336 Squadron

G.J.M. Tiggelman - luitenant-kolonel

Het 336 Squadron (Sqn) in zijn huidige vorm en samenstelling bevindt zich momenteel op de kleinste vliegbasis van de Koninklijke Luchtmacht (KLu). Niet alleen is de Vliegbasis Hato, die is gecolloceerd met de civiele luchthaven, de kleinste vliegbasis van de KLu, zij is eveneens het meest verafgelegen onderdeel (meer dan achtduizend km). De huidige personeelssterkte van het Sqn is 48 mannen en vrouwen. Het Sqn mag met een gerust hart uniek worden genoemd. Uniek in haar uitrusting; er zijn immers slechts weinig Fokker F.27 Maritimes gebouwd. Uniek in haar samenstelling, waarbij personeel van de Koninklijke Marine (KM) en van de KLu is verenigd in een Sqn en opereert in een uniek operatiegebied, de Caraïben.

Het kleinste en meest veraf gelegen squadron van de Koninklijke Luchtmacht, het 336 Squadron op Curaçao, viert dit najaar zijn 15-jarige aanwezigheid in de Antillen. Reden voor de commandant van het squadron om het unieke karakter en de grote diversiteit aan taken van zijn eenheid voor het voetlicht te brengen.

Embleem

Als we het embleem van het 336 Sqn aan een nadere beschouwing onderwerpen, zien we daar een fregatvogel, speurend naar zijn prooi, die aan de onderzijde is omgeven door water en het sterrenbeeld „Zuiderkruis", en aan de bovenzijde is geflankeerd door lucht het voornaamste deel van het sterrenbeeld „Grote Beer".
De fregatvogel (Fregata Magnificens) is een veel voorkomende vogelsoort in het Caraïbisch zeegebied. De vogel staat bekend als vermetele luchtpiraat en weergaloze vlieger en is beroemd om zijn behendigheid en grote wendbaarheid. De fregatvogel kan langdurig boven het wateroppervlak blijven zweven en ziet met zijn scherpe ogen alles wat zich daarop bevindt. Hij heeft een laag energieverbruik bij een groot uithoudingsvermogen; landt nooit op zee maar kan langzaam en zeer precies landen op kleine oppervlakten.

Het sterrenbeeld „Zuiderkruis" symboliseert de periode dat het Sqn opereerde in Nieuw-Guinea op het zuidelijk halfrond. Bovendien doet de naam herinneren aan het troepenschip Zuiderkruis, waarop vele KLu militairen in deze periode waren gelegerd.

De „Grote Beer" symboliseert de verbondenheid van het Sqn met het moederland dat op het noordelijk halfrond is gelegen, alsmede het mogelijke operatiegebied

Geschiedenis

De geschiedenis van het 336 Sqn van de Koninklijke Luchtmacht begint reeds op 1 september 1961, als transporteenheid in het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea. Toch zal pas dit jaar het 15-jarig bestaan worden gevierd. De reden hiervoor is dat al op 9 november 1962 het Sqn werd opgeheven. De Dakota-vliegtuigen werden verkocht aan een firma in Guam. Het Sqn is altijd buiten Nederland operationeel geweest: in de eerste periode van ruim een jaar op de Vliegbasis Mokmer in Nieuw-Guinea (NNG) en van 1981 tot heden in het Caraïbisch gebied met als thuisbasis de Vliegbasis Hato op Curaçao.

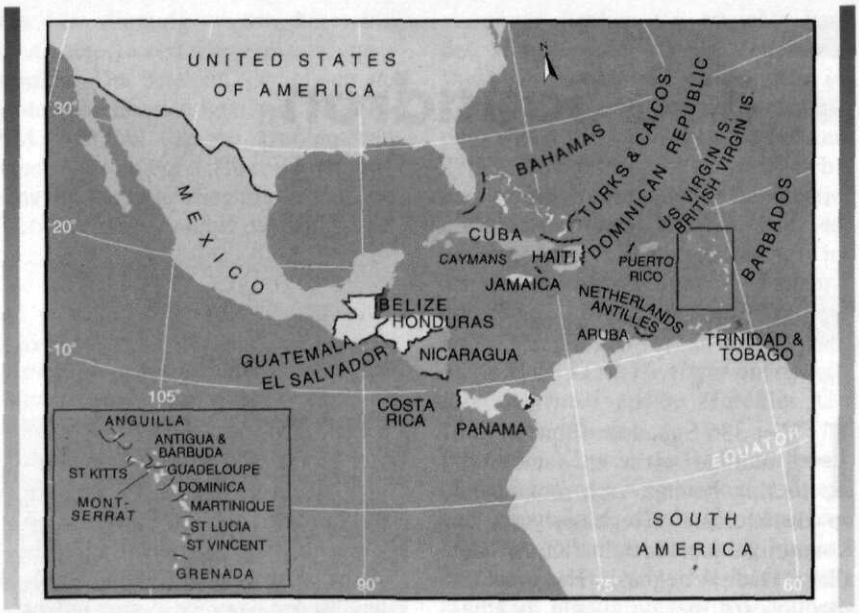
De aanvang van beide periodes kenmerkt zich door de overname van de taak die tot dan toe werd vervuld door eenheden van de Koninklijke Marine (KM). Immers, de transporttaken op NNG werden tot begin 1960 door de KM verzorgd met „Martin Mariner" amfibie-vliegtuigen. Vanwege veroudering (en een aantal ongevallen) werden deze begin 1960 vervangen door de Dakota's. De KM kreeg de beschikking over vier Dakota's uit het bestand van de KLu, die haar Dakota's in Nederland na vijftien jaar verving door de „modernere" Fokker F.27. Met de oprichting van het 336

Sqn en het overnemen van de luchttransportaak van de KM nam de KLu wederom drie Dakota's terug van de KM. Eén Dakota was inmiddels verloren gegaan tijdens een nachtvlucht. Het 336 Sqn kreeg met de aankoop van nog drie Dakota's van de USAF derhalve de beschikking over zes Dakota's.

De tweede periode begon op 1 augustus 1981, toen in het Caraïbisch gebied de Maritieme patrouilletaak die tot dan toe door de KM met de Neptune was verricht, werd overgenomen door het opnieuw opgerichte 336 Sqn van de KLu en daartoe werd uitgerust met twee F.27 Maritimes. De Neptune van de KM werd namelijk vervangen door de P-3C Orion en vanwege de kosten-batenaspect kreeg de veel duurdere en modernere P-3C andere taken toebedeeld. Pas na de val van de Berlijnse Muur verschijnt de P-3C weer op regelmatige basis in de Caraïben. Zij levert naast haar initiële taakstelling een belangrijke bijdrage aan de bestrijding van de internatonale criminaliteit. Gezien het grote bereik en de moderne apparatuur vormt de P-3C nu een belangrijke en welkome verlichting van één van de taken die het 336 Sqn op de Nederlandse Antillen vervult.

Organisatie

De Commandant Vliegbasis Hato heeft de facto drie bazen. Hij valt als Cdt 336 Sqn voor de uitvoering van de Sqn-taken onder volledig bevel van de DOPKLu, met dien verstande dat het operationeel bevel berust bij Commandant Zeemacht Caraïbisch gebied (CZMCarib). Voor de basisorganisatietaken staat hij als Cdt Vlb Hato direct onder volledig bevel van CZMCarib. Voor wat betreft het onderhoud van de F.27M vliegtuigen worden rechtstreeks richtlijnen van de Directeur Materieel Koninklijke Luchtmacht (DMKLu) ontvangen. Soms compliceert dit de situatie, maar bij wederzijds vertrouwen en respect is dit in de praktijk goed hanteerbaar.



Centraal Amerika en de Caraïben

De Vlb/Sqn organisatie is ook een mengvorm, niet in de laatste plaats omdat twee krijgsmachtdelen in een Sqn zijn verenigd. We herkennen drie hoofdbestanddelen:

- Operaties,
- Logistiek,
- Facilitaire Dienst.

Operaties

Het Hoofd Operationele Dienst (HOD) staat direct onder de Commandant Vliegbasis (CVB) en heeft voor de uitvoering van de taken van het Sqn de beschikking over drie secties en een bureau operaties. Het HOD is tevens plaatsvervangend CVB.

Voor de operationele taakuitvoering krijgt het HOD zijn opdrachten van CZMCarib, voor zover de vluchtopdrachten onder de competentie van CZMCarib vallen. Dit geschiedt in nauwe coördinatie met de stafofficier luchtvaart (SOLU) van CZMCarib en de HOD van het schip van de wacht. Bureau operaties zorgt voor de administratieve afhandeling voor en na de vlucht en verzorgt zaken als aanvragen voor diplomatieke *clearances*.
Sectie 1 is de sectie vliegoperaties met aan het hoofd het Hoofd Sectie Vlieg Operaties (HSVO). Deze is tevens instructeur F.27M, standaardisatie officier en Hoofd Bureau Onderdeels en Bedrijfs Veiligheid (HBOBV).
Sectie 2 bestaat uit tactische operaties en sectie 3 wordt gevormd door reddingsoperaties. Hoofd van beide laatste secties is een marineofficier (LTZ 2 OC).

Logistiek

Het Hoofd Logistieke Dienst (HLD) (in KM termen: CTD) staat eveneens direct onder de CVB en heeft het bedrijfsbureau en de werkplaatsen onder zijn bevel. Het HLD is verantwoordelijk voor de gehele technische ondersteuning en het operationeel houden van beide vliegtuigen. Hato is een kleine basis maar beschikt toch over alle ingrediënten van een grote Vliegbasis. Zo kennen wij een Vlieg Veiligheids Uitrusting (VVU), een elektroafdeling, motorshop, metaalbewerking, gronduitrusting, spuiterij en een eigen SMV.

Facilitaire Dienst

Het Hoofd Facilitaire Dienst (HFD) staat direct onder de CVB en heeft alle niet logistieke- of operationele ondersteunende diensten zoals administratie, HID, Wacht Cdt en beveiligingspersoneel onder zijn bevel.

Gesteld kan worden dat eenieder op de VIb een of meerdere bijtaken heeft. De belangrijkste is de taak die ieder niet-vliegtuigbemanningslid heeft, de taak van *observer.*

Middelen

De middelen waarover het Sqn beschikt zijn:
– Het personeel, dat in noodgevallen kan worden afgesplitst in drie plogen die dag en nacht voor een onbepaalde tijd zouden kunnen opereren. Het „zouden kunnen" is overigens in september 1995 bewezen tijdens de twee maanden durende operatie „Luis".
– Het vliegend materieel, de Fokker F.27 Maritiem. Een uitermate betrouwbaar, veilig, maritiem patrouillevliegtuig. De aanleiding voor Fokker om een maritieme versie van de F.27 te ontwikkelen, was in de jaren zeventig het uitbreiden van de territoriale wateren of beter gezegd: het uitbreiden van de economische zones tot 200 zeemijlen. Dit betekende dat het te bewaken gebied veel groter werd – met schepen een vrijwel onmogelijke opgave. Het maritiem patrouillevliegtuig van het kaliber F.27M was de oplossing voor dit probleem. De bestaande types Marine vliegtuigen (Neptune en Brequet Atlantique) waren op de eerste plaats ontworpen voor militaire taken met de nadruk op bestrijding van onderzeeboten.
Zeker met de komst van de moderne en dus dure P-3C was het de moeite waard om te zoeken naar een goedkoper vliegtuig, dat beter was uitgerust voor de maritieme patrouille taak.

Bij het binnentreden van de F.27M ziet men slechts een gedeeltelijke overeenkomst met het burgervliegtuig waarvan het is afgeleid. Bij de operationele taak bestaat de bemanning uit acht man: twee vliegers, een boordmonteur (BMT), een tactische coördinator (Tacco), een radar-operateur (RadOps) en drie waarnemers. De locatie van de Tacco en de RadOps staat dwars op de vliegrichting. Alle communicatiemiddelen uit de cockpit staan eveneens ter beschikking voor de Tacco. Bovendien heeft hij de beschikking over een *Inertial Navigation System* (TNS) dat kan worden gekoppeld aan de *autopilot*. Dit is zeer belangrijk omdat veelal ver van de kust een nauwkeurige positiebepaling onontbeerlijk is. Met behulp van de computer van dit systeem kan een tevoren geprogrammeerd zoekpatroon worden afgewerkt en, middels koppeling aan de *autopilot*, kan er volledig automatisch worden gevlogen.
De RadOps heeft de beschikking over een rondzoekradar die geschikt is om voorwerpen op zee op te sporen. De waarnemers zijn achterin het vliegtuig gezeten en kijken zijwaarts door bolvormige ramen die het mogelijk maken zowel langs als onder het vliegtuig te observeren. In de cabineruimte is tevens een afwerpkoker aangebracht waarmee *smokemarkers* of radioboeien kunnen worden afgeworpen. De achterdeuren kunnen zelfs tijdens de vlucht worden geopend waardoor er kan worden gefotografeerd en er opblaasboten, zwemvesten, voedsel maar ook parachutisten kunnen worden afgeworpen.

Taken

Search and Rescue

Search and Rescue (SAR) is de belangrijkste taak van het Sqn. Het is niet alleen uit humanitair oogpunt een belangrijke taak maar ook in het kader van internationale regelgeving die stelt dat een adequate reddingsorganisatie moet zijn verbonden aan iedere internationale luchthaven die grenst aan open zee. Alleen al deze taak zou aanleiding kunnen geven tot een apart artikel.
Zeer zeker kan hier worden gesteld dat het 336 Sqn inmiddels zijn bestaansrecht op het gebied van SAR heeft waargemaakt. Ondanks een te bewaken gebied van ongeveer 160.000 vierkante kilometer wordt er regelmatig door omringende *Rescue Coordination Centres* (RCC's) een beroep gedaan op de expertise en/of het materiaal en personeel van het Sqn.

Surveillance

Surveillance wordt met name gebruikt voor de bestrijding van internationale criminaliteit. Vooral *counter drugs* (CD) missies worden naar aanleiding van directe *intelligence information*, op ad hoc basis gevlogen, maar *surveillance* missies zijn ook als preventieve maatregel van groot belang. Met de komst van de P-3C met diens moderne apparatuur is de inbreng van de krijgsmacht bij deze taak aanmerkelijk vergroot in de Caraïben.

Oefeningen (SAR & CD)

Gezien het internationale karakter van beide taken is het noodzakelijk goed op de hoogte te blijven van de procedures en de (on)mogelijkheden van de internationale partners. Zo vinden er oefeningen plaats met krijgsmachten en douane-autoriteiten van Suriname, Frans-Guyana (voormalig Brits-Guyana, Venezuela, de Verenigde Staten, Jamaica, Frankrijk (Martinique en Guadeloupe) en Engeland.

Logistieke ondersteuning van het stationsschip

Gezien de taakstelling van het schip van de wacht is het noodzakelijk regelmatig post en onderdelen te bezorgen in de havens waar het stationsschip op dat moment verblijft.

Transportvliegtuigen (VIP's & Mariniers & Vracht)

Hoewel de F.27M niet is ontworpen voor transportzaken wordt dit vliegtuig voor meer dan 50 procent van de ter beschikking staande vlieguren ingezet als transportvliegtuig. CZM-Carib heeft namelijk niet de beschikking over geschikte transportvliegtuigen en bovendien neemt het transport van en naar de eilanden binnen de Caraïben (maar ook ver daarbuiten) jaarlijks toe.

Vluchten ten behoeve van Justitie

Dit is een taak waar slechts in algemene termen over kan worden gesproken. Als voorbeelden kunnen hier worden genoemd: het vervoer van gevaarlijke criminelen en een „Miami

F.27 Maritiem

Vice"-achtige, drie uur durende achtervolging door de lucht van zwaar bewapende Venezolaanse bankovervallers.

Militaire bijstand

Deze taak omvat bijstand van welke aard dan ook, bijvoorbeeld bij natuurrampen als de orkanen „Luis" en ‚Marilene" die het eiland St. Maarten in 1995 teisterden. De vliegtuigen van het 336 Sqn waren overigens de laatste die van St. Maarten vertrokken nadat ze mariniers hadden afgeleverd om de openbare orde te handhaven tijdens en na het natuurgeweld. Het waren vliegtuigen van het 336 Sqn die hier zodra het mogelijk was weer landden om hulp te bieden.

Medical Evacuation (Medevac)

Zodra op een der eilanden of op het stationsschip (indien het buitengaats is) ongevallen plaatsvinden die ter plaatse niet zijn te behandelen, wordt vaak een beroep gedaan op de *standby crew* van het 336 Sqn om zorg te dragen voor transport. Veelal betreft het hier duikongevallen waarbij de patiënt moet worden vervoerd naar de decompressietank op Curaçao.

Pollution control

Dit is een taak die als een rode draad door alle taakstellingen van het Sqn heenloopt omdat rapportage van vervuiling uiteraard altijd mogelijk moet zijn. Het is immers bij het ontdekken van een oliespoor in verband met de noodzakelijke bewijsvoering belangrijk om de veroorzaker hiervan op heterdaad te betrappen, bijvoorbeeld door het spoor tezamen met het schip dat het veroorzaakt te fotograferen.

Visserij controle en kustwacht

De Sababank is voor de NA een belangrijk visgebied waar criminelen trachten anderen van hun vangsten te ontdoen door uitgezette fuiken leeg te halen. Surveilleren vanuit de lucht kan daders opsporen en werkt bovendien preventief.

Waarnemersopleiding

Bij het uitfaseren van de F.27 in Nederland kwam eveneens een einde aan het door de KLu verzorgde praktische gedeelte van de waarnemersopleiding van de KM. Hierop besloot de KM dit gedeelte van de waarnemersopleiding met de F.27M te verzorgen. Daartoe worden beide vliegtuigen nog dit jaar in Nederland bij Fokker gemodificeerd.

Jaarlijke Oefen Programma (JOP)

Deze taak betreft vooral vliegtechnische zaken, zoals standaardisatie en instrumentnaderingen. Voor het JOP zijn op jaarbasis niet meer dan 10 vlieguren per vlieger beschikbaar.

Om al deze taken te vervullen zijn er drie cockpitcrews en twee F.27M's beschikbaar. Er staat 365 dagen per jaar, 24 uur per dag een vliegtuig klaar op een uur notice voor eventualiteiten in de breedste zin van het woord. Dit betekent dat de vaste bemanningen een keer per drie weken zijn geconsigneerd. Hetzelfde kan worden gezegd van de technische *crews*: aangezien een kapot vliegtuig dadelijk moet worden gerepareerd.

Voorts is de rest van het personeel (met uitzondering van de Antilliaanse burgers) bij toerbeurt geconsigneerd om de rol van waarnemer te kunnen vervullen in voorkomend geval. Je ziet dan ook op en buiten het Sqn veel personeel met semafoons lopen.

Conclusie

Het 336 Sqn is gestationeerd op de kleinste vliegbasis van de KLu dat tegelijkertijd het onderdeel is dat het verst is verwijderd van het vaderland. Het Sqn is tevens het merkwaardigste samengestelde Sqn van de krijgsmacht (KLu, KM en Antillianen). Ieder personeelslid krijgt al bij de selectie te horen dat hij of zij een duizendpoot moet zijn, niet moet zeuren over werktijden, geen vragen moet stellen bij sommige opdrachten, en daarover achteraf zeker niets mag rondbazuinen.

Daar staat tegenover dat hij terecht komt in een hechte club mensen die zich realiseren dat ze zowel binnen als buiten werktijd in grote mate van elkaar afhankelijk zijn. Bovendien komt hij terecht in een geheel andere cultuur, een ander klimaat en een totaal andere werkwijze dan hij tot dan toe was gewend (KM in KLu organisatie/KLu in KM organisatie).

De intentie van dit artikel is een indruk te geven over het functioneren van het 336 Dqn op de Vlb Hato. Laat ik besluiten met de wapenspreuk van de Koninklijke Luchtmacht: „Parvus numero, magnus merito", die zeer zeker ook op het 336 Sqn van toepassing is.