

# Air-to-air refuelling (AAR): welke keuze voor Europa?

**LAURENT DONNET**

Na een welgevulde vijftienjarige carrière op F-16 gedurende dewelke luitenant-kolonel vlieger stafbrevethouder Laurent Donnet onder andere detachementscommandant was voor het eerste F 16-detachement in Kaboel in 2005, volgde hij de hogere stafcursus in Parijs, waarna hij zich bij het stafdepartement strategie vervoegde. In april 2009 werd hij als projectofficier naar het Europees Defensie-agentschap afgevaardigd, waar hij sinds eind 2010 assistant capability manager is.

61



*Le ravitaillement en vol est une capacité indispensable aux opérations aériennes modernes. Cependant, les opérations en Libye en 2011 ont démontré que, même pour un conflit de faible intensité, l'Europe ne dispose pas des moyens nécessaires pour être autosuffisante. Sans l'apport massif de moyens de ravitaillement en vol de la part des États-Unis, le conflit libyen aurait été nettement plus difficile à mener. Récemment, l'intervention de la France au Mali a elle aussi nécessité l'aide américaine pour le ravitaillement en vol, alors qu'aucune menace aérienne ne guettait. Les États-Unis, se tournant résolument vers l'Asie et le Pacifique, placent les Européens devant l'obligation de faire les bons choix capacitaires pour pérenniser la défense européenne, y compris en ce qui concerne le ravitaillement en vol.*

De beschikbaarheid van tankvliegtuigen voor het bijtanken in de lucht van andere vliegtuigen (*air-to-air refuelling* of kortweg AAR) is sinds de operatie *Allied Force* boven Kosovo in 1999 een steeds terugkerend knelpunt in multinationale militaire luchtoperaties waaraan Europese luchtmachten deelnemen. Enkel dankzij een massale bijdrage van Amerikaanse tankvliegtuigen zijn er steeds voldoende AAR-middelen in de operatietonelen, maar dit nijpende tekort wordt steeds overschaduwd en het probleem telkens op de achtergrond geschoven. Door de verschuiving van de Amerikaanse stra-

tegische oriëntatie van Europa naar Azië en de Stille Oceaan is dit echter zorgwekkend. De Europese defensie ministers hebben in april 2012, tijdens hun *Steering Board* van het Europees Defensieagentschap (EDA), unaniem erkend dat AAR achterlag en dat verdere AAR-capaciteiten prioritair moesten worden ontwikkeld. Bovendien zijn de EU en de NAVO overeengekomen dat binnen hun respectieve *pooling & sharing*- en *Smart Defense*-initiatieven AAR een *pooling & sharing*-initiatief is en dat dus de EU, meer bepaald het EDA, hierover de leiding heeft.

Tankvliegtuigen zijn *force multipliers*, waardoor gevechtsvliegtuigen naar of binnen het inzetgebied efficiënter in actie komen. Ook andere types vliegtuigen zoals de AWACS-vliegtuigen (Airborne Warning And Control System) of strategische transportvliegtuigen maken gretig gebruik van AAR. De rol van strategische tankvliegtuigen groeit terwijl de Europese vloten verouderen. Overigens zijn de EU-lidstaten niet in staat om voldoende tankvliegtuigen te leveren om aan de Europese militaire vereiste te voldoen. Europa beschikt vandaag over 42 tankvliegtuigen van 12 verschillende types die enkel door 7 lidstaten (Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk) geleverd worden, wat neerkomt op slechts een bijdrage van ongeveer 35% van de nodige AAR capaciteit voor Europa. Tevens brengt de hoge fragmentatie aan vliegtuigtypes een lage efficiëntie met zich mee. Het resultaat van dit alles is een torenhoge afhankelijkheid van Amerikaanse tankvliegtuigen die bijvoorbeeld voor de operaties boven Libië in 2011 bijna 80% bedroeg.

### ***AIR-TO-AIR REFUELLING-PROJECTEN*** **BINNEN HET EUROPEES DEFENSIEAGENTSCHAP**

Begin 2011 heeft het EDA een zowel kwantitatieve als kwalitatieve AAR-analyse gerealiseerd voor zijn lidstaten. Voor de aanschaf van nieuwe capaciteiten werden een aantal aanbevelingen uitgevaardigd met het oog op coherentie in de verschillende toekomstige projecten: zowel tactische als strategische tankvliegtuigen voorzien van zowel systemen met *probe & drogue* (flexibele koppeling) als *boom-refuelling* (rigide arm) moeten beschikbaar zijn om aan de verschillende vereisten tegemoet te komen, de aanschaf van *Multi Role Tanker Transport* (MRTT) wordt aanbevolen om de flexibiliteit van de AAR-middelen te verhogen, de huidige fragmentatie aan vloottypes moet verminderen en ten slotte moet de potentiële AAR-capaciteit van vliegtuigen maximaal benut worden door het aanschaffen van *plug & fly*-AAR-uitrustingen<sup>1</sup>.



Probe and Drogue



Boom

© Vrador

© Vrador

Na deze analyse werd in mei 2011 een *Request For Information* (RFI) naar de wereldwijde AAR-industrie gestuurd om mogelijke oplossingen voor het tekort te identificeren. Het RFI-rapport werd in oktober van hetzelfde jaar aan de landen overhandigd zodat ze een volledig overzicht hadden van de aanschafmogelijkheden van AAR-capaciteiten. Om de verschillende initiatieven die hieruit konden voortvloeien te leiden of te coördineren, werd binnen het EDA in september 2012 een projectteam AAR (PT AAR) opgericht dat een pakket aan projecten in vier pijlers heeft opgesplitst: kortetermijnoplossingen, de optimalisatie van huidige middelen en organisaties, de optimalisatie van het gebruik van de A400M in de AAR-rol en ten slotte de aanschaf van een strategische tankcapaciteit. Om de twee à drie maanden komt deze PT AAR in het EDA samen om de stand van zaken in de verschillende pijlers te geven en eventuele nieuwe oplossingen of ontwikkelingen te bespreken.

Oplossingen op korte termijn zijn niet talrijk. Slechts twee werden door het EDA als krachtadig genoeg geëvalueerd: het leasen van bestaande tankvliegtuigen of het aanschaffen van AAR-diensten van een commercieel bedrijf. Geen enkel land heeft interesse getoond voor de eerste oplossing en voor de tweede werd een voorstel van een bedrijf – inclusief een demonstratieperiode – aan de landen voorgesteld, maar tot nu toe is ook hiervoor geen belangstelling geuit. Voor het EDA blijft dit commerciële voorstel echter een uitstekende manier om in geval van nood over een latente AAR-capaciteit te beschikken. Immers, eens men op een bepaald type vliegtuig AAR mag uitvoeren, blijft dit duren zolang geen technische veranderingen aan de vliegtuigen (tankvliegtuig en ontvanger) worden aangebracht.

De tweede pijler betreft de optimalisatie van huidige middelen en organisaties en is de meest exhaustieve. In een eerste subpijler leidt het Europees luchttransportcommando een groep, open voor alle bondgenoten, die zich vooral ontfermt



De vier AAR-pijlers van het EDA

over hoe de huidige en toekomstige MRTT's zo efficiënt mogelijk aangewend worden. Zoals eerder vermeld werd de aanschaf van deze vliegtuigen door het EDA aangewezen, maar de vraag is hoe men met de twee hoofdtaken (tanken en luchttransport) van deze platformen het beste zal omgaan en op welke basis men tijdens crisissen de ene dan wel de andere taak zal bevoordelen. Een andere subpijler buigt zich over de nodige toestemmingen die alle vliegtuigen nodig hebben voor het uitvoeren van zowel technische als operationele AAR-operaties. In technische termen spreekt men hier over AAR-klaringen (*AAR clearances*). Het ontbreken hiervan was één van de belangrijkste lessen op gebied van AAR die in 2011 na *Operation Unified Protector* boven Libië getrokken werd. Italië, het EDA en het Movement Coordination Centre Europe (MCCE) hebben hun krachten gebundeld om van 2 tot 13 september 2013 een collectieve klaringsperiode voor het Italiaanse tankvliegtuig (KC-767) te organiseren. Hierdoor konden op een zeer korte periode een groot aantal AAR klaringen verzameld worden. Dergelijke oefeningen zullen in de toekomst herhaald worden met andere tankvliegtuigen. Een derde onderdeel van deze tweede pijler kijkt naar de mogelijke extra capaciteiten waarover de Britten vanaf 2015 met hun Voyager-tankvliegtuigprogramma zouden kunnen beschikken. Hier spreekt men niet enkel over AAR-vliegreuen, maar ook over gebruik van vluchtsimulators,

onderhoudsinfrastructuur en opleidingscentra in Brize Norton. Een eerste stap zou al in 2014 kunnen plaatsvinden door een collectieve klaringsperiode te organiseren voor het Voyager-tankvliegtuig zoals dit met het Italiaanse gebeurd is. Ten slotte zal de laatste pijler zich met de diplomatieke toelatingen voor AAR-operaties boven het Europese luchtruim bezighouden. Vandaag duren de aanvraagstermijnen om toestemmingen voor AAR-operaties te verkrijgen te lang om flexibel te zijn en verschillen daarenboven in de meeste landen. De bedoeling is de condities voor het verkrijgen van de diplomatieke toelatingen tussen de Europese bondgenoten te vereenvoudigen en te harmoniseren.

Het A400M-transportvliegtuig dat zes Europese lidstaten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Spanje en het Verenigd Koninkrijk) aangekocht hebben, zal in de komende tien jaar aan de respectieve luchtmachten geleverd worden. In totaal werden 160 vliegtuigen besteld, waarvan 7 voor België en 1 voor Luxemburg dat door de Belgische Defensie gerund zal worden. Op gebied van AAR is de A400M een *plug & fly*-vliegtuig, dat wil zeggen dat men de aangekochte AAR-uitrusting simpelweg aan het ruwe vliegtuig kan aanhechten om het dan op technisch gebied om te vormen tot een tankvliegtuig. Alle nodige leidingen worden in het basispakket van de A400M ingebouwd, wat een latere AAR-rol steeds mogelijk maakt. Voor een bestelling van 160 A400M's zijn er door de landen slechts 29 AAR-kits aangeworven, waardoor een groot potentieel ontstaat om meer vliegtuigen van die AAR-uitrusting te voorzien. Dit is een manier om aan mindere kosten een AAR-capaciteit te kunnen aanwerven. Naargelang het type tankvliegtuig is de prijs voor een A400M-AAR-kit 10 tot 20 keer goedkoper dan een tankvliegtuig zelf.

De laatste maar tevens ook ambitieuste pijler betreft de aanschaf van een strategische tankcapaciteit voor Europa. In november 2012 hebben de ministers van Landsverdediging van België, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal en Spanje een *Letter of Intent* voor een *European Strategic Multirole Tanker Transport Initiative* getekend. Onder sterk Nederlands voorzitterschap worden sinds begin 2013 de nodige stappen gezet om tegen 2020 over een *pool* van strategische tankvliegtuigen van hetzelfde type te beschikken. De landen zijn druk bezig de verschillende concepten en technische documenten te schrijven en in de zomer van 2013 werd de onderhandelingsprocedure voor de keuze tussen de Airbus A330 en Boeing B767 (KC-46-versie) aan de Gezamenlijke Organisatie voor Samenwerking op Defensiematerieelgebied (OCCAR) toevertrouwd. Het eerste bindende document van deze pijler zal het gezamenlijke *Memorandum of Understanding* (MoU) zijn dat de financiële en operationele details zal bepalen. Deze MoU wordt tegen eind 2014 of begin 2015 verwacht.

### **AIR-TO-AIR REFUELLING VOOR BELGIË?**

66

Zoals eerder vermeld vertoont de EU een nijpend tekort aan tankvliegtuigen en dat zal zo blijven indien geen drastische maatregelen getroffen worden. In april 2013 gaf de NAVO tevens nog duidelijke AAR-vereisten aan verschillende bondgenoten, waaronder België, wat de druk op deze landen nog zal verhogen om een eigen (multinationale?) AAR-capaciteit aan te schaffen. Voor eigen gebruik heeft België nood aan vooral *boom AAR* voor de F-16's en eventueel een kleine hoeveelheid *probe & drogue* voor de A400M. Met dit in het achterhoofd zou men dus kunnen nagaan of België geen baat erbij heeft om een rol te spelen in de verschillende oplossingen die door EDA's PT AAR gecoördineerd worden.

Dat de Belgische Defensie met investeringsbudgetten worstelt, is een publiek geheim. Het zal in de komende jaren dus moeilijk zijn om aan alle EU- en NAVO-eisen te voldoen, maar ook om de eigen gewenste middelen aan te schaffen. Toch zijn bepaalde capaciteiten onmisbaar en indien men onze huidige trend met betrekking tot het luchtwapen zou willen behouden, zou AAR daarvan deel moeten uitmaken. Vandaag worden de AAR-diensten door België op drie verschillende manieren betaald: 1) door het mechanisme van de Foreign Military Sales (FMS) dat een globaal pakket van Amerikaanse diensten en materieel omvat, 2) door het mechanisme van *Air Transport, AAR and other Exchange of Services* (ATARES) dat erop neerkomt een dienst door een dienst te betalen, in dit geval C-130-uren voor AAR en ten slotte 3) door rechtstreekse betaling met werkingsbudgetten. Voor de toekomst zou het aangeraden zijn om de twee laatste manieren te behouden en AAR door middel van andere diensten of werkingsbudgetten te betalen.

In het kader van EDA's eerste pijler (commerciële AAR) is het redelijk te stellen dat deze diensten op dezelfde wijze aangeschaft zouden kunnen worden zoals België dat doet voor zijn strategische luchttransport met de AN-124 onder het contract *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS). Voor de pijlers 2B en 2C (AAR-klaring) zou België een kleine inspanning kunnen leveren om een duidelijke procedure (zowel technisch als operationeel) te bepalen die dan gebruikt zou kunnen worden voor de klaring van de vliegtuigen van Defensie op huidige en toekomstige tankvliegtuigen waarvoor klaringen nog niet bestaan. Men weet nooit wat de toekomst zal brengen en al kan men in geval van nood eventueel een *urgent request*-klaring aanvragen, de bemachtiging hiervan blijft in de handen van de tankvliegtuignatie en is dus onzeker voor de aanvrager. Op dit niveau is zekerheid echter aan te raden. Voor wat onze A400M betreft zou het niet ondenkbaar zijn om voordeel te halen uit het aanwerven van AAR-kits die

door een ander land of consortium van landen zou worden aangekocht. België zou dan het gebruik van zijn A400M kunnen verhuren voor baar geld of via het ATARES-mechanisme. Ten slotte, voor de laatste pijler die de strategische tankvliegtuigcapaciteit voor Europa bekijkt, zou België, alweer omwille van het probleem van investeringsbudgetten, eventueel voor een mechanisme van *pay-by-the-hour* kunnen gaan. Ter herinnering, België betaalt vandaag AAR-diensten via FMS of met werkingsbudgetten. Dit zou zo moeten blijven maar in plaats van dit aan de Verenigde Staten te betalen, zou in de toekomst voor een Europese oplossing geopteerd kunnen worden. Dit zou logisch zijn doordat ten eerste Amerikaanse middelen in Europa minder aanwezig zullen zijn en ten tweede de Verenigde Staten zelf gevraagd hebben dat Europa voor Defensie meer op eigen benen zou staan.

### CONCLUSIES

*Air-to-air refuelling* (AAR) is een absolute noodzaak voor de Europese Defensie en zal tenminste nog de volgende vijftien jaar met een nijpend tekort kampen waaraan gewerkt zal moeten worden. AAR is een dure aangelegenheid en in deze financieel moeilijke tijden is het uiterst ingewikkeld om de juiste keuzes te maken. Niettemin zijn er alternatieven om aan AAR-diensten te geraken zonder zware investeringen. Commerciële AAR-diensten zijn een mogelijke oplossing maar ook de potentiële A400M-AAR-capaciteit op de Belgische vliegtuigen zou in de toekomst nuttig gebruikt kunnen worden. Een deelname aan het Europese multinationale initiatief om een strategische tankvliegtuigcapaciteit tegen 2020 aan te schaffen is misschien de optie die het best aan de Belgische vereiste zou voldoen. Cruciaal is echter om op dit moment alle opties open te laten. Voor Europa – en zeker België – is en blijft AAR een noodzaak om onze gevechtsvliegtuigen de mogelijkheid en de flexibiliteit te geven die ze nodig hebben om hun taken optimaal te vervullen.



Trefwoorden: *Air-to-air refuelling – Europese defensie – Pooling and sharing*

---

<sup>1</sup> Geldt voor de A400M en C130J.