onze Luchtmachtattaché en de tweede dag bezoek aan het National Air & Space Museum in town en aan de grootse Udvar-Hazy Collection te Dulles Airport, waarna 's avonds door naar Norfolk.

De derde dag bezoek aan de Norfolk Naval Yard, waar we de carrier USS George Washington konden aanschouwen met een fraai verhaal van de Air Boss over de vliegoperaties na kennismaking met de Carrier's Commander, wel speciaal 's Middags naar de Oceana Naval Air Base, waar we het F/A-18 Transitie Squadron met meer F/A-18's op het platform zagen dan de KLu jachtvliegtuigen telt. In de crewroom en hangar uitstekende uitleg en een instructieve wandeling over het grote platform.

De vierde dag naar de Nauticus Collection met langs het indrukwekkende slagschip Wisconsin en indrukwekkende IMAX-film 'Carrier'. 's Middags het prachtige Military Aviation Museum te Virginia Beach en via Atlanta door naar ons finale doel Pensacola Naval Air Station.

De vijfde dag bezoek aan het National Naval Aviation Museum op de basis, waar we uitstekende uitleg kregen tijdens drie rondleidingen door de fraaie collectie in de drie hallen van het door Naval Aviation Postactieven gedreven museum.

Bij het zoeken naar iemand om onze groepsfoto te maken bleek dit oud-astronaut Gibson, tevens vlieg-wereldhoogterecordhouder te zijn. Daarna borrel in de prachtige Officersclub met enkele genodigde vliegers.

De zesde dag een museumochtend op het platform met 40 te restaureren oldtimers en op de middag van vertrek een BBQ in de tuin van oud F-84 KLu-vlieger, gastheer Frits met een 15-tal luchtvaartgasten, waarmee wij een memorabel bezoek aan US Naval Aviation afsloten en Delta ons weer naar Schiphol vloog.

Crow's Nest

In Memoriam Theo Cremers

Op donderdag 9 februari overleed Theo Cremers op 83-jarige leeftijd. Tijdens zijn diensttijd bij de Luchtmacht ontstond bij hem een grote affiniteit met de militaire luchtvaart. Hij was 30 jaar bestuurslid van KNVOL waarvan 28 jaar als voorzitter van de toenmalige Afdeling Brabant-Limburg. Theo was een goed en vrolijk mens en heeft veel voor de regio betekend. Op 17 februari jl. was zijn uitvaart waarbij een afvaardiging van het regiobestuur aanwezig was.



Deelen

Starfighter

Op 14 maart hadden we een lezing van Arend Versteeg over de F-104 Starfighter. Versteeg heeft een lange loopbaan van 30 jaar als vlieger gehad. Eerst bij de KLu en daarna bij Swissair. Zijn loopbaan bij de KLu begon met de grondopleiding. De elementaire vliegopleiding vond plaats op de Fokker S.11. De opleiding tot jachtvlieger vond plaats op de

Fouga Magister. Met dit toestel kwamen instrumenten en *close formation* aan de orde. Na zijn opleiding werd hij geplaatst op het 314 squadron op Eindhoven waar hij op de NF-5 ging vliegen. De Russische MiG-15 was intussen superieur aan de Amerikaanse toestellen. Deskundigen van Lockheed Skunk Works werden opgesloten in een kantoor en moesten als antwoord op de MiG-15 een ideaal vliegtuig ontwerpen. Dit werd de F-104 Starfighter die zuiver op snelheid

werd ontworpen. De kleine vleugels van het toestel werden met bouten aan de romp vastgemaakt. Dat was nog nooit eerder vertoond. De vleugels werden onder 10 graden neerwaartse hoek geplaatst. Het staniel werd boven op de staart gemonteerd om het traagheidskoppel te compenseren. Het toestel werd bewapend met een Gatling-kanon, dat een zeer hoge vuursnelheid had. Aanvankelijk waren er problemen met de oorspronkelijke schietstoel, die door de vloer van de cockpit schoot. Men vreesde dat de piloot tegen de staart sloeg. Deze schietstoel werd vervangen door een krachtig omhoog geschoten schietstoel. Nadeel: er was een minimumsnelheid van 170 kilometer per uur nodig om deze te kunnen benutten. Logisch dat destijds veel ongevallen gebeurden. De meeste Starfighters voor de export werden uitgerust met een Martin-Baker schietstoel die zelfs bij nul hoogte en nul snelheid gebruikt kon worden. In de Verenigde Staten werd de Starfighter geen succes. De USAF kocht er slechts 296. Lockheed wilde de zeer hoge



De heer Arend Versteeg tijdens zijn lezing op Deelen. [JvG]

investeringen terugverdienen en boorde een nieuwe markt aan: de NAVO-landen. Een omkoop-schandaal (de Lockheed-affaire) werden de Duitse minister van Defensie, Franz Josef Strauß, en de Nederlandse prins Bernhard fataal. Ook buiten de NAVO werden de nodige toestellen verkocht. (Herman Ribbink)

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, jeugd beleid@onzeluchtmacht.nl

Verenigingsraad: Ir. W.F. Helfferich; K.H. Kroon; J.M.G. van Laarhoven; 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); M. Vring.

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.

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

Volkel

Op 25 april bezochten we Vliegbasis Volkel. We mochten de start meemaken van zes F-16's van het 312 Squadron. Ook bezochten we de Historische Vliegtuigen Volkel. In de enige overgebleven Duitse *Deiselhangaar* op de vliegbasis zagen we hoe de D-8114, komend van de Vliegbasis Soesterberg, gerestaureerd werd. Vliegklaar kan hij niet meer gemaakt worden, maar hij moet wel gaan taxiën met het typische F-104 geluid. Verder keken we in de nieuwe verkeerstoren van Volkel.

Programma

13 juni: lezing Roger Soupart over de Teneriferamp van maart 1977.
10 september: bezoek International Sanicole Airshow te Hechtel (B).
10 oktober: lezing Tom v.d. Meulen over de Mustang.
14 november: bezoek CML Soesterberg en het NMM.
12 december: quizavond.
(Jan van Gent)

Limburg

SAMCO

Op 29 maart brachten we een bezoek aan SAMCO Maintenance op Maastricht Aachen Airport

(MAA). We konden ons verdiepen in het groot onderhoud van verkeersvliegtuigen. Als Schreiner onderhoudsbedrijf in 1980 in een kleine hangar begonnen werd het vanaf 2005 een onafhankelijk MRO. Toen Schreiner door CHC Helikopters werd overgenomen en daar uiteindelijk in opging, splitste in 2004-2005 de onderhoudsdivisie zich als zelfstandig bedrijf af. Als SAMCO Maintenance ging men verder en behaalde in 2009 zijn eerste succes doordat het door Bombardier als tweede erkend onderhoudsbedrijf voor al haar propellermachines van de Dash 8/Q-serie werd aangewezen. Nadat men in 2013 het 25-jarig bestaan vierde was het volgende hoogtepunt de in 2015 verkregen erkenning tot eerste geautoriseerd onderhoudsbedrijf voor de Bombardier C-serie. Het bedrijf heeft 160 personen in vaste dienst met daarnaast een groot aantal inhuurkrachten waardoor het totale personeelsbestand vaak ruim boven de 200 medewerkers uitkomt. Op MAA beschikt men aan de oostzijde over een grote hangar voor drie opstelplaatsen. Aan de westzijde heeft men op huurbasis een hangar voor twee opstelplaatsen terwijl ook in Rotterdam de oude Shell-hangar met een opstelplaats wordt gehuurd. Lijnonderhoud wordt van Scandinavië tot Zuid-Afrika



De Regio Limburg bracht op 29 maart een bezoek aan SAMCO Maintenance op Maastricht Aachen Airport.

en van Denemarken tot het meest oostelijke puntje van Rusland uitgevoerd. Het bedrijf is bevoegd voor het groot onderhoud van een ongelooflijk aantal types. Van de Bombardier DHC8 Q100 t/m Q400, de Bombardier CRJ 200 t/m 1000, de Embraer 135, 145, 170 en 190, de ATR 42 en 72 en de Fokker 50, 70 en 100 en natuurlijk de Bombardier C100 en C300. In de hangar werd gewerkt aan de Wideroe Bombardier Dash Q300, een Prime Aviation Q300 en een Kroatische Fokker 100 van Trade Air. De vliegtuigen waren volledig gedemonteerd waardoor men ons alle details over de toestellen, het uit te voeren onderhoud en de modificaties aanschouwelijk kon maken.

Geilenkirchen

Op 11 mei hadden we een excursie naar de vliegbasis Geilenkirchen. Men beschikt over 16 Boeing E-3A Sentry's die, aangevuld met twee tankers, voor gemiddeld tien dagelijkse vluchtbewegingen zorgen. De samenwerking begon met

12 landen, Canada is afgefallen en voormalige Oostbloklanden zijn toegetreden waardoor de organisatie nu 16 landen betreft. Men beschikt naast de 16 E-3A's over twee missiesimulatoren en twee vliegsimulatoren. Samen met Groot-Brittannië (6 E-3D's) en Frankrijk (4 E-3F's) dekt men via aanvullende vliegbases in Orland (N), Waddington (GB), Avord (F), Trapani (IT), Aktion (GR) en Konya (TR) het gehele operatiegebied af. De taken van de eenheid bestaan uit: *Airborne Early Warning and Control, Command and Control, Airspace control, SAR support, Fighter control, Missile defence en Maritime Operations Support*. De zestien bemanningsleden van een toestel zijn 5 tot 20 uur op missie waarbij de gemiddelde inzetduur 10 tot 11 uur bedraagt. Er zijn toestellen en bemanningen inzetbaar om bij spanning direct ingezet te worden. Men is bezig met een moderniseringsfase van de cockpit. Een toestel is in Seattle van een glasc cockpit voorzien waarna in Manching, waar ook 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 **Jeugd**: J.R. Boer, E-mail: jeugdbeleid@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**: H. Zijlstra, Emmakade 46, 8933 AT Leeuwarden. Tel. 058 2160056. 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**: P.W.E. Whittle, Voltastraat 36, 3817 KN Amersfoort, tel. 033 2850270. 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: wzbsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Zuid-Holland**: D. Vring, Wilgenlaan 9, 2231 XA Rijnsburg, tel. 06 1212 9896. E-mail: zhsecretaris@onzeluchtmacht.nl



En op 11 mei bezocht de Regio Limburg de AWACS-eenheid op Geilenkirchen.

groot onderhoud plaatsvindt, een tweede is omgebouwd. Tot 2018 moeten alle resterende toestellen van een moderne cockpit zijn voorzien. De Sentry's verkeren in uitstekende staat en na elke grote revisie in Manching is een toestel als nieuw. Men wil er zeker tot 2035 mee blijven vliegen. Twee generatoren per straalmotor zorgen voor het gigantische vermogen van 6-8 GWatt. In de voorste belly, die via een trapje vanuit het toestel bereikbaar is, zit naast een stevige brandstofleiding, een overvloed aan elektronica en koelaggregaten. In de achterste belly zit de voeding voor de radar inclusief de onder hogedruk staande vloeistofkoeling. Tevens zit achterin de apu. Over de gehele lengte loopt een smal pad met aan het plafond de verlichting.

De radarschotel met diverse radars zorgt voor een forse straling waardoor deze alleen op operationele hoogte en dan ook alleen buiten de tankfase wordt geactiveerd. De schotel kent twee snelheden en blijft ook draaien als de radars uit staan. De dragers van de schotel zorgen wel voor een verhoogde zijwindgevoeligheid. Naast de radar beschikt het toestel over een groot aantal sensoren voor het ontvangen van diverse geluidsfrequenties. Elk voertuig of schip maakt unieke geluiden. De rekeneenheid van de database zorgt voor filtering van alle ontvangen signalen en haalt er die uit die voor de inzet van het toestel van belang zijn. Het starten van de motor van een tractor is van een ander belang dan het starten van de motor van een raketlanceerinstallatie. Er wordt dan ook veel gevlogen om nieuwe geluidsfrequenties op te vangen en deze te linken aan een soort bedreiging. Het bereik van de passieve en actieve sensoren is enorm. De radar heeft een bereik van Londen tot Praag. Drie toestellen zijn voldoende om het gehele gebied van de zestien partnerlanden af te dekken. De NAVO-eenheid beschikt niet over eigen tankers, maar daarvoor is een mooie oplossing gevonden. Iedere twee weken vliegen twee toestellen van de *Air National Guard* naar de vliegbasis om daar tankondersteuning te bieden. Spotters rond Geilenkirchen zien dan ook steeds weer andere toestellen van steeds weer een andere staat het stokje overnemen. Het toestel is verder leeg en gebruikt uitsluitend zijn vleugel tanks om in de brandstofbehoefte van zowel zijn eigen behoefte en dat van zijn ontvangers

te voorzien. De flight engineer is tevens de boomoperator. Hij ligt soms wel twee uur in een uitstulping in het staarteinde om de boom middels de twee vleugeltjes te sturen. Hij kijkt door een klein tweedelig raampje en heeft een prachtig uitzicht op alles onder en achter het toestel. Ontvangende toestellen richten zich op twee rijen rode en groene lampen gelegen even achter het neuswiel. De boomoperator doet dan de rest door de boom te laten zakken en de sonde uit te schuiven en te sturen. In de staart is het wel bijzonder koud waardoor men vaak besluit om het in de cockpit van de KC135 flink op te stoken en de warmte middels een flexibele pijp naar achter te leiden.

Noord-Brabant & Noord-Limburg

Dodenherdenking

Nationale Dodenherdenking vindt jaarlijks in Nederland plaats op 4 mei met onder andere twee minuten stilte om 20.00 uur. De landelijke herdenking op de Dam in Amsterdam wordt georganiseerd door het Nationaal Comité 4 en 5 mei, terwijl honderden andere plaatselijke comités eigen herdenkingen organiseren. In de oorspronkelijke opzet ging het hierbij uitsluitend om de Nederlandse slachtoffers in de Tweede Wereldoorlog, maar sinds 1961 wordt officieel een ruimere definitie gehanteerd die alle Nederlandse oorlogsslachtoffers of omgekomenen sinds het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog omvat. Ook in Eindhoven vond een herdenking plaats. Traditiegetrouw nodigt de gemeente Eindhoven het bestuur van de regio Noord-Brabant/Noord-Limburg hiervoor uit. Die nemen wij altijd aan. Wij vaardigen twee bestuursleden af die in Eindhoven op gemeentelijke begraafplaats Woensel, De Oude Toren, een krans leggen. Dit jaar vertegenwoordigden regiovoorzitter kolonel-vlieger b.d. Freek van der Vaart en ere-regiovoorzitter Hans van Haaften de KNOV-regio Noord-Brabant/Noord-Limburg.

Programma

21 juni: excursie Vliegbasis Woensdrecht.
1 juli: bezoek vliegbasis St. Dizier-Robinson, Meeting de l'Air.
14-16 juli: bezoek vliegbasis RAF Fairford, Royal International Air Tattoo.
16 september: bezoek Maritiem

Vliegkamp De Kooy, Helder.
(Mike Schoenmaker)

Schiphol & Noord-Holland

Tenerife

Op 27 maart hield luchtvaartpublicist Roger Souppart een voordracht over de botsing tussen twee B-747's, een van KLM en de andere van PanAm. Het was precies 40 jaar geleden dat op 17 maart 1977 de tragedie op Tenerife plaatsvond. De grootste ramp uit de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis. Het eerste exemplaar van het boek met de titel "We gaan! vlucht KL-805 noodlot in de mist" werd tijdens de lezing aangeboden aan Peter Andriesse, bestuursvoorzitter van de Algemene Luchtvaart Afdeling van de KNOV. Ook medeauteur Ketty Nielsen was aanwezig. Door een bomaanslag op de luchthaven van Gran Canaria moesten veel vliegtuigen uitwijken naar Los Rodeos op Tenerife. Dit vliegveld is berucht door vaak voorkomende mist. Ook op die dag toen een KLM B-747 tijdens de start op een taxiënde B-747 van PanAm botste, die de startbaan nog net niet verlaten had. Met fatale gevolgen. In totaal kwamen 583 inzittenden om het leven waarbij alle 248 inzittenden van de KLM B-747. Slechts 61 inzittenden van de PanAm B-747 overleefden de ramp. Roger Souppart wist met relevante details en veel foto's uit het boek de achtergrond en toedracht van dit drama te behandelen. Als gevolg van de ramp werden radicale veranderingen doorgevoerd in communicatie tussen piloten en verkeersleiding en tussen piloten onderling wat mede geleid heeft

Het eerste exemplaar van het boek over de Tenerife-ramp uitgereikt door Roger Souppart (links) en Ketty Nielsen aan Peter Andriesse.



Rien Tiehatten bij Schiphol met het boek "Onder Twentsche Vleugels".

tot het huidige *Crew Resource Management*.

Twenthe

Rien Tiehatten heeft de geschiedenis over de periode 1945-2003 van de voormalige Vliegbasis Twenthe geschreven en samengesteld in een bijzonder boek "Onder Twentsche Vleugels". Bijna 60 jaar Luchtmachthistorie in Oost-Nederland. De tweede druk is uitgegeven in 2007, en beschrijft tevens de periode tot de sluiting einde 2007. Op 10 april gaf Tiehatten een lezing over deze belangrijke basis in de naoorlogse opbouw van de luchtmacht. De Spitfire, Gloster Meteor, F-86K, T-33, F-104, NF-5 en F-16 hebben vanaf Twenthe geopereerd. Belangrijke gebeurtenissen waren een Spitfire crash in 1949 met vier doden. In 1961 een F-86K crash waarbij vlieger Piet Bontekoe met de schietstoel uitstapt en de kist 20 kilometer verder neerstort. In 1992 een F-16 crash in een woonwijk van Hengelo, gelukkig



Deelnemers van de regio Schiphol/N-Holland tijdens het bezoek op 12 april aan de Vliegbasis Eindhoven.

zonder slachtoffers. Assistentie bij de vuurwerkramp in Enschede mei 2000. De grootste inzet was in 1999 tijdens operatie Allied Force toen 22 F-16's vanaf Amendola deelnamen aan operaties boven voormalig Joegoslavië. Groot was de schok toen de maandag direct na de zeer geslaagde Open Dagen in juni 2003 bekend werd dat de vliegbasis zou sluiten. Dit kort nadat grote investeringen in modernisering van gebouwen en infrastructuur uitgevoerd waren. Pogingen om van de basis weer een actief commercieel vliegveld te maken zijn definitief mislukt. De baan is nog aanwezig, belangrijk voor het bedrijf AELS om grote vliegtuigen te kunnen slopen in hangaar 8. De eerste was een A-340 van Swiss.

Eindhoven

Op 12 april een bezoek gebracht aan de vliegbasis Eindhoven. Na Schiphol is Eindhoven het tweede grootste vliegveld met

Majoor Brus krijgt op Schiphol een model van een A-330 in KLM kleuren.



bijna 33.000 vliegbewegingen in 2016. Het is een militaire vliegbasis met Eindhoven Airport als civiele medegebruiker. De openstelling wordt verzorgd door Luchtmachtpersoneel. Het bezoek begon met een inleiding door majoor Martin Tennekkes over de geschiedenis en taken. Op het Luchtmachtgedeelte werken 700 mensen met veel nationaliteiten. Dit mede omdat het *European Air Transport Command* er gevestigd is. Na Airport Schiphol en Seaport Rotterdam is het nu Brainport Eindhoven. Daarna volgde een briefing over het 336 Squadron door kapitein-vlieger Christian Berlijn. De volgende inleiding werd gegeven door majoor Mark Brouwer, gezagvoeder op de Gulfstream G-IV. Na NF-5 en F-16, echter in hart en nieren een C-130 enthousiast vliegt hij sinds 3 jaar op de G-IV. Gasten zijn Koninklijk Huis, regering en militaire staf-functionarissen en andere VIP's.

KDC-10

Majoor Ellart Brus (Brute) sprak op 8 mei over de uitfasering van de KDC-10 door Airbus A330 MRTT (*Multi Role Tanker Transport*) vliegtuigen. Omdat er in Europa een ernstig tekort is aan tankercapaciteit is besloten om met mogelijk 10 landen gezamenlijk een aantal A330 MRTT's aan te schaffen. In 2015 is het contract getekend voor twee A330 en zes opties. De NAVO wordt eigenaar en daardoor hoeft er geen BTW betaald te worden. Nederland is leidend in dit project via het EATC op de Vliegbasis Eindhoven. Van de acht vliegtuigen zullen er vijf op Eindhoven en drie op het vliegveld van Keulen-Bonn gestationeerd worden. De vliegtuigen worden als een standaard civiele A330 afgeleverd in Toulouse met 267 stoelen en daarna omgebouwd in Spanje.



Excursie Gilze-Rijen door de Regio Twente met bezoek aan de SKHV. Als dank het traditionele Twentse gerstenat voor gastvrouw en -heer. [Frans van Rheden]

Alle brandstof gaat in de vleugel en de vracht onder de vloer. Zo nodig kunnen zes ICU's (*Intensive Care Units*) geplaatst worden. In de lucht tanken kan met de "boom" zoals bij de KDC-10 en met aan iedere vleugel een "probe en drogue", zeg maar met een mandje. Vliegtuigen krijgen een grijze kleur zonder opschriften en registratie M-001 tot M-008. Eerste levering is mei 2020 en in juli de tweede een maand later. Het projectteam werkt nu aan certificering, training van vliegers en grondpersoneel en onderhoudscontracten.

(Gerard van Putten)

Soesterberg

SAR

Op 24 april hield Piet Schram een lezing over de geschiedenis van de SAR. De geschiedenis van de SAR in Nederland begint in 1959. De hoofdtaken van de SAR waren vooral het redden van drenkelingen, piloten die uit hun vliegtuig moesten springen wegens problemen en vervoer van gewonden. De typen die in de loop van de jaren gebruikt werden waren de Alouette II en III en de Agusta-Bell AB 412 ("Tweety" genaamd). Van 1959 tot 1968 waren de helikopters gestationeerd op Vliegbasis Ypenburg. Na de verhuizing naar Soesterberg in 1968 vestigde 303 zich definitief op Vliegbasis Leeuwarden. Tot aan de opheffing van 303 in 2014 werden vanaf Leeuwarden de SAR vluchten uitgevoerd. Met de komst van de AB 412 in 1994 kwamen hier ook medische vluchten bij vanaf de Waddeneilanden. Het 303 SAR Squadron was vooral actief op de Waddenzee, bij de Vliehors

op Vlieland, de Waddeneilanden en op de Noordzee. Schram was boordmonteur/redder bij het 303 SAR Squadron. Hij vertelde het bijzondere verhaal van de tanker Shiokaze, die op 19 maart 1993 voor de kust in brand vloog. Door snel optreden van de Alouette III van het 303 SAR Squadron konden 11 bemanningsleden van de Shiokaze worden gered.

Twente

Frisian Flag

Op 31 maart waren we op de Vliegbasis Leeuwarden bij Frisian Flag 2017. Vanuit de USA was dit jaar de *Louisiana Air National Guard* aanwezig, zij brachten 12 F-15's mee als onderdeel van een *Theater Security Package* (TSP). Na het bezoek aan Leeuwarden, verhuisden de F-15's naar een vliegbasis in Oost-Europa. Andere deelnemers waren Tornado's van de RAF, Eurofighters van de Luftwaffe, Mirage 2000D van de Armée de l'Air, F-16's van de KLu, F-16's uit België plus Portugal en DA20's van COBHAM voor het jammien van de radars.

Gilze-Rijen

Op 11 mei waren we op Gilze Rijen. Na een rondrit over het vliegveld werd de KLu Historische Vlucht bezocht. Slagroom op de taart was het bezoek aan de B-25 Mitchell.

Programma

8 juli: BBQ
16 september: Heldair met 100 jaar MLD.
Oktober: excursie Vliegbasis Volkel.
(Kees Kroon)



Ook de Regio West-Brabant & Zeeland bracht een bezoek aan de oefening Frisian Flag op de Vliegbasis Leeuwarden.

West-Brabant & Zeeland

Programma

19 juni: excursie Melsbroek (B).
26 september: lezing Luchtoorlog 1914-1918.
25 oktober: excursie CML Soesterberg.
14 november: lezing Apache Demoteam.

Zuid-Holland

Berging

Op 1 mei verzorgde majoor Bart Aalberts een briefing over vliegtuigbergingen, in het bijzonder de berging van een Vickers Wellington uit het IJsselmeer bij Lemmer. Alvorens de speciale berging te bespreken gaf de majoor een kort overzicht van de werkzaamheden van de afdeling vliegtuigberging op Woensdrecht.

De afdeling is voornamelijk bezig met recente crashes, zoals de F-16 crash bij Volkel in 2014 en de AH-64D Apache bij Aalburg in 2016, maar er wordt toch nog vrij veel tijd besteed aan bergingen van (delen van) vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. Er zijn in de loop van de tijd ongeveer 6000 vliegtuigcrashes uit die periode geregistreerd, waarvan ongeveer 85 % is geborgen. Regelmatig worden er nog wrakstukken gelokaliseerd, zoals in april 2014. Na presentatie door de gemeente Lemmer van de plannen voor zandwinning voor een recreatieproject worden er bij het ecologisch onderzoek vliegtuigonderdelen gevonden, waarna de gemeente een verzoek aan Defensie richt voor nader onderzoek. In september vindt de duik- en demontageploeg van de Koninklijke Marine een 500 lb bom. Een tweede verkenning in november levert een tweede 500 lb bom op. Eerste aanwijzingen omtrent de identiteit van



De bergingslocatie in het IJsselmeer.

het gecrashte vliegtuig vormen de vliegtuigonderdelen met constructienummer beginnend met 285, behorend bij het type Vickers Wellington. Na bestudering van verliesregisters en vluchtgegevens van operaties met Wellingtons lijkt het zeer waarschijnlijk dat de wrakstukken afkomstig zijn van de Vickers Wellington Mk 1c R1322 van het 305 Polish Squadron van de RAF. Het toestel is op 8 mei 1941 vertrokken uit Engeland voor een bombardementsvlucht naar Bremen. Op 9 mei om 00.48 uur wordt de Wellington door een Messerschmitt 110 – gevlogen door Oberfeldwebel Hans Rasper – neergeschoten nabij Lemmer. De lichamen van drie van de zes bemanningsleden worden destijds geborgen, de drie overige bemanningsleden worden als vermist vermeld. Na een gedegen vooronderzoek wordt door Defensie een positief bergingsadvies afgegeven, waarna de gemeente in overleg met Royal Smals de firma Leemans inschakelt voor het droogleggen van de vindplaats van de wrakstukken. Een gebied van 24 x 36 meter wordt in juni

2016 van een damwand voorzien, waarna het droogpompen begint. De berging van de wrakstukken start op 22 augustus met het afgraven van de grond rond de twee gevonden bommen. Dat is niet zonder risico, want een bom is al opengebarsten, maar dit loopt toch goed af. Op 6 september is er definitief zekerheid omtrent de identiteit van het vliegtuig, als er een paneel met de code 1322 gevonden wordt. Op 7 september wordt een horloge met Poolse inscriptie gevonden. Op 9 september zijn beide bommen uit de bergingsput en op 15 september zijn de bergingswerken afgerond. Een Avro Lancaster van de BBMF vliegt op 19 september als eerbetoon aan de bemanningsleden over de bergingslocatie.

Resultaten van de berging:

1. Groot deel van het vliegtuig plus bommenlast is geborgen.
2. Toestel is geïdentificeerd.
3. Resten van twee bemanningsleden zijn geborgen en geïdentificeerd.
4. Succesvolle berging, niet eerder op deze schaal in Nederland.
5. Waardevolle delen van de

Majoor Aalberts bij zijn allereerste presentatie aan de Regio ZH van de berging van de Wellington.



Groepsfoto van de leden van de Regio Zuid-Holland tijdens hun bezoek aan de EMVO op Woensdrecht.





Bij de EMVO met zijn Pilatus PC-7's van het 131 Squadron.

Wellington gaan naar musea in Nederland, Polen en de UK.

Woensdrecht

De MSB Woensdrecht biedt onderdak aan het Logistiek Centrum Woensdrecht en de Koninklijke Militaire School (KMS)/Elementaire Militaire Vliegopleiding (EMVO). Aan beide onderdelen brachten we op 10 mei een bezoek. Na ontvangst gaf kolonel Roelof Foppen een beknopt overzicht van de indeling en de werkzaamheden van de afdeling Onderhoud & Logistiek (O&L) van het LCW. De afdeling

verzorgt een breed spectrum van technische activiteiten, ook voor de Landmacht en Marine. Vanaf 2013 is specialistische kennis op het gebied van het hoger onderhoud meer aanwezig bij het LCW dan bij de eenheden. Verder worden de banden met de industrie verstevigd, nu door de Apachemotoren, in de toekomst door de motor van de F-35. Ook is er nu al een speciaal Boeingdock in de hal. Voor de rotorbladen van de Apache werkt het LCW samen met de Nederlandse firma Airborne. Vermeldenswaard is verder nog de afdeling vlieg-

tuigbergingen, die een speciale band heeft met de Commissie Veiligheid & Onderzoek. Na deze inleiding stond de bezichtiging van "onze" Apaches van het 301 Squadron op het programma. Een viertal van deze helikopters stond flink gestript in de vliegtuighal en onder begeleiding van Ad de Schipper konden we op de diverse werkplekken de monteurs de nodige vragen stellen. De Apaches hadden veel fijnstof aan boord, wat leidde tot veel handmatig schoonmaakwerk onder andere met een kwast en grondig afspoelen. Na de Apaches konden we nog een aantal F-16's bekijken, waaronder de J-882 van het in Arizona gestationeerde opleidingssquadron. Na het LCW ging de rondleiding verder naar het 131 Squadron van de EMVO. Onder enthousiaste begeleiding van kapitein "Cookie" Monster en Joep de Vries kregen we een overzicht van de inhoud van de vliegopleiding en werden we wegwijs gemaakt in de cockpit en de vliegeigenschappen van de Pilatus PC-7.

Programma

25 september: lezing over mogelijkheden en beperkingen van het luchtwapen door lt. gen. b.d. Joke Eikelboom.
4 oktober: bezoek MVK De Kooy.

bezuinigd op het formaat waarin de foto's worden afgedrukt. Ze geven vooral vliegtuigen weer. Het boek lijkt daarom, ook gezien de gekozen onderwerpen, vooral op spotters gericht. Er is in de jaren dat de vliegbasis bestond opvallend veel gefotografeerd, ook door eigen personeel, ondanks dat dat veelal verboden was.

Er zullen niet veel contemporaine vliegtuigtypen zijn die niet de vliegbasis hebben bezocht, zoveel wordt wel duidelijk. Het boek geeft daarom een fraai en kostbaar tijdsbeeld van de militaire luchtvaart in die jaren.

Na een korte geschiedenis van het vliegveld en de vliegbasis worden de 25 'gebaseerde eenheden' behandeld die ooit op de vliegbasis hun plek hebben gevonden. In de volgende pagina's zijn detacheringen, *deployments* en oefeningen opgenomen, steeds vermeld per jaar. Hetzelfde geldt voor *squadronexchanges*, die in 1952 begonnen, maar echter al in 2000 werden gestopt. Daarna volgen open dagen en squadronjubilea tussen 1948 en 2004 en tot slot *visitors* tussen 1948 en 2007. De samenstelling en het concept van het boek zijn van de hand van Dick Lohuis, het ontwerp is van Gijs Dragt en de teksten zijn geschreven door Dick Lohuis, Gijs Dragt en (generaal b.d. KLu) Dick Berlijn.

Ondanks al het enthousiasme toch ook twee kritische puntjes. Achter in het boek is over vier pagina's een 'Fotoverantwoording/dank' opgenomen. Hier zijn de tientallen personen opgenomen die een of meer foto's hebben bijgedragen. Maar wie van een bepaalde foto wil weten wie deze heeft gemaakt of aangeleverd heeft een stevige klus: stuk voor stuk nalopen of die bepaalde foto erbij staat. Waarom niet ook een omgekeerde lijst opgenomen, dus op paginavolgorde de foto met erachter de maker, of nog beter: de maker direct vermeld bij de foto? Een tweede punt betreft de binding. Nog voor ondergetekende het boek goed en wel had bekeken, lag er al een katren los. Er zijn meer lezers die dezelfde ervaring hebben. Dit probleem moet bij de boekbinder worden gezocht. De uitgever levert op verzoek natuurlijk wel een ander exemplaar, maar dat kost weer onnodige moeite.

Het is bijzonder dat dit soort kostbare boeken nog kan worden gepubliceerd. Alle lof daarvoor aan uitgeverij Geromy te Maarssen die dit heeft aangedurfd. Nu maar hopen dat het voldoende wordt verkocht om de ongetwijfeld hoge

Ballonvaren in Brabant !!





Operated by Flash Ballonvaart



Geniet van een heerlijke exclusieve ballonvaart, wij varen alleen met kleine gezelschappen 2 tot 5 personen !!

www.mijneersteballonvaart.nl
 (Flash Luchtvaart Winkel - Flash Ballonvaarten Eindhoven)

Boeken

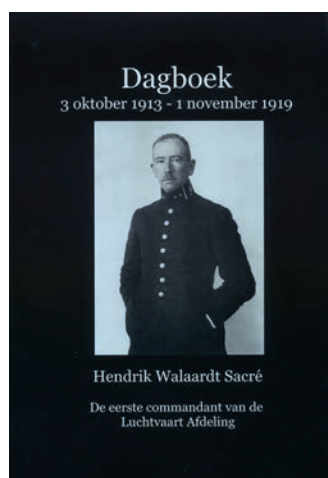


Vliegbasis Twenthe

Vervlogen tijden, 1945-2007

Over de Vliegbasis Twenthe, die in 2007 werd gesloten, is een bijzonder boek verschenen: 542 pagina's dik en met meer dan 1300 foto's. De nadruk ligt ook op die foto's waaraan duidelijk veel zorg is besteed. Er is ook niet

kosten terug te verdienen. ISBN 978 90 818936 9 5. Prijs € 54,90, exclusief afleveringskosten. Zie www.geromybv.nl. Info@geromybv.nl. (WFH)



Dagboek

Van Hendrik Walaardt Sacré, de eerste commandant van de Luchtvaart Afdeling, 3 oktober 1913 – 1 november 1919.

“Bezorgd en ingeleid” door Theo Wesselink.

Zoals de titel al aangeeft hield de eerste commandant van de LVA, Walaardt Sacré, een dagboek bij waarin hij iedere dag in korte notities beschreef wat er zoal voorviel bij de LVA.

Henri Hegener, de bekende eerste Nederlandse luchtvaartjournalist, heeft de moeite genomen – Wesselink schat omstreeks 1950 – het priegelhandschrift van Walaardt Sacré te ontcijferen en over te typen. Luchtvaartpublicist Theo Wesselink heeft deze documenten als basis voor zijn boek gebruikt en daarbij getracht door het in het depot van het NMM bewaarde origineel te raadplegen de onleesbare gedeelten aan te vullen, wat maar zeer gedeeltelijk is gelukt.

Zoals Wesselink aangeeft in zijn inleiding zijn de vaak korte notities van Walaardt Sacré voor niet-ingewijden in de vroege geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart soms cryptisch – bijvoorbeeld waar het typisch Franse namen van onderdelen betreft – maar hij heeft ter illustratie bijna 300 foto's opgenomen en een aantal wat hij noemt 'intermezzo's', die op sommige onderwerpen dieper ingaan en meer achtergrondinformatie verschaffen.

Het boek geeft een aardige indruk hoe in die vroege jaren de militaire luchtvaart met vallen en opstaan tot stand kwam – er

ging nogal eens wat kapot en ongelukken waren bijna dagelijkse kost – en welke personen een rol speelden. Vooral tijdens de Eerste Wereldoorlog maken er nogal wat vliegtuigen van de belligerenten een noodlanding op Nederlands grondgebied. Die worden dan prompt geïnterneerd – als ze niet te veel beschadigd zijn – wat ook weer de LVA op zich neemt.

Tekst en foto's zijn gedrukt op mat papier waardoor de foto's, zeker in de donkere partijen, soms aan details verliezen. Het boek maakt daardoor ook een wat ouderwetse indruk, maar dat past misschien wel bij het onderwerp.

ISBN 978-94-91993-09-1.

Uitgever: Dutch Aviation Publications/Theo Wesselink.

Prijs € 35,00. 276 pagina's. Ook

online te bestellen op www.dutchavia.nl. (WFH)



80 jaar Nederlandse DC-3's en Dakota's 1936-2016

Auteur: Theo Wesselink

Volgens velen – en de auteur zal daar zeker ook bij horen – is de Dakota hét vliegtuig van de twintigste eeuw. Wesselink heeft eerder in 1985 al een boek over dit vliegtuigtype onder Nederlandse vlag uitgebracht. Daarin ontbrak een overzicht van de gedetailleerde levensloop van alle bijna 200 DC-3's en Dakota's die in Nederlandse dienst zijn geweest en in sommige gevallen nog steeds zijn. Die omissie zet hij nu recht in deze publicatie. In zijn

inleiding stelt hij dat het geen gemakkelijke taak was de levensloop van al die toestellen na te pluizen en dat wil de lezer graag geloven. Het moet een kolossaal werk zijn geweest. Hij heeft maar liefst 430 pagina's nodig voor de opsomming van de gegevens in tabelvorm. In die zin is het dus geen leesboek. Gelukkig is het boek verlichtigd met 497 foto's die dan wel, net als het al eerdergenoemde 'Dagboek', zijn gedrukt

op mat papier. De vormgeving van beide boeken is identiek, waarbij de ouderwetse vormgeving hier toch wat minder gelukkig gekozen lijkt.

ISBN 978-94-91993-07-7.

Uitgever: Dutch Aviation Publications/Theo Wesselink.

Prijs € 49,95. 430 pagina's. Ook

online te bestellen op www.dutchavia.nl. (WFH)



Programma Ledenwerfstand 2017

17/18-06-2017:	Classics Cars & Aeroplanes - Breda Apt- Seppe.
24-06-2017:	Veteranendag - Den Haag.
25-06-2017:	Ursel Avia - Knesselare (B).
08-07-2017:	SAR - Katwijk
04/05-08-2017:	Wings to Victory - Arnhemvelden.
26-08-2017:	Wings & Wheels SKHV - Vlb Gilze - Rijen.
02-09-2017:	VSV Breda Airshow 2017 - Breda Airport - Seppe.
08/10-09-2017:	Sanicole Airshow - Hechtel - Eksel (B).
16-09-2017:	Heldair Show Maritiem - Den Helder Airport.
27-09-2017:	KLu Veteranendag - Vlb Eindhoven.

Ledenservice

Goodies		
Neklint met KNVOL-opdruk.	4,00	
Hangtag met KNVOL-opdruk.	4,00	
Badges		
Fokker (laatste exemplaren)	2,50	actie
KNVOL wingmodel (laatste exemplaren)	7,50	actie
Boeken		
Airpower II. De Koninklijke Luchtmacht, de toekomst is nu. Auteurs Frank Crébas, Stephan de Bruijn	29,95	
Diversen		
Placemats 42x30 cm, diverse vliegtuigen (1-2 stuks 2,50 per stuk; 3-4 stuks 2,00 p.s.)	2,50	actie
Video Spitfire 322 Squadron 1943-1945	7,50	actie
Reproductie Spitfire 322 Squadron, WO 2	7,50	
Onze Luchtmacht		
Complete losse jaargangen Onze Luchtmacht vanaf 1999	10,00	
Complete gebonden jaargangen Onze Luchtmacht per twee jaar incl. opbergmap	18,50	
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@onzeluchtmacht.nl

Ledenservice KNVOL

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

DIENSTVERLATERS CLSK



De gevleugelde mens

Op 21 maart j.l. heeft Chef Kabinet CLSK, kolonel Leo Jooisse het bronzen beeld 'De gevleugelde mens' in ontvangst genomen van de maker, kolonel b.d. Bert van Veen. De maker heeft in de jaren negentig twee exemplaren van

het beeldje gemaakt. Het eerste exemplaar was in bruikleen gegeven aan het Militair Luchtvaart Museum te Soesterberg. Bij de ingebruikname van het nieuwe Nationaal Militair Museum vond dat beeld zijn weg terug naar de maker. Dat exemplaar heeft



Links en hierboven: op 21 maart j.l. heeft Chef Kabinet CLSK, kolonel Leo Jooisse het bronzen beeld 'De gevleugelde mens' in ontvangst genomen van de maker, kolonel b.d. Bert van Veen.

inmiddels een plek gevonden op het Defensie Helikopter Commando te Gilze-Rijen. Het andere was in bruikleen gegeven aan de Vliegbasis Soesterberg. Dhr van Veen, lid van de KNVOL, stelde het erg op prijs dat dit exemplaar, vanwege de opheffing van de Vliegbasis Soesterberg, ook weer binnen het CLSK kon worden tentoongesteld. In overleg met de maker is daarom gekozen voor het Hoofdkwartier van de

Koninklijke Luchtmacht te Breda. Op de foto neemt Chef Kabinet CLSK, kolonel Leo Jooisse het beeld in ontvangst uit handen van Dhr Van Veen. Op verzoek van C- LSK, luitenant-generaal Luyt, heeft het beeld een ereplaats gekregen in de Vaandelzaal op het Hoofdkwartier.

4 mei

Op uitnodiging van CLSK waren circa 75 voormalig werknemers





van de Koninklijke Luchtmacht, waaronder 50 veteranen, aanwezig bij de jaarlijkse 4 mei Dodenherdenking van de Koninklijke Luchtmacht. De plechtigheid werd gehouden op donderdag 4 mei 2017 bij het Monument der Gevallen van de Militaire Luchtvaart op de voormalige Vliegbasis Soesterberg. Voor hen die mindervalide waren, werd er lokaal vervoer ingezet.

Jaarlijkse schoonmaak poortwachters

Traditiegetrouw stonden de heren van Antiq Aircraft Cleaning Crew vandaag weer te popelen om te beginnen aan de jaarlijkse schoonmaakbeurt van de poortwachters van vliegbasis Woensdrecht. Al 16 jaar wordt deze traditie in stand gehouden door een groep oudgedienden, woonachtig in de regio Woensdrecht. Met een klein beetje hulp van een aantal leerlingen



van de KMSL hebben de heren zich vandaag ontfermd over de T-33 T-Bird aan de hoofdpoot en de F-16 voor het hoofdgebouw van LCW.

16 jaar geleden verbaasden een aantal onderofficieren zich over de slechte staat van de poortwachter op de vliegbasis. Ze waren groen, vuil, en niet het juiste visitekaartje voor de vliegbasis, aldus de heren. Een groep van 10 (oud) onderofficieren besloot de poortwachters met water en zeep te lijf te gaan. De traditie is gebleven maar het aantal leden van deze poetsclub is uitgedund naar vier. Inmiddels zorgen deze vier heren, met een gemiddelde leeftijd van 72!, nog ieder jaar weer dat de poortwachters er weer spik en span uit zien. Inmiddels wel met een klein beetje hulp van wat KMSL-leerlingen.

Excursie Kamp Westerbork

Dinsdag 16 mei 2017 hebben de leden van de

Contactgroep Postactieven Vliegbasis Leeuwarden het 'Jugenddurchgangslager' Westerbork bezocht. Uit dit kamp vertrokken van juli 1942 tot september 1944 93 treinen met meer dan 100.000 volwassenen en kinderen naar de vernietigingskampen in Duitsland, Polen en Tsjechië, omdat zij Jood waren. Slechts weinigen overleefden deze kampen, die, zoals bekend mag zijn, de eindstations van hun leven werden.

In het herinneringscentrum Kamp Westerbork werden filmopnamen van de deportaties getoond en waar in het museum aangrijpende foto's en hervonden bezittingen thematisch werden tentoongesteld. Na de lunch werd de excursie vervolgd naar het twee kilometer verder gelegen voormalig kampsterrein, waar restanten de herinnering opriepen aan deze niet te vergeten, onmenselijke geschiedenis.



Evenementenkalender

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

Juni

- 3 juni Likeurproverij CGPA Arnhem
- 15 juni Inlooppiddag CGPA AOCS/Nieuw Milligen
- 24 juni Nederlandse Veteranendag Den Haag

Juli

- 01 juli Viering Verjaardag KLu (NMM Soesterberg)
- 20 juli Zomer social met barbecue CGPA regio Eindhoven
- 29 juli Barbecue CGPA Arnhem

Augustus

- 16 augustus Jaarlijks reisje CGPA Volkel
- 23 augustus Jaarlijkse uitstap CGPA Gilze-Rijen
- 30 augustus Busreis CGPA GGW
- 31 augustus Fietstocht en barbecue CGPA AOCS/Nieuw Milligen

September

- 07 september Social CGPA Arnhem
- 14 september Inlooppiddag CGPA AOCS/Nieuw Milligen
- 26 september Herfstsocial CGPA Volkel
- 27 september KLu Veteranendag Vliegbasis Eindhoven
- 28 september Dagtocht CGPA regio Eindhoven

PILOOT

en vliegtuig
DE MOTOR ACHTER JE PASSIE

Aantrekkelijke korting

speciaal voor KNVOL-leden

Alles over de luchtvaart en altijd op de hoogte!

Combinatieabonnement: print & digitaal

Profiteer nu!

Meld u aan via
pilootenvliegtuig.nl/onzeluchtmacht



Available on the
App Store



ANDROID APP ON
Google play





MQ-9B/Sky Guardian

COST-EFFECTIVE MULTI-MISSION CAPABLE

- The most cost-effective and best-valued Remotely Piloted Aircraft (RPA)
- Protects friendly forces and saves lives
- Remotely piloted aircraft avoid putting aircrew in harm's way
- Modular design supports multiple mission payload requirements
- Proven multi-role platform for long endurance Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (ISR) missions

www.ga-asi.com

©2017 General Atomics Aeronautical Systems, Inc.

 **GENERAL ATOMICS
AERONAUTICAL**
Leading The Situational Awareness Revolution