

DHC 'ON THE MOVE'

DHC 'on the move'

Het Defensie Helikopter Commando (DHC) werd op 04-07-2008 opgericht onder auspiciën van Commodore Theo ten Haaf met de doelstelling een centrale, goed georganiseerde en efficiënt werkende helikoptereenheid van behoorlijke omvang binnen de luchtstrijdkrachten te creëren die de komende decennia kan beantwoorden aan de logistieke vraag met inzet waar ook ter wereld. Pilot & Vliegtuig sprak met Luitenant Kolonel Carlo van Tartwijk, hoofd operaties (H-OPS) om te kijken waar het DHC nu staat.

Vorming DHC

Sinds de oprichting van het DHC is er wel wat gebeurd. Zo werd de vliegbasis van Soesterberg gesloten en verhuisde het personeel en materieel van 298 en 300 Squadron met hun Chinooks en Cougars en de vier overgebleven VIP Alouettes III naar Gilze Rijen waar tot dan toe alleen met de Apache werd gevlogen bij het 301 Squadron. Dit betekende dat de omvang van vliegende eenheden ter plekke enorme groeide wat weer eisen stelde aan bijvoorbeeld het grondpersoneel, en de vluchtleiding. Aan de andere kant is het minder dramatisch als het op papier lijkt omdat een belangrijk deel van de helikopters uitgezonden is.

Die uitzending behelst natuurlijk Uruzgan en het mag gezegd worden, het personeel aldaar, afkomstig van alle squadrons opereert in een bijzonder hecht verband. Mede hierdoor is er al een ons kent ons concept en eigenlijk mag je achteraf concluderen dat de inhuizing van nieuwe eenheden op Gilze Rijen behoorlijk vloeiend is verlopen. Die eenheid is belangrijk voor het welslagen van DHC en tekenend voor het professionalisme van het Klu personeel. Luitenant Kolonel van Tartwijk is dan ook behoorlijk trots op zijn mensen die het wel voor elkaar boksen om naast een permanente uitzending sinds 2004 in een van 's werelds gevaarlijkste oorlogsgebieden in de thuishaven ook gestalte te geven aan een nieuwe vormgeving van de helikopterforce binnen de Klu.

Inzet betekent coördineren

De squadrons werken al veel met elkaar, maar nu is het naast elkaar/met elkaar geworden wat de mission planning heel efficiënt maakt. Een ander voordeel is nu piloten dagelijks met elkaars omvang en vliegpatronen werken als het ware de awareness van elkaar nog hoger is geworden en zeg maar als een tweede natuur begint te werken bij de piloten. Wat verdelen van vliegende eenheden betreft, de winkel is open, maar dat betekent niet dan er altijd 'full blown' helikopters geleverd kunnen worden. Er wordt verschil gemaakt tussen gepland vliegen en situaties waarbij ad hoc moet worden gereageerd. Wat nieuw is voor iedereen is dat met de vorming van het DHC naast de Tactische Helikoptergroep Klu (THG-Klu) ook Maritieme Helikopter Groep (MARHELI) ophield te bestaan en beiden zijn geïntegreerd in de TH. In praktische zin heeft het DHC verantwoordelijkheid over alle

binnengekomen Search & Rescue oproepen aan de militaire component en de verplichting tot het waarborgen van adequate bijstand. Ook andere civiele taken zoals assistentie bij bosbranden kunnen directe inzet van DHC helikopters vragen. Zo lang de uitzending naar Task Force Uruzgan (TFU) voortduurt kan het wel eens een keer schipperen wezen. Aanvragen gaan via het Onderdeels Coördinatie Centrum (OCC) die de dagelijkse aansturing doet (current ops). Gepland vliegen wordt door het OCC langer dan twee maanden van te voren (future ops) ingebracht via de Sectie Operationele Helikopter Planning (SOHP) waar gekeken wordt op de capaciteiten kalender.

Wie houdt zich waarmee bezig en waar is er ruimte? De status van de helikopters op uitzending wordt dagelijks gerapporteerd aan het OCC. De inzet in het buitenland is frequent en kort. Iedereen gaat op toerbeurt gemiddeld 1 x per jaar naar ISAF in Uruzgan en blijft daar kort, dat wil zeggen in tijdsverband van 11-12 weken. Dit kan ook omdat het werk daar bij iedereen in de vingers zit. Er wordt via een vijf groepen concept gewerkt waarvan een thuisdienst, een opwerkperiode, een oefenperiode, een uitzending en een reconvalescentieperiode (recovery) na uitzending deel uitmaken. Niemand gaat op uitzending zonder een volledige training te hebben gehad. Inzet van helikopters binnen twee maanden gaat via Operatie Bureau Oefen & Inzet Voorbereiding. Specifieke SAR eenheden op de Kooy en Leeuwarden staan altijd klaar (24 uur en 7 dagen per week) voor directe assistentie bij noodoproepen.

Effectiviteit

Sinds 2003 is er een verandering in het helikopterconcept en de doctrine ontstaan. Er was in 2003 een grote oefening in Polen met een Air Manoeuvre Brigade waarbij een combinatie van de TH-Klu opereerde met de 11^e Luchtmobiele Brigade en daarbij diende een buitenlands medium als evaluator op onze effectiviteit. We zijn daarbij toen goed bevonden, aldus van Tartwijk, maar er is wel wat gaan veranderen. Onze focus werd op Afghanistan gericht met essentie op counter insurgency operaties, en daarmee ook onze werkwijze, trainingen, voorbereidingen etc. Was het in de koude oorlog vooral laagvliegen, thans spelen de vliegoperaties zich nu af op grotere hoogte waarbij andere condities gelden terwijl operaties ook verschoven zijn naar nachtelijke uren. Momenteel is er een proef met een grijze camouflage profiel op een Cougar helikopter die na onderzoek een betere bescherming zou bieden op grotere hoogte en indien goed bevonden op meerdere helikopters zal worden toegepast tijdens groot onderhoud.

Van Tartwijk benadrukt wel dat juist de verplichting van Afghanistan wel heeft gezorgd voor een wat eenzijdige benadering voor oefeningen en opleidingen en dergelijke en dat dit gaat veranderen als na beëindiging van ISAF participatie de focus mede ook weer komt te liggen op inzet in grootschaligere conflicten met een hoger geweldsspiraal. Hiervan is de kennis bij de wat oudere wapeninstructeurs nog volop aanwezig. De (her) evaluatie zal vooral op Gilze Rijen zelf gebeuren. Efficiency wordt ook bekeken middels Tactiek Evaluatie, Standaardisatie en Simulatie (TACTESS) door een speciale eenheid (299 OT&E Squadron) die kijkt naar gezamenlijk oefeningen op het veld als voorbereiding voor een uitzending, met ander woorden hoe effectief is een planning en uitvoering?

Helikoptervak in beweging

Ervaringen hebben ook geleid tot nieuwe begrippen zoals bijvoorbeeld het Mobile Air Operations Team (MAOT). Vooral bij inzet in samenwerking met civiele autoriteiten zoals bij bosbranden met een bambi bucket kan de MAOT een landingsspot met in- en uitvliegstroken inrichten met kennis die bij buitenstaanders niet voor handen is. De MAOT is ook actief bij beladen en heeft soms als neventaak het bedienen van het boordgeschut. De MAOT kan ook worden ingezet in een Downed Aviation Recovery Team (DART) waarbij een package van mensen een helikopter die of door een technisch mankement of door operationele schade aan de grond staat in vijandelijk gebied gaat terughalen. Onder deze mensen zitten naast piloten en een MAOT ook technische mensen, beveiligers en al wat nodig is. De Klu heeft hiermee ervaring opgedaan in Afghanistan. Om paraat te zijn in gebieden met extreem klimaat oefent het DHC geregeld 'snow blaze' en 'hot blaze' oefeningen in Noorwegen en in Spanje. In zowel woestijnachtig gebied als in sneeuwlandschap kan een opwaaiing van klein deeltjes de oriëntatie tijdens de landing ernstig bemoeilijken het geen respectievelijk een 'brown out' en 'white out' wordt genoemd. Het kan een crisismoment zijn waarbij in het ernstigste geval de helikopter kan crashen. Ook probeert men voorzieningen te vinden op het gebied van het probleem van 'heat stress' in woestijngebied en onderzoekt men de mogelijkheid van vesten met cell packs om te koelen. Oefenen met joint forces is ook een aspect wat continue een invulling krijgt. De samenwerking met forward air controllers (FACS) in het veld heeft het duo Apache en FACS een grote reputatie gebracht als voorbeeld van zeer goede samenwerking.

Training en opleiding

De normale gang van zaken is de opleiding van de piloot naar een specifiek helikopter type. Vooropleidingen gebeuren op Fort Rucker in een 'streaming' programma met initiële training op de TH-67 Creek gevolgd door Apache conversie of Chinook conversie. Mission Qualification voor de Apache gebeurt op Fort Hood waar de Klu acht Apaches heeft gedetacheerd in het Netherlands Apache Training Detachment (NATD) en voor de Chinook op Gilze Rijen zelf. Cougar en Lynx piloten volgen na de TH-67 een traject op de Sikorsky Black Hawk en daarna conversie met mission qualification in Nederland. Dit zal in de toekomst de NH-90 Nato Frigate Helikopter worden. Deze helikopter waarvan de Klu er 20 bestelde waaronder 12 marine versies (NFH versie) en 8 maritieme transportversies gericht op landoperaties in de tactische rol (TNFH versie) zal in 2011 zijn intrede doen en volledig operationele sterkte is geprojecteerd voor 2014. Een en ander hangt een beetje af van een eventuele tweede fabrieksopleiding. Naast de opleiding van piloten en technici vindt er op Gilze Rijen ook opleiding plaats van nieuwe verkeersleiders op de toren, omdat er juist door de verhoogde vlieg activiteiten ook daar de nodige extra belasting is en er voldoende mensen moeten worden getraind om binnen deze sferen de werkzaamheden goed te kunnen uitvoeren en waarborgen.

Toekomstvisie.

Het DHC vorm geven daar zitten we midden in zegt Luitenant Kolonel van Tartwijk, er komen nog grote uitdagingen in de nabije toekomst met de invoering van de

NH-90. Vast staat dat naast Gilze Rijen de locatie van de Kooy op Den Helder in de toekomst gehandhaafd blijft voor de marine NH-90 en alle SAR vluchten. Een derde locatie is Deelen dat dient als reserve veld, met tankfaciliteiten voor helikopters en ook gebruikt wordt als oefengebied voor nachtvliegen of oefening voor helikopters met lading onder de romp en indien nodig kan het veld worden opgeschaald. Naast de NH-90 zullen er diverse grote moderniseringsprojecten komen voor de Apache, de Cougar en Chinook. Tevens zullen er zes nieuwe CH-47F Chinooks worden aangeschaft en de 11 CH-47D varianten in latere instantie middels een Service Life Extension Programme (SLEP) naar dezelfde standaard worden gebracht. Het wordt smullen voor de piloten meent van Tartwijk, want met de nieuwe Chinooks kan in brown out condities bijna 'hands off' vrijwel volledig op de instrumenten worden geland terwijl het thans berenhard werken is tijdens zo een moment. De Cougars krijgen ook een mid life update en

De piloten zullen op de NH-90 kennis maken met een helmet mounted sight & display (helmvizier). De moderniserings pakketten betreffen avionica in cockpit en een nieuw sterk geavanceerd afweermiddel tegen inkomende luchtdoelraketten; DIRCM genaamd. Dit is de afkorting van Defensive Infra Red Countermeasures dat werkt met laserlicht dat voor het blote oog niet waarneembaar is en een hitte doelzoekende kop van een raket verblind. Als de NH-90 in dienst komt wordt de Lynx uitgefaseerd. De AB-412SP verliest dan ook zijn taak en zou mogelijk de Alouette in de VIP taak kunnen vervangen hoewel hierover nog geen beslissingen zijn genomen. Luitenant Kolonel van Tartwijk heeft er zin in om aan de toekomst van het DHC te werken. Met rond de 2.500 man personeel en 83 helikopters in 2014 zal het DHC een eenheid van groot aanzien zijn in de NATO, in Europa en eigenlijk overal waar we vertegenwoordigd zijn.

Kees Otten & Wim Das

Speciale dank aan Frank, Dick, & Mark voor jullie tijd en inzet !