

'Het tragische ongeval met de NH90-helikopter bij Aruba heeft mij, net als vele (oud-)collega's bij de MLD, aangegrepen. Langs deze weg wens ik de familie, geliefden, vrienden en collega's van de twee omgekomen bemanningsleden sterkte bij het verwerken van hun enorme verlies.

In het Marineblad van augustus jongstleden was een vlamme toekomstvisie te lezen op de maritieme luchtvaart bij de Nederlandse krijgsmacht. Daarop kwamen eveneens vlamme reacties. Allemaal toe te juichen en blij gevend van springlevende passie voor een tak van de luchtvaart die dat verdient.

Geheel los van de in dat artikel geschetste toekomstvisie dient zich echter een ander onderwerp aan. Geen taak kan zo belangrijk zijn dat zij niet veilig mag worden uitgevoerd. Inmiddels is door de Onderzoeksraad voor Veiligheid een verkennend onderzoek verricht waarvan de bevindingen zijn gepubliceerd. Lezing van dat rapport maakt zeer pijnlijk duidelijk dat het Defensie Helikoptercommando (DHC) als organisatie niet in staat is gebleken om de bemanning in kwestie effectief te beschermen tegen enkele risico's die al zo oud zijn als de luchtvaart per helikopter.

Het opleidingstraject van het vliegend personeel en de wijze waarop dat wordt ingezet verdienen meer aandacht. Dat zijn twee aspecten die een cruciale rol gespeeld lijken te hebben in de aanloop naar een volkomen vermijdbaar ongeval. Ik verklaar mij nader.

Met de introductie van de NH90 maakte de maritieme poot van het DHC een technologische reuzensprong die gevolgen had voor alle betrokkenen. De Koninklijke Luchtmacht (KLu) heeft iets meer dan twintig jaren geleden een vergelijkbare reuzensprong gemaakt met de introductie van drie moderne helikoptertypes. In de eerste periode waarin die types operationeel werden ingezet is er een periode van een jaar geweest waarin drie helikopters verloren gingen bij ongevallen die niet door handelen van buitenaf werden veroorzaakt, noch door de toegenomen complexiteit van het helikoptertype in kwestie. Dat daarbij geen dodelijke slachtoffers zijn gevallen mag een wonder heten. De belangrijkste conclusie uit de daarop volgende onderzoeken door de KLu was dat er ernstige tekortkomingen bestonden in het toenmalige opleidings- en trainingstraject van helikoptervliegers. Raadpleging van de ervaringsgegevens in het rapport van de OVV wijst uit dat de Tacco onervaren was en de vlieger een aantal vliegreuren had dat in de tijd van de Westland Lynx als minimaal gold om als boordvlieger gekwalificeerd te kunnen worden. Daarbij zij opgemerkt dat het aantal vliegreuren als Pilot in Command op type ongeveer de helft bedraagt van wat toen gebruikelijk was en het aantal simulator-uren ongeveer een derde meer.

De conclusies en suggesties voor vervolgonderzoek door de OVV zijn in dit licht deprimerend leesmateriaal. Ik citeer:

'Opleiden en trainen

Uit de eerdere onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar voorvallen bij Defensie, is vast komen te staan dat beleidskeuzes met betrekking tot capaciteit, trainingen en opleiden, bij hebben gedragen aan het ontstaan van ernstige voorvallen. Onderzocht zou moeten worden of dit ook hier aan de orde was.'

En:

'In hoeverre zijn vliegers voldoende opgeleid en of getraind om ervoor te zorgen dat zij niet in een soortgelijke situatie terecht komen?'

Een tweetal stellingen dringt zich op. Binnen het DHC is kennis en ervaring aanwezig over opleidings- en trainingsaspecten, ook bij de introductie van nieuwe en complexe helikoptertypes, die een risico vormen voor de vliegveiligheid. Van die kennis en ervaring lijkt geen effectief gebruik te zijn gemaakt.

Ik vraag me af of voor, tijdens en na de introductie van de NH90 het opleidings-, kwalificatie- en trainingstraject voor vliegend personeel daarop aan een voldoende grondige herziening is onderworpen. Daarbij ben ik me bewust van het feit dat de NH90 per vlieguur significant hogere kosten kent dan het voorgaande type en een keuze voor meer training op een vliegsimulator zeer voor de hand lag. Bij deze werp ik het DHC een handschoen toe. Graag lees ik in een daartoe geëigend medium in de nabije toekomst (en nadat de Inspectie Veiligheid Defensie haar onderzoek heeft afgerond en gepubliceerd) een overtuigend betoog over hoe het operationele concept voor het opereren met de NH90 herzien dient te worden en hoe een adequaat opleidings- en trainingsniveau is te garanderen met inachtnaam van alle kennis en ervaring die daarover binnen en buiten Defensie beschikbaar is. Uiteraard verwacht ik geen gedetailleerde verhandeling over lopende onderzoeken en vliegveiligheidszaken, maar ik word graag gerustgesteld over het zelflerende en innovatieve vermogen van Defensie in het algemeen en het DHC in het bijzonder.

Buiten het feit dat dit zeer belangrijk is voor de toekomstbestendigheid van de militaire maritieme luchtvaart hangen er mensenlevens van af.'

LTZV1 KMR Sjoerd Boleij