

DUTCH COUGAR FORCE DECIMISED

ADIEU COUGAR

Wat niemand verwacht had gebeurt nu toch. De Cougar verdwijnt uit de gelederen van de Koninklijke Luchtmacht. Ten prooi gevallen aan het bezuinigingsmonster, onvermijdelijk ja, maar toch is het een slag voor diegenen die jaren met het toestel werkten. Wat overblijft zijn herinneringen aan de inzet thuis en op de diverse internationale missies in uitzendingsgebieden

MULTIFUNCTIONELE HELIKOPTER

De Koninklijke Luchtmacht bestelde 17 Eurocopter AS-532U2 Cougar II helikopters waarbij de U-staat voor Utility en de 2 voor het upgrade level met een gestrechte romp en de grootst mogelijke cabine. Vanaf 1996 kwamen zij voor tactische ondersteuningstaken in dienst bij het 300 Squadron op de vliegbasis Soesterberg en verhuisden op 8 september 2008 naar Gilze Rijen als onderdeel in het nieuwe Defensie Helicopter Commando (DHC). De Cougar kan 20 passagiers of 16 soldaten met volledige bepakking vervoeren en maakt hem daarom ideaal voor inzet met de 11e lucht mobiele brigade van de landmacht. In dit concept werd bij offensieve acties altijd samengewerkt met Apaches omdat de Cougar zelf geen gevechtshelikopter is alhoewel er afhankelijk van de missie een zogeheten 'doorgunner' aan de crew kon worden toegevoegd die samen met de loadmaster een in de zijdeur geplaatste FN MAG 7.62 mm boordwapen kan bedienen. Tevens kan er lading worden vervoerd, zelfs met een sling onder de romp en ook is de Cougar zeer geschikt voor medevac operaties. Zeven van de Cougars werden voorzien van opblaasbare drijvers en kunnen worden ingezet vanaf het amfibisch transportschip van de koninklijke marine. De met Night Vision Goggles (NVG) uitgeruste cockpit heeft een Electronic Flight Instrumentation System (EFIS) met vier multifunctionele 15 x 15 cm LCD's, inclusief een smart multimode display (SMDS), een digitale SFIM 165 4-assig automatic flight control system (AFCS) en flight data system (FDS) die als samenwerkende eenheid het Integrated Flight and Display System (IFDS) vormen. In de SAR mode zijn automatische zoekpatronen en 'hoverhold' mogelijk. Andere avionica bestaat o.a. uit navigatiecomputer inclusief GPS, AlliedSignal weather radar en FLIR. De motoren zijn voorzien van een Digital Engine Control Unit en Multi Purpose Air Intake (MPAI).

GOEDE ZELFBESCHERMING

Over de zelfbescherming is goed nagedacht met het computer gestuurde Integrated Self Protection System (ISPS). Deze stuurt een Missile Approach Warning System (MAWS) aan reagerend op UV straling van raketten en een Radar Warning System (RWR) reagerend op aangestraalde radargolven en effectueert deze dreigingen met een Advanced Counter Measures Set (ACMS) die meegenomen Flares en chaff de helikopter uit kan schieten als tegenmaatregel. De 4-bladige hoofdrotor is van een zeer sterke soort glasvezel gemaakt, het zgn. Articulated spheriflex en het landingsgestel is intrekbaar in zogenaamde sponsors.

INTERNATIONALE INZET

De tactische operationele inzet betrof niet alleen boven nationaal grondgebied, maar kende ook meerdere buitenlandse avonturen zoals deelname met twee Cougars aan SFOR in 2001 en 2002 en 2004 vanaf Bugojno, Sipovo en Banja Luka vanwaar vooral belangrijke medevac operaties werden gevlogen. In 2004 lostten 300 sq. Cougars de 298 sq. Chinooks af op Tallil in Irak voor de SFIR stabilisatie macht met een medevac alert vanaf Al Muthana tot een totaal van vier stuks. In het kader van ISAF vonden uitzendingen plaats naar Afghanistan voor ondersteuning van Task Force Uruzgan (TFU) in Kandahar en Tarin Kowt vanaf april 2006 tot halverwege 2010. Er werd afgewisseld met 298 Squadron Chinooks en er waren er soms tot zes stuks tegelijk operationeel. De missies in Afghanistan waren naast medevac en transport ferries ook dropping van special forces.

GEBLEKEN GESCHIKTHEID

De Cougar werd nogal eens (ook zeer recent) ingezet voor brandbestrijding en niet alleen in Nederland maar ook bij ernstige bosbranden in Portugal (2005) en Griekenland (2007). Een zogenaamde 'bambi bucket' met 2500 liter water kan onder de helikopter meegevoerd worden. De laatste jaren werden enkele Cougars na groot onderhoud voorzien van een tone-down grijze verflaag. Dat juist de Cougar tegen uitfasering aanliep is bij nader inzien wel begrijpelijk. Taken kunnen worden overgenomen door de NH-90 en ook liep de Cougar tegen een kostbare mid-life update aan waar Den Haag geen geld meer voor vrij wilde maken. Tegelijk met de Cougar verdwijnt ook een substantieel deel van de luchtmobiele brigade en wordt onze slagkracht voor buitenlandse missies behoorlijk ingeperkt. De toestellen zullen op de helft van hun levensduur nog wel een koper vinden, maar er gaat ook het gerucht dat er nog vier toestellen als interim gaan dienen voor SAR taak en inzet vanaf de amfibische schepen van de Koninklijke Marine tot de NH-90 volledig operationeel is. Voor de andere toestellen was 9 mei 2011 de laatste vliegdag voor de Koninklijke Luchtmacht.

Kees Otten & Wim Das

COUGAR IN HET KORT

Fabrikant	Eurocopter France (ECF)
Lengte (zonder rotor)	16,79 meter
Hoogte	4,60 meter (4,97 met rotor)
Breedte	3,86 meter (zonder rotor)
Cabine lengte	7.87 meter
Cabine breedte	1.80 meter
Cabine hoogte	1.45 meter
Motoren	2 x Makila 1a2 Turboshaft
Vermogen	maximaal continue 1657 pK (1236 KW)
Rotor	articulated spheriflex 4 bladen en staartrotor 4 bladen

Gewicht	Hoofdrotor 265 toeren per minuut
	Staartrotor 1279 toeren per minuut
	7300 kg inclusief brandstof
	Maximaal 9750 kg met interne lading
	Maximaal 10.500 kg met externe lading
Snelheid	economische snelheid: 260 km/u
Maximum snelheid :	315 km/u
Vliegbereik:	maximaal ca. 800 km
Plafond:	6095 m.
Bemanning	2 vliegers en 1 loadmaster.

REGISTRATIES:

S-400	constructienummer	2400	
S-419		2419	
S-433		2433	
S-438		2438	
S-440		2440	
S-441		2441	
S-442		2442	
S-444		2444	
S-445		2445	grijs
S-447		2447	
S-450		2450	
S-453		2453	grijs
S-454		2454	grijs
S-456		2456	
S-457		2457	
S-458		2458	
S-459		2459	

Kees Otten & Wim Das

PS: De Cougars worden nog met enige regelmaat vliegend gezien boven Gilze Rijen en Nederland. Brandbestrijding met Chinooks is - zo gaan de berichten - niet zo effectief als met de Cougar, de beide rotors verplaatsen veel meer wind dan de Cougar en verspreiden en wakkeren daardoor het vuur juist aan.

Meerdere redenen maken dat enkele Cougars en hun crews nog 'up-to-date' worden gehouden. (red. sept. 2011)