

---

## Comox, honk van Canadese redders

---

### **Comox, honk van Canadese redders**

In het hart van Vancouver Island in Brits Columbia ligt Comox Valley waar op gelijknamige Comox Air base 19 wing van de Canadese luchtmacht met twee vliegtuigsquadrons is gevestigd. Van hieruit wordt belangrijk werk gedaan voor de Canadese burgers, mensen in nood en de Canadese defensie. Wie geluk heeft om de basis te mogen bezoeken zal knalgele helikopters en vliegtuigen zien vertrekken en aankomen. Zij vormen de 'ears & eyes' voor de Canadese kustprovincie.

### **De CH-149 Cormorant ofwel de Canadese 'Merlin'**

Vijf van de vijftien gekochte helikopters vliegen bij het 442 Transport & Rescue squadron 'City of Vancouver' en zij hebben sinds 2001 de CH-113 Labrador, de Canadese versie van de bekende U.S. Navy Boeing vertol CH-46 Sea Knight vervangen. De keuze voor deze helikopter van Westland Agusta is niet alleen omdat het een goed ontwerp is, maar vooral ook om de digitale uitrusting die zo compleet is dat het bedieningsgemak en mogelijkheden van een zeer hoog niveau zijn. Dit is in de soms gecompliceerde SAR vluchten boven moeilijk terrein een belangrijke voorwaarde. Immers tezamen met 6 CC-115 Buffalo vliegtuigen moet een gebied van de grens met Washington State in de Verenigde Staten tot aan de arctische gebieden in het noorden en van de Rocky Mountains in het oosten 1200 km. tot de kustregio (met een grens tot 160 km uit de kust) van de Pacific Ocean worden bestreken. Het bereik van de driemotorige CH-149 is dan ook bijna 1000 km en de kist heeft een state-of-the-art 4-axis flight control computer/director. In theorie kun je dan na het opstijgen een transit maken naar bepaalde coördinaten met speciale zoek- en vliegpatronen en een 'hovertraject' ter plekke instellen per computer zonder nog een knop aan te raken. In een situatie waarbij navigatie gecombineerd met visuele waarneming veel energie vragen van de piloten is dit natuurlijk een fantastisch hulpmiddel. Het ice protection system geeft de mogelijkheid tot continue werken in polaire streken en de stabiliteit in harde wind is zeer goed en nodig boven polaire zeegebieden. Normaal wordt er gevlogen met twee piloten, een boordwerktuig- kundige en 2 SARTECH's (Search & Rescue Technicians). De cabine is snel configureerbaar naar transport (20 stoelen) of Medevac versie (max. 40 personen of 12 stretchers) in een paar uur.

### **De Buffalo, gecombineerde zoeker/redder met lange adem**

De CC-115 Buffalo wordt hoofdzakelijk ingezet in Brits Columbia en Yukon voor Surveillance/SAR operaties en in mindere mate in transportfunctie hoewel deze laatste wel naar gelang de behoefte kan worden uitgevoerd. Hierbij kan zelfs geland worden in arctische gebieden met beperkte baancondities. De zes tweemotorige CC-115 vliegtuigen van het 442 Squadron op Comox vliegen 4,5 uur tot maximaal 6 uur met twee piloten, een navigator, een boordwerktuigkundige en twee SARTECH's, de toestellen vallen onder 1 Canadian Air Division. De reddingsoperaties variëren van het droppen van een Survival Kit Air Droppable (SKAD) met overlevingsmiddelen

---

waaronder een rubberboot tot het elektronisch zoeken van schepen in moeilijkheden. Boven land worden SARTECH's gedropt boven crash sites en wordt gecoördineerd samengewerkt met de Cormorants. Het kan ook zijn dat er alleen vracht gedropt wordt zoals radioapparatuur. Boven de bergen kan het uitvoeren van een zoekopdracht een veeleisende taak zijn, maar daar is de Buffalo op gebouwd en ontworpen. De bemanningen zijn zeer goed getraind en in jargon hebben hun zoektechnieken/patronen namen zoals Track Crawl, Creeping Line Ahead, Expanding Square & Sector Search. De kist is vrijwel onder alle weersomstandigheden de lucht in te krijgen en wordt door het onderhoudspersoneel in perfecte conditie gehouden. Dat is ook nodig want de British Columbia Sector is toevallig wel de drukste in Canadees gebied zowel met de vliegbewegingen, toeristen aantallen als noodoproepen.

### **Een bijzondere redding in het berggebied**

Het 442 Squadron werkt samen met civiele organisaties in het Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) in Victoria. IRCC bekijkt wie waar wordt ingezet en wie de meest geschikte capaciteit heeft. Toen een groep klimmers op mount Waddington in moeilijkheden kwam en er een zwaargewonde in hun midden was waren ze gelukkig goed voorbereid en konden ze dank zij hun GPS en radio de positie melden aan het JRCC. Een Buffalo die al in de lucht was werd er heen gedirigeerd en twee SARTECH's werden per parachute gedropt in de omgeving. Zij konden de gewonde die constant bewustzijn verloor voldoende stabiliseren. Een in tussentijd opgestegen Cormorant arriveerde later op de plek en 'hoiste' de gewonde aan boord met een basket. Om de paraatheid uit te drukken spreekt het volgende verhaal boekdelen. De SARTECH crew van de CC-115 stonden eigenlijk gepland voor een 'memorial jump' voor een omgekomen CH-146 bemanning van 413 squadron aan de oostkust en waren feitelijk onderweg. De 'jump' werd alsnog gewoon gedaan later op de dag.

### **De Aurora houdt een oogje in het zeil boven de Pacific**

Het tweede vliegtuigsquadron in 19 Wing is het 407<sup>e</sup> Maritime Patrol Squadron genaamd 'Demon' squadron die met 5 CP-150 Aurora's (Canadese benaming van de Orion) maritime patrouilles uitvoert en onderzeeboten in de gaten houdt. Er is nog steeds sprake van beperkte dreiging in de Pacific, overigens niet direct voor Canada op dit moment. Maar de (wereld) situatie kan snel veranderen en als de Canadezen niet de operability inzake airborne ASW in de gaten houden zou het enorm veel geld, tijd en energie kosten om die rol terug te winnen. Tijdens 10-14 uur durende vluchten wordt gewaakt over een 300.000 vierkante kilometer zone in de Pacific oceaan. Dagelijkse taken zijn nu uitkijken naar vliegtuigen of schepen in nood, illegale visserij, vervuiling van het water, immigratie, drugssmokkel en aanwezigheid van buitenlandse militaire activiteiten. Onder deze laatste vallen ook onderzeeboten die met de MAD in de staart uitstekend gedetecteerd kunnen worden. Voor reddings- missies is het toestel uitgerust met de SKAD survival kit en wel in speciale arctische versie. Normaal wordt gevlogen met 10-15 man om de vele taken uit te voeren. Niet alleen de MAD en FLIR en electronic support measures (ESM) maar ook Night Vision Goggles, 70 mm. camera's en gyro gestabiliseerde binoculairen moeten bediend worden. Voor ASW zijn er de sono boeien en eventueel mk.46 Mod V torpedo's. De toestellen vallen direct onder 1 Canadian Air Division en de inzet wordt bepaald door

Aircom die verantwoordelijk is voor alle militaire operaties boven Canada. Aircom is gelinked aan het Amerikaanse NORAD verdedigingssysteem. De Aurora's ondergaan modulaire updates van block I tot block IV in een periode van 1998 tot 2010 en hiermee wordt het operationele leven verlengd tot 2025. Tot en met block III zijn de belangrijkste veranderingen toepassingen op navigatiegebied, installeren van het Aircraft Collision Avoidance System, Datamanagement System, Imaging Radar en verbeterde zoeksystemen. Alles en iedereen kan worden ontdekt op en onder het zeeoppervlak, zelfs de meest recent gebouwde 'stealthy'onderzeeers. Block IV zal betrekking hebben op Defensive Early Warning System (DEWS) en de inbouw van een stand-off lucht-grond raketsysteem echter het sein hiervoor staat nog niet volledig op groen. 407 Sqn. is trots op z'n organisatievorm. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Greenwood maakt het onderhoudspersoneel deel uit van het squadron zelf en niet van de overkoepelende 'Wing'. Dit levert een 'close workmanship' op tussen het grondpersoneel en de piloten, een 'esprit-de-corps' welke zich vertaalt in een enorme collegialiteit en een zeer hoge servicegraad.

### **Comox heeft veel activiteiten**

Als laatste moet genoemd worden het keiharde werken van de mensen op de grond in het 19<sup>e</sup> Air Maintenance Squadron (19 AMS). Als de vliegtuigen niet in uitstekende technische staat worden gehouden zal de inzet bij extreem weer een hachelijke zaak kunnen worden. Niet alleen de Cormorant's, de Buffalo's en de Aurora's worden onderhouden maar ook de CH-124 Sea King helikopters van het 443 Maritime Helicopter Squadron op Pat bay, Shearwater, die rouleren op de fregatten. Het onderhoud geldt zowel op het mechanische gedeelte als op gebied van avionica of wapens en lifesupport systemen. Een belangrijke faciliteit is de Canadian Forces School of Search and Rescue (CFSSAR) die alle SARTECH's in Canada opleid. Het is mentaal een van de zwaarste opleidingen binnen de Canadese luchtstrijdkrachten waarbij de theorie in de praktijk wordt gebracht bij het 442 Squadron. De basis heeft hiermee alle ingrediënten in huis om een bezoek als deze aantrekkelijk te maken. Toewijding en betrokkenheid zijn datgene wat je het meest blijft als het hek achter je dichtgaat.

Wim Das - Kees Otten - Ronald Stark

### **CH-149 Cormorant**

Lengte	22.8 m.
Rotordiameter	18.5 m.
Hoogte	6.5 m.
Gewicht	14.600 kg (maximum startgewicht)
Motoren	3 General Electric T700-T6A1 turbines
Snelheid	278 km/u
Bereik	1018 km.
Uitrusting	2x 273kg. Hoist 4.536 cargo hook 12 stretchers bergruimtes voor SAR uitrustingen

### **CC-115 Buffalo**

Lengte	24 m.
--------	-------

Spanwijdte	29.25 m.
Hoogte	8.53 m.
Gewicht	20.454 m.
Motoren	2 x General Electric CT64-820-3 turbinemotoren Van 3060 hp elk
Kruissnelheid	416 km/u
Bereik	2.240 km.
Lading	2727 kg

**CP-140 Aurora**

Lengte	35.61m.
Spanwijdte	30.37m.
Hoogte	10.30m.
Gewicht	64.410 kg.
Motoren	4 x Alison T-56-A-14LFE turboprop motoren
Snelheid	783 km/u
Plafond	10.668 m.
Bereik	9.260 km.

- **Met medewerking van Ronald Stark en Sgt. Eileen Redding,  
Public Affairs - 19 Wing - Comox.**