

De Luftwaffe op Fliegerhorst Volkel

Aanleg

De geschiedenis van het vliegveld Volkel begint in de Tweede Wereldoorlog. Direct na de inval en bezetting van Nederland, beginnen de Duitsers met de aanleg van 3 onverharde startbanen en enkele hangars op de 'Peelsche Heide' bij Volkel.

Van Nachtlandeplatz tot Fliegerhorst

De eerste aanduiding van het vliegveld door de Luftwaffe is: 'Nachtlandeplatz Volkel', een uitwijkhaven voor de nachtelijke operaties van de jacht- en verkenningsvliegtuigen van de vliegvelden Gilze-Rijen en Eindhoven. General-Major Kammhuber en Hauptmann Streib, commandant van de eerste Gruppe van het Nachtjagdgeschwader 1 (I/NJG-1) komen begin 1941 op bezoek op Volkel om te zien of het veld geschikt is voor een eenheid nachtjagers. In februari 1941 komt de eerste operationele Luftwaffe eenheid naar Volkel. Het zijn een viertal tweemotorige Messerschmitt 110C nachtjagers van de III. Gruppe van Nachtjagdgeschwader 1 en ze blijven enkele weken.

Hierna besluit men het vliegveld uit te breiden zodat het een volledige Gruppe jachtvliegtuigen kan huisvesten. Zo ontstaan vervolgens 42 hangars, worden 2 startbanen verhard, rolbanen aangelegd en een aantal operationeel benodigde gebouwen opgetrokken, waaronder een groot gebouw met toren t.b.v. de verkeersleiding. Bij de ingang van de basis en bij het gehucht Oosterens worden legeringkampen gebouwd en begin 1943 wordt het vliegveld een volwaardige 'Fliegerhorst' van de Luftwaffe.

Dagjagers in actie

In augustus 1943 komt de II. Gruppe van Jagdgeschwader 26 (II./JG 26) naar Volkel. De eenheid, met ongeveer 50 jachtvliegtuigen van het type Focke Wulf FW 190A, staat onder leiding van Major Wilhelm-Ferdinand Galland en wordt overdag ingezet tegen de bommenwerpers van de Amerikaanse 8^e Luchtmacht. Na enkele weken vanaf Volkel te hebben geopereerd, vertrekt de eenheid alweer naar Noord-Frankrijk.

Begin november komen 16 Messerschmitt Me-109G dagjagers van de III. Gruppe van Jagdgeschwader 1 op Volkel aan; op latere datum volgt nog een aantal vliegtuigen. Ze krijgen als taak de Amerikaanse jachtvliegtuigen, die de bommenwerpers begeleiden, aan te vallen en weg te lokken van de bommenwerpers. Deze eenheid blijft tot eind februari 1944 bij daglicht operationele vluchten uitvoeren vanaf Volkel; in december 1943 en februari 1944 aangevuld met de I. en II. Gruppe van Jagdgeschwader 3.

Nachtjagers maken hun opwachting

Direct nadat het vliegveld gereed was, omstreeks half december 1940, landde een aantal Me-110's van de 2^e en 3^e Staffel van I./NJG-1, met als commandant Hauptmann Werner Streib. Op 4 januari 1941 vertrokken ze alweer naar een ander veld in Duitsland, Stade. In maart 1944 werden op Volkel tijdelijk de Staffeln 2 en 3 van de I. Gruppe van Nachtjagdgeschwader 1 ondergebracht, uitgerust met de zeer moderne Heinkel He 219 nachtjagers. Na ongeveer een week verlieten ze Volkel weer.

In mei 1944 komt de III. Gruppe van Nachtjagdgeschwader 2 (III./NJG 2) naar Volkel. De commandant, Hauptmann Ney, beschikt over 2 Staffeln Junkers Ju 88 nachtjagers, die uitgerust zijn met de nieuwste radar- en peilapparatuur. Hiermee worden 's nachts de overvliegende Britse bommenwerpers onderschept. De geallieerden nemen echter tijdig preventieve maatregelen, wanneer een Ju-88, afkomstig van Volkel, per abuis landt in Engeland en de RAF dit vliegtuig nauwkeurig onderzoekt. Het blijkt later voor de Luftwaffe een gevoelig verlies te zijn. Na het zware bombardement van de RAF op 15 augustus 1944 verlaten de nachtjagers Volkel.

Straalvliegtuigen strijken neer

De laatste Duitse vliegtuigen die op 30 augustus op Volkel landen zijn heel bijzondere. Het zijn tweemotorige straalvliegtuigen van het type Messerschmitt Me 262A-2, ontworpen als jager, maar op bevel van Hitler omgebouwd tot bommenwerper en een Arado 234 tweemotorige fotoverkenner, die nog in de ontwikkelingsfase verkeert. Als op 3 september het vliegveld ter voorbereiding op de operatie Market-Garden wederom door de RAF wordt gebombardeerd, verlaten deze eenheden enkele dagen later Volkel.

De Luftwaffe laat echter niet na eerst nog de meeste gebouwen en hangars te vernielen, door ze op te blazen of in brand te steken. Wat achterblijft zijn talrijke puinhopen in een door bommen gevormd kraterlandschap. Iets dat nauwelijks nog op een vliegveld lijkt.

De Royal Airforce (RAF) op Volkel B.80

Market-Garden

De geallieerde operatie Market-Garden begon op 17 september 1944 en had in hoofdzaak tot doel de weg en alle bruggen van Eindhoven tot en met Arnhem in te nemen. Daarna wilde men vanuit het noorden om het Roergebied heentrekken en zo verder doorstoten om de oorlog nog voor het eind van dat jaar te beëindigen. Ter ondersteuning van de grondtroepen moest op de Veluwe een aantal vliegvelden worden aangelegd voor de eenheden van de Tweede Geallieerde Tactische Luchtmacht.

Omdat de operatie bij Arnhem mislukte en men pas in het voorjaar van 1945 de Rijn kon oversteken, opereerde gedurende deze periode een groot deel van de Tweede Geallieerde Luchtmacht, waaronder 83 en 84 Group van de *Royal Air Force*, vanaf vliegvelden in Zuid-Nederland.

121, 122 en 126 Wing op Volkel gestationeerd

Al enkele dagen na de bevrijding begonnen eenheden van de RAF, de Britse Genie en lokale werkkrachten met het herstel van de start- en rolbanen van vliegveld Volkel. Op 30 september arriveerde de 121^e Wing van de RAF met *Hawker Typhoon* jachtbommenwerpers. Deze Wing bestond uit 4 squadrons, 174, 175, 184 en 245. De Typhoons waren bewapend met 4 boordkanonnen en onder de vleugel konden raketten worden gehangen; hun taak bestond voornamelijk uit het ondersteunen van de grondtroepen.

Een dag later volgde de 122^e Wing van de RAF met *Hawker Tempest* jagers. De Wing had in het begin op Volkel 3 squadrons, 3, 56 en 486, later aangevuld met 80 en 274 squadron. De *Tempest* jagers, voorzien van 4 boordkanonnen, hadden aanvankelijk de taak een luchtoverzicht te verkrijgen boven de bruggen van Grave en Nijmegen. Vanaf november werden ze ingezet om boven bezet gebied en Duitsland bewapende verkenningen uit te voeren en vijandelijke vliegtuigen te onderscheppen.

Half oktober kwamen er nog meer vliegtuigen op Volkel, dit keer van de Canadese 126^e Wing. Deze Wing bestond uit vier squadrons, 401, 411, 412 en 442 welke waren uitgerust met *Spitfire Mk IX* jachtvliegtuigen. Al deze Wings waren voor groot onderhoud en logistieke ondersteuning afhankelijk van de Canadese 419 *Repair and Salvage Unit*, die van oktober 1944 tot april 1945 op Volkel verbleef.

Het zeer grote aantal vliegtuigen op Volkel leidde in de laatste maanden van 1944 zowel op het veld als in de lucht tot te grote drukte; daarom werd de Canadese 126 Wing in december verplaatst naar het pas aangelegde vliegveld Heesch.

136 Wing met Mosquito's

Toen in het voorjaar van 1945 de grondtroepen verder oprukten in Duitsland en bezet Nederland, volgden de Wings van de RAF naar vliegvelden in Duitsland en verlieten Volkel. Wel verbleven enkele squadrons *Mosquito's* van de 136^e Wing, waaronder 418,

605 en het Poolse 305 squadron tussen april en augustus 1945 nog op Volkel, waarna het een tijdlang een vliegveld zonder vliegtuigen zou zijn.

Volkel Marine opleidingskamp

In september 1945 verliet de RAF vliegveld Volkel en werd het veld overgedragen aan het Nederlandse Militair Gezag; het toezicht en de bewaking werden al verzorgd door de Nederlandse Bewakingstroepen.

Inmiddels was al veel puin geruimd, rol- en startbanen provisorisch gerepareerd en een tweetal legeringskampen gebouwd, het A-kamp (Artillerie-kamp) en het B-kamp (Bewakingskamp). Het A-kamp, nabij het huidige Mariniersplein, bestond uiteindelijk uit 120 nissenhutten en enkele verzorgingsgebouwen, zoals een bioscoop, kantine, eetzaal, ziekenboeg en een wachtgebouw. In iedere *nissenhut* (halfcilindervormig noodonderkomen, vernoemd naar de Engelse luitenant-kolonel Nissen, uit WOII) werden 20 dienstplichtigen gelegerd; in totaal kon men rond de 2000 man onderbrengen.

Voor de militaire opleiding werden ook een schietbaan en een hindernisbaan aangelegd. Het B-kamp, nabij de hoofdpoort aan de Zeelandsedijk, bestond uit een aantal houten barakken. In november 1946 werd het veld toegewezen aan de Koninklijke Marine als tweede opleidingskamp voor het Korps Mariniers en werd het A-kamp verder afgebouwd en uitgebreid. Door de ongeregelde heden in Nederlands-Indië was de in de USA opgeleide Nederlandse Mariniersbrigade in Oost-Java geland om in dat deel van de kolonie orde en gezag te herstellen. Deze brigade bestond geheel uit oorlogsvrijwilligers, die reeds aan diverse acties hadden deelgenomen en dienden te worden afgelost. Hiertoe werden dienstplichtigen op Volkel in vier maanden opgeleid tot marinier, waarna ze niet lang daarna naar Nederlands-Indië werden verscheept. Langs de spoorbaan Gennep – Boxtel, aan de noordzijde van het veld, was een stationnetje vanwaar de mariniers per (militaire) trein met verlof gingen.

Toen in 1949 Nederlands-Indië haar onafhankelijkheid kreeg en Indonesië werd, veranderde ook de behoefte aan opleidingcapaciteit. Inmiddels was door het Ministerie van Oorlog besloten dat Volkel weer volledig in gebruik moest worden genomen door de luchtmacht. Het zou echter tot april 1951 duren voordat het vliegveld officieel werd overgedragen aan de Leger Luchtmacht Nederland en Vliegbasis Volkel werd. De weinige vliegtuigen die er in deze periode regelmatig op het vliegveld oefenden, waren Fairy Fireflies van de Marine Luchtvaartdienst, afkomstig van het vliegbasis H.M. Karel Doorman. Geleidelijk aan werd het mariniersgroen overheerst door het luchtmachtblauw. In 1980 kreeg het grote exercitieterrein ter herinnering aan deze periode de naam Mariniersplein.

Volkel, eerste tactische vliegbasis

Op 3 april 1951 werd het Marine Opleidingskamp Volkel overgedragen aan de nieuwe gebruiker, de Leger Luchtmacht Nederland en nam de Luitenant-kolonel Janssens het commando over. Sinds enige tijd waren op het vliegveld toen al een aantal Gloster Meteor straalvliegtuigen gestationeerd; op 7 december 1950 werd het 327 squadron opgericht en volgde de oprichting van het 328 squadron op 15 mei 1951. Beide Meteor F. Mk.4-squadrons maakten deel uit van het Commando Luchtverdediging en verbleven slechts een korte periode op Volkel. Reeds in oktober 1951 werd 327 squadron verplaatst naar Gilze-Rijen en 328 squadron ging naar Soesterberg.

In de loop van 1951 werden de eerste Amerikaanse Republic F-84E Thunderjet jachtbommenwerpers op de vliegbasis Volkel ontvangen en op 1 mei 1951 werd het eerste tactische jacht squadron opgericht; het 311 squadron, met op de vliegtuigen de squadroncode PP en een rode neusband. De 25 vliegtuigen van het type E werden al spoedig vervangen door het verbeterde type F-84G. In de nissenhutten van het A-kamp werden diverse werkplaatsen, een *Mobile Training Unit* voor het technische personeel en enkele bureaus ingericht, maar de meeste hutten werden toch nog lang gebruikt als

onderkomen voor het personeel. Er werden legeringsonderkomens, enkele nieuwe hangaars en werkplaatsen gebouwd en start- en rolbanen vernieuwd.

Het tweede tactische squadron, 312, werd op 1 december 1951 opgericht op Volkel en werd eveneens uitgerust met F-84E Thunderjet jachtbommenwerpers met als squadroncode DU en een blauwe neusband op de toestellen. In de loop van 1952 werden ook deze 25 toestellen vervangen door Thunderjets van het type F-84G. Rond deze tijd vond ook de oprichting van de Basisvlucht plaats, in het begin slechts uitgerust met een Harvard en een tweemotorige Beechcraft. Ook werden alle nieuw ontvangen Lockheed T-33A-straalvliegtuigen bij de Basisvlucht ingedeeld totdat de Jachtvliegschool (JVS) op de basis werd opgericht.

Omdat er voor de in de Verenigde Staten opgeleide vliegers een omscholing benodigd was om tactisch jachtvlieger te worden, werd in 1952 op Volkel Jachtvliegschool 2 (JVS 2) opgericht. Deze beschikte over twee flights, een uitgerust met Lockheed T-33,s, de 'Dual Flight' en de Transition Flight met F-84 Thunderjets. Op 1 december 1953 ging JVS 2 over in het nieuw opgerichte 313 squadron, squadroncode TA en oranje neusbanden op de Thunderjets.

Inmiddels was op 15 januari 1952 het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten opgericht. Hierdoor behoorde Vliegbasis Volkel niet meer tot het Commando Luchtverdediging en werd voortaan aangeduid als 'Eerste Tactische Vliegbasis' (*First Fighter Wing*), deel uitmakend van de *Second Allied Tactical Air Force (2ATAF)* van de NAVO. In 1953 kreeg de Luchtmacht Nederland de nieuwe benaming: Koninklijke Luchtmacht.

In hetzelfde jaar werd op 1 oktober het 306 Fotoverkennings Squadron opgericht en voorzien van een aantal F-84 E Thunderjets met camera's in de tiptanks. September 1954 werd het squadron verplaatst naar het RAF vliegveld Laarbruch in de Duitse Bondsrepubliek, waar het voorzien werd van een aantal RT-33A-fotovliegtuigen. In 1956 ontving het squadron echte fotoverkenners, de RF-84F Thunderflash. In 1957 zou het 306 squadron weer naar Nederland terugkeren, naar de Vliegbasis Deelen.

Vleugels in pijlstelling: De Republic F-84F Thunderstreak

Medio 1955 arriveerden de eerste Thunderstreaks op Volkel, welke de F-84G Thunderjets moesten vervangen. Deze jet was een vooruitgang voor wat betreft snelheid, actieradius en motorvermogen. De uitgefaseerde Thunderjets gingen via de USAF grotendeels naar Turkije en Griekenland. In de loop van 1955 werd eerst 311 squadron en in 1956 312 squadron uitgerust met de nieuwe "Streak" en moesten de vliegers en het technisch personeel omgeschoold worden op dit type vliegtuig. Hierna kreeg de Transition Flight van 313 squadron 25 Streaks; de Dual Flight behield de 20 T-33A vliegtuigen. Deze Flight had in deze jaren een stuntteam van vier T-birds genaamd "Skysharks". Juni 1958 werd 313 opgesplitst, de T-birds gingen naar Woensdrecht en de conversietaken van de Streak gingen over naar 312 squadron.

Zeer veel roem vergaarde het Nederlandse stuntteam Dash Four in 1958 met de Thunderstreak, door eerst het Navo kampioenschap te behalen en in 1959 in de USA als beste team van de wereld te eindigen! Begin zestiger jaren kreeg zowel 311 als 312 squadron een nieuwe taak, de bestaande Fighter Bomber Attack taak werd omgezet naar Fighter Bomber Strike taak. Hierna konden de toestellen een tactisch wapen vervoeren en afwerpen, hetgeen resulteerde in het constant paraat houden van een aantal bewapende Streaks in een speciaal gebied op de basis.

In 1959 verdwenen van de Streaks de squadronkleuren en codes en kregen ze allen een P-registratie; ook werden de vliegtuigen volledig in camouflagekleuren gespoten. De Thunderstreak bleek een stuk veiliger dan de Thunderjet, hoewel er van Volkel in totaal 32 toestellen door vliegongevallen en andere oorzaken verloren gingen.

Omstreeks 1965 kwam er op Volkel langzaam een eind aan de Thunderstreak periode; een aantal vertrok naar Turkije, de meeste werden in gebruik genomen op Vliegbasis Eindhoven en een aantal werd op diverse vliegbases opgesteld als 'decoy'.

Na het vertrek van 313 squadron behield de Basisvlucht twee T-33's, twee Harvards en twee Piper L-21A Super Cubs.

De opvolger: 'The manned missile', de F-104G Starfighter

Na een uitgebreide evaluatieperiode van diverse in aanmerking komende typen, viel in 1959 de Nederlandse keuze uiteindelijk op een nog verder te ontwikkelen multi-role versie van de Lockheed F-104 Starfighter. Zowel de tactische- als luchtverdedigings squadrons zouden door dit type vliegtuig worden vervangen. Op Volkel werd 311 squadron het eerste supersone squadron en in 1964 vertrokken de vliegers en het technisch personeel voor een omscholingscursus naar Vliegbasis Twenthe, om in 1965 terug te keren naar Volkel met hun nieuwe vliegtuigen.

In de loop van dat jaar ontving ook 312 squadron zijn supersone kisten en werd zo in 1966 operationeel. Niet lang hierna veranderde voor beide squadrons ook hun taak en kregen ze naast hun nucleaire ook weer een conventionele taak. Dit betekende voor de vliegers en technisch personeel natuurlijk nog meer oefenen met diverse wapens. In 1966 kwamen ook een vijftal TF-104G tweepersoons trainers op Volkel met als taak vliegers om te scholen op de Starfighter. Deze toestellen werden ingedeeld bij de All-Weather and X-service (AWX) vlucht; men beschikte verder over twee T-33's en twee Piper Super Cubs.

In 1969 kwamen er nog vijf TF-104G's bij en werd de nieuwe benaming Conversie en All-weather Vlucht (CAV) en gingen de T-33's naar Twenthe.

Het 306 fotoverkenningssquadron was op de Vliegbasis Twenthe als eerste KLu-squadron overgegaan op de Starfighter en in 1969 werd het squadron overgeplaatst naar Volkel. De fotoversie van de Starfighter werd aangeduid als RF-104G en was totaal onbewapend; in de locaties van het kanon en munitiebak waren brandstoftanks ingebouwd. Onder in de romp bevond zich een rek met fotocamera's.

In 1974 werden deze inwendige camera's verwijderd en vervangen door een uitwendige gondel met een vijftal daglichtcamera's en een infrarood line scanner, de Orpheus-pod. Het Orpheussysteem zou tot in het begin van de volgende eeuw in gebruik blijven, zelfs onder de F-16. Om de gemaakte foto's te ontwikkelen en te evalueren beschikte 306 over een groot aantal voertuigen met containers en apparatuur, de Mobile Photo Processing Unit. Tijdens oefeningen verplaatste 306 bijna altijd naar Vliegbasis de Peel, tot 1995 de oorlogsbestemming van het squadron.

Ter bescherming van personeel en vliegtuigen werd in 1973 een aanvang gemaakt met de bouw van een groot aantal betonnen vliegtuigshelters en commandobunkers. De karakteristieke 'flight-lines' bij 311 en 312 squadron verdwenen; ieder vliegtuig en het squadronpersoneel verbleven voortaan in bunkers. Het 306 squadron behield als enige squadron een flight-line op Volkel, die enkele jaren later, toen het gebied met hekken werd omheind, bekend raakte als 'Safaripark'.

Alle vliegtuigen van 306, 311 en 312 squadron werden omstreeks 1975 voorzien van elektronische zelfbeschermingsystemen. Hierdoor was het nodig de hangaars en de flight-line van 306 te voorzien van bewakingscamera's i.v.m. de beveiliging van de ingebouwde vliegtuigapparatuur.

Vele jaren van de koude oorlog gingen voorbij en steeds stond de Starfighter paraat en werden talrijke missies richting IJzeren Gordijn gevlogen. Van 1965 tot 1984 deed de Starfighter dienst op Volkel. De laatste exemplaren vlogen op Volkel bij de UFO, de Uitsfaseringsorganisatie, waarna een aantal toestellen naar Turkije en Griekenland ging

waar ze nog enkele jaren bleven vliegen. Op Volkel is er nog steeds een te zien, de D-8279, voorheen als poortwachter en nu opgesteld langs de Poortlaan.

'FLY BY WIRE' – General Dynamics F-16 Fighting Falcon

Begin jaren 70 ging de Nederlandse defensie op zoek naar een vervangend jachtvliegtuig voor de Starfighter. In 1975 besloot men samen met een aantal andere NAVO-partners tot aanschaf van de General Dynamics F-16-'*Lightweight Fighter*'. Medio 1975 kwam een prototype van het toestel een demonstratie geven voor de KLu op de Vliegbasis Volkel en hier bleek duidelijk uit hoe wendbaar het toestel was door strakke bochten binnen het terrein van de basis te trekken, nog nooit vertoond door een Starfighter!

Na Vliegbasis Leeuwarden was het 311 squadron van Volkel in 1982 als eerste aan de beurt om de F-16 in te lijven. Weer volgde voor vliegers en technisch personeel een omscholingsperiode, voor de vliegers op Vliegbasis Leeuwarden en het technisch personeel ging naar de Opleidingsafdeling F-16, die inmiddels op Volkel was ondergebracht.

In oktober 1983 werd het 311 squadron operationeel met de F-16 waarna 312 in oktober 1985 volgde. Beide squadrons kregen er weer een nieuwe taak bij, niet alleen Fighter Bomber Strike en Attack, maar ook een gedeeltelijke luchtverdedigingstaak, Clear Weather Intercept. Ook moest de mogelijkheid van het bijtanken in de lucht voor het eerst worden beoefend, toen nog met tankvliegtuigen van de Amerikaanse Luchtmacht.

Naast de F-16A eenzitter kreeg ieder squadron op Volkel ook nog een aantal F-16B tweezitters, die voor een aantal taken ook operationeel konden worden ingezet. Doordat er geen fabrieksversie van een fotoherkenning F-16 bestond, werden een aantal KLu F-16A's gemodificeerd om de reeds beschikbare Orpheus foto pod te kunnen gebruiken. Bij de KLu werden ze toen aangeduid als RF-16 en het 306 squadron ontving op Volkel tussen 1983 en 1984 zijn toestellen.

In 1984 werd het squadron operationeel; het enige fotoherkenner F-16 squadron ter wereld! Tot 1993 zou de fotoherkenningstaak de enige taak voor het squadron blijven; hierna moest men naast de fotomissies ook de Fighter Bomber Attack of Interceptie taken gaan uitvoeren.

F-16 Mid-life update (MLU)

Om de F-16's tot ruim in de 21^e eeuw operationeel inzetbaar te houden was het nodig om na ongeveer vijftien tot twintig jaar het vliegtuig o.a. van nieuwe avionica te voorzien. In het midden van de jaren tachtig bereide de KLu, samen met de USAF en andere F-16 gebruikers in Europa, dit programma voor. Het modificatieprogramma werd eind jaren 90 uitgevoerd door de burgerindustrie en door de KLu op Vliegbasis Woensdrecht.

Oefeningen in Noord-Amerika

In de jaren 80 oefenden de tactische squadrons nog steeds zoals ze al heel veel jaren in de Koude Oorlog deden: hard en laagvliegend. Sinds jaren was men binnen de NAVO al op zoek naar geschikte oefenplaatsen om dit laagvliegen te beoefenen. Eerst misschien Marokko of Turkije, maar uiteindelijk sloot de KLu in 1986 een contract met de Canadese regering om in Labrador te gaan laagvliegen met de F-16's. Vanwege het klimaat aldaar kon men de basis te Goose Bay echter maar gebruiken van mei tot oktober; daarna werd het weer te slecht. In die periode oefenden telkens detachementen van Leeuwarden, Twenthe of Volkel gedurende een periode van twee weken. De F-16 vliegtuigen gingen in de regel in mei en verbleven dan daar tot eind september; het aantal varieerde van zes tot vijftien toestellen.

In het jaar 2002 vond deze laagvliegoefening voor de laatste maal plaats en werd het contract beëindigd. Om de paar jaar nemen vliegers van Volkel ook deel aan de oefening Red Flag op Nellis Air Force Base in de staat Nevada. Hier vinden vliegoefeningen plaats

die overeen komen met een echt oorlogsscenario. F-16's van Volkel nemen soms ook deel aan de oefening Maple Flag in Canada. In 2001 kreeg het 306 squadron een geheel andere taak; in plaats van fotoverkenning moest men nieuw opgeleide vliegers vertrouwd maken met de F-16 zoals die in de KLu wordt gebruikt, een echte opleidingstaak.

Sinds 2007 voert het 306 squadron die taak uit vanaf de Vliegbasis Springfield in de staat Ohio in de Verenigde Staten. In december 2005 kwam een aantal F-16's van de (op te heffen) Vliegbasis Twenthe over en werd het 313 squadron heropgericht op de Vliegbasis Volkel; terug op de basis waar het squadron bijna 47 jaar geleden was opgeheven! Waar al lang naar uitgekeken was door de vliegende squadrons werd ook gerealiseerd: nieuwe hangaars en onderkomens voor personeel van 311, 312 en 313 squadron.

Grond- en Luchtverdediging

Een van oudste squadrons van de vliegbasis zorgt al sinds de beginjaren voor de bewaking en grondverdediging van de basis: voorheen genaamd LB(K)-squadron, nu 640 squadron. Voor de luchtverdediging beschikte men in de vijftiger tot begin zestiger jaren over enkele afdelingen Lichte Lua (Luchtafweer) van de Koninklijke Landmacht die permanent op de basis waren gelegerd. Aan het einde van de zestiger en begin zeventiger jaren werd het LB-squadron, aangevuld met basispersoneel, ook belast met een gedeelte van de luchtverdediging op en rond de basis. Hiertoe beschikte men over enkele- en vierling kaliber .50 inch mitrailleurs.

In 1978 namen Hawk geleide wapensystemen en Flycatcher-radars met daaraan gekoppelde Bofors 40L70 kanonnen de luchtverdedigingstaak over. Gezien de sterk gewijzigde dreiging na het uiteenvallen van het Warschaupact werden beide eenheden omstreeks 1995 opgeheven. Het 640 squadron is tevens diverse malen ingezet bij VN operaties in voormalig Joegoslavië.

Out of area operaties 'First Fighter Wing'

In 1994 namen Volkelse F-16's als 'First Fighter Wing' voor het eerst deel aan handhaving van een besluit van de Verenigde Naties. Het was de operatie 'Deny Flight', boven Bosnië, voormalig Joegoslavië. De vliegtuigen en het personeel werden gestationeerd op een Italiaans vliegveld, Villafranca; de verschillende F-16 squadrons van de KLu wisselden elkaar in detachementen af. Ook werd in 1995 deelgenomen aan de operatie 'Deliberate Force' boven Bosnië.

In 1999 verhuisde men naar een zuidelijker gelegen vliegveld, Amendola. Het 306 squadron, toen nog fotoverkenningsquadron, verbleef met een detachement in Italië tot september 1999; maar liefst ruim 2000 dagen!

Voor het eerst buiten NAVO grondgebied

Van eind september 2002 tot begin januari 2003 verleenden F-16's van Volkel voor het eerst buiten NAVO grondgebied, tijdens de operatie 'Enduring Freedom', luchtsteun aan de grondoperaties in Afghanistan. Deze primeur werd gedeeld met Noren en Denen. Hierna volgden nog detachementen van Leeuwarden en Twenthe. Gedurende deze periode waren vliegtuigen en personeel gestationeerd op 'Ganci Air Base' de Amerikaanse vliegbasis van Manas International Airport in Kirgizië.

Begin september 2004 ging, dit keer onder ISAF, weer een detachement van Volkel vanaf Manas opereren ter ondersteuning van de eerste vrije verkiezingen in Afghanistan; in november 2004 keerde het detachement terug. In 2005 waren een aantal F-16's met ondersteunend personeel van Volkel gestationeerd op Kabul International Airport in Afghanistan. De belangrijkste taak van de F-16's is het vanuit de lucht beveiligen van ISAF grondtroepen die in verschillende delen van Afghanistan aanwezig zijn om de

veiligheid en stabiliteit in het land te verbeteren. Hierdoor wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de wederopbouw van Afghanistan in o.a. de provincie Uruzgan.

Sinds 2006 wordt geopereerd vanaf de Vliegbasis Kandahar. Telkens voor een periode van vier maanden, is daar een F-16 detachement van Volkel of Leeuwarden gestationeerd ter ondersteuning van de grondoperaties in Uruzgan.

P.G.M. Truren
Documentatiegroep Volkel
juli 2009