DE KONINKLIJKE MARINE
‘WETEN WAAR JE MEE BEZIG BENT’

DEEL 1

De Marine, ´weten waar je mee bezig bent´

Onder dit motto profileert de Marine zich met een slagzin die uitnodigt om nader te kijken wat hieronder wordt verstaan. Piloot & Vliegtuig kreeg het aanbod om van dichtbij te zien hoe de Marine Luchtvaart Dienst vanaf Marinevliegkamp De Kooy opereert waarbij een bezoek werd gebracht aan het amfibisch transportschip De Hr. Ms. Rotterdam. In een tweedelig artikel zal worden ingegaan op deze ervaring.

De Kooy heeft 2 squadrons

Het is stralend mooi weer als we arriveren bij het gebouw van squadron 7 (VSQ-7) waar recentelijk aan het mooie scorebord voor het gebouw weer een paar reddingsacties zijn toegevoegd. Het VSQ-7 is dan ook belast met de Search & Rescue (SAR) activiteiten en opereert met de Lynx helikopters boven de Noordzee. Hier maken we kennis met onze begeleider van het Korps Mariniers en vlieger op de Lynx helikopter. Via het platform waar diverse Lynx heli’s staan opgesteld brengt hij ons bij het gebouw van squadron 860 (VSQ-860, voor de heli’s aan boord van de schepen) vanwaar onze reis zal beginnen. Er volgt een instructie en we krijgen een ´dompelpak´ aan, een waterdicht pak dat bescherming biedt tegen de natheid en de kou als in geval van nood in het water geland moet worden. Verder bestaat de uitrusting uit een zwemvest met diverse overlevingsmiddelen en een pakket met een klein bootje op de rug wat kan worden opgeblazen na het trekken aan een koord. Een helm met headset complementeren het geheel.

Flexibiliteit betekent er een mouw aan passen

Eenmaal in de heli kun je alles horen omdat de helm gekoppeld zit aan het intercom-systeem. Met draaiende rotor worden de checks gedaan, maar op dat moment komt het bericht dat de Hr. Ms. Rotterdam door een plotseling ingelaste brandoefening vooralsnog geen landingen aan boord wil hebben en de vlucht wordt uitgesteld. Flexibel als de Marine is gaan we gewoon over het water. Met een RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat), een soort harde rubberboot, worden we van de kade van Den Helder opgehaald en gaat het full speed over de golven naar de Hr. Ms. Rotterdam in het Marsdiep vlak voor Texel. Met een touwladdertje omhoog vanuit de RHIB langs de hoge stalen scheepshuid geeft toch een aardig spanningsgehalte. Dan zijn we aan boord waar we als “opstappers” worden begroet.

Hr. Ms. Rotterdam

Toen op prinsjesdag 2003 het defensieplan gepresenteerd werd, bleek dat de politiek wilde dat Nederland een grotere rol van betekenis zou gaan spelen in het amfibisch

opereren met inzet buiten het Navo grondgebied. Hier kun je letterlijk lezen ”waar ook ter wereld” en hiermee kwam ook nadrukkelijk de rol van het amfibisch transportschip in beeld. Met de Hr. Ms. Rotterdam (LPD-1 = Landing Platform/Dock) heeft de Marine voor het eerst sinds het vliegdekschip de Hr. Ms. Karel Doorman enkele decennia terug werd uitgefaseerd weer een groot schip (12.750 ton water-verplaatsing). Op de Hr. Ms. Rotterdam kunnen veel vliegbewegingen plaatsvinden, zij het dan wel beperkt tot helikopteractiviteiten. Het schip kan in de hangaar meerdere Lynxen herbergen en heeft twee landingsspots. Helikopters tot aan de grootte van een Seaking of Merlin kunnen ontvangen worden hoewel bij een dual landing van 2 Seakings/Merlins de tweede met de staart over de rand van het dek hangt. Een tweede amfibisch transportschip is in aanbouw, de Hr. Ms. Johan de Wit (LPD-2). Deze zal in 2007 aan de vloot worden toegevoegd. Ervaringen met de Hr. Ms.Rotterdam worden meegenomen. De Hr. Ms. Johan de Wit krijgt bijvoorbeeld een zwaarder uitgevoerd helikopterplatform, zodat ook Chinook helikopters op dek kunnen landen.

De Lynx helikopter

De Lynx, waarvan er ooit 24 werden aangeschaft (A,B en C versies), is sinds 1977 in dienst en kan in diverse rollen opereren zoals onderzeebootbestrijding, oppervlakte oorlogsvoering of in de Search and Rescue (SAR) configuratie. In de rechterstoel zit de 1ste vlieger en in de linkerstoel de 2e vlieger of tactisch coördinator, afgekort tacco. Een tacco is in een tactisch scenario verantwoordelijk voor de inzet van de helikopter. Hij is echter niet opgeleid om te vliegen. Als een Nederlandse Lynx vanaf een schip opereert, bestaat de cockpitbemanning standaard uit één vlieger en een tacco. Dit betekent dat er maar één persoon aan boord is, die de helikopter kan besturen: het zogenaamde “single pilot concept”. Tijdens SAR-missies vanaf de wal bestaat de cockpitbemanning echter standaard uit twee vliegers. Wordt de Lynx met een zgn. ´dipping sonar´ ingezet dan zit er een sensor operator achterin om de sonar te bedienen. Deze sonar wordt gebruikt bij onderzeebootopsporing en -bestrijding. In deze configuratie kan de Lynx niet per direct worden gebruikt voor reddingen op zee omdat er geen hoist (takel) in zit en de ruimte voor het meenemen van patiënten ontbreekt. Wel kan de helikopter makkelijk worden omgebouwd van de ene configuratie naar de andere. Thans vliegen er nog 21 Lynx helikopters die allemaal tussentijds een upgrade hebben gehad naar SH-14D met twee modernere en sterkere motoren van zo’n 1200 pk per motor

Opleiding tot Lynx vlieger, ´Common Sense´ is belangrijk

De opleiding begint met acht maanden blokken op de Nederlandse Luchtvaartschool (NLS) in Hoofddorp. In deze periode volg je de theoriecursus voor het Air Traffic Pilot Licence (ATPL). Vervolgens ga je naar Vliegbasis Woensdrecht. Na 180 uur vliegen op de PC-7 van het 131 EMVO squadron ga je naar Marinevliegkamp de Kooy om een twintigtal uur op het kustwachtvliegtuig van de Koninklijke Marine te vliegen, een Dornier 228. De eerste helikopteruren maak je vervolgens op Curaçao, vanaf vliegveld Hato, waar eerst 35 uur gevlogen wordt op de Schweizer 330 en daarna 35 uur op de Ecureuil Twin Star van het civiele bedrijf Heli Holland, maar met militaire instructeur.

Uiteindelijk kom je dan weer op Marinevliegkamp de Kooy terecht voor de conversie naar de Lynx. Op MVK De Kooy is er een Full Mission Flight Trainer (FMFT) waar naast de MLD vliegers ook Deense, Noorse, Duitse en Portugese bemanningen trainen. De faciliteit wordt dan ook gezamenlijk ondersteund. Verder is de Canadian Aviation Electronics (CAE) constant betrokken bij het softwarematig instellen van de simulator, omdat de Lynxen onderling iets verschillen. Na ongeveer acht maanden trainen op de Lynx sluit je met zo'n 350 uur vliegervaring en drie jaar vliegtraining een periode af en krijg je de begeerde wing. In het opleidingstraject zit ook een training in een dunker, omdat je moet weten hoe je na een crash in de zee moet ontsnappen uit een heli. Het heet dan dat je ´gedrilled´ bent.

Het is een verhaal apart om marinevlieger te zijn. Wat verwacht wordt, is dat je de kwaliteiten ontwikkelt om de uitdagingen van het militair maritieme vliegen aan te kunnen. Dit houdt meer in dan puur de regels volgen. Zaak is om onder moeilijke omstandigheden afwegingen te maken en de juiste beslissingen te nemen, het gaat immers vaak om mensenlevens. Dit noemen ze bij de Marine ´common sense´ , het gebruiken van je hersenen om situaties steeds te evalueren, zeer uitdagend dus. De Marine heeft kwalificaties voor deklandingen, hoisten, nachtlandingen, hijsen boven water, hijsen boven schip etc. waar je aan moet voldoen. Voldoe je niet aan de gestelde minimum ureneis voor de betreffende kwalificatie dan moet je herkwalificeren met een instructeur. Twee keer per jaar wordt er getraind vanaf Naval Air Station (NAS) Culdrose in zuidwest Engeland. Gedurende een aantal weken worden hier voornamelijk tactische missies gevlogen, met de nadruk op onderzeebootbestrijding en oppervlakteoorlogsvoering.

De carrière van een Lynx-vlieger begint op VSQ-7. Na het behalen van zijn wing, wordt de vlieger ingezet als tweede vlieger SAR. Dit houdt in dat hij op SAR-missies verantwoordelijk is voor de communicatie met andere eenheden en het kustwachtcentrum. Daarnaast is hij belast met de navigatie en de planning van de missie. Dat kan zijn bijvoorbeeld een geschikt ziekenhuis zoeken voor een brandwonden patient of het regelen van "refuel"-mogelijkheden tijdens lange missies. Hiervoor kunnen niet alleen vliegvelden worden gebruikt, maar ook boorplatforms of marineschepen. Hoewel de tweede vlieger belast is met de planning en de communicatie, blijft de eerste vlieger verantwoordelijk voor de uitvoering van de missie. De tweede vlieger wordt ook ingezet voor andere taken van VSQ-7. Zo is dit squadron ondermeer belast met de ondersteuning van de Bijzondere Bijstands Eenheid (BBE) en wordt het ingezet voor transport van mensen en materieel vanaf de wal. Gemiddeld genomen blijft een vlieger anderhalf jaar tweede vlieger SAR. Hierna wordt hij eerste vlieger SAR en is hij verantwoordelijk voor de uitvoering van de betreffende missie. In het jaar dat de vlieger als eerste vlieger SAR fungeert, gaat hij ook een maand naar Canada voor een bergvliegtraining en wordt hij gekwalificeerd voor het opereren vanaf schepen. Na dit jaar volgt de overstap naar VSQ-860, moedersquadron voor de heli's aan boord van de schepen. In de twee tot drie jaar bij dit squadron, zal hij een aantal maal voor kortere of langere tijd met zijn helikopter aan boord van een schip geplaatst worden. De periode dat een helikopter aan boord geplaatst wordt, kan variëren van een aantal dagen tot zeven maanden! Na zijn "boordperiode" volgt de vlieger over het algemeen de instructeurcursus, waarna hij wordt ingezet om les te geven op de simulator of op de echte helikopter.

Ook deze periode duurt zo'n twee tot drie jaar. Het vervolgtraject hangt af van de wensen van de vlieger en de mogelijkheden die op dat moment binnen de Marine aanwezig zijn. Zo kan hij aan het eind van zijn contract de Marine verlaten. Het is echter ook mogelijk om bijvoorbeeld nog een termijn aan boord door te brengen of om vlieger te worden op het kustwachtvliegtuig, een Dornier 228.

Beproefd concept, ervaring telt

De eerste actie zien we ´s avonds. Er hangt een Lynx vlak naast de boeg en onder de hoist hangt een ´kikker´ of heliredder is. Eenmaal beneden manoeuvreert de Lynx even boven het schip om hem aan dek te zetten. Eén voor één verschijnen heliredders zo aan boord. Het is een waar kunststukje omdat dit zonder helderheidversterkers gebeurt en dat met slechts één vlieger. De Lynx nadert het schip op de automatische piloot, want alles is één groot donker gat en je ziet geen horizon. Aan boord is een streng regime van kracht, waarbij een flitslicht van onze camera absoluut verboden is, omdat daarmee het nachtzicht van de Lynx vlieger zou verdwijnen. De verlichting is heel subtiel zachtgroen. In de mast verschijnen extra lichten ten teken aan de andere scheepvaart dat er acties plaats vinden. Overdag wordt de ´high line´ of Noorse methode geoefend. De heli nadert op 30 voet hoogte ('s nachts 50 voet) en zoveel mogelijk tegen de wind in, dit scheelt vermogen.
Een zandzak van 5 kilo verbonden aan de hoist wordt gedropt, op deze manier kan de heli naast het dek gaan hangen (masten, harde wind) en worden mensen en brancards onder een hoek neergelaten en opgetrokken terwijl iemand op het dek de lijn dirigeert. Na het aanschouwen van dit riskante stukje vakwerk was het voor ons tijd de stalen kooi op te zoeken en het gordijntje te sluiten voor een paar uur….

Volgende week: Inzet van de Hr. Ms. Rotterdam en haar bemanning.

EINDE DEEL 1

Wim Das en Kees Otten