

JOP CIS FALCON SPARK 2012

Majoor ing. Johan Kuijvenhoven, H-PVE CIS vliegbasis Leeuwarden

Om als Luchtmachter in een Landmachtblad te schrijven, zal vanwege het operationele taalgebruik niet helemaal meevallen. Elk OpCo en elke discipline kent immers zijn eigen vaktaal, maar op uitnodiging van de hoofdredacteur ben ik die uitdaging aangegaan. Het begon met de uitnodiging van mij aan een aantal keyplayers, waaronder CLAS G6, om het Jaarlijks Oefen Programma van de CIS Vliegbases Leeuwarden/Volkel te komen bezoeken. Maar is een JOP CIS zo bijzonder om daar een bezoekersdag aan te wijden? Door de ervaring van afgelopen tijd vonden wij van wel. Leest en oordeelt u zelf.



Van links naar rechts: Kolonel Verhallen (Staf CLSK Hoofd AIV), Commodore Mulder (Directeur Operaties CLSK) en kolonel Luyt (Commandant Vliegbasis Leeuwarden) krijgen uitleg over het lassen van fiber optic kabels tijdens JOP CIS "Falcon Spark" 2012.

De inzet van F-16's vereist niet alleen goed onderhoud en materieel, maar ook goed getraind personeel. Dat een piloot zijn vaardigheden regelmatig moet trainen om current te blijven, is voor iedereen dan ook logisch. Een typische vliegeroefening, zoals Frisian Flag, betekent voor de piloten veel oefenen en wordt weliswaar door de CIS ondersteund, maar het is daarmee geen oefening voor de CIS. De systemen moeten werken en daar moet de vlieger-community op kunnen vertrouwen, waardoor de CIS geen tijd heeft voor testen en uitprobersels.

Daarbij komt dat de dagelijkse werkzaamheden op een vliegveld te veel afwijken van de werkzaamheden zoals in het uitzendgebied en zo komt de CIS weinig toe aan het onderhouden van operationele vaardigheden.

SITUATIESCHETS

Eén van de verschillen tussen Luchtmacht en Landmacht is de snelheid waarmee het luchtwapen in korte tijd over een grote afstand kan worden ingezet. Een goed voorbeeld hiervan was de inzet tbv Libië met



Operation Unified Protector: binnen vijf dagen stond een F-16 detachement gereed op Decimomannu, Sardinië, inclusief ondersteuning van F-16 onderhoud, logistiek en CIS. Tot zover goed. Echter, voorafgaand aan de komst van het detachement werd een Site Survey (SiSu) gehouden en tijdens deze SiSu bleek het zeer lastig om een SitRep naar het OpCen (Hoofdkwartier CLSK) te sturen. Waarom? Tijdens een SiSu wordt een minimum (in aantal en volume) aan CIS-middelen meegenomen, waaronder de oude vertrouwde PNVX met hyperterminal voor secure comms en secure berichten. Het SiSu verslag wordt hiermee ook verstuurd en dat gaat prima, zolang het tekstdocumenten zonder foto's betreft. Echter, de mannen van Ops voegen (terecht) veel foto's toe aan dergelijke verslagen, waardoor hyperterminal over PNVX geen goede combinatie bleek. Tekortkoming nummer één voor de snelle inzet.



Uitleg over het opzetten van de Swedish



Jong geleerd, oud gedaan: het opzetten van de MilSatCom vergt de nodige ervaring.

HET ANDERE OPTREDEN

Maar let op! Dit is slechts het begin, want zodra het detachement arriveert, moet er worden gevlogen en dan is er meer nodig. De F-16's vliegen niet zonder een zgn Air Tasking Order (ATO) en een ATO wordt verkregen via het Integrated Command and Control (ICC) en dat (NATO) systeem hebben we niet zomaar op de plank liggen. Hulp bij de Italianen? Decimomannu is weliswaar een NATO vliegveld, maar ICC? De Italianen bleken hulpvaardig en ja, zij hebben een vorm van ICC, maar toen wij een USB-stick lieten zien bleek het systeem zo verouderd, dat dat geen optie bleek. De oplossing: de ATO's laten overtypen, want die ATO's zijn keihard nodig. Tekortkoming nummer twee voor de snelle inzet.

Zoals geschetst was de voorbereidingstijd bijzonder kort en in die korte tijd kan TITAAAN niet gereed worden gemaakt om op Sardinië in te zetten. Alle lof voor JCG Stroe, want daar werd alles op alles gezet om TITAAAN zsm in te spoelen en gereed te maken voor inzet. Maar waarom zo'n haast dan, want er kan in het begin toch ook worden gewerkt zonder TITAAAN? Dat is ten dele

waar, want de bedrijfsvoering ter plaatse kan met papier en telefoon ook worden gedaan. Echter, om een F-16 in de lucht te houden is onderhoud nodig en een deel van het onderhoud zit in het zgn IMDS: het onderhoudssysteem, waarin alle gegevens van de F-16 staan. Dit kan een paar dagen op papier worden bijgehouden, maar zal snel in het IMDS bijgehouden moeten worden om de luchtwaardigheid van de vliegtuigen niet in gevaar te brengen. Om van het IMDS gebruik te kunnen maken, zal het IMDS contact moeten maken met MULAN. Eén van de (tijdelijke) oplossingen is IMDS via de M4 en een IMDS-router, maar dat kost veel geld en zal dus zoveel mogelijk beperkt moeten worden. Maar moet er dan zoveel effort gestoken worden in TITAAAN om het zo snel ter plekke te kunnen krijgen? Tekortkoming nummer drie voor de snelle inzet.

TRAIN AS YOU FIGHT

Heeft de CIS van de Luchtmacht het dan al die jaren fout gedaan? Natuurlijk niet, maar de Luchtmacht heeft een andere wijze van optreden als het gaat om snelle inzet. Immers, een inzet zoals in Afghanistan was ruim van te voren gepland, waardoor te gebruiken

systemen tijdig geprepareerd en op locatie gebracht konden worden. Echter, bij een snelle inzet zoals Sardinië, moet rekening worden gehouden met een aantal zaken: 1. de vliegbasis die als eerste gaat, is verantwoordelijk voor zijn eigen middelen en logistieke ondersteuning en daarmee dus ook voor de eigen CIS-middelen. 2. de Luchtmacht is sterk afhankelijk van het (NATO) ICC om een missie te kunnen vliegen en 3. de Luchtmacht is al vrij snel afhankelijk van MULAN, dus is TITAAAN op zo'n korte termijn geen optie. Uiteraard zijn er nog meer aspecten aan te wijzen, maar dat zou te ver voeren voor dit artikel.

Het voorgaande is aanleiding geweest om het Jaarlijks Oefen Programma CIS van beide F-16 vliegvelden, Leeuwarden en Volkel, drastisch anders aan te pakken. De systemen en middelen zijn immers aanwezig, hetzij op de vliegbases of in de pool van schaarse middelen binnen CLSK, maar de oplossing zat eenvoudig in de vertaling van het probleem naar de werkwijze met en de inzet van de huidige middelen. Door de JOP CIS te zien als een uitzending zoals op Decimomannu, Sardinië, worden alle aspecten van Site Survey (SiSu) tot redeployment beoefend. Niet het oefenen op alleen de MilSatCom, het TITAAAN of de radio's, maar integraal en effectief op de inzetfase afgestemd, waarna betreffend systeem bijvoorbeeld als backup systeem kan fungeren, maar laat ik bij het begin beginnen.

Zoals gezegd bleek tijdens de SiSu op Sardinië de behoefte aan het versturen van grote (gerubriceerde) bestanden van minimaal Stg Confidentieel. Hyperterminal laat icm de PNVX bijlagen toe tot een grootte van een paar honderd kB!, maar een document met een paar foto's wordt al gauw enkele MB's, waardoor een ander systeem nodig is. Door de inzet van de SeFex (Secure File Exchange) en het internet kan aan deze behoefte worden voldaan, terwijl voor het secure bellen de PNVX volstaat (nu Tiger XO), waardoor dit probleem is verholpen.

Dan het probleem van de Air Tasking Orders. Dit is niet eenvoudig op te lossen, doordat dit een NATO systeem betreft, wat telkens bij de JCG aangevraagd moet worden. Een zgn ICC-box kan niet zondermeer op een vliegveld *hot standby* worden gezet, omdat deze aan een account vast zit en aan wiens account gaan we dit koppelen? Aan dit probleem wordt momenteel gewerkt, omdat ook de JCG en de MIVD dit probleem zien en er een oplossing moet komen.

Als laatste directe probleem is er de koppeling met MULAN. Gelukkig heeft elke vliegbasis van de Luchtmacht de beschikking over een zgn Home Base Link (HBL) KLu box. Deze box bestaat reeds enige jaren en is des-





Het meest in het oog springend: de HBL KLu box (midden bovenop), met daaronder de Realitis (moveable) telefooncentrale. Uitloper C2VN en MDTN tentopstelling HBL KLu.

tijds als snel in te zetten alternatief voor TITTAAN ontwikkeld. Het enige wat hoeft te gebeuren is JCG Stroe waarschuwen, het laden van de juiste crypto in beide TCE's en de HBL KLu box is gereed voor inzet. Uiteraard kleven er nadelen aan deze box, want lokale harde schijven (anders dan die van de

laptops zelf) zijn niet aanwezig en wanneer de verbinding wegvalt kan er slechts beperkt worden doorgewerkt. Het grote voordeel zal inmiddels duidelijk zijn: de box is (vrijwel) direct in te zetten, het IMDS is daardoor snel te benaderen en tijdens de inzet met de HBL KLu box kan "rustig" de tijd worden

genomen om TITTAAN in te spoelen. Zodra TITTAAN in het inzet gebied wordt ingebracht kan worden overgegaan naar de sustainment fase en kan de HBL KLu box als backup voor TITTAAN fungeren.

JOP CIS FALCON SPARK 2012

Het zal geen verrassing zijn dat voor veel CIS-apparatuur een aparte opleiding nodig is. De opleiding is één ding, maar de ervaring is minstens zo belangrijk. En dat is nu één van de problemen van de Luchtmacht-CIS: de meeste apparatuur wordt wel in het uitzendgebied gebruikt, maar niet of nauwelijks op de vliegbasis. Dat klinkt wellicht vreemd, maar het werken op een vliegbasis is nu eenmaal anders dan in uitzendgebied. Een extra handicap is de schaarste van onze CIS-middelen: deze worden gebruikt op bijvoorbeeld Sardinië of worden door een andere vliegbasis gebruikt voor een oefening, waardoor trainen op de eigen vliegbasis wordt bemoeilijkt. Een oefening als de JOP CIS moet dan ook ruim van te voren worden gepland om de middelen op tijd bij elkaar te krijgen.

De JOP CIS was dit jaar een gezamenlijke inspanning van de vliegbases Volkel en Leeuwarden en werd gehouden op Marine Kazerne Erfprins in Den Helder. Niet bepaald een vliegveld, maar voldoende voor de CIS om te oefenen: voor beide partijen een onbekende locatie en alleen daardoor al geschikt voor een SiSu. De SiSu vindt een aantal weken voor de oefening plaats en de uitkomsten van de SiSu zijn bepalend voor de rest van de oefening. Tijdens de SiSu



Extra instructie op het MOTEL-systeem



Leiderschapstraining: ook aan teambuilding wordt (extra) gewerkt, weg van de gebaande paden.

wordt een SeFex meegenomen om een SitRep naar de thuisbasis te versturen.

Om elke CIS'er van Volkel en Leeuwarden te laten trainen en oefenen zijn vier identieke weken gepland, waardoor zo'n 20 man per week de gelegenheid krijgen. En dan hetgeen waar het om draait: de JOP CIS, waarbij de oplossing voor de geschetste problemen even eenvoudig als doeltreffend is. De oefening is scenario-based, waarin een snelle inzet wordt nagebootst. Na aankomst op het oefenterrein wordt het kamp opgebouwd, maar de DetCo wil binnen vier uur een secure bericht (eerste SitRep) kunnen versturen en secure kunnen bellen. De rest van de eerste dag en de tweede dag zijn ervoor om de deployment na te bootsten,

waarbij o.a. de HBL KLu box wordt ingezet. De derde en vierde dag worden gebruikt om de sustainmentfase te bereiken, waarbij o.a. TITAAN wordt ingezet. Uiteraard vereist dit de nodige voorbereiding (TITAAN komt pas na enkele weken bij een snelle inzet), maar dat kan ook niet anders als het gehele scenario in één week doorlopen moet worden. Aan het einde van de week wordt alles weer zo ingepakt zoals het is aangeleverd, om zo de volgende club een identieke week te laten doorlopen.

RESULTATEN

U begrijpt dat dit geen rocket-science is, maar slechts nuchter kijken tegen de problemen en oplossingen zoeken met de middelen die beschikbaar zijn. Tijdens elke week

van de oefening is de donderdag bedoeld als bezoekersdag, waar o.a. de Directeur Operatie CLSK, maar ook beide commandanten van de vliegbases een bezoek hebben gebracht. Zij waren enthousiast over het onderkennen van de problemen en de wijze waarop deze zijn aangepakt, want zij zijn direct gebaat bij een goede (CIS) ondersteuning. Hebben we nu geoefend wat we wilden? Jawel, want we hebben veel aspecten verbeterd, maar het kan natuurlijk altijd beter. Elk aspect, van aanvraag van middelen en frequenties tot het beoefenen van de vaardigheden, zal onder de loep worden genomen en verbeterd waar nodig, maar door deze gewijzigde werkwijze zijn we beter voorbereid dan voorheen.



Het oefenterrein: De 'veilige' leeromgeving, niet bepaald een vliegveld, maar prima voor de JOP CIS.

