

# Een terugblik op de recente F 16-operaties

Als operationeel F-16 piloot namen de auteurs van dit artikel meer dan eens deel aan de operaties in Afghanistan, Libië en Oost-Europa. Ze hebben elk meer dan 8 jaar ervaring als F-16 piloot. Vandaag bekleedt één van hen de functie van testpiloot voor de upgrade programma's van de F-16, de andere is verantwoordelijk voor de opvolging van F-16 operaties en trainingsactiviteiten.



*Lors des dernières décennies, les politiciens ont engagé de manière intensive nos F 16 belges dans des conflits s'étalant de l'Europe de l'Est jusqu'au Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. Pendant ces opérations, l'avantage intrinsèque d'une capacité de combat aérienne a été démontré, ce qui a permis de tirer des leçons pour le futur. Cet article évalue les récentes opérations auxquelles les F 16 ont participé, en tire quelques conclusions importantes et propose des points d'attention pour l'avenir.*

De operaties waarbij onze F 16's in actie zijn gekomen tijdens crisismomenten kan men opdelen in twee categorieën die wezenlijk van elkaar verschillen. Enerzijds onderscheidt men de operaties in het Midden-Oosten en Noord-Afrika waar de focus op een conflict lag dat zich hoofdzakelijk op de grond afspeelde. Anderzijds kan men de operaties beschouwen die plaatsvonden in Oost-Europa in het kader van de bewaking van het NAVO-luchtruim. Tot deze laatste categorie behoren ook de twee F 16's die in België permanent klaarstaan om het Belgische luchtruim dag en nacht te beveiligen.

## EEN KORT OVERZICHT VAN DE VOORBIJE OPERATIES

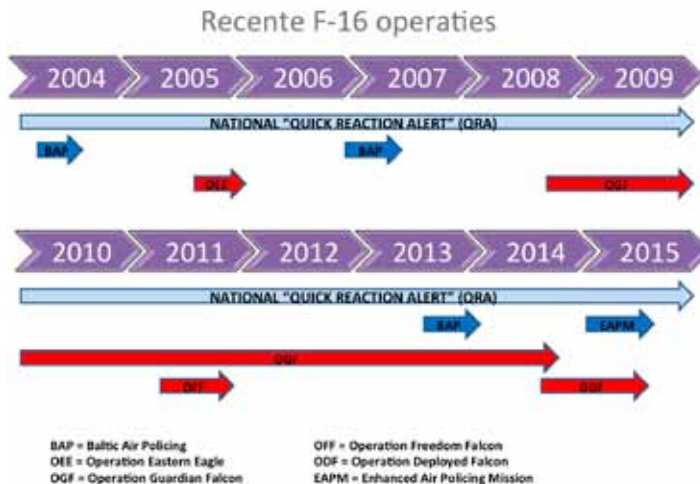
Op 14 juli 2005 werden de Belgische F 16's voor de eerste maal ingezet te Kaboel in Afghanistan (*Operation Eastern Eagle*, OEE) voor een periode van zes maanden. Deze operatie vond plaats in het kader van de eerste verkiezingen in Afghanistan waarbij een tijdelijke versterking van de internationale troepenmacht werd opgebouwd. Vanaf 1 september 2008 kwamen de Belgische F 16's terug in actie boven Afghanistan, ditmaal opererend vanuit Kandahar ter on-

dersteuning van de NAVO-grondtroepen, onder het bevel van de *International Security Assistance Force* (ISAF). Deze operatie waaraan België deelnam met zes F 16's (*Operation Guardian Falcon*, OGF) eindigde op 3 oktober 2014.

Parallel aan de operatie in Afghanistan namen zes F 16's deel aan de operatie boven Libië van 21 maart 2011 tot 31 oktober 2011 (*Operation Freedom Falcon*, OFF). De situatie op het terrein in Libië vereiste een zeer snelle interventie. Op één weekend tijd veranderde de aard van een missie van een detachement F 16's, op trainingsmissie in Griekenland, fundamenteel: van het uitvoeren van trainingsvluchten met de Griekse luchtmacht naar offensieve vluchten boven Libië in het kader van een internationale coalitie (operatie *Odyssey Dawn*, achteraf overgenomen door de NAVO onder de naam *Unified Protector*). De flexibiliteit van het luchtwapen werd aangewend om binnen zeer korte termijnen en over grote afstanden met precisie tussen te komen om zo op enkele maanden tijd de gestelde doelstellingen van VN-resolutie 1973 te behalen.

Een aantal jaren later, na het uitroepen van het kalifaat en het plegen van buitensporige gewelddadigheden door Daesh, kwam de operatie *Inherent Resolve* onder Amerikaanse leiding tot stand. De Belgische overheid besliste om deel te nemen aan deze internationale coalitie met onder meer zes F 16's (*Operation Desert Falcon*, ODF). Vanaf 1 oktober 2014, nog voor het beëindigen van de operatie in Afghanistan, voerden Belgische F 16's hun eerste vluchten boven Irak uit.

Gelijktijdig met deze missies in het Midden-Oosten en Noord-Afrika is de druk vanuit Rusland op de Oost-Europese landen de laatste jaren enorm toegenomen.



Toen de Baltische staten in maart 2004 bij de NAVO aansloten en niet beschikten over eigen middelen om het luchtruim te bewaken, ging ter ondersteuning van deze nieuwe lidstaten de operatie BAP (*Baltic Air Policing*) van start. Onze F 16's kwamen als eerste NAVO-land aan op de luchtmachtbasis van Šiauliai in Litouwen. Ditmaal was de opdracht gericht op het vrijwaren van de integriteit van het NAVO-luchtruim en niet op het controleren van de grondsituatie. Lidstaten van de NAVO wisselden elkaar hiervoor op regelmatige basis af. De Belgische vliegtuigen namen deel aan drie rotaties: een in 2004, in 2007 en in 2013.

Na de escalatie van het conflict in Oekraïne en de annexatie van de Krim door Rusland beslisten de politici om de luchtbewaking op te drijven. Dit gebeurt onder de noemer van EAPM (*Enhanced Air Policing Mission*) en bestaat uit zestien vliegtuigen afkomstig van vier NAVO-lidstaten. De Belgische missie vond plaats vanuit Malbork te Polen van 9 januari tot 3 augustus 2015.

Ook België heeft zijn eigen luchtpolitie. Naast de zendingen aan de oostflank van Europa staan er in België dag en nacht (24/7) minimaal twee F 16s vertrekkenklaar. Deze permanentie heet QRA (*Quick Reaction Alert*). De taak van onze QRA bestaat erin om enerzijds de integriteit van het eigen Belgische luchtruim te vrijwaren en vliegtuigen in nood te helpen, anderzijds is deze QRA beschikbaar voor de NAVO en dus ook inzetbaar voor de bescherming van het volledige NAVO-luchtruim.

### **BLIJVEN INVESTEREN**

Een eerste vaststelling is dat men periodes kan identificeren waarin meerdere operaties gelijktijdig plaatsvonden (bv. in 2013 verliep de operatie in Afghanistan tegelijk met de luchtruimbewakingsopdracht in Litouwen). Het is de gemiddelde F 16-piloot dus niet vreemd om twee maanden in Afghanistan grondtroepen te ondersteunen en onmiddellijk hierna richting Litouwen door te reizen om het NAVO-luchtruim in de Baltische staten te beveiligen. Dit is niet zo vanzelfsprekend als het op het eerste gezicht lijkt. Immers, zonder bijkomende training slaagt eenzelfde piloot erin om op zeer korte termijn verschillende types van opdrachten uit te voeren in een verschillend multinational kader en in verschillende operatiezones. Dit is enkel mogelijk dankzij goede investeringen op het gebied van de paraatstelling en het materieel.

De paraatstelling steunt op een goed uitgewerkte doctrine, de operationele ervaring van onze piloten en een trainingsprogramma dat op maat is geschre-

ven, zowel in een nationaal als in een multinationalaal kader. Dit resulteert in een continue inzetbaarheid en flexibiliteit waardoor het operationele ritme zeer hoog kan blijven. Deze investering heeft zeker haar waarde bewezen in dit laatste decennium, waarbij het ambitieniveau van onze luchtcomponent voor een langere periode aanhield (bv. in 2011, toen de operaties boven Afghanistan en Libië gelijktijdig ondersteund werden, boven op de nationale QRA).

Naast de doctrine en de inzet van een goed getrainde crew (zowel in de lucht als op de grond) is ook een goed uitgerust multirole wapenplatform onmisbaar. Dankzij een continue upgradepolitiek kan de F 16 zich vandaag gemakkelijk aanpassen aan zeer uiteenlopende situaties die zowel op de grond als in de lucht plaatsvinden. Bovendien werden de aanpassingen van het wapensysteem steeds uitgewerkt in samenwerking met meerdere partnerlanden. Dit zorgt ervoor dat niet enkel de prijs gedrukt wordt, maar dat de interoperabiliteit evenmin in het gedrang komt en het vliegtuig zich dus gemakkelijk kan integreren in een multinationale coalitie.

Met andere woorden, de succesvolle afloop van deze lange lijst van operaties is de slotsom van een goede doctrine en training, een vooruitziend beleid en door-dachte beslissingen die in het verleden werden genomen. Maar wat voor morgen?

Het gevaar bestaat erin zich enkel te laten leiden door het succes van vandaag, waardoor men al snel geneigd zou zijn om verdere investeringen in het wapensysteem als overbodig te beschouwen. Maar het is net de politiek van toekomstgericht investeren en het up-to-date houden van het gevechtstoestel dat heeft bijgedragen aan het succes van vandaag.

Indien het verleden ons iets geleerd heeft, is het wel dat de aard en de plaats van toekomstige conflicten zeer moeilijk voorspelbaar zijn. Indien men zich enkel baseert op de inzetparameters van de voorbije operaties, bestaat het gevaar dat de operationele waaier aan opdrachten verengt en aan de beleidsmakers een aantal politieke opties wordt ontnomen. Het bestaande ambitieniveau behelst het volledige operationele spectrum, van luchtpolitie en crisismanagement tot klassieke collectieve verdediging. We moeten blijven klaarstaan voor elke mogelijke taak.



Kortom, wil men het succesverhaal van vandaag voortzetten en het ambitieniveau garanderen, dient men te blijven investeren in een modern multirole luchtwapen, rekening houdend met de volledige waaier van opdrachten die het luchtwapen geacht wordt te kunnen uitvoeren zonder de continue investering in de paraatstelling uit het oog te verliezen.

### **POLITIEK WAPEN BIJ UITSTEK**

Uit de opsomming van de operaties kan men eveneens afleiden dat het luchtwapen zich gemakkelijk leent voor de politieke keuze bij uitstek om deel te nemen aan internationale operaties. Elke militair weet dat het gebruik van de derde dimensie, en het luchtwapen in het bijzonder, meestal maar één element is in het geheel van conflictbeheersingsmaatregelen. Inderdaad, in de geest van *jointness* zal het luchtwapen ingezet worden als onderdeel om de overkoepelende doelstellingen van een militaire campagne te ondersteunen. Maar de aard van de recente conflicten zorgt ervoor dat enkele intrinsieke kenmerken van het luchtwapen (zoals snelle inzetbaarheid, de flexibiliteit, het bereik, de precisie en het beperkte risico) een “asymmetrisch” voordeel betekenen op het terrein. Ook vanuit politiek oogpunt heeft dit voordeel een zekere draagkracht.

Dit “asymmetrische” voordeel ontstaat wanneer er bepaalde randvoorwaarden vervuld worden, waaronder het bereiken van een volledig luchtoverwicht en de aanwezigheid van performante ISR-middelen (*intelligence, surveillance & reconnaissance*) waarmee gericht toegeslagen kan worden, waar en wanneer nodig en dit met de gewenste precisie. Hierdoor is het mogelijk om effecten te creëren die door de politieke beleidsmakers en de publieke opinie gedragen worden.

Het eerste positieve effect is het minimale risico op verlies van eigen troepen. Niet enkel is de dreiging vanaf de grond of in de lucht controleerbaar, dankzij de voortreffelijke pilotentraining en de inzet van modern materieel, maar is ook het aantal militairen blootgesteld aan dit beheersbare risico zeer laag.



Een tweede effect van dit “asymmetrische” voordeel is de verminderde kans op collaterale schade en de mogelijkheid om de inzetregels (die op politiek niveau worden vastgelegd) strikt op te volgen. De doelwitten kunnen gekozen worden tijdens de planningsfase, met oog op een maximaal operationeel effect en minimale kans op collaterale schade; bovendien kan de piloot, tijdens de uitvoering, het juiste moment kiezen om met zeer grote precisie tussen te komen (bv. wachten tot een doelwit een dichtbebouwde omgeving verlaten heeft).

### **DE BELANGRIJKSTE SCHAKEL**

In het kader van crisismanagement is de inzet van Defensie slechts een van de instrumenten die beschikbaar zijn voor de politieke beleidsmakers. De effectieve inzet van dit instrument wordt gebruikt als allerlaatste middel indien geweldloze interventies of bemiddelingen falen en de situatie uit de hand loopt. Nemen we als voorbeeld het gewapende conflict in Libië, toen het Libische leger de eigen burgerbevolking bombardeerde. De VN-resolutie 1973 werd gestemd om de humanitaire wantoestand een halt toe te roepen. Uiteindelijk werd dit doel door het gebruik van militaire middelen op zeer korte termijn behaald.

Door de correlatie tussen het type conflict en de intrinsieke kenmerken van het luchtwapen kwam ook in dit conflict voornamelijk het luchtwapen in beeld en was het de belangrijkste schakel om tot een snel einde te komen van het gewapende conflict: het neutraliseren van het leger van kolonel Khaddafi.

Bij een alomvattend crisismanagement is dit het einde van een eerste fase, waardoor vervolgens de wederopbouw van start kan gaan. De militair, of in dit geval het luchtwapen, heeft noch de middelen noch de knowhow om alle elementen van de structuur van een staat te versterken of uit te bouwen. Dit is gekende materie. Niettemin bestaat het gevaar dat een te vluchtige analyse tot een betoog tegen elke inzet van het luchtwapen leidt. Het instrument dat op korte termijn een gewapend conflict kan beëindigen en onschuldige levens redden, wordt zo in een verkeerd kader geplaatst, waardoor men het uiteindelijke doel voorbij schiet en het gewapende conflict langer aansleept.

### **DE TOEKOMST**

Het laatste decennium vergde een inzet zonder weerga van de Belgische F 16's. Ondanks dat het aantal gevechtsvliegtuigen binnen de westerse luchtmachten

drastisch daalde, wordt er meer en meer een beroep gedaan op deze middelen. Dit kan verklaard worden door de stijging van het aantal conflicten, maar ook door de specifieke kenmerken die het luchtwapen te bieden heeft en die algemeen de goedkeuring van de politieke beleidsmakers wegdragen. Men mag niet vergeten dat de recente operaties maar een onderdeel vertegenwoordigen van de waaier van operationele opdrachten en dat men moet blijven inzetten om het hele spectrum te bestrijken, tot en met collectieve verdediging. Willen we dit pad verder bewandelen, dan zal men belangrijke en toekomstgerichte beslissingen moeten nemen in verband met verdere investeringen in het luchtwapen. Bij een goed doordacht investeringsplan kan men, dankzij de sterke evolutie in de beschikbare technologie voor het luchtwapen, het “asymmetrische” voordeel in toekomstige conflicten nog blijven aanwenden zodat België met eigen middelen, doelgericht en met een beheersbaar risico kan blijven bijdragen aan zijn binnen- en buitenlandse verplichtingen.

Reageren? Réagir?: **BMT-RMB@mil.be**



Trefwoorden: F-16, Operaties, Lessons Learned...

