

Opgeleid om smerig te vechten?

VFA-151 Vigilantes

Wie kent niet de adembenemende films van U.S. Navy-gevechtspiloten die vanaf hun vliegdekschepen spectaculaire korte starts maken en hun vliegtuig op het deinende dek 'crashen' na een missie. We kunnen maar niet genoeg krijgen van films als Top Gun en documentaires op Discovery Channel. Maar wat gebeurt er als de show voorbij is en het vliegdekschip na een cruise terugkeert naar haar thuishaven? Leggen de piloten dan hun benen op tafel totdat de volgende cruise begint? Of nemen ze de ervaringen uit zo'n cruise mee in hun training om nog beter te presteren tijdens de volgende tour? Om antwoorden op onze vragen te vinden togen we naar Naval Air Station Lemoore in Californië, één van de drie U.S. Navy Master Jet Bases, waar de marinevliegers alle essentiële onderdelen van hun missies op zee - inclusief deklandingen - kunnen trainen. Dit verhaal gaat over één van de squadrons op NAS Lemoore:

Strike Fighter Squadron One Five One "Vigilantes".

NAS Lemoore

Voordat we dieper ingaan op VFA-151 schetsen we een beeld van de thuisbasis van de Vigilantes. Naval Air Station Lemoore is de nieuwste, grootste en enige aan de Westkust gesitueerde Master Jet Base van de U.S. Navy. Strike Fighter Wing Pacific is hier gehuisvest, samen met de bijbehorende squadrons. NAS Lemoore herbergt vijf Carrier Air Wings, waarvan er één opereert vanaf NAF Atsugi, Japan. De cijfers van Lemoore zijn indrukwekkend. Er zijn ongeveer 175 (Super) Hornets permanent gestationeerd, verdeeld over 16 F/A-18 squadrons. Vier andere squadrons zijn gestationeerd op NAF Atsugi. Met meer dan 200.000 vliegbewegingen per jaar is NAS Lemoore het drukste vliegveld van de Amerikaanse marine. Het veld is de thuisbasis voor 6.100



militairen en hun 4.100 gezinsleden, 1.500 ambtenaren van het Ministerie van Defensie, burgers en leveranciers. Bovendien levert de basis diensten aan meer dan 8.100 veteranen en hun families. NAS Lemoore voorziet voor 1.640 gezinnen en 2.000 vrijgezelle militairen de huisvesting. Vanwege de bijna 12.000 medewerkers die werken of wonen op de basis, wordt NAS Lemoore beschouwd als de vierde grootste 'stad' in Kings County, Californië.

'Havencomplex'

NAS Lemoore ligt zo'n 240 kilometer ten noordwesten van Los Angeles, in het hart van de Californische San

F-4S 153835 NF-200 VF-151 met een multi gekleurde CAG staart, met alle squadron kleuren van de CVW-5 NF squadrons. [Coll. MDT]





Een F-18F 165677/NJ-100 van het trainingssquadron VFA-122 in 'Digi-cam' kleuren, aangebracht ter gelegenheid van 100 jaar U.S. Navy vliegtuigen. [Recce reports]



De F/A-18F 166950/NE-300 van VFA-86 Sidewinders. Gelukkig heeft lang niet elk squadron de beschikking over sunsheds. [Recce reports]



De F/A-18F 168897/NE-00 van VFA-137 in CAG kleuren. [Recce reports]



F/A-18C 164716 een CAG kist in VFA-151 kleuren. Normaal heeft de CAG (CVW Carrier air wing commander) kist alle squadron kleuren van de CVW squadrons. [Coll. MDT]

Joaquin Valle. De basis beslaat bijna 12.000 hectare, 4.000 daarvan vallen onder een agrarisch leasecontract en is daarmee meteen het grootste agrarische leaseprogramma van de Marine. Wanneer je NAS Lemoore oprijdt over Reeves Boulevard, dan rijd je rechtstreeks naar het hart van deze US Navy basis. Aan beide zijden van de weg, die dwars over de basis loopt, zie je platformen met overkappingen tegen de zon waaronder F/A-18's staan, enorme hangars en squadrongebouwen. Ook is aan beide zijden van de weg een startbaan te vinden. In zekere zin lijkt het complex op een gigantisch havencomplex met vliegtuigen in plaats van schepen. Ons doel op Lemoore is dus Strike Fighter Squadron One Five One 'Vigilantes'. De huisvesting van het squadron ligt helemaal links achteraan op Reeves Blvd. Op weg naar het squadron ben je letterlijk omringd door Hornets.

De geschiedenis van VFA-151

VFA-151 is oorspronkelijk opgericht als Fighter Squadron (VF-23) in augustus 1945 op NAS Oceana, Virginia. Op dat moment vloog de eenheid met de F4U-5 Corsair en F6F-5P Hellcat. In februari 1959 werd het squadron omgedoopt in One Hundred Fifty One (VF-151) en op 1 juni 1986 kreeg het squadron de huidige aanduiding, VFA-151. Door de jaren heen vloog het squadron met een grote verscheidenheid aan vliegtuigen, waaronder de F9F-2 Panther, F2H-3 Banshee, F4D-1 Skyray, F3H-2 Demon, vier Phantom II versies (de F-4B, F-4N, F-4J en tenslotte de F-4S). In 1986 verliet het squadron tijdelijk thuisbasis NAF Atsugi, Japan, om op NAS Lemoore over te stappen op de F/A-18A Hornet. Na de transitie keerden de Vigilantes in november van dat jaar weer terug naar het land van de rijzende zon. Samen met VF-161 het andere CVW-5 fighter squadron ontvingen beide squadrons niet de Tomcat. Dit omdat de de USS Midway te klein was

voor F-14 operaties. Vanwege de reorganisatie van CVW-5, staartcode NF, het commando waaronder het squadron op dat moment viel, verhuisden de Vigilantes in 1991 van Japan naar NAS Lemoore. De staartcode werd NM, een code die tijdelijk werd toegevoegd aan 'wingloze' squadrons. De Vigilantes kwamen onder bevel van CVW-2 met staartcode NE en werden in 1993 uitgerust met de F/A-18C. In 2013 ontvangt het squadron gloednieuwe F/A-18E Super Hornets. De staartcode van de Vigilantes is nu 'NG' en hun call sign is 'Ugly'.

Per 1 juni 2013 valt VFA-151 onder CVW-9 dat gebruik maakt van vliegdekschip USS John C. Stennis (CVN-74). VFA-151 vloog in haar historie van het dek van verschillende carriers. Op de lijst van cruises staan de USS Boxer (CV-21), USS Princeton (CV-37), USS Essex (CV-9), USS Yorktown (CV-10), USS Hancock (CV-19), USS Coral Sea (CV-43), USS Constellation (CV-64), USS Midway (CV-41), USS Independence (CV-62) en USS Abraham Lincoln (CVN-72).

De Vigilantes hebben een zeer rijke geschiedenis en werden ingezet bij vele brandhaarden over de hele wereld. Het squadron nam deel aan de Koreaanse Oorlog met drie combat cruises en verleende luchtsteun bij de herovering van de vliegvelden Seoul en Kimpo. Van 1965-1973 waren de Vigilantes betrokken bij de oorlog in Vietnam. De Vigilantes werden zeven maal uitgezonden op daadwerkelijke 'combat deployments' en spendeerden ruim 927 dagen in het hun toegewezen operatiegebied. Dat is meer dan elk ander op een carrier gestationeerd squadron. Met 331 dagen op de USS Coral Sea was het squadron onderdeel van het langste deployment tijdens de oorlog in Vietnam. Gedurende een cruise met de USS Midway bleef VF-151 met 208 dagen de langste tijd in het operatiegebied in de Golf

van Tonkin voor de kust van Vietnam. Een carrier bleef normaal voor 30 tot 35 dagen in het toegewezen operatiegebied, afgewisseld met een 'rust en ontspanningsverlof' van 6 tot 8 dagen. Na zes periodes in het operatiegebied voer de carrier gewoonlijk terug naar de thuisbasis in de Verenigde Staten, waarmee een tour ongeveer 10½ maand duurde.

Van 1973 tot 1991 zijn de Vigilantes bijna continu op uitzending geweest. In die periode was het squadron betrokken bij vele historische momenten, zoals de evacuatie van Zuid-Vietnam en de crisis rond de Amerikaanse gijzelaars in Iran. De eenheid beschermde tankers uit Koeweit tegen Iraanse aanslagen in 1987 en 1988 tijdens de Earnest Will operaties en het was de eerste eenheid die reageerde op het neerschieten door de Russen van de Koreaanse Boeing 747 'KAL007' tijdens diens vlucht van New York naar Seoul in 1983. In 1988 waren de Vigilantes weer in Seoul, Korea, tijdens de Olympische Spelen. In 1990 ging VFA-151 naar de Golf regio ter ondersteuning van Operatie Desert Shield. Het squadron nam deel aan de eerste luchtaanvallen tijdens Operatie Desert Storm op 17 januari 1991. De Vigilantes speelden ook verder een belangrijke rol tijdens Desert Storm. In totaal gooide de eenheid meer dan 817.000 pond munitie op doelen in Koeweit, Irak en de noordelijke Perzische Golf.

In augustus 1991 maakten VFA-151 en CVW-5 hun laatste reis met de USS Midway omdat de operationele levensduur van de carrier ten einde was. De USS Midway werd omgebouwd tot een drijvend museum dat elk jaar veel toeristen trekt naar San Diego. Bezoekers krijgen een goede indruk hoe het leven op een vliegdekschip aanvoelt. De USS Midway werd uit dienst genomen in San Diego met een fly-by van de Vigilantes. In de jaren negentig nam het squadron deel aan de handhaving van de 'no-fly'



F-4J 157272 NF-215 VF-151, in de landing op NAF Atsugi 31 mei 1978. Het squadron vloog met de J in 1977-1980. [Foto coll. MDT]



F-4N 151016 NF-216 VF-151, de F-4N was een MLU van de F-4B. [NAF Atsugi, november 1976, Foto coll. MDT]



F-4S 153843 NF-207 VF-151, VFA-151 vloog met de F-4S van 1982-1985. Het schema was meer bescheiden, maar gelukkig nog niet low-viz. [Foto coll. MDT]



Een ouderwetse wasbeurt, compleet met bezems, emmers en een tuinslang.

zones boven Irak. Van oktober 2010 tot maart 2011 en van december 2011 tot augustus 2012 ondersteunde het squadron de operatie Enduring Freedom in Afghanistan. Op dit moment hebben de Vigilantes 15 piloten voor 10 F/A-18E Super Hornets.

Ready Room

Na aankomst in hangaar nummer 5 krijgen we een warm welkom van Luitenant Joe Camp in de 'Ready Room' van het squadron. "Elk squadron op de basis heeft zijn eigen individuele Ready Room", vertelt Camp. "De Ready Room is een multifunctionele ruimte. Het is de plaats waar de vliegtuigbemanningen bij elkaar komen voor hun scholing, vergaderingen en - last but not least- voor gezelligheid. Deze ruimte is ook heel belangrijk voor onze jonge officieren. Ze leren veel door alles wat er in de Ready Room gebeurt." Aan boord van een carrier heeft elk squadron ook een

eigen Ready Room. De Ready Room op zee is alleen veel kleiner en minder comfortabel, maar zeker zo belangrijk als aan wal. "Een soort van 'thuis van huis', als je op deployment bent", benadrukt Camp. Aan boord wordt de Ready Room ook gebruikt voor de missiebriefing en debriefing.

Luitenant Camp is de squadron's Public Relations Officer. Camp: "Elke piloot heeft een grondtaak. Piloot zijn is de belangrijkste, maar niet de enige taak van een vlieger in het squadron. Andere grondtaken zijn bijvoorbeeld Operations Officer, Safety Officer, Maintenance Officer, Administration Officer, Mission Planning Officer of Natops Officer. Een 'Naval Aviator' roteert langs al deze bijbanen om zodoende een allround professional te worden."

De mascotte van VFA-151 "Old Ugly" is prominent aanwezig in de Ready Room. De beroemde schedel met een

dolk tussen zijn tanden kijkt naar ons vanaf posters aan de muur, een bord boven de balie en vanaf koffiemokken. Er staat zelfs een replica van een schedel in de kast. De huidige bijnaam Vigilantes kreeg het squadron in 1959 en symboliseert de 24-uurs paraatheid van het squadron. Vigil betekent 'wake' in het Nederlands.

Aviator Training

Om meer inzicht te krijgen in het leven van een Navy piloot, begint luitenant Camp te vertellen over de opleiding van een Navy vlieger. "Om een Naval Aviator te worden, beginnen de officieren het vliegende deel van hun opleiding op NAS Whiting Field, Florida of op NAS Corpus Christi, Texas. Je begint met de basisopleiding die circa 22 weken duurt. Deze omvat de grondbeginselen, de simulatoren en de vliegopleiding in de T-6B Texan II. De primaire opleiding bestaat uit zes fasen: Familiarization (gewenning)



Een rijtje F/A-18F's van VFA-122, één van de andere squadrons op NAS Lemoore. In het midden de 165679 / NJ-101 in mooie woestijn camouflage.



(FAM), Basic Instruments, Precision Aerobatics, Formation, Night FAM, en Radio Instruments"

Na het voltooien van de primaire opleiding vindt de "pipeline selectie" plaats. Deze selectie is gebaseerd op de huidige en toekomstige behoeften van de Marine, de prestaties van de student en zijn/haar eigen voorkeuren. Student Naval Aviators (SNA) worden geselecteerd voor: Maritime (vliegtuigen met meerdere propeller motoren), E-2/C-2, Rotary (helikopters), Strike (jets), en de E-6 TACAMO. SNA's die de Strike (Jet) pipeline binnenkomen voltooien hun opleiding op NAS Kingsville, Texas, in de T-45A, of op NAS Meridian, Mississippi, in de T-45C. Tijdens de Strike training leren piloten aanvalstactieken, gebruik van wapens, manoeuvreren tijdens luchtgevechten en ontvangen zij hun deklanting kwalificatie. Na ontvangst van hun 'Wings of Gold', melden de piloten zich bij een F/A-18 opleidingssquadron voor de specifieke Hornet training en uiteindelijk gaan ze naar hun eerste echte operationele squadron.

Na zijn opleiding meldde Lt. Camp zich bij het Hornet opleidingssquadron VFA-122 op NAS Lemoore voor het ondergaan van een negen maanden durende training. Hij leerde daar de grondbeginselen van de air-air en air-ground missies om uiteindelijk de uitdaging aan te gaan met dag- en nachtkwalificatie voor operaties vanaf een carrier. Na succesvolle afronding van de opleiding tot Hornet piloot werd hij gestationeerd bij VFA-151. Camp herinnert zich zijn eerste katalpult take-off van een carrier alsof het gisteren was. "Het gevoel is overweldigend en je zit te gillen als een klein schoolmeisje als je de eerste keer van

het dek wordt weggeschoten". De totale opleiding tot F/A-18 piloot duurt ongeveer 3,5 jaar, waarna de studenten zichzelf Junior Officer mogen noemen. Junior Officer blijft men voor ongeveer drie jaar. Na die periode kan een Naval Aviator nadenken over de volgende stap in zijn of haar carrière, zoals bijvoorbeeld instructiepiloot of testpiloot worden.

Werken aan de wal

We hebben al aangegeven dat VFA-151 veel tijd doorbrengt aan boord van carriers. Maar wat gebeurt er als het squadron thuis is op NAS Lemoore? Aan het einde van een deployment keren de jets samen terug naar hun basis aan land. Dit evenement heet de 'Fly In'. De crews worden ontvangen door hun familie die reikhalzend staat uit te kijken naar hun lang gemiste familieleden. Daarna volgt een periode van rust, waarbij de squadronleden op adem komen en tijd kunnen doorbrengen met hun geliefden. Als de batterijen weer zijn opgeladen, verschijnen de mannen en vrouwen weer terug op de basis om hun werk te hervatten. Een groot verschil met het werken op een schip is de leefruimte. Camp beschrijft dit kleurrijk: "De werk- en leefruimte op zee is klein, benauwd en luidruchtig."

De periode aan wal is eigenlijk een soort wachten op de volgende inzet die plaats gaat vinden. Tijdens die 'wachttijd' is het belangrijk dat alle kwalificaties waaraan een piloot moet voldoen, up to date worden gehouden: laagvliegen, het afwerpen van bommen, luchtonderscheppingen, in-flight bijtanken, deklantingen etc. Het squadron voert zeer veel trainingsmissies uit om hieraan te voldoen. Vlieg-

uren worden per kwartaal toebedeeld aan de squadrons. Alle trainingsmissies starten met een bijeenkomst in een speciale briefing room. Normaal gesproken duurt een briefing 30 tot 90 minuten, afhankelijk van het missietype. Tijdens de briefing wordt een vastgesteld protocol gevolgd om aandacht te besteden aan alle details van de komende missie, zoals het weer, gebieden waar niet gevlogen mag worden en noodprocedures. Nadat de piloten terugkeren van hun missie wordt een debriefing gehouden om te leren van de missie. Vaak wordt er gekeken naar de opnames die zijn gemaakt tijdens de vlucht. Er wordt besproken wat er mis ging en wat er goed ging, zodat piloten niet dezelfde fout maken tijdens een opdracht in oorlogstijd.

Om deklanting kwalificaties up to date te houden, simuleren piloten deklantingen op NAS Lemoore door het uitvoeren van een reeks touch-and-goes. Dit proces heet Field Carrier Landing Practice, of in het kort FCLP. Net als op een carrier wordt er een optisch landing systeem (OLS) gebruikt om informatie over de dalingslijn te geven aan piloten in de laatste fase van hun landing. Een reeks van gekleurde lampen wordt gebruikt om de binnenkommende vliegtuigen te begeleiden. Een Landing Signal Officer (LSO) beoordeelt en evalueert elke landing. De LSO begeleidt de piloot tijdens de laatste drie kwart mijl door te praten en signalen te geven om zodoende het vliegtuig op de juiste dalingslijn te houden. Tijdens de landing houdt de LSO de 'pickle switch', de controller voor de verlichting, bij de hand om een wave-off signaal te kunnen geven voor het geval dat de piloot buiten de



De F/A-18E (168475/NG-305) van VFA-151 op weg naar een missie. Je ziet het er niet aan af, maar de Super Hornet is zwaarder dan een F-15 Eagle.

limieten voor een veilige landing komt. In dat geval gaat er een rode lamp knipperen, voor de piloot het teken om door te vliegen en een nieuwe poging te wagen. Een normale FCLP omvat 8 tot 12 touch-and-goes en duurt ongeveer 45 minuten.

Vorbereiden op de volgende cruise

Lt Camp vertelt ons dat het squadron normaal gesproken ruim van te voren te horen krijgt wanneer er een nieuw deployment aan komt. "We horen meestal 8 tot 12 maanden van te voren over ons nieuwe deployment. We gebruiken deze tijd om ons zo goed mogelijk voor te bereiden". In de voorbereiding vliegen de piloten ongeveer 2 of 3 keer per week. "Er zijn verschillende settings waarin we onze training uitvoeren" vertelt Lt Camp.

"Om te bombarderen gaan we naar NAS Fallon, om laag vliegen te oefenen gebruiken we luchtruim R2508, boven de Upper Mojave woestijn, bij Edwards Air Force Base. Natuurlijk oefenen we ook boven zee, meestal voor de air-air onderscheppingen, maar ook voor landingen op de carrier. Hierdoor worden zowel de piloten als het carrierpersoneel klaargestoomd voor de komende tour."

Air-to-air bijtanken is ook een belangrijk onderdeel van de training. Er zijn twee mogelijkheden voor het air-to-air bijtanken. De eerste is door aan te haken op een vliegend tankstation, de KC-135 'Iron Maiden', KC-10 'Extender' of KC-130. "Air-to-air bijtanken bij een KC is een lastig karwei", aldus Camp. "We moeten een bocht in de

slang houden tijdens het tanken, wat het een moeilijk proces maakt." Eenmaal aangesloten, wordt een Super Hornet vol getankt in 5-8 minuten. De tweede optie is om verbinding te maken met een andere Super Hornet. Vergeleken met de basisversie van de Hornet, kan de Super Hornet 33% meer interne brandstof meenemen, waardoor zijn bereik met 41% wordt vergroot. Maar zelfs een Super Hornet kan nog dorstig worden tijdens lange missies. Elke Super Hornet kan simpel worden ingezet als tactische

Na terugkomst van een missie wordt deze F/A-18 even in de schaduw gezet en wisselt de bemanning, waarna het toestel direct weer een nieuwe missie maakt. Opvallend zijn de vierkante inlaten van de F/A-18E.



tanker zonder wijzigingen in modificaties aan te brengen. Het aanbrengen van een Aerial Refuelling System (ARS) of 'buddy store' voor het bijtanken van andere vliegtuigen is voldoende. Het systeem omvat een externe 1.200 liter tank met slanghaspel op de centreline en vier externe 1.800 liter tanks. Samen met de interne tanks kan de Super Hornet een totaal van 13.000 kg brandstof meedragen.

Wanneer er, na maanden voorbereiding, een nieuw deployment begint, houdt het squadron een Fly-Off ceremonie. Familie en vrienden verzamelen zich op NAS Lemoore en na het afscheid vliegt het squadron naar de carrier. Volledig voorbereid voor een nieuwe tour over de hele wereld. En wanneer het nodig is zijn de Vigilantes er klaar voor "Ready to fight ugly".

NAS Lemoore Carrier Air Wings

Carrier Air Wing

2 (CVW-2), staartcode NE
9 (CVW-9), staartcode NG
11 (CVW-11), staartcode NH
17 (CVW-17), staartcode NA
5 (CVW-5), staartcode NF

Toegewezen aan

USS Ronald Reagan (CVN-76)
USS John C. Stennis (CVN-74)
USS Nimitz (CVN-68)
USS Carl Vinson (CVN-70)
USS George Washington (CVN-73)
gestationeerd op NAF Atsugi, Japan

NAS Lemoore squadrons

Smaldeel

VFA-2, F/A-18F, NE-100
VFA-14, F/A-18E, NG-200
VFA-22, F/A-18F, NA-100
VFA-41 F/A-18F NG-100

Naam

Bounty Hunters
Tophatters
Fighting Redcocks
Black Aces

Toewijzing

CVW-2
CVW-9
CVW-17
CVW-9

VFA-81 F/A-18E NA-200	Sunliners	CVW-17
VFA-86 F/A-18E, NE-300	Sidewinders	CVW-2
VFA-94 F/A-18C, NA-400	Mighty Shrikes	CVW-1
VFA-97 F/A-18E, NG-300	Warhawks	CVW-9
VFA-113 F/A-18C, NA-300	Stingers	CVW-17
VFA-122 NJ F/A-18A/B/C/D/E/F	Flying Eagles Trainingseenheid (niet aan een CVW toegewezen)	
VFA-137 F/A-18E, NE-200	Kestrels	CVW-2
VFA-146 F/A-18C, NH-300	Blue Diamonds	CVW-11
VFA-147 F/A-18E, NH-200	Argonauts	CVW-11
VFA-151 F/A-18E, NG-400	Vigilantes	CVW-9
VFA-154 F/A-18F, NH-100	Black Knights	CVW-11
VFA-192 F/A-18E, NE-400	Golden Dragons	CVW-2
VFA-27 F/A-18E, NF-200	Royal Maces	CVW-5 op NAF Atsugi, Japan
VFA-102 F/A-18F, NF-100	Diamondbacks	CVW-5 op NAF Atsugi, Japan
VFA-115 F/A-18E, NF-300	Eagles	CVW-5 op NAF Atsugi, Japan
VFA-195 F/A-18E, NF-400	Dambusters	CVW-5 op NAF Atsugi, Japan

Dankwoord: We willen graag Melinda Larson van NAS Lemoore Public Affairs Office, de mensen van VFA-151 en vooral luitenant Joe Camp bedanken voor het mogelijk maken van dit verhaal.

Verhaal en foto's door Hans Drost en Dick Wels (Recce Reports)

[Alle foto's: Leemore, 8 oktober 2013, Recce Reports]

