

Het 334 Luchttransportsquadron na de val van de Berlijnse Muur

drs. P.E. van Loo*

Inleiding

Deze zomer is het zestig jaar geleden dat de Nederlandse luchtmacht met de oprichting van nr. 1316 Dutch Communication Flight op het Britse vliegveld Hendon de beschikking kreeg over een eigen luchttransporteenheid. Nr. 1316 Flight was de voorloper van het huidige 334 Squadron van de Koninklijke Luchtmacht (KLu).

Van de zes decennia dat deze eenheid het vervoer van passagiers en goederen voor haar rekening nam, behoren de vijftien jaren na de val van de Berlijnse Muur in 1989 tot de meest energerende.

Dit artikel schetst een overzicht van de ontwikkelingen die zich in dit tijdsbestek bij het 334 Squadron hebben voorgedaan, waarbij de nadruk ligt op de verwerving en invoering van nieuw materieel, en de inzet van het squadron tijdens vredesoperaties en humanitaire missies.

Met verouderd materieel naar een nieuw tijdperk

Medio jaren tachtig van de vorige eeuw opereerde het 334 Squadron inmiddels zo'n 25 jaar met twaalf Fokker F-27's vanaf de Vliegbasis

Soesterberg. De Fokkers waren alle geschikt voor lichte transporttaken over een beperkte afstand: de vrachtersie kon ongeveer 6.000 pond aan goederen vervoeren, terwijl het vliegbereik van de F-27 rond de 2.500 kilometer bedroeg.

De bemanning bestond normaliter uit drie personen – twee vliegers en een boordmonteur – terwijl op buitenlandse trips soms een boordtelegrafist aan de crew werd toegevoegd.

Aansturing en coördinatie

Hoewel de luchttransporteenheid tot 1991 deel uitmaakte van het Commando Tactische Luchtmacht (CTL), ontving men de vlucht opdrachten in vredestijd van de Luchtmachtstaf in Den Haag. Het eerste hiërarchische niveau van het 334 Squadron zelf werd in de periode voor het einde van de Koude Oorlog gevormd door een stafbureau dat onder leiding stond van de squadroncommandant. Dit stafbureau bestond uit een kantoor Operatiën en een kantoor Passagiers en Vracht die respectievelijk verantwoordelijk waren voor de aansturing en coördinatie van de F-27's en voor de passagiers- en vrachtlijsten.

De tweede organieke laag van het 334 Squadron was samengesteld uit twee transportvluchten, een opleidingsvlucht en een technische sectie voor het onderhoud van de F-27's. In totaal telde het 334 Squadron in de jaren tachtig ongeveer tachtig militairen.

Taken

Tot aan de val van de Muur was de ondersteuning van de KLu-jachtvliegtuigen die deel uitmaakten van de *Ace Mobile Force* (AMF) van de NAVO de belangrijkste oorlogstaak van de luchttransporteenheid. Voorts was het 334 Squadron in geval van een conflict tussen Oost en West verantwoordelijk voor de bevoorrading van de helikoptersquadrons van de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) en de Groepen Geleide Wapens (GGWs) in de Bondsrepubliek Duitsland. In vredestijd omvatte het takenpakket van de eenheid naast de reguliere transportopdrachten onder meer het uitvoeren van *royal flights*, het vervoeren van personeel en materieel van de GGWs naar de NAMFI-range op Kreta, het droppen van parachutisten, het uitvoeren van kalibratievluchten en het wekelijks bevoorraden van de marineverteenwoordiging in Londen.

Behalve met deze operationele taken was het squadron in vredestijd ook belast met het opleiden van vliegend personeel. Het vliegercorps van het 334 Squadron bestond tijdens de Koude Oorlog voornamelijk uit oudere jacht- of helikoptervliegers die een functie als transportvlieger ter afsluiting van hun vliegende carrière wel zagen zitten.

Zij doorliepen daartoe bij de opleidingsvlucht de zogeheten Aanvullende Militaire Vliegopleiding. Voorts vond ook de opleiding tot boordmonteur en de navigatieopleiding ten

* De auteur is wetenschappelijk medewerker van de Sectie Luchtmachthistorie.



Toen in 1990 de Koude Oorlog ten einde kwam, was de Fokker F-27 inmiddels verouderd en dringend aan vervanging toe

(Foto: Fotovlucht Vliegbasis Soesterberg)

behoefte van de Marineluchtvaartdienst (MLD) onder auspiciën van het 334 Squadron plaats.

Naar een gemêleerde transportvloot

Ofschoon de F-27 in de dagelijkse praktijk een uiterst betrouwbaar toestel was, openbaarden zich al in de eerste helft van de jaren tachtig ernstige tekortkomingen, vooral op het operationele vlak. Het 334 Squadron kampte door zijn uniforme luchtvloot niet alleen met een te beperkt vliegbeheer, ook signaleerde men veelvuldig een overcapaciteit bij kleinere opdrachten en een ondercapaciteit bij volumineuze en grootschalige vrachten.

Dit laatste facet kwam vooral tot uiting bij de ondersteuning van de AMF-taak, zeker nadat deze in 1988 niet langer werd uitgevoerd met de NF-5, maar met de F-16. De uitrusting die dit toestel voor de grondaanvals-

taak nodig had, bedroeg een veelvoud van die van de NF-5, met als gevolg dat de logistieke ondersteuning op problemen stuitte. Bovendien kon de F-16-motor slechts met veel passen en meten in een F-27 worden geladen.

Vervanging van de Fokkers

De operationele beperkingen van de F-27 werden ook op het ministerie van Defensie onderkend. Reeds in de Defensienota van 1984 werd daarom aangekondigd dat de Fokkers zouden worden vervangen door acht nieuwe transportvliegtuigen van verschillende typen, alsmede vijf middelzware en zes lichte transporthelikopters.

Hoewel de Defensienota klare wijn schonk ging de vlag bij de krijgsmacht, de Koninklijke Luchtmacht inclusief, na het verschijnen van de nota niet in top. Bij zowel de Koninklijke Marine als de Koninklijke Landmacht reageerde men terughoudend omdat de aanschaf van nieuwe transportvliegtuigen ten laste zou

kunnen komen van de eigen budgetten.

Binnen de KLu waren diverse hooggeplaatste functionarissen bevreesd dat de verwerving van een nieuwe luchtransportvloot met verschillende typen *fixed-wing*-vliegtuigen financieel te grote offers zou vragen en de exploitatie van de jachtvliegtuigen – volgens velen de *core business* van de KLu – in gevaar zou brengen. Geleidelijk echter groeide binnen de KLu-leiding het besef dat de aankoop van een gevarieerde luchtvloot werkelijk nodig was.

Aansluitend op de Defensienota stelde de luchtmachtleiding in 1985 een werkgroep samen die de vervanging van de F-27's in goede banen moest gaan leiden. De werkgroep ging al spoedig uit van vier categorieën vliegtuigen en helikopters. Tot categorie-A behoorden grote, multifunctionele vliegtuigen voor strategisch luchttransport die beschikten over tanker-capaciteit voor het bijtanken van vliegtuigen tijdens de vlucht.

Categorie-B voorzag in vastvleugelige vliegtuigen met een achterlaadklep voor tactisch luchttransport. Het materieel van categorie-C zou moeten bestaan uit lichte transportmiddelen – vliegtuigen of helikopters – voor transport over korte afstand. Categorie-D, ten slotte, moest in de behoefte aan een of meerdere vliegtuigen voor het vervoer van personen en VIP's voorzien.

Een heet hangijzer

In de tweede helft van de jaren tachtig kregen de wensen van de Koninklijke Luchtmacht steeds vastere vorm. Dit betekende overigens niet dat sommige behoeften binnen de KLu en op het ministerie van Defensie geen vraagtekens opriepen. Vooral de verwerving van de capaciteit om vliegtuigen in de lucht bij te tanken bleek een heet hangijzer.

De instelling van een krijgsmachtbrede werkgroep die de transportbehoefte in kaart moest brengen, diende

duidelijkheid te scheppen. Deze werkgroep bevestigde dat de Nederlandse krijgsmacht behoefte had aan vier verschillende categorieën transporttoestellen en dat tankervliegtuigen een 'belangrijke *force multiplier*' vormden.

Het project raakt in een stroomversnelling

Hoewel de verwerving van de nieuwe transportvliegtuigen voordien al was gestart, bracht toch vooral het einde van de Koude Oorlog en de daaruit voortvloeiende nieuwe veiligheids-

situatie het luchttransportproject in een stroomversnelling. De Defensie-nota van maart 1991 kondigde aan dat de F-27-transportvliegtuigen zouden worden vervangen door circa tien toestellen met een uiteenlopende capaciteit: twee grote vliegtuigen voor strategisch luchttransport, zes middelgrote tactische transporttoestellen en twee à drie kleinere toestellen voor personenvervoer.

Dit dwong de luchtmachtleiding ook om maatregelen te nemen ten aanzien van de standplaats van het 334 Squadron. Soesterberg, waar eveneens het 298 Squadron met helikop-

ters en de Amerikaanse *32nd Tactical Fighter Group* met jachtvliegtuigen waren gestationeerd, achtte men op vliegtechnische gronden en om redenen van geluidsoverlast niet geschikt om als thuisbasis te dienen voor de nieuwe luchttransportvloot.

In mei 1992 verhuisde het squadron daarom naar de Vliegbasis Eindhoven. Tot medio 1996 maakte het 334 Squadron gebruik van tijdelijke accommodatie aan de noordzijde van de startbaan. In de tussenliggende jaren onderging de vliegbasis een ware metamorfose. Niet alleen werden de start- en parallelbaan geschikt



F-16-jachtvliegtuigen worden bijgetankt door een KDC-10. Reeds in de jaren tachtig werd door een enkeling binnen de Nederlandse krijgsmacht het belang van de verwerving van deze capaciteit ingezien

(Foto: Fotovlucht Vliegbasis Soesterberg)

gemaakt voor veelvuldig gebruik door zware vliegtuigen, ook verzezen onder meer een twee verdiepingen tellend squadrongebouw, een modern laad- en loscentrum, een passagiers-terminal en enkele nieuwe hangaars. In het voorjaar 2000 werd de eerste (en veruit belangrijkste) fase van dit zogeheten Project Herbelegging Eindhoven afgerond.

Tanker-transportvliegtuigen

Aanschaf en invoering

Enkele maanden na het verschijnen van de Defensienota werd bij de Directie Materieel KLu (DMKLu) de Projectgroep Luchttransport ingesteld om de aankoop en invoering van de nieuwe transporttoestellen in goede banen te leiden. Als eerste werd de verwerving van strategische transportvliegtuigen ter hand genomen.

Na een grondige inventarisatie kon de staatssecretaris van Defensie, mr. B.J.M. baron Van Voorst tot Voorst, eind augustus 1991 aan de Tweede Kamer meedelen dat slechts twee vliegtuigen, de KMD-11 en de DC-10, voldeden aan de door Defensie gestelde eisen. De DC-10 moest daarvoor overigens nog wel worden omgebouwd tot tankervliegtuig (KDC-10). Spoedig bleek echter dat het beschikbare budget alleen de aanschaf en modificatie van twee gebruikte DC-10's toeliet.

Uit een marktonderzoek, uitgevoerd door een gespecialiseerd bedrijf, kwam naar voren dat twee toestellen van de luchtvaartmaatschappij Martinair het best waren geprijsd. Nadat een in recordtempo uitgevoerde studie door vliegtuigbouwer McDonnell Douglas bevestigde dat het ombouwen van tweedehands vrachtvliegtuigen tot tanker-transportvliegtuigen de goedkoopste optie was, werd op 30 juni 1992 het koopcontract voor twee DC-10's ondertekend.

Budgetoverschrijding

Omdat de KLu geen ervaring had met de ombouw van vliegtuigen, werd het

afsluiten van het contract en het projectbeheer aan de Amerikaanse luchtmacht gedelegeerd. Desondanks moest spoedig worden vastgesteld dat de onderhandelingen op problemen stuitten. De Amerikaanse fabrikant had het ombouwen van de vliegtuigen ernstig onderschat, waardoor de projectkosten uit de hand dreigden te lopen. Er werd zelfs overwogen het gehele project maar af te blazen.

Hoewel het zover niet kwam, moest het budget wel met enkele miljoenen dollars worden verhoogd en moesten de configuratie-eisen naar beneden worden bijgesteld. Uiteindelijk kon in juni 1994 het definitieve modificatieproject tussen de USAF en McDonnell Douglas worden ondertekend.

Kort daarna ontving de KLu-leiding uit de Verenigde Staten wederom onheilspellende berichten over kostenoverschrijdingen. Om hieraan paal en perk te stellen werd door de luchtmachtleiding de functie van sous-chef Projecten geschapen. Deze functionaris ging zich intensief met de modificatie van de DC-10's – en verschillende andere materieelprojecten – bezighouden.

Uiteindelijk bleef de kostenoverschrijding beperkt tot ongeveer 6,8 miljoen euro. Dit was mede het gevolg van de voorgenomen aanschaf van Apache-helikopters door de KLu, waardoor McDonnell Douglas in 1995 alsnog bereid was het modificatiebedrag te maximaliseren.

In respectievelijk oktober 1994 en februari 1995 startte op Schiphol de modificatie van beide DC-10's. Eerder al was een aantal bemanningen opgeleid. De omscholing van het vliegende personeel vond plaats bij de USAF en bij Martinair. Enkele maanden later dan gepland, in juli 1995, koos het eerste omgebouwde toestel weer het luchtruim, nu als KDC-10. Internationaal geeft de letter K aan dat het vliegtuig over de mogelijkheid beschikt om vliegtuigen bij te tanken. In september van hetzelfde jaar werd het eerste tanker-transportvliegtuig in

gebruik genomen. Het tweede toestel werd in april 1996 operationeel.

Tactische transportvliegtuigen

Aanschaf en invoering

Nadat de koop van de DC-10's was afgerond, richtte de Koninklijke Luchtmacht zich op de aanschaf van vliegtuigen voor tactisch luchttransport. Bij de besluitvorming rond de verwerving van vliegtuigen uit de categorie B en C speelde de noodlijdende positie van Fokker een doorslaggevende rol. Onder druk van het ministerie van Economische Zaken en de meerderheid van de Tweede Kamer bracht staatssecretaris Van Voorst tot Voorst eind 1992 een voorstel ter tafel om vier Fokker 60 Utility-vliegtuigen en twee Lockheed C-130 *Hercules* aan te kopen.

Dat de lichte transportvliegtuigen van Nederlandse makelij niet beschikten over een laad- en losklep in de staart, wat laden en lossen op vliegvelden met weinig faciliteiten moeilijk zo niet onmogelijk maakte, werd als manco terzijde geschoven. Door de min of meer opgedrongen keuze voor de combinatie C-130/Fokker 60 vervloog tevens de hoop van de KLu op een aantal transportvliegtuigen van het type CASA CN-235M of Alenia G-222, die wel waren voorzien van een laadklep in de staart.

Financiering

Als eerste werd op 2 juli 1993 het contract voor de aanschaf van twee C-130's ondertekend. Voor de financiering werden niet alleen gelden van het ministerie van Defensie vrijgemaakt, ook het ministerie van Ontwikkelingssamenwerking fourneerde een deel van het bedrag. Als tegenprestatie kreeg dit departement jaarlijks de beschikking over een aantal vliegreun voor het uitvoeren van hulpverleningsvluchten.

Begin 1994 werd de eerste *Hercules* overgedragen aan de KLu. Later dat jaar arriveerde ook het tweede toestel.

Een jaar eerder was op de Vliegbasis Melsbroek bij Brussel een Nederlands detachement neergestreken om bij de Belgische luchtmacht – die al jaren met de C-130 opereerde – te worden omschoold op het nieuwe 'werkpaard'. Behalve vliegers werden ook *flight engineers*, *loadmasters* en technisch personeel, in totaal zo'n 45 luchtmachtmilitairen, in België opgeleid. Op 1 januari 1996 werd het detachement Melsbroek officieel opgeheven en gingen de *Herculesen* vanaf de thuisbasis Eindhoven opereren.

Nadat de order voor de twee *Herculesen* was geplaatst, werd in februari 1994 het contract voor de levering van vier Fokker 60's ondertekend. De KLu werd en bleef de eerste en enige gebruiker van dit vliegtuigtype, omdat de nationale vliegtuigbouwer in het voorjaar van 1996 het faillissement aanvraagde. Wel kreeg de luchtmacht de garantie dat de vier toestellen zouden worden afgeleverd.

In juni van hetzelfde jaar vond de overdracht van de eerste twee toestellen plaats, enige tijd later gevolgd door de twee overige toestellen. Met het arriveren van de Fokker 60's was het 334 Squadron voorzien van transportvliegtuigen in de categorieën A, B en C. Wat restte was de verwerking van enkele vliegtuigen voor het vervoer van passagiers.

Aanschaf van een business-jet en twee Fokker 50's

Voor wat betreft de aanschaf van categorie-D-toestellen maakte, zoals aangegeven, de Defensienota van 1991 al gewag van enkele vliegtuigen ter vervanging van de F-27's in de passagiersuitvoering.

Ondanks dat de behoefte aan een zakenvliegtuig met een transatlantisch vliegbereik en een vervoerscapaciteit van zo'n tien tot vijftien personen werd onderschreven, leek de aanschaf om financiële redenen te worden uitgesteld tot 1999.

Nadat echter in de loop van 1995 duidelijk werd dat de voor dat jaar gere-



Voor het tactische luchttransport werden onder meer twee vliegtuigen van het type Lockheed C-130 'Hercules' aangeschaft

(Foto: Fotovlucht Vliegbasis Soesterberg)

serveerde gelden niet volledig aan de geplande projecten konden worden uitgegeven, kwam van het ministerie de opdracht om nog voor het einde van het jaar de aanschaf van een tweedehands *business-jet* te realiseren. Na onderzoek door een aantal gespecialiseerde bedrijven kwamen enkele potentiële kandidaten naar voren.

Kandidaten

Een zakenvliegtuig van het type *Challenger* bleek op basis van de geraamde investerings- en exploitatiekosten het meest geschikte toestel. Omdat de eveneens in beschouwing genomen *Gulfstream-business-jet* een groter vliegbereik en meer cabineruimte had, ging de voorkeur van staatssecretaris van Defensie drs. J.C. Gmelich Meijling uit naar dit zakenvliegtuig. Nadat ook het parlement zijn goedkeuring had uitgesproken, werd halverwege december 1995 een bod gedaan op een toestel van dit type. Na enkele dagen kon de koop van een G.1195C *Gulfstream IV* worden beklonken.

In maart 1996 werd het toestel in gebruik genomen. De bemanningen doorliepen daarvoor een typeconversie in de Verenigde Staten. In eerste instantie kampte het toestel met wat aanloopproblemen van technische aard, die – vooral nadat premier W. Kok met het toestel in Egypte strandde – in de landelijke media breed werden uitgemeten. Vanaf 1998 voldoet het toestel echter aan de verwachtingen.

Training van de bemanning

Als aanvulling op de *Gulfstream* besloot de Nederlandse regering in januari 1996 tevens twee Fokker 50-passagiersvliegtuigen te bestellen. Hoewel het besluit mede werd ingegeven door de benarde financiële positie waarin Fokker zich bevond, was de aanschaf van deze toestellen zeker niet overbodig. De *Gulfstream*-zakenjet biedt immers slechts plaats aan een beperkt aantal hoogwaardigheidsbekleders. De Fokker 50 daarentegen, is in staat enkele tientallen passagiers te vervoeren. →



Door de aankoop van een 'Gulfstream' kreeg de Nederlandse krijgsmacht de beschikking over een zakenjet met een transatlantisch vliegbereik

(Foto: Fotovlucht Vliegbasis Soesterberg)

De training van de bemanningen voor de Fokker 50 (én de hiervoor genoemde Fokker 60U) vond grotendeels plaats bij het Fokker Training Center in Hoofddorp, de *Friendship Simulation Company* op Maastricht-Aachen Airport en op de Vliegbasis Eindhoven zelf. Beide toestellen werden eind 1996 op Eindhoven afgeleverd. Daarmee was de modernisering van de transportvloot van het 334 Squadron voltooid.

Organisatie 334 Squadron aangepast

Het einde van de Koude Oorlog had voor de organisatie van het 334 Squadron verstrekende gevolgen. Door de invoering van een gemengde luchttransportvloot was de oude organisatie te klein bemeaten. Geleidelijk werd het aantal personeelsleden uitgebreid van tachtig tot ongeveer tweehonderd. Daarnaast onderging ook de

organisatie zelf drastische veranderingen. In de tweede helft van de jaren negentig kreeg deze langzaam maar zeker een andere vorm.

Twee zuilen

De bovenste hiërarchieke laag werd daarbij nog altijd gevormd door de commandant van de luchttransporteenheid met zijn persoonlijke staf. Daaronder viel de organisatie van het squadron uiteen in twee zuilen: een die zich bezighield met de operationele aspecten van de werkzaamheden en een zuil die zich richtte op de logistieke aspecten.

Conform de destijds ingevoerde nieuwe bedrijfsvoeringsfilosofie van de KLu werden de zuilen op hun beurt opgedeeld in een aantal Product Verantwoordelijke Eenheden (PVE's). Zo ging de operationele zuil bestaan uit de PVE KDC-10-Vlucht, de PVE C-130-Vlucht en de PVE Fokker 50/60/Gulfstream-Vlucht. De logistieke

zuil werd onderverdeeld in de PVE-KDC-10-Onderhoud, de PVE C-130-Onderhoud en de PVE Fokker 50/60/Gulfstream-Onderhoud.

Of en in hoeverre de onderhoudswerkzaamheden door het grondpersoneel van het 334 Squadron zelfstandig worden uitgevoerd, is in sterke mate afhankelijk van het vliegtuigtype. Zo wordt de C-130 voor een belangrijk deel door personeel van het squadron zelf 'in de lucht gehouden', terwijl in het geval van de KDC-10 alleen de gereedstelling en het verhelpen van kleine klachten voor rekening van het squadronpersoneel komen.

Een nieuw coördinatiecentrum

Een centrale rol binnen het squadron was aanvankelijk weggelegd voor het door logistieke en operationele functionarissen bemande Squadron Coördinatie Centrum (SCC). Het SCC nam onder meer de taken van het voormalige kantoor Operatiën en het kantoor Passagiers en Vracht over en werd daarnaast verantwoordelijk voor de vluchtvoorbereiding, het indelen van bemanningen, de coördinatie van de gereedstelling en voor de belading.

De coördinatie tussen met name het SCC en de Staf Operationele en Logistieke Planning (STOLP) van de Vliegbasis Eindhoven, die de luchttransportvloot vanaf eind 1996 onder zijn beheer had, bleek al snel onvoldoende. Na rijp beraad, waarbij onder meer kennis werd ingewonnen bij Martinair, besloot men het SCC uit de organisatie van het 334 Squadron los te weken en het samen te voegen met de STOLP onder de nieuwe naam *Planning and Control Center* (PCC).

Vanaf maart 1998 startte dit nieuwe coördinatiecentrum – dat 24 uur per dag is bemand – met zijn werkzaamheden. Het PCC ressorteert direct onder commandant van de Vliegbasis Eindhoven en is gevestigd in het gebouw van het 334 Squadron.

Ondanks de zeer ingrijpende veranderingen op het vlak van materieel, infrastructuur en organisatie bij het

334 Squadron medio jaren negentig, betekende dit niet dat de luchttransporteenheid in deze periode kon worden ontlast door een tijdelijke *stand down*-periode. Integendeel, er werd vanaf medio jaren negentig in toenemende mate een beroep gedaan op de luchttransporteenheid.

Daarbij ging het niet alleen om zelfstandige deelname van toestellen van het 334 Squadron aan vredesoperaties en humanitaire missies, maar ook om (in)directe ondersteuning daarvan.

Inzet in het Midden-Oosten

In eerste instantie vonden deze operaties en missies nog plaats met de F-27. De laatste Fokkers bleven immers tot medio 1996 in actieve dienst, terwijl de eerste nieuwe vliegtuigen pas begin 1994 hun opwach-

ting maakten. De allereerste inzet van het 334 Squadron na de val van de Muur bestond uit het overvliegen van hulpgoederen en medicijnen naar Roemenië eind 1989 en begin 1990 waar kort tevoren de dictator Nicolae Ceaușescu was afgezet.

Het was meteen ook de eerste keer dat een KLu-eenheid na de Koude Oorlog een voormalig Oostblokland aanded.

Eerste Golfoorlog

Spoedig daarna werden *Friendships* van het 334 Squadron ook ingezet ter ondersteuning van een heuse vredesoperatie. Tijdens en kort na de Golfoorlog van 1991 namen F-27's van het 334 Squadron de bevoorrading van het geleide-wapendetachment voor hun rekening dat op de Turkse vliegbasis Diyarbakir was gestationeerd. Daarvoor werd om redenen van efficiëntie ook gebruik gemaakt

van een ingehuurde *Falcon 900*-zakenjet.

Nadat de vijandelikheden waren gestaakt, bereikte het 334 Squadron in april 1991 wederom een verzoek om ondersteuning. Ditmaal ging een F-27 *Artsen zonder Grenzen* assisteren. Deze hulpverleningsorganisatie verzag Koerden die na een mislukte opstand naar het Iraaks-Turkse grensgebied gevlucht waren van medische hulp. De Fokker werd daarvoor tijdelijk op de luchthaven van Ankara gestationeerd en onderhield in deze periode een luchtverbinding met de vliegvelden van Diyarbakir en Van.

Cambodja

Amper een jaar later, in mei 1992, vertrokken drie gemodificeerde Fokkers – de toestellen beschikten onder meer over een *global positioning system*, extra motorvermogen, een



Als gevolg van de verhuizing van het 334 Squadron naar Eindhoven onderging deze vliegbasis een ware metamorfose (Foto: Sectie Luchtmachthistorie)



Luchtmachtmilitairen die op het punt staan af te reizen naar Azië om deel te nemen aan de VN-operatie in Cambodja, presenteren zich op 20 mei 1992 op de Vliegbasis Soesterberg aan familie en belangstellenden

(Foto: Sectie Luchtmachthistorie)

versterkt landingsgestel en een aangepast remsysteem – naar Zuidoost-Azië om deel uit te maken van de VN-missie die Cambodja moest voorbereiden op vrije, democratische verkiezingen.

De transportvliegtuigen van het 334 Squadron werden daarvoor op het Thaise marinevliegveld U-Tapao gestationeerd vanwaaruit men vrijwel dagelijks pendelvluchten voor VN-personeel naar verschillende vliegvelden in Cambodja ging uitvoeren.

Inzet in voormalig Joegoslavië

Evenals veel andere eenheden van de Nederlandse krijgsmacht, was ook het 334 Squadron nauw betrokken bij de vredesoperaties op de Balkan. Tien jaar lang, tussen 1991 en 2001, gaven

de transporttoestellen van het 334 Squadron veelvuldig *acte de présence* in deze regio. Zo toerde de speciale EU-afgezant, mr. H. Wijnaendts, al in de zomer van 1991 met een KLu-Fokker langs de hoofdsteden van de deelrepublieken om te trachten tot een vredesregeling te komen.

Hulpgoederen

Voorts namen in de zomer van 1992 F-27's van het 334 Squadron deel aan de operatie *Provide Promise* waarbij het door Bosnische Serviërs omsingelde Sarajevo van hulpgoederen werd voorzien. Vanwege de beperkte laadruimte werden de toestellen na de zomer van 1992 nauwelijks nog ingezet voor transportopdrachten naar Sarajevo. In plaats daarvan voerden F-27's vanaf 1993 met enige regelmaat *medical evacuation* (medevac)-missies naar de Balkan uit. Halverwege oktober 1995 waren inmiddels

vijftig van dergelijke vluchten uitgevoerd.

Ondersteuning F-16-detachement

Desalniettemin hielden veruit de meeste vluchten van het squadron naar Zuid-Europa verband met de ondersteuning van het F-16-detachement dat sinds april 1993 vanaf Villafranca opereerde. De Koninklijke Luchtmacht ging met haar jachtvliegtuigen vanaf deze Italiaanse vliegbasis deelnemen aan de operatie *Deny Flight* ter controle van het ingestelde vliegverbod boven Bosnië-Herzegovina.

Voor de opbouw en voor de logistieke ondersteuning van het luchtmachtdetachement leverde het 334 Squadron door middel van zogenaamde *shuttle*-vluchten een essentiële bijdrage. Een kleine vier maanden na het begin van de luchtoperatie voltooide een F-27

begin augustus 1993 de honderdste lijnvlucht tussen Nederland en Italië. Ruim een jaar later, in de tweede helft van oktober 1994, passeerde de teller reeds het aantal van vijfhonderd vluchten.

Ook na de wapenstilstand in Bosnië-Herzegovina bleef het 334 Squadron de ondersteuningstaak van het F-16 detachement uitvoeren. Pas met het vertrek van de jachtvliegtuigen uit Italië in 2001 kwam daar een eind aan. Met een kleine onderbreking tijdens het voorjaar van 1999, toen de Kosovo-oorlog een maximale inzet vroeg, verminderde geleidelijk het aantal wekelijkse bevoorradingsvluchten.

Dit kwam onder meer doordat de grootte van de detachementen steeds kleiner werd. Bovendien gingen de

Nederlandse F-16's vanaf medio 1996 samen met Belgische jachtvliegtuigen als *Deployable Air Task Force* (DATF) boven de Balkan opereren. De bevoorrading van de DATF lag nu voortaan in zowel Belgische als Nederlandse handen. Dit droeg er eveneens toe bij dat het 334 Squadron minder bevoorradingsvluchten naar Italië hoefde uit te voeren.

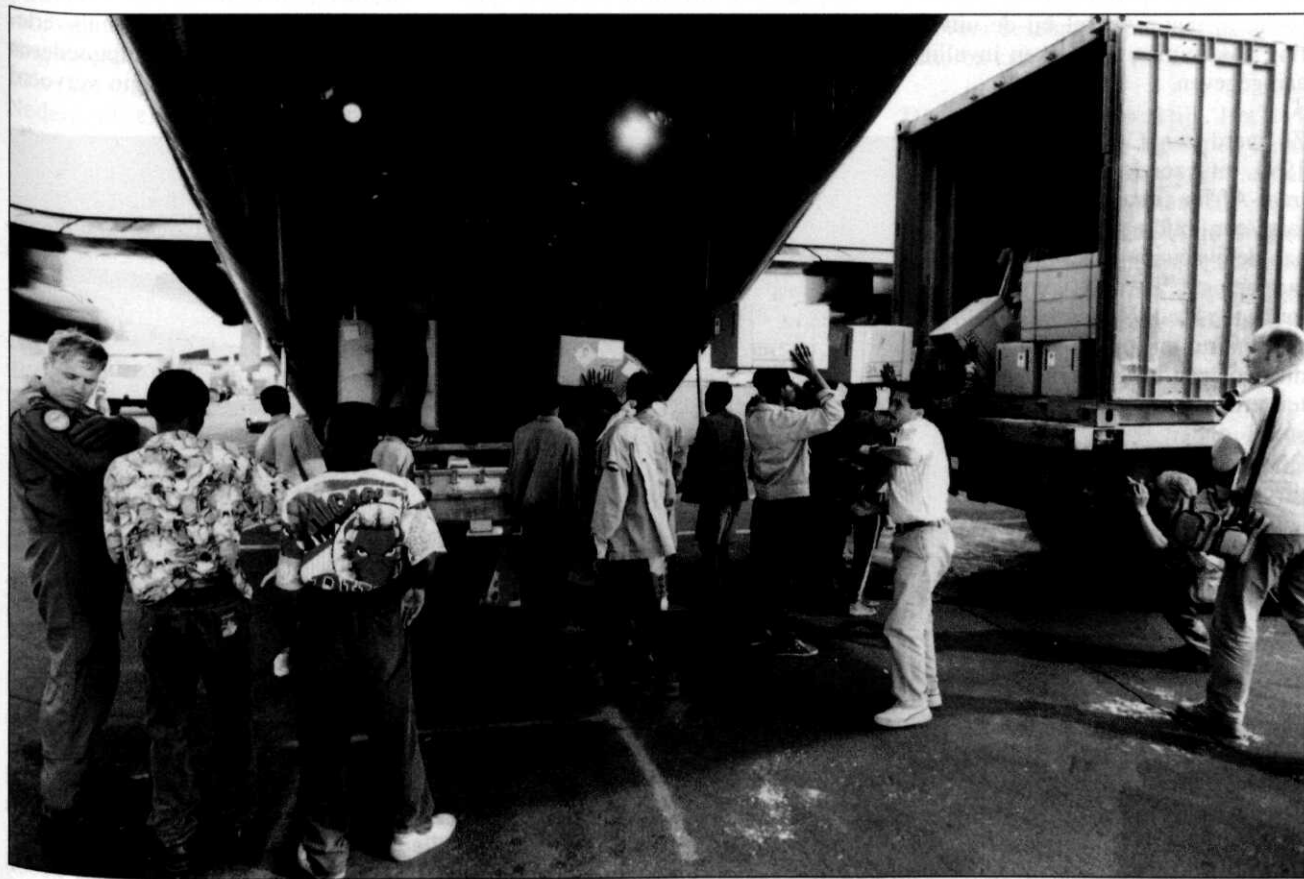
Behalve met de *shuttle*-vluchten leverde het transportsquadron vanaf eind 1995 tevens een jaar lang een bijdrage aan het *Multinational Airlift and Medical Detachment Rimini* (MAMDRIM), dat verder was samengesteld uit personeel en materieel van de Noorse, de Griekse en de Britse luchtmacht. Het MAMDRIM onderhield in het operatiegebied zelf een luchtdienst ten behoeve van de IFOR-vredesmacht. Het 334 Squadron participeer-

de in deze internationale luchttransporteenheid met aanvankelijk drie en later met twee toestellen.

Rotaties

Eenmaal in dienst bij de KLu moest ook de KDC-10 zich bewijzen boven de Balkan. Eind 1995 werden de eerste 185 Nederlandse militairen van de IFOR-vredesmacht door dit toestel naar Split in Kroatië overgevlogen. Ook nadien vonden de halfjaarlijkse rotaties van Nederlands personeel van en naar Bosnië menigmaal met dit toestel plaats.

Begin november 1996 volgde ook nog het operationele debuut van de KDC-10 als tankervliegtuig, toen jachtvliegtuigen in het kader van operatie *Decisive Endeavour* boven de Adriatische Zee van brandstof moesten worden voorzien. Bij de luchtoorlog



In de zomer van 1994 vervoerde een 'Hercules' van het 334 Squadron hulpgoederen naar het Zairese Goma om het leed van de Rwandese vluchtelingen enigszins te verlichten

(Foto: Sectie Luchtmachthistorie)

boven Kosovo in het voorjaar van 1999 zou opnieuw een beroep worden gedaan op de tankercapaciteit van de KDC-10's.

Vanaf eind maart tot begin juni voerden beide vliegtuigen vanaf thuisbasis Eindhoven ruim 130 tankermisseries uit. Voorts werd het strategische transportvliegtuig tijdens de Kosovo-oorlog ingezet bij het overvliegen van Kosovaarse vluchtelingen naar Nederland.

Humanitaire taken

Rwanda

Zoals hiervoor aangegeven, kreeg het 334 Squadron met de introductie van met name de C-130 *Hercules* en de KDC-10 de mogelijkheid om effectief en zonder veel beperkingen ver van huis te gaan opereren. Daar werd in eerste instantie vooral bij de uitvoering van humanitaire taken invulling aan gegeven.

Zo werd een C-130 in april 1994 uitgezonden naar Centraal-Afrika om drie weken lang een bijdrage te leveren aan de evacuatie van westerse burgers uit Rwanda en het invliegen van Belgische paramilitairen en materieel naar dit door een burgeroorlog geteisterde land. Deze operatie stond onder leiding van de Belgische luchtmacht en kreeg de codenaam *Silver Back* mee.

De burgeroorlog ging gepaard met een genocide van ongekende omvang en leidde ertoe dat veel Rwandezen behorend tot de Hutu-stam hun heil zochten in vluchtelingenkampen in het Zairese grensgebied. Spoedig leefden zij daar onder abominabele omstandigheden. In de zomer van 1994 kwam – nadat daartoe internationaal was opgeroepen – de hulpverlening schoorvoetend op gang. Het ministerie van Defensie stuurde onder meer

een interservice detachement dat ter plekke bijstand ging leveren. Daarnaast toog de (nog enig afgeleverde) *Hercules* van de KLu meerdere keren naar het rampgebied om medisch personeel en hulpgoederen af te leveren.

Angola

Nog geen jaar na de inzet in het Grote Merengebied, werd tussen juni en augustus 1995 een *Hercules* voor enige tijd naar Angola gestuurd, waar al decennialang een burgeroorlog woedde. Het transportvliegtuig werd tijdelijk ter beschikking gesteld aan het Internationale Rode Kruis. In een tijdsbestek van ongeveer zes weken werd ruim een miljoen kilo aan hulpgoederen en voedsel vervoerd.

Natuurrampen

Ook bij de bestrijding van natuurgeweld deden personeel en materieel van het 334 Squadron van zich spreken. Zo stak het 334 Squadron de Nederlandse Antillen de helpende hand toe nadat de Bovenwindse

Eilanden waren getroffen door drie zware orkanen: in 1995 door *Luis*, in 1998 door *Georges* en in 1999 door *Lenny*.

Ook was de luchttransporteenheid van de KLu de afgelopen jaren betrokken bij de hulpverlening na overstromingen in Tsjechië en Somalië (1997), Honduras (1998) en in Mozambique (2000) en bij de hulpverlening na aardbevingen in Iran (1997), Turkije (1999), El Salvador (2001), wederom Iran (2003) en Marokko (2004).

Jordanië

Ook op dit moment bevindt zich een detachement van het 334 Squadron met een humanitaire taak in het buitenland. Vanaf 1 februari 2004 zijn ongeveer twintig militairen en een Fokker 60 op de luchthaven van Amman in Jordanië gestationeerd. Tot 1 augustus 2004 worden hulpverleners en humanitaire hulpgoederen door de Fokker in de regio vervoerd



De KDC-10 'Jan Scheffer' op de Vliegbasis Manas in Kirgizië. Bij de KLu-deelname aan operatie 'Enduring Freedom' hebben de KDC-10's een vooraanstaande rol gespeeld. Niet alleen werden boven Afghanistan tankermisseries uitgevoerd, ook speelden de toestellen een sleutelrol bij de bevoorrading van het luchtmachtdetachement in Centraal-Azië (Foto: Mindef, H. Keeris)

zodat humanitaire projecten in Irak doorgang kunnen vinden.

Inzet in de strijd tegen het internationale terrorisme

Na de de terroristische aanslagen van 11 september 2001 op New York en Washington kwam het zwaartepunt van het optreden van het 334 Squadron meer in Centraal-Azië te liggen, zeker nadat Nederland en Duitsland vanaf begin 2002 de leiding over de *International Security Assistance Force* (ISAF) in Afghanistan overnamen en de KLu vanaf het voorjaar van 2002 ging deelnemen aan operatie *Enduring Freedom*.

Afghanistan

Het overvliegen van Nederlandse en Duitse ISAF-troepen naar Kabul kwam voor een belangrijk deel voor rekening van het 334 Squadron. De KDC-10's vervoerden militairen vanuit Nederland en Duitsland naar het vliegveld van Trabzon in Turkije. Daar stonden de twee KLu-*Hercules*-en gereed om de militairen in pendelvluchten over te vliegen naar het ongeveer 2.700 kilometer verderop gelegen Bagram bij Kabul.

Vanwege de geldende werk- en rusttijdenregeling vlogen de twee vrachtvliegtuigen vervolgens door naar Mashad in Iran, waar werd overnacht. De pendelvlucht werd daags erna voltooid met de terugvlucht van Mashad naar Trabzon. In de eerste weken van 2002 vervoerden de toestellen van het 334 Squadron op deze manier zo'n 800 militairen en 150 ton vracht naar Afghanistan.

In het voorjaar van 2002 ging de KLu eveneens participeren in operatie *Enduring Freedom*. Een KDC-10-tankervliegtuig werd voor deze operatie tussen april en juni in Qatar gestationeerd. Van daaruit voorzag het toestel boven Afghanistan (jacht)vliegtuigen van brandstof. Tegelijkertijd maakte een C-130 *Hercules*-transportvliegtuig gebruik van het vliegveld Manas

in Kirgizië als uitvalsbasis voor algemene transporttaken.

Bevoorraden en bijtanken

Vanaf deze luchthaven ging in oktober 2002 een F-16-detachement met Nederlands, Deens en Noors personeel en materieel opereren. In totaal bestond het detachement het eerste halfjaar uit achttien F-16's (waaronder zes Nederlandse) en een KDC-10. Het tanker-transportvliegtuig van het 334 Squadron werd ingezet voor zowel de bevoorrading van het detachement als het bijtanken van vliegtuigen boven Afghanistan.

Vanaf april 2003 bevonden zich op Manas nog slechts twaalf Nederlandse en Deense F-16's. Het 334 Squadron bleef tot de opheffing van het Nederlands-Deense detachement in oktober 2003 nog wel verantwoordelijk voor de wekelijkse logistieke ondersteuning.

Tot slot

De val van de Berlijnse Muur eind 1989 luidde het einde in van de Koude Oorlog. Het resulteerde in een geheel nieuwe internationale veiligheidssituatie waarbij krijgsmachten meer en meer buiten de landsgrenzen gingen opereren. Deze nieuwe vorm van inzet had op het vlak van logistieke ondersteuning zeer verregaande gevolgen. Een goede bevoorrading is immers essentieel om ver van de thuisbasis te kunnen opereren.

Bij het snel verplaatsen van personeel en materieel over grote afstanden speelt luchttransport een cruciale rol. Het was evident dat het de luchttransporteendheid van de Koninklijke Luchtmacht begin jaren negentig ontbrak aan geschikt vliegend materieel om deze (nieuwe) taak effectief en efficiënt te kunnen uitvoeren.

'Out-of-area' optreden

De op dat moment al verouderde Fokker F-27's van het squadron hadden niet alleen een te beperkt vliegbereik, ze konden ook slechts een beperkte

hoeveelheid vracht vervoeren. Bij een van de eerste *out-of-area* operaties waaraan de Nederlandse krijgsmacht deelnam, de Golfoorlog van 1991, werd dit al pijnlijk duidelijk: voor de verplaatsing van de grote hoeveelheden materieel van de Groepen Geleide Wapens die in het kader van operatie *Wild Turkey* op de Turkse vliegbasis Diyarbakir werden gestationeerd, was men genoodzaakt civiele transportvliegtuigen in te huren.

Het was dan ook geen verrassing dat in de Defensienota van 1991 werd aangekondigd dat de F-27's definitief zouden worden vervangen door een transportvloot bestaande uit verschillende vliegtuigtypen. Uiteindelijk viel de keuze op twee KDC-10's, twee C-130's, vier Fokker 60's, twee Fokker 50's en een *Gulfstream*-zakenjet. Hiermee verwierf de Koninklijke Luchtmacht materieel waarmee de hiervoor beschreven nieuwe taak naar behoren kon worden uitgevoerd.

Dat bleek ook in de praktijk. Het 334 Squadron nam in de afgelopen jaren zelfstandig deel aan een groot aantal vredesoperaties en humanitaire missies in Europa, Afrika, Azië en het Caribisch gebied en ondersteunde daarnaast ook een groot aantal in het buitenland opererende Nederlandse grondeenheden.

Een schot in de roos...

Voor het *out-of-area* optreden van de Nederlandse krijgsmacht bleek vooral de invoering van KDC-10 en ook de C-130 een 'schot in de roos'. Met deze vliegtuigtypen zijn inmiddels honderden Nederlandse (en buitenlandse) militairen naar hun inzetgebied in onder meer Bosnië-Herzegovina, Eritrea, Kirgizië, Turkije en Irak overgebracht en regelmatig bevoorrad.

Dat de beschikbaarheid van strategisch en tactisch luchttransport onder de huidige omstandigheden onmisbaar is, wordt onderstreept door het feit dat het ministerie van Defensie, ondanks de bezuinigingen, druk doende is een derde DC-10 aan te schaffen. →



Voor Nederlandse militairen begint en eindigt vrijwel iedere vredesoperatie tegenwoordig op de Vliegbasis Eindhoven (Foto: Fotodienst Vliegbasis Eindhoven)

Voordelen

Met de aankoop van twee KDC-10's verwierf de Nederlandse krijgsmacht ook de mogelijkheid om vliegtuigen in de lucht bij te tanken. Voorafgaand aan de aanschaf van de tanker-transportvliegtuigen stond de noodzaak daarvan in sommige defensiekringen ter discussie. Inmiddels kan worden geconcludeerd dat het beschikken over tankercapaciteit grote voordelen oplevert. Zo kan het in Nederland de geluidsoverlast verminderen omdat jachtvliegtuigen minder starts en landingen behoeven te maken.

Bovendien komt uit de opgedane ervaringen in recente conflicten als die in Kosovo en in Afghanistan naar voren dat het bijtanken van vliegtuigen niet meer is weg te denken uit de moderne oorlogvoering, en in sommige gevallen zelfs een cruciale rol speelt bij het welslagen van een (lucht)operatie.

Ofschoon de transformatie van het 334 Squadron veel voeten in aarde heeft gehad, kan worden geconstateerd dat de luchttransporteenheid tegenwoordig een belangrijke rol speelt bij het faciliteren van het Nederlandse *out-of-area* optreden. Vaak beginnen en eindigen militairen van de vier krijgsmachtdelen hun missie op de Vliegbasis Eindhoven en worden ze op hun uitzendinglocatie tevens bevoorrad door vliegtuigen van het 334 Squadron.

De werkzaamheden van de luchttransporteenheid van de Koninklijke Luchtmacht hebben de afgelopen vijftien jaar ontegenzeggelijk aan belang gewonnen, daar doet de – voor luchtmachtbegrippen – behoorlijke leeftijd van zestig jaar niets aan af.

Literatuur

Dit artikel is voor een belangrijk deel gebaseerd op onderzoek dat is gedaan voor het eind 2003 gepresenteerde luchtmachtjubileumboek *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* (2003). Voorts is gebruik gemaakt van informatie uit de volgende publicaties: N. van Engelen van Hout, *Vliegbasis Eindhoven. Op gouden vleugels met platina randje*, Eindhoven 2002; W. Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, Hilversum 1994; W.H. Lutgert en R. de Winter, *Check the Horizon. De Koninklijke Luchtmacht en het conflict in voormalig Joegoslavië 1991-1995*, Den Haag 2001 en W. Schoenmaker en T. Postma, *KLu-vliegtuigen. De vliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht vanaf 1913*, Alkmaar 1987.

Voorts is onder meer gebruik gemaakt van de volgende documenten en artikelen: *Defensienota 1984* (Kamerstuk 1983/84, 18 169, nr. 2), Den Haag, 1983; *Defensienota 1991* (Kamerstuk 1990/91, 21 991, nr. 3), Den Haag 1991; *Prioriteitennota* (Kamerstuk 1992/93, 22 975, nr. 2), Den Haag 1993; G.H.A. Schrijver, 'Luchttransport. Op weg naar een gevarieerde, multifunctionele vloot' in: *Militaire Spectator*, jrg. 162 (1993) nr. 12, 539-549 en D. Starink, 'Geschiedenis van het Nederlandse militaire luchttransport' in: *Militaire Spectator*, jrg. 165 (1996) nr. 6, 244-251.