





*Casper van Bruggen, Ron Kraan en
Alfred Staarman*

De outfit van luitenant Jeroen, Chinookvlieger bij de Koninklijke Luchtmacht¹

Het Legermuseum in Delft en het Militaire Luchtvaartmuseum in Soesterberg gaan binnen enkele jaren op in een nieuw te vormen Nationaal Militair Museum. Beide musea proberen het recente optreden van de krijgsmacht te documenteren met objecten, audiovisueel materiaal, biografische ensembles en verhalen. Het leek de auteurs van dit artikel een goed idee om een verwerving te realiseren 'op het snijvlak' van beide collecties, en daarmee van land- en luchtmacht.

Casper van Bruggen is conservator voertuigen/contemporaine collecties Legermuseum, Ron Kraan is vrijwillig medewerker Militair Luchtvaart Museum Alfred Staarman, voormalig conservator van het Legermuseum, is hoofd collectie Militair Luchtvaart Museum

Afb. 1 *Een Nederlandse Chinook stijgt op in Afghanistan. Foto: Audio Visuele Dienst Defensie (AVDD)*

Het Legermuseum in Delft en het Militaire Luchtvaartmuseum in Soesterberg gaan binnen enkele jaren op in een nieuw te vormen Nationaal Militair Museum.² De collecties van beide musea komen dan onder één dak. Beide musea kennen verschillen in tradities en verzamelbeleid die tot uitdrukking komen in de collecties en presentaties. Maar behalve verschillen die beide instituten hun eigen identiteit verlenen, zijn er ook overeenkomsten; zo zijn beide musea geïnteresseerd in de verhalen van de mens achter het materieel. Beide musea proberen ook het recente optreden van de krijgsmacht te documenteren met objecten, audiovisueel materiaal, biografische ensembles en verhalen. Het leek de auteurs van dit artikel een goed idee om een verwerving te realiseren 'op het snijvlak' van beide collecties, en daarmee van land- en luchtmacht. De Chinook vlieger is bij uitstek een luchtmachtofficier, maar is ook degene die in het dagelijkse werk veel met landmachtpersoneel in aanraking komt. Bevoorrading van landmachteenheden in het veld en verplaatsingen van troepen behoren tot het standaardtakenpakket van de Chinookvlieger. De verwerving van kleding en uitrusting van een helikoptervlieger is bijzonder omdat niet eerder een zo volledige en goed gedocumenteerde vliegeroutfit is verworven. Het is tevens de eerste gezamenlijke verwerving ten behoeve van wat in de toekomst de optelsom wordt van de van het Nationaal Militair Museum deel uitmakende collecties: de Rijkscollectie Militair Erfgoed Defensie. Dit artikel biedt een introductie op de Chinook helikopter en de operaties in Afghanistan, aan de hand van gesprekken die de auteurs hadden met de vlieger Jeroen, en een gedetailleerde beschrijving van de door de musea verworven objecten die tot zijn outfit behoorden. De objecten worden beheerd door het Legermuseum.

De helikopter: Chinook

De Boeing-Vertol Ch-47D Chinook is een tweemotorige transporthelikopter van Amerikaanse makelij. De Koninklijke Luchtmacht schafte in de jaren negentig 13 Chinooks aan van het dit type. Ze kwamen onder beheer van het Defensie Helikopter Commando en vliegen vanaf het vliegveld Gilze-Rijen bij het 298 squadron.³ Zes toestellen zijn destijds nieuw aangekocht, zeven zijn van de Canadezen overgenomen. Deze *airframes* hadden toen gemiddeld zo'n 7.000 vlieguren op de teller. De luchtmacht krijgt er overigens nog zes Chinooks bij. Drie daarvan blijven in de VS voor opleidingen, de andere drie komen naar Nederland.



De transporthelikopters van de luchtmacht. Op de voorgrond een Cougar van Franse makelij en op de achtergrond een Chinook, hier gefotografeerd in Nederland. Het maximale take-off gewicht van de Chinook mag in totaliteit 24.494 kg bedragen, dat is inclusief maximaal 12.701 kg aan externe lading. Het airframe van de Chinook is ontworpen om zoveel mogelijk lading te kunnen vervoeren. De twee krachtige motoren en een dual rotorsysteem leveren vier keer zoveel draagvermogen als een Cougar. Ook kan de Chinook veel meer personeel herbergen: naar verluid heeft een Engelse Chinook tijdens de Falklandoorlog ooit 90 Argentijnse krijgsgevangenen vervoerd. Foto Audio Visuele Dienst Defensie (AVDD)

Vanaf 2005 zet de luchtmacht permanent drie Chinooks in Afghanistan in vanaf Kandahar Air Field. De Chinooks van 298 squadron wisselen hun taak af met de Cougar helikopters van 300 squadron. In de zomer wordt met de Chinook gevlogen; in de winter met de Cougar. De Cougars hebben in de zomer, als de lucht heter en dus ijler is, te weinig vermogen voor de taak die ze moeten uitvoeren. De toestellen kunnen worden ingezet voor de Nederlandse troepen van Task Force Uruzgan maar ook voor andere landen. De Chinook wordt

gebruikt voor het vervoer van mensen en materieel. Er kan 30 à 40 man mee met uitrusting, of enkele tonnen aan materieel.⁴ De Chinooks zijn veel gebruikt bij de inzet van Special Forces, waarbij de eenheden werden weggebracht, herbevoorraden en weer opgepikt door de heli's.

De bemanning van de Chinook bestaat uit maximaal zes man: de eerste vlieger (meestal kapitein), die gezagvoerder of PIC (Pilot In Command) is en *overall* verantwoordelijk, de tweede vlieger is meestal een luitenant. De twee *loadmasters* (meestal sergeant en sergeant-majoor) zijn verantwoordelijk voor de lading en personen aan boord. De Chinook heeft twee *doorgunners* die de mitrailleurs MAG bedienen: links en rechtsvoor, en achter op de klep. *Loadmasters* zijn tevens *doorgunners* maar er zijn ook *doorgunners* afkomstig van de Luchtmobiele Brigade van de landmacht. Onder operationele omstandigheden moeten alle drie de boordwapens bemand zijn, een *loadmaster* bedient dan het derde boordwapen.

214



De vlieger: luitenant Jeroen

Jeroen aan boord van zijn Chinook: Ik heb in vijf weken Afghanistan een grotere verscheidenheid aan missies gevlogen dan de meeste ervaren vliegers in een paar jaar.

De achtergrond van Jeroen en de keuze om te komen tot het vak van vlieger is een klassieke: in de buurt van een vliegveld opgroeien, in dit geval marinevliegkamp Valkenburg, en regelmatig militaire vliegtuigen zien overkomen. Ook Jeroen wilde aanvankelijk, net als de meeste jongens met een fascinatie voor het militaire vliegen, jachtvlieger worden. Hij volgde vanaf 2004 aan de KMA de opleiding tot officier-vlieger. In 2005 begon de vliegeropleiding in Woensdrecht, op de PC7, een eenmotorig propellervliegtuig: *Ik had tot dan toe alleen op een fiets gereden en op een heftruck. Ik had geen rijbewijs, niks. En dan stap je toch in een apparaat van twee miljoen.* Na twaalf vluchten met een instructeur was Jeroen solo. Tijdens de opleiding veranderde zijn voorkeur van jachtvliegen naar helivliegen vanwege het laagvliegen en omdat er volgens hem geen mooier luchtvaartuig bestaat dan de Chinook. Ook het soort missies dat gevlogen wordt met dit type helikopter sprak hem meer aan.

215



De loadmaster is verantwoordelijk voor de belading van de helikopter, die soms snel moet verlopen. Over en weer wordt veel gevlogen voor coalitiepartners, in dit geval Britse militairen met enkele embedded journalisten. Foto vliegbasis Gilze-Rijen

Een Chinook vlieger is een teamspeler: hij heeft immers vier of vijf bemanningsleden aan boord, en de verantwoordelijkheid over passagiers. Initieel worden leerling-vliegers van de luchtmacht opgeleid tot jachtvlieger, maar tijdens de opleiding kan de leerling een andere voorkeur ontwikkelen, zoals Jeroen, of kunnen instructeurs op basis van hun bevindingen anders besluiten. Het komt dus voor dat leerlingen niet de vervolgopleiding van hun eerste keus toebedeeld krijgen. Jeroen kreeg echter wat hij wilde: de opleiding tot Chinookvlieger in fort Rucker in de Verenigde Staten. Na de eerste solovlucht *fixed wing* op Woensdrecht was de eerste Chinookvlucht in de VS ook een mijlpaal: *Net een Cadillac zo smooth, maar er hangt wel 15.000 kilo in de lucht*. Chinookvliegers die terug komen naar Nederland gaan de zogenaamde conversie in: bekend raken met de Nederlandse cockpit die iets afwijkt van de Amerikaanse, wennen aan de procedures en vooral aan het vliegen in het drukke Nederlandse luchtruim. Na de conversie, die ongeveer een jaar duurde, volgde de MQT, de *Mission Qualification Training*. Deze training bestaat uit een aantal oefeningen waarin situaties worden nagebootst die vliegers tijdens operaties in Afghanistan veelvuldig tegenkomen. De MQT bestaat uit vier onderdelen, de *snow blaze*, de *hot blaze*, de *high blaze* en de *tac blaze*. Bij *snow blaze* en *hot blaze* wordt een landing beoefend waarbij de heli zichzelf het zicht ontnemt. De befaamde *brown out* komt het meeste voor, bij vrijwel elke landing buiten organieke vliegvelden in Afghanistan. De wind die de draaiende rotorbladen van de helikopter veroorzaken blazen een wolk van fijn stof op, die het zicht van de vlieger totaal wegneemt. De vlieger moet als het ware met zijn ogen dicht landen op een vooraf gespot punt. Snelheid, hoogte, windrichting, windkracht en het gewicht van de kist (vol beladen of niet) zijn factoren van invloed op hoe de vlieger deze manoeuvre gaat uitvoeren. Bij *snow blaze* gebeurt hetzelfde maar dan in sneeuwcondities. Vooral het vliegen met *goggles* (nachtzichtapparatuur) in een glooiend besneeuwd landschap is gecompliceerd. De procedure *high blaze* moet op grote hoogte beoefend worden. Hoog in de bergen moet een vlieger rekening houden met verraderlijke (val)winden die een landing ernstig kunnen bemoeilijken. *Tac blaze* (*tac* van *tactical*) is de procedure waarbij tactisch wordt gevlogen met *doorgunners*, en waarbij het omgaan met eigen beschermingsmiddelen en het reageren op vijandelijke dreigingen wordt beoefend. *Tac blaze* is de eindoefening voor de gehele bemanning. De oefening geldt als laatste station voordat de status van *combat readiness* is bereikt. Het komt in zeldzame gevallen overigens voor dat vliegers in dit stadium nog afgetest worden.



Een Nederlandse Chinook van ATF-14 tijdens een brown out landing in Afghanistan. Foto vliegbasis Gilze-Rijen

Combat ready betekent klaar voor uitzending. Jeroen was dat in april 2010. Hij werd vervroegd naar Afghanistan gestuurd als vervanger van een zieke collega. Zodoende voegde hij zich halverwege de rotatie ATF 14 in Afghanistan in bij zijn eenheid, 298 Squadron. Hij viel zogezegd met zijn neus in de boter: nog nooit had het squadron bij operaties zoveel weerstand gehad: *Ik heb in vijf weken Afghanistan een grotere verscheidenheid aan missies gevlogen dan de meeste ervaren vliegers in een paar jaar*, aldus Jeroen. Jeroens positie aan boord is die van co-piloot. Een oudere collega vlieger is de gezagvoerder. De taakverdeling kan per vlucht wisselen. Het kan zijn dat de gezagvoerder zelf vliegt, dan is hij de *pilot flying*, maar het kan ook zijn dat in gecompliceerde situaties de gezagvoerder de navigatie en communicatie doet, dan wordt de tweede vlieger de *pilot flying*.



High blaze: opereren in bergachtig gebied, hier in Frosinone, Italië. Foto Audio Visuele Dienst Defensie (AVDD)

Onvoorspelbaarheid is onze sleutel tot succes

In Afghanistan wordt de Chinook behalve voor logistieke doeleinden, het vervoer van vracht en personeel, ook ingezet voor missies in het 'hoogste geweldsspectrum'. Meestal betreft dit het afzetten en oppikken van Special Forces eenheden in vijandig gebied. Met name het oppikken van SF eenheden was riskant. Uit opgevangen radioverkeer was bekend dat de Taliban soms wist wanneer de heli's onderweg waren naar een *landing zone* om bijvoorbeeld eenheden van het KCT op te pikken. Het verrassingseffect was dan gedeeltelijk weg waardoor de vliegers extra rekening moesten houden met beschietingen. Weliswaar heeft de Taliban geen geavanceerd luchtdoelgeschut, maar een Chinook is in de landing een groot en traag object.⁵ Jeroen is tijdens het uitvliegen van één van de *landing sites* beschoten door een RPG (*Rocket Propelled Grenade*) die de heli net miste. Ook is hij beschoten met klein kaliberwapens zoals Kalashnikovs. De in de *tac blaze* beoefende procedures kwamen op deze momenten van pas.



Bij gevaarlijke missies worden de Chinooks op hun beurt beschermd door vliegtuigen of helikopters.

Foto: Audio Visuele Dienst Defensie (AVDD)

Ook de Taliban is bekend met de geweldsinstructie van de vliegers. Schieten mag alleen uit zelfverdediging. Dit betekent dat de wapens doorgaans laat tevoorschijn komen op de grond. Jeroen beschrijft de asymmetrische oorlogvoering uit het perspectief van de helivlieger: *De hele grap van de Taliban is dat ze op een gegeven moment weten dat wij eraan komen, maar ze weten ook dat als zij daar staan zonder wapen - als burger - , wij niks mogen doen [...] Dus die gasten gaan gewoon rondom zo'n landingsplaats zitten in huisjes of greppels en ze wachten tot de laatste seconde tot wij daar vertraagd en laag aankomen voor onze brown out landing en dan begint het feestje: dan zijn wij de schietschijf. Op het moment dat wij weer take off gaan komen ze uit alle huizen letterlijk aanrennen en van alle kanten gaan ze op ons knallen. Al met al heeft Jeroen ongeveer 40 vliegreizen gemaakt in Afghanistan. Hij heeft samen met zijn bemanning het gevechtsinsigne gekregen, dat sinds een paar jaar wordt uitgereikt aan militairen die daadwerkelijk vuurcontact hebben gehad. Een primeur, want het is de eerste keer dat een Chinook bemanning deze eer te beurt viel.*



In de actie waarbij aan de bemanning het gevechtsinsigne is toegekend speelde de boordschutter een belangrijke rol. Hij zag als eerste de RPG en reageerde direct door met zijn mitrailleur MAG te vuren in de richting waar de raket vandaan kwam. Foto: Audio Visuele Dienst Defensie (AVDD)



In 2005 zijn twee Chinook helikopters van de luchtmacht tijdens operaties in Afghanistan verongelukt, gelukkig zonder dat er dodelijke slachtoffers bij zijn gevallen.⁶ Eén ongeval betrof een herbevoorrading van een aantal Nederlandse commando's in het veld waarbij de heli nachts in een brown out situatie terechtkwam en is verongelukt. Het andere ongeval vond plaats hoog in de bergen. De Chinook had te weinig vermogen om over een bergrug te komen en is gecrasht. Bij deze crash zijn menselijke fouten in combinatie met een softwarefout de oorzaak geweest van het ongeval. Foto Koninklijke Luchtmacht

222





De outfit van Jeroen

beschreven per pagina, van links naar rechts, van boven naar beneden⁷

224

Op de linkerpagina allereerst zijn *desert* vliegeroverall. Normaal gesproken draagt een vlieger brandwerend ondergoed, optioneel een brandwerend coltruitje en een dito vliegeroverall. Jeroen heeft zowel de vliegeroverall als het truitje in Afghanistan niet gedragen. Dat heeft twee redenen, de overall is vooral in de zomer bij hoge temperaturen uiterst oncomfortabel. Een tweede reden is dat een vlieger probeert zo min mogelijk herkenbaar te zijn als *aircrew*. Dat is van belang bij een mogelijke crash en gevangenneming. Vliegers gelden als de 'hoofdprijs'. Geen squadronemblem, geen rangonderscheidingstekens, alleen een *dogtag* met naam en registratienummer, maar daaraan is de functie niet af te lezen.

Op de overall ligt zijn zonnebril, een Ray Ban RB3146 in matzwart, gekocht in de VS tijdens zijn vliegeropleiding. Naast de overall zijn standaard veldpet in *woodland*. Daaronder zijn *shemagh*, die hij op de basis droeg als jaal tegen het fijne stof. Ook de jas werd door Jeroen alleen op de basis gedragen. Het is een standaard *desertcamo* jas waarop Jeroen soms zijn rangonderscheidingstekens van eerste luitenant KLu en het tactische *desert*embleem van het Defensie Helikoptercommando (DHC) droeg. Naast het jasje liggen op de overall het algemene groene ISAF mouwembleem, een ATF 14 (*Air Task Force 14*) *patch* en een vierkant ISAF-KLu borstembleempje uitgevoerd in *desertcamo* met eveneens het rotatienummer, ATF-14. Deze emblemen zijn ongedragen.

Op de rechterpagina bovenaan zijn Gentex vliegerhelm HGU-56/P, een standaardhelm voor Chinookvliegers gemaakt van *graphite* en nylonweefsel. De helm heeft twee vizieren, een transparante en een donkere. De transparante dient ter bescherming bij een mogelijke vogelaanvaring, de donkere dient als zonnebril. De helm is voorzien van een *Communication Ear Plug* (CEP) kit, bestaande uit twee oorpluggen voorzien van kleine speakertjes. In combinatie met de gehoorsbescherming van de helm wordt omgevingslawaai zoveel mogelijk gereduceerd, terwijl spraakcommunicatie optimaal mogelijk blijft. Verder heeft de helm een microfoon met *liplight*, een klein lampje dat met de lip bediend wordt, bijvoorbeeld voor kaartlezen. In Afghanistan gingen de batterijen eruit, de kans zou te groot zijn hierdoor 's nachts eventueel zichtbaar te zijn. Het Ford *Mustang* embleempje draagt Jeroen achter op zijn helm en illustreert dat dit een persoonlijk uitrustingsstuk is.

Op de helm *Night Vision Goggles* (NVG) AN/AVS-6, een opklapbare restlichtversterker van het merk ITT (replica) gevoed door een batterij, voor visuele waarneming bij vliegen in de duisternis.

Voor ieder optiekhuis kan een ring worden gedraaid, doorgaans aan de kant waar de vlieger zit. Op de ring een *Optical Display Assembly* die door een draad verbonden is met de heli. Op dit display kan de vlieger, net als bij een *Head-up*

Display, zes pagina's aan vluchtgegevens oproepen die normaal gesproken in de cockpit zichtbaar zijn. Dit geeft de vlieger de vrijheid om om zich heen te kunnen kijken zonder deze gegevens te moeten missen.

Bruin T-shirt met vochtverdampende werking. Over het T-shirt een Survivalvest modulair Mk5.NL in *desertcamo*. Modulair wil zeggen dat het vest als kapstok fungeert om er naar behoefte zaken aan te hangen. De indeling staat gedeeltelijk vast, deels kan de vlieger het vest zelf indelen. Het vest heeft vier functies: 1. het bevat de nooduitrusting van de vlieger, 2. het dient ter bescherming van vitale delen (door middel van de kogelwerende plaat), 3. het heeft een vlamwerende werking en 4. het dient tevens als *extraction harness*: door bevestiging van het vest met de beenriemen in combinatie met een *carabiner* met *sling*, kan de vlieger in noodsituaties aan het vest worden opgetakeld. Het vest op de foto is uitgevoerd in *desertcamo*. Deze vesten zijn alleen gebruikt in Afghanistan, daarom is het zwemvest verwijderd. Het zwemvest zou normaal gesproken als een kraag om de nek zijn gedragen. De tasjes op het vest worden beschreven met de klok mee:

Linksboven een klein tasje (rechtsboven voor de vlieger) bevat de *carabiner* met *sling* als onderdeel van het *extraction harness*. Hierbij is ook een doosje met camouflageverf voor het gezicht opgeborgen, standaard in twee kleuren groen. Aan de andere kant droeg Jeroen een speciaal tasje met zijn Garmin 12XL GPS (*Global Positioning System*) apparaat, die plaats, hoogte, snelheid en richting aangeeft. Deze apparaatjes zijn in vergelijking met de huidige satellietnavigatie-apparatuur betrekkelijk eenvoudig, maar de plaatsbepaling is wel zeer nauwkeurig.

Op het tasje daaronder, van links naar rechts: kleine seinspiegel waarmee gerichte lichtsignalen kunnen worden afgegeven, mits de zon schijnt; een seinfluit; een kompas (de zwakte van geavanceerde navigatieapparaten is dat ze alleen iets doen met werkende batterijen en deze doet het altijd); *Distress Marker Strobe Light* MS-2000 M/SDU-39N (ACR Electronics) en een flitslampje om locatie mee aan te geven. Met behulp van een filtertje kan ook infrarood licht worden afgegeven. Verder in dit tasje, niet zichtbaar in beeld, een busje met *waterproof* lucifers.

Op een tas lager ligt een individuele waterdesinfecteerset. Met het pompje kunnen kleine hoeveelheden water gezuiverd worden tot drinkwater. Op het slangetje ligt een standaard defensie zakmes. Rechts ernaast een stift met seinpatroon, 16 mm. In de zak bevindt zich nog een kunststof houder met acht rode seinpatronen. De houder is een wapen en valt onder de wapenwet. Ernaast in een tasje voor een patroonmagazijn 9mm Glock een 'powerbar', een voedzame energiereep.

In de grote tas aan de linkerkant onderop een reflecterende isolatiedeken. Deze deken is gemaakt van aluminium en is voorzien van een witmetalen- en een geelmetalen zijde. Zilver aan de buitenzijde reflecteert de warmte van de zon,

zilver naar binnen gekeerd houdt warmte vast (bijvoorbeeld 's nachts). Een handige extra toepassing is voor *evasion* doeleinden, een gestrande vlieger kan zijn positie op de grond hiermee duidelijk kenbaar maken. Door de deken enigszins te kreuken reflecteert deze in ruime mate (zon) licht.

Op de deken een aluminium blikje met de EHBO-uitrusting. De inhoud kan variëren maar bevat in ieder geval medicijnen, verbandmiddelen en een kleine hoeveelheid drinkwater (voor inname van medicijnen). Verder een kleine huisapotheek met enkele artikelen die onder de Opiumwet vallen (pijnstillers, stimuleringsmiddelen). Op het blikje ligt een standaard noodverband.

De links ernaast staande tas met General Dynamics Noodradio PRC-112/G kan op standaard noodfrequenties uitzenden maar ook per satelliet. De communicatie is crypto beveiligd. Het is ook een GPS apparaat. De radio fungeert daarmee ook als baken: wanneer een vlieger is gestrand en een CSAR (*Combat Search and Rescue*) operatie wordt uitgevoerd, zendt de radio automatisch een signaal uit naar het rescue team. Verder droeg Jeroen in deze tas een *breaklight* met houder (hier niet zichtbaar), voor het afgeven van lichtsignalen.

De tas erboven is bedoeld voor patroonmagazijnen Diemaco, maar was bij Jeroen leeg.

Links naast het vest de houder voor de kogelwerende kevlarplaat, die met klittenband aan de binnen-voorzijde van het vest bevestigd wordt.

Reguliere broek van zijn gevechtstenu in *desertcamo*, voorzien van een standaard groene broekriem. Op de broekzak links een pakje Sportlife kauwgom, een setje eenvoudige oordopjes en een zaklampje van eigen aankoop dat Jeroen gebruikte voor de *walk-around* inspectie. Voor iedere vlucht wordt de Chinook op diverse punten gecontroleerd. Na de technische dienst, die een *Post Maintenance Daily* controle uitvoert en de *loadmasters*, die een *preflight* check doen, loopt als laatste de vlieger zijn toestel na op vaste controlepunten. Aan de broekriem is een rechterbeenholster in *woodlandcamo* bevestigd voor het pistool 9mm Glock 17. Het holster biedt ook plaats aan een extra patroonmagazijn. Het was in Afghanistan een gewoonte onder de vliegers om op de bovenste patroon in het magazijn (Glock en Diemaco) hun trigram te schrijven (drie letters tellende naamcode). Dit om er zeker van te zijn dat alle patronen er nog in zaten.

Ernaast één van zijn vliegerhandschoenen GS/FRP-2, gemaakt van brandwerend Nomex met leer, in *desertuitvoering*. Aan de wijsvinger een *fingerlight*, een klein lampje voor het kaartlezen, in plaats van het *liplight* wat in Afghanistan niet mocht worden gebruikt. Deze is NVG *compatible*, dat wil zeggen het verstoort de werking van de restlichtversterker niet. In de hand een navigatiekaart van Tarin Kowt en omgeving. Kaarten worden per missie voorbereid en in de computer voorzien van relevante gegevens en daarna uitgeprint. Hierdoor heeft de vlieger altijd de beschikking over de meest actuele gegevens. Tijdens de vlucht komen in aanvulling hierop de laatste updates binnen van bijvoorbeeld een AWACS.⁸

In de rechterbeenzak, die deels schuil gaat onder het holster, droeg Jeroen zijn *Bloodchit*mapje, aan de achterzijde bekleed met fluoriderend oranje stof zodat het kan fungeren als *flashcard*. Dit mapje bevat een *Bloodchit* document met daarin in schrift en fonetisch en bovendien in zowel Engels als Farsi het verzoek deze vlieger te helpen eigen troepen te bereiken. Helpers kunnen beloond worden met een soort 'ontvangstbewijsje' dat de vlieger van het document kan afscheuren, en dat recht geeft op een bepaald geldbedrag. Verder in het mapje: een zijden ontsnappingskaart met informatie over gebied, bevolking, eetbare planten enzovoort; een militaire taalkaart in het Dari met vermelding van plaatselijke gebruiken die in acht genomen moeten worden; een *Visual Language Translator for IED Detection* met uiteenlopende plaatjes om aan te wijzen, aangevuld met enkele vragen en zinnestukjes in het Dari en het Pashtun, plus een extra *evasion* item.⁹ Op het onderbeen een standaard zakje voor noodverband.

Dit type *desertboot* van Meindl is door defensie speciaal aangeschaft voor Afghanistan. De Falke *walkie* sokken zijn verstevigd op de meest slijtgevoelige plekken, bedoeld voor intensief gebruik. De broek werd los over de schoenen gedragen voor extra ventilatie.

Links naast de broek ligt zijn navigatietas met een trigram,¹⁰ dat kaarten, *mission* checklist, voedsel, flesje water enzovoort bevat. Op de tas ligt zijn Chinook *checklist* voorzien van een trigram, met daarin standaard procedures en *emergencies*.

Op de broekzak rechts zijn *dogtags*, van het Amerikaanse type en daterend uit de periode van zijn vliegeropleiding in de VS. In de beenzak daaronder droeg Jeroen naast energierepen zoals de PowerBar *Protein plus* en Snickers *Marathon Energy plus* ook zakjes in water oplosbare Sport-Energy.

Boven zijn linkerhandschoen ligt zijn TIMEX *Digital Sport Chronograp Indiglo Watch T75961*, gekocht bij de Amerikaanse PX-store te Kandahar. Deze heeft allerlei interessante functies maar Jeroen had hem alleen gekocht om de tijd bij zich te dragen. Normaal gesproken draagt hij geen horloge, maar maakt als lid van de *next-generation* gebruik van de tijdsaanduiding op zijn mobiel, die niet werkte in Afghanistan.

Op zijn linkerbeen droeg Jeroen een Hangar *trifold kneeboard*. Dit 'mobiele bureautje' is eigen aankoop en behoort niet tot de standaard uitrusting. Bevat naast een blocnote en schrijfgerei normaal gesproken ook missie gerelateerde informatie en het militair vliegbrevet van Jeroen.

Naast de broek een 5.56mm Diemaco C8 (karabijn), voorzien van standaard geweerriem en twee aan elkaar getapete kunststof patroonmagazijnen. Deze wapens hebben de vliegers onder direct bereik, in een rek tussen hun vliegerstoelen. Achter in de cabine, links voorin boven de *doorgunner*, bevonden zich naast *desert* scherfvesten en helmen de *grabbags* van de vliegers (niet op de foto), kleine 12-uurs gevechtstasjes. Deze *Bugout Bag Backpacks* van het merk Sandpiper of California zijn speciaal voor het optreden van de transporthe-

likopters in Afghanistan aangeschaft bij de Amerikaanse PX-store te Kandahar, voor alle bemanningsleden. Omdat ze er direct achttien nodig hadden werd de hele voorraad opgekocht, zwart en *Coyote Brown* door elkaar.

De insteek van deze aanschaf was om in geval van vuurcontact het toestel direct te kunnen verlaten in gevechtssuitrusting, met de meest elementaire zaken op de man om het tot 12 uur lang zelfstandig vol te kunnen houden. Voor de vliegers bestond de inhoud uit drie liter Seven OceanS *Emergency drinking water*, extra munitie voor zowel de eigen karabijn als voor een mitrailleur MAG (van *gunner/loadmaster*), reservebatterijen voor de noodradio, eerste hulp middelen zoals snelverbanden en een tourniquet, een standaard stofbril en rookgranaten in twee kleuren.

Met de *grabbags* is gekozen voor een nieuwe optie, normaal gesproken bevonden alle *survival* zaken van de zes bemanningsleden zich in zes standaard *survival* rugzakken. Volgeladen wogen deze grote rugzakken wel achttien kilo! Van deze *woodland* rugzakken bevonden zich er in Afghanistan drie aan boord (elk voor 2 man) en bevatten minder primaire *survival* items plus slaapzakken, aangepaste kledingelementen, zonnebrandmiddel en voeding.

Noten

- 1 De auteurs zijn luitenant Jeroen voor de schenking en de persoonlijke informatie bij het verhaal, en de heer B. van Rhijn, vrijwilliger van het Militaire Luchtvaartmuseum, erkentelijk voor hun medewerking aan de totstandkoming van dit artikel. De inhoud is en blijft echter geheel ter verantwoording van de auteurs. De naam Jeroen is om privacy redenen gefingeerd.
- 2 In het Nationaal Militair Museum participeren tevens het Marinemuseum, het Mariniersmuseum en het Marechausseemuseum. Legermuseum en Militaire Luchtvaartmuseum zullen gezamenlijk een nieuwe hoofdvestiging op de voormalige vliegbasis Soesterberg betrekken.
- 3 De toestellen hebben de registraties D-661 t/m D-667 - dit zijn gemodificeerde Canadese CH-47C helikopters - en D-101 t/m D-106 - dit zijn nieuwe CH-47D helikopters. De D-104 en D-105 zijn in Afghanistan verloren gegaan.
- 4 Officieel 12 ton, maar in Afghanistan is dat minder als gevolg van de extra bepantsering en de extra brandstoftanks.
- 5 Eén kogel uit een Kalashnikov kan een helikopter uitschakelen, zoals in 2009 is gebeurd met een Cougar.
- 6 Bron: Brief van de Staatssecretaris van Defensie aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal Den Haag, 18 januari 2007. Nr. 30800X, nr. 55.
- 7 Bron: Pakwijze en configuratie van het Mk5 NL desert survival vest. Uitgave Defensie Materieel Organisatie pubnr. 063176.
- 8 Airborne Warning and Control System, doorgaans een Boeing E-3 Sentry die fungeert als intel-zenuwcentrum, herkenbaar aan de enorme radarschotel bovenop het toestel. De moderne aanduiding is Airborne Early Warning and Control (AEW&C).
- 9 In verband met Operational Security (OPSEC) niet nader omschreven.
- 10 Uit oogpunt van privacy hier aangepast.