

DE KONINKLIJKE MARINE ‘WETEN WAAR JE MEE BEZIG BENT’

DEEL 2

De Marine, weten waar je mee bezig bent.

Gedurende een etmaal was Piloot en Vliegtuig buitengaats te gast op de Hr. Ms. Rotterdam ter voorbereiding op de grote oefening ‘Joint Caribbean Lion’ rond Curaçao waar de Koninklijke Marine, Luchtmacht, Landmacht en Marechaussee aan deel zullen nemen, tezamen met een scala aan buitenlandse eenheden. Het doel was om de Lynx bemanningen en het dekpersoneel verder te bekwamen in het ‘dual spot’ opereren; het tegelijkertijd gebruiken van twee landingsplekken. Op het hoogtepunt van deze trainingen stonden zeven helikopters en hun bemanningen gepland, die opereerden vanaf Marinevliegkamp De Kooy.

Inzet van amfibische macht

Nederland is een van de amfibische key-players in deze wereld. Samen met Groot-Brittannië vormen ze de UK/NL Amfibische taskgroup en behoren met de VS en Spanje/Italië tot de grote drie. Voorheen leverde Nederland deels de manschappen, de Britten het materieel. Nu op eigen benen zal Nederland in de toekomst met 2 hypermoderne amfibische transportschepen, een steeds belangrijker rol gaan spelen. De Hr. Ms. Johan de Wit krijgt meer stafcapaciteit dan de Hr. Ms. Rotterdam en kan als commandoplatform een amfibische taskforce leiden. Als de politiek besluit dat aanwezigheid ergens in de wereld gewenst is kan het schip met eigen of met Britse manschappen vertrekken en zonodig dienstbaar zijn voor andere bondgenoten in Navo of VN verband. Voor de kust liggen heeft een intimiderend effect en wordt ‘showing flag’ genoemd. Zonodig worden amfibische eenheden afgezet vanuit een inpandig dok. De Hr. Ms. Rotterdam deed dit voor UNMEE voor de kust van Somalië en Ethiopië/Eritrea en bracht ook Britse militairen naar Irak. Eveneens werden mariniers en voorraden van Italië naar Albanië verscheept en voer het schip met Britten naar Senegal.

Expeditionairy Force

Tegenover mij zit het hoofd van de Amfibische Operaties (AO) die kort schetst wat verwacht kan worden. Doel is het beïnvloeden van de situatie op het land. Hierbij kan het gehele geweldsspectrum gebruikt worden: van peace enforcement tot oorlog voeren, wereldwijd en met een korte reactietijd. Dit kan gebeuren met wisselende omvang of samenstelling en met verschillende krijgsmachtonderdelen (joint operations) en bondgenoten. Het schip is net een stekkerdoos. De vraag is alleen: ”welke stekker stop je erin ?” Met andere woorden welke operatie wil je uitvoeren en welke onderdelen neem je daarvoor mee. Als de eerste stap in een conflict vraagt om het innemen van een haven, stuk grondgebied etc. dan heet dit een ‘initial entry’. Dit gebeurt dan vanuit een eskader of Task Force met beschermingscapaciteit voor de ‘Landing Force’. Groot voordeel is dat je kunt kiezen waar je toeslaat omdat je

mobiel bent, een vijand kan immers nooit de gehele kustlijn verdedigen. De Hr. Ms. Rotterdam kan naast 123 man vaste bemanning een bataljon van 611 mariniers met complete voorraden 10 dagen vervoeren en vervolgens 30 dagen ondersteunen. Als een landingszone is gestabiliseerd dan varen landingsvaartuigen op en neer vanuit het dok aan de achterzijde van het schip wat de bijnaam 'stalen strand' heeft. Dit dok is dan van binnen gevuld met water tot 2.70 m. en biedt plaats aan twee landingsvaartuigen van het type LCU (Landing Craft Utility) en twee van het type LCVP (Landing Craft Vehicle & Personnel). Dit laatste type is iets groter. Aan het dok, in het binnenste van het schip, grenst het voertuigendek. Het rollend materieel staat met de neus naar voren in het landingsvaartuig. Na de landing legt de CASE-tractor matten voor zwaarder materieel en een BARV (Beach Armoured Recovery Vehicle) kan vastgelopen materieel uit zee trekken. In het dok is een dock-controller die van bovenaf het ontschepen controleert. Vanuit de commandoruimte kan men het dok overzien met beeldschermen. Naast het uitvoeren van een Initial Entry kan ook een 'footprint' worden gezet. Bij een dergelijke operatie is er slechts sprake van een kleine inzet, waarbij het grootste deel van de logistiek op het schip blijft. Andere taken zijn het opvangen van vluchtelingen bij humanitaire rampen en het verzorgen van een exit-strategie. De Hr. Ms. Rotterdam heeft een grote ziekenboeg met twee operatiekamers en een laboratorium en kan functioneren als PCRS (Primary Casualty Receiving Ship).

De rol van helikopters

De rol die de heli speelt, is afhankelijk van de opdracht van het schip. Er kunnen maximaal zes Lynxen mee aan boord voor uitgebreide operaties tegen onderzeeboten en het uitvoeren van transporttaken. Tijdens een landingsoperatie gaan de eigen onderzeeërs vooruit met mijnenjagers. Een vliegdekschip zorgt voor luchtoverwicht en fregatten voor bescherming van het eskader. Speciale troepen kunnen worden afgezet. Dit zijn met name kikkers, para's en forward air controllers van de mariniers. Het afzetten gebeurt meestal 's nachts. De Lynx patrouilleert ook tegen onderzeeboten en oppervlakteschepen en kan zo'n 100 nautische mijlen voor het schip uit opereren. Een onderzeeër is snel gevonden met de dipping sonar en als deze al niet zelf het hazenpad kiest omdat hij ontdekt is, kan hij door twee Lynxen worden 'uitgepingd' en met een Mk.48 torpedo onschadelijk worden gemaakt. Bij het aanvoeren van materieel kan een Lynx helpen met een "underslung" onder de heli. Hiermee kan een grote variëteit aan middelen worden vervoerd.

Toekomstige ontwikkelingen

Waar iedereen natuurlijk naar uit ziet, is de komst van de NH-90 helikopter waarmee de amfibische capaciteit belangrijk zal toenemen. Nu "blue water operations" ver op zee steeds meer vervangen worden door "brown water operations" dicht onder de kust, moet ook de transportcapaciteit door de lucht worden uitgebreid. Niet alleen kunnen er meer personen vervoerd worden met de NH-90, ook operationeel zal er veel meer mogelijk zijn. Thans is nachtelijke operatie met de Lynx boven land beperkt door het ontbreken van 'Night Vision Goggles' en die zijn hard nodig. Er zijn al trials aan boord geweest met twee Cougars van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) en mogelijk gaan deze ook intermediair ingezet worden, totdat de eerste NH-90's in

2007-2008 in dienst komen. De samenwerking met de KLu blijft niet beperkt tot deze trials. In het kader van de centralisatie van de krijgsmacht worden alle helikopters binnen Defensie in de komende jaren organiek ondergebracht bij het Defensie Helikopter Commando (DHC). Alle heli's van de KLu en de KM zullen dus centraal worden aangestuurd. Van de NH-90 zal mogelijk de Maritime Tactical Transport Helikopter (MTTH) voor troepentransport en de maritieme Nato Frigate Helicopter (NFH) met sonar in gebruik worden genomen. Daarnaast wordt de mogelijkheid bekeken om over te gaan tot de aanschaf van een Tactical Transport Helicopter (TTH). Het verschil tussen de MTTH en de TTH is dat de MTTH geschikt is voor operaties vanaf schepen. Het verschil zit ondermeer in een verstevigd onderstel en de aanwezigheid van een harpoon. Een andere ontwikkeling die steeds belangrijker is geworden, is de samenwerking met de Bijzondere Bijstand Eenheden (BBE) in het kader van terroristenbestrijding. Over deze taak wil men vanzelfsprekend weinig kwijt, maar manschappen kunnen gedropt worden d.m.v. abseilen of fastropen. Oppikken van de mensen kan ondermeer met behulp van spie-riggen. Hierbij kunnen meerdere mensen zich tegelijkertijd vastmaken aan een touw dat onder de heli hangt, waardoor een snel vertrek mogelijk is. Er passen zes zwaarbewapende manschappen achterin de Lynx. BBE-operaties worden vaak beoefend met het Korps Mariniers, dat een langdurige relatie kent met de Marine-helikopters en dit zal ook niet gauw veranderen.

Organisatie op het dek

De helikopters worden binnengepraat door de luchtverkeersleiding op het schip die door middel van radarschermen een goed beeld heeft over de omgeving tot een afstand van ongeveer 100 mijl. De leidinggevend officier is de Helicopter Direction Officer (HDO) die tevens via camera's het achterdek kan overzien. Als helikopters op hun beurt moeten wachten voor de landing, kan hij ze in een holding zetten. Bij visueel contact met de naderende helikopter staan Flight Deck Officers (FDO) op het achterdek klaar om de heli te begeleiden naar de landingsspot. Zij worden op hun beurt weer bijgestaan door de Flight Deck Supervisor die in een soort glazen vissenkom hoog boven het dek zit en daardoor de hele situatie goed kan overzien. Hij wijst een landingspot toe. Soms wordt er over stuurboord geland, soms over bakboord en soms dwars op het schip, afhankelijk van de windrichting. Twee heli's vliegen af en aan en oefenen zoveel mogelijk landingen. Na de landing zet een kleine harpoon aan de onderkant van de heli zich vast in een grid, een soort rooster. De Lynx, die toch al heel stevig staat met z'n wieltjes die schuin opzij staan, staat nu echt gezeurd. De FDO geeft het teken dat de harpoon weer ingetrokken kan worden. Dit is boeiend om te zien, want er is een levendig soort gebarentaal, vergelijkbaar met een verkeersagent die het verkeer staat te regelen. Zo weet de vlieger op aanwijzing van de FDO duidelijk wat zijn volgende actie kan worden. Dan komt met een wijds armgebaar het teken dat de spot en de lucht erboven 'geklaard' zijn en maakt de Lynx zich los van het dek, vliegt een rondje en begint met de volgende landing. Bij donker weer en zonder daglicht worden de armgebaren zichtbaar gemaakt door een lichtstick in iedere hand. Er kan tot 45 knopen wind geland worden en de FDO staat daar altijd klaar om de helikopter op te vangen. Bij opstijgen met ruw weer telt hij de golven, want als je in een dal van een hoge golf opstijgt sta je binnen één seconde weer aan dek.

Sfeer proeven

Dan komt de terugvlucht. Opnieuw geheel in dompelpak en life-saving equipment rond het lichaam. Met draaiende rotor stappen we in en we worden netjes begeleid. Uit alles blijkt weer de professionaliteit van de mensen op het schip. Nauwelijks vastgesnoerd trekt de Lynx ons met een ferme zwaai van het dek, en de Hr. Ms. Rotterdam is binnen luttele seconden een grijze schim geworden. We vliegen door grijze nevelvelden boven de Noordzee totdat de landingslichten van marinevliegkamp de Kooy opdoemen. Koffie volgt nog in het gebouw van squadron 860 met een prachtige ervaring op onze netvliezen. De vliegers vertellen over hun landingen met stormen van 50-60 knopen op heliplatformen van booreilanden die er vanuit de heli uitzien als een soort kerstbomen. Dat doen ze zonder noemenswaardig zicht en werkend met radar. Gelukkig hebben ze veel vertrouwen in hun materieel, want de Lynx vliegt als een scheermes en wordt dank zij zijn oververmogen gezien als een soort Ferrari. Aan one-liners geen gebrek deze rit, "train as you fight", "professionalism is the key to succes" en "You never get a second chance to make a first impression" om er maar eens een paar te noemen. Voor ons kunnen ze er daar nog een aan toevoegen. "Wie wil er niet werken in zo'n organisatie waar ze uiteindelijk precies weten wat ze willen?"

Wim Das en Kees Otten

Specificaties

Lynx helikopter

Rotordiameter:	12,80m
Lengte:	11,92m
Hoogte:	3,59m
Gewicht	4.875 kg
Motoren:	2 Rolls Royce GEM 42
Vliegbereik:	520 km
Kruissnelheid:	220 km/u
Maximumsnelheid:	245 km/u
Bewapening:	torpedo's, lichte mitrailleur
Sensoren:	dipping sonar, radar en FLIR
Zelfverdediging:	chaff, flares en RWR

Hr. Ms. Rotterdam

Bemanning:	123 man
Geëmbark. eenh:	611 mariniers
Waterverplaatsing:	12.750 ton
Grootste lengte:	166 meter
Grootste breedte:	27 meter
Snelheid	20 knopen
Motoren:	4 Stork Wartsila dieselektrisch totaal 19.800 pk 2 Holec motoren totaal 16.320 pk
Bewapening:	2 goalkeeper 30 mm snelvuurkanonnen 8 Browning .50 mitrailleurs