

Luchtmobilititeit

Na twee jaren in oprichting te zijn geweest, heeft op 1 april jl. de Multinationale Luchtmobiele Divisie [*Multinational Division (Central)*, afgekort MND(C)] een actieve status gekregen. In een artikel in dit nummer gaat de divisiecommandant in op de wordingsgeschiedenis, de organisatie en de taken.

Met deze divisie is een eenheid opgericht met een behoorlijke omvang, die – al dan niet in het verband van het ACE Rapid Reaction Corps (ARRC) – voor operationele inzet beschikbaar is. De divisie kan verschillende taken uitvoeren binnen het gehele geweldsspectrum en daardoor een belangrijke bijdrage leveren bij operaties, die worden uitgevoerd in het kader van crisisbeheersing of in het geval van een groot conflict.

Alhoewel in het desbetreffende artikel verschillende onderwerpen aan de orde komen, die een nadere beschouwing waard zijn (te denken aan bv. de C³-aangelegenheden, de standaardisatie en de logistieke ondersteuning), wordt de aandacht in dit editoriaal met name gericht op enkele aspecten van luchtmobilititeit. In het afgelopen jaar is dit onderwerp op vele plaatsen aan de orde geweest en het heeft soms tot heftige discussies geleid (o.a. in het maandblad *Carré* in de periode sep. 1993 tot jan. 1994).

Inmiddels is door de Directeur Operatiën Koninklij-

ke landmacht een „Operationeel Concept” voor de Luchtmobiele Brigade uitgegeven (10 nov. 1993) en daarmee zou voorshands het laatste woord zijn gezegd. Het Concept is echter nog niet compleet; zo ontbreekt het veronderstelde optreden in het geval van een grootschalig conflict. Tevens is in de aanbiedingsbrief vermeld, dat „op basis van ervaringen” nog wijzigingen mogelijk zijn. Hierdoor is er nog ruimte om een aantal aspecten op een rij te zetten en gelet op de hiervoor vermelde discussie lijkt dat wenselijk.

Tot enkele jaren geleden werd binnen de krijgsmacht slechts op enkele plaatsen over luchtmobilititeit gesproken. Voor zover is na te gaan bleef de belangstelling beperkt tot de toenmalige Hogere Krijgsschool, het Opleidingscentrum Grond-Luchtsteun (OCGLS), de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) en enkele staf-officieren bij de Koninklijke landmacht (KL) en Koninklijke luchtmacht (KLu). De belangstelling die er was, bleef doorgaans beperkt tot de aspecten pantserbestrijding en transport. Voor deze taken is jarenlang de behoefte gesteld in de respectieve defensienota's en zijn in de meerjarenramingen gelden gereserveerd. Een hoge prioriteit is aan deze operationele behoefte echter niet verbonden geweest. In de Defensienota 1974 werd melding gemaakt van een aanschaffing van anti-tankhelikopters op de middellange termijn. In de nota van 1984 was de prioriteit nog lager, want daarin werd expliciet „voorrang gegeven aan wapensystemen, die op de grond opereren”. In het deel van die nota, dat betrekking heeft op de Koninklijke luchtmacht, werd melding gemaakt van het op termijn aanschaffen van een beperkt aantal transporthelikopters. Pas in de begroting 1989 is de behoefte aan anti-tankhelikopters duidelijk aangegeven. Daarentegen lijkt volgens deze begroting voorlopig geen geld beschikbaar te zijn voor luchttransport (dus ook transporthelikopters).

Voor de buitenstaanders kwam de aankondiging in de Defensienota 1991 om een luchtmobiele brigade op te richten in zekere zin dan ook als een verrassing. De mobiele contra-concentratieconceptie, ontwikkeld door de NAVO als verdedigingsconceptie voor Centraal-Europa, vereist multinationale eenheden (de *reaction forces*), die in het geval van crisis snel beschikbaar moeten zijn. De KL-bijdrage hieraan wordt een luchtmobiele brigade. Deze brigade – aldus de nota – zal ook een bijdrage kunnen leveren aan cri-

sisbeheersingsoperaties buiten het NAVO-verdragsgebied. In de Prioriteitennota, die in januari 1993 verscheen, zijn beide inzetopties gehandhaafd, waarbij de volgorde is gewijzigd.

Afgezien van enkelen die zich in het verleden in deze materie hebben verdiept, zijn het denken over en de kennis van het luchtmobiele optreden dus nog tamelijk pril en over ervaring kan nog nauwelijks worden gesproken. Zowel de KL als de KLu zullen t.a.v. dit optreden ongetwijfeld nog met vele leermomenten te maken krijgen. Vanwege het gebrek aan kennis, maar vooral ook ervaring, is een nauw volgen van de ontwikkelingen elders en het goed analyseren en uitdragen van eigen ervaringen noodzakelijk om van de luchtmobiele brigade een effectieve gevechtseenheid te maken. Gezien deze omstandigheden is het dan ook niet verwonderlijk dat soms tegenstrijdige visies over het optreden worden geuit. Het feit dat een aantal officieren van zowel de KL als de KLu naar de pen grijpt en zijn mening uitdraagt, duidt op hun grote betrokkenheid bij de toekomst van de beide krijgsmachtleden. Men moet dit waarderen, maar zal dan ook moeten accepteren dat de meningen uiteen kunnen lopen en de discussies soms wat fel zijn. Een opponent „de grond in boren” of in de houding zetten is dan ook niet gewenst, het dient de zaak niet en schrikt jonge officieren af nog eens een discussie aan te gaan.

Op het gevaar af olie op het vuur te gooien in plaats van op de golven, volgen hier nog enkele opmerkingen over het optreden van luchtmobiele eenheden. Deze eenheden bestaan uit zowel een luchtcomponent (helikopters) als een grondcomponent (KL-eenheden). Is de luchtcomponent niet beschikbaar, dan neemt niet alleen de gevechtskracht sterk af (gevechtshelikopters), maar wordt ook de (tactische) mobiliteit gereduceerd tot die van lopende infanterie. Verder is bevoorrading niet meer mogelijk en is men voor bescherming afhankelijk van de pionierschap.

Transporthelikopters zijn zeer kwetsbaar voor vijandelijk vuur. Tenzij aan bijzondere voorwaarden is voldaan, is het overvliegen van vijandelijk gebied af te raden. Alhoewel aan gevechtshelikopters doorgaans

extra beschermende voorzieningen zijn getroffen en daardoor de kwetsbaarheid is verminderd, moet worden bedacht dat hierdoor zowel de bemanning als het toestel zeker niet immuun zijn geworden. Optreden boven vijandelijk gebied is dan ook minder gewenst. Helikopters hebben een beperkte vliegduur. Elke voorziening aan de helikopter, waardoor het eigen gewicht toeneemt, heeft tot gevolg dat het vliegbereik vermindert. De vuurkracht van gevechtshelikopters is bijzonder groot en zeer belangrijk voor het optreden van de grondcomponent. Deze beschikt over beperkte vuursteun, terwijl de pantserbestrijdingscapaciteit een geringe mobiliteit bezit. De gevechtshelikopters echter zullen slechts continu ter beschikking kunnen zijn, indien een roulatieschema wordt gehanteerd. Dat heeft wel tot gevolg dat dan maar een derde van de gevechtshelikopters zal zijn ingezet. De noodzaak van een goede samenwerking tussen grond- en luchtcomponent wordt nog onderstreept door het gegeven, dat gevechtshelikopters slechts een bepaald gebied kunnen beheersen en dan nog gedurende een bepaalde tijd (maximaal 12 uur volgens de operationele conceptie). De grondgebonden component is nodig voor het nemen en bezetten van terrein. Met betrekking tot de inzetmogelijkheden van helikopters moet ten slotte nog worden gesignaleerd, dat de weersomstandigheden nog steeds grote invloed hierop hebben, ondanks de aanzienlijke verbeteringen voor het vliegen onder omstandigheden van verminderd zicht.

Deze opmerkingen over het luchtmobiel optreden zijn verre van volledig, maar ze geven wel een beeld van mogelijkheden en beperkingen van zowel de grond- als de luchtcomponent van luchtmobiele eenheden. Een succesvolle inzet vereist een geïntegreerd optreden van de lucht- en de landcomponent. De belangrijkste voorwaarde daarbij is de bewegingsvrijheid van de helikopters. Zodra deze vrijheid drastisch wordt ingeperkt, door de tegenstander, door het weer, of door de bepalingen van verdragen die in het kader van crisisbeheersingsoperaties worden gesloten, moet worden onderzocht of de inzet van andere typen eenheden (gemechaniseerd of gemotoriseerd) niet doelmatiger is.

