



Onze LUCHTMACHT

Prijs niet-leden € 6,50

75 JAAR 298 SQUADRON



En verder in dit nummer:

- Jeugdluchtvaartdag
- NODF-35
- Saab Draken, deel 2
- Kroatische trainers
- Henk Blouw, deel 2



Briefing

Crisis: het kan snel gaan!

75 jaar 298 Squadron

De geschiedenis van het 298 Squadron begint met de oprichting van het Nr 6 Dutch Auster Squadron op 16 april 1945.

Jeugdluchtvaartdag

Dankzij haar netwerk kan de KNVOL een bemiddelende rol spelen om jongeren in contact te brengen met Luchtmachters.

NODF-35

Op Luke Air Force Base schoolt het Nederlands Opleidingsdetachment F-35 ervaren F-16-vliegers om op de F-35A.

Saab Draken, deel 2

In 1968 werd Denemarken Saabs eerste exportklient met een order voor de speciaal ontwikkelde Saab 35XD versie.

Kroatische trainers

De Kroatische vliegbasis Zadar-Zemunik is bij uitstek geschikt als trainingscentrum voor de Kroatische Luchtmacht.

Poster

De CH-47D Chinook D-666 van 298 Squadron in jubileumbeschildering. [WFH]

Henk Blouw, deel 2

In 1956 deed de Thunderstreak zijn intrede bij de KLu. Het leek Henk geweldig om hiervan een schaalmodel te bouwen.

Column kolonel b.d. KLu drs. Anne Tjepkema

Nederland en de nucleaire taak.

Binnenland

Buitenland

Verenigingsnieuws

Omslag

Ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum van 298 Squadron is de CH-47D Chinook D-666 op bijzondere wijze beschilderd, met de grizzly aan stuurboord- en de libelle aan bakboordzijde. Het ontwerp is van grafisch ontwerper Jeroen van Veenendaal. Op 17 maart arriveerde het toestel, midden in de coronacrisis, op Gilze-Rijen, na te zijn beschilderd bij het Logistiek Centrum Woensdrecht. [WFH]

Uitgave van de koninklijke Nederlandse

Vereniging 'Onze Luchtmacht'

Info: G.Th. Blokhuis

Tel. 0164-750258

72e jaargang nummer 2

April/mei 2020

Versijnt 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 ontvangt 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')

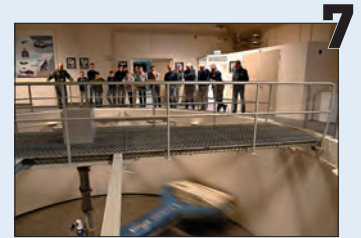
Druk

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. De advertentietarieven worden op aanvraag verstrekt.

Advertentie Exploitatie

Ed Rothuis

ER-Communicatie

M: 06 - 27028877

info@er-communicatie.nl

www.er-communicatie.com

Copyright

Overname van artikelen en foto's alleen na verkregen schriftelijke toestemming van de hoofdredacteur.

ISSN 0030-3208



Onze LUCHTMACHT

Crisis: het kan snel gaan!

Als ik deze briefing schrijf, zitten we midden in de coronacrisis. Het virus beheerst het dagelijkse leven: zoveel mogelijk binnen blijven en niet in groepen naar buiten. Agenda's zijn leeg, van TV-kijken word je ook niet vrolijk. Er is blijkbaar niets anders in de wereld dan het virus. Maar om met iets positiefs te eindigen, er is weer tijd om klussen in en rond het huis op te pakken.

Ook voor de KNVOL heeft de crisis gevolgen. Alle activiteiten zijn afgezegd. Bezoeken aan de oefening Frisian Flag, met als primeur de F-35 in de operationele rol, gaan niet door en ook alle Ledenvergaderingen zijn verschoven. Onze hoofdredacteur Willem Helfferich heeft met zijn team deze versie van Onze Luchtmacht met veel creativiteit in elkaar gezet. Geplande onderwerpen konden deels niet doorgaan, dus hebben ze alternatieve artikelen geschreven, waarbij de historie van de militaire luchtvaart een dankbaar thema is. Hoe dat voor de nog komende uitgaven zal zijn, kunnen we niet voorspellen. Maar aangezien de actualiteit zoals oefeningen, conferenties etc. allemaal zijn afgezegd en geen redacteur ergens heen kan om interviews te houden of een organisatie of onderdeel te bezoeken, zal het een uitdaging blijven de uitgaven te vullen. Ik hoop op uw begrip.

Nu nog even iets inhoudelijks, want het gezegde 'never waste a good crisis' is ook hier van toepassing. De coronacrisis heeft aangetoond dat het zo maar ineens volledig mis kan gaan in een hele korte tijd. Afhankelijk zijn van andere landen, organisaties of bedrijven waar je geen grip of invloed hebt, blijkt toch een groot nadeel. Want ieder voor zich en God voor ons allen blijkt toch het belangrijkste adagium, zelfs in de Europese Unie. Eigen land eerst, tot voor kort een verachte uitspraak van president Trump, blijkt nu wereldwijd te worden aangehangen. Conclusie: zorg dat je in staat bent als land om grotendeels je eigen boontjes te doppen. Ik schat in dat mondkapjes en ontsmettingsmiddelen alsmede cruciale medicijnen zoals antibiotica en medische apparatuur binnenkort niet meer (alleen) uit China komen.



Commodore b.d. drs.
Tom de Bok

Ook Defensie moet hier een belangrijke les uit trekken. Een crisis is onvoorspelbaar en er is geen tijd om dan nog zaken te regelen c.q. te herstellen. De jarenlange bezuinigingen hebben ertoe geleid dat er nauwelijks nog voorraden en reservedelen zijn en personele versterking ontbreekt, noch afgezien van de vacatures. Nederland en geen enkel Europees land voldoet aan de standaard van de NAVO voor personeel, voorraden van reservedelen, (kapitale) munitie, medische capaciteiten, nucleaire, chemische en biologische (NBC) bescherming etc, etc. Het bestellen van dit soort middelen duurt minimaal ca. twee jaar. In de strijd tegen ISIS verbruikten vier F-16's minimaal 2100 bommen, dus het kan hard gaan. Wat ook zorgen baart is dat veel logistieke, medische, CIS/ICT- en beveiligingscapaciteiten tot het absolute minimum zijn gereduceerd. Ik focus mij even op de Luchtmacht, maar dit geldt net zo hard voor Landmacht en Marine. Met de uitzending van een klein aantal F-16's, Chinooks en Apaches, was de Luchtmacht de afgelopen jaren uitverkocht. Gebrek aan personeel en middelen maakte het onmogelijk om andere taken uit te voeren, zelfs de geoefendheid stond onder druk. Voorts is geen enkel Luchtmachtonderdeel in staat de eigen broek op te houden op het gebied van zogenoemde Combat Support en Combat Service Support, noodzakelijk om een grootschalige operationele inzet te realiseren en te continueren. Als er een crisis komt waarin Defensie maximaal aan de bak moet, wordt veel misgegrepen. De eerste hoofdtak van Defensie: het beschermen van het eigen grondgebied en dat van de bondgenoten kan feitelijk niet worden uitgevoerd. Op onze Europese NAVO-partners hoeven we niet te rekenen, die hebben ook veel te weinig. Dat deze eerste hoofdtak meer aandacht verdient, wordt geïllustreerd door een essay uit 2016 van de politieke adviseur van de hoogste NAVO-commandant, Stephen R. Covington (gratis te downloaden op internet): The culture of strategic thought behind Russia's modern approaches to warfare. Politiek doe er nu wat aan, ondanks de financiële uitdagingen door de coronacrisis.



Als gevolg van de maatregelen rond het COVID-19 virus heeft het Landelijk Bestuur besloten de Algemene Ledenvergadering 2020, die gepland stond voor 15 mei a.s., te verschuiven naar een latere datum. Uiteraard is nu nog niet te voorspellen wanneer dat zal zijn.

Voor nu wenst het bestuur u veel sterkte en gezondheid.

Met vriendelijke groet,

Commodore b.d. drs. A.A.H. (Tom) de Bok, voorzitter

Op 16 april 1945 werd de voorganger van 298 Squadron opgericht

75 JAAR 298 SQUADRON



De geschiedenis van het 298 Squadron begint met de oprichting van het Nr 6 Dutch Auster Squadron op Vliegbasis Gilze-Rijen op 16 april 1945. Het noordelijk deel van Nederland was nog bezet door Duitse troepen, maar Gilze-Rijen was al in handen van de RAF. Nr 6 was het eerste squadron, dat buiten RAF-verband werd opgericht. Het viel rechtstreeks onder het Directoraat Nederlandse Luchtstrijd-krachten (DNLSK). Zo bezien kan men stellen dat Nr 6 en daarmee 298 dus het allereerste door de Luchtmacht opgerichte squadron is!

door luitenant-kolonel-vlieger b.d.

Ed Roelofs

Nr 6 Dutch Auster squadron werd, na intensieve vliegoperaties in Nederland, in 1946 uitgezonden naar Nederlands-Indië. Terug in Nederland volgde per 1 maart 1950 plaatsing op Vliegbasis Soesterberg onder de nieuwe naam '298 Air Observation Post (Arva) Squadron', kortweg 298 Squadron. De daaropvolgende jaren werden gekenmerkt door veelvuldige deelname aan oefeningen in Nederland

Ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum is de CH-47D Chinook D-666 op bijzondere wijze beschilderd, met de grizzly aan stuurboord- en de libelle aan bakboordzijde. Het ontwerp is van grafisch ontwerper Jeroen van Veenendaal. Op de foto arriveert het toestel, midden in de coronacrisis, op 17 maart op Gilze-Rijen, na te zijn gespoten bij het Logistiek Centrum Woensdrecht. Inmiddels is de eerste CH-47D, de D-661, uit dienst genomen. Het toestel maakte zijn laatste vlucht op 7 oktober 2019. [WFH]

en Duitsland, de verhuizing naar Vliegbasis Deelen (1951) en de introductie van de Piper Super Cub (1952).

In 1955 kwamen de eerste helikopters binnen, tweepersoons toestellen van het type Hiller H-23 Raven. In 1957 volgde opnieuw een verhui-

Een familieplaatje: de Alouette II H-4 en de Alouette III A-301, gekiekt bij 298 op Gilze-Rijen op 9 september 2019. [Henk Brul]





De A-208 landde op 31 juli 1964 als eerste Alouette III van de KLu op Soesterberg. Het toestel werd ingedeeld bij 298 Squadron en is hier gefotografeerd op de flightline van 298 op 2 juni 1972. [WFH]

zing, nu naar Vliegbasis Ypenburg. Hier volgde ook de introductie van de Sud Aviation Alouette II-helikopter. Deze speciaal voor de SAR/TAR-taak uitgeruste helikopters werden al snel op stand-by gezet op Terschelling. In 1960 werden twee Alouettes voor ruim tweeënhalf jaar uitgezonden naar Nieuw-Guinea als SAR/TAR voor de Hunter-straaljagers.

All helicopter squadron

In 1963 verhuisde 298 terug naar Deelen, waar in 1964 de eerste Sud Aviation Alouette III-toestellen instroomden. Nadat eind 1963 al afscheid was genomen van de Hillers, werden bij de verhuizing naar Soesterberg in 1964 alle Super Cubs op Deelen achtergelaten. Zo werd 298 het eerste *all helicopter squadron* met de Alouette III.

In 1970 volgde opnieuw een uitzending, nu als onderdeel van een GPLV-detachement, dat met twee Alouettes voor ca. twee maanden ter on-

dersteuning van een Landmachteenheid werd uitgezonden naar Tunesië.

Uitgerust met 24 Alouette III's werd, tot verrassing van iedereen, in 1975 van hogerhand besloten dat 12 nieuwe, tweemotorige MBB Bo 105C's bij 298 werden ingedeeld, als vervanging van 12 Alouettes. Vier jaar later kwam men hierop terug, werden de Bölkows weer ingeruild en werd 298 opnieuw een *all Alouette squadron*.

In 1990 werd de ingevallen dooi van de Koude Oorlog duidelijk voelbaar en ging er een andere 'defensiewind' waaien. Dit resulteerde o.a. in een uitzending met drie Alouettes naar Zuid-Turkije/Noord-Irak ter ondersteuning van de Landmacht (en later het Korps Mariniers) in 1991. Iets later dat jaar volgde deelname met drie kisten aan de *EC Monitor Mission* in voormalig Joegoslavië. En in 1992 de uitzending naar Cambodja, een VN-missie, waarbij gedurende anderhalf jaar ondersteuning werd verleend aan het NL Mariniersbataljon (met drie, later

vier Alouettes).

Een expeditieaire krijgsmacht

Na het beëindigen van de Koude Oorlog, begin jaren negentig van de vorige eeuw, werd ook de Nederlandse krijgsmacht fors gereorganiseerd. In de Defensienota 1991 ("Op naar een expeditieaire krijgsmacht") werd de oprichting van de 11^e Luchtmobiele Brigade aangekondigd, inclusief de aanschaf van de benodigde helikopters. Als uitkomst van een wetenschappelijke studie werd geadviseerd tot de aanschaf van een mix van transport- en gevechtshelikopters.

In het voorjaar van 1993 werden van Canada zeven - reeds in 1991 buiten dienst gestelde - CH-47C toestellen gekocht. Vervolgens werden bij Boeing zes nieuwe CH-47D's besteld. Tevens werd besloten de ex-Canadese toestellen te modificeren tot dezelfde standaard als de nieuwe kisten, inclusief Honeywell *glass-cockpit* en nieuwe Lycoming type 714 motoren met FADEC.

Een Auster van Nr 6 ArVa in actie boven typisch Indonesisch landschap. [NIMH]



Een Piper L-21B Super Cub van de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) op de Vliegbasis Deelen in juni 1974. [Archief WFH]





Een dag na de D-665 zet de D-664 op 29 december 1995 als tweede Nederlandse Chinook zijn wielen aan de grond op Soesterberg. [WFH]

De Chinook-vloot werd toebedeeld aan 298 Squadron op Soesterberg. In mei 1995 werden daarom de laatste 298 Alouette-helikopters overgevlogen naar het 302(i) Squadron op Gilze-Rijen.

Eind december 1995 vlogen de eerste twee CH-47D Chinooks vanuit de haven van Rotterdam naar Soesterberg. In de loop van 1996 arriveerden de overige vijf, allemaal gemodificeerde ex-Canadese toestellen.

De serie van zes nieuwe kisten kwam in de periode mei '98-maart '99 binnen op de Bakermat. Met de komst van de Chinooks ontstond een nauwe samenwerking met de 11e Luchtmobiele Brigade in Schaarsbergen. En terwijl deze gezamenlijke training nog verre van voltooid was, kwam eind 1998 onverwacht de eerste uitzending met de Chinooks: naar de Balkan, als deel van de NAVO *Extraction Force*, de extractiemissie van OVSE-diplomaten uit Kosovo.

Uitzendingen en bezuinigingen

Dit was het begin van een jarenlange perio-



De D-105 nog in volle glorie op Soesterberg. Deze kist is op 27 juli 2005 in Afghanistan tijdens een missie in brown-out condities verongelukt, gelukkig zonder slachtoffers. [WFH]

Een uniek gezicht: acht draaiende Chinooks op het 298-platform op Gilze-Rijen in 2013. [Via Hans Alferink]



steld. Van deze grijs gespoten CH-47F's werden er initieel drie afgeleverd bij 298 in de periode 2012-2013, de overige drie vlogen rechtstreeks naar Ft. Hood in Texas voor indeling bij het NL 302 (training) Squadron. In 2015 is vanaf Gilze-Rijen een extra 'Foxtrot' naar Ft. Hood overgebracht en bleven er 13 Chinooks over op 298. In 2015 werd besloten tot de aanschaf van 14 nieuwe CH-47F MYII CAAS Chinooks, ter vervanging van de 11 overgebleven CH-47D's. Later volgde de beslissing om de zes al aanwezige 'Foxtrots' te modificeren tot dezelfde configuratie. Dit laatste leidde in 2019 tot het vertrek van de twee overgebleven grijze Chinooks vanaf Gilze. Per boot werden beide toestellen naar Boeing getransporteerd voor het modificatietraject naar 'CAAS'-standaard. Hiermee was de squadronsterkte verder gereduceerd tot 11 Chinooks.

25 jaar Chinook, een terugblik

Keuzes bij initiële aanschaf

Bij de initiële verwerving van de Chinookvloot



De D-102 tijdens de ISAF-missie in Afghanistan. [Fons Meijers]

werd gekozen voor het maximaal aantal toestellen binnen het beschikbare budget, in totaal 13 stuks. Hierdoor kon maar een zeer beperkt pakket reservedelen worden aangeschaft. Ook werden van veel *special tools* slechts twee exemplaren aangeschaft, één set voor 298 Squadron op Soesterberg en één set voor LCW op Woensdrecht. Verder was er ook geen geld beschikbaar voor een *flightsimulator*.

Al bij de eerste oefening buiten Soesterberg (*First Downwash* op Deelen in 1996) werd het squadron geconfronteerd met beperkingen als gevolg van eerdergenoemde keuzes. Het probleem van beperkte *spare-parts* & *special tools* werd pas echt duidelijk bij de eerste uitzending

naar de Balkan in 1999. Mede door de bezuinigingen bij Defensie heeft dit probleem vele jaren de inzetbaarheid negatief beïnvloed.

Een andere belangrijke factor was de personele sterkte van het squadron, de Organisatietabel (OT). Met name de omvang van de technische dienst was te gering: een vergelijkbaar Brits Chinook-squadron beschikte over ca. 30% meer technici en bovendien waren die niet belast met het uitvoeren van fase-inspecties (298 wel). Vele jaren heeft het squadron geworsteld met het opzetten van een optimale bedrijfsvoering binnen de door de Luchtmacht vastgestelde kaders.

Het ontbreken van een eigen simulator heeft bij de opleiding en training van crews jarenlang

voor serieuze beperkingen gezorgd. Pas sinds 2003 wordt getraind op een volwaardige Britse simulator.

Opwerking 11 LMB versus uitzendingen

De nieuwe transport- en gevechtshelikopters werden aangeschaft ten behoeve van 11 LMB. Al vrij snel na de aankomst van de eerste Chinooks werd de samenwerking met 11 LMB opgestart. De doelstelling was om zo snel mogelijk op te werken naar de status van Operationeel Gereed. Echter al in de zomer van 1998 kwam de eerste uitzending met Chinooks in beeld, niet met 11 LMB maar met het Korps Mariniers. Deze mogelijke VN-inzet werd om politieke redenen afgeblazen, maar eind van dat jaar kwam plotseling de NAVO *Extraction Force* uitzending naar de Balkan, wederom zonder 11 LMB. Op vergelijkbare wijze werd daarna nog diverse keren besloten tot uitzending van de Chinooks zonder koppeling met (eenheden van) 11 LMB (zoals Eritrea/Ethiopië in 2000-2001, Bosnië in 2001-2002, Macedonië in 2002 en Irak in 2003-2004). Het opwerktraject van 11 LMB ging intussen gewoon door, met steeds grootschaligere oefeningen in binnen- en buitenland (met name in Duitsland en Polen). Hierbij moest steeds flink geïmproviseerd worden om over voldoende transporthelikopters te kunnen beschikken. Zo werden bij de grote examen oefening *Gainfull Sword* in Polen in 2003 drie Britse Chinooks ingezet ter vervanging van de op dat moment naar Irak uitgezonden NL Chinooks....

De eerste uitzending naar Afghanistan (OEF) in 2005-2006 betrof logistieke ondersteuning van NL-*special forces* (KCT en Korps Mariniers). Pas tijdens de ISAF-missie in Afghanistan (2006-2010) werd vaak direct samengewerkt met 11 LMB. De uitzending naar Mali was opnieuw zonder directe koppeling met 11 LMB.

Een mooie ridge-line landing van de D-662 in Mali. [Fons Meijers]





In juni 2014 is de CH-47F(nl) D-895 voor de opleidingen in gebruik bij 302 Squadron (maar met het libelle-embleem van 298 Squadron) op Robert Gray Army Airfield te Fort Hood in Texas. [WFH]

Uitzendendruk versus inzetbaarheid

Al tijdens de eerste uitzending in 1999 werd een operationele behoefte geschreven voor verbeterde zelfbeschermingsmiddelen. Dit was het begin van een jarenlang modificatietraject, waarin -met name vanwege financiële beperkingen- telkens slechts een deel van de vloot gemodificeerd kon worden. De inzetbaarheid van de vloot werd daarbij langdurig ernstig verstoord, waardoor op Soesterberg minder nieuw personeel kon worden opgeleid en getraind. De uitzendlast bleef hierdoor onverminderd op de schouders van hetzelfde personeel rusten. Dit zorgde voor veel druk bij het personeel, met als gevolg veel sociale- en medische problematiek en een bovenmatige uitstroom van personeel. Velen verlieten de Luchtmacht voor een carrière in de burgermaatschappij.

Training, opwerking en uitzending

Vanaf de eerste uitzending in 1999 werd duidelijk hoe groot de impact van een uitzending op het niet-uitgezonden deel van het squadron was: met soms maar één of slechts enkele inzetbare kisten diende vanaf de thuisbasis het reguliere trainingsprogramma te worden uitgevoerd, evenals de opwerking van toekomstige detachementen.

Ook bleek tijdens verschillende uitzendingen dat er in het inzetgebied behoefte was aan uitvoering van andere missies dan die tijdens het opwerkprogramma waren getraind. Pas nadat tijdens de uitzending in Afghanistan in 2005 binnen een paar maanden twee Chinooks verongelukten en tekortkomingen in de training van de crews als meest waarschijnlijke oorzaak werd aangemerkt, werd een pas op de plaats

gemaakt. Besloten werd tot een uitzendstop van een jaar en het opzetten van een robuust trainingsprogramma voor crews. Pas na het succesvol afronden van de reeks zogenaamde *Blaze*-trainingen mochten crews weer worden uitgezonden.

Vanaf 2012 is in Ft. Hood een NL-trainingseenheid (eind 2013 hernoemd tot 302 Squadron) actief met een aantal eigen Chinooks en Apaches. Hier worden zowel Chinook- als Apache-bemanningen getraind, zowel individueel als in teamverband en ook samen met eenheden van 11 LMB.

Libelle versus grizzly

Van oudsher is het squadronwapen van 298 getooid met een insect, om precies te zijn een libelle, die een artilleriegranaat in zijn poten heeft. Deze afbeelding is gebaseerd op de vroegere taak van artilleriewaarneming, uit de tijd van de Austers en Piper Cubs midden vorige eeuw.

Met de instroom van de Chinook werd het gevoel sterker om te komen tot modernisering van het squadronwapen. De taak van artilleriewaarneming werd immers niet meer uitgevoerd.

Met de benoeming van voormalig Apache-vlieger luitenant-kolonel Wido Gerdson tot commandant 298 eind 2007 kwam dit proces in een stroomversnelling. Dit door de introductie van de grizzly, een grote beer, die volgens hem veel beter bij 298 met de Chinook paste dan de libelle. Al snel werd duidelijk dat met name het vliegend deel van het squadron graag de grizzly wilde invoeren, terwijl de technische dienst in meerderheid liever vasthield aan de libelle. Gedurende vele jaren liep de discussie hierover als een rode draad door het squadron. Pas eind 2018 werd door inspanning van de kort daarvoor aangetreden nieuwe C-298 luitenant-kolonel Niels van den Berg een voor het voltallige squadronpersoneel aanvaardbaar compromis bereikt: de libelle blijft in het squadronwapen en grizzly wordt de officiële squadronmascotte.

Op naar de 100!

Gedurende de afgelopen 25 jaar heeft 298 Squadron bewezen met haar Chinooks een zeer waardevolle bijdrage te kunnen leveren, wanneer en waar dat ook gevraagd wordt. De inzet varieerde van uitdagende brandbestrijdingsmissies in Nederland, via humanitaire en vredesbewarende missies (zoals op de Balkan en in Mali) tot *Air Assault*-operaties onder een hoog dreigingsniveau in Afghanistan. Voor het uitvoeren van een speciale missie in Afghanistan is aan de betrokken Chinook-crew later een dapperheidsonderscheiding uitgereikt.

Met de al genoemde aanschaf van 14 nieuwe CH-47F MYII CAAS toestellen en de modificatie van de al aanwezige zes 'Foxtrots' naar dezelfde standaard is de toekomst van 298 voor vele jaren zeker gesteld. Het eerste nieuwe 'CAAS' toestel zal medio 2020 op Ft. Hood worden afgeleverd, begin 2021 wordt de eerste splinternieuwe Chinook op Gilze-Rijen verwacht.

Ook zal er een eigen *flight simulator* op de thuisbasis geplaatst worden. Met de *hardware* komt het dus helemaal goed, de grootste uitdaging is volgens de huidige C-298 om ook in de toekomst te kunnen beschikken over voldoende personeel...



JEUGDLUCHTVAARTDAG



Voor jonge leden van onze vereniging die zich willen oriënteren op hun latere loopbaan wil de KNVOL graag activiteiten organiseren. Dankzij haar netwerk kan de KNVOL een bemiddelende rol spelen om jongeren direct in contact te brengen met Luchtmachters. Dat heeft voor die jonge leden het voordeel dat zij van direct betrokkenen kunnen horen waarom zij hun werk zo leuk vinden en voor de KLu dat zij in contact komt met potentiële werknemers die het inmiddels grote personeelsgebrek straks kunnen verminderen.

door Willem Helfferich

Daarom had Marianne Vring, voorzitter van de Regio Zuid-Holland, het initiatief genomen samen met partner 301 Squadron zo'n contactdag te organiseren bij het Centrum voor Mens en Luchtvaart (CML) te Soesterberg, in overleg met de commandant van dit orgaan, dat voor toekomstige Luchtmachtvliegers de toegangspoort kan openen. Kolonel Johan de Jongh zei dan ook bij zijn welkomstwoord op 26 februari: "fantastisch dat jullie hier zijn," tegen de jongeren die, omdat ze in

De jongeren (en hun meegekomen vaders) bij de 'mensencentrifuge' waarin op dat moment een helikoptervlieger wordt getraind. [Foto's: WFH]

de leeftijdscategorie 12-18 jaar vielen, zich hadden mogen aanmelden.

Voor wie vlieger bij de Koninklijke Luchtmacht wil worden vormt het CML de eerste drempel. "Die is extreem hoog, maar ben je eroverheen

dan is er van alle kanten maximale ondersteuning om je verder te helpen," aldus kolonel De Jongh die zelf ooit ook over die drempel kwam, maar later in de vliegopleiding werd afgetest. Toch heeft hij nooit spijt gehad van zijn keuze

De commandant van het CML, kolonel Johan de Jongh, vertelt zijn gasten over waar het CML zich allemaal mee bezighoudt.





Luitenant-kolonel Ted Meeuwsen licht de zogenaamde 'hypobare kamer' toe, een stalen tank waarin de luchtdruk kan worden verlaagd om het vliegen naar grote hoogte te simuleren.

en als hij opnieuw voor de beroepskeuze zou staan, zou hij weer voor de Luchtmacht kiezen. Vooral de dynamiek spreekt hem aan. Samen met het naastgelegen TNO heeft het CML een innovatieplatform, Aeolus, gecreëerd en dat werkt gemiddeld aan 30 projecten. Hij geeft als voorbeeld de problemen die F-16-vliegers hadden met de neusbrug van het zuurstofmasker. Dankzij Aeolus kon binnen een paar maanden een prototype worden gerealiseerd dat tegemoet kwam aan deze problemen. De Luchtmacht staat aan de vooravond van grote veranderingen: de 5^e generatie Luchtmacht komt eraan met de vervanging van de F-16 door de F-35, de KDC-10 door de MRTT, de MQ-9, de CH-47F Chinook en de upgrade van de Apache. "Over tien jaar is de hele inventaris compleet anders," aldus De Jongh.

Mensencentrifuge

Ook luitenant-kolonel drs. Ted Meeuwsen, zijn plaatsvervanger en Hoofd Afdeling Operationele Training en Toepassing wijst op de grote veranderingen in de luchtvaart: veel meer data gedreven. Hij leidt de jongeren (en hun meegekomen vaders) rond bij de 'mensencentrifuge' waarin op dat moment enkele helikoptervliegers worden getraind. "G-krachten zorgen ervoor dat het bloed uit je hoofd naar je benen zakt. Hoe meer g, hoe minder je ziet, dus training is belangrijk. Je wilt voorkomen dat vliegers een g-loc krijgen en buitenwesten raken." Volgens overste Meeuwsen kan 90-95% van de mensen de g-training goed aan. Lange mensen of mensen met een lange nek (zoals een giraf) hebben het daarbij moeilijker. Daarom heeft hij speciaal voor de F-35 een nieuwe g-broek

bedacht die als een spijkerbroek om de benen sluit. Die g-broek heeft prompt de naam 'giraf' gekregen.

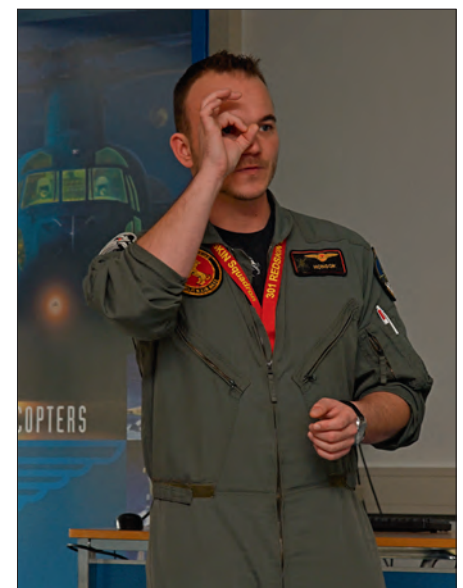
Tijdens een bezoek aan de zogenaamde 'hypobare kamer', een stalen tank waarin de luchtdruk kan worden verlaagd om het vliegen naar grote hoogte te simuleren, vertelt hij uitgebreid over hoe mensen reageren op gebrek aan zuurstof, waarom je bij vliegen bij lagere druk behoefte krijgt aan tomatensap en hoe met plotselinge drukverlaging om te gaan.

Redskin

Na de lunch is het woord aan kapitein Martin van 301 'Redskin' Squadron. Sinds een jaar is hij gezagvoerder op de Apache en zit hij dus voorin. In 2009 is hij op de KMA begonnen. "Gelukkig maar voor een half jaar, want ik wilde vliegen.

Na de lunch is het woord aan kapitein Martin van 301 'Redskin' Squadron. Sinds een jaar is hij gezagvoerder op de AH-64D Apache en zit hij dus voorin. Op de vraag wie (Apache)vlieger wil worden steken (bijna) alle jongeren hun arm omhoog...

Nachtvliegen in de Apache is als met één oog kijken door een kokertje, zo laat 'Redskin' Martin zien.



Maar wel belangrijk, want in essentie zijn we allemaal militair." Daarna de EMVO, op de PC-7. "In 30 uur leer je (met een instructeur) zelfstandig vliegen en dat is heel leuk als je pas 19 jaar bent!" In Amerika volgde in Fort Rucker de basisopleiding op de TH-67 (wordt vervangen door de UH-72), hij noemt dat "houtje-touwje vliegen", want de heli heeft geen computers en vertelt lyrisch over laagvliegen over moerassen en bossen. "Vlak over de bomen, wij verstoppert ons graag tussen de bomen, dan kan de vijand je niet goed zien. Daarom vind ik helikopter-vliegen zo gaaf: je kunt alle kanten op." Vliegen op de AH-64D Apache leerde hij vervolgens bij FlightSchool XXI op Hanchey Army Airfield.

De Apache is een gevechtshelikopter, "een vliegende tank," stelt Martin, "maar je *core business* is de jongens op de grond beschermen." Hij vertelt over de bewapening die het toestel meevoert zoals het M230 30mm kanon, de lasergeleide Hellfire ("een *missile*, geen raket") en de ongeleide 70mm raketten. Die zijn volgens Martin het moeilijkste: ze moeten worden gericht met de kist omdat de rocketpods alleen maar naar boven en beneden kunnen worden gedraaid. Die wapens, de laser en ook de camera worden bediend door de gezagvoerder vanuit de voorste cockpit. Wie achterin zit, vliegt de helikopter, hoewel natuurlijk met regelmaat ook het stuur wordt overgegeven. Bergvliegen wordt beoefend in Italië, schieten ("gunnery") in Duitsland en tactisch opereren in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. Vliegen in het donker stelt weer zo zijn eigen eisen doordat de restlichtversterkers de illusie van "kijken door een kokertje" geven. Martin vindt het dan ook moeilijk antwoorden op een vraag van een van de jongeren wat nou gevaarlijker is: heli-vliegen of straaljagervliegen?

De deelnemers aan de jeugdluchtvaartdag voor de ingang van het Centrum voor Mens en Luchtvaart te Soesterberg.



C-130 Hercules-vlieger eerste luitenant Geoffrey wordt bijgestaan door loadmaster Pim en noemt het vliegen bij 336 Squadron "super tof. We moeten als vliegers alle typen missies aankunnen."

C-130 Hercules

Daarna is het woord aan eerste luitenant-vlieger Geoffrey die bijgestaan wordt door loadmaster Pim. Bijzonder is dat Geoffrey eerst werd afgekeurd op zijn ogen, maar toch zo graag wilde vliegen dat hij zijn ogen liet laseren. Daarna werd hij alsnog goedgekeurd, waaruit blijkt dat een afkeuring niet definitief hoeft te zijn. Na de KMA en de EMVO ging hij samen met een collega op proef niet, zoals alle andere toekomstige F-16-vliegers naar Sheppard in de VS, maar naar de MB-339-opleiding in Italië. Tijdens de vervolgopleiding op Tucson bleek hij vanwege

zijn lengte toch niet goed tegen veel g te kunnen en vreesde hij "vroeg of laat de grond in te vliegen." Daarom koos hij voor de C-130 Hercules, een transportvliegtuig. "Transport" klinkt wel saai, maar is het niet," aldus Geoffrey. "Het is juist heel afwisselend, van *Air Logistics* tot *Assault & Airborne Operations*, en ieder van die twee hoofdtaken weer onderverdeeld in meerdere andere. Onze kracht is dat we heel lang kunnen vliegen, wel tien uur, en daardoor is ons platform heel divers inzetbaar, qua inhoud maar ook qua uitvoering. *Airdrop* van personeel en materieel bijvoorbeeld doen we best veel. Commando's kunnen van grote hoogte op wel 60 tot 80 km van hun doel met hun parachute worden afgeworpen, waarna die daarnaartoe vliegen. Dat doen we meestal 's nachts, zodat de vijand niet ziet dat je komt. "Op de vraag hoe lang en hoe vaak je dan weg bent is zijn ervaring dat dat afhangt van de tijd van het jaar. Hij schat het op in totaal drie à vier maanden per jaar. De langste tijd is naar de VS, een drie weken durende oefening. De diversiteit aan missies maakt het vliegen bij 336 Squadron volgens Geoffrey "super tof. We moeten als vliegers alle typen missies aankunnen. We zijn ook echt self-supporting. We hebben geen enkele hulp van buiten nodig, zoals opstartkarretjes. Dat maakt ons heel inzetbaar."

Tot slot wil een van de jongeren weten waarvoor je zou kunnen kiezen als vlieger worden niet lukt. Geoffrey zou dan gekozen hebben voor verkeersleiding, maar er is overal wel behoefte aan is zijn ervaring. "Technici en andere disciplines zijn ook nodig, dus als je afvalt als vlieger zijn er nog heel veel andere functies," voegt Carlo van Tartwijk, ex-Apachevlieger en bestuurslid van de Regio Soesterberg, toe. "Probeer het slim aan te pakken. Dat als je niet verder kunt, je dan iets anders kan gaan doen, wat je ook leuk vindt." Dick Vring, bestuurslid van de Regio Zuid-Holland: "Kijk waar je sterkte ligt en kies daarvoor!"

Meer info? Kijk op www.werkenbijdefensie.nl.



NODF-35



De Koninklijke Luchtmacht zit volop in de transitie van F-16 naar F-35. Dat heeft natuurlijk ook gevolgen voor de opleiding van Nederlandse jachtvliegers in de Verenigde Staten. Tot 2022 blijft de Luchtmacht F-16-vliegers opleiden bij de 162nd Fighter Wing op Morris Air National Guard Base in Tucson, in de woestijn van de zuidwestelijke staat Arizona. Op twee uur rijden van Tucson ligt Luke Air Force Base. Daar schoolt het Nederlands Opleidingsdetachment F-35 (NODF-35) sinds vorig jaar ervaren F-16-vliegers om op de F-35A. Vanaf deze zomer stromen er ook jonge vliegers rechtstreeks in vanaf de jachtvliegopleiding op Sheppard AFB in Texas. Onze Luchtmacht bezocht Luke om te horen wat de laatste stand van zaken is.

door Kees van der Mark

Om klokslag zeven uur kiezen de eerste jachtvliegtuigen er al het luchtruim. En dat gaat met grote regelmaat door tot in de avond. Luke is de thuisbasis van de 56th Fighter Wing (FW), dat met acht *active-duty* squadrons en een *wing* met reservisten hét centrum van de US Air Force is voor de opleiding van F-35- en F-16-vliegers. Niet alleen voor de Amerikaanse luchtmacht zelf, maar ook voor

Een van de zes F-35A's van het NODF-35 waarmee binnen 308th Fighter Squadron 'Emerald Knights' op Luke AFB Nederlandse vliegers worden opgeleid tot F-35-vlieger of -vlieginstruceur.
[Foto's Rob Conijn en Kees van der Mark]

die van andere landen. Op de platforms staan meer dan 170 F-35's en F-16's uit acht verschillende landen opgesteld, waaronder Nederlandse F-35's. Nu zijn dat er nog zes, maar in de loop van dit jaar worden het er acht. Het Nederlandse detachment is ondergebracht bij het 308th Fighter Squadron (FS) 'Emerald Knights', een van de vier squadrons op Luke die de F-16

inmiddels hebben ingeruild voor de F-35A.

Geleidelijk opgebouwd

Commandant van het NODF-35 is luitenant-kolonel-vlieger G.B. 'Razor' van Woerden. Daarnaast is hij binnen het 308th FS *Senior National Representative* (SNR) voor Nederland. Hij vertelt: "Het NODF-35 is zo goed als volledig inge-

Commandant NODF-35 luitenant-kolonel 'Razor' van Woerden spreekt na zijn walk-around nog even met het Lockheed Martin-personeel dat zijn toestel weghelpt voor een trainingsmissie.



bed in het 308th FS. Dit squadron vloog hier tot de opheffing in 2015 met de F-16 en is op 30 november 2018 heropgericht als F-35-squadron. Ik ben hier al in augustus 2018 naartoe gekomen om met enkele andere mensen het Nederlandse detachement op te zetten. Op dat moment duurde het nog een half jaar voordat we onze eerste eigen F-35's zouden krijgen. Om ondertussen te blijven 'sturen' reed ik in die periode eens per twee weken naar Tucson, waar ik als gastinstructeur op de F-16 vloog. Zo heb ik nog net vijftien jaar op de F-16 volgemaakt, voordat ik begin 2019 met een van mijn Nederlandse mede-instructeurs hier de transitie op de F-35 begon."

Het NODF-35 telt op dit moment zes Nederlandse instructeur-vliegers, waarvan er twee nog in de opleiding zitten. Dat wordt geleidelijk opgebouwd tot tien instructeurs. Daarnaast telt het detachement nog vier personeelsleden: twee technische officieren (een majoor en een kapitein); een onderofficier-toegevoegd die het personele en organisatorische deel voor het detachement verzorgt; en een onderofficier die gespecialiseerd is in het *Autonomic Logistics Information System* (ALIS). "Ik ben heel blij dat we deze mensen in ons detachement hebben, want ze zijn hard nodig om hier alles draaiende te houden", aldus de commandant.

Uitbesteed

Dat de *footprint* van het NODF-35 relatief klein is komt niet alleen omdat het is ondergebracht in het Amerikaanse squadron, maar ook omdat gereedstelling en onderhoud van de Nederlandse F-35's op Luke volledig zijn uitbesteed. Overste Van Woerden: "Personeel van Lockheed Martin zorgt voor de inzetbaarheid van onze toestellen. En dat doen ze fantastisch. Ze leveren voor onze kisten de hoogste *capability rate* van de hele vloot hier op Luke. Dat komt natuurlijk doordat onze kisten nieuw zijn, maar ook omdat die mannen enorm veel ervaring hebben met de F-35. Op de lijn zie je meteen het verschil: bij de Amerikaanse kisten staan mensen in camouflagepakken, bij die van ons zijn ze in het blauw gestoken. De *contractors* werken met hun 'eigen' vliegtuig. Drie mensen per kist, en dan twee *shifts*. Met acht vliegtuigen komen we straks uit op ruim vijftig man inclusief enkele supervisors. In tegenstelling tot de manier waarop we met de F-16 werken – met specialisten op gebied van *avionics*, wapentechniek enzovoort – zijn de specialisten in deze teams van drie man minimaal, ze zijn vooral *allrounders*. Voor ons is dit een nieuw concept, dat op dit moment goed werkt hier. De Noren en de Australiërs op Luke doen het ook zo. Het contract met Lockheed Martin loopt tot 2023. Er wordt wel bekeken of we het onderhoud daarna misschien zelf kunnen gaan doen, maar vooralsnog blijven we op dit spoor zitten."

"Onze twee technische officieren treden op als *Partner Maintenance Liaison* [PML]-officier. Zij zijn de spin in het web die de contacten onderhouden tussen ons en bijvoorbeeld de MLA [Militaire Luchtvaartautoriteit] en DMO [Defensie Materieel Organisatie] in Nederland, maar ook Lockheed Martin, het F-35 *Joint Program Office* [JPO] en andere partijen die betrokken zijn bij F-35-operaties."

Volle sterkte

Eigenlijk zou 308th FS sinds afgelopen najaar al



De komende twee jaar leidt de KLu in Arizona jonge vliegers via twee sporen op tot operationeel jachtvlieger: op de F-35 op Luke of op de F-16 op Tucson. Dat laatste gebeurt nog tot 2022 om de komende jaren voldoende F-16-vliegers te houden nu steeds meer ervaren vlieger converteren naar de F-35. Het 148th Fighter Squadron 'Kickin' Ass' vliegt vanaf Morris Air National Guard Base met tien Nederlandse F-16's, waaronder F-16BM J-067.

acht in plaats van de huidige zes Nederlandse F-35A's in de vloot hebben. Al in 2014 besloot de KLu dat beide testtoestellen die in 2013 zijn geleverd, na afloop van de F-35 *Operational Test and Evaluation* (OT&E) naar Luke zouden komen. De F-001 en F-002 vliegen – na een opleidingsperiode op Eglin AFB in Florida – sinds januari 2015 bij 323 Test and Evaluatie Squadron (TES) op Edwards AFB in Californië. Omdat het OT&E-programma uitloopt blijven ze daar langer nodig. Op dit moment is niet exact te zeggen wanneer ze beschikbaar komen voor het NODF-35, maar dat het medio 2020 wordt lijkt aannemelijk.

De eerste van zes nieuwe F-35's voor het NODF-35 (de F-003) arriveerde op 4 februari 2019. Dat toestel maakte op 21 februari ook de eerste trai-

ningsvlucht van een Nederlandse F-35A vanaf Luke. Ondertussen volgden tussen 7 februari en 19 maart 2019 ook de F-004 tot en met F-007. De F-008 werd op 10 mei rechtstreeks afgeleverd op Edwards om daar tijdelijk bij 323 TES te vliegen, voordat het toestel op 25 juli ook naar Luke kwam.

Momenteel bestaat de vloot van 308th FS nog uit vijftien F-35A's: zes Nederlandse en negen Amerikaanse. Als het squadron straks op volle sterkte is zijn dat er 24, want naast de twee extra kisten van de KLu komen er ook nog zeven van de Deense luchtmacht bij. "De eerste Denen komen hier in de zomer en hun kisten worden vanaf begin volgend jaar geleverd, waarmee ze dus exact twee jaar op ons achterlopen. We hebben straks dus drie landen in één squadron,

Gereedstelling en onderhoud van de Nederlandse F-35A's op Luke wordt verzorgd door ingehuurd personeel van Lockheed Martin, wat de burgerkleding van de crewchiefs verklaart.





Terwijl de student in de F-003 tijdens zijn eerste F-35-vlucht daalt richting de landingsbaan op Luke, blijft de instructeur in de F-008 in chase-positie op hoogte vliegen om de verrichtingen van de student te volgen. Op die manier maken ze meerdere naderingen achter elkaar.

net als dat het geval is bij het 62nd FS", aldus de detachementscommandant (DetCo).

Overigens is het niet zo dat Nederlandse vliegers alleen in KLu F-35's vliegen. "We vliegen binnen het squadron in elkaars kisten. Als je eenmaal in de cockpit zit merk je eigenlijk maar aan twee dingen of je in een Nederlandse of Amerikaanse F-35 zit", aldus de overste: "In die van ons zit een *drag chute switch* – ook al is de remparachutehouder bij ons niet gemonteerd – én je ziet het aan de kleding van de *crewchief* naast je."

Gemengde squadrons

De partnerlanden in het F-35-project die de A-versie van dit vijfde generatie jachtvliegtuig hebben besteld, leiden hun vliegers – in ieder geval initieel – op binnen het multinationale *Pilot Training Centre* (PTC) op Luke. Voor 62nd FS 'Spikes' geldt dat de vloot naast Amerikaanse F-35's bestaat uit zeven Noorse en twee Italiaanse toestellen. F-35A's van de Royal Australian Air Force (RAAF) zijn al sinds december 2014 ondergebracht bij het 61st FS 'Top Dogs'. Op dit moment zijn dat er nog vijf, maar vanaf januari 2021 leidt de RAAF alle F-35-vliegers in eigen land op bij No. 2

Operational Conversion Unit (OCU) op RAAF Base Williamtown in New South Wales. Bij het 63rd FS 'Panthers' tenslotte waren de eerste vier Turkse F-35A's ingedeeld. De VS-regering schorste Turkije op 17 juli 2019 echter uit het F-35-programma nadat dit land ondanks herhaalde waarschuwingen toch het Russische S-400 luchtafweersysteem liet afleveren. Vooruitlopend daarop werd de opleiding van Turkse F-35-vliegers op Luke in de eerste week van juni stopgezet. In afwachting van wat er gaat gebeuren staan de Turkse toestellen overigens nog op de *flightline* bij 63rd FS.

Landen die geen partner in het F-35-project zijn maar F-35A's 'van de plank' aanschaffen via het *Foreign Military Sales* (FMS)-programma zijn onder meer Israël, Japan en Zuid-Korea. Die hebben hun eerste vliegers laten opleiden binnen de 944th FW, een reservisteneenheid op Luke die vliegtuigen naar behoefte leent van de *active-duty* squadrons. Zodoende vlogen gedurende relatief korte tijd ook Japanse en Zuid-Koreaanse F-35A's vanaf Luke. Afgelopen oktober maakte Luke AFB bovendien bekend dat de basis is geselecteerd om vanaf 2023 de opleiding van Belgische F-35-vliegers te verzorgen, voor een periode van maximaal zeven jaar. Polen ten slotte gaat zijn eerste zes F-35A's vanaf 2024-2025 ook in de VS – zeer waarschijnlijk eveneens op Luke – inzetten voor opleiding.

De F-008 werd op 25 juli 2019 als laatste van zes nieuwe Nederlandse F-35A's toegevoegd aan de vloot van het 308th FS. Daarvoor vloog het toestel eerst tweeënhalve maand mee in het OT&E-programma op Edwards AFB. De F-001 en F-002 komen dit jaar ook naar Luke.



Transitiecursus

Omdat het 308th FS vanaf november geleidelijk werd opgebouwd, opereerde het aanvankelijk onder de vleugels van het 62nd FS. Toen ze in juni vorig jaar groot genoeg waren, gingen de 'Emerald Knights' over naar het splinternieuwe eigen gebouw. Rond die tijd hadden de eerste twee Nederlandse vliegers – waaronder dus overste Van Woerden – hun transitie- en aanvullende instructeursopleiding afgerond. Nog eens twee instructeurs begonnen in april en rondten

hun opleiding afgelopen najaar af. De eerste operationele KLu-vlieger die op Luke alleen de transitie cursus doorliep, keerde in oktober 2019 terug naar Vliegbasis Leeuwarden. Half februari kwamen daar nog eens twee bij. Ondertussen begon in januari een klas van zes Nederlandse vliegers aan de transitie. Twee van hen volgen aansluitend de instructeurs cursus en blijven op Luke, de andere vier gaan F-35 vliegen op Leeuwarden.

In de twee dagen voor het bezoek van Onze Luchtmacht maakten deze KLu-vliegers net hun eerste vlucht in een F-35. DetCo Van Woerden: "De opleiding die we op dit moment nog voornamelijk geven is de transitie cursus 2, of TX2, waarin we F-16-vliegers met minimaal 500 vlieguren in ongeveer vier en half maand omscholen op de F-35. Net als de andere cursussen begint die met zes weken theorie. Die wordt gecombineerd met zo'n vijftien vluchten in de simulator, waarin de student naast basisdingen elke noodprocedure wel een keer oefent. Daarna volgt zijn eerste vlucht in een F-35. Omdat er geen tweezitters zijn, vlieg je als instructeur in een tweede F-35 in *chase*-positie. Daarbij blijf je binnen een afstand van 1.000 voet [330 meter, red.]. Zo kun je precies zien of hij doet wat je gebriefd hebt en of hij zich aan de veilige marges houdt. In de opleiding gaat in principe aan elke vlucht een simvlucht vooraf. Het resultaat zie je terug tijdens die eerste vlucht. Ik hoefde gisteren vrij weinig instructie te geven omdat de student het al in de sim had geleerd. Natuurlijk zijn er altijd dingen die je niet in de sim kunt doen, die moeten in het echt. En soms ook juist andersom."

In een groot gebouw op Luke staan maar liefst twaalf simulatoren voor de F-35 opgesteld. "Die staan de hele dag te draaien. Je kunt ze ook aan elkaar linken en er zo hele mooie missies mee uitvoeren", aldus de DetCo. Majoor-vlieger Stefan, een van de vier inmiddels opgeleide KLu-instructeurs op Luke, vult hem aan: "We kunnen zoveel tijd doorbrengen in de simulator omdat die heel erg waarheidsgetrouw is. Je kunt gerust zeggen dat het een 1-op-1-kopie van de F-35 is, heel anders dan bij de F-16."

Cursusopbouw

De eerste vier vluchten in de TX2 staan in het teken van de basisvaardigheden: starten, landen, instrumentvliegen. Ook in de tactische missies die daarna volgen speelt de simulator een belangrijke rol, vertelt overste Van Woerden: "Elk type missie wordt voorafgegaan door een of meer tactische sim-sessies. In het *air-to-air*-gedeelte doen we eerst *Basic Fighter Manoeuvres* [BFM], gevolgd door lange-afstands-luchtgevechten, *Air Combat Manoeuvres* [ACM] en *Tactical Intercepts* [TI]. Daarna schakelen we over op *air-to-ground*. We beginnen met simpele *surface attack*-missies met gebruik van alle beschikbare sensoren, waarbij de student de kans krijgt wapens – een lasergestuurde GBU-12 en/of een GPS-gestuurde GBU-31 JDAM – af te werpen en bij gelegenheid met het boordkanon te vuren. Vervolgens komen *Close Air Support* [CAS] en *Suppression/Destruction of Enemy Air Defences* [SEAD/DEAD] aan de beurt. Dat laatste is natuurlijk nieuw in ons pakket en daarom ook wel moeilijk om te doen. Dus daar besteden we aardig wat missies en simulatoren aan. We sluiten af met *Offensive Counter Air* [OCA]. Dan worden het missies met luchtdreiging,



Tijdens de eerste echte F-35-vlucht in de transitie cursus van een operationele F-16-vlieger volgt de instructeur hem in chase-positie bij het indraaien voor een nadering op de secundaire landingsbaan van Luke, waarbij de student een low approach of doorstart maakt.



De F-005 maakt een doorstart op baan 03L. De foto laat zien dat Luke, aan de westelijke rand van de ruim 3,6 miljoen inwoners tellende agglomeratie rond Phoenix, tussen bergen ligt.

Terwijl de student in de F-005 doorstart, trekt de begeleidende instructeur – in dit geval vliegend in een Amerikaanse F-35A van het 308th FS – het landingsgestel weer in om binnen 1.000 voet van de student te kunnen blijven bij de volgende nadering. De Amerikaanse en Nederlandse vliegers binnen het squadron kunnen in elkaars vliegtuigen vliegen.





De F-005 maakte op 19 juli 2019 de eerste 500 vliegreuren van Nederlandse F-35's op Luke vol. Daarna volgden meer mijlpalen: 500 sorties op 16 september, 1.000 vliegreuren op 14 november en 1.000 sorties op 14 februari 2020. Dat laatste werd net binnen een jaar bereikt.

grond dreiging en dynamische doelen, een combinatie van wat eerder in de opleiding aan bod is gekomen."

De aansluitende instructeurscursus duurt zo'n tweeënhalve maand. Van Woerden: "Daarin is de focus veel meer op het vliegen en het gebruik van de simulator, omdat je alle theorie al hebt gehad in de transitiecursus. Je moet dan opeens 'op de punt vliegen', zoals dat heet. Je leert gedurende elf vluchten om de student – tijdens jouw opleiding is dat natuurlijk een instructeur – les te geven. Dat is een behoorlijk pittige opleiding waarin veel van je wordt verwacht. Dat mag ook wel, want daarna moet je ook de echt jonge mannen gaan opleiden."

Rechtstreeks vanaf Sheppard

Het 308th FS verzorgt straks naast de TX-cursussen en instructeursopleiding ook andere cursussen voor Nederlandse vliegers. Al die opleidingen zijn vastgelegd in de *Combined Wingman Syllabus* [CWS]. De CWS is geschreven door het *Air Education and Training Command* [AETC] van de US Air Force en is identiek voor vliegers

uit alle landen. Er staat per opleiding in omschreven wat de studenten moeten doen. "Vanaf augustus krijgen we hier ook jonge vliegers binnen die rechtstreeks van de jachtvliegopleiding op Sheppard [de ENJJPT, Euro-NATO Joint Jet Pilot Training, red.] komen. Die volgen de zogeheten *B-course*. Het opleiden van zo'n ab initio-vlieger kost ongeveer tweemaal zoveel tijd als bij een ervaren vlieger. Dat is ook logisch: zo iemand heeft meer tijd en aandacht nodig. Het kost overigens wel iets minder vliegreuren en tijd om een F-35-vlieger *mission ready* te maken dan een F-16-vlieger", aldus de NODF-35-commandant.

Majoor Stefan: "Ik ben heel benieuwd hoe het de jonge vliegers hier straks vergaat. De Amerikanen hebben inmiddels de eerste *B-course*-studenten uit Sheppard opgeleid. De eerste indrukken en de feedback zijn gelukkig goed. Maar dit vliegtuig is zó anders. En dan bedoel ik niet alleen het vliegen. Waar je in de F-16 vaak te weinig informatie van de wereld om je heen hebt, heb je dat in de F-35 eerder te veel. De uitdaging is hoe je iemand die nog nooit zo is

overspoeld met informatie, leert om in een tactische omgeving *up to speed* te komen. De huidige generatie heeft natuurlijk wel het voordeel dat ze in een andere omgeving zijn opgegroeid dan wij, die *high tech mindset* zit er al in. Alleen is deze kist vele malen geavanceerder dan een F-16. Dus die *kids* moeten wel écht aan de bak straks..."

Hard aanpotten

Commandant Van Woerden: "Tot slot gaan we ook nog kortere opleidingen verzorgen, voor vliegers die via een aantal missies gekwalificeerd worden om F-35 te vliegen, maar die tactisch niet – of niet volledig – inzetbaar zijn. De Luchtmacht heeft besloten om gelijktijdig een mix van alle opleidingen te verzorgen. Een korte cursus kost veel minder vliegreuren dan een transitiecursus, en een B-course juist veel meer. Op basis van de behoeften van de Luchtmacht maken we die puzzel. Dat bepaalt ook in hoge mate de *output* die wij kunnen leveren: dat zal dus per jaar verschillen." Stefan vult aan: "De syllabus ligt vast, maar we proberen af en toe wel extra vluchten toe te voegen als het schema dat toelaat. Zo kunnen we ook de vliegers in de korte cursussen met zoveel mogelijk bagage naar Nederland terugsturen."

Volgens majoor Stefan is het hard aanpotten op Luke: "Het tempo ligt bijzonder hoog hier. Voor studenten, maar ook voor instructeurs. Het is heel fascinerend om in een 'systeem' rond te vliegen dat voortdurend verandert. Niet alleen de software, ook de boekwerken veranderen elke zes maanden. Tactieken wijzigen voortdurend. Daarin heeft de Amerikaanse *Weapons School* natuurlijk een grote rol: die kunnen het ene jaar A zeggen, maar er dan achter komen dat B toch beter is. Dat nemen wij dan weer over. Dus wat ik nu iemand leer, moet ik over een half jaar misschien enigszins aanpassen. Dat vraagt veel energie van ons als instructeur, je moet er voortdurend blijven. Dat moest al in de F-16, maar is nu nog erger."

Software upgrades

Instructeur Stefan noemt de F-35 de 'nieuwe tool in de tool box'. "Omdat we hier onder Amerikaanse vleugels zitten krijgen we veel mee. We kijken echt in de keuken van de grote broer. En het is waanzinnig wat je met dit toestel kunt. We zitten nu in een fase waarin het vliegtuig nog

De Nederlandse F-35's staan in de systemen op Luke onder de Amerikaanse (FMS-)registraties. De laatste vier cijfers daarvan staan op de rechter neuswieldeur. Bij de F-004 op de foto is dat 5303 (FMS 17-5303).



Aan het begin van de transitiecursus is het voor F-16-vliegers wennen aan zaken die bij de F-35 anders zijn, waaronder de boog van het canopy frame en een andere helm, g-broek en life support gear.





De F-003 taxiëert naar de startbaan op Luke AFB. Dit toestel maakte op 15 december 2018 zijn eerste vlucht vanaf de Lockheed Martin-productielocatie op Fort Worth, Texas, beleefde op 30 januari 2019 zijn officiële roll out en kwam op 4 februari vorig jaar als eerste naar Luke. Op de linker neuswieldeur is de naam van NODF-35-commandant Van Woerden aangebracht.

niet voor de volle honderd procent doet wat hij moet doen. We hebben dan ook continu te maken met verbeteringen, waardoor hij straks helemaal gaat doen wat in de brochure staat.”

De software van de F-35 krijgt elke zes maanden een *upgrade*. In het ontwikkelingstraject werd de eerste versie die alle software bevatte voor *full warfighting capability* aangeduid als Block 3F. Die is inmiddels weer doorontwikkeld. Overste Van Woerden: “Onze huidige softwareversie is Block 30 met productietape 02.04, oftewel 30P02.04. Naar verwachting gaan we binnenkort over op 30P04.012. Het gaat trouwens om kleine verschillen per productietape. In dit geval is het voornamelijk dat het *Automatic Ground Collision Avoidance System* [AGCAS] erbij

is gekomen. Als een kist bepaalt dat jij in een manoeuvre komt waarbij je potentieel contact met de grond kan gaan maken, herstelt hij dat automatisch. Dat kennen we al uit nieuwere versies van Amerikaanse F-16's en voeren ze nu ook door in de F-35.”

De DetCo vervolgt: “We vliegen weliswaar met dezelfde software, maar die is wel specifiek voor elk land geschreven. Dat bepaalt in hoge mate welke data worden geladen in de *Portable Memory Devices* [PMD's], de *data cartridges* waarmee we vliegen. Je kunt je voorstellen dat het complexer wordt met alle benodigde crypto en software die nodig is als je meer dan die drie landen in één squadron stopt. Want ondanks dat dit toestel *joint* is, zijn het wel soevereine data

die in onze kisten gaan en er weer uit komen.”

Indrukwekkend

Op de vraag wat een F-16-vlieger kan verwachten als hij de overstap naar de F-35 maakt, antwoordt de DetCo: “Omdat de fabrikant dezelfde is, is de filosofie ook grotendeels gelijk. Maar de F-35 vliegt anders, is groter en zwaarder en kan bijvoorbeeld ook meer *Angle of Attack* [AoA] hebben. Je moet ook wennen aan de *canopy*-boog, de nieuwe helm en andere g-broek. Ook het *life support gear* is anders: je hebt geen harnas meer, alles zit in de schietstoel. In het begin van mijn transitie vond ik al dat nieuwe erg indrukwekkend, na een tijdje voelde ik me veel comfortabeler. Maar het grootste verschil is de enorme *situational awareness* die je hebt. De opleiding is zo opgezet dat je geleidelijk de kans krijgt om te ontdekken welke gigantische hoeveelheid mogelijkheden het toestel biedt dankzij de zeer geavanceerde sensoren. Dat is en blijft heel interessant.”

Vooruitkijkend zegt luitenant-kolonel Van Woerden: “Als we straks de F-001 en F-002 erbij hebben, kunnen we ook meer vliegers gaan opleiden. Want het aantal *slots* dat je voor je studenten krijgt is afhankelijk van het aantal kisten dat je levert. Die twee kisten worden eerst op dezelfde productietape-standaard gezet als die hier, want ze vliegen nu nog met een testtape voor de OT&E. Ik verwacht dat we voorlopig met acht toestellen blijven vliegen op Luke. Vanwege de dynamische situatie bij de Luchtmacht rond het aantal op te leiden vliegers, maar ook omdat Defensie meer F-35's koopt dan de 37 die eerder waren voorzien. Want een grotere vloot heeft ook direct invloed op het aantal benodigde vliegers en dus het aantal opleidingsplaatsen hier.” Om eraan toe te voegen: “Ik denk dat wij hier nog heel lang moeten willen en blijven zitten voor onze opleiding.”

Naast de opleidingssorties voeren de instructeurs ook andere missies uit om geoefend te blijven. Deze Nederlandse F-35A keert in de laatste week van februari terug met een eveneens op Luke gebaseerde F-16D van het 309th FS 'Wild Ducks' na een missie tijdens *Haboob Havoc*, een jaarlijks terugkerende, op Luke gehouden competitie voor jachtvliegers



SAAB DRAKEN



In 1968 werd Denemarken Saabs eerste exportklant met een order voor twee squadrons van de speciaal ontwikkelde Saab 35XD (Export Denmark) versie. De order bestond uit 20 F-35 jachtbommenwerpers, 20 RF-35 fotoverkenners en zes TF-35 operationele trainers, later uitgebreid met vijf extra TF-35's.

door Willem Helfferich

Omdat de nadruk bij de Drakens voor de Deense luchtmacht (*Flyvevåbnet*) lag op het aanval van gronddoelen en niet op luchtverdediging, waren er grote verschil-

len tussen de Zweedse en Deense Drakens. Zo waren de vleugels van de laatste verstevigd om zwaardere ladingen mee te kunnen nemen en meer brandstof. Maximum startgewicht was verhoogd van 12 ton bij de J 35F naar 16 ton bij de XD. Daarmee was het de zwaarste Draken van alle versies. De motor was dezelfde als bij de Filip: RM6C. Veel systemen zoals TACAN, IFF en RWR werden aangepast aan de NAVO-standaard en de radar werd vervangen door het BT-9 bomvizier en de Saab 05XDT missiecomputer. Ook werd een vanghaak geïnstalleerd. Als bewapening waren twee 30mm Aden kanonnen ingebouwd en konden diverse bommen worden meegevoerd, net als LAU-3/A gondels met 19 stuks 2.75 inch FFAR ongeleide raketten. In latere jaren zouden diverse systemen worden vervangen of gemoderniseerd. De inbouw van een Ferranti laserafstandsmeter medio jaren tachtig wijzigde de neus van de F-35 en TF-35,

terwijl bij de RF-35 de voorste camera werd vervangen door de afstandsmeter.

F-35

Alle F-35's werden vanaf 1970 geleverd aan Eskadrille 725 op Karup, ter vervanging van de North American F-100D/F Super Sabre. Ze vloegen bij deze eenheid tot 31 december 1991, toen Esk 725 werd opgeheven.

RF-35

De Deense fotoverkenner werd uitgerust met Britse Vinten 360/140A camera's in plaats van de Franse Omera. Ze waren eerder gebruikt in de RF-84F. De RF-35 was ook volledig uitgerust voor het aanval van gronddoelen, inclusief de twee Aden-kanonnen, die bij de Zweedse versie waren vervangen door camera's.

Alle RF-35's werden vanaf 1971 geleverd aan Eskadrille 729 op Karup waar ze de RF-84F



Alle Saab Draken F-35 jachtbommenwerpers voor de Deense luchtmacht werden geleverd aan Eskadrille 725 op de vliegbasis Karup, ter vervanging van de F-100D/F Super Sabres. Van 12 tot 21 april 1988 waren vier F-35's en een TF-35 van het squadron aanwezig op de Vliegbasis Gilze-Rijen in het kader van een squadron-exchange met 316 (NF-5) Squadron. Er werden onder meer lokale air combat missies gevlogen. [Foto's: WFH]

Thunderflash vervangen. Ze vlogen bij deze eenheid tot 31 december 1993, toen Esk 729 werd opgeheven.

TF-35

Anders dan de Zweedse tweezitter kon de Deense trainer volledig operationeel worden ingezet. Om ruimte maken voor de extra stoel en gewicht te besparen was de intern mee te voeren brandstof verkleind en was het linker kanon verwijderd. De TF-35's kwamen in twee batches van zes (vanaf 1971) en vijf (vanaf 1976) en werden verdeeld over de twee Draken-squadrons op Karup.

Drakens van de Ilmavoimat

35S

In 1970 tekende Finland een contract voor de levering van 12 Saab XS (*Export Suomi*) all-weather luchtverdedigingsjagers, te leveren vanaf 1974. Op basis van het ontwerp van de 35XD en de avionica en het wapensysteem van de J 35F-2. De motor was de RM6C met een stuwkracht van 7750 kg. Saab leverde de componenten aan Valmet Oy in Halli die de toestellen assembleerde. De Ilmavoimat, de Finse luchtmacht, duidde de toestellen aan met Draken 35S. De in Zweden in licentie gebouwde Rb27 en Rb28 Falcon en Rb24 Sidewinder raketten vormden de bewapening, naast één ingebouwd 30mm Aden-kanon. Bij-

zonder was dat ook de Vympel R-13M (Advanced Atoll AA-2D), het Russische equivalent van de Amerikaanse Sidewinder, kon worden meegevoerd, die waren aangekocht voor de MiG-21's van de Ilmavoimat.

Alle 35S Drakens werden geleverd aan Hävitäjälentolaivue (HävLLv) 11 op de boven de Poolcirkel gelegen vliegbasis Rovaniemi, waar ze bleven tot de uitdienststelling in 2000.

35BS

Naast de aankoop van nieuwe 35XS Drakens kreeg Finland de gelegenheid zes ex-Flygvapnet J 35B Drakens te leasen. De bedoeling was ze voor de opleiding te gebruiken in afwachting van de levering van de nieuwe Drakens en daar-



De RF-35 fotoverkenner verving de RF-84F Thunderflash bij Eskadrille 729 op Karup. De eerste jaren vlogen ze in een matte groene verf die snel verweerde. Deze RF-35 komt in het kader van de beroemde NAVO-verkenningsoefening 'Royal Flush' in september 1974 landen op de Noord-Duitse vliegbasis Leck.

na terug te geven. Daarom waren de meeste Zweedse systemen verwijderd, waaronder de radar en het navigatiesysteem. Wel beschikten ze over de twee 30mm Aden-kanonnen. Ze werden aangeduid met 35BS. In de zomer van 1972 werden ze geleverd. In 1975 werden ze echter toch aangekocht, samen met zes ex-Flygvapnet J 35F's en drie SK 35C's.

Ook de 35BS Drakens werden geleverd aan HävLLv 11.

Met de levering van de F-18 Hornet in 1995 begon de Ilmavoimat zijn Drakens uit dienst te nemen. De eersten waren de 35BS Drakens. De Draken was populair bij de Finse vliegers en er werd zeer veilig mee gevlogen: slechts één toestel is verloren gegaan.

35FS

Onder de aanduiding 35FS werden door de Finse luchtmacht 24 tweedehands J 35F-1 Drakens aangekocht, waaronder de al genoemde zes in 1975 en 18 stuks in 1984-86. Het Zweedse navigatiesysteem en IFF werden verwijderd en vervangen door de systemen die ook in de andere Finse Drakens werden gebruikt. De toestellen werden verdeeld over de twee Finse Draken-squadrons HävLLv 11 op Rovaniemi en HävLLv 21 te Tampere. Iedere HävLLv had vier vluchten, waarvan er twee ieder over acht tot tien Drakens beschikten. Het type bleef in dienst tot het jaar 2000.

De tweede exportklant voor de Draken was de Finse luchtmacht. Zes ex-Flygvapnet J 35B Drakens werden onder de aanduiding 35BS geleverd aan Hävittäjälentolaivue (HävLLv) 11 op het boven de Poolcirkel gelegen Rovaniemi.





Alle twaalf 35S Drakens werden ook geleverd aan HävLLv 11 op de vliegbasis Rovaniemi, waar ze bleven tot de uitdienststelling in 2000. De naam 'Kake' is een verwijzing naar wijlen luitenant-generaal Kauko Pöyhönen die een belangrijke rol heeft gespeeld in het Finse Draken-project.

35CS

Naast de al genoemde drie ex-Zweedse SK 35C's die vanaf 1976 werden geleverd, werden er in 1984 nog eens twee ontvangen. Ze werden door de Ilmavoimat aangeduid met 35CS. Hoewel alle cockpitinstrumenten werden gestandaardiseerd met de rest van de vloot, bleef de 35CS ook in Finse dienst een pure trainer, zonder radar, kanonnen of wapenpylons. Ze vloegen bij HävLLv 11 op Rovaniemi en HävLLv 21 te Tampere tot de Draken in 2000 uit dienst werd genomen.

Luftstreitkräfte 350E

De vierde en laatste gebruiker van de Draken was de *Österreichische Luftstreitkräfte*. Op 21 mei 1985 werd het contract getekend voor de aankoop van 24 opgeknapte en gemodificeerde ex-Flygvapnet J 35D Drakens. De van stijlen voorziene cockpitkap van de David werd vervangen door het type dat ook door de J 35F werd gebruikt en een beter zicht bood. De eerste 350E werd geleverd op 25 juni 1987.

Net als voor de luchtmachten van Denemarken en Finland verzorgde de Flygvapnet een uitgebreid trainingsprogramma ten behoeve van de omscholing van vliegers en technici, bij F10 te Ängelholm. Er werd zelfs op 1 oktober 1985 een aparte *Österrike Division* bij F10 opgericht dat vanaf juli 1987 over acht 350E Drakens zou gaan beschikken. In de zomer van 1989 was de omscholing compleet en verlieten de laatste Drakens de Zweedse basis.

De 350E Drakens werden in Oostenrijk verdeeld over twee Staffeln van het z.g. *Überwachungsschwader*. Het eerste Staffel was gestationeerd op Zeltweg en het tweede op Graz-Thalerhof. Omdat Oostenrijk nimmer tweezitters kocht,

bleef de omscholing in Zweden op de SK 35C plaatsvinden.

De eerste jaren mochten de Oostenrijkse Drakens slechts met de twee kanonnen worden bewapend, uitvloeisel van het vredesverdrag getekend aan het eind van de Tweede Wereldoorlog. Met de opheffing van de Sovjet-Unie werden de eisen verzacht en vanaf 1993 mochten de Luftstreitkräfte ook AIM-9P3 (later ook *all aspect* -9P5) Sidewinders meevoeren.

Eind december 2005 werd de Draken ook in Oostenrijk uit dienst genomen, waarmee het operationele leven van de Draken voor altijd voorbij was.

Bron:

Saab 35 Draken, the ultimate portfolio. Nordic Airpower #6. Photography by Jan Jørgensen & friends.



De vierde en laatste gebruiker van de Draken was de *Österreichische Luftstreitkräfte*. Er werden 24 opgeknapte en gemodificeerde ex-Flygvapnet J 35D Drakens onder de aanduiding 350E overgenomen. Eind december 2005 werd de Draken in Oostenrijk uit dienst genomen, waarmee het operationele leven van de Draken voor altijd voorbij was.



De fixed-wing vliegeropleiding op de vliegbasis Zadar-Zemunik

KROATISCHE TRAINERS



Op de Kroatische vliegbasis Zadar-Zemunik heerst al vroeg in de ochtend een enorme bedrijvigheid. Zlin-242L's en PC-9M's worden uit de hangaars naar buiten gesleept terwijl leerlingen en instructeurs de laatste details doornemen voor hun trainingsvlucht. Het mooie weer in deze regio maakt de vliegbasis Zadar-Zemunik bij uitstek geschikt als trainingscentrum voor de Kroatische Luchtmacht. Onze Luchtmacht kreeg een exclusief kijkje in de keuken van het Fixed-Wing Squadron en mocht meevliegen tijdens de trainingsmissies.

door Martin Scharenborg

en Ramon Wenink

Reeds lang voordat Kroatië onafhankelijk werd van Joegoslavië, fungeerde de vliegbasis Zadar-Zemunik al als trainingscentrum voor de Joegoslavische luchtmacht waarbij verschillende eenheden gebruik maakten van de Soko G-2 Galeb, Soko G-4 Super Galeb, UTVA-75, Antonov An-2 en de Aérospatiale SA341 Gazelle helikopter. Het uitroepen van de onafhankelijkheid in 1991 en de internationale erkenning daarvan in 1992, leidde tot de terug-

De Kroatische Luchtmacht is naarstig op zoek naar een geschikte lead-In trainer voor de nieuwste generatie jachtvliegtuigen. Alhoewel de PC-9M nog prima voldoet voor Phase II & Phase III training, wil men een toestel met HUD en HOTAS om de overgang naar de nieuwe fighter te vergemakkelijken en daardoor kostbare trainingstijd in het operationele squadron te besparen. Op de foto een formatie PC-9M's ten noorden van Zadar. [Foto's: Martin Scharenborg & Ramon Wenink]

trekking van het merendeel van de Joegoslavische troepen en militair materieel op Kroatisch grondgebied. In sommige gebieden van Kroatië was er echter nog steeds een Servische meer-

derheid en militanten bleven tot 1995 strijden voor de onafhankelijke republiek Krajina.

Aerobatic Team Krila Oluje is een graag geziene gast op airshows.



Omdat niemand zonder vrienden kan



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



Onze
LUCHTMACHT





CH-47D Chinook van 298 Squadron in jubileumbeschildering.

Foto: Willem Helfferich



2020: 75 jaar 298 Squadron

“Dit waren gekke tijden! Ik startte mijn vliegeropleiding in 1992 toen we nog steeds in oorlog waren. Omdat de Joegoslaven ook alle trainingstoestellen hadden teruggetrokken, waren we gedwongen nieuwe toestellen te kopen of te lenen van vliegclubs. Dit waren met name UTVA-75's en Antonov 2's. Sommige hiervan werden in camouflagekleuren beschilderd en voorzien van *hardpoints* om bommen te kunnen meevoeren. 's Nachts werden dan deze toestellen gebruikt door onze instructeurs om de vijand te bestoken. Met name de Antonov 2's werden veelvuldig 's nachts ingezet vanwege de linnen bespanning waardoor het type op de radar vaak voor een zwerm vogels werd aanzien en het ongestoord 'boilerbommen' kon afgooien”, aldus luitenant-kolonel Željko Hara-pin [45], sinds 2014 commandant van het *Fixed-Wing Squadron* met 2.500 vlieguren op UTVA-75, Zlin-242L en PC-9M.

Na de oorlog

Na het beëindigen van de oorlog in 1995 startte de eenheid met 12 UTVA-75 toestellen. In 1996 werden drie Pilatus PC-9A toestellen overgenomen van de Australische luchtmacht en later omgebouwd tot PC-9M, aangevuld met 17 gloednieuwe PC-9M's rechtstreeks van de Pilatus-fabriek in 1997. In 2007 werden een vijftal nieuwe Zlin-242L toestellen aangeschaft ter vervanging van de overgebleven UTVA-75's. Vandaag de dag bestaat de eenheid uit vier zogenoemde *flights*, drie onderhoudspelotons, 24 piloten waarvan 19 *Qualified Instructor Pilots [QFI]*, en 50 onderhouds- en logistiek personeel. Tevens beschikt de eenheid over een PC-9M *Procedure Simulator*.

Intensief trainingsprogramma

Aspirant piloten voor de Kroatische luchtmacht worden op Zadar-Zemunik op de Zlin-242L gescreend of ze aanleg hebben om piloot te worden. Na deze zogenoemde *Screening Phase* gaat de student ruim twee jaar naar de universiteit van Zagreb voor theoretische training alvorens weer terug te keren bij het *Fixed-Wing Squadron* om te starten met de *Basic Training* ofwel *Phase I*. In deze fase maakt de student ruim 56 vlieguren op de Zlin-242L bestaande uit de volgende segmenten: *Contact* [Basic & Aerobatic Flying], VFR-navigatie en formatievliegen. Elk segment wordt afzonderlijk geëxamineerd. Na afloop van deze fase heeft de instructeur voldoende informatie verzameld over het kunnen van de student, zodat een keuze kan worden gemaakt of hij/zij doorgaat op *fixed-wing* of de helikopteropleiding gaat volgen op de Bell 206. Blijft de student op *fixed-wing* dan gaat hij over naar *Phase II* op de PC-9. Deze fase staat voornamelijk in het teken van navigatie en instrumentvliegen. In deze periode maakt de student 124 vlieguren waarbij de nadruk ligt op: *Contact*, VFR-navigatie, Instrumentvliegen, *Contact/Night*, VFR/Night en formatievliegen. Bij het goed hebben doorlopen van deze fase gaat de student door naar de laatste fase: *Phase III*. Deze fase wordt ook wel de Tactische Fase genoemd en is bedoeld om de studenten voor te bereiden op de overgang naar de MiG-21Bis Fishbed. Deze fase bestaat uit: *Tactical Formation*, *Tactical Air-to-Ground*, *Tactical Air-to-Air* en *Verification/Recce*. Gedurende deze fase wordt er bijna 56 uur gevlogen en afgesloten met twee speciaal samengestelde tactische missies waarin alle



De Kroatische luchtmacht kocht in 2007 vijf gloednieuwe Zlin-242L's. Zij vervingen de UTVA-75 bij het *Fixed-Wing Squadron* en verzorgen de screening en de Phase I training van nieuwe studenten op de vliegbasis Zadar-Zemunik.

geleerde segmenten aan bod komen. Na het doorlopen van alle drie trainingsfases heeft de student ruim 245 vlieguren gemaakt gedurende 474 vluchten en ontvangt hij/zij de felbegeerde *Pilot-Wings* en volgt overplaatsing naar het MiG-21 squadron, Het brandbestrijdingssquadron of de student blijft in het *Fixed-Wing Squadron* om zelf ook instructeur te worden.

Niet alleen maar trainen

De belangrijkste taak van de eenheid is het geven van *Basic*, *Advanced* en *Tactical Training*. Neven taken van het squadron zijn onder andere het ondersteunen van de *Fire Fighting Task Group* door middel van verkenningsvluchten en het ondersteunen van de Kustwacht. “We hebben 24 uur per dag twee PC-9's op standby staan om patrouillevluchten uit te voeren. Wij speuren naar milieuvervuiling zoals: dum-

pingen, olie lekkages maar ook illegale visserij binnen onze economische 12-mijls zone. Wij kunnen snel ter plekke zijn, veel sneller en goedkoper dan een patrouilleschip. Dit kunnen vaak hele uitdagende missies zijn door de hoge golven en harde wind omdat we laag moeten vliegen om de registraties van de betreffende schepen te kunnen lezen en fotograferen. Ook staan wij regelmatig paraat om als oefendoel te dienen voor luchtverdedigingseenheden op de grond maar ook als onderscheppingsdoel van de MiG-21's op Zagreb. Ondanks dat onze PC-9's niet bewapend kunnen worden, spelen we steeds vaker mee in gemeenschappelijke nationale oefeningen waarin wij de *COIN- [Counter-Insurgency]* of *CAS-rol* toebedeeld krijgen waarbij we gesimuleerd doelen aanvallen, zoals schepen en tanks, in nauwe samenwerking met *JTAC's [Joint Terminal Attack Controllers]*, aldus

Kapitein Darko Belancic (36) is instructeur en teamleider van Krila Oluje met 1900 vlieguren ervaring op UTVA-75 en PC-9M. Hij is hier te zien na een gezamenlijke vlucht met kapitein Mattia Bortoluzzi van de Frecce Tricolori in april vorig jaar op Zadar.





Op 11 juli jongstleden bereikte de Kroatische PC-9M vloot haar 60.000ste vlieguur. In 2015 werd het 50.000ste vlieguur bereikt en ter gelegenheid daarvan werd het toestel met nummer '059' voorzien van een speciale beschildering.

luitenant-kolonel Harapin.

Krila Oluje

Wellicht de meest bekende ambassadeur van de Kroatische luchtmacht is het *Aerobatic Team Krila Oluje* [*Wings of Storm*] genaamd naar één van de belangrijkste veldslagen in de onafhankelijkheidsoorlog. Het *Fixed-Wing Squadron* levert piloten en toestellen voor dit team dat in 2004 werd opgericht en in 2005 haar eerste officiële optreden gaf. Kapitein Darko Belancic [36] is instructeur en teamleider van *Krila Oluje* met ruim 1900 vlieguur ervaring op UTVA-75 en PC-9M. "De PC-9M is zeer geschikt voor het trainen van studenten, omdat het een uiterst betrouwbaar, stabiel en stil platform is. Een nadeel voor het opereren met dit toestel in een team is dat het voor het publiek wat minder aantrekkelijk is omdat het geen lawaai maakt, niet zo snel gaat als een straaljager en we bovendien geen *smokepods* kunnen meevoeren. We begrijpen dat het doorsneepubliek niet zozeer op de technieken let, dus hebben we ons programma er een beetje op aangepast. Waar in een team normaal gesproken de *Stall-Turn* met één toestel wordt gevolgd, doen wij dat met twee toestellen. Een *Spin*? Wij doen dat in formatie! Een *Tail-Slide*? Wij doen dat met drie toestellen tegelijk!", verduidelijkt kapitein Darko Belancic trots. "We putten tevens inspiratie uit de *displays* van andere teams en dan met name teams die met toestellen vliegen die vergelijkbaar zijn met de onze. Zo lijkt het programma van het Braziliaanse *Aerobatic Team Esquadilha da Fumaca* veel op het onze. We hebben een paar onderdelen overgenomen, aangepast of verbeterd. Het is eigenlijk een doorlopend proces van kijken en nieuwe ideeën opdoen, aldus kapitein Belancic.

Internationale samenwerking

"We onderhouden nauw contact met bijna alle Pilatus PC-7/9 gebruikers in Europa. Vooral met de Oostenrijkse luchtmacht en hun PC-7's en de Sloveense luchtmacht met hun PC-9M's oefenen we veel samen op het gebied van CAS.

Deze CAS-training is perfect voor studenten bij ons die de overstap gaan maken op de MiG-21. Van 2014 tot en met 2018 hebben we ook 38 piloten van de luchtmacht van Oman getraind op de PC-9M. Zij ontvingen de *Phase II-training*. Deze training was voor hen op maat gemaakt om de overgang te versoepelen op andere types binnen hun luchtmacht. Dit was een bijzondere uitdaging voor ons omdat we slechts twee weken van te voren hoorden dat zij zouden komen en de hele syllabus vertaald moest worden in het Engels, terwijl op hetzelfde moment zes ervaren instructeurs naar Qatar waren met *Krila Oluje*! In 2018 volgden een aantal Hongaarse studenten en instructeurs de *Phase I* opleiding op de Zlin 242L. Een andere mogelijk zeer interessante uitdaging is samenwerking met de Bulgaarse luchtmacht. Ook zij gebruiken de PC-9 en zij waren recentelijk bij ons te gast om informatie in te winnen voor het opzetten van een *Flying Training Center* vergelijkbaar met het onze. Andere samenwerkingen sluiten we in de toekomst niet uit", verduidelijkt luitenant-kolonel Harapin.

Next Generation Trainer

Met de naderende uitfasering van de MiG-21 binnen de Kroatische luchtmacht wordt er ook al zijdelings gekeken naar een eventuele opvolger voor de PC-9 als *Lead-In-Trainer*. "Moeten we een *jet* aanschaffen of weer een *turboprop*? Upgraden we onze PC-9's of kopen we een geupgrade Albatros, Aermacchi, AT-6 Wolverine of de gloednieuwe PC-21? Dit zijn allemaal vragen die ons bezig houden. De PC-9 is een uitstekend toestel en voldoet prima als overgangstrainer naar de MiG-21, maar voor de nieuwste generatie jachtvliegtuigen hebben we toch echt een andere trainer nodig omdat we onder andere geen HUD [*Head-Up Display*] en HOTAS [*Hands On Throttle And Stick*] hebben. Hierdoor zou er extra training binnen het operationele squadron noodzakelijk zijn om de nieuwe piloot aan alle systemen te laten wennen. Het zou daarom veel efficiënter zijn als we dit allemaal al konden doen binnen het *Fixed-Wing Squadron*. Er werd

mij dan ook gevraagd: 'Wat hebben jullie nodig voor een zo efficiënt mogelijk training van onze toekomstige piloten?' Ik koppelde terug dat als we de F-16 zouden aanschaffen, dan moeten dezelfde systemen en *software* ook in onze nieuwe trainer zitten. Kiezen we de JAS 39 Gripen; dan moet dezelfde *software* en *cockpit layout* in onze nieuwe trainer zitten!" onderstreept overste Željko Harapin. "Persoonlijk vind ik de PC-9 een fantastisch vliegtuig. Het is heel basic en zeer geschikt voor onze huidige Phase II en Phase III opleiding. Als we in de toekomst de PC-21 zouden aanschaffen dan zouden de studenten overweldigd zijn wanneer ze overstappen van de Zlin 242L naar de PC-21 vanwege de vele instrumenten en displays maar ook dit is uiteraard een kwestie van wennen. Wat ik echter wel mis als *Display-Pilot* in de PC-9 is het *Auto-Rudder* systeem waardoor ik veel moet corrigeren tijdens de *display*", voegt Darko toe.

Indrukwekkend curriculum

Met de op handen zijnde veranderingen binnen de Kroatische luchtmacht en om kosten te besparen heeft de Kroatische luchtmacht de drie oudste PC-9's verkocht aan EIS Aircraft GmbH in Duitsland. Naast deze voormalige Australische luchtmacht PC-9's wil de Kroatische luchtmacht nog drie extra toestellen verkopen zodat er een squadronsterkte overblijft van 14 toestellen. "Met de huidige studentenaanwas en met het oog op de *Next Generation Fighter* is dit aantal meer dan voldoende", verduidelijkt luitenant-kolonel Harapin.

Sinds 1994 heeft het *Fixed-Wing Squadron* op Zadar maar liefst 145 Kroatische piloten opgeleid en zij heeft op dit moment 13 studenten in opleiding. Met de UTVA-75 werden tot aan de uitfasering van dit type in 2007 16.800 vlieguuren gemaakt. Zijn opvolger, de Zlin 242L, maakte sinds 2007 5770 vlieguur en de PC-9M bereikte op 11 juli 2019 een mijlpaal door het klokken van het 60.000ste vlieguur.



Houten 'beauty's' openen deuren

EEN LEVEN LANG MODELBOUWEN



In 1956 deed de F-84F Thunderstreak zijn intrede bij de Koninklijke Luchtmacht. Het leek Henk geweldig om van deze jachtbommenwerper een schaalmodel te bouwen. Probleem was echter, net als bij de bouw van het Thunderjet-model, dat er vrijwel geen beeld- of tekenmateriaal voorhanden was. Dus schreef Blouw een brief aan Republic, de fabrikant van de Thunderstreak, waarin hij vroeg om modelbouwgegevens van hun product. Ruim twee maanden later kreeg hij vanuit Amerika uitgebreide informatie toegestuurd met prachtige foto's en tekeningen. Via de KNVvL kreeg hij ook van Luchtmacht Voorlichting een paar schitterende foto's van Nederlandse Thunderstreaks.

door Gerrit Boxem

Met zoveel informatie kon hij beginnen aan het 1/30 schaalmodel van de 'Streak', vervaardigd van gestoomd beukenhout. De wielen voor het landingsgestel kocht hij bij een speelgoedwinkel in Groningen. Gewapend met een schuifmaat en een kniptangetje stapte hij de zaak binnen en zocht naar een autootje

Op vrijdagmiddag 20 mei 1960 fotografeerde Henk Blouw deze F-86K in kleur op de Vliegbasis Twenthe. Het is één van de weinige kleuropnames van de 'Kaastrager'. [Henk Blouw]

met, qua vorm en grootte, geschikte wielen. Dat stuk speelgoed kocht hij dan, waarna hij ter plekke de asjes doormidden knipte en alleen de wielen meenam, de winkelfuffrouw met het autootje en een verbaasd gezicht

achterlatend. Die eerste Thunderstreaks van de KLu hadden een aluminium uiterlijk en dus kocht Blouw, omdat modelzaken in die tijd nog niet bestonden, een potje aluminiumverf bij de fietsenmaker. Henk Blouw: "Schilderen

Met behulp van de op Twenthe verkregen gegevens en foto's maakte Blouw van beukenhout afgebeeld F-86K-model in de schaal 1/30. [Gerrit Boxem]



was nooit mijn sterkste kant. Verf was in feite mijn grootste vijand en is dat altijd gebleven. Als ik een pot verf wilde openen was het net of de inhoud al agressief begon te worden. Het deksel was er nog maar nauwelijks af of ik zat al onder." Toch moest het model van de Thunderstreak beschilderd worden. Het werd geen vakwerk, maar toch verliep het kwasten nog vrij redelijk. Toen het model enige tijd later op de Vliegbasis Leeuwarden werd geëxposeerd reageerden de KLu-mensen ter plekke onverwacht enthousiast. Het model van de F-84F zag er net zo vlekkerig uit als een echte Streak, zo schamperden de Friese Hunter-gebruikers.

Volop keus

Eind jaren vijftig, begin jaren zestig had Henk Blouw volop keus wat betreft het thema dat hij had gekozen voor zijn modelbouw: 'De naoorlogse straalvliegtuigen van de Nederlandse luchtmacht'. In die periode vloog de KLu namelijk met niet minder dan acht verschillende typen straalvliegtuigen, zowel jagers als trainers. Tot 1960 had hij er drie gebouwd en over een vierde had hij al wel nagedacht, maar om die te kunnen bouwen ontbrak het hem nog aan voldoende gegevens. Het was de North American F-86K Sabre, in Luchtmachtkringen ook wel 'Kaasjager' genoemd. Op de Vliegbasis Twenthe stonden inmiddels 56 van deze *All Weather Fighters*. Als hij daar nou eens een kijkje zou kunnen nemen... En dat lukte! Hij wist de KLu zover te krijgen dat ze hem uitnodigden om op de Twentse vliegbasis de F-86K van dichtbij te komen opmeten en fotograferen. Op vrijdagmiddag 20 mei 1960 reed Henk met de auto richting Vliegbasis Twenthe. Henk Blouw: "Het lukte me niet om de hoofdpoot te vinden, hoewel ik vrijwel de gehele basis al een keertje was rondgereden. Ha...daar zag ik een klinkerweggetje met een geopende poort. Ik was al aan de late kant en reed snel door. Ineens stond ik voor een kruising met een betonbaan. Ik stopte en schrok geweldig toen er opeens een straaljager kwam aangerold. De betonbaan bleek een taxibaan te zijn en het vliegtuig een F-86K Sabre, het type



Om een model van de Starfighter te kunnen maken werd Henk Blouw op woensdag 22 april 1964 in de gelegenheid gesteld om een bezoek te brengen aan de basis Leeuwarden. Daar fotografeerde hij in kleur de D-8104, en de D-8120. [Henk Blouw]

waarvoor ik kwam. De Kaasjager was nog maar net gepasseerd toen er een militair busje aan kwam scheuren met daarin twee bewakers. Nadat ik hen had verteld dat ik een afspraak had, maar verdwaald was, brachten ze me naar de hoofdpoot die precies aan de andere kant van het veld bleek te liggen. Daar stond voorlichter vaandrig Bosman me al op te wachten. Nadat ik hem had moeten beloven geen foto's in de cockpit te zullen maken, werd ik naar het platform gebracht waar de Q-286 stond die ik tot in detail mocht fotograferen. Foto's had ik nu genoeg gemaakt, maar ik had wegens tijdgebrek de afmetingen van de F-86K nog niet. Van de vaandrig mocht ik gelukkig een lijstje met vra-

gen achterlaten. Een weekje later kreeg ik per post de antwoorden op de vragen die ik op de basis achtergelaten had, compleet met schetsen en tekeningen uit de *manual* van de F-86K. Met behulp van de verkregen gegevens maakte ik een nauwkeurige modelbouwtekening schaal 1/30, waarna ik kon beginnen met de bouw van het model."

Muziekkapel

Misschien wel het meest bijzondere modelbouwproject van Henk Blouw stamt uit 1962. In dat jaar vervaardigde hij de muziekkapel van de Koninklijke Luchtmacht in miniatuur. Op een dag liep Henk een van zijn favoriete winkels binnen in de stad Groningen: het 'Kinderparadijs', waar ze ook een afdeling modelbouw hadden. Op die bewuste dag zag hij daar poppetjes staan met in hun hand een muziekinstrument. Het waren miniatuurtjes gekleed in het gala-uniform van de *Band of the Royal British Guards*. Het geheel op een schaal die vrijwel overeenkwam met Henks vliegtuigmodellen. Henk Blouw: "Die muzikantjes intrigeerden mij. Zou ik ze een ander uniform kunnen aantrekken; bijvoorbeeld het gala-uniform van de Kapel van de Koninklijke Luchtmacht? In gedachten zag ik het al voor me: mijn modellen gefotografeerd met een paar trommelaars van de KLu-kapel ernaast. Het was verre van een eenvoudige klus. Zo moesten de uniformjassen aangepast worden, nieuwe koppels en muziektasjes met riem worden gemaakt en praktisch geheel nieuwe kolbakken met pluim worden vervaardigd. Maar het lukte! In totaal kocht ik voor bijna 100 gulden 79 poppetjes in de speelgoedwinkel."

Toen de klus geklaard was, besloot de toenmalig hoofdredacteur van de *Vliegende Hollander*, kapitein Chris Bos, in zijn blad uitgebreid aandacht te besteden aan de kapel in miniatuur en de vliegtuigmodellen van Henk. Naar aanleiding van dit artikel werd Blouw door de voorlichter

Ook de S.14 straaltrainer mocht Henk op Twenthe -in kleur- fotograferen. Met behulp van een statief en zelfontspanner maakte hij deze unieke 'selfie avant la lettre'. Later maakte hij van de cockpitsectie van deze S.14 een model. [Henk Blouw]





Blouw was zo enthousiast over het bezoek aan Starfighterbasis Leeuwarden, dat hij behalve een single ook een dual maakte in schaal 1/30. Later maakte hij van de single de D-8352 waaraan hij een persoonlijke herinnering had. [Gerit Boxem]

van de Vliegbasis Leeuwarden gevraagd om met zijn modellen aanwezig te zijn op de tentoonstelling die er ter gelegenheid van 50 jaar KLu tijdens de Open Dag 1963 op de Friese basis zou plaatsvinden. Het werd een daverend succes. Vele prominenten, onder wie luchtvaartpionier Versteegh, kwamen tijdens de Open Dag zijn stand bekijken en spraken hun waardering uit voor Blouws modellen. Ook de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten Zielstra, zijn plaatsvervanger Luitenant-Generaal Wolff en de Commandant Vliegbasis Leeuwarden Bosch waren vol lof. Wel vroeg Wolff waarom de nieuwste aanwinst van de KLu, de F-104 Starfighter, nog niet aanwezig was. Henk Blouw vertelde hem dat hij nog niet over voldoende betrouwbare gegevens beschikte om een model van de '104' te kunnen bouwen. De generaal knoopte dit ken-

nelijk goed in zijn oren want het duurde maar even of de detailfoto's en maatschetsen van de Starfighter dwarrelden in Haren op de deurmat. Bovendien werd Blouw in de gelegenheid gesteld om een bezoek te brengen aan de basis Leeuwarden op woensdag 22 april 1964. Op het platform stond op die dag de D-8104 met daarnaast het zogeheten 'treintje' (drie gele accuwagen-tjes die nodig waren om de motor te kunnen opstarten). Later op de dag kreeg Blouw nog de gelegenheid om detailfoto's te maken van een andere '104', de D-8120. Henk Blouw: "Deze enorme medewerking van de KLu stimuleerde mij tot het bouwen van twee Starfighters, de single en de dual versie.

Huntervlucht

Als waardering voor zijn prestaties mocht Henk

Als waardering voor zijn unieke prestaties mocht de Harense modelbouwer in 1966 een vlucht maken in een Hunter T Mk.7. [Fotosectie Lwd]



een vlucht maken met kapitein De Wilde in een Hunter T Mk. 7. De vlucht zou plaatsvinden op maandag 21 maart om 13.30 uur. Blouw: "Het werd voor mij een vlucht om nooit te vergeten! En het ging hard...net onder de snelheid van het geluid. Nog maar net los van de baan mocht ik de stuurknuppel overnemen waarbij bleek dat de Hunter gemakkelijk te besturen is. Ook mocht ik een tijdje 'koppensnellen', dat wil zeggen: de topjes van de wolken afsnijden. Dat vond ik fantastisch om te doen. Na een *touch-and-go* op de Vliegbasis Ypenburg ging het weer in noordelijke richting. 'Eens even kijken waar we nu zitten', dacht De Wilde op een gegeven moment hardop. 'Boven Smilde' zei ik. 'Hoe zie jij dat zo gauw?' 'De tv-toren staat hier naast me', zei ik. En of ik verder nog wensen had? Ja, kunnen we misschien ook nog een rondje om de stad Groningen vliegen?' 'No problem...' Daarna ging het weer richting Vliegbasis Leeuwarden waar we na een vlucht van 75 minuten een perfecte landing maakten."

Fotografie

Modelbouw was overigens niet de enige creatieve activiteit die Henk Blouw ontplooid op luchtvaartgebied. In zijn vrije tijd tekende, schilderde en fotografeerde hij ook vliegtuigen. Op 23 maart 1972 fotografeerde Blouw een wel heel bijzondere gebeurtenis. Vanaf de eerste verdieping van zijn kantoor in Groningen (Henk werkte bij de afdeling voorlichting van de stad Groningen) zag hij ten noorden van de stad twee vliegtuigen die wel heel bijzondere capriolen uithaalden. Op de politiezender hoorde hij even later het bericht dat er een militair vliegtuig was neergestort. Samen met zijn chef reed Henk daarop richting Winsum. In een weiland rechts van de weg, zag hij iets branden, maar van een vliegtuig was niets te zien: dat was in de drassige grond verdwenen. Achteraf bleek het te gaan om een Starfighter (de D-8352) van de basis Leeuwarden, waarvan de vlieger de schietstoel nog op tijd had weten te activeren. Henk Blouw: "Nadat de hulpdiensten waren gearriveerd en de politie het terrein begon af te zetten, arriveerde de Alouette III van de SAR. Omdat er van het ongeval zelf weinig representatief fotowerk was te maken, schoot ik wat close-ups van de helivliegers in de cockpit; foto's die ik een dag later opstuurde naar de Sectie Luchtmacht Bedrijfsveiligheid van de KLu. Lam van 't Hof, hoofdredacteur van het Defensieblad 'Veilig Vliegen', vond de platen mooi genoeg om te gebruiken op de cover van zijn blad. Ik kon toen nog niet vermoeden dat deze foto de eerste zou zijn van een reeks die ik in de daaropvolgende 22 jaar zou gaan maken voor het blad Veilig Vliegen." Er volgden nog meer foto-opdrachten van Defensie voor de Harense luchtvaartfotograaf. Blouw werd daardoor kind aan huis op de Nederlandse vliegbases en overige KLu-locaties en kreeg daar alle vrijheid om zijn creativiteit op de gevoelige plaat vast te leggen. Anno 2020 is Henk Blouw nog steeds geïnteresseerd in alles wat met de luchtvaart te maken heeft. Ook het modelbouwen kan hij nog steeds niet laten, al is het nog maar incidenteel. Zijn archief van 6000 dia's in het formaat 6x6 cm betreffende de KLu heeft hij in mei 2016 aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie geschonken.



Nederland en de nucleaire taak

Een jaar of veertig geleden was ik adjudant van mijn Bevelhebber, een vriendelijke en serieuze man. Op een dag meende ik een grapje te kunnen debiteren dat ik op Volkel van een collega had opgepikt: "in oorlogstijd neemt 306 de foto's, terwijl 311 en 312 Squadron voor de flitslichtjes zorgen". De generaal kon er niet om lachen. Het was een tijd van protesten tegen de neutronenbom, de kruisraketten en de atoombewapening in het algemeen. Hoge militairen hielden, evenals tal van politici, hun hart vast.

In die tijd had Nederland vijf nucleaire taken, waarvan die van de jachtvliegtuigen als enige is overgebleven. Met de komst van de F-35 menen sommige politici dat de tijd is aangebroken deze taak af te schaffen. Onder hen zijn er die op een Europees alternatief aandringen. Nu verzekert President Macron weliswaar dat de Franse kernmacht centraal kan staan bij de oprichting van een Europees alternatief voor de NAVO, maar dan moet de EU toch eerst over een geloofwaardige militaire structuur beschikken. We hebben het nog maar even niet over wie de sleutel tot inzet in handen moet hebben. Befamd is de – helaas nog steeds actuele – uitspraak van de Belgische minister Mark Eyskens die in 1991 zei: "Europa is een economische reus, een politieke dwerg en een militaire worm".

De politieke ambitie om kernwapens af te schaffen is meestal omgekeerd evenredig aan de kennis benodigd om de nucleaire strategie door te denken. In het kort: het voorkomen van de kans op een uitwisseling van kernwapens begint bij het zelf dragen van verantwoordelijkheid. Machtsevenwicht is daarbij een sleutelwoord en de nucleaire drempel moet zo hoog mogelijk liggen. Sinds de opkomst van China is dat evenwicht verstoord, wat Washington en Moskou ertoe heeft gebracht het INF-akkoord (intermediate nuclear forces) dat Reagan en Gorbatsjov in 1987 sloten, te verscheuren. Dat akkoord moest een uitwisseling op het Euraziatische continent voorkomen, een verhoging dus van de nucleaire drempel. China is er niet aan gebonden en is bezig een eigen arsenaal te ontwikkelen.

Europa heeft nu een dubbel probleem: president Trump zaait twijfels omtrent de houdbaarheid van artikel 5 van het NAVO-verdrag, lees de bescherming van Europa onder de Amerikaanse atoomparaplu. Ten tweede is de conventionele bewapening in Europa door jarenlange bezuinigingen geërodeerd. Deze fungeerde in de Koude Oorlog als een forse drempel op de weg naar nucleaire inzet. Vele geopolitieke barometers voorspellen nu storm. Rusland heeft Iskander-raketten in de enclave-Kaliningrad geplaatst die grote delen van Europa bereiken en over veel meer precisie en snelheid beschikken dan voorheen. De Oost-Europeanen manen de NAVO tegenmaatregelen te nemen. Mocht gidsland Nederland de nucleaire taak van de F-35 afzweren, dan verliest het méér dan een matigende invloed.



Polen zal ongetwijfeld klaar staan deze NAVO-taak over te nemen. Daar de Oost-Europeanen anders in deze wedstrijd zitten, zal de spanning met Rusland door deze nieuwe dreiging bij de voordeur toenemen. De nucleaire drempel zal dan verder worden verlaagd.

Naast Nederland hebben België, Duitsland, Italië en Turkije een vergelijkbare kerntaak: jachtvliegtuigen met Amerikaanse B-61 wapens. De nieuwste versie daarvan, de B-61 mod-12, is een precisiebom met instelbare explosieve kracht. Een Amerikaans jachtvliegtuig is niet noodzakelijk: Duitsland heeft na de Tornado de Eurofighter laten certificeren. Turkije is de F-35 ontzegd en zal voorlopig wel met de F-16 doorgaan. De Franse strategische kernmacht kent vier onderzeeboten van de Triomphant-klasse

plus een tactische met ASMPA-raketten voor de Rafale, zowel de luchtmacht- als de marineversie. Tankervliegtuigen en Helios-satellieten completeren het geheel. De Britten hebben na de afschaffing van de WE.177 vliegtuigbom in 1998 uitsluitend vier Vanguard-klasse onderzeeboten. Voor het Trident-missile en voor inlichtingen zijn zij dus (ook politiek) afhankelijk van de Amerikanen. Onlangs poneerde de Britse luchtmaarschalk (bd) Greg Bagwell dat zijn land opnieuw jachtvliegtuigen met kernwapens zou moeten uitrusten en wel met air launched

cruise missiles met een kernkop, mogelijk mettertijd een hypersonische versie. De hiervoor benodigde vliegtuigen kunnen ook voor conventionele taken worden ingezet (dual use). Kruisraketten zijn mogelijk een veel goedkoper en flexibeler inzetbaar alternatief. De broodnodige vervanging van de Vanguards zal ruim 40 miljard pond kosten, een abrupte en financieel onregelende vervanging. Frankrijk daarentegen vervangt zijn arsenaal geleidelijk. De Franse kernmacht is wat klein voor Europa, maar een Brits alternatief voor de Amerikaanse paraplu is helemaal ongelooftwaardig.

En Nederland? Vorig jaar concludeerde de Adviesraad voor Internationale Veiligheid al dat het risico van een nucleair treffen in Europa na de opheffing van het INF-akkoord toeneemt. Russische experts suggereren dat het gebruik van tactische kernwapens in hun strategie past. Als daar eigen tactische kernwapens zonder inbedding in stevige conventionele strijdkrachten tegenover staan, dan komt de nucleaire drempel lager te liggen en worden wij voortdurend eenzijdig onder schot gehouden. Wil Nederland in Amerikaanse ogen – althans voorlopig – geloofwaardig blijven, dan zijn een betere conventionele bewapening en de voortzetting van onze nucleaire missie een must. Schone handen maken Europa onveiliger.

Commentaar: ac.tjepkema@gmail.com





De F-35A F-010 aan het begin van een avondmissie. [Foto's: WFH]

De twee eerste F-35A's waarover de KLu nu op Leeuwarden beschikt na terugkomst van een CAS-missie.



Close Air Support (CAS)

Van maandag 17 tot en met donderdag 20 februari oefenden de Koninklijke Lucht- en Landmacht gezamenlijk ten behoeve van *Close Air Support*-opleidingen. De vliegbewegingen vonden tussen 15.00 en 22.00 uur plaats boven oefenterrein de Marnewaard. Tijdens deze oefeningen trainden *Joint Terminal Attack Controllers* samen met F-16- en F-35-jachtvliegers *Close Air Support*. De JTAC's geven vanaf de grond aanwijzingen aan de vliegers over de precieze locatie van de aan te vallen doelen. Het is noodzakelijk om deze samenwerking in praktijksituaties te beoefenen. Hiertoe vinden in het jaar verschillende oefeningen plaats in het luchtruim boven Nederland. Boven het militaire oefenterrein de Marnewaard geldt een minimum vlieghoogte van 250 voet (75 meter).

KNVOL Regio Limburg bij onthulling monument in Nieuw Bergen
Herdenking 75 jaar Vrijheid heeft veel herdenkingsmomenten. In de provincie Limburg begon dit

op 12 september 2019 in Mesch het zuidelijkst gelegen kerkdorp van Nederland, dat als eerste werd bevrijd. Op 4 maart werd het laatste stukje van Limburg (het

Een gedenkteken ter herinnering aan de bemanningsleden van de Lancaster-bommenwerper die daar op 12 maart 1943 om het leven kwamen.
[Wingsoffreedom Archief Well]



bleek later 7 maart te moeten zijn) op de bezetter heroverd. Mede ter afsluiting van zeven maanden herdenken werd in Bergen op 4 maart een monument onthuld. Een gedenkteken ter herinnering aan de bemanningsleden van de Lancaster-bommenwerper die daar op 12 maart 1943 om het leven kwamen. De KNVOL was uitgenodigd bij deze onthulling aanwezig te zijn en de voorzitter van de Regio Limburg heeft met twee medebestuurders de honneurs waargenomen. Op 12 maart 1943 vertrok Lancaster ED449 VN-T vanuit Skellingthorpe voor een bombardementsvlucht naar Essen. Aan boord twee Canadese en vijf Engelse bemanningsleden.

Op de heenweg werden ze, door de op Fliegerhorst Venlo gestationeerde Oberleutnant Manfred Meurer in zijn Messerschmitt Me 110, neergeschoten. De Lancaster stortte met al zijn bommenlast ten zuidoosten van de dorpskern van Nieuw Bergen neer. Op deze plek is het monument 'Wing of Freedom' onthuld. Na de crash stond een vleugel van de Lancaster rechtop in een Maasduin, dit heeft de ontwerper Jan Driessen laten terugkeren in het monument. Naast de ED449 is het tevens een monument voor alle gestorven bemanningsleden van 28 in de directe regio neergestorte toestellen. Naast de KNVOL waren de gouverneur van Limburg, de burgemeester, de militaire vertegenwoordigers van de ambassades van Canada en Groot-Brittannië, lokale historici, Nederlandse en Canadese veteranen en uiteraard de initiatiefnemers zelf. Ook was er een Duitse militaire vertegenwoordiging aanwezig. De ceremonie werd opgeluisterd door een fly-by van een Harvard in Nederlandse kleuren. De onthulling van het monument was een waardige afsluit van de festiviteiten van 54 jaar Vrijheid.

Het monument is het beginpunt van vier grensoverschrijdende fietsroutes langs nog 28 plekken waar Duitse en Geallieerde vliegtuigen zijn gecrasht.

Totaaloverzicht F-16-inzetten tegen ISIS

Op de website van Defensie staan sinds kort de weekoverzichten van Nederlandse F-16's tijdens de strijd tegen ISIS tussen 2014-2016 en in 2018.

De Nederlandse F-16's maakten deel uit van de anti-ISIS-coalitie



Deze F-35A van Vliegbasis Leeuwarden werd op 18 maart boven de Noordzee gefotografeerd met een US Air Force B-2A Spirit bommenwerper. De F-35 vloog die dag een gezamenlijke missie met twee B-2A's van de 509th Bomb Wing op Whiteman Air Force Base, Missouri, en F-15C Eagles van het 493rd Fighter Squadron op RAF Lakenheath in het Verenigd Koninkrijk. Op 12 maart arriveerden drie B-2A's op RAF Fairford voor een deployment in het kader van de Bomber Task Force Europe 20-2, die naar verwachting tot in april zou duren. Dergelijke deployments zijn bedoeld om operationele missies vanaf een vooruitgeschoven locatie te beoefenen en de interoperabiliteit met strategische partners van de VS te vergroten. De strategische bommenwerpers voerden ook missies uit met jachtvliegtuigen van andere NAVO-partners, waaronder Noorse F-35's. [USAF, Master Sgt. Matthew Plew]

en vlogen hun missies vanaf een vliegbasis in Jordanië. In het nu gepubliceerde overzicht staat per week aangegeven hoeveel vluchten er werden gemaakt. Van die vluchten is ook opgenomen in welke omgeving ze plaatsvonden, hoe vaak er wapens werden ingezet en wat de doelen waren die werden aangevallen. Met het overzicht komt minister Bijleveld tegemoet aan een eerder gedane toezegging om meer informatie te geven over de missie. [Bron: Defensie]

COVID-19 bij Nederlandse militairen Litouwen

Een aantal Nederlandse militairen van de *Enhanced Forward Presence* in Litouwen is besmet met het COVID-19-virus. Het aanwezige personeel op de kazerne in Rukla is uit voorzorg in quarantaine geplaatst. Binnen de NAVO-gevechtsgroep wordt breed getest op het virus. Een C-130 Hercules van de Luchtmacht haalde vijf militairen op in Litouwen. Een van hen is opgenomen in het Universitair Medisch Centrum in Utrecht. De anderen zitten inmiddels thuis in isolatie. Defensie bekijkt welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Dat gebeurt in nauw overleg met de missieleiding en de Litouwse autoriteiten. Nederland levert met ongeveer 110 militairen een bijdrage aan de versterkte militaire aanwezigheid van de NAVO in de Baltische staat. [Bron: Defensie]

Crisis Actie Team regelt bijstand

Het Crisis Actie Team (CAT) van het ministerie van Defensie bepaalt of, waar en wanneer militairen en materieel worden ingezet in de strijd tegen het coronavirus. Maar hoe gaat het eraan toe in dit epicentrum van de bijstandverlening? 16 stapelbedden en 32 matrassen naar Steenwijk, 10.000 kilo levensmiddelen voor de Voedselbank en 42 beademings- en röntgenapparaten zijn bestemd voor ver-

schillende ziekenhuizen verspreid over het land. Infanteristen worden gevraagd voor de beveiliging van medicijnenopslagen en militaire planners bij medische instellingen om bepaalde zaken op orde te brengen. Het is aan het Crisis Actie Team (CAT) om hulpvragen te coördineren en te bepalen wanneer wel of geen hulp wordt geboden.

"Bij die afweging hanteren we drie uitgangspunten: willen, kunnen en

mogen we helpen", legt het hoofd van het CAT Luchtmachtkolonel Peter Tankink uit. "Willen is vaak niet het probleem, maar kunnen we het ook qua capaciteit en is het juridisch mogelijk? Als er iets met een vliegtuig opgehaald moet worden in een ander land, kan de Luchtmacht dat doen. Maar ook vliegtuigmaatschappijen liggen stil. Wij mogen geen concurrent zijn." [Bron: Defensiekrant]

Oefeningen afgelast

Als gevolg van de coronacrisis zag Defensie zich genoodzaakt tal van geplande activiteiten af te gelasten. Zo werd op 12 maart, een week voor aankomst van de eerste deelnemers, bekendgemaakt dat de internationale grootschalige *live flying*-oefening Frisian Flag niet doorging. Die zou tussen 23 maart en 3 april worden gehouden op Vliegbasis Leeuwarden. De oefening van dit jaar leek een unieke editie te worden, omdat voor het eerst een vliegdekschip zou deelnemen. De Franse *carrier* Charles de Gaulle vertrok op 21 januari uit de thuishaven Toulon voor het drie maanden durende 'Foch'-deployment in het oostelijke deel van de Middellandse Zee, de Atlantische Oceaan en de Noordzee. Aan boord was een vloot van achttien Rafale M jachtvliegtuigen, twee E-2C Hawkeye radarvliegtuigen en drie helikopters: een NH90 NFH en twee Dauphins. Naast de Franse marine-deelname zouden voor Frisian Flag Duitse Euro-

F-16AM J-010, het vlaggenschip van het Nederlands Detachement Tucson Arizona/148th Fighter Squadron op Morris Air National Guard Base, werd afgelopen najaar door de ANG-spuifaciliteit in Sioux City, Iowa, van een nieuwe verflaag voorzien. Het toestel is daarbij als eerste (en tot nu toe enige) KLu F-16 gespoten in het standaard US Air Force-kleurenschema, dat onder meer afwijkt van het Nederlandse door het gebruik van andere tinten. Wat verder opvalt is dat de Nederlandse roundels en alle andere opschriften – zoals de waarschuwingsdriehoek voor de schietstoel – nu in grijs zijn uitgevoerd. De opschriften op de staart zijn uitgebreid met '148 FS'-titels en in schaduwbelettering aangebracht. De gecombineerde vlag van Arizona en Nederland staat nog wel in full colour op de staart. [Kees van der Mark]





In amper twee weken tijd werd de bijstand die Defensie levert in de strijd tegen COVID-19 in de vijfde versnelling gezet. Er werd steeds vaker een beroep op de krijgsmacht gedaan en in veel gevallen kon die hulp ook worden geboden. Deze infographic geeft een overzicht van de situatie op 27 maart. [Defensiekrant]

fighters, Franse Mirage 2000D's, Poolse en Portugese F-16's en F/A-18C Hornets uit Finland en Zwitserland naar de Friese basis komen. F-15's van de 48th Fighter Wing op RAF Lakenheath zouden rechtstreeks vanaf hun thuisbasis meedoen. Hoewel Frisian Flag dus werd afgelast, kwam de Charles de Gaulle wel als gepland naar de Noordzee. Zodoende vlogen F-16's en F-35's van de KLu eind maart toch nog meerdere missies met de Franse marine-vliegtuigen, net als Deense F-16's en Zweedse Gripens dat deden. Ook het Defensie Helikopter Commando (DHC) zag zich genoodzaakt veel geplande activiteiten af te blazen. De internationale helikopteroefening Swift Blade en het daaraan gekoppelde innovatieve ICT-forum Purple Nectar van Defensie, industrie en onderzoeksinstituten op Vliegbasis Gilze-Rijen gaan niet door. Aan Swift Blade, dat zich tussen 14 april en 1 mei zou afspelen op verschillende locaties in Nederland en België, zouden helikopters uit

onder meer Nederland, België, Hongarije, Oostenrijk, Portugal en Slovenië deelnemen. Daaraan voorafgaand werd ook al het deel van de *Helicopter Weapons Instructor Course* (HWIC) in Duitsland afgelast. Het niet doorgaan van de Bevrijdingsfestivals op 5 mei betekent bovendien dat voor het eerst in bijna dertig jaar geen defensiehelikopters worden ingezet om Ambassadeurs van de Vrijheid naar locaties door het land te vliegen. Ook een aantal internationale oefeningen in het buitenland met een Nederlandse deelname of rol is eerder beëindigd of uitgesteld. Zo werd de geplande verplaatsing door Nederland van Amerikaanse militairen en materieel voor de oefening Defender Europe 2020 afgeblazen. De driehonderd Amerikaanse militairen die al in Nederland waren, verbleven op Vliegbasis Woensdrecht in afwachting van hun terugkeer. Tot slot is de NATO Tiger Meet, met deelname van F-16's van 313 Squadron, vooralsnog uitgesteld



In de eerste week van maart voerden de European Participating Air Forces (EPAF) vanaf Vliegbasis Leeuwarden een testprogramma uit in het kader van een nieuwe software-update voor de F-16 MLU, aangeduid als S1.1.1. Hiervoor vlogen F-16's uit Nederland, België, Noorwegen en Portugal dagelijks gezamenlijke missies vanaf de Friese basis. Deense F-16's brachten alleen een eendaags bezoek. Op de foto een van de twee Noorse F-16's die naar Leeuwarden kwamen. [Kees van der Mark]

van mei naar juli.
[Kees van der Mark]

Eerste groene Chinook buiten dienst gesteld

In het kader van het project Vervanging en Modernisatie zijn inmiddels drie Chinooks uit de huidige vloot uit dienst genomen. Begin 2019 zijn uit de CH-47F-vloot de grijs getinte D-890 en D-892 via LCW per boot naar de Boeing-fabriek in Philadelphia getransporteerd. Begin 2020 is de D-661 'Red October' buiten gebruik gesteld. Het toestel maakte zijn laatste vlucht op 7 oktober 2019. Deze Chinook werd oorspronkelijk in april 1974 als CH-47C onder registratie CH147 003 aan de Canadese luchtmacht afgeleverd. Na buitengebruikstelling in 1991

werd dit toestel, samen met zes anderen, door Nederland aangekocht. Boeing verzorgde daarna de ombouw naar CH-47D standaard, waarna deze kist met registratie D-661 in 1995 als allereerste Chinook door de Luchtmacht werd afgenomen. In het najaar van 1995 werden bij Boeing de eerste Nederlandse vliegers en loadmasters door Boeing-testvlieg instructeurs opgeleid. Het toestel staat momenteel in afgebouwde toestand in de hangaar van 298 Squadron op Vliegbasis Gilze-Rijen. CLSK beraadt zich nog over de eindbestemming van dit toestel. Het aantal Nederlandse Chinooks is hiermee tijdelijk gereduceerd tot 14, waarvan tien op Gilze-Rijen en vier in Fort Hood (VS).



De begin dit jaar als eerste buiten dienst gestelde CH-47D D-661 tijdens deelname aan de oefening 'Snow Blaze' in februari 2009 op Bardufoss Flystasjon in Noorwegen. Onderhoud werd gepleegd onder een met lucht verwarmde parachute. [WFH]



BUITENLAND

F-35

Op 19 september 2019 ontvingen de 'Green Mountain Boys' van het 134th Fighter Squadron (FS) van de Vermont Air National Guard (ANG) de eerste twee van zijn uiteindelijk twintig te ontvangen F-35A Lightning II's. Het squadron werd daarmee het eerste buiten de reguliere USAF, dat met het toestel wordt uitgerust. Momenteel beschikt de eenheid over zeven toestellen. Het is de bedoeling dat alle toestellen tegen de zomer binnen zijn. In het proces naar het bereiken van de Initial Operating Capability (IOC) vertrokken een aantal F-35's en meer dan honderd man personeel van vooral de Maintenance en Operations Groups op 23 januari voor de oefening 'Southern Lightning' van het koude South Burlington naar het relatief warme Florida, de vliegbasis Eglin. Doel, het opereren vanaf 'vreemde' bodem. Terugkomst staat gepland voor eind maart. Intussen wordt de renovatie van de flight line-faciliteiten op Burlington ANG Base voortgezet.

Op 3 maart maakte Lockheed Martin bekend dat de onderneming die dag de vijfthonderdste F-35 had afgeleverd. In dit aantal zitten ook de toestellen die gebouwd zijn op de Final Assembly and Check-Out-faciliteit in Cameri (Italië) en Nagoya (Japan). Het desbetreffende toestel, een F-35A, is bestemd voor het 134th FS. Het totaal bestaat uit 354/A, 108/B en 38/C toestellen. De Amerikanen ontvingen 353 F-35's,

de overige partners 92 en Foreign Military Sales (FMS)-landen 55 toestellen. Ook werd gemeld, dat de wereldwijde F-35-vloot in februari het 250.000ste vlieg uur had doorbroken. De F-35 opereert nu vanaf 23 bases in negen landen. Acht eenheden bereikten de IOC-status, terwijl Amerikaanse (luchtmacht en mariniers), Britse en Israëlische F-35's waren betrokken bij gevechtshandelingen. Tijdens een conferentie op 4 maart bij McAleese and Associates deelde luitenant-generaal Eric Fick, de Executive Officer van het F-35 programma, mee dat de afronding van de IOT&E, de Initial Operational Test and Evaluation, verder kan uitlopen naar december 2020/januari 2021 en in het verlengde daarvan de start van de Amerikaanse full-rate-productie. De oorspronkelijke einddatum was december 2019. Als redenen noemde Fick onder meer het testen van de F-35 in de Joint Simulation Environment in de periode laat zomer/vroege herfst met afronding in oktober en vier openstaande wapentests. De afronding kan nog verder uitlopen, omdat de commandant van de 412th Test Wing aankondigde dat Edwards vanwege de COVID-19-pandemie met ingang van 20 maart alleen nog maar toegankelijk is voor personeel dat essentieel is voor de missie van de Wing en voor bewoners. Verder heeft de staat Californië een lockdown afgekondigd. Resultaat is dat de IOT&E op Edwards tot nader order is opgeschort. In het

Op 19 september 2019 ontvingen de 'Green Mountain Boys' van het 134th Fighter Squadron (Vermont Air National Guard) de eerste twee F-35A Lightning II's. In het proces naar het bereiken van de Initial Operating Capability vertrokken een aantal F-35's en meer dan honderd man personeel op 23 januari van het koude South Burlington naar het relatief warme Florida, de vliegbasis Eglin. [ANG, Julie Shea]



Hills 421st Fighter Squadron 'Black Widows' was de core eenheid voor de oefening Red Flag 20-1 op Nellis. Er werd ook 's avonds gevlogen. Op de foto crew chiefs en ander onderhoudspersoneel vlak voor het begin van een avondmissie. [USAF, A1C Bryan Guthrie]

verlengde daarvan deelde het F-35 Joint Program Office mee dat ook al het F-35 testwerk op andere locaties is opgeschort, zoals NAS Patuxent River (Maryland). Wel worden bepaalde laboratorium- en testactiviteiten op de grond voortgezet, alsmede beperkte onderhoudsactiviteiten om de vlootgereedheid op niveau te houden.

Marine Strike Fighter Squadron (VMFA) 314 'Black Knights' op MCAS Miramar zette op 20 maart een belangrijke stap op weg naar de IOC: het ontvangen van een safe for flight- certificering. Het is daarmee het eerste F-35C squadron van de mariniers en het tweede overall na Strike Fighter Squadron (VFA) 147 van de marine in december 2018. De certificering houdt niet alleen in dat de Black Knights onder meer over voldoende gekwalificeerd personeel beschikt om vlootopectaties te ondersteunen, maar ook dat ze nu zelfstandig mogen trainen en opereren en niet meer onder supervisie van de F-35C opleidingseenheid, VFA-125 op NAS Lemoore. VMFA-314 was vijf maanden de gast van VFA-125 voor de opleiding van vliegers en onderhoudspersoneel. Het squadron converteerde van de F/A-18A++ Hornet en ontving zijn eerste van uiteindelijk tien te ontvangen F-35C's op 21 januari op Miramar. De eenheid valt onder de 3rd Marine Aircraft Wing, die volgens het 2019 Aviation Plan uiteindelijk moet gaan beschikken over tien F-35 squadrons: twee met F-35C's en vier met F-35B's op Miramar en vier met F-35B's op MCAS Yuma. De eerste uitzending van VMFA-314 op een vliegdekschip staat gepland in het belastingjaar 2022.

De USAF zet zijn voornemen door

de F-35A uit te rusten met het Stand-In Attack Weapon (SiAW). Het programma werd in 2018 gestart en voor het belastingjaar 2021 staat een bedrag van 160,4 miljoen dollar in de begroting voor de ontwikkeling. Deze zomer wordt bijvoorbeeld bekeken in hoeverre het wapen in het wapenruim van de F-35A past. Dit gebeurt via tests in een windtunnel en op de grond. De SiAW is een supersonisch wapen en doelen zijn onder meer ballistische raketinstallaties, GPS-jammers en anti-satelliet systemen. Het wordt ook ontworpen om snel voortbewegende doelen te treffen. Het is de bedoeling dat het wapen midden-twintig in dienst komt. Ontwerpspecificaties als bereik zijn vooralsnog geheim. De SiAW is gebaseerd op de extended range-versie van de Northrop Grumman AGM-88E Advanced Anti-Radiation Guided Missile, AARGM-ER.

Er zijn regelmatig ontmoetingen tussen de top van de US Air Forces in Europe (USAFE), de Air Chiefs van NAVO-landen en de F-35 gebruikersgroep om, vooruitlopend op de komst van Amerikaanse F-35A's naar Europa (RAF Lakenheath in de herfst van 2021), nieuwe range-infrastructuur en trainingsmogelijkheden te plannen. Dat gebeurt onder leiding van het USAF Warrior Preparation Center, dat probeert de geleerde lessen van de huidige Europese F-35 gebruikers (Engeland, Italië, Nederland en Noorwegen) te combineren met de Amerikaanse F-35 expertise om zodoende de beste manier te vinden met het toestel te trainen op een continent met beperkte toegang tot ranges.

Red Flag

Red Flag was ooit een nieuw programma, ontworpen om bestaande lucht-lucht en grond-lucht dreigingsbronnen te combineren onder een centrale, onafhankelijke manager teneinde eenheden van toen nog het *Tactical Air Command* (TAC) gesimuleerde gevechtstraining te verschaffen in een realistische omgeving. Een eerste blik in de keuken werd in april 1975 gegeven door een vertegenwoordiger van de luchtmachtstaf tijdens het 1975 *Fighter Symposium* op de vliegbasis Nellis. Op 17 juli keurde de TAC-commandant, generaal Dixon, het hem twee dagen eerder gepresenteerde *Red Flag Employment Concept* goed, waarna een TAC-werkgroep werd geformeerd met deelname van onder meer de 9th en 12th Air Forces en het *Tactical Fighter Weapons Center* (TFWC). Op 3 september stelde het TFWC een Red Flag-commandant aan om te zorgen voor een gecentraliseerde planning en controle. Ook werd onder de hoede van het TFWC een permanente staf geformeerd om het concept te implementeren. De oefeningen werden georganiseerd rondom drie forces, *Red*, *White* en *Blue*. Red fungeerde als tegenstander met vliegtuigen en anti-luchtafweerverdediging; White, als scheidsrechter en debriefer; en Blue, de eenheden die naar Nellis kwamen om te trainen. De kern van het programma was Red, dat bestond uit T-38A en F-5E *aggressors* van de 64th en 65th *Fighter Weapons Squadrons*, die de lucht-luchtdreiging simuleerden, het Nellis rangecomplex met onder meer gesimuleerde SA-2, SA-3 en SA-7 grond-luchtraketten en grond-gecontroleerde onderscheppingsradars. Vliegers van



Het Amerikaanse Korps Mariniers ondersteunt Carrier Air Wings aan boord van vliegdekschepen met F/A-18A/C Hornets. Daarom schafften zij naast de F-35B ook de C-versie aan. Het eerste squadron dat om die reden converteert naar de F-35C is Marine Strike Fighter Squadron 314. De foto laat een F/A-18A++ zien met zijn opvolger boven de Sierra Nevada. [USN, LCDr Darin Russell]

het 64th en 65th waren experts in Sovjet-tactieken en operationele procedures. De eerste Red Flag werd gevlogen in de periode van 1-19 december 1975. De core eenheid was de 49th *Tactical Fighter Wing* van de vliegbasis Holloman met 24 F-4D Phantoms. Verdere deelnemers waren vijf RF-4C's (fotoverkenning), vier F-105G *Wild Weasels*, vier OV-10A Bronco's (*Airborne Forward Air Controller*), een EC-121 (communicatiejammer), drie HH-53's en de plaatselijke T-38A's en F-5E's. Een totaal van 41 alleen in de VS gestationeerde toestellen. Jaarlijks vinden er nu drie Red Flag-oefeningen plaats. De eerste, 20-1, was van 27 januari tot 15

februari en de tweede, 20-2, van 6 tot 21 maart. USAF-personeel en vliegtuigen namen deel onder het *Air Expeditionary Force*-concept. Het bijzondere aan 20-1 was, dat voor de tweede keer een F-35A eenheid van de 388th/419th *Fighter Wing* de core eenheid was, Hills 421st FS. En dit was op zich ook weer bijzonder, omdat de 'Black Widows' het nieuwste operationele F-35A squadron is met de minste ervaring in de bagage. Dat laatste vooral omdat het squadron een relatief hoog aantal vliegers kent met beperkte F-35 ervaring, inclusief verschillende die direct van de vliegeropleiding kwamen. De vliegers vliegen minstens tien *sorties* om ze beter voor te bereiden op het 'echte werk'. Ze besteden op een sortiedag zo'n vijftien uur aan missieplanning, briefing, de vlucht zelf en debriefing. De toestellen van het 421st waren niet de enige F-35's die deelnamen. 617 Squadron van RAF Marham was er met zijn F-35B's. Andere deelnemers waren onder meer de B-1B Lancer (USAF), EA-18G Growler (Navy), Typhoon FGR 4 (RAF), en E-7A Wedgetail en F/A-18F Super Hornet (RAAF). Tijdens de oefening vond er integratie plaats op het gebied van vliegtuigen, cyber, ruimte en inlichtingen. In totaal hebben nu zo'n 29 landen deelgenomen aan een Red Flag oefening.

USAF heli's
USAF's nieuwste helikopter, de

MH-139A Grey Wolf, rondde op 11 februari vanaf Hurlburt Field zijn eerste gecombineerde testvlucht af. Het toestel werd gevlogen door een vlieger van Boeing en majoor Zach Roycroft, 413th *Flight Test Squadron* en chef-testvlieger van het programma, die daarmee de eerste USAF-vlieger werd. Voor die eerste vlucht had Boeing het toestel uitgebreid getest om te voldoen aan de eisen van de *Federal Aviation Administration*. De Grey Wolf wordt door de USAF aangeschaft voor de vervanging van zijn UH-1N Hueys. Tijdens het 2020 *Air Warfare Symposium*, dat georganiseerd werd door onze zusterorganisatie de *Air Force Association*, deelde de staatssecretaris voor de luchtmacht, Barbara Barrett, op 27 februari mee, dat de HH-60W, USAF's nieuwe *Combat Search and Rescue* (CSAR) heli, de naam 'Jolly Green II' had gekregen. HH-3's en HH-53's voerden de naam eerder, als respectievelijk Jolly Green en Super Jolly Green. Hun bemanningen waren pioniers voor de CSAR-missie, vooral tijdens de oorlog tegen destijds Noord-Vietnam in de zestiger en zeventiger jaren van de vorige eeuw. De USAF plant de aanschaf van tot 108 Jolly Green II's als vervanging van de HH-60G Pave Hawk. Het toestel ondergaat momenteel ontwikkelingstestwerk. De eerste twee eenheden die het nieuwe toestel ontvangen zijn de 512th en 41st *Rescue Squadrons* op respectievelijk Kirtland en Moody.

F/A-18F Super Hornet A44-210 van 1 Squadron (RAAF Amberley, Australië) op weg naar de startbaan voor een sortie tijdens Red Flag 20-1. Het toestel heeft een speciale beschildering in verband met de honderdste verjaardag van het squadron. Het converteerde in 2010/11 van de F-111C naar de F/A-18F. [USAF, William Lewis]





Aan Red Flag 20-2 nam naast onder meer de Duitse (Typhoon en Tornado) en Italië (Typhoon), ook de Spaanse luchtmacht deel. Op de foto van 10 maart pre-flight een vlieger van 142 Squadron (14 Wing, Albacete) voor de start zijn Typhoon, terwijl de twee crew chiefs alles nauwlettend volgen. [USAF, A1C Dwane Young]

Luke

Het zijn niet alleen de rijkere ouderen die vanuit de noordelijk gelegen staten van de VS als *snowbird* naar het warmere zuiden trekken. Dat deden ook twee squadrons van de *Royal Canadian Air Force*, die vanuit het nog koudere thuisland naar de vliegbasis Luke in Arizona vertrokken om in de periode eind januari-maart te oefenen met USAF-eenheden en deel te nemen aan twee oefeningen, *Tipic Sauvage* en *Haboob Havoc*. Luke organiseert regelmatig oefeningen en competities voor vliegers met als doel aanscherping van hun vaardigheden en het creëren van banden. Tijdens de twee oefeningen werden gezamenlijke missies gevlogen en werd *Dissimilar Air Combat Training*, DACT, beoefend. Twee RCAF-squadrons vlogen naar Luke met twaalf CF-18 Hornets en 140 man personeel,

425 en 433 Squadrons, beide van 3 Wing op CFB Bagotville, Quebec. 433 Squadron werd op 9 juni 2015 heropgericht.

Vietnam

Naar aanleiding van de vooruitgang in de onderhandelingen tussen de VS en Noord-Vietnam in Parijs, besloot het Witte Huis half januari 1973 de Amerikaanse aanvallen op Noord-Vietnam te staken. In het verlengde hiervan gaf de *Joint Chiefs of Staff* op 15 januari opdracht alle offensieve operaties tegen en tactische luchtverkenning boven Noord-Vietnam te staken. De dag ervoor verloren de VS hun laatste toestel boven Noord-Vietnam toen een F-4B Phantom van de USS Midway uit de lucht werd geschoten door afweergeschut tijdens het escorteren van een RA-5C Vigilante verkenningsvliegtuig. Beide inzittenden werden gered.

Een van de twaalf Canadese Hornets die tussen eind januari en begin maart vanaf Luke AFB in Arizona vloog, is CF-188B 188933 van 433 Squadron 'Porcupines'. De staartbeschildering werd aangebracht vanwege de heroprichting van het squadron op 9 juni 2015 op CFB Bagotville, Quebec. Bovenaan de staart staat het motto van de Porcupines, 'Qui s'y frotte, s'y pique', oftewel, 'Wie zich verzet, raakt gewond'. [Kees van der Mark]



Op 27 januari tekenden beide landen een overeenkomst die de oorlog beëindigde en de vrede zou herstellen. Belangrijke resultaten van de ondertekening waren onder meer het vrijlaten van alle krijgsgevangenen en het opsporen van de *Missing in Action*. De eerste groep krijgsgevangenen verliet op 12 februari met een C-141 Starlifter Hanoi met als initiële bestemming Clark op de Filipijnen.

Het tekenen van het vredesverdrag betekende niet dat alles 'koek en ei' was tussen de twee landen, al helemaal niet toen Noord-Vietnam vanaf januari 1975 in vier maanden het zuiden overrompelde en beide landen

Twee jaar later al maakte het tweede vliegdekschip zijn opwachting, toen van 5-9 maart de USS Theodore Roosevelt (CVN 71) nabij Da Nang voor anker ging voor een havenbezoek. Het schip werd vergezeld door de USS Bunker Hill (CG 52), een geleide wapenkruiser. Aanleiding van het bezoek was de viering van vijftig jaar diplomatieke relaties tussen de twee landen.

Contracten

Enkele van de meer interessante contracten die door het Pentagon zijn verleend zijn: 30 januari: Gulfstream Aerospace, twee C-37B toestellen.



De USS Theodore Roosevelt (CVN 71) is het tweede Amerikaanse vliegdekschip dat Vietnam aandeed. Dat gebeurde begin maart in gezelschap van de geleide wapenkruiser USS Bunker Hill (CG 52). Op de foto CVN 71 voor anker nabij Da Nang.

[USN, Mass Communication Specialist 3rd Class Nicholas Huynh]

verenigde tot de Socialistische Republiek Vietnam. Waarbij de VS Zuid-Vietnam aan zijn lot overliet ondanks eerder gedane beloftes. Een gezegde stelt dat de vijand van mijn vijand, mijn vriend is. Zo ging het met de relatie tussen de beide landen nadat China meer en meer zijn zinnen zette op bijvoorbeeld de gehele Zuid-Chinese Zee, waaronder de Paracel Eilanden, waaraan ook Vietnam ligt. Dit resulteerde in 1995 tot de normalisering van de betrekkingen en in november 2000 tot het bezoek van president Bill Clinton, zonder overigens excuses aan te bieden. Vanaf 2004 begonnen Amerikaanse destroyers Vietnam te bezoeken en in maart 2018 werd de USS Carl Vinson (CVN 70) het eerste vliegdekschip dat met zijn *Strike Group* Da Nang en dus Vietnam bezocht. De *US 7th Fleet Band* gaf toen onder meer gratis concerten.

Daarmee komt het aantal op vijf. De C-37B is de militaire versie van de Gulfstream G550 en wordt gebruikt voor speciale missies en het vervoer van VIP's. De EC-37B wordt momenteel ontwikkeld als vervanger van de EC-130H Compass Call. De USAF heeft ook nog negen C-37A's in dienst. 16 maart: Boeing, 800 miljoen dollar als contractmodificatie voor de vooraanschaf van materialen en voor activiteiten in het kader van de productie en aflevering van achttien Lot 11 P-8A Poseidons. Daarvan zijn er acht voor de Amerikaanse marine, vier voor Nieuw-Zeeland en zes voor Zuid-Korea. (Theo van Geffen en Sandor Kocsis)

Duitsland

Een Duits project dat al jaren wordt omgeven door politieke controversie is de vervanging van de Tornado. De *Luftwaffe*

heeft nog 83 Tornado's (van de oorspronkelijke 357) in gebruik bij twee wings, in de versies IDS – voor grondaanval en verkenning – en ECR voor elektronische oorlogsvoering/*Suppression of Enemy Air Defences* (SEAD). *Taktisches Luftwaffengeschwader* (TaktLwG) 33 op Büchel vliegt met 46 IDS'en en heeft naast de conventionele ook een nucleaire aanvalsrol. Op Schleswig-Jagel zorgt TaktLwG 51 'Immelmann' met 37 Tornado IDS'en en ECR's voor verkenning, SEAD en typeconversie. De Luftwaffe wil de Tornado – in gebruik sinds de vroege jaren tachtig – tussen 2025 en 2030 vervangen. De drie toestellen die in 2017 als opvolger in de race zijn, zijn de Boeing F/A-18E/F Super Hornet inclusief de in elektronische oorlogsvoering gespecialiseerde versie EA-18G Growler; de Lockheed Martin F-35A Lightning II; en een nieuwe versie van de Airbus Defence & Space Eurofighter. Deze fabrikanten reageerden in april 2018 formeel op de *Request for Proposal* voor de vervanging van de Tornado. Vanuit de Duitse industrie is de afgelopen jaren zeer sterk gelobbyd voor een Europese oplossing en dus voor de Eurofighter. Airbus leverde eind vorig jaar de voorlopig laatste van 143 Eurofighters af aan de *Bundeswehr* en liet – net als vakbond IG Metall – geen kans onbenut om politici te wijzen op het mogelijke verlies van 25.000 banen als de regering niet voor de Eurofighter kiest. Mede om die reden is vorig jaar aangekondigd dat de 33 oudste Eurofighters van

de Luftwaffe, die beperkte capaciteiten hebben (*Tranche 1*), door nieuwe Eurofighters worden vervangen. Daarnaast presenteerde Airbus afgelopen november met veel tromgeroffel een – nog volledig te ontwikkelen – ECR-versie van de Eurofighter. De Luftwaffe heeft zich vanaf het begin fel voorstander getoond van het blijven opereren met twee verschillende typen jachtvliegtuigen. Achterliggende gedachte daarbij is dat je zo minder kwetsbaar bent: als het ene type door problemen aan de grond moet blijven, kan het andere blijven vliegen. Bovendien is er in militaire kringen een voorkeur voor een echt vijfde generatie vliegtuig, wat de Super Hornet/Growler en Eurofighter niet zijn en de F-35 wel. Luftwaffe-bevelhebber luitenant-generaal Karl Müllner gaf eind 2017 dan ook onomwonden aan dat hij eigenlijk alleen de F-35 als goede optie zag. Dat viel niet in goede aarde in politiek Berlijn, waarna Müllner in mei 2018 vroegtijdig mocht vertrekken. Toch lijkt de keuze voor de F-35 een logische: de certificering voor het meevoeren van Amerikaanse B61-12 nucleaire bommen is al voorzien voor de *Block 4*-versie. Voor zowel Super Hornet als Eurofighter geldt dat deze niet zijn gecertificeerd voor het meevoeren van de B61. Voor de F/A-18E/F is dit volgens Boeing relatief eenvoudig te realiseren. Naar verwachting zal de VS minder snel geneigd zijn mee te werken aan de certificering van de Eurofighter voor deze rol. Omdat



De eerste twee Boeing P-8A Poseidons van de Royal Air Force kwamen de afgelopen maanden naar het Verenigd Koninkrijk. Op de foto landt de tweede Poseidon MRA1, zoals deze in RAF-dienst wordt aangeduid, op 13 maart op Kinloss Barracks in Schotland. De eerste kwam op 4 februari binnen en vloog op 13 februari de eerste missie. Voorlopig gebeurt dat vanaf Kinloss, omdat de uiteindelijke thuisbasis Lossiemouth tot oktober een grondige renovatie ondergaat. De laatste van negen bestelde Poseidons wordt eind 2021 geleverd. Ze vliegen nu nog bij 120 Squadron en gaan dat straks ook doen bij 201 Squadron. Met de Poseidon beschikt de RAF voor het eerst sinds de uitfasering van de Nimrod MR2 in maart 2010 weer over een toestel voor maritieme patrouille en onderzeebootbestrijding. [Crown Copyright]

Eurofighter-partners Italië en het VK de nucleaire rol bovendien hebben toebedacht aan de F-35, draait Duitsland ook alleen voor de kosten op. Verder zou het ontwikkelen van een ECR-versie veel tijd en geld kosten, terwijl de F-35 en de Growler de SEAD-taak al kunnen uitvoeren. Een ander heikel punt dat speelt in dit traject is de houding van de Fransen. Duitsland heeft met Frankrijk verregaande plannen voor de ontwikkeling van het *Future Combat Air System* (FCAS).

Ook Spanje haakte vorig jaar aan bij dit plan. Onderdeel van FCAS is een nieuw gevechtsvliegtuig dat rond 2040 de Eurofighter en Rafale moet gaan vervangen. De vrees in Frankrijk is dat Duitsland met de aanschaf van de F-35 de interesse in FCAS zou verliezen. Hoewel nooit bevestigd door Duitsland, lijkt het erop dat de beslissing van begin 2019 om de aanschaf van de F-35 niet langer te overwegen, vooral is genomen onder druk van Parijs. Op 26 maart berichtten diverse Duitse media dat er een compromisoplossing lijkt te komen. Volgens een door het Duitse ministerie van Defensie uitgewerkt plan gaat het om een gecombineerde aanschaf van dertig Super Hornets plus vijftien Growlers én 78 tot 90 Eurofighters. Die laatste zijn inclusief de al eerder aangekondigde toestellen ter vervanging van de *Tranche 1* Eurofighters. De Tornado's worden zo vervangen door een mix van Amerikaanse vliegtuigen (voor de nucleaire taak en SEAD) en Europese (voor conventionele grondaanval en verkenning). Een definitieve beslissing wordt dit voorjaar verwacht. Met deze – politiek gedreven – oplossing zou de *Luftwaffe* zijn gewenste twee typen behouden maar niet het voorkeurstoestel krijgen, wordt er blijvend geïnvesteerd in de Duitse defensie-industrie én loopt het Europese FCAS-project geen gevaar. (Kees van der Mark)

De Duitse Luftwaffe vliegt nog met 83 Tornado's, waaronder deze IDS van TaktLwG 33 op Büchel. Vanwege de hoge snelheid zijn de verstelbare vleugels geheel naar achteren gedraaid. Zoals het nu lijkt, worden de Tornado's in 2025-2030 vervangen door een mix van F/A-18E/F Super Hornets, EA-18G Growlers en Eurofighters. [Kees van der Mark]





Onze LUCHTMACHT

Verenigingsnieuws van de Koninklijke Nederlandse Vereniging

IN MEMORIAM

Leo van der Horst



Leo van der Horst in 2011, nadat hij tijdens zijn afscheid als bestuurslid van de regio NB/NL benoemd werd tot erelid van de regio. [Mike Schoemaker]

Op vrijdag 20 maart jl. overleed Leo van der Horst op 84-jarige leeftijd aan het coronavirus.

Al tijdens zijn actieve dienst als Luchtmachtofficier was Leo gedurende vele jaren voornamelijk als activiteitencoördinator bestuurslid van onze regio. Hij was een enorme luchtvaartenthousiast, kende 'God en klein Peerke' om dingen te regelen en heeft veel voor de vereniging betekend.

In 2011 heeft hij afscheid van de vereniging genomen en wegens zijn grote verdiensten werd hij benoemd tot erelid van de regio.

Vanwege de veiligheidsmaatregelen rondom het coronavirus kon een afvaardiging van het regiobestuur niet bij zijn uitvaart aanwezig zijn.

ATTENTIE!

In verband met de coronacrisis is het onzeker of de hieronder genoemde activiteiten van de regio's doorgang kunnen vinden. Check daarom altijd de website van de betreffende regio voor actuele informatie.

Deelen

DHC

Op 11 februari was commandeur

b.d. Gerhard Polet te gast. Hij heeft tweederde deel van zijn loopbaan bij de marine en een derde deel bij de luchtmacht doorgebracht. De presentatie

Regio Deelen: de voorzitter bedankt de spreker voor de zeer boeiende avond en geeft hem een fraai boekwerk als dank voor zijn moeite.



gaat over het Defensie Helikopter Commando (DHC). Wat is het DHC nu? Bijna 2000 man inclusief burgerpersoneel, drie vliegvelen en bijna 80 helikopters. Toen Polet met het project begon, vlogen de KLu en KM met zeven typen helikopters. In de nieuwe organisatie zijn de marineheli's naar de Luchtmacht en zullen dus als zodanig niet meer zelfstandig functioneren.

Als marineman projectleider voor de Luchtmacht? Het lijkt een merkwaardige constructie, maar het schept bij de andere partijen vertrouwen dat hun belangen ook goed vertegenwoordigd zullen

zijn. De projectgroep bestond uit zes Luchtmachters, drie Marinemensen en een vertegenwoordiger uit de Defensie Materieel Organisatie. De projectduur werd gesteld op drie jaar om een organisatie op te bouwen zonder discussie achteraf. Van de zeven typen zijn er drie uitgefaseerd, zodat er nu nog vier over zijn. De Cougar is terug van weggeweest wegens enerzijds problemen met de NH90 en anderzijds gebrek aan transportcapaciteit bij de Luchtmobiele Brigade. Polet ging uitvoering hierop in omdat veel kennis inzake Cougars was wegge-

De Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht'...

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

Landelijk Bestuur:

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

Vice-voorzitter: P.W.W. Wijninga (Kolonel b.d.),
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: C.H.A. Parthesius (Luitenant-kolonel b.d.),
ac-coördinator@onzeluchtmacht.nl

NLAC-coördinator: E.J. Cornelisse (reserve majoor-vlieger)
NLAC@onzeluchtmacht.nl

Verenigingsraad: K.J. Bakker (Lt-Kol b.d. KLu); A.C. Blokland (Kol b.d. KLu); A. den Drijver (Kol b.d. KLu); Ir. W.F. Helfferich; Drs. J. van Gent; J.M.G. van Laarhoven (Lt-Kol b.d. KLu); Ir. G. van Putten; F. van der Vaart (Kol b.d. KLu); M. Vring; P.W.E. Whittle (Lt-Kol b.d. KLu)

Leden Algemene Raad: K. van Doodewaerd; A.C. Groeneveld; O.A.F. Spanjer (Kol KLu); Mr. Drs. A. Lock; Dr. J.M. Schröder; Dr. D. Starink (Lt-Gen b.d. KLu); Mr. B.J. Swagerman.

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



DHC levert helikoptercapaciteit voor landmacht, marine, speciale eenheden en civiele autoriteiten.

*Offensieve capaciteit, mobiliteit & inlichtingen



[Kapitein Sacha, sergeant Mark en luitenant-kolonel Jorik ter Veer. [Piet Keijers]

Regio Deelen: na 10 jaar DHC is de conclusie: met het DHC kom je verder.

stroombd nadat de Cougar was uitgefaseerd. Kennis en kunde moesten weer worden ingebracht. Motivatie van medewerkers was hierbij van groot belang. Eerst ben je niet meer nodig, dan weer wel maar voor hoe lang? Tot 2030 is nu de verwachting en met een mid-life update moet dat kunnen. Cougar-vliegers waren niet getraind op deklantingen en boven zee te vliegen.

Tijdens het project was de invloed en advies van de medezeggenschapsraad heel belangrijk. Ook door hun kennis van het verleden, waarom zaken zo gekomen zijn. Ook voor de cultuur was het een bron van informatie. De Commandovoering DHC gaat in de verhouding KLu en Marine 80/20, en is gebaseerd op grootte. Dus elke vijfde commandant is een marineman en Polet was daar net de man op het juiste moment, zoals hij zelf stelde. De bedrijfsculturen zijn nog steeds verschillend, maar dat is niet erg, zolang het cultuurverschillen zijn die functioneel zijn. Dat is goed voor het uitvoeren van de verschillende missietypen. Als de onderlinge verschillen elkaar gaan hinderen, moet je er iets aan doen, bijvoorbeeld als het gaat om KLu en MLD, transport versus attack en SOF (special operations, dus alles geheim).

Het resultaat 10 jaar later is standaardisatie in de opleidingen, standaardprocedures en alleen afwijkingen waar nodig. Er zijn vier domeinen met vier "bazen" maar die ook overal aandeelhouder in zijn. Transparantie is hierbij het woord en DHC is een brug tussen de krijgsmachtsonderdelen. De politiek heeft veel ambitie en verstrekt weinig middelen. Gelukkig gaat het beter, maar de achterstand van jaren loop je niet

even in. Ook hier weer een inhaal-slag. Polet schat die minimaal op een paar jaar. De toekomst ziet er ondanks de dagelijkse problemen rooskleurig uit. Er blijft enorm veel behoefte aan helikopters. Niet alleen transport en attack. Maar nog meer informatie verzamelen voor vloot en Luchtmobiel. Kansen benutten met simulatie en civiel-militaire samenwerking en goed gebruik blijven maken van oefengelegenheden elders in Europa en in de VS. Dat geeft veel betere trainingsmogelijkheden en minder problemen met geluid dan in het kleine en volle Nederland. Na 10 jaar DHC is de conclusie: met het DHC kom je verder. (GvdK)

Limburg

Bahama's

Op 7 februari kwamen kapitein-vlieger Sacha, tevens deta-

chementscommandant Bahama's, en sergeant-majoor loadmaster Mark ons bijpraten over de squadroninzet op de Bahama's in september 2019. Sacha vliegt vanaf 2008 met de Cougar en heeft 3200 vlieguren. Mark vliegt vanaf 2004 en is vanaf 2006 drie keer in Afghanistan geweest en aldus vaker vier tot vijf maanden uitgezonden. Door zijn grote ervaring –2700 vlieguren– is ook hij instructeur.

Vanaf 2010 is het 300 Squadron in het gat van de nog niet volledig beschikbare NH90 gedoken en opereert het ook maritiem. Alleen de hangaarruimtes van Zr.Ms. Rotterdam, Zr.Ms. Johan de Witt en die van Zr.Ms. Karel Doorman zijn groot genoeg voor het bergen van de Cougar.

Zr.Ms. Karel Doorman (204 meter lang) is een Joint Support Ship (JSS). Het is een logistiek ondersteuningsschip dat veel en groot militair materieel kan vervoeren en andere kan bevoorraden en tevens als helikopterbasis kan functioneren. Zr.Ms. Johan de Witt (2006) en Zr.Ms. Rotterdam

(1997) zijn landing platform docks (LPD's). Ze zijn primair bedoeld voor transport en het zelfstandig kunnen afzetten van een grote groep mariniers met de daarbij behorende uitrusting en voorraden. Ze beschikken over landingsvaartuigen en helikopters. Johan de Witt, de grootste van die twee, heeft een vliegdek voor de zwaarste helikopters.

Op 26 augustus 2019 ging Zr.Ms. Johan de Witt vol beladen met dertig voertuigen, twee kleine en twee grote landingsvaartuigen en 550 Nederlandse (waarvan 27 van 300 Squadron), 50 Franse en 50 Duitse militairen op oefening. Ook gingen er naast een NH90 –die in de West uitgewisseld moest worden– twee AS 532's mee. Ze werden ondersteund door het hydrografisch opnemingsvaartuig Zr.Ms. Snellius. Doel was om enerzijds hulpverlening na een orkaan (men had nadrukkelijk het orkaanseizoen uitgekozen) rond Sint Maarten te oefenen. Tevens was tactische inzet nabij Curaçao gepland. Onderweg werd duidelijk dat er daadwerkelijk een zware orkaan (Dorian) richting het noordelijk Caribisch gebied trok. Dat deel werd zwaar getroffen en men besloot om op Sint Maarten te ankeren, extra water en hulpgoederen in te slaan en met nog 84 extra ingevlogen mariniers naar het zwaar getroffen Abaco op te stomen.

Bij aankomst ging Zr.Ms. Snellius direct de zeebodem in kaart brengen omdat het eiland door gezonken schepen en containers vanuit zee onbereikbaar was. 300 Squadron begon allereerst met verkenning om de status van het eiland in beeld te krijgen om zo te bepalen welke hulp het meest urgent was. Dorian was twee dagen boven het noorden van de eilandengroep blijven hangen. Het

Regio Limburg: het belangrijkste na een ramp als deze is brandstof! [300 Sqn]



vlakke Abaco was volledig overspoeld. Mensen die het zich konden veroorloven waren voortijdig gevlucht. De haven was verwoest en de woningen van draagkrachtige inwoners zwaar beschadigd. Maar op de landtong, waar duizenden gevluchte Haïtianen woonden was de ravage compleet. Die konden niet vluchten en daar was alles volledig met de grond gelijk gemaakt. Middels een dro-nefilm liet Mark zien dat stapels onherkenbare woningresten over elkaar lagen en dat daar overheen nog containers waren gerold. De voornamelijk illegale, niet-geregistreerde Haïtianen waren door een meters hogeloedgolf van het eiland gespoeld en in de door haaien gedomineerde Caribische wateren terecht gekomen. De hoofdweg was op vele plaatsen verwoest en de verbindende brug tussen de twee eilanddelen weggevaagd. Vijf doorgewinterde hulporganisaties waren al volop bezig. Zakenvliegtuigen vlogen belangeloos tussen vasteland en eiland en de hulporganisaties hadden zich al in een hoek van het eiland georganiseerd. Na de verkenningsvluchten bleven de Cougars in de weer met het aanleggen van water, voedsel en persoonlijke verzorgingspakketten. Ook werden zoveel mogelijk militairen van het schip naar het eiland overgevoerd. Na een eerste dag actie werden de helikopters door het

technisch personeel weer volledig geïnspecteerd en brandschoon klaargezet. De tweede dag werden naast het vervoer van militairen –men kon nog niet met de landingsvaartuigen opereren– ook middels de sling zoveel mogelijk hulpgoederen vervoerd. Sacha en Mark probeerden daarbij het maximum haalbare uit hun toestel te halen. Ook werd een medische hulpvlucht uitgevoerd. Een militair werd op de deinende Zr.Ms. Snellius afgezet. De derde dag verliep anders. De hulporganisaties en vooral het Fuel Relief Fund hadden er al op gewezen dat brandstof de hoogste prioriteit had. Dan kon met aggregaten de stroomvoorziening van het ziekenhuis en andere urgente gebouwen op gang worden gebracht. Konden trucks, kranen en shovels na eventuele reparatie in werking worden gesteld. Brandstof kreeg de prioriteit. De hulporganisaties waren door het dolle heen. Overal brachten ze brandstof, dakbedekking, voedsel en water. Militairen met elektronica achtergrond herstelden de stroomvoorziening en automonteurs kregen kranen, trucks en shovels aan de praat terwijl tevens een tentenkamp werd opgebouwd. De haven werd toegankelijk gemaakt door containers met de herstelde kranen uit het water te hijsen. De genie was inmiddels begonnen met vrijma-



Regio Limburg: sergeant Jan Dijkstra. [Piet Keijers]

ken van de hoofdweg en bouw van een noodbrug. Tenslotte waren alle disciplines aan boord van het grote schip. Op dag 4 werd, ondanks dat het water met bakken uit de hemel kwam, ook de secretaris-generaal António Guterres met een aantal journalisten over het rampgebied gevlogen waarbij Zr.Ms. Johan de Witt niet werd vergeten. Ook ging Mark op de luchthaven de hulporganisaties helpen met de coördinatie van de luchtsteun. Dag 5 werd een pechdag. In de ochtend haalde een van de Cougarmotoren niet meer zijn volvermogen. Op het einde van de dag werd de tweede Cougar met een lekkende standbypomp op de gearbox geconfronteerd. Op een schip haalt men niet zomaar het noodzakelijke onderdeel uit het magazijn waardoor de inzet met de toestellen moest worden stilgelegd. Men is nog drie dagen bezig geweest met het afronden van de noodhulp. De commandant, luitenant-kolonel Jorik ter Veer, vat alles samen door ons er op te wijzen hoe belangrijk het hebben van zulke grote schepen is. Daar staat alles aan boord. Een groot aantal militairen met een uitgebreid scala aan vaardigheden en kennis. Relevante transportmiddelen plus een shovel en kraan. Landingsvaartuigen, maar ook meerdere helikopters die het verschil maken tussen leven en dood. Dat ook het snel tegen redelijke kosten kunnen aanleveren van reserve-onderdelen nog een onderwerp is dat gerealiseerd moet worden. Hij is trots op de eenheid die dit heeft gefikst. Ook een bewijs dat goede voorbereiding en training van cruciaal belang zijn. Trots op het technisch personeel dat dag en nacht gewerkt heeft om de toestellen in de lucht te houden. Op kapitein

Sacha – net veertig – die daar leiding aan de vliegende component gaf. Op Mark die een bed op de luchthaven regelde om daar met zijn kennis de NGO's te kunnen ondersteunen.

Fotograaf

Op 6 maart waren we bij Paul en Sally te gast, de uitbaters van onze nieuwe "verenigingsruimte" Brasserie De Hangaar in de noordoosthoek van Maastricht Aachen Airport. Sergeant Jan Dijkstra, defensiefotograaf bij Mediacentrum Defensie (MCD) liet ons over zijn schouders meekijken. Hij werkt voor al de ministeriele uitgaven, voor de socialmedia-kanalen, voor documentatie en voor data die op vraag gebruikt kan worden. Hij beperkte zich tot de jaren 2018 en 2019 waarbij hij naast een fotografisch verhaal ook uitgebreid per locatie op de omstandigheden inging. Naast de vele foto's van al ons vliegend materieel en dat van onze NAVO-partners, werd ook de mens uitdrukkelijk in beeld gebracht en kroop hij nadrukkelijk met zijn groothoeklens er tussen zodat je als toeschouwer het gevoel had deel te zijn van de scène. Ook het spel met licht, mistflarden, zandstormen en opspattend water getuigt van een grote fotografische professionaliteit. Gelaatsuitdrukkingen als concentratie, emotie, volharding en lijden maken de foto's zeer bijzonder. We gaan met hem naar Jordanië en zien naast F-16's ook technici en genie hard aan het werk. Bezoeken de TLP in Albacete om vervolgens met minister Ank Bijleveld-Schouten Mali te bezoeken. Tijdens het bekijken van de Frisian Flag-fotocollectie vertelt hij hoe moeilijk het is om tijdens het ondergaan van grote

Secretariaten van de Regiobesturen

- * Regio **Deelen**: G. van de Klashorst, Nieuwe Ubbergseweg 160, 6522 KN Nijmegen. Tel. 0657 368678. E-mail: deelsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Limburg**: C.J. Zielemans, Schuttershof 8, 6325 GB Berg en Terblijt. Tel. 043 3114042 of 06 54336668. E-mail: limbsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * **NLAC**: E.J. Cornelisse, Heuvelring 100-07, 5038 CJ Tilburg. Tel. 06 29054722. E-mail: NLAC@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Noord**: H. Mijnheer, Amerweg 41, 9444 PC Grollo. Tel. 06 30717722. E-mail: noordsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Noord-Brabant/Noord-Limburg**: M.A.H. van Vorstenbosch, Charpentierstraat 3, 5283 KS, Boxtel. Tel. 06 34860260. E-mail: nbnlsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Schiphol/Noord-Holland**: S. Zuiveld, Veldweg 9, 1359 HC Almere. Tel. 06 12429012. E-mail: schnhsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Soesterberg**: J.C. van de Weerd, Blekerij 124, 3901 WK Veenendaal. Tel. 0318 515745. 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**: M. Kik, Abraham Kuyperssingel 33, 3332 HB Zwijndrecht. Tel. 0622 734812. E-mail: wbzsecretaris@onzeluchtmacht.nl
- * Regio **Zuid-Holland**: D. Vring, Wilgenlaan 9, 2231 XA Rijnsburg. Tel. 06 12129896. E-mail: zhsecretaris@onzeluchtmacht.nl

g-krachten de camera in positie te krijgen en ook te houden. Dat ondanks de grote krachten er in de camera toch ook niets stuk gaat is opmerkelijk. We scheren met hem over Zr.Ms.Evertsen om een foto verder op Zr.Ms.Karel Doorman –operatie Sea Guardian voor Libië– te landen. We krijgen enorm respect voor de MARSOF die daar zeer professioneel op en onder water zijn operaties uitvoert. Ook het werk van de snipers aan boord van de Cougars wordt uitgebreid besproken en bloedstollend in beeld gebracht. Zo komen Swift Blade, Advanced Signaller oefening (Korps Mariniers) op het Belgische Elsenborn, Frogdrill MARSOF DSI en Trident Juncture aan bod. Oppikken militair in vijandelijk gebied, 's nachts innemen van een vijandelijk vliegveldje, anti-terroristeninzet inclusief sniperinzet op een ferry en maritieme landing in Noorwegen komen aldus zo dichtbij dat je er ook zelf deel van uitmaakt. Zijn werk bracht hem naar Litouwen (militaire kapel), Edwards en Cameri (F-35), Holloman en Syracuse (MQ-9), Fort Hood (Chinook), Beauvechain (laatse F-16 lichter) maar ook naar commando-overdrachten en (her)oprichtingen van squadrons.

Programma

23 mei: Stichting Hoogvliegers + Cougar 300 Squadron + LMB.
juni: bezoek vliegtuigcollectie PS Aero te Baarlo.

Noord-Brabant & Noord-Limburg

Medaille

Op uitnodiging van de Commandant Vliegbasis

Eindhoven, kolonel H. Boekholt, hebben regiovoorzitter Freek van der Vaart en regio ere-voorzitter Hans van Haaften op 20 februari in de Passagiersterminal van Vliegbasis Eindhoven de medaille-uitreiking van de Herinneringsmedaille voor Humanitaire Hulpverlening aan de Bovenwindse Eilanden na orkaan Irma bijgewoond. De medailles werden uitgereikt aan de bemanningen en ondersteunend personeel van de vliegbasis en CML door de Commandant der Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal Luijt en kolonel Boekholt. De orkaan Irma raasde op 6 september 2017 over Sint Maarten en liet daar een spoor van vernieling achter. Vanaf Eindhoven vlogen een C-130 Hercules en KDC-10, beladen met water, voedsel en hulpgoederen naar het getroffen gebied. Ook gingen meer dan 100 militairen mee om op Sint Maarten te helpen. In het gebied voerden twee C-130 Hercules-transporttoestellen vrijwel dagelijks noodhulpvluchten uit tussen Curaçao en Sint-Maarten, onder meer om patiënten en toeristen te evacueren.

Noord

Receptie

Op 30 januari hebben wij onze Nieuwjaarsreceptie gehouden in de Officiersmess van de Vliegbasis Leeuwarden. De Koninklijke Luchtmacht was goed vertegenwoordigd. Namens de commandant vliegbasis die verhindert was, sprak luitenant-kolonel Laurens Jan (Sjaak) Vijge een welkomstwoord uit en ging hij nader in op de ontwikkelingen bij de Koninklijke Luchtmacht en



Regio Noord: Laurens Jan Vijge in gesprek met enkele leden.
[Hans Mijnheer]

in het bijzonder op de Vliegbasis Leeuwarden. Zijn toespraak vertolkte goed de sfeer tussen de Koninklijke Luchtmacht en de KNVOL. Verder waren aanwezig de commandant van het F-35-squadron luitenant-kolonel Ian (Gladys) Knight, commandant 322 Squadron (F-16) luitenant-kolonel Sander Heijs, commandant onderhoud luitenant-kolonel Koen Potman en natuurlijk de secretaresse van de commandant vliegbasis Marietta Kamminga. Zij stonden open voor de vele vragen van de aanwezigen waarbij interessante discussies werden gevoerd.
(Alex Knoops)

Avondvliegen

Op 17 februari waren we te gast op de vliegbasis. Op het programma stond naast het vertrek en aankomst van de toestellen, ook een bezoek aan de shelter met daarin een Hawker Hunter F6 N-294 van de Dutch Hunter Flight. Eerst kijken naar de landing van vier F-16's, aan het eind van de baan stonden ze even stil zodat wij foto's konden maken. Met de bus naar de shelter waar de Hawker Hunter op ons stond te wachten. Hij is gebouwd in 1956, maar ziet er nog als nieuw uit. Er wordt ook nog mee gevlogen bij diverse gelegenheden. Bij het

begin van de startbaan zagen we de start van vier F-16's en twee F-35's. De eerste drie F-16's hadden hun nabrander aan, spectaculair om te zien en te horen. Daarna weer in de bus naar het eind van de baan om de landing bij te wonen. Als eersten kwamen de F-16's binnen en enige tijd later ook de F-35's, die speciaal even voor ons stil gingen staan om foto's te kunnen maken. De brandweer had speciaal een lichtwagen ingezet om de toestellen te verlichten.

(Koos Nauta)

Escape

Op 5 maart nam Ben van Drogenbroek ons mee in zijn inspirerende verhaal over de Great Escape uit het kamp Stalag Luft 3. Ben heeft heel veel onderzoek gedaan naar de massa-ontsnapping van de door de Duitsers gevangengenomen geallieerde vliegers. Hij heeft hierover ook een boek geschreven onder de titel "The Camera Became My Passport Home". De spreker liet ons een aantal interessante voorwerpen zien die te maken hadden met dit onderwerp zoals een Rode Kruis Voedselpakket met inhoud en een identiteitsplaatje van een de vliegers.

De spreker ging uitgebreid in op de organisatie van het kamp door



Regio NB/NL: uitreiking van de Herinneringsmedaille voor Humanitaire Hulpverlening.

Regio Noord: Leden van Regio Noord tijdens hun bezoek aan het avondvliegen op 17 februari 2020. [Koos Nauta]





Regio Noord: Ben van Drogenbroek tijdens zijn presentatie.
[Hans Mijnheer]

de Duitsers. In eerste instantie werd het kamp bewaakt door soldaten van de Luftwaffe. Over en weer was er sprake van respect tussen de bewakers en de krijgsgevangenen. Na enkele incidenten werd de bewaking overgenomen door de SS. Na enkele mislukte pogingen ontsnapten uiteindelijk 76 krijgsgevangenen door een met de hand gegraven tunnel welke uiteindelijk 6 meter tekort bleek te zijn waardoor deze net voor een bosperceel boven de grond kwam in plaats van in het bos. Eén van de gevangenen die ontsnapte was Bram van der Stok. Samen met twee Noorse vliegers waren zij de enigen die het lukte uit handen van de Duitsers te blijven. De rest werd doodgeschoten of gevangengenomen. Van der Stok keerde terug naar Engeland en werd commandant van het 322 Squadron dat uitgerust was met de fameuze Spitfire.

[Alex Knoops]

Programma

22 april: presentatie NH90 door LtZ Rogier van Kralingen, testvlieger bij 7 Squadron.

13 mei: lezing Mission Aviation Fellowship (MAF) door voormalig F-16 vlieger Herman (Hills) van Heuvelen.

3 juni: presentatie Operation Inherent Support.

24 juni: excursie Marinestutzpunkt Nordholz Duitsland.

Schiphol & Noord-Holland

Polen

Luitenant-kolonel b.d. Dirk de Paus vertelde op 10 februari hoe hij tijdens de Koude Oorlog als professionele spotter door de

Inlichtingendienst naar Polen werd gestuurd om informatie te verzamelen over vooral Russische vliegtuigen die in West-Polen gestationeerd waren. In 1965 was hij beroepsmilitair geworden. Tijdens de Koude Oorlog waren inlichtingen over het Warschau Pact moeilijk te verkrijgen. Speciaal getrainde mensen werden ingezet om te spioneren. Als sergeant werd Dirk de Paus in 1981 met een collega als burger geplaatst bij de militaire attaché op de Nederlandse ambassade in Warschau. Zij konden in Polen vrij reizen in een auto met diplomatiek nummerbord. De Poolse politie was op de hoogte. De Russische veiligheidsdienst opereerde echter gescheiden. Om onopgemerkt te blijven werd veel wild gekampeerd, dus niet op campings of in hotels. De Polen hadden weinig op met de Russen en zouden hen niet verlinken. De Poolse Veiligheidsdienst, belast met beveiliging van Sovjet militaire objecten, was wel fanatiek en vaak was het een "kat en muis spel" om hen te ontlopen. Als wegenkaart werden Duitse stafkaarten uit de Tweede Wereldoorlog gebruikt. De Russen gaven beperkte militaire informatie aan de Polen waardoor de Polen zelf ook bij de Russen spioneerden. Zij werkten samen met andere NAVO-landen vooral met Britten en Fransen. De Duitsers deden niet mee. Professionele camera's werden gebruikt en speciale zwart-wit films met hoge resolutie. De foto's werden direct ontwikkeld en verspreid, de negatieven werden nagestuurd. In 1981 na een opstand namen Poolse militairen de macht over en door president Jaruzelski werd de staat van beleg afgekondigd. De Russen vielen echter Polen niet



Regio SPL/N-H: Lt.kol. b.d. Dirk de Paus krijgt MiGs op de Vlucht, een boek over uitgeweken MiG-15's tijdens de Koude Oorlog, cadeau aan het einde van zijn lezing.
[Rob Mooyen]

binnen. De speciale antennes om met Moskou te communiceren werden in het najaar van 1981 afgebroken. In de zomer van 1982 zouden moderne Sukhoi 24 Fencers op vliegbasis Szprotawa in West-Polen gestationeerd worden. Deze grote Fencers, vergelijkbaar met de F-111, konden West-Europa bedreigen. Dus moest er gefotografeerd worden. Het geluk wilde, toen zij een goed observatiepunt gevonden hadden, dat een heel squadron Su-24's arriveerde. Een Brits team had dagenlang geobserveerd maar was kort ervoor, onder de horzelbulten, naar huis gegaan en zij waren "not amused" dat de Nederlanders de zo gewenste foto's konden maken. Uiteindelijk telden de Nederlanders een beperkt aantal Su-24's, zeker geen honderden. De regering Reagan

Regio SPL/N-H: Het bestuur van de regio Schiphol/ Noord-Holland. v.l.n.r. Rob Vis, Sieto Zuiverveld, Gerard van Putten, Kees Blijleven, Michiel Kasteleijn en Gert van Kalsbeek. [Rob Mooyen]



had echter de extra dreiging van een paar honderd Su-24's nodig om een hogere defensiebegroting door het Congres te krijgen. Zij konden dit echter niet zelf aantonen en zetten daarom de andere landen onder druk dit wel te doen. Nederland deed er echter niet aan mee. Inlichtingen worden ook nu nog steeds vaker gebruikt voor politieke doeleinden.

Programma

20 april: lezing ir. Bram Elsenaar over luchtvaartresearch in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog.

11 mei: lezing AOO Arnaud (Kodak) Schoor over zijn ervaringen als senior luchtfotograaf en combat cameraman bij Defensie.

8 juni: lezing generaal-majoor Theo ten Haaf over zijn ervaringen als commandant van het Special Forces Command.
[Gerard van Putten]

Soesterberg

Diner

Op 18 februari hebben we ons jaarlijkse regiodiner gehouden met als eregast en spreker generaal-majoor André 'Jabba' Steur, D-PLAN Defensiestaf en voormalig Directeur Operaties CLSK. Verder waren C-CML kolonel Johan de Jongh en C-298 luitenant-kolonel Niels van den Berg aanwezig, de commandanten van de eenheden waar we als KNVOL Regio Soesterberg een nauwe band mee hebben. Generaal Steur gaf een inblik in de planningswereld van Defensie, maar ook een korte terugblik op de vele KLu-ontwikkelingen. Ook was de landelijke KNVOL-voorzitter, commodore (b.d.) Tom de Bok aanwezig en dat had een reden: onze penningmeester Fred Vos nam na 12 jaar bestuurslid afscheid. De Bok kon Vos verrassen met het KNVOL Ereteken van Verdienste.

Programma

mei: excursie oefening Orange Bull Eindhoven.

15 juni: lezing Commandant Centrum voor Mens en Luchtvaart.

Twente

313 Squadron

Op 20 februari hebben we Vliegbasis Volkel en ons



Regio Twente: Een van de afscheidscadeaus voor Gerard Sessink uit handen van Herman Heino. [Frans van Rheden]

partnersquadron 313 bezocht. Momenteel opereren 312 en 313 samen vanuit het 312-gebouw, omdat het 313-gebouw wordt verbouwd en gereed gemaakt voor de overgang naar de F-35. Ook was goed te zien dat er druk gebouwd wordt aan het nieuwe F-35 simulator gebouw. De waarnemend commandant 313 Squadron majoor Zwarts praatte ons bij over de ontwikkelingen van en rond het 313 Squadron op Volkel. Hij vertelde dat al een deel van de Volkelse vliegers wordt omgeschoold naar de F-35 en daarna een tijd op Vliegbasis Leeuwarden gaat vliegen, voordat ze weer terug naar Volkel komen. Dan zal 313 het eerste F-35 Squadron op Volkel worden. Het gevolg van de conversie, gecombineerd met het algemene vliegtuigtekort binnen de Luchtmacht, is dat de 312 en 313 squadrons samen toch nog slechts een beperkt aantal vliegers current hebben. Vervolgens ging een deel van de groep naar de startbaan om het vertrek van de middagwave van

vijf kisten te bekijken. Het andere deel van de groep ging naar het Wapentrainingscentrum. Daar kregen we een uitgebreide uitleg over de bewapening van de F-16.

Crash

Op 27 februari kregen we een briefing van AOO Marco Jansen van de Vliegbasis Leeuwarden. Vorig jaar hadden we een briefing van John van Harmelen gehad waarin hij vertelde over zijn mooie herinneringen als crewchief. In de briefing van Marco Jansen kwamen een meer duistere kant en de verantwoordelijkheden van de crewchief naar voren. Als crewchief bij het 315 Squadron was de J-059 zijn verantwoordelijkheid. Op 21 december 1999 had de J-059 een probleemloze vlucht uitgevoerd. Hinderlijk was het wel dat op die dag IMDS in shelter 519 offline was, dus de onderhoudswerkzaamheden van die dag later en elders in IMDS moesten worden uitgevoerd. De fatale dag was 22 december, de laatste dag voor het kerstverlof.

Wederom was IMDS die dag offline in shelter 519. Na het vertrek van de J-059 zou Marco nog even de onderhoudswerkzaamheden in IMDS in het squadrongebouw gaan invoeren. Er waren een paar zaken waardoor hij werd afgeleid en dus niet onmiddellijk IMDS had bijgewerkt.

Vervolgens komt de melding binnen dat de J-059 een mid-air collision heeft gehad. Ook komt al snel de melding dat de piloot tijdig gesprongen is. Maar vervolgens komen de problemen voor Marco. IMDS is voor de J-059 in het kader van het onderzoek afgesloten, dus zijn werkzaamheden van die ochtend zijn niet geregistreerd. Ja, wel in het vliegtuiglogboek, maar dat is verbrand in de crash.

Marco vertelde vervolgens hoe de verschillende onderzoeken verliepen, hoe elk van de onderzoeken een andere invalshoek had en welke emoties dat bij hem opriep. De Commissie van Onderzoek (CvO) en de Raad voor Transportveiligheid, doen onderzoek vanuit het principe: vertel wat er is gebeurd, heb je een fout gemaakt, zeg dat dan, daar kunnen we van leren. Maar bij dit ongeluk zijn twee inzittenden van de Piper PH-BLY om het leven gekomen, dus voert het OM ook een onderzoek uit of er sprake is van verwijtbaar gedrag. De Luchtvaartpolitie en de KMAR doen ondervragingen, ook Marco wordt aan verhoor onderworpen. Hier wrekt zich het feit dat IMDS in de shelter offline was. Nu wordt in deze verhoren openlijk getwijfeld of het noodzakelijke onderhoud wel is uitgevoerd. Zo werd er in het wrak geen lox-bottle gevonden, noch de dragchute.

Enkele weken later bezoe-ken Marco, de vlieger en de hulp-crewchief het wrak op Woensdrecht. Samen met de bergingsofficier onderzoeken ze nogmaals het wrak, hierbij wordt de lox-bottle alsnog gevonden en ook nog enkele snippers van het vliegtuiglogboek, waaruit blijkt dat de dragchute weldegelijk was geplaatst. In het eindrapport van de Raad voor Transportveiligheid wordt in maart 2001 geconstateerd dat "de J-059 verkeerde technisch in goede staat van onderhoud." Met dit rapport kon een zware en emotionele periode worden afgesloten. Een ervaring rijker, maar wat doe je er mee? Hij heeft zijn carrière vervolg gegeven door met deze ervaringen het veiligheidsgevoel over te brengen aan collega's, als senior ground safety op de Vliegbasis Leeuwarden.

Programma

19 mei: verenigingsavond.

20 juni : BBQ.

1 september: excursie Support Base Woensdrecht.

13 oktober: excursie Vliegbasis Eindhoven.

(Arie Blokland)

West-Brabant & Zeeland

C-130

Op 18 februari was majoor-vlieger b.d. Arthur Jongeneelen bij ons te gast om wat te vertellen over zijn periode als vlieger op de C-130 Hercules. Hij is zijn vliegerloopbaan begonnen met zweefvliegen toen hij 14 jaar oud was, om uiteindelijk via de vliegeropleiding bij de KLu, in februari 1980, zijn 'Wing' te behalen. Jongeneelen heeft veel verschillende vliegtuigtypen gevlogen, waaronder de F-16 en hij behoorde tot de eerste Nederlandse crew die met de C-130 het luchtruim koos. Sinds maart 1994 is de C-130 bij de KLu in gebruik als mid-delzwaar transportvliegtuig. Inmiddels heeft de Luchtmacht vier vliegtuigen van dit type in gebruik en wordt met zijn laadvermogen van zo'n 17,5 ton, niet voor niets het 'werkpaard' genoemd van de Koninklijke Luchtmacht. Het vliegtuig wordt gebruikt voor tactische doeleinden zoals paradrop en luchttransport. Hoewel het toestel al ruim 60 jaar oud is, wordt het wereldwijd nog steeds veelvuldig gebruikt voor humanitaire operaties. Dat de C-130 nog zoveel wordt ingezet heeft hij te danken aan zijn Short Take-Off and Landing (STOL)-capaciteiten. Dat houdt in dat het mogelijk is om met dit vliegtuig op te stijgen en te landen op korte en/of onverharde landingsbanen. Dit heeft grote voordelen als er goederen of personen (aangeduid als 'wandelende vracht') op een moeilijk bereikbare locatie gebracht moeten worden. Wanneer het echt onmogelijk is om in een gebied te landen, kan men ook gebruik maken van het droppen van goederen uit de lucht. Voor deze methode van het afleveren van goederen is de C-130 uitermate geschikt, omdat deze beschikt over een laadklep aan de achterzijde van het vliegtuig, die ook tijdens de vlucht geopend kan worden. Met deze tactiek heeft de Hercules een grote stempel gedrukt op de operatie Life Line Sudan in 1995 in samenwerking met België. Daar

Regio Twente: Als dank ontvangt AOO Marco Jansen van Herman Heino een herenhandtas als aandenken. [Frans van Rheden]





Majoor-vlieger b.d. Arthur Jongeneelen tijdens zijn interessante lezing over de C-130 Hercules, gehouden voor de regio West-Brabant/Zeeland [A.v.d.S.]

werden veel mensen voorzien van voedsel dat vanuit de lucht werd gedropt op het vasteland.

"Het leven van een Hercules-vlieger is zeer veelzijdig", zo vertelt Jongeneelen. Wanneer je vaak wordt ingezet ben je weinig thuis. Dan kan het zijn dat je de ene dag opereert in -40 graden Celsius terwijl de volgende dag het kwik naar +30 graden stijgt. Er zijn veel mooie herinneringen die hij heeft overgehouden aan zijn carrière op de C-130, maar er zijn ook verdrietige momenten geweest. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de Herculesramp, die plaatsvond op 15 juli 1996 bij Vliegbasis Eindhoven, met Hercules CH-06 van de Belgische Luchtmacht. Deze ramp kostte 34 inzittenden het leven.

In het laatste decennium hebben de Nederlandse C-130's een aantal modificaties ondergaan. Zo zijn ze nu voorzien van een gepantserde cockpit, radar warning system, zelfverdedigingssystemen (chaff en flare), digitale cockpit en een zogeheten jamming pod. De laatstgenoemde is een systeem dat de radar kan verstoren van

een eventuele naderende raket. Het radar warning system is ervoor om een waarschuwing af te geven aan de vliegers, als er een dreiging is van een vijandelijk wapensysteem.

De C-130 Hercules is al geproduceerd in allerlei varianten. Wereldwijd worden ze ingezet als vliegend ziekenhuis of als gunship (vliegende artillerie), maar ook als brandblusvliegtuig. Het is zelfs ook al voorgekomen dat het toestel is ingezet als bommenwerper. De C-130 is namelijk in staat om de zogenoemde 'Mother Of All Bombs' (MOAB) te droppen. (M.K.)

Zuid-Holland

F-35

Op 17 februari gaf luitenant-kolonel vlieger Ian Knight een boeiend overzicht van het traject dat de KLu heeft doorlopen vanaf de aanschaf tot het uiteindelijk operationeel inzetten van de F-35. Hij was daar als senior-vlieger

al vroeg bij betrokken. In 2003, toen hij nog luitenant was, waren er een aantal vliegtuigen waaruit Defensie wilde kiezen. Het besluitvormingsproces voor de aanschaf verliep nogal traag, maar na een aantal jaren werd er toch vooruitgang geboekt. In de periode van 2009 tot 2012 werkte Ian bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO) bij het project vervanging F-16 en kreeg al snel te maken met de vele Kamervragen die zijn gesteld. Het standpunt van Defensie was vrij duidelijk. De opvolger van de F-16 moest voldoen aan het pakket van eisen. Door de jaren heen werd het steeds moeilijker om met de F-16 alle taken goed te vervullen. Dan wordt het dus tijd om een nieuw toestel aan te schaffen. Om aan de gestelde eisen te voldoen, werkte de Lockheed nauw samen met vliegers, ook Nederlandse. Omdat Nederland zich ingekocht had in de ontwikkeling van het nieuwe toestel, nam een klein detachement KLu vliegers met twee toestellen deel aan de operationele testfase. Ondanks het kleine aantal bestelde toestellen (46), had het Nederlandse testteam flink wat invloed op het testprogramma. Omdat onze luchtmacht slim en innovatief is, zagen de

Amerikanen het team dan ook als hun gelijken. Daarin kan je dus als klein land het verschil maken. De eerste twee toestellen zijn ondertussen nog met zes toestellen aangevuld en zullen gebruikt worden voor de vliegeropleiding in de USA. Op 31 oktober 2019 landde de eerste operationele F-35 vanuit Italië op Leeuwarden. Eind 2024 zal de laatste van de in totaal 46 bestelde toestellen de productielijn in Italië verlaten.

Jeugdluchtvaartdag

In het kader van het enthousiasmeren van jeugleden voor een beroep bij de Luchtmacht, was op 26 februari een delegatie van de regio's Zuid-Holland en Soesterberg te gast bij het Centrum Mens en Luchtvaart (CML) in Soesterberg. In de ochtend kregen zij een deel van het keurings- en selectieproces van toekomstige vliegers te zien. In de middag stonden een presentatie van een Apache-vlieger van het 301 Squadron en een Hercules-vlieger van het 336 Squadron op het programma. Voor een uitgebreid verslag zie elders in dit blad.



Ledenservice

Goodies

Neklint met KNVOL - opdruk	€ 2,50
Sleutelhanger met KNVOL - opdruk	€ 2,50
Sleutelhanger met F-35 in de kleur oranje of grijs	€ 3,00

Badge

KNVOL 2018 - 70 jaar KNVOL / 65 jaar KLu	€ 6,00
--	--------

Boeken

Airpower II, Frank Crébas en Stephan de Bruijn	€ 30,00
Luchtschappen, het levenswerk van Lam van 't Hof	€ 59,90
Blue Notes, de Dutch Hawker Hunter Foundation	€ 29,95

Diversen

Placemats 42 x 30 cm van diverse vliegtuigen	€ 1,50
4 stuks voor de prijs van	€ 5,00

Onze Luchtmacht

Complete losse jaargangen Onze Luchtmacht vanaf 1999	€ 10,00
Opbergmappen voor twee jaargangen Onze Luchtmacht	€ 10,00

Bestellen

Genoemde prijzen zijn exclusief verpakkings- en verzendkosten. De artikelen zijn bij de KNVOL Ledenservice in voorraad. Na de bestelling ontvangt u een factuur en de goederen worden na ontvangst van uw betaling onmiddellijk aan u verzonden.
Telefoon : 0164 750258 of
per e-mail : ledenservice@onze-luchtmacht.nl

Let op: Veel van de genoemde artikelen kunnen worden bekeken op de website www.onzeluchtmacht.nl. Klik op 'Te Koop' in de menubalk.



Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht'

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

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



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



De Koninklijke Luchtmacht
is
***onze* luchtmacht**