

LUCHTMACHT OP MISSIE IN POLEN

De Baltic Air Policing missie (BAP) werd 10 jaar geleden in het leven geroepen omdat de Baltische staten zelf geen luchtmacht hebben en wel lid van de Navo zijn. Toen was er weinig sprake van spanning en de missie werd jarenlang op een laag pitje uitgevoerd. Nu zijn de tijden veranderd en de baltische Staten voelen zich niet op hun gemak met de politiek van Vladimir Putin naar de hem omringende landen. Reden voor de NAVO om ze een hart onder de riem te steken, en Nederland is daarbij van de partij.

BALTIC AIR POLICING

Eigenlijk was het normale volume van de BAP al verdubbeld sinds de annexatie van de Krim. De missie wordt per toerbeurt door NAVO leden vervuld en dit gebeurt vanaf Šiauliai in Litouwen waar nu twee NAVO landen een detachement hebben gestationeerd. Momenteel zijn dit Portugal met zes F-16's die hiermee de leiding heeft en dit samen uitvoert met vier Canadese CF-18's. Zij losten Poolse Mig-29's en Britse Typhoons af die hun 'tour of duty' van vier maanden er op hadden zitten. Sinds de crisis in de Ukraine is de missie nog verder opgevoerd. Een tweede basis dichtbij Tallinn in Estland die Ämari heet is pas gereed gekomen en daar staan nu zes Duitse Typhoons. Maar dat is nog niet genoeg want met name Polen en Roemenië voelen zich als NAVO buitenposten ook kwetsbaar en dus kwamen er nog meer versterkingen bij. Momenteel is Malbork in Oost-Polen wat zo'n 60 kilometer van de Russische grens ligt voor vier maanden lang de thuisbasis van vier Nederlandse F-16's.

KLU OP QRA

De Klu is sinds 3 september aanwezig en zal in december worden afgelost. Het doel van deze 'deployment' is tweeledig. Niet alleen de aanwezigheid is belangrijk, maar er wordt ook daadwerkelijk meegedaan aan de Quick Reaction Alert (QRA) en daarnaast wordt er gezamenlijk getraind met de Poolse luchtmacht want dat houdt elkaar scherp en zo leer je van elkaar. Het is niet echt de bedoeling om patrouilles over de Baltische Staten uit te voeren, want daar zijn immers al bondgenoten aanwezig, maar indien nodig en verzocht kan het wel gebeuren. Dat zou logistiek wel meer vergen. De QRA deelname van de Klu is vooral van psychologische waarde. Op Malbork staat ook een klein deel van de MIG's op QRA (5 stuks) maar dat aantal kan indien noodzakelijk snel aangevuld worden.

DE RUSSEN ZIJN ACTIEF

Piloot en vliegtuig was eind september op Malbork en had een interview met Luitenant-Kolonel Marcel, de KLU- detachements commandant (alleen de voornaam wordt vermeld). Hij vertelt dat zijn mensen sterk gemotiveerd zijn en ook genoeg om handen hebben omdat de Poolse trainingspartner op hetzelfde veld aanwezig is en een ritme van dagelijkse training gewend is. Op de vraag of QRA inhoudt dat je volledig bewapend de lucht in gaat, antwoordt hij bevestigend. In geval van een QRA vlucht is er volle bewapening. Er is hier sprake van een reële dreiging en dan kun je je geen 'sitting duck' positie permitteren in de vorm van een soort poldermodel. QRA is QRA, en dat vergt een volledige bewapening. Dus boordkanonnen maar ook alle hardpoints gevuld. De tijd van beleefdheid en gepaste optredens is voorbij. De KLU had op het moment van het interview nog geen QRA contact gehad met de Russen, maar dat contact is er wel degelijk (met de bondgenoten boven de Baltische staten) gemiddeld zo'n 1x per week. Hierbij verschijnen de Russen dan onaangekondigd en wel op de verkeerde plekken. Men schendt daarbij geregeld het Baltische luchtruim in een soort kat en muis spel.

De QRA NAVO kisten worden bij zo'n nadering altijd gescrambled om zo snel mogelijk hun onderscheppingstaak uit te voeren. Er is natuurlijk ook gewoon regulier vliegverkeer waarvan de vluchtplannen bekend zijn. De Russen worden nauwlettend in de gaten gehouden en begeleid na onderschepping. Ze weten dus dat het aan onze kant geen spelletje is. De laatste jaren heeft Nederland weer ervaring opgebouwd in het onderscheppen door de Bear-vluchten die door Vladimir Putin een

aantal jaren geleden hervat werden. In principe gaat het op dezelfde manier, maar het onderscheppen van 'Bears' is veelal boven de Noordzee. Hier geeft het een totaal andere aanblik. Je vliegt in een scenario van bergen en groen en boven land, steden en dorpen. Dat geeft een heel ander beeld: zij die 'beneden wonen' zijn zichtbaar en daarvoor draag je gezamenlijk als NAVO de verantwoordelijkheid. Een geheel ander plaatje dus. De piloten reageren zoals ze getraind zijn en volgens de Rules of Engagement (ROE) hetgeen geheel geclassificeerde informatie betreft. Er wordt heel professioneel gehandeld, en er ontstaat geen situatie van stress, hooguit het gevoel 'dat het nu in het echt is', en datgene nu gebeurt waar je al die tijd voor bent opgeleid om er mee om te kunnen gaan en de juiste beslissingen te nemen. Dat wil je dan ook 100% goed doen.

INFO VIA AWACS

Naderende Russische vliegtuigen worden opgemerkt door AWACS vliegtuigen. Deze vliegen zoveel mogelijk 'links' in de scene wat wil zeggen wie de landkaart bekijkt, niet te dicht bij de grens van Oost-Polen en verder ook boven de Oostzee. Voor refuelling van de AWACS is een KDC-10 ingezet, zo'n 180 uur inmiddels vanaf half maart dit jaar. Ook hiervoor geldt dat deze net als een AWACS van bijzondere waarde is, wat in jargon een High Valuable Air Asset (HVAA) wordt genoemd en er zullen steeds speciale procedures gelden om deze afdoende te beschermen.

POLEN IN HET GEDRANG

Polen ziet de KLu graag komen. Door de annexatie van de Krim en het gerommel in Oost-Ukraine voelden de Polen zich toch wel enigszins tot behoorlijk bedreigd. De Polen zijn nu blij en voelen zich opgelucht met de komst van de NAVO versterkingen aldus Lt-Kol Marcel. Overigens heeft de NAVO de kosten van de upgrade van de start- en landingsbaan van Malbork voor z'n rekening genomen. Dit houdt in dat Malbork nu als basis blijft bestaan. Dat is zeker goed voor het gevoel van veiligheid, de Polen voelen zich serieus genomen, het versterkt (indirect) de werkgelegenheid in de omgeving, en zeker het vertrouwen in de NAVO. Vergeet niet dat ze hier heel anders tegen 'veiligheid' aankijken dan in Nederland, de afstand tot Kaliningrad is niet zo heel ver... met 60 km verderop zit je in Rusland. Met Ukraine in het achterhoofd is men soms best bang dat dat kan overslaan naar deze (Poolse/Baltische) regio, het is iets wat leeft. De korte afstands-raketten van de Russen zijn immers ook altijd erg goed geweest. De beleving karakteriseert zich door de mate van bedreiging. Kaliningrad ligt in een Russische enclave tussen noord-oost Polen en de Baltische Staten en wordt in Russische militaire termen de Kaliningrad Oblast genoemd.

Je zou het niet zeggen, maar in dit betrekkelijk kleine stukje Rusland is wel één van de zes hoofkwartieren van de Russische strijdkrachten gevestigd. De laatste tijd wordt daar herbewapening met moderne systemen gesignaleerd zoals moderne S-400 luchtafweersystemen en Iskander-M ballistische raketten. Weliswaar zijn er bij een grote reorganisatie sinds 2008 veel eenheden afgestoten, maar er zijn ook nieuwe veel effectievere bases bijgekomen zoals een moderne helikopter basis nabij de Baltische Staten en nieuw is ook het stationeren van een Russisch squadron Sukhoi Flankers in Wit-Rusland. Natuurlijk zijn het aantal NAVO-vliegtuigen die nu als versterking gelden bescheiden te noemen tegenover de Russische eenheden, maar het is wel een duidelijk signaal en laat onverminderd zien dat er aan de solidariteit tussen de 28 lidstaten niet te tornen valt. De boodschap is duidelijk, volgens artikel 5 is een aanval op 1 een aanval op allen en Rusland test onze vastberadenheid in de Baltische en oost-Europese regio.

OEFENEN TEGEN MIG'S

Naast de twee toestellen op QRA wordt er met de twee andere toestellen steeds met en tegen de Polen getraind. Boven Malbork vinden de dogfights plaats met allerlei tactieken en flares etc. Doelstellingen zijn om van elkaar te leren, elkaars technieken en tactieken te testen en dat (voor de KLu) in een totaal andere omgeving. Tevens hebben de nachtvlieg oefeningen een ander dimensie ook vanwege de 'ruimte'. Meestal (niet altijd) worden de MIG's 'outclassed' door de F-16's die veel meer updated zijn dan de wat oudere MIG's. We hebben nu het voordeel om tegen een echte MIG-29 te trainen, en dat is anders dan tegen een F-16 die een MIG-29 simuleert. Het is een grote zware machine met twee motoren, net als sparren met een F-15 geeft dat een ander beeld. Je merkt dat de procedures van de Polen ook 'NAVO' zijn, maar er zijn toch ook wel weer enige verschillen. Nachtmissies worden ook getraind, minder dan overdag omdat daartoe het schema moet worden aangepast, en als gevolg daarvan de piloten naderhand weer in hun normale dag-ritme moeten komen. Maar het wordt zeker getraind, afwisselend door 'Volkel' en 'Leeuwarden'. Een crewchief (Rob) geeft aan dat er een 'behoorlijk gezonde rivaliteit' heerst hetgeen de sfeer positief beïnvloedt, en daarmee het niveau hoog

blijft. Juist de nachtmissies zijn een uitdaging voor de Nederlanders. Ook 'CAS' (Close Air Support) geeft een goede samenwerking met de Polen. Wel zijn 'we' enigszins afhankelijk van de planning van de Polen, dat vergt soms wat extra aanpassing. Tijdens CAS worden ook targeting pods meegenomen. Er wordt in een om- en om patroon met de Polen gevlogen en de F-16's zijn dus ook wel eens samen in de lucht. De MIG-29's zijn veel minder digitaal en dus eerder de lucht in omdat zij minder checks hebben af te werken. Voor de 'Gereedstelling' het klaarmaken voor- en tussen de vluchten is alles aanwezig. Voor de QRA piloten en crewchiefs van dienst is er een onderkomen vlakbij de kisten, het overige personeel verblijft in hotels vlakbij de basis- en afhankelijk van de noodzaak wordt een afstandrestrictie opgelegd. De opzet en inrichting van verbindingen op de basis heeft wel tijd gekost, maar dit was op tijd klaar zodat de start van de missie geen vertraging kende.

FOCUS OP HUIDIGE TAAK

Logistiek gezien is het belangrijk om op de basis zicht te hebben op het platform, en transport over de weg is goed mogelijk en redelijk dichtbij. Veel containers zijn dan ook allemaal via wegtransport naar Malbork gereden. Het NL kamp beschikt over een MSK ofwel mobiele satelliet keuken, en vooral sfeer-garanderend: eigen (vliegtuig)magnetron-maaltijden ! Hoewel minder sfeervol als een drie-sterren restaurant hebben we zelf kunnen ondervinden dat daar eigenlijk niets mis mee is! Hoewel de missie nog enige tijd zal duren, ontstond er toch enige spanning toen bekend werd dat Nederland mee gaat doen om IS te bestrijden en ook de KLu jongens hier beseffen dat ze over enige tijd echt bommen gaan gooien. Vooralsnog is op dit moment de focus op de air policing missie en het beschermen van de buitengrens van het NAVO gebied.

[Kees Otten & Wim Das](#)
