

BAZA AERIANĂ VOLKEL

ÎNZESTRATĂ CU O NOUĂ ESCADRILĂ



Istoria avioanelor F-16 în cadrul Royal Netherlands Air Force-RNLAF debutează la începutul anilor '70, când Fortele Aeriene (sau Koninklijke Luchtmacht - KLu denumirea oficială) au început să opereze aeronave F-104 Starfighter și NF-5 Freedom Fighter. Starfighter a intrat în serviciu în 1962 ca avion principal de apărare aeriană dispus la bazele aeriene Leeuwarden și Volkel. La începutul anilor '70 cererea pentru un studiu de înlocuire a F-ului 104 a fost demarat. Inițial guvernul olandez a participat într-un proiect european pentru dezvoltarea unui nou vânător însă, cerințele crescânde ale programului au depășit nevoile KLu, astfel guvernul olandez s-a retras din proiect.

Alături de Fortele Aeriene din Belgia, Norvegia, Danemarca și Olanda au început alegerea unui nou succesor pentru Starfighter. În prima fază patru potențiali candidați au fost luați în calcul și anume: Mirage F-1, Saab 37 Viggen, Northrop F-17 Cobra și General Dynamics F-16. La 27 mai 1975 guvernul olandez a decis achiziționarea a 84 de F-16 cu obținerea pentru alte 18. Primul F-16 zboară la 3 mai '79, din totalul de 102 aeronave a fost livrat escadrilei 322 dispusă la Leeuwarden la data de 6 iunie 1979. Ambele escadrile ale bazei 322, respectiv 323 au cedat vechile Starfighter pentru noile Fighting Falcon. În anul 1980 o altă decizie este luată de guvern pentru a înlocui în viitorul apropiat și avioanele NF-5 Freedom Fighter, astfel rezultând o comandă adițională pentru alte 111 aparate (97 F-16A și 14 F-16B), ajungându-se la un total de 213 de F-16, toate asamblate la uzinele Fokker.

După terminarea procesului de trecere a escadrilelor de la Leeuwarden, unitatea de la Volkel a început retragerea treptată a celor trei escadrile operaționale de F-104 înlocuite cu F-16. În

continuare s-a trecut la conversia operațională și înlocuirea avioanelor de luptă NF-5 începând cu escadrile 313 și 315 ale bazei aeriene Twenthe, 314 de la Eindhoven, respectiv 316 dispusă la Gilze-Rijen.

După livrarea tuturor avioanelor F-16 către KLu și efectuarea trecerii, următoarele nouă escadrile erau operaționale:

- 306-Squadron, Volkel airbase, swing-role - (multirol) & photo reconnaissance
- 311-Squadron, Volkel airbase, swing-role
- 312-Squadron, Volkel airbase, swing-role
- 313-Squadron, Twenthe airbase, swing-role
- 314-Squadron, Gilze-Rijen airbase, swing-role
- 315-Squadron, Twenthe airbase, swing-role
- 316-Squadron, Eindhoven airbase, training role
- 322-Squadron, Leeuwarden airbase, swing-role
- 323-Squadron, Leeuwarden airbase, swing-role

Restructurarea Fortelor Aeriene

Ca rezultat direct al căderii cortinei de fier și sfârșitul războiului rece, Royal Netherlands Air Force a fost nevoită să-și restructureze forțele sale armate. De aici a rezultat dezactivarea a

două escadrile operaționale 314 și 316. Ca urmare rolul de antrenament a revenit acum bazei de la Twenthe, bază care a fost închisă la finele anului trecut și ultima sa escadrilă 313 a supra-viețuit fiind trimisă la Volkel, menținându-și calitatea de cea mai mare bază olandeză până la sosirea 313 sqn, acum activă cu patru escadrile de F-16, fiind una dintre cele mai mari unități de F-16 de pe continentul european. În noul său rol, după terminarea războiului rece, RNLAF cu F-16 a participat în misiuni deasupra fostei Iugoslavii între 1993-2001 activând de la bazele aeriene italiene Villafranca și Amendola. Alte operațiuni NATO cu participarea F-ului 16 olandez au fost Deliberate Force în 1995 și Allied Force în 1999, ultima deasupra provinciei Kosovo. Avioanele F-16 olandeze completând peste 1300 de misiuni de-a lungul conflictului, creditată cu o victorie asupra unui Mig-29, la 24 martie 1999, de aparatul J-063, precum și eliminarea mai multor ținte terestre, respectiv distrugerea altor avioane sârbești la sol. În decembrie 2001 Statele Unite au solicitat guvernului olandez participarea a șase F-16 destinate misiunilor CAS (Sprijin Aerian Apropiat) pe durata operațiunii Enduring Freedom. Acestea au efectuat misiuni operaționale de la baza Manas din Kirgistan.

MLU Update

La intrarea în serviciu a F-16 în 1979, se preconiza că înlocuirea acestuia va avea loc în 1999. În 1985 secretarul pe probleme de apărare Van Houwelingen a sprijinit ideea de înlocuire a F-ului

16 între 95-2000 cu Rafale. Totuși, RNLAF a preferat dezvoltarea unui up-grade de avionică pentru F-16, în timp ce Rafale nu ar reprezenta un pas tehnologic înainte necesar următoarei generații de avioane de vânătoare comparând înlocuirea F-104 cu Mirage F-1 (dacă s-ar fi optat) în loc de F-16. La acel moment RNLAF era convinsă că USAF va avea un succesor gata operațional până în 2005, acesta din urmă având trăsături pe care Rafale nu le-ar avea integrate. Ideea majoră de modernizare a avionicii pentru KLu a fost lansată în 1985 și sprijinită de alți trei operatori de Fighting Falcon în 1986, proiectul devenind cunoscut ca F-16 Mid-Life Update sau MLU pe scurt. Dezvoltarea MLU a început în 1989 cu un prestiduiu de doi ani, necesari determinării posibilităților pentru modernizarea F-16. La 3 mai 1991, dezvoltarea fazei MLU a fost autorizată. Programul de dezvoltare a continuat până în 1997. La 15 iunie 1991, General Dynamics a înaintat contractul pentru livrarea modificată a kiturilor. Datorită diferentelor situației politico-militare după dispariția Cortinei de Fier în 1989, USAF planifică scoaterea din serviciu a F-16A/B până în anul 2000. De aceea, cererea inițială de modernizare a flotei sale a devenit irelevantă, iar în 1992, USAF a anunțat retragerea din faza de producție a proiectului. Statele europene au stabilit negocierile rezultând la 28 ianuarie 1993 într-un număr mai mic de avioane supuse programului MLU, 301 în loc de 533 anume: Olanda cu 172 de F-16, Belgia 110, Danemarca 63 și Norvegia 58. Scrisorile de acceptare au fost semnate la 30 iunie 1993. Lockheed Martin a fost contractată livrării kiturilor modificate a MLU pentru Fortele Aeriene Europene la 17 august 1993. Livrarea kiturilor pentru modernizare a început în octombrie 1996 și au fost finalizate în 1999.

Avioanele F-16 rămase și incluse în program se află stocate în diferite locații, unele împrumutate școlilor tehnice ca material didactic, pe când altele sunt scoase la vânzare, de pildă Olanda a încheiat recent contracte pentru vânzarea a trei F-16BM către Iordania și 11 F-16AM, respectiv 7 F-16 către Chile, livrabile în acest an. Fortele Aeriene Belgiene au un număr considerabil de avioane stocate la Rocourt, multe folosite ca piese sau mai nou o parte casate. Aeronavele modernizate în cadrul programului MLU vor rămâne cel puțin până în 2010, deși în 1998 RNLAF dezbată un posibil End-Life Program, indicând că Falconurile nu vor fi scoase până în 2015 sau chiar vor rămâne după acest an ope-

REPORTAJ



rationale. Următoarele escadrile au fost incluse în proiectul MLU:

322 Sqn Leeuwarden AB	Dec 1997	Jul 1998
315 Sqn Twenthe AB	Jul 1998	Feb 1999
323 Sqn Leeuwarden AB	Mar 1999	Sep 1999
313 Sqn Twenthe AB	Jul 1999	Apr 2000
311 Sqn Volkel AB	Apr 2000	Dec 2000
312 Sqn Volkel AB	Dec 2000	Aug 2001
306 Sqn Volkel AB	Aug 2001	Apr 2002

Structura actuală a escadrilelor înzestrate cu F-16

La sfârșitul anului trecut KLu deținea 137 de F-16 toate la standardul MLU. În prezent operaționale cu F-16 sunt doar două baze Leeuwarden și Volkel, în timp ce baza de la Twenthe a fost de curând dezafectată datorită reducerilor bugetare din cadrul apărării. Pentru menținerea obiectivelor operaționale s-a decis ca guvernul olandez să nu mai reducă numărul de F-16 pe viitor. Următoarele escadrile din Fortele Aeriene Regale Olandeze sunt operaționale cu următoarele sarcini:

- 322 Sqn - Leeuwarden airbase, Reaction Forces
- 323 Sqn - Leeuwarden airbase, Main Defence Forces, Tactical Training, Evaluation & Standardization
- 313 Sqn - Volkel (ex. Twenthe) Airbase, Main Defence Forces
- 306 Sqn - Volkel Airbase, Training
- 311 Sqn - Volkel airbase, Reaction Forces Photo reconnaissance
- 312 Sqn - Volkel airbase, Main Defence Forces

Escadrila 313 a fost mutată de la Twenthe la Volkel începând cu luna august 2005, iar construcția unui nou hangar și clădirea personalului escadrilei au fost finalizate către sfârșitul anului. Istoria 313sqn. începe imediat după sfârșitul celui de al doilea război mondial, când școala de zbor elementară a fost înființată la Twenthe, cu obiectiv primar de a oferi antrenament avansat piloților



olandezi care până atunci au fost pregătiți în cadrul Royal Air Force (pe durata războiului). În 1953 la baza aeriană Volkel au sosit avioane T-33 împrumutate de la USAF, formând neoficial o nouă aripă intitulată Școala de zbor elementar II, cu scopul de a pregăti piloții la standarde europene până atunci pregătiți în SUA după terminarea războiului. Noua aripă s-a dezvoltat atât de repede încât s-a decis să se înființeze escd. 313 la 1 decembrie 1953. În 1958 escadrila s-a mutat de la Volkel la baza Woensdrecht care deja găzduia școala de zbor primar de la Twenthe. Ambele aripi erau destinate antrenării piloților de vânătoare, astfel 313 sn a fost desființată la 1 ianuarie 1959.

Totuși, escadrila 313 este reactivată odată cu introducerea în serviciu olandez a aparatelor NF-5 la Twenthe. Până în 1986 313sqn a îndeplinit rol de antrenament cu Freedom Fighter, când escadrila 316 de la Gilze Rijen a preluat acest rol, iar 313 a devenit operațională cu obiective ofensive. Însă, în 1988 odată cu tranzitarea către F-16, 313 sqn pierde din nou statutul operațional pentru doi ani, când conversia este terminată la 2 aprilie 1990 escadrila redobândindu-și statutul operațional destinat misiunilor ofensive pentru un an, ulterior escadrila având misiuni de apărare aeriană. În 1993 logo-ul escadrilei s-a schimbat, devenind prima escadrilă de frunte în cadrul RNLAF, statut neschimbat până în ziua de azi. Odată cu închiderea bazei de la Twenthe 313 sqn revine la Volkel acolo unde inițial a fost fondată la sfârșitul anilor '50. Acestă mutare aduce la patru numărul de escadrile operaționale de la Volkel și vor rămâne operaționale după 25 de ani de serviciu până când F-16 va fi înlocuit cel mai probabil de JSF.

Încheiere trebuie subliniate trei pierderi în mai puțin de trei luni în acest an. Prima a avut loc la 19 iulie a.c. când aeronava F-16AMJ-363 din 311 sqn se afla într-un exercițiu de trageri în poligonul Vliehors, pilotul catapultându-l în siguranță, probabil datorită pompajului. La 31 august din motive tehnice, odată cu avionul J-364 a fost pierdut și pilotul Cpt. Michael 'Sofac' Donkervoot în timpul unei misiuni deasupra Afganistanului, ultima pierdere umană înregistrându-se cu F-16 în 1992. Ultima catastrofă a avut loc la 21 sept '06 ora locală 15.15 implicând o dublă F-16BM J-068 al 311 sqn chiar în interiorul bazei, aeronava percutând unul din adăposturile betonate, piloții salvându-se la mică înălțime prin catapultare.

Patrick ROEGIES - Crusader
Aviation Photography
Samir N. ŞECAMET

