

# PANTERS VERTROKKEN ... OFTEWEL HET UITSTERVEN VAN WARTHOGS IN EUROPA

*Alsof moeder natuur er zelf depressief van werd, vond de laatste tactische missie van A-10 Warthogs van USAFE's 81ste Fighter Squadron op 14 mei 2013 plaats onder een donkere en dreigende lucht. Gelukkig vielen er uiteindelijk geen tranen uit de hemel, maar de vliegtuigen en hun piloten werden nog wel drijfnat door een douche van water en champagne na hun laatste vlucht. Een gedenkwaardig afscheid van de Panthers op Europese bodem, bijna 70 jaar na hun eerste uitzending naar Europa.*

## DE EERSTE 30 JAAR



Twee jaar na activering in de VS, arriveerde het 81ste FS in 1944 met gloednieuwe P-47 Thunderbolt jachtvliegtuigen in Engeland. Gedurende de laatste twee jaar van de Tweede Wereldoorlog vloog het 81ste 'Panthers' squadron honderden

escortes, Close Air Support en bombardementsmis-

sies vanaf vooruit geschoven landingsstrips in Europa om de opmars van de geallieerden te ondersteunen. In juni 1945 ging de eenheid terug naar de States en keerde in 1953 in Europa terug met de F-86 Sabre op Hahn Air Base, Duitsland. Hahn was de thuisbasis van het 81ste tot en met 1971, met uitzondering van een drie jarig verblijf (1956-1959) op Toul-Rosières Air Base, Frankrijk, waar de Panthers begonnen te vliegen met de F-100 Super Sabre in 1958. Aan het einde van 1966 schakelden de Panthers over op de F-4D Phantom II en in 1971 vercaste de eenheid naar Zweibrücken Air Base, Duitsland.

## HET TIJDPERK SPANGDAHLEM

1973 is het jaar van een nieuwe verhuizing naar een andere luchtmachtbasis in Duitsland: Spangdahlem. Deze vliegbasis, strategisch aangelegd op de top van een heuvel in de Eifel, zou de thuisbasis van de Panthers blijven voor de volgende 40 jaar! Op Spangdahlem krijgt het squadron een rol op het gebied van elektronische oorlogsvoering wanneer het de EF-4C in gebruik neemt voor het onderdrukken van vijandelijke verdedigingssystemen. In 1979 vervangt de F-4G de EF-4C. Deze nieuwe uitvoering van de Phantom is veel beter toegepast voor de 'Wild Weasel' rol van het squadron. Een nieuwe strategie leidt vervolgens tot de vorming van 'hunter/killer' teams, waarbij F-4E's en F-

4G's van Spangdahlems 52ste Tactical Fighter Wing samen opereren om vijandelijke radargeleide grondluchtraketsystemen uit te schakelen. In 1988 wordt de F-4E vervangen door de F-16. Aan het eind van 1990 wordt het 81ste opnieuw met uitsluitend F-4G's uitgerust en trekt het squadron tijdens de eerste Golfoorlog ten strijde tegen de Iraakse troepen van Saddam Hoessein met als doel om hen uit Koeweit te verdrijven. Tijdens het verblijf in de woestijn vliegen de Panthers meer dan 12.000 missies en maken ze 113 'radar kills'. In 1994 wordt de 'phinale' F-4G-missie gevlogen vanuit Spangdahlem.

## A-10 THUNDERBOLT II

Het 81ste wordt op dat moment een A/OA-10 squadron. De officiële naam van de Fairchild Republic A-10 is Thunderbolt II. De naam Thunderbolt is afkomstig van de Republic P-47 Thunderbolt, waarmee de Panthers ook al vlogen in de Tweede Wereldoorlog. De A-10 is speciaal ontworpen om Close Air Support (CAS) te bieden aan de eigen strijdkrachten en de P-47 werd jaren daarvoor ook beroemd in de uitvoering van die rol. Behalve de officiële naam kreeg de A-10 de bijnaam 'Warthog' oftewel wrattenzwijn. Als je het vliegtuig van voren bekijkt vertoont het een enorme gelijkenis met de kop van een wrattenzwijn.

Kijkend naar de A-10 kun je ook de ongebruikelijke locatie van de motoren bovenop de romp niet missen. Vanwege de CAS missie, verwachtte de Amerikaanse luchtmacht dat A-10's tijdens gevechtssituaties vooral van vooruitgeschoven vliegvelden zouden gaan vliegen, die vaak niet voorzien waren van een strakke landingsbaan van beton en asfalt. Op dergelijke bases lopen motoren die onder de vleugel hangen grote kans om beschadigd te raken door bijvoorbeeld stenen, zand en takken. Door de motoren bovenop de

romp te plaatsen neemt de kans dat de motoren iets anders inademen dan zuurstof flink af. Een ander indrukwekkend onderdeel van de A-10 is het ingebouwde 30 mm kanon dat onderuit de neus steekt en maar liefst 3900 pantser doorborende kogels per minuut kan afvuren. Dit kanon is speciaal ontworpen om zwaar gepantserde tanks uit te schakelen.



Vertrek van één van de A-10C's van 81FS voor de laatste tactische missie.



Omdat de A-10's op geringe hoogte boven het slagveld vliegen is de kans groot dat ze geraakt worden door vijandelijke vuur. Om er voor te zorgen dat de 'Hogdriver' veilig thuis komt, zijn de cockpit en vitale delen van de besturingssysteem beschermd met

## TROTS

De A-10 wordt ook gebruikt voor Forward Air Control (FAC), het leiden van andere vliegtuigen naar vijandelijke gronddoelen. Dit leidde tot de ontwikkeling van de OA-10, de Observer variant. Een tweede secundaire taak van de A-10 is Combat Search and Rescue (CSAR). Hogdrivers zijn trots op hun taken. Captain

## PANTHER A-10'S IN OORLOG

De A-10's van het 81ste zijn door de specifieke mogelijkheden van de Thunderbolt II betrokken bij een flink aantal daadwerkelijke gevechtsoperaties op verschillende plekken in de wereld. Tijdens operatie Deny Flight (1993 - 1995) vliegt het squadron vanaf Aviano Air Base, Italië om een no-fly zone boven Bosnië en Herzegovina te handhaven. In 1997 begint deelname aan Operatie Southern Watch, die een no-fly zone boven Zuid-Irak moet afdwingen. Vliegbasis Aviano wordt opnieuw het tijdelijk onderkomen van de Panthers als het squadron in 1998 wordt ingezet om de aanwezigheid van NAVO luchtmachtstrijdkrachten te ondersteunen tijdens de crises in Kosovo. In 1999 brengt een volgende inzet het 81ste opnieuw richting de Balkan bij de ondersteuning van de Operatie Allied Force, een NAVO operatie tegen de Federale Republiek Joegoslavië tijdens de Kosovo-oorlog. Een jaar later zijn de Panthers opnieuw betrokken bij Operatie Southern Watch. Vanaf 2003 wordt het squadron een aantal keren in Afghanistan ingezet om Close Air

## HET C-MODEL



*Nog even het 'kantoor' afsluiten en dan de trap richting het beton nemen.*

In 2009 krijgt het squadron de beschikking over de C-versie van de A-10. Onder het Precision Engagement programma worden A/O-10A's omgebouwd tot A-10C's. "Het C-model zorgt voor meer precisie. In plaats van domme bommen kunnen we gebruik maken van GPS-geleide bommen en hebben we onze papieren vliegerkaarten ingeruild voor digitale exemplaren. Door deze upgrade is de effectiviteit van de Hog nog verder toegenomen", aldus captain Josh

titanium beplating. Dat is de reden waarom de A-10 ook wel 'de vliegende backuip' wordt genoemd: zelfs wanneer het één motor, een staart en de helft van een vleugel mist wordt de A-10 geacht om 'veilig' thuis te komen.

Josh Jones, piloot van het 81ste licht dat toe: "We zijn toegewijd om grondtroepen te ondersteunen en, hoe vreemd het ook mag klinken, we zijn trots op die ondersteunende rol. We willen de jongens op de grond helpen en we hopen dat ze veilig thuis komen na de gevechten."

Support te bieden aan coalitiegrondtroepen tijdens Operatie Enduring Freedom.



*Na de laatste missie rijden de A-10's naar het platform bij de toren voor een feestelijk onthaal door familie en collega's.*

Jones. Vandaag de dag zijn er alleen nog C-modellen in gebruik bij de U.S. Air Force en Air National Guard. De Panthers keren met hun A-10C's terug naar Afghanistan en nemen in het voorjaar van 2011 ook deel aan Operatie Odyssey Dawn om rebellenroepen te steunen het bewind van de Libische leider Gaddafi omver te werpen.

Captain Jones vertelt over de grootste uitdaging voor een A-10 piloot tijdens missies boven Afghanistan, die zo'n 3 tot 4 uur kunnen duren: "De grootste uitdaging is dat dingen ineens heel snel gebeuren. Ons specialisme is samenwerken met de jongens op de grond. We moeten erg voorzichtig opereren en er heel zeker van zijn, waar we ons kanon op loslaten. En als het gevecht los gaat, dan moet je er direct klaar voor zijn. Een vlucht kan heel rustig, soms saai verlopen, maar de 5 minuten waarin je het kanon afvuurt en bommen laat vallen zijn zeer intens. De overgang van rust naar chaos verloopt erg snel en om de jongens op de grond goed te helpen moet je de situatie 100% goed in kunnen schatten voordat de actie start. We zijn in gesprek met jongens op de grond, de Joint Terminal Attack Controllers. Dat zijn speciaal opgeleide personeelsleden van de U.S. Air Force, die deel uitmaken van de Army of de Marines. Ze zijn een soort tolk: ze



praten 'Army' en ze praten 'Air Force'. En zo zijn zij degenen op de grond die samen met ons de lucht-aanvallen leiden. Ze weten wat er gaande is op de grond en spreken onze taal." Troepen die werden ondersteund door de A-10's tijdens gevechten zijn de piloten dankbaar en uiten dat op verschillende manieren, getuige de herinneringen aan de muur van de squadronbar. Op de muren hangen allerlei dankbetuigingen, waaronder een schilderij van een groep Britse soldaten, die tijdens een gevecht behoefte hadden aan hulp vanuit de lucht. Op het schilderij zie je een A-10 op de achtergrond zich klaarmaken om de aanval in te zetten. Jones: "Tijdens deze bijzondere missie verloor de A-10 piloot tijdens de aanval het contact met de groep. De radio-oproepen van het team hielden plotseling op en de piloot dacht dat hij de groep misschien door zijn vuursteun had gedood. Later bleek dat de verbindingsman met de radio door een beek liep waarbij zijn radio onder water kwam.

### SAMENWERKING MET PARTNER NATIES

Naast deze deployments nam het 81ste ook deel aan oefeningen om de eigen paraatheid en die van andere eenheden te trainen. Interessant waren oefeningen met strijdkrachten die zich vroeger achter het IJzeren Gordijn bevonden en toen 'op de rode kaart' stonden. Zo waren er oefeningen als Croatia Phiblix in 2000 of meer recentelijk in 2012 oefening Dacian Thunder in Roemenië. Tijdens deze oefeningen krijgen de A-10 piloten een perfecte kans om hun belangrijkste missie, Combat Air Support, maar ook de neventaken Forward Air Control en Combat Search and Rescue te trainen. De laatste oefening van het squadron was afgelopen februari in Portugal, toen het deelnam aan 'Real Thaw'. Jones: "Dat was een geweldige trip. Er

### DE LAATSTE TACTISCHE PANTHER A-10 VLUCHT



*Captain Gregory Ulrich vlucht weg voor de waterdouches waarop zijn collega's hem na de laatste vlucht trakteren.*

Op de dag van de laatste tactische A-10 missie van de Panthers, waren er nog maar 11 piloten in het squadron aanwezig. Normaal gesproken is dat aantal tussen de 30 en 40. Omdat de meeste A-10's al vertrokken waren verhuisden de piloten met hen mee. Drie van de resterende vier A-10's namen deel aan deze laatste operationele vlucht. Jones: "Ze gaan eerst Close Air Support oefenen en daarna afscheid nemen van de lokale omgeving. In de afgelopen weken hebben we geprobeerd om afscheid te nemen

Resultaat een dode radio! Gelukkig keerden de grondtroepen veilig huiswaarts."



*In een shelter op Spangdahlem wordt een A-10 opgestart voor de laatste inzet boven Duitsland.*

deden 4000 grondtroepen mee. Overal bevonden zich soldaten! Er werd geoefend in airdrops, het afwerpen van soldaten met parachutes volgens het HALO principe, High Altitude Low Opening. Het was een uitstekende gelegenheid om verschillende missies in praktijk te brengen. Sommige piloten verzorgden Forward Air Control voor de HALO sprongen en anderen werkten tijdens Search and Rescue acties samen met C-130's van de Portugese Luchtmacht. Een uitstekend voorbeeld van het oefenen van verschillende missies." De A-10 bemanningen vlogen als bonus ook nog missies boven zee om marineschepen aan te vallen.

van alle voormalige Forward Operating Locations waar we waren gestationeerd. Vandaag vliegen we eerst naar het oosten om vanuit het noorden terug te komen via Fulda." Fulda, een plaats in Midden-Duitsland, stond bekend om zijn strategische locatie tijdens de Koude Oorlog. De 'Fulda Gap' was een route voor potentiële tankbewegingen vanuit Oost-Europa richting het midden van Duitsland. In het geval van een aanval konden A-10's worden ingezet om luchtsteun te bieden aan grondtroepen, die probeerden om de vijandelijke tanks tot staan te brengen.

Squadroncommandant, luitenant colonel Clinton Eichelberger, die het commando over de Panthers in augustus 2012 op zich nam, brengt zijn gevoelens over deze laatste missie onder woorden. "Ik vind het persoonlijk best een beetje triest dat we vertrekken, maar voor hele organisatie is het een vervelend moment. Toch is het aan de andere kant ook gewoon het afsluiten van één van de vele hoofdstukken in de levenscyclus van een gevechtseenheid. En net zoals we eerder al deden ga ik er van uit dat we terug zullen komen. Dit is niet het einde van het 81ste!" De commandant kijkt terug op een uitstekende samenwerking van het 81ste met strijdkrachten van de NAVO en andere partners. "Niet alleen door gebruik te mogen maken van hun luchtruim, maar we hebben ook op



elkaar vertrouwd tijdens de oorlogen waar we zij aan zij opereerden. We gingen daarnaast ook naar andere landen om samen te oefenen voor één of twee weken. Dan waren we in de gelegenheid om samen om aan de tafel te gaan zitten om onze tactieken te bespreken, een missie uit te voeren en vervolgens weer samen te komen om de resultaten te bespreken en hier tering uit te trekken. Vervolgens keerden we huiswaarts om daar uit te leggen op welke manieren we goed samen kunnen werken met onze partnerlanden."

Eichelberger is trots op wat het squadron bereikt heeft nadat duidelijk werd dat de eenheid werd opgeheven. "Het was mijn taak om ervoor te zorgen dat we dit hoofdstuk op de juiste manier afsluiten en dat betekent dat er goed gezorgd moet worden voor iedereen in het squadron. Er voor zorgen dat iedereen een goede stap in haar of zijn carrière maakt en dat ze op de juiste plek terecht komen. En dat geldt niet alleen voor de mensen in het squadrongebouw, maar ook

voor degenen die zorgen voor het onderhoud van onze kisten. Dat was heel belangrijk voor mij."



*Traditioneel onthaal na een laatste missie; de A-10's rijden door een waterfontein verzorgd door de lokale brandweer.*

## DE TOEKOMST



Gevraagd naar de toekomst van de A-10, geeft Eichelberger aan dat hij helaas geen kristallen bol heeft. Wel stelt hij vast dat in elke gevechtssituatie met een grondoorlog er behoefte zal zijn aan Combat Air Support en vandaag de dag is de A-10 daar een uitstekend middel voor. De ontwikkeling van de A-10

en haar wapensystemen gaat gewoon door. Eén van de laatste wijzigingen is de nieuwe Raytheon Scorpion helm-technologie, die gegevens overbrengt op een monocle voor het rechter oog. Het apparaat wordt vastgekoppeld aan de bestaande helm. Als de piloot buiten zijn cockpit kijkt kan hij hiermee vrienden van vijanden onderscheiden en wanneer hij een vijandelijk doel ziet, koppelt een sensor -die ook aan zijn helm bevestigd is- deze informatie direct terug naar de vlucht- en wapensystemen, waardoor hij zijn raketten meteen af kan vuren, zonder zijn vliegtuig te hoeven draaien.

De officiële verklaring over de toekomst van Spangdahlem is dat de basis open blijft. De F-16's van het 480ste Fighter Squadron blijven en de 52ste Fighter Wing is daarnaast ook de thuisbasis van het 606de Air Control Squadron - "Inspectors of the Skies" -, dat de operationele eenheden voorziet van de broodnodige informatie om een naadloze planning, toewijzing van manschappen en materialen en uitvoering van hun missies voor elkaar te krijgen. En 'last but not least' ondersteunt het 52ste de strategische transportvluchten naar Europa, Afrika en Zuidwest-Azië.

## HET DEFINITIEVE EINDE...

Terug naar de laatste missie van de drie A-10's boven Duitsland. Na een twee uur durende vlucht vliegen de Warhogs een laatste keer over de vliegbasis en maken een break om de landing in te zetten. Twee brandweerwagens staan aan beide zijden van de rolbaan opgesteld om met een gordijn van water een saluut te brengen aan de A-10's als ze naar hun parkeerplaats terugrijden. Op het platform naast de verkeerstoren van Spangdahlem staat personeel van de 81ste met hun familieleden klaar om met brandblussers en champagne de piloten nat te spuiten zodra ze uit hun A-10's klimmen. Zo wordt deze laatste vlucht een gedenkwaardige happening. Op

vrijdag 17 mei 2013 vertrokken de laatste vier A-10's vanaf Spangdahlem richting de Verenigde Staten, uitgezwaaid door veel personeel van de 52ste Fighter Wing. Het uitsterven van het wrattenzwijn in Europa is hiermee een triest feit...

Hans Drost en Dick Wels – Recce Reports

Onze dank gaat uit naar Iris Reiff en Lt. Sara Harper (52nd FW/PA) en Cpt. Josh Jones en Lt. Col. Clinton Eichelberger (81st FS) voor hun hulp bij het tot stand komen van dit artikel.

