
Transformatie van een Luchtmacht

Transformatie van een luchtmacht

In het zich steeds uitbreidend NAVO gezelschap zijn er meerdere luchtmachten via de wachtkamerprocedure toegetreden tot de alliantie. Indelingen, organisatie- en commandostructuren gingen soms dramatisch op de schop, overjarige vliegtuigen naar museum of schroothoop. Vaak gingen verf en squadronaanduidingen naar een low visibility stijl zoals we dat van de Amerikanen zo goed kennen.

Hongarije als voorbeeld

De actuele situatie in Hongarije is een goed uitgangspunt als voorbeeld. Ooit lid van het Warschaupact is dit land al zoveel mogelijk aangepast aan de procedures en strategieën van het NAVO bondgenootschap. De grote aantallen filosofie is ook hier ingeruild voor een kleinere maar kwalitatief goede en efficiënt opererende luchtmacht. De basis Papa geeft met zo'n honderd gevechtsvliegtuigen van 3 typen als relikwieën opgesteld op de dispersals een voorbeeld van niet exploiteerbaar en dus overcompleteet materiaal.

Op zoek naar een geschikt gevechtsvliegtuig

In het theater van de luchtoorlog zijn de ontwikkelingen op het gebied van wapensystemen en avionica de laatste decennia zo snel gegaan dat de vraag 'welk nieuw gevechtstoestel' in vrijwel iedere Europese luchtmacht aan de orde kwam. De keuze kon dan liggen tussen upgraden (mid life updates) of uitfaseren als techniek te veel gedateerd was of de mainframes teveel bij de maximum uren zaten.

SAAB bood Hongarije een aantrekkelijk leasecontract aan met recht op huurkoop zoals eerder met Navo-partner Tsjechië het geval was, 14 toestellen waaronder 2 tweezits trainerversies met een leasecontract voor 10 jaar. Dit "handjevol" Gripen gevechts- vliegtuigen vertegenwoordigt overigens wel een gevechtskracht die misschien wel overeenkomt met 5 x zoveel vliegtuigen van een ouder type. Bovendien kunnen de Gripens met geavanceerde data-link technologie als een geïntegreerd systeem werken wat de gevechtskracht nog doet toenemen.

Een ander duidelijk voordeel is dat er meer geld besteed kan worden aan uitbreiding van de vliegers wat betere gevechtspiloten oplevert. Opleiding vindt eerst in Zweden plaats o.a. met behulp van simulators, maar Hongarije neemt dit snel over als de Gripens worden afgeleverd tussen maart 2006 en december 2007. Zij zullen in dienst treden op de 59th Air Base op Keckskemet en eerst parallel opereren naast de Mig-29's van het Puma en Dongo squadron primair in de luchtverdedigingrol.

Voor de piloten geldt dat wie eenmaal kennis heeft gemaakt met de besturing en digitale techniek van de Gripen niet meer terug zal willen naar de analoge Mig-29 die van het toneel zal verdwijnen. Het multirole concept van de Gripen staat de luchtmachtleiding toe om het vliegtuig ook in de aanvals- en verkenningsrol te laten opereren.

Wat verandert in de opleidingsfeer?

Wat de NAVO sterk maakt zijn de partners en de mogelijkheden die zij kunnen aanbieden. Het zal duidelijk zijn dat in de aanloop naar het vliegen met moderne vliegtuigen veel verandert en een solide trainingstraject zal moeten worden doorlopen. Al meerdere partners hebben kennis gemaakt met Canada als opleidingsland en goede ervaringen opgedaan, niet verwonderlijk dat ook Hongarije hier dus uit komt. Opleidingen voorzover zij in Hongarije plaats vinden zijn geconcentreerd op Szolnok Air Base. Het gaat hier om de defensie universiteit Zrinyi Miklos, de faculteit Bolyai Janos voor vliegtuigtechniek, een opleiding voor non-commissioned officers (NCO's) en de elementaire vliegopleiding. Deze laatste gebeurt met de Roemeens gebouwde Yak-52 welke goedkope vliegers levert. In 2002 werd de Flying Training Department opgericht die cadetten voorbereid voor het NATO Flying Training in Canada program (NFTC) waar zij binnen 2 jaar een straaljager of helikopterpiloot kwalificatie op NAVO eisen kunnen halen. Het FTD evalueert de piloten, de kans voor Canada is eenmalig met annulering bij gebleken ongeschiktheid. In Canada komen alle aspecten aan bod zoals bijvoorbeeld voortgezette basistraining met de CT-156 Harvard 2, helikopteropleiding met de CH-136 Kiowa/CH-139 Jet Ranger 3 tot vliegen met de transportkist King Air C90, dit alles bij het CFFTS (Canadian Forces Flying Training School) in Portage de la Prairie. De jet piloten komen op Cold Lake op de CT-155 te vliegen oftewel de Bae Hawk 115. Op dit toestel, spottend de "electric hawk" genoemd zit nu precies de avionica zoals HUD en HOTAS die zij moeten leren voor de Gripen. Na Basic Fighter Manoeuvres (BFM) volgen Air Combat Manoeuvres (ACM) waarna Conversie op de Gripen in Hongarije niet meer een lang traject hoeft te zijn. Weemoed naar de tijden met de L-29 en Mi-2 zijn er met dit Canadese vliegtuigpark in je vingers absoluut niet.

Helikopters zijn belangrijk

Helikopters spelen binnen een luchtmacht altijd een belangrijke rol omdat zij multi-operationeel zijn (multi tasking). Zoals in andere NAVO-landen bestaat er in Hongarije de contributie aan multinationale operaties onder VN vlag. Daarnaast komt er steeds meer behoefte naar de luchtmacht om te assisteren in civiele taken zoals rampenbestrijding maar ook een stand-alert voor anti terroristische acties. De helikopters zijn eveneens geconcentreerd op Szolnok Air Base in het onder het motto "Honestas Virtus Rectitudo" opererend 86 th Szolnok Helicopter Regiment.

Mi-17 of Blackhawk?

In de helikoptergroep is veel ervaring aanwezig, zoals SAR, parachutistendroppings of aanvalsoperaties. De oudere Mi-8T vliegt hoofdzakelijk in de transport en SAR rol. De veel modernere Mi-17 Hip-E met Izotov TV3-117MT motoren opereert in zwaardere taken zoals CSAR en aanvalsoperaties. Binnen de relatief grote vloot zijn er al veel oudere toestellen aan de kant gezet of vliegen weinig. In vergelijking met Westerse helikopters scoort de Mi-17 heel goed en is men in Hongarije helemaal niet ontevreden. Het toestel is betrouwbaar, gebruikersvriendelijk en efficiënt en als vervangingskeuze voor de oudere Mi-8 bij de piloten een favoriet. Zoals begeleider, kapitein Tama's Bali uitsprak "de Mi-17, dat is pas een mooie krachtige helikopter,

met hele goede motoren". Russische leveringsperikelen zijn echter een minpunt. Hoofdoorzaak is toch een vorm van jaloezie naar het verliezen van Hongarije aan het Westen. Toestellen stonden jaren aan de grond door gebrek aan zeer traag geleverde onderdelen. Er circuleren steeds geruchten over de aanschaf van een behoorlijk aantal (60 stuks) Amerikaanse Blackhawks.

Kanonnenvloot

Ook de Mi-24V is een zwaartepunt bij de Hongaren. Het Westen kent geen echte tegenhanger als gecombineerde transport/gevechtshelikopter. De Mi-24V wordt in de NAVO zeer welkom geheten omdat deze een bepaalde capaciteit meebrengt. De oudere D-versies gaan eruit en gedoneerde ex Oost Duitse toestellen worden beetje bij beetje (budget) omgebouwd en verschijnen als Mi-24P versie op het toneel, met een veel geavanceerder kanon en gevechtsstation. De Mi-24 in de latere versies staan gepland tot 2020 in dienst te blijven! De Antonov 26 transportkist (waarvan er nu 5 rondvliegen) is een ander product van de voormalige Sovjet unie (geproduceerd in de Oekraïne) waarover men heel tevreden is getuige de recente aanschaf van een nieuw exemplaar.

Een toekomst als volwaardige partner.

Hongarije is er alles aan gelegen om het niveau van volwaardige partner te kunnen vervullen.

Oefeningen worden gehouden als Blazing Hill 2005 (evacuatie na het neerstorten van een transportvliegtuig in moeilijk begaanbaar terrein). De kwaliteit en logistiek van de oefening onderscheidde zich niet van willekeurig andere NAVO-landen. Wat de Gripen betreft staan de piloten te trappelen. Mogelijk komt er een samenwerking met de andere Gripen gebruiker Tsjechië. In beide landen werd een groot arsenaal met gedateerde techniek en weinig vliegers omgezet in een moderne organisatie. Weliswaar veel kleiner en met een beperkt budget opererend, maar men kan goed aan de Nationale en de NAVO verplichtingen voldoen.

Wim Das en Kees Otten