

DE JAREN 90 DECENNIUM VAN TRANSFORMATIE

DE JAREN NEGENTIG, EEN DECENNIUM VAN TRANSFORMATIE

De Koninklijke luchtmacht maakte tussen 1990 en 2000 kennis met een hele andere manier van werken. Doordat de muur in Berlijn viel waardoor Oost- en West Duitsland verenigd werden en Gorbatschow met zijn 'glasnost' zorgde voor een grote ontspanning in de militaire balans veranderde de doctrine. Er werd gezocht naar een nieuwe focus in deze periode van ontspanning.

VERANDERD CONCEPT

Voormalige Warschaupact landen zouden een opmars gaan maken naar de NAVO en één voor één lid worden. Rusland zag zichzelf aan militaire sterkte inboeten. Tegelijkertijd onstond er instabiliteit in de Balkan die zou leiden tot gewapende conflicten. Nederland zou kennis maken met inzet in grootschalig coalitieverband onder de vlag van de Verenigde Naties. In 1991 werd Saddam Hoessein uit Koeweit verdreven. Nederland plaatste o.a. Patriot, Hawk en Stinger luchtafweerraketten in Dyabakir In Turkije. Zowel defensie en de politiek zag de beperktheid van Nederland bij dit soort operaties. Onze krijgsmacht (en ook van sommige andere landen) was niet goed toegerust op effectieve bijdrage aan expeditionaire forces.

We moesten wachten op vervoer, hadden geen bewapende helikopters, geen zware transportvliegtuigen, geen grote transporthelikopters en dus konden we maar beperkt meedoen. Juist dit internationaal veranderende toneel maakte de visie rijp voor transformatie. We hadden een betrekkelijk groot helikopter leger gehad wat bestond uit kleine Alouette III en Bolkow 105 helikopters. Deze waren er in de koude oorlog periode op gericht geweest om observatie en verkenningsvluchten ten behoeve van grondtroepen te maken en zo het battlemanagement in een tankoorlog te verbeteren. Dit was nu dus uit de tijd en de behoefte was ontstaan aan een zwaardere en bewapende helikoptervloot die flexibel kon worden ingezet bijvoorbeeld op uitzending naar het buitenland en zonodig buiten de grenzen van Europa. De defensienota van maart 1991 noemde de politieke verandering weliswaar een koude oorlog die tot het verleden behoorde, maar constateerde ook dat machtspolitiek onverminderd van deze tijd bleef en noemde de voorgestelde veranderingen een noodzaak en luidde daarmee de facto de verandering in.

NIEUWE HELIKOPTERS

De Alouette III verdween langzaam van het toneel, maar niet nadat er nog een uitzending was in Cambodja (UNTAC, controle op Rode Khmer), Turkije (Dyabakir) voor ondersteuning van de Koerden en Zagreb om spanningen tussen Kroatie en Slovenie te monitoren voor de Europese Unie en zelfs in 1996 nog even in het kader van de VN operatie IFOR in Bosnie. In 1995 werd het 'Grasshoppers' team opgeheven. De visie op een nieuwe helikoptervloot liep parallel met de ontwikkeling van een luchtmobiele brigade (11 LMB) bij de landmacht die samen met de helikopters zou opereren. Al het vliegend helikopter materieel was van landmacht naar luchtmacht gegaan (van groen naar blauw). Er werden nieuwe helikopters aangeschaft volgens de prioriteitennota van 1993 waarin gepleit werd voor maximaal 40 bewapende helikopters, 30 transporthelikopters en 3 nieuwe SAR heli's. In oktober 1992 waren deze laatste al in de vorm van drie Agusta Bell AB-412SP reddingshelikopters

aangeschaft ter vervanging van de Alouette III SAR vlucht en deze zouden de bijnaam tweeties krijgen. In de loop van 1993 tekende Nederland contracten voor de levering van zeven ex-Canadese CH-47C en zes nieuwe CH-47D Chinook zware transporthelikopters en 17 Cougar Mk2 middelzware helikopters. De ex-Canadese Chinooks werden ook nog door Boeing flink aangepast. In zowel Chinook en Cougar (en Apache) werd er kennis gemaakt met een glass cockpit die nachtzicht compatibel was. Het zou een heel ander manier van vliegen worden. De Cougars kwamen tussen 1996-1997 in dienst bij 300 Squadron en de Chinooks werden tussen 1995-1999 geleverd voor het 298 Squadron. In 1996 arriveren de eerste 12 AH-64A Apaches voor het nieuw opgerichte 301 Redskin Squadron.

Dit waren eerst van de US Army geleasde exemplaren. In 1998 werd 302 Squadron Hawkeyes opgericht en werd gelijk uitgerust met nieuwe AH-64D Apaches. In totaal zouden er 30 AH-64D bij beide squadrons in dienst komen. Om goede bemanningen voor al deze helikopters te krijgen vergde dit nogal wat opleiding en daarom verhuisde vanaf 1997 het opleidings gedeelte voor de helikopters naar het U.S. Army opleiding veld Fort Rucker. Ook werd er in 1997 een grote oefening in Polen gehouden met de combinatie luchtmobiele brigade waarbij er getoetst werd op de functionaliteit en de Klu scoorde goed. Men was nu klaar voor uitzending. Dit gebeurde in het decennium negentiger jaren mondjesmaat, maar het zou een grote vlucht nemen in het volgende decennium. Tussen 1998-1999 waren er even 2 AH-64A's op Tuzla en in 1991 waren er drie Chinooks op Petrovac in Macedonië als extraction force tijdens verkiezingen in Kosovo en later in Tirana tijdens operatie 'Allied Harbour' en leverde het 299 Squadron enkel Bo-105's voor KFOR in 1999-2000.

F-16 NAAR MLU

De NF-5 verlaat in 1991 het toneel als op 15 maart het toestel officieel uit dienst genomen wordt. Er zijn meer dan 300.00 vliegers gemaakt met de NF-5 in Klu dienst. Alle F-16's werden geconcentreerd op Twenthe, Volkel en Leeuwarden en zouden een Mid-life update (MLU) krijgen. Toen begon al de eerste voorzichtige reductie van de F-16 vloot naar 8 squadrons en een opleidingseenheid met de insteek om 122 F-16A/B MLU in 2005 over te houden. Per 1 januari 1993 opereren alle F-16's in de swing role. Een concept wat door de Klu zelf werd bedacht waarbij vliegers zowel in het Clear Weather Intercept (CWI role) als in de Fighter-Bomber Attack (FBA) role konden worden ingezet. Alleen 306 Squadron was een uitzondering met de verkenningstaak en 311 en 312 kenden nog een extra nucleair fighter-bomber-strike (FBS) taak. Na 1996 reduceerde het aantal F-16 squadrons naar zes waarvan drie in Swing role concept en zouden de eerste 20 F-16's verkocht worden. In 1994 wordt het 316 en in 1995 314 Squadron opgeheven. Het aantal jachtvliegtuigen in Nederland reduceert gestaag daar er ook al in 1993-1994 de Amerikaanse F-15's vertrekken vanaf Soesterberg.

De MLU ombouw start in 1996 en in totaal worden 138 stuks omgebouwd door Fokker in samenwerking met de Klu (LCKlu) wat tot 2002 zou gaan duren. De MLU gaf de F-16 een enorm potentieel en de mogelijkheid tot precisiebombardementen en het inzetten van 'Beyond Visual Range' wapens. De MLU betrof ondermeer een nieuwe modulair mission computer (MMC), nieuwe boordradar die 10 doelen tegelijk kan volgen waarbij 6 AMRAAM raketten tegen zes verschillende doelen kunnen worden gelanceerd. Verder zijn onder andere een improved data modem system (IDM) waarmee vliegensvlug informatie met andere vliegtuigen wordt gedeeld, een Electronic Warfare Management System (EWMS) die alle verdedigingsmiddelen coordineert, een geoptimaliseerde GPS en een geavanceerde Digital Terrain System (DTS) geïnstalleerd. Hiermee behoren de F-16's tot de meest moderne jachtvliegtuigen in de wereld.

INZET IN BUITENLAND

In april 1993 begon de Klu aan de operatie 'Deny flight' boven Bosnië-Herzegovina met het afdwingen van een vliegverbod. Totaal 18 F-16's betrof het Klu detachement op Villafranca. 12 april op 13.15u lokale tijd vertrokken J-516 en J-508 als eerste NAVO vliegtuigen die ooit buiten het eigen grondgebied opereerden om op 14.00 de eerste patrouille boven voormalig Joegoslavië te maken. Een historische gebeurtenis voor de NAVO en Nederland. Niet veel later zou de Close Air Support taak worden toegevoegd. Er zouden zes jaren voorbijgaan met een halfjaarlijkse aflossing van de F-16 squadrons en hun personeel. Dankzij het Swing role concept konden alle Klu squadrons die werden ingezet beide taken verrichten. Vanaf 1994 werden ook F-16 fotoverkenkers ingezet. Op 21-11-1994 werden vergeldingsluchtaanvallen uitgevoerd door veertig NAVO vliegtuigen op de Servische vliegbasis Udbina in Kroatië onder leiding van een Nederlandse commandant waarbij ook zes Klu F-16's deelnamen. In 1995 volgt het drama van de inname van de enclave Srebrenica door de troepen van de Bosnisch-Servische generaal Mladic. De NAVO reageerde te laat en te weinig. Slechts twee Klu F-16's werden ingezet die met een CAS-vlucht een rijdende Bosnisch-servische tank en een stuk geschut uitgeschakelde.

De inname van Srebrenica werd wel onderbroken maar niet verijdeld. Dit werd een open wond voor jaren. Na een lafhartige Bosnisch-Servische beschieting van een markt in Sarajevo waarbij veel doden vielen startte de NAVO de operatie 'Deliberate Force' tegen de Bosnische Serviërs. Nederland nam deel met honderden vluchten met zowel CAS als Battlefield Air Interdiction (BAI) missies en gooide honderden bommen. Daarna zouden nog jaren vluchten van controle van het luchtruim worden gemaakt in operatie 'Deliberate Guard' tussen 1995-1998. In 1999 verhuisd het F-16 detachement van Villafranca naar Amendola en er werd toen al samengewerkt met de Belgische luchtmacht. Er waren gezamenlijk ongeveer 30 F-16's op Amendola toen 24-03-1999 de NATO operatie 'Allied Force' startte met als doel om Servië uit Kosovo te krijgen. De Belgisch/Nederlandse Deployable Air Task Force (DATF) vloog 17% van de totale missies in 78 dagen tijd. Het had succes, Servië trok zich terug. Een van de meest opmerkelijke gebeurtenissen was het neerschieten van een Servische Mig-29 door de Klu F-16AM J-063. De AMRAAM 'Beyond Visual Range' raket bewees meteen zijn grote waarde. Nederlandse piloten maakten ook kennis met SAM-raketten die op hun werden afgeschoten zoals bij een aanval op Batajnica nabij Belgrado. Er werden meerder piloten voor hun moed onderscheiden.

TRANSPORTVLOOT MET EEN ANDER GEZICHT

De klu had een transportvloot van 12 F-27's waarbij slechts op de middellange afstand binnen Europa werd gevlogen. Toch werden in het kader van de VN-UNTAC missie in 1992 drie F-27 Troopships naar Cambodja gevlogen. Het was de eerste keer dat het 334 transportsquadron intensief aan een crisibehersing en hulpverleningsprogramma heeft deelgenomen. De prioriteitennota van 1993 voorzag in de aankoop van nieuwe transportvliegtuigen als vervanging op de troophips zoals twee tanker-transportvliegtuigen en zes middelgrote tactische transportvliegtuigen. Twee DC-10-30CF van Martin Air worden omgebouwd tot KDC-10 waarvan de eerste medio 1995 arriveert. Hiermee kunnen niet alleen F-16's (en andere typen) worden bijgetankt, maar kunnen ook grote aantallen soldaten over lange afstand vervoerd worden. De KDC-10 kan worden omgebouwd van passagiers versie (PAX) naar vrachtversie en omgekeerd naar gelang de behoefte. Deze behoefte strekt zich ook uit naar NAVO-partners. Tevens worden er vier Fokker 60U aangeschaft mede op nadrukkelijke wens van de politiek en geleverd in 1996. De Fokker

60U's zijn echt gemilitariseerde versies met uitgebreide elektronische beschermingsmiddelen en een vrachtluik. Verder worden een G.1159C Gulfstream IV en twee Fokker 50's aangeschaft voor VIP en utility transport taken. Twee C-130H-30 worden nieuw gekocht en in 1994 geleverd. Vanuit de politiek is de wens aanwezig om nadrukkelijk ook inzet bij vredesoperaties te garanderen omdat financiën gedeeltelijk door ontwikkelingshulp worden geleverd. Voor de KDC-10 is groot onderhoud uitbesteed aan de KLM en voor de Herculesen aan Marshall Aerospace in Engeland. De Hercules en Fokker 60 transportvliegtuigen worden veelvuldig als support ingezet tijdens periode van inzet van de F-16 detachments vanaf Villafranca en Amendola. Het 131EMVO squadron krijgt drie extra PC-7's omdat de Basis Vlieger Opleiding (BVO) van de MLD hierin werd geïntegreerd. Zo is Nederland op alle fronten in de luchtmacht gemoderniseerd en heeft het de eerste grote krachtproef doorstaan met de conflicten op de Balkan. In het volgende decennium zou er een volgende krachtproef komen van een heel andere orde.

Kees Otten, Wim Das en Koos Heemskerk

