

# 100 JAAR NEDERLANDSE LUCHTMACHT

## JAREN TACHTIG, HOOGTEPUNT VAN DE KOUDE OORLOG

De jaren 80 stonden in het teken van de opvolging van de Starfighter en NF-5. De eerste twee F-16's werden zoals in de vorige aflevering vermeld overhandigd in 1979 op Schiphol-Oost. Tijdens de zoektocht naar de opvolger van de Starfighter was de General Dynamics F-16 eerst niet echt in beeld, maar werd een keuze omdat dit toestel de Amerikaanse competitie voor een USAF lichtgewicht gevechtsvliegtuig had gewonnen. Dat was een goede beslissing want de F-16 luidde een heel nieuw type vliegen in als een echte 'dogfighter' en 'fly-by-wire' computergestuurd vliegen met een enorme wendbaarheid die in die tijd ongeëvenaard was.

## F-16 VOLDEED PRIMA AAN VERWACHTING

In totaal zou Nederland 213 F-16's kopen in een eerste order van van 102 stuks om de Starfighter te vervangen, 81 stuks voor de vervanging van de NF-5 en 30 stuks ter compensatie van vredesverliezen dit alles in een gefaseerd traject en daardoor waren ze nooit allemaal tegelijk in dienst geweest. De productielijnen lagen bij Fokker op Schiphol en SABCA in België die samen ook de productie van de Deense en Noorse F-16's voor hun rekening namen. Deze landen vormden samen met Nederland en België de European Participation Air Forces (EPAF) in het F-16 project. Veel later kwam daar nog Portugal bij.

Het 322 squadron op Leeuwarden was het eerste squadron dat in 1981 operationeel ging vliegen met de F-16 in een gecombineerde luchtverdediging en aanvalstaak. De Starfighter die heel geschikt was om op hoge snelheid een Russische 'Bear' bommenwerper snel te onderscheppen kon nu zoetjes aan de mottenballen in en dat werd tijd ook wat het toestel had geen talent voor 'dogfight' en in de veranderende tijden was dit wel nodig geworden om onder alle omstandigheden luchtoverwicht te krijgen. De F-16 debuteerde bij het 322 Squadron. Eerst was er bij de F-16 sprake van alleen Interceptor Day Fighter (IDF) en dat werd later Clear Weather Intercept (CWI). De F-16 was toen nog geen 'All Weather' interceptor. Zo zoetjes aan werden eerst de Starfighters vervangen waarvan de laatste in 1984 neerstreek en later de NF-5's waarvan er nog enkele het tot in het begin van de negentiger jaren zouden uithouden. Had de Starfighter per squadron nog een focus op één taak, voor de F-16 was er een zogenaamde 'dual role' waarbij er per squadron zowel verdedigende als aanvallende taken werden neergelegd. Dit betekende nog al wat voor de piloten die beide technieken in hun systeem moesten zien te houden. Later kwam daar nog de verkenningstaak bij met de F-16A (R).

## TRAINING OVERZEE

Ook werd de opleiding anders. Eind 1981 werd het Euro-NATO Joint Jet Pilot Training opgericht en werd de opleiding met de Canadair Tutor in Canada langzaam losgelaten. De Europeanen kregen voortaan jet training op Sheppard Air Force Base en jachtvliegtraining bij de Air National Guard en later zou aan het eind van de jaren tachtig en begin jaren negentig voor aanvullende jachtvliegtraining Klu F-16's worden gestationeerd in Tucson Arizona. In 1984 nam de Klu voor het eerst deel aan het beroemde Red Flag trainingsprogramma op Nellis Air Force Base en er zouden nog vele keren volgen. Op deze manier werd er veel techniek van het jachtvliegen bijgeleerd, maar ook getoetst. Laagvlieg oefeningen werden gestart boven Goose Bay, Labrador in Canada en dat zou ook

een terugkerend ritueel worden, hierbij werd samenwerking gezocht met de Belgen.

## **POLITIEK WAS NIET ONBELANGRIJK**

Geleidelijk kwamen er meer squadrons met F-16's en er zouden er totaal op het hoogtepunt van de koude oorlog 9 squadrons zijn. De luchtmacht kwam voor nieuwe uitdagingen te staan zoals het leren bijtanken in de lucht van de Amerikanen. Maar er gebeurde ook dingen in de andere onderdelen van de luchtmacht. De Geleide wapen groepen namen de Stinger en Patriot geleide wapens in gebruik en de Nike Hercules werd uitgefaseerd. Over raketten gesproken mag niet onvermeld blijven dat Nederland in 1981 in de ban was van kruisvluchtwapens en demonstraties onder leiding van het IKV. De kruisvluchtwapens kwamen er niet toen er een akkoord tussen de US /NAVO en president Gorbatschow uit de USSR werd getekend. Wel had het invloed op moralisten onder de bevolking en werd er regelmatig een prikkeldraad doorgknipt en weer eens een F-16 beklad.

## **OOK HELIKOPTER EENHEDEN OP STERKTE**

In de groep lichte vliegtuigen (GPLV) werd de vloot Alouettes III vergezeld door De Bolkow Bo-105's omgedoopt tot de de Tactische Helikopter Groep Koninklijke Luchtmacht (THGKLu) nadat de vaste vleugelvliegtuigen zoals Auster en Beaver uit dienst waren gesteld. Later veranderde dit nog in Groep Helikopters (GPH). Ook belangrijk was de overheveling van de Alouettes van de landmacht naar de luchtmacht. De Bolkows werden voorzien van Night Vison Goggles en zo geschikt gemaakt voor het nachtelijke werk en kregen de aanduiding Bo-105CB. In de vorige aflevering werd al gerept over het Alouette III demonstratie team 'The Grasshoppers', al in de jaren zeventig opegericht, maar vooral in de jaren tachtig en begin jaren negentig waren ze een bekende verschijning bij luchtshows met hun rood-wit-blauwe beschildering. Een kleuren mix die ook werd gebruikt door de demonstratie F-27 Troopship die vaak hoge ogen gooide bij publiek als hij weer eens op één motor laag voorbij scheerde. In 1983 werd ook begonnen met het leveren van personeel op de AWACS toestellen, een situatie die tot de dag vandaag doorgaat.

## **TRAINING KON BETER**

Vanaf 1989 kwam de Pilatus PC-7 in dienst bij het EMVO (Elementaire Militaire Vliegeropleiding). Er moest eerst eens op een pittig toestel worden gevlogen om te kunnen aansluiten op de jet-opleiding op Sheppard, waar het uitvalpercentage te hoog was. Dit betrof 35%, het hoogste van alle NAVO-landen. In knalgele kleuren kwamen er 13 stuks in dienst op Woensdrecht. Hierna viel het afvalpercentage op Sheppard terug naar 10% en scoorden we uitstekend. De mannen waren hierdoor veel beter voorbereid.

## **MONDIALE VERANDERINGEN**

Een andere belangrijke gebeurtenis was de val van de Berlijnse muur in 1989 en het dé facto ophouden van het Warschaupact. Dat leidde tot ontwapeningen en een onontkoombare uitdunning van onze F-16 vloot, een trent die zich zou ontwikkelen in de jaren negentig en pas zou doorzetten in het nieuwe millennium. Tot dan toe was er voor de Klu naast luchtverdediging een duidelijke offensieve taak gericht op het Warschaupact met laagvliegende F-16's in de aanvalsrol naar doelen in Oost Duitsland en Close Air Support voor eigen grondeenheden. Die doctrine zou gaan veranderen al was toen nog niet echt duidelijk waar het naar toe zou gaan. Dat gold ook voor de ons omringende landen waar we mee samenwerkten in 2ATAF. Nu de Soviet Unie niet meer de directe vijand was, maar min

Dutch Aviation Media is autonomous, and is editorial member of independent Dutch magazine 'Piloot en Vliegtuig'

---

of meer bondgenoot ging de NAVO op zoek naar zijn bestaansrecht en een nieuwe vijand. Het duurde niet lang of die zou zich aan dienen in volgende decennium middels de Golfoorlogen en na destabilisatie in de Balkan. Nederland zou daar een belangrijke rol in gaan spelen.

[Kees Otten en Wim Das en Koos Heemskerk](#)

