

Een Perfect Storm voor de Fighting Falcon

Interview met instructeurs van het European F-16 Training Centre

Ellen Bahler, Freek Groen en Maarten Katsman



Nederland nam het initiatief om het eerste European F-16 Training Centre (EFTC) op te zetten, dat eind 2023 werd geopend in Roemenië. Behalve vliegers van de Roemeense luchtmacht, die pas recent is overgestapt op de F-16, leidt het EFTC Oekraïense vliegers op die daarna direct het gevecht aangaan met het Russische leger. 'Het is fantastisch om te zien dat zij echt iets leren en dat in een grote oorlog in praktijk brengen. Sommige Oekraïense studenten zijn nu al top-*drone aces*. Dat is nog steeds bijna niet te bevatten. Wij hebben veel uitzendingen gedaan, maar nooit tegen een tegenstander als Rusland,' zeggen de Nederlandse instructeurs Slinger en Slime (hun *callsigns*). Ze vertellen uitgebreid over het EFTC-initiatief en de hindernissen en successen die ze daarbij tegenkwamen. 'In het begin was het echt houtje-touwtje, maar nu staat er iets om trots op te zijn.'



Nederland nam het initiatief
om het eerste European F-16
Training Centre op te zetten

FOTO EFTC

Roemenië, NAVO-lid sinds 2004, vloog nog lange tijd met MiG-toestellen. Deze gevechtsvliegtuigen uit de Sovjet-tijd raakten verouderd en kampten met een relatief hoog aantal ongelukken. De Roemeense luchtmacht, hoe gemotiveerd ook, kon daardoor niet meer voldoende bijdragen aan de taken voor het beschermen van het luchtruim aan de oostflank van het bondgenootschap, zoals Air Policing en de Quick Reaction Alert.¹ Een moderniserings-slag was nodig. Roemenië begon eerst een samenwerking met Portugal, dat al met F-16's (Fighting Falcons) vloog, en stapte geleidelijk over op dit Amerikaanse toestel. Vanaf 2016 begon de overdracht van Portugese en later Noorse F-16's die de Roemeense MiG-21 LanceR's moesten vervangen, een proces dat in 2025 werd voltooid.² Ondertussen verdwenen echter in de VS de opleidingen voor de F-16 door de introductie van de F-35.

Ook de Koninklijke Luchtmacht ging over van de F-16 op de F-35, terwijl binnen Nederland veel kennis en ervaring was opgebouwd met de Fighting Falcon. Het zou zonde zijn als die verloren zouden gaan. Twee voormalige luchtmacht-vliegers Slinger, inmiddels werkzaam bij Airbus, en Slime wilden die kennis en ervaring graag overbrengen en inzetten op een plek waar er behoefte aan was. Andere oostelijke NAVO-landen als Polen en Bulgarije namen net als Roemenië F-16's in dienst, dus er ontstond een Europese markt voor opleidingen op dit toestel. 'Een F-16 koop je met een opleiding', zegt Slime, maar zoals gezegd kon de VS daar niet meer in voorzien. Producent van de F-16 Lockheed Martin bracht in samenwerking met andere bedrijven de bal aan het rollen, terwijl de Nederlandse minister van Defensie (toen Kajsa Ollongren) en de CDS (generaal Onno Eichelsheim) hadden toegezegd Roemenië te helpen bij het vinden van een manier waarop de Roemeense luchtmacht kon blijven bijdragen aan de NAVO.

De Russische invasie in Oekraïne in 2022 maakte de 'perfect storm' compleet: toen westerse landen, overigens ook mede op initiatief van Nederland, F-16's gingen leveren aan Kyiv had ook Oekraïne behoefte aan F-16-vliegeropleidingen. 'Met een klein clubje kun je veel voor elkaar krijgen als de tijd "meezit"', zegt Slinger. 'Binnen tien maanden gingen we van helemaal niets naar de opening van een volledige opleiding', vult Slime aan. 'Dat was echt met *lightning speed*, heel bijzonder.' Zo opende half november 2023 het eerste Europese F-16-trainingscentrum op vliegbasis Fetești in Roemenië.

Oorspronkelijk waren er plannen om met de F-16's 'Red Air' te verzorgen voor de F-35, maar dat is door het succes van de EFTC-opleiding op een lager pitje gezet. 'Door de perfect storm is ons portfolio aan studenten zo gigantisch groot dat we nu gewoonweg geen capaciteit hebben voor Red Air', zegt Slime. 'We zijn *maxed-out* om onze studenten zo snel mogelijk door de cursus te krijgen.'

Momenteel nemen 25 studenten deel aan de zogeheten B-course van de opleiding van het EFTC, terwijl verschillende Roemeense en Oekraïense vliegers de cursus hebben afgerond. In mei 2025 stond de teller op ruim 2000 vlieguren in 2020 sorties. 'Na negen maanden leverden we de eerste klas af van zeven Roemeense F-16-vliegers', zegt Slinger. 'Dat is ongeveer net zo snel, zo niet sneller, dan bij de standaardcursus in de VS. Een klein wonder, als je kijkt naar de beperkingen waar we in het begin mee te maken hadden.'

Onderling vertrouwen als rode draad

Beperkingen waren er zeker. Slime startte in december 2023, kort na de opening van het EFTC. 'We hadden in die beginfase niet de flow die we gewend zijn van de squadrons zoals we die bij de luchtmacht geregeld hadden. Daarbij zijn de rollen verdeeld, de dingen lopen, en nu hadden we dat allemaal niet. Er waren zelfs geen bureaus of computersystemen, de uitdagingen waren op meerdere vlakken groot. Alles wat we deden moest op basis van *unclassified*-bronnen,

1 'Romania Retires Soviet-Heritage Fighter Jet Fleet', *The Defense Post*, 15 mei 2023. Zie: <https://thedefensepost.com/2023/05/15/romania-retires-mig-21/>.

2 'Romania completes 48th Fighter Squadron as F-16 deliveries progress', *Defence Industry Europe*, 31 januari 2025. Zie: https://defence-industry.eu/romania-completes-48th-fighter-squadron-as-f-16-deliveries-progress/#google_vignette.

daardoor ontbrak bijvoorbeeld een deel van de data over wapensystemen die we nodig hadden tijdens de trainingsmissies. Ook *mission planning*-software hadden we nog niet, we konden geen routes aanpassen of vernieuwen. We gebruikten dus een heel erg basic-F-16 zonder extra tools. Overleg met de *supervisor of flying* was niet of nauwelijks mogelijk, omdat we alleen een eenvoudig handheld-radiootje konden gebruiken met een bereik van maar 300 meter. Dat werd dus appen in de cockpit en hopen op een snel antwoord. In het begin was het echt houtje-touwtje.'

'Organisatorisch was het ook lastig, al vanaf de aanloop', vult Slinger hem aan. 'Airbus, mijn werkgever, maakt geen F-16's en weet dus vrijwel niks van dat toestel. Daarbij heeft Airbus ook geen militaire instructeurs die ergens in Europa vliegen met gevechtsvliegtuigen. Het EFTC leek daarom een compleet kansloze missie, tot ik binnen het bedrijf uiteindelijk toch de juiste mensen vond. GFD, een dochterbedrijf van Airbus in Duitsland, is opgericht door oud-militairen die snappen wat de bedoeling is en hoe het werkt. Zij vliegen daar met een aantal Learjets ter ondersteuning van de Duitse luchtmacht. Daar kwam de benodigde interne ondersteuning vandaan.'

Hij vervolgt: 'nadat het binnen Airbus geregeld was, moesten we de MLA (Militaire Luchtvaart Autoriteit) nog meekrijgen. Dat lukte, maar alles kwam pas op het laatste moment in beweging en dat maakte de opstart niet makkelijker. De rode draad in het verhaal is onderling vertrouwen in persoonlijke relaties. Daarmee kregen we uiteindelijk veel gedaan. Er zit wel een keerzijde aan, namelijk dat het erg lastig wordt wanneer een contactpersoon wegvalt. Soms blijven deuren dan opeens dicht.'

Obstakels

'Wat wij nu doen met het EFTC', zegt Slinger, 'is een onderdeel van wat men de Gouden Driehoek noemt: samenwerking tussen overheid, kennis-instituten en industrie. Wij doen zaken die Defensie (overheid in de driehoek) in het verleden deed, maar nu niet meer kan doen, onder andere door omstandigheden op de arbeidsmarkt. Defensie moet daardoor focussen op de primaire taken, en de andere zaken ondersteunen (maar niet loslaten!).' Soms levert deze constructie frictie op, constateert Slinger. 'Ik heb bijvoorbeeld gevraagd om inzage in de protocollen voor mensen die in de buurt komen van de frontlijn in Oekraïne. Dan kunnen onze

Roemeense vliegers in Nederlandse F-16's tanken in de lucht boven Roemenië bij een Amerikaans tankvliegtuig



mensen zien hoe Defensie het aanpakt en zich aanpassen aan die werkwijze, bijvoorbeeld kritisch kijken naar de omgang met social media, of basale zaken als het niet-gebruiken van Nederlandse simkaarten als je in Roemenië werkt. Volgens de huidige regels mag Defensie zulke protocollen en procedures echter niet met ons delen.’

Slinger illustreert het probleem van deze starheid met een voorbeeld uit de praktijk: ‘De Roemeense inlichtingendienst heeft ons een geval laten zien van pro-Russische subversieve activiteiten. Ze hebben daarbij een persoon opgepakt die sabotageacties voorbereidde in Boekarest. Dit is een *clear-cut case* dat deze dreiging geen onzin is. Je moet daarbij ook bedenken dat wij hier in Roemenië een ‘legitimate target’ zijn voor Moskou. Als manager bij Airbus voel ik verantwoordelijkheid voor mijn medewerkers, en het liefst pakken we dit probleem aan door er naar te kijken met een Defensiebril.’

Een andere uitdaging, nu het EFTC een poosje loopt, is dat het nog steeds niet goed is doorgedrongen bij verschillende partijen hoe noodzakelijk zo’n trainingscentrum is, waardoor verschillende hobbels blijven bestaan. ‘We werken hier weliswaar op kleine schaal’, legt Slinger uit, ‘maar we leveren wel een significante bijdrage aan iets wat, zonder te willen overdrijven, heel hard nodig is voor de veiligheid van Europa. Toch ontbreekt het ons aan heel belangrijke items voor het opleiden van mensen die in Oekraïne dag en nacht de strijd moeten aangaan. Wij krijgen als instructeur bijvoorbeeld niet het JHMCS-helmsysteem (smart F-16-helm) dat door Nederland wel naar Oekraïne wordt vervoerd. Hoe moeten wij die Oekraïense vliegers dan goed opleiden?’

Daarbovenop komt binnenkort mogelijk een nieuw probleem. Onlangs zijn de 18 Nederlandse F-16’s die dienst doen in Roemenië formeel aan dat land overgedragen.³ ‘Dat betekent dat Roemenië nu de scepter zwaait over die toestellen, maar ook over onze activiteiten als EFTC’, zegt Slime. ‘Dat baart ons enige zorgen, en we hopen dat entiteiten als de MLA de vinger aan de pols houden om te voorkomen dat

3 Ministerie van Defensie, ‘Formele overdracht F-16’s aan Roemenië een feit’, 3 november 2025. Zie: <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2025/11/03/formele-overdracht-f-16s-aan-roemenie-een-feit>.



Het EFTC in Roemenië levert net zo snel cursisten af als bestaande Amerikaanse F-16-opleidingen

Boekarest de F-16's niet misbruikt voor zijn eigen agenda. Ondanks deze eigendomsoverdracht moet het EFTC zijn werk kunnen blijven voortzetten als bedoeld.'

De algemene houding in Nederland legt een grote tegenstelling bloot, bijvoorbeeld in de werving voor het trainingscentrum. 'Ik vraag niet veel', zegt Slinger, 'het gaat slechts om een handjevol mensen, vrijwilligers die zelf onbetaald verlof willen opnemen zodat ze een half jaar kunnen helpen bij het EFTC. 'Wat hebben wij met het conflict in Oekraïne te maken?', krijg ik dan letterlijk te horen van bedrijven in Nederland. Men wil er niet aan, ook niet binnen Defensie. Als je een tijdje rondloopt hier bij de opleiding in Roemenië en ziet wat we aan cursisten afleveren, is dat maar moeilijk te begrijpen. Ik weet niet of en hoe we hier iets aan kunnen doen, maar het is wel zorgelijk.'

Top-drone aces: opleiding in de praktijk

Reflecterend op de cursussen op Fetești maken Slime en Slinger een aantal observaties. 'In Nederland hadden we voor de F-16 wapeninstructeurs en vliegïnstructeurs', legt Slime uit. Twee totaal verschillende smaken, waarbij de wapeninstructeurs vooral bezig waren met het beter maken van het squadron en met het vergroten van tactisch inzicht. De wapeninstructeurs hielpen de vliegers een stap verder in hun al bestaande F-16-carrière. Vliegïnstructeurs waren meer bezig met de stap daarvoor: de technische vaardigheden om een kist in de lucht te krijgen, houden, en weer aan de grond te zetten.'

In Roemenië werkt het iets anders. 'Wat wij hier doen', zegt Slime, 'is lui met zeer uiteenlopende vooropleidingen klaarstomen voor de F-16. Het enige wat onze cursisten gemeen hebben is dat ze allemaal voor het eerst met een F-16 gaan vliegen. En dat was voor mij wel even omschakelen. Ik moet ze nu opeens precies vertellen en uitleggen hoe je zo'n toestel goed aan de grond krijgt. Eigenlijk een van de belangrijkste dingen, maar niet iets wat ik als wapeninstructeur gewend was.'

Deze situatie leidt ook wel eens tot benauwende momenten. 'Door het gebrek aan ervaring met het toestel zijn de cursisten zich er soms niet helemaal van bewust welke gevaarlijke situaties er kunnen ontstaan. Daar moest ik echt een knop voor omzetten, ook omdat ik nu bij ze achterin de cockpit zit, in plaats van in mijn eigen toestel. Dan moet ik ook flink mijn best doen om mijn mond te houden. "Let it happen", heb ik mezelf aangeleerd zolang het niet écht gevaarlijk wordt. Het is een kwestie van verwachtingen bijstellen, en continu opletten dat de vliegers in spe geen gekke dingen doen.'

Tussen de cursisten van verschillende nationaliteiten bestaat een duidelijk verschil, merken de instructeurs. 'De Roemeense vliegers komen uit een bestaand traject, terwijl de vooropleiding van de Oekraïners heel anders verliep', legt Slime uit. 'Zij hebben bijvoorbeeld minder ervaring om met een *instrument approach* te vliegen bij slecht weer.' Behalve die technische kant is de Oekraïense mindset, logischerwijs, heel anders. 'Zij zeggen: "Dat vliegen en alles wat daar bij hoort is allemaal wel interessant, maar het is niet zo belangrijk. Ik moet Russen aanvallen en drones neerhalen." Dat is wat ze willen, en dan is het best moeilijk voor ze om een stap terug te doen en te concentreren op veilig landen. Iets wat natuurlijk ook hard nodig is om blijvend het gevecht te kunnen voeren.'

Met vooral veel lessen in de simulator en vanaf het begin benadrukken dat het wel handig is om een kist veilig aan de grond te kunnen zetten lukte het de instructeurs om de cursisten een basisniveau F-16-vliegen aan te leren. En dat betaalt zich uit. 'We krijgen positieve feedback en goede informatie uit Oekraïne', zegt Slinger. 'Op basis daarvan passen we ook onze syllabi aan *as we speak*, denk aan ervaringen met *counter-drone*, *cruise missile defence* en dergelijke. Dat gaat heel flexibel en snel. Een paar van onze studenten zitten nu al bij de *top-drone aces* van de Oekraïense luchtmacht. Als instructeur en vlieger is het fantastisch om dat mee te krijgen.' ■