
COLD BLAZE OEFENING IN NOORWEGEN

COLD BLAZE EN BEHOUD VAN KWALITEIT

Afgelopen februari oefende de Koninklijke Luchtmacht in Noorwegen nabij de vliegbasis Rygge het 'white out' programma. Deze sneeuwoefening is een vast onderdeel in een syllabus die afgewerkt wordt. Air commodore Theo ten Haaf kwam speciaal over om te kijken hoe de crews het er vanaf brachten. Hij heeft een sterk geloof in zijn mensen en het materieel. Er is nog nooit zo'n hoog niveau geweest met alle meegebrachte ervaring uit Aghanistan. Dit blijft echter niet vanzelf, daar moet je continue in investeren.

BEHOUDEN VAN 'CURRENCY'

Hij zal nooit mensen wegsturen op missie als ze niet voldoende getraind zijn. Bepaalde technieken moeten 'current' blijven zoals dat heet. Dit zijn respectievelijk de oefening met landingen in zand en stof ('hot blaze'), oefenen onder oorlogsdreiging ('tac blaze'), berg condities en als laatste actische condities ('cold blaze'). In de hot en cold blaze zit het venijn in de landingen waarbij op het laatste moment door de vortex downstream van de rotor het zand, stof of sneeuw zodanig omhoog opdwartelt dat het uitzicht vanuit de cockpit volledig weggenomen kan worden (white out bij sneeuw, brown out bij zand).

Indien je visuele oriëntatie volledig wegvalt dan kun je gemakkelijk neerstorten als je niet geoefend bent. Twee Chinooks hebben uiteindelijk zes crews weer currency gegeven in Noorwegen wat neer komt op 5 missies van 1,5 uur per crew zowel dagen en nachtvluchten. Maar er gebeurde veel meer. In het kielzog van de crews traint iedereen mee op 'zijn' onderdeel zoals het technisch personeel die onder arctische omstandigheden een veel zwaardere klus hebben, maar ook bijvoorbeeld het Mobile Air Operations Team (MAOT). Deze laatsten zijn een gouden clubje binnen het geheel en bereiden een landingsplek voor.

TEAMWORK

De MAOT leden doen uiterst belangrijk werk. (zie ook PenV nr.2, 2010) Zij gaan over de weg er op uit om een goede landingsplek te vinden, met genoeg ruimte zonder nabij gelegen obstakels. Op een bevroren meer betekent het dat bijvoorbeeld ijsboring moet plaatsvinden om de dikte meten alvorens het sein 'it giet oan' kan worden gegeven. Als een plek vanuit de lucht voor het eerst benaderd moet worden zonder steun vanaf de grond dan is het een taak voor de loadmaster om de geschiktheid van het terrein te observeren.

Theo ten Haaf zegt dat hij blindelings moet kunnen vertrouwen op het werk van de loadmasters of MAOT als de crew de heli op een richeltje zet zoals dat in Aghanistan het geval was. Op het moment dat er aangevlogen wordt moet alles kloppen, dat is teamwork !

VINDINGRIJKHEID IS EEN KWALITEIT

Er is ervaring uit eerdere cold blaze oefeningen, maar er is ook vindingrijkheid in praktische zaken. De Chinooks staan in een onverwarmde hangaar en kachels die normaal tenten verwarmen worden met een grote slang naar het raam van de heli. Bij grote kou moet eerst de olie rondpompen voor de 'flight controls' en de electronica moet voorverwarmd worden en op deze manier wordt er 1,5 uur gewonnen. De pre-flight check wordt als het even kan de avond vooraf gedaan door het technische personeel. Effectief worden er een aantal luikjes open getrokken en de meest essentiële onderdelen nagelopen wat 'preppen' heet.

De loadmasters doen een eigen rondje en nemen met de line-chef de vorm van de kist door en vervolgens worden de heli's naar buiten gestept en aan de bemanning overgedragen. Voor iedereen geldt dat ze kunnen laten zien wat ze waard zijn en zo wordt het ook ervaren. Zo'n missie in het buitenland is het echte werk, de krenten in de pap. Dit bleek eens te meer toen er voor een wat beschadigde antenne vanuit Nederland een nieuwe overkwam. Deze moest door de technische mensen worden gemonteerd en daarna moest de kist worden vrijgegeven.

EEN WOLK VAN SNEEUW

Dan waar het om draait, het uit voeren van een 'snow blaze'. De MAOT is vooruit gegaan en creëert een landingsreferentie. Als het slecht zicht betreft dan gaan zij tegen elkaar aan liggen en vormen een zogenaamde 'huddle' die beter opvalt. Bij helder weer wordt met rode rookpods gewerkt, waarmee in de sneeuw tijdelijk een rode lijn wordt uitgezet. De piloot vliegt bepaalde parameters af in de approach en heeft hier grote ervaring in. Er wordt een soort gate gevormd en hierin vliegt hij met een klein beetje voorwaardse snelheid, zolang mogelijk voor de onvermijdelijke sneeuwvlok uit. Doe je de procedure goed dan weet je dat je in principe goed kunt landen.

De Chinook met tandemrotor heeft een andere karakteristiek dan een heli met één hoofdrotor en voorts zijn er ski's aangebracht wat ook weer anders is. Er wordt gezocht naar plekken met veel verse sneeuw en eventueel kan de MAOT de sneeuw wat oprijen. Als je nog door de wolk heen kan kijken dan heb je nog niet het maximale trainingseffect. Dat moet wel want sneeuw oefent makkelijker dan in zand en stof wat langer blijft hangen en is ook minder belastend voor de motoren dus de geboden kansen moeten worden waargenomen. Een goed MAOT team maakt het voor de piloot zoveel makkelijker. Zij zijn ook getraind om mee te vliegen en kunnen eventueel vooraf gedropt worden. Eens te meer wordt duidelijk dat oefenen teamwork is, en die teamgeest is duidelijk aanwezig waarmee de oefenweken met alle ingrediënten inclusief wat tegenslag, extreme kou, extra inspanningen, creativiteit, wat humor en vooral maximale inzet succesvol konden worden afgesloten.

Kees Otten, Wim Das & Koos Heemskerk
