
LUCHTMACHT HELIKOPTERS OP HMS.ROTTERDAM

COUGAR EN NH-90 TEGEN PIRATEN

Toen de Lynx afscheid nam op 11 september 2012 wisten we dat de NH-90 weliswaar sinds enkele jaren geïntroduceerd was in onze krijgsmacht, maar dat de operationele status om de taken van de Lynx volledig op te vangen nog niet was gerealiseerd. Op de achtergrond was er wel gewerkt aan een interim oplossing.

OCEAN SHIELD

Toen Nederlandse deelname werd gevraagd aan Ocean Shield om de belangrijke scheepvaartroutes te beschermen in de Noord-Westelijke Indische oceaan rond de hoorn van Afrika vertrok de Hr. Ms. Rotterdam met twee Cougars aan boord. Eerder bijna volledig ten prooi aan defensie bezuinigingen en later met een rentree van 7 kisten was deze ontwikkeling voor de helikopter wel een heel grote verandering. Een deel van de Cougar vloot was ooit geschikt gemaakt voor operaties vanaf zee door het aanbrengen van drijverlichamen aan de voor en zijkant. Toen was het vanuit het oogpunt om eventuele amfibische operaties met gebruik van helikopters mogelijk te maken. Niemand had toen kunnen voorzien dat de Cougar ook ooit nog eens een typisch maritieme rol zou gaan vervullen. Deze typische maritieme rol bestaat hoofdzakelijk uit observatie en surveillance vluchten en het afzetten van soldaten of mariniers door middel van fastropen. Daarnaast kunnen medevac / casevac taken worden uitgevoerd en levert het helikopterdetachment Search and Rescue capaciteit mocht dit nodig zijn. Eind december kwam de Hr. Ms. Rotterdam terug in den Helder met een schat aan ervaringen voor de Cougar crews.

COUGAR MARITIEM INGEZET

De luchtmacht crews moesten wel voor een deel zichzelf de kunst van het observeren boven wateroppervlak aanleren hoewel er voorbereiding en oefening was geweest is het toch iets van veel doen. Hierbij waren in de recente uitzending succesvolle acties en er zijn drie arrestaties van piraten geweest waarbij in twee acties Cougars betrokken waren. In totaal werden 19 piraten gevangen genomen en werd assistentie verleend aan een twee jaar lange gegijzelde crew van de M.S. Orna. Ruim 18.000 foto's werden gemaakt tijdens de uitzending die door een team van specialisten werden geanalyseerd. De Cougar gaf aan Hr. Ms. Rotterdam zijde ervaring met grotere helikopters aan boord. Afhankelijk van de missie vloog er medisch personeel mee of juist een sniper team. De Cougar crew bestaat uit twee piloten, een loadmaster en tijdens uitzendingen wordt de crew uitgebreid met een doorgunner, sniper en/of medisch team, afhankelijk van de rol. Met een tweetal mitrailleurs weet het toestel zijn mannetje te staan in anti-piracy actions. Met beperkte middelen zoals ook bij SAR crews is het geoefend oog zeer waardevol. De NH-90 vloot is verwacht rond 2018 op operationele sterkte te zijn. Op dat moment worden 12 NH-90's ingezet voor klassieke boordtaken en SAR vanaf Maritiem Vliegkamp De Kooy. De overige acht NH-90 helikopters zijn dan op Vliegbasis Gilze-Rijen gestationeerd ter vervanging van de acht Cougars, en zullen voornamelijk worden ingezet voor zowel land- als amfibische taken.

INZET NH-90

Als de NH-90 in de vorm van Nato Frigate Helicopter (NFH) aantreedt zal naast de genoemde taken ook onderzeebootbestrijding en bestrijding van oppervlakteschepen worden toegepast. Landoptreden zal echter altijd met een Cougar danwel NH-90 in transportversie moeten worden uitgevoerd. Het luchtverdedigings- en commando fregat Hr. Ms. De Ruyter met aan boord een 'initial operational capability' NH-90 helikopter zal een nieuwe uitzending ondersteunen naar de wateren rond Somalië, een primeur als eerste operationele

buitenlandmissie, voldoende voor de taken in het missiegebied. Het toestel beschikt over datalink, een 360° radar met multiple track while scan en beeldversterkende ISAR-Inverse Synthetic Aperture Radar en op de neus is een draaibare infra-rood camera. Surveillance en opsporingsmogelijkheden zijn superieur aan de Cougar en de NH-90 wordt ook ingezet voor louter inlichtingen- patrouille en verkenningsvluchten, met een MAG mitrailleur ter zelfverdediging. De bemanning bestaat uit een vlieger, tactische coordinator (Tacco) en een sensor-operator die ook wapens kan bedienen. Vergeleken met de Lynx (500km) hebben Cougar (900km) en NH-90 (met extra tanks 1600km) een veel groter bereik. Waar de Lynx maximaal 8 personen aankon, kunnen dit bij Cougar en NH-90 veertien personen zijn. Op de Ruyter gaat er een enhanced boarding element van het korps mariniers mee die in actie zal komen tegen piraten. Met de NH-90 zal veel waardevolle ervaring worden opgedaan.

INTERACTIE MARINE EN LUCHTMACHTPERSONEEL

In een aantal opzichten bevatte deze participatie in 'Ocean Shield' feitelijk twee bijzondere nieuwe verstandhoudingen. Ten eerste het feit dat de Lynx helikopter inmiddels werd uitgefaseerd, en de NH-90 nog niet 100% operationeel is voor dit soort acties. Sinds de oprichting van het Defensie Helikopter Commando (DHC) in juli 2008, zijn alle Marine-helikopters ingedeeld bij de Koninklijke Luchtmacht. Niettemin bestond tot het moment van deze uitzending slechts een zeer beperkte samenwerking tussen Cougars en Marineschepen. Daarnaast was het ook voor het Luchtmachtpersoneel van het 300 Sqn de eerste uitzending aan boord van een marineschip. Het DHC ondersteunt namelijk ook VN- en NAVO operaties in uitzendgebieden. Uit twee verschillende disciplines ontstond een geheel nieuwe unieke samenwerking welke enkele vragen oproep. Luitenant Kolonel-Vlieger Groothuis, Commandant van het 300 Squadron DHC werd bereid gevonden hierop in te gaan. De zeer ruime ervaring van de Lynx piloten op hun terrein was voor de 'Luchtmachters' een geheel nieuwe ervaring.

Een uitdaging soms was het afstemmen van het gebruik van gemeenschappelijke ruimtes, en op het helikopterdek met de medegebruikers zoals het Landmacht Scaneagle detachement en de bootgroep. Anderzijds waren deze mensen echter voldoende getraind in het voortraject en konden de gevraagde taken goed aan. Maar toch... als 'Luchtmachter' moet je wel even snel over zeebenen beschikken, en zeker is er cultuurverschil tussen Marine en Luchtmacht. Marinepersoneel kent vrij strikt gescheiden rangen en standen, waar men binnen de luchtmacht cultuur vaak wat losser met elkaar omgaat. Verschillen in operaties zijn bijvoorbeeld dat de luchtmacht gewend is om een uitzending aaneengesloten te draaien zonder uitgebreide ontspanningsmogelijkheden tussentijds (Bosnië, Irak, Afghanistan). Bij een varende uitzending wordt elke paar weken een haven binnengevaren en is er tijd voor ontspanning aan wal. Uiteindelijk heeft er een uitstekende integratie plaatsgevonden met het schip en haar bemanning en achteraf zijn de ervaringen aan KLu zijde zeer positief.

CREATIEVE OPLOSSINGEN

Onverwachte situaties vragen soms om creatieve oplossingen, en die weer met een internationaal tintje. Een van de heli's had een kapotte oilcooler en hiervan was geen reserve aanwezig. Het zou ook nog 2 weken duren voor een haven werd aangedaan waar dit onderdeel kon worden opgepikt. Om eerder over de noodzakelijke oilcooler te beschikken, is deze ingevlogen naar de Seychellen. Vervolgens is hij overgedragen aan een Deense detachement aldaar. Zij hebben uiteindelijk de cooler met hun patrouille vliegtuig naast de Hr. Ms. Rotterdam gewoon in het water gedropt (aan een parachute) en vier uur later was de heli weer volledig inzetbaar. Een ander punt is dat een schip op volle zee vaart, de Lynx helikopters werden bij het landen op het dek op volle zee gelijk vastgezet met een soort van harpoen in een rooster onder de heli in het dek van de Rotterdam. De Cougar is daartoe niet

gemodificeerd, maar werd gelijk na landing vastgesjord aan dek met zogenoemde lashings, een soort spanbanden. Ook de parkeerplaats was een iets ander verhaal dan bij de Lynx. Kijkend naar de Cougar, deze is behoorlijk groter, en toch passen er twee Cougars in de hangaar, maar dan moeten wel de rotorbladen handmatig opgevouwen worden, een proces van ongeveer 20 minuten. Vanwege de ooit eerder geprojecteerde mogelijkheid van amfibische acties was een deel van de Cougarvloot gelukkig voorzien van opvouwbaar rotorbladen.

OPERATIONEEL IN DE PRAKTIJK.

Lt.Kol. Groothuis kleurt het plaatje van de operationele kant van de zaak wat verder in. Er waren twee Cougars aan boord. Een aantal van de missies vereiste een gelijktijdige inzet van de beide Cougars, maar bij de meeste missies werd met één Cougar gevlogen. De inzet van de heli's was in principe geheel self supporting, maar er waren een aantal gelegenheden waarin het indien nodig eenvoudiger was om materiaal in te vliegen naar havens welke werden aangedaan. De Cougars konden in sommige gevallen aan land gaan als dat om bepaalde redenen noodzakelijk was. Rond de havenbezoeken is dat wel eens gebeurd om bv mensen aan land te brengen of op te pikken, zoals een VIP transfer (Seychellen, Mombassa) of een compassionate leave (Djibouti). Een compassionate leave betreft bijvoorbeeld als iemand aan boord plotseling huiswaarts moet in verband met ernstige ziekte of overlijden van een naast familielid. In het inzetgebied (Somalische kust) was echter het aan land gaan met de Cougars niet toegestaan vanwege de heersende politieke situatie.

COMPETENTIES EN MISSIES

Vliegen boven zee vraagt een andere competentie voor observatie dan boven land. Binnen het DHC zijn twee squadrons met veel ervaring in het opereren boven water en met schepen. Collega's deelden hun expertise onderling, ook binnen de reguliere contacten met het marinepersoneel zijn ervaringen uitgewisseld en het specifieke stuk observatie wat tijdens deze missie de hoofdmoot van onze inzet was, hebben we onszelf eigen gemaakt. Het fotomateriaal leverde gegevens over de kustlijn en omgeving op en er wordt ook nauwkeurig ingezoomd op de mogelijke werkwijzen van piraten waarop accuraat kan worden ingespeeld, ook voor toekomstige missies. Op eerder genoemde M.S. Orna is een boardingteam met de Cougar middels fastrope neergelaten om de fysieke toestand van de opvarenden te checken en wat hulp te verlenen. Niet geheel zonder gevaar want piraten zijn onberekenbaar en vaak zonder scrupules. Zo werd in september 2012 op de Orna een bemanningslid in koelen bloede doodgeschoten door een piraat als tactiek om sneller losgeld te krijgen. 85% operationele (geplande) vliegreizen is gerealiseerd waarvan 80% verkenningsvluchten voor de directe operaties. Ter voorkoming van onderhoud en zoutwatercorrosie gold een strakke discipline, na elke laatste vlucht van de dag kregen de Cougars een anti-corrosie behandeling en werden ze geheel met zoet water afgespoeld en extra geïnspecteerd. Na terugkomst leverde een post maritieme inspectie geen opvallende zaken op. Afgelopen 20 januari vertrok het Luchtverdedigings- en Commandofregat HR.MS. de Ruyter alweer voor de missie 'Operatie Atlanta' om in de wateren rond Somalië de piraterij terug te dringen, reeds met de NH-90 aan boord ! Velen namen te Den Helder weer voor een aantal maanden afscheid van hun geliefden en familie. Vanaf juli 2013 neemt opnieuw een Cougar-detachement van het 300 squadron deel aan de operatie Atalanta. Met 2 Cougars gaan zij ditmaal aan boord van Hr. Ms. Johan de Witt, om gedurende zes maanden piraterij te bestrijden rond de wateren van Somalië. De voorbereidingen hierop zijn inmiddels in volle gang.

Kees Otten & Wim Das