

KLu TRAIT IN HET DONKER

Luchtmacht op pad in het donker

Defensie oefent gedurende de wintermaanden met de Apaches in nachtelijke omstandigheden. Dit ter voorbereiding voor Afghanistan missies, waar in toenemende mate in nachtelijke omstandigheden worden gevlogen. De inzet voor ISAF-3 in het donker is opgelopen tot 40% van de totale missies. De Apache is uitzonderlijk goed geschikt hiervoor met afgestemde sensoren voor dit werk. Voorbereidingen hiervoor vinden plaats vanaf vliegbasis Gilze Rijen.

Anders identificeren

Gedurende een nachtelijk vlucht wordt met infra-rood zicht gewerkt d.m.v. de Night Vision Goggles. Piloten moeten in Nederland al dit kunstje volledig in de vingers hebben omdat ze na aankomst in Afghanistan direct aan de bak moeten. Vandaar dat er stevig op getraind wordt, met name identificatie van de omgeving, obstakels, hoe ziet de grond eruit, gebouwen, mensen etc. en vooral ook hoe interpreteer je afstanden goed? Eind 2008 zal er voor deze doeleinden nog betere nachtzicht camera's voorhanden zijn op alle Apaches. Naast de praktische oefeningen over hoe vlieg je 's nachts en hoe werk je 's nachts met identificaties gaat het vooral ook om hoe gebruik je de sensoren op de beste manier en hoe wordt je er geheel eigen mee onder deze omstandigheden?

De Apaches vliegen hoger dan vroeger. Waar men eerst alleen maar aan laag vliegen deed zijn er nu andere tactieken bijgekomen en moet er soms juist hoger gevlogen worden als er gevaar is voor klein kaliber vuur. Dit vergt ook de kunst om vanaf grotere afstand te leren identificeren. Er worden omstandigheden gesimuleerd die lijken op Afghanistan. Een gewone boerderij kan doorgaan voor een Kuala of Afghaanse boerderij en hoe leer je die identificeren? Maar er wordt ook geoefend met peletons, want die vragen vaak om de inzet, niet alleen voor vuursteun, maar ook voor een overzichtsplaatje van de omgeving.

Hot refuel

Het accent zal dan ook liggen op samenwerkingstraining met grondeenheden omdat dit soort training in het buitenland niet beschikbaar is. Deze trainingen vinden met name plaats op de veluwe met de landmacht. Het gaat dan om konvooibegeleiding, verkenningen en trainingen met de Forward Air Controller. Laagvliegen gebeurt met name in het Maas/Waal gebied, de Veluwe en de Hoekse Waard, die wel wat transit tijd vergen zodat voor korte oefenmomenten wordt gekozen voor het gebied rond Eindhoven en Oirschot. Het crew concept is ook belangrijk. De bemanning moet ook goed op elkaar ingespeeld zijn, leren als een team te werken, communiceren via de intercom in groentinten. Hoe reageer je hierop en waar wil je heen? Identificatie bij dag heeft een limiet van 6 km. en bij nacht 4 km. Vooral de vlieger in de back seat heeft met zijn Pilot Night Vision Sensor (PNVS) de meeste overzicht, maar hij moet wel in staat zijn om de groentinten aan zijn schutter uit te leggen.

Deze heeft de beschikking over een Target Acquisition Designating Sight infrarood camera die gekoppeld is aan de wapens. Schietseries worden 2 x per jaar gehouden in Duitsland en België terwijl dit ook kan tijdens grote oefeningen zoals recentelijk plaats vonden in Duitsland en Polen. Daarnaast is er natuurlijk de groundcrew. Deze worden ook getraind in het ontvangen van de Apaches in het donker omdat dit toch een stuk veiliger is. Zij staan klaar met olie, brandstof en smeermiddelen, in jargon BOS genoemd. Een apache moet tijdens

missies die dekking geven snel tussendoor kunnen worden bijgetankt. Ook dit gebeurt in het donker en bij voorkeur met draaiende motor, een zgn. 'hot refuel'. Landingen gaan dan gewoon loodrecht en niet via een normaal taxi traject. Dit proces moet in 13 minuten kunnen worden afgerond, maar je moet je grondpersoneel daar wel scherp op hebben. Zoiets als bij formule 1 racing, maar dan hangt er iets meer van af.

Wim Das & Kees Otten
