

De JSF, twaalf jaar na eerste vlucht nog een zorgenkind

Over een jaar moeten de JSF's van de luchtmacht operationeel zijn. Maar Amerikaanse autoriteiten houden grote twijfel, schrijft *Christ Klep*.

De Defensienota 2018 is aanstaande. In al het politiek geroezemoes is de F-35 - de Joint Strike Fighter die de F-16's vanaf 2019 moet opvolgen - iets uit beeld geraakt. De Koninklijke Luchtmacht (KLu) heeft er in elk geval 37 binnengehaald en hoopt op meer als Defensie nog wat extra geld krijgt. De F-35 moet, dankzij zijn *stealth*-eigenschappen en geavanceerde wapens, ongeschonden een zwaarverdedigd luchtruim kunnen binnendringen en vijandelijke doelen uitschakelen.

Het is vooral ook een erg complex toestel, waarvan de ontwikkeling, twaalf jaar na de eerste vlucht, nog steeds geplaagd wordt door onvoorziene problemen. Enkele onlangs verschenen Amerikaanse voortgangsrapporten over de 250 gebouwde F-35's - er zijn drie varianten, waaronder de 'luchtmachtvariant' F-35A die Nederland koopt - zijn zorgelijk over inzetbaarheid en betrouwbaarheid. Militaire prestaties vallen tegen; zo blijft het boordkanon 'scheef' schieten. En de kosten blijven oplopen.

De Amerikaanse Rekenkamer con-

cludeerde vorig jaar dat het dagelijkse onderhoud nog steeds zeer stroef verloopt; reparaties duren twee keer te lang.

De directeur van de test- en evaluatieafdeling (DOT&E) van het Pentagon was even koeltjes in zijn jaarlijkse rapport. Gemiddeld is ongeveer de helft van toestellen beschikbaar; nauwelijks een verbetering ten opzichte van drie jaar geleden. Sterker, met deze rapportcijfers zou de JSF zakken voor de afrondende testcyclus die dit jaar moet beginnen.

De taaiheid waarmee bepaalde problemen blijven opduiken, is nog wel het meest verontrustend. In de software, het zenuwstelsel van de JSF, duiken voortdurend gebreken op die noodverbanden vergen. Andere software, ALIS, het gecomputeriseerde onderhoudsysteem dat personeel veel werk uit handen moet nemen - van onderdelen bestellen tot het plannen van missies - blijft evenzeer een zorgenkind. Het systeem is zo gevoelig voor hackpogingen dat DOT&E voorstelt om eens te kijken of luchtmachten langere tijd zonder kunnen. „ALIS zal vast ooit goed werken”, zei een hoge officier uit Israël, dat ook met de F-35 vliegt, maar grote aanpassingen bedong. „Maar het is niet gebouwd voor lan-

den die aanvallen met ballistische raketten te verduren krijgen.”

De KLu test nu twee toestellen in de VS. Een jaar voor de eerste JSF's op vliegbasis Leeuwarden arriveren, stellen Amerikaanse evaluatierapporten onomwonden vast dat de JSF's die nu vliegen te weinig betrouwbaar zijn en te veel ondersteuning van fabrikant Lockheed Martin en toeleveranciers vereisen. Een ondersteuning die in een oorlogssituatie onmogelijk zal zijn. Het was en blijft de vraag of alle problemen vóór komend jaar zijn opgelost. En of Nederland zijn F-35's op termijn rendabel weet in te zetten en te onderhouden, ook al verwierf het de opdracht voor het centrale onderhoud van alle JSF's in Europa; dat zal op Woensdrecht gebeuren. De mantra van de JSF-aanhangers zal opnieuw zijn dat het allemaal wel goed gaat komen. Toch kan dit toestel weleens een hoofdpijdossier blijven.



Christ Klep is militair historicus en schreef het boek *Dossier JSF* (2014).