

# TAKE-OFF

NR.88



nr.2 van 2013



Trip Engeland



Bezoek USS Bataan



Basisbezoek Le Luc&Hyères

# GRAS

GILZE-RIJEN AVIATION SOCIETY





# Bezoek USS Bataan

## Op bezoek bij de langste US Navy cruise sinds 1972

Op 23 maart 2011 vertrok de USS Bataan (LHD-5) ruim drie maanden eerder dan gepland uit Norfolk Naval Dockyard, Virginia, USA voor wat de langste cruise zou worden voor een US Navy schip sinds 1972. Doel van de trip was onder andere deelname aan operatie Odyssey Dawn, de codenaam voor de Amerikaanse deelname aan operaties in Libië om de opstandelingen in deze Noord-Afrikaanse staat te ondersteunen. Dit was ook de reden van het vooruitgeschoven vertrek. Na het afronden van deelname aan deze operatie stoomde de Bataan-groep verder op door het Suezkanaal naar de Arabische Zee. Vanaf daar zijn missies naar Afghanistan gevlogen. De Bataan heeft tijdens deze cruise verder nog deelgenomen aan de operatie Enduring Freedom en Operation Unified Protector.

## Indrukwekkend arsenaal vliegend materiaal

Aan boord van de Bataan bevonden zich 1.500 mannen en vrouwen van de US Navy en 1.800 mariniers. De Bataan maakt deel uit van een Amphibious Readiness Group (ARG). De twee andere schepen uit de Bataan Readiness Group zijn de USS Mesa Verde (LPD-19) met aan boord CH-53E's en USS Whidbey Island (LSD-41), een bevoorradingschip. Onder commando van VMM 263 is een indrukwekkend arsenaal vliegend materiaal aan boord van de Bataan aanwezig: MV-22B Osprey's, AV-8 Harrier II's, AH-1W Cobra's, UH-1N Huey's en MH-60S Knighthawks. Op 3 februari 2012 liep de Bataan de haven van Norfolk weer binnen om daarmee een 10½ maand durende cruise op zee te beëindigen. Tijdens deze cruise zijn 55.000 zeemijlen gevaren (dat is ruim 2½ maal rond de aarde) er werden er 5.305 vliegreuren gemaakt. Dit was de langste cruise sinds 1972, toen de USS Forrestal voor de kust van Vietnam lag.

## Op weg naar de Bataan

Op 12 januari 2012 bevond de Bataan zich op de terugweg naar Norfolk en was ik één van de gelukkigen om aan boord te gaan en een paar dagen mee te varen. Een jongensdroom die uitkomt! Om aan boord te komen

moesten we naar NAS Sigonella in Italië zien te komen. De duidelijkheid hierover liet lang op zich wachten, waardoor het boeken van de vlucht écht last minute werk werd. Ook het punt van terugkomst aan de vaste wal was niet geheel duidelijk. Na het nodige bellen en mailen kwam er steeds meer duidelijkheid en een paar dagen voor vertrek was het punt van vertrek en aankomst duidelijk. De genodigden moesten zich op 12 januari om 12:00 uur melden bij de poort van NAS Sigonella, Sicilië, Italië. We zouden op de 14e weer aan land komen in Hyères, Frankrijk. Op 11 januari ben ik vanaf Eindhoven naar Rome vertrokken en vandaar naar Catania op Sicilië. Na een overnachting, de volgende ochtend met een in de zon blakende Etna als achtergronddecor, op naar Sigonella. Voor de poort werd het reisgezelschap duidelijk: drie Nederlanders, een Engelsman, Fransman, Duitser en Amerikaan. Na door de lokale PR-functionaris naar de vertrekhal van NAS Sigonella te zijn gebracht, moesten we inchecken alsof we met een lijnvlucht zouden vertrekken. Verder zaten er ook nog vier man Italiaans grondpersoneel van Grottaglie/Taranto in de vertrekhal. Hoe we naar de Bataan zouden gaan was ons nog volkomen onduidelijk. Met een helikopter of met een Osprey? Rond 14.00 uur kwam er duidelijkheid: maar liefst drie Osprey's ploften neer op het beton en werden voor ons op het platform geparkeerd. De bemanningen van de Osprey's meldden zich bij ons en de mannen gingen daarna linea recta naar het restaurant om zich te goed te doen aan verse pizza's. Iets dat aan boord niet te krijgen is en als je dan toch in Italië bent, laat je zo'n kans niet schieten! Wij werden intussen geïnstrueerd hoe we ons moesten vastmaken in een stoel. Nadat de pizza's verorberd waren was er tijd om een praatje met de bemanning te maken en werd er afgesproken dat we tijdens de vlucht foto's van de Osprey's konden maken. Om 16:00 uur stegen we op voor een vlucht van ongeveer een uur in oostelijke richting. Al tijdens de start waren we in de gelegenheid om foto's van de twee Osprey's te maken die achter ons opstegen. Via de loadmaster konden we instructies geven hoe we het

wilden hebben. Gelukkig hoefden we niet door een klein raampje te fotograferen: met twee man tegelijk op de open laadklep liggend konden we de Osprey's voor de Etna vereeuwigen.

### **Drijvend hospitaal**

Na een uur vliegen bereikten we de Bataan. De zon was al aardig aan het zakken. We werden ieder persoonlijk naar binnengeleid. Daar werden we door Captain Cerezo namens Kapitein Erik M. Ross welkom geheten om de operaties van dichtbij mee te maken. We kregen instructies over de "man overboard procedure" en werden aan onze begeleiders voorgesteld. Daarna op naar onze 'hotelkamer': we kregen een slaapplaats in de ziekenzaal. Buiten het feit dat de USS Bataan een amphibious assault ship is, heeft het ook de eer om -buiten de echte hospitaalschepen- het grootste hospitaal schip van de US Navy te zijn. Onder het vliegdek bevinden zich ruimtes waar een ziekenhuis uit een middelgrote stad jaloers op zou zijn: er kunnen drie operatiekamers en een intensive care afdeling operationeel gemaakt worden. Er is een uitslaapkamer, verpleegafdeling, laboratorium en een opslagruimte voor bloed ten behoeve van onder andere bloedtransfusies. Chirurgen en anesthesisten zijn niet aan boord maar worden naar behoefte ingevlogen. Verder is

er ook nog een tandartsruimte aan boord. Toen wij aan boord kwamen was de hele ziekenboeg leeg: ruimte genoeg om een lekkere slaapplek uit te zoeken.

### **Spierballen tonen**

Of je dan ook goed slaapt is nog maar de vraag. Door de constante herrie en gestamp van het schip, sliep ik -hoewel je van deining niets merkt- toch erg slecht. Maar het kan ook door de opwinding zijn gekomen; wat gaan we morgen zien en zou het mee zitten met het weer? Om 6:00 uur uit de veren en na een stevig ontbijt stonden we om 07:12 uur op het dek. We hadden gevraagd om tijdens zonsopkomst foto's te mogen maken. We kregen alle medewerking en konden alles fotograferen. Op het dek was het steenkoud; de Middellandse Zee-temperaturen die ik vanuit de schoolboekjes en reisfolders kende waren hier ver te zoeken. Gelukkig was het wel zonnig. Tot onze verbazing zagen we ook de Etna weer. We voeren door de straat van Messina tussen Sicilië en het Italiaanse vasteland door naar het noorden. Deze is zo smal dat de kapitein had besloten om toch even een AV-8 zo neer te laten zetten dat deze goed vanaf het land te zien was. Als je spierballen hebt, moet je niet schromen om ze ook te laten zien! Helaas werd de ochtendmissie gecancelled omdat er van de Italiaanse verkeersleiding geen toestemming





voor kwam. De reden hiervan is ons nooit duidelijk geworden. Dit gaf ons wel de gelegenheid om de kisten op het dek nog eens goed te fotograferen met beter licht en op een gegeven moment ook met een zeer fotogenieke achtergrond: de vulkaan Stromboli.

### Platen & praten

Om 15:00 uur begonnen de vliegactiviteiten alsnog. Als eerste koos de MH-60S het luchtruim, daarna twee Osprey's, een AH-1 en een UH-1. In drie Harriers zaten inmiddels piloten en zij vertrokken als laatste. De AH-1 en UH-1 oefenden approaches en kwamen wel tien keer voor onze neus op het dek terecht om weer op te stijgen. De Harriers kwamen na ongeveer een uurtje weer terug. In de tussentijd was er ook nog een bezoeker geland: een Italiaanse AV-8B, de 07. Deze Harrier moest voor groot onderhoud de plas over en dan is meeliften met de Bataan een goedkope optie! Dit verklaarde ook de aanwezigheid van het Italiaanse grondpersoneel. We konden het taxiën, opstijgen en landen allemaal prima fotograferen. Ik had positie gekozen op "vultures row": een plek wat hoger op het dek met een mooi overzicht op de dek-activiteiten. Na zonsondergang was het om circa 18:00 uur gedaan op het dek en zochten we de warmte van de eetzaal op. 's Avonds was er een persbijeenkomst met een piloot van ieder type dat aan boord van de Bataan staat. Een Harrierpiloot vertelde dat er van de Harriers twee types aan boord zijn: AV-8+ met een radarneus en de AV-8B Night Attack (NA) met een televisiecamera in de neus. De AV-8B (NA)'s worden in de toekomst aangepast: de televisiecamera gaat eruit en er komt een radar voor in de plaats. Na deze modificatie weegt de Harrier 500 kg meer! De volgende ochtend stonden we weer vroeg op; we zouden om 07:00 uur vertrekken. Op het Franse Hyères moest om 09:00 uur een Franse delegatie officieren worden opgepikt. Aan hen zouden de kunsten van de Osprey



vertoond worden omdat de Franse defensie interesse heeft in dit type. Wij bleven voldaan achter op de Franse vaste bodem.

### Onvergetelijke ervaring

Voor mij was dit bezoek aan de Bataan een onvergetelijke ervaring. Fascinerend om te zien hoe de US Navy en US Marines opereren. Het vakmanschap en de toewijding zijn geweldig. De bemanning maakte na negen maanden nog steeds een energieke indruk. Natuurlijk werd er naar huis verlangd (tijdens de cruise zijn er bij het thuisfront 111 baby's geboren!) maar de operaties verliepen alsof de bemanning gisteren vertrokken was. Vóór de oversteek van de Atlantische oceaan stond voor de bemanning nog een bezoek aan Malaga en Lissabon op het programma.

### De Bataan

De Bataan is meer dan alleen een vliegdek-schip. Het vaartuig behoort tot de Wasp klasse en is een amphibious assault ship. Aan boord zijn twee Landing Craft Utilities (LCU's). Met deze landingsvaartuigen worden mariniers, wanneer vervoer met Osprey's geen optie is, aan land gezet. Bovendien kunnen er voertuigen mee in deze landingsvaartuigen. De LCU's varen aan de achterkant van de Bataan in en uit. De Bataan heeft ook de functie van hospitaalschip, compleet met operatiekamers, intensive care en een onderzoekslaboratorium. Het vaartuig is ingezet na de aardbeving op Haïti (2010) en nadat orkaan Katrina in New Orleans verwoestend had huis gehouden (2007). Na de hospitaalschepen van de US Navy biedt de Bataan de grootste capaciteit aan ziekenhuisbedden.

### Gegevens

Naam: USS Bataan, genoemd naar een schiereiland van de Filippijnen vanwege de Amerikaanse betrokkenheid in de Tweede Wereldoorlog bij de bevrijding van dit schiereiland  
In dienst: 1996  
Thuishaven: Norfolk, Virginia  
Motto: Courage, Commitment, Honor  
Bijnamen: "Big 5" en "Dirty Nickel"  
Waterverplaatsing: 41,006 ton  
Lengte: 257 meter  
Voortstuwing: Twee Geared Steam turbines, goed voor 70.000 pk  
Maximum snelheid: 37 km/u

**Tekst en foto's: Henk de Ridder**



AH-1W



AV-8B+(R)