

OLANDA:

OPERAȚII COMBinate 2006

În mod regulat armata olandeză testează cooperarea dintre forțele sale pe categorii de armă. Aceasta se desfășoară uneori cu participarea publicului sau a presei. În acest an au avut loc la Havelte câteva aplicații ale forțelor terestre în cooperare cu unități operaționale aeriene. Misiunea a constat în asaltarea unui pod bine păzit și asigurarea securității pe pod la trecerea unui grup armat. Zona este situată lângă o pădure, dar cu vedere bună din aer. Scenariul poate fi urmărit de presă, iar în cele ce urmează vom detalia cele întâmplate.

Brigada aeriană mobilă

Această brigadă este deținută de forțele inamice. Grupul tactic de elicoptere THG - Tactical Helicopter Group va transporta militari la baza AMB 11 - Air Mobile Brigade. După recunoașterea aeriană va fi calculată forța necesară de contraatac, iar un asalt aerian va fi metoda de recuperare a podului. Se pot folosi diferite metode în strângere a datelor de recunoaștere a podului. Se poate folosi un grup comando special, elicoptere Apache AH-64, fotografiere aeriană cu F-16 sau chiar aparate UAV - Unmanned Air Vehicles, în funcție de situația solicitată. Armata Olandeză folosește aparatul UAV - Sperwer cu viteză maximă de 235 km/h, autonomie de zbor 4h și plafon max. 4000 m. Recunoașterea este valabilă și se execută cu 24-48h înainte de asalt. Grupul comando reprezintă ochii și urechile comandantului și vor intra în acțiune mai târziu după ce au primit confirmarea prin radio că elicopterele au aterizat. Forțele inamice controlează podul și prin suportul tancurilor.

Zona de aterizare

Un elicopter cu soldați de la baza AMB 11 face ocoluri deasupra zonei de aterizare pentru a observa dacă nu este în pericol la aterizare. La marginea pădurii grupul comando camuflat este aproape invizibil și se mișcă spre zona de interes. Primul grup va fi HCT - Helicopter Handling Team și FAC - Forward Air Controller de la Batalionul de Infanterie. Un elicopter Chinook se apropie zgomotos la câțiva metri de copaci ridicând pământ și praf de jos. Imediat Beretele Roșii formează un cerc în jurul elicopterului trăgând focuri de armă. Când toți soldații cu echipamente părăsesc elicopterul, acesta se înalță și dispare imediat cu o rotire scurtă deasupra copacilor. La focurile inamice elicopterul răspunde cu focuri de mitralieră, iar la rachetele SAM cu sistemul de protecție Chaff & Flare - capcane termice și dipoli.

Forward Air Controller conduce planul de atac

FAC protejează comunicațiile cu Centrul de Comandă și Control, informând despre situația din teren. Între timp grupul comando se instalează pe poziții cu armament ușor. Un tanc inamic se îndreaptă spre zona unde elicopterul Chinook a debarcat soldații. Deodată din cer un avion F-16 se apropie și distruge tancul cu o rachetă aer-sol. După aceasta în zona tancului distrus se deplasează o mașină blindată inamică APC, dar FAC dirijează din nou avionul F-16 care distruge și mașina blindată. Între timp grupul comandă se apropie de pod pe 2 flancuri. Un grup se stabilizează pe o poziție menținând focul constant asupra inamicului în timp ce celălalt grup se apropie constant de pod. Deodată își schimbă rolul și primul grup înaintează în timp ce celălalt menține focul. Alternând mereu sarcinile nu numai că grupul comando s-a apropiat substanțial de pod, ci a și creat confuzie prin menținerea a 2 locuri variabile de susținere a focului.

În anumite situații UAV - ul 'Sperwer' este folosit pentru obținerea informațiilor despre terenul unde se desfășoară acțiunile.



Întăririle redau echilibru în asalt

Un al doilea elicopter se apropie de locul de aterizare marcat precis de primul grup. Elicopterul cară și un tun sub fuselaj. Elicopterele Chinook pot transporta până la 12 t, având 3 puncte externe de acroșare sub fuselaj și putând ridica diferite echipamente precum un jeep, o mașină blindată sau o baterie cu rachete antitanc. După aterizare soldații se îndreaptă către pod pentru a ajuta primul grup descărcat din elicopter. Când podul va fi cucerit, grupul de sprijin va înainta pentru securizarea ariei din jurul podului. Rezistența inamicului este redusă considerabil culminând cu predarea soldaților inamici izolați cu armele deasupra capului. După încetarea focului 2 avioane F-16 patrulează deasupra zonei pentru calculul situației. Militarii răniți primesc îngrijiri de la personalul medical.

Transportul cu avionul Hercules

În funcție de situația impusă pot fi transportate și materialele grele. Acțiunile militare complexe cu un număr mare de soldați impun un suport logistic însemnat și astfel un transport substanțial de echipamente și materiale. Acest lucru poate fi realizat prin transportul cu avionul C-130H-30. Dacă este necesar avionul Hercules C-130 poate ateriza și decola pe distanțe scurte mergând pe pante foarte înclinate. Dacă acest lucru nu este posibil, avionul Hercules are dispozitive cu capcane termice împotriva rachetelor. După

Forțele speciale părăsesc imediat elicopterul Chinook și ocupă poziția de plecare



Rezistența nu mai are nici un rost, puterea de foc este copleșitoare, inamicul se predă.



Demonstrația de forță a elicopterelor Chinook și Cougar, privind posibilitățile de asigurare cu materiale a câmpului tactic.



aterizare personalul și materialele sunt evacuate cu motoarele pornite. Evacuarea se face pe la trapa din spate a avionului. Paza pe timpul descărcării se face cu mașini blindate și armament ușor. Avionul are posibilitatea de a merge cu spatele, nefiind nevoie să întoarcă botul. Avionul Hercules C-130 poate decola pe o distanță de câteva sute de metri, demonstrând abilitatea STOL - Short Take-Off and Landing. Pentru toa-



După finalizarea acțiunilor, C-130 și Chinook recuperează personalul și materialele redisolocându-le la bazele de plecare



tă perioada cât avionul se află la sol trebuie să se asigure securitatea acestuia deoarece și un lansator Stinger armat de pe umăr poate fi periculos pentru integritatea avionului. Militarii prizonieri sunt tratați conform pactului de la Geneva ca și prizonieri de război. Ei pot fi evacuați din zonă cu avionul sau elicopterul. Eșalonul de întărire sau asigurare a trupelor proprii poate fi asigurat cu elicopterul Cougar, un elicopter de transport mediu al Forțelor Aviației Olandeze.

Elicopterul Apache în aer

Avionul F-16 este încă în aer pentru a impresiona inamicul, dar și pentru suportul aerian al trupelor de uscat. Se poate solicita suportul aerian de aproape - *Close Air Support* - prin intermediul muniției ghidate precis. Dacă tancurile inamice sau alte vehicule sunt în zonă, acestea pot fi eliminate la nevoie. Același lucru se poate face și cu elicopterul Apache. Pilotii pot scana câmpul aerian chiar și noaptea folosind Night Vision Goggles (NVG). Orice țintă terestră poate fi identificată și eliminată în mai puțin de câteva secunde. Elicopterele Apache pot comunica cu alte elicoptere Apache, cu stații aeriene AWACS, cu unități terestre ori cu Centrul Comanda și Control prin sistemul Data-Link. Astfel informațiile prețioase sunt comune tuturor forțelor. Când securitatea podului este asigurată aerian și terestru, forțele de uscat dislocate în urmă pot

trece podul și să-și îndeplinească propria misiune. De exemplu când avioanele de luptă nu pot pătrunde în zona marcată, vor intra în acțiune elicopterele Apache ce vor menține *Close Air Support*, distrugând tancurile cu rachete Hellfire. De asemenea elicopterele de transport Chinook pot fi înlocuite de elicoptere Cougar pentru transportul trupelor și a materialelor. Forțele aeriene și cele de uscat trebuie să se antreneze mereu în misiuni și exerciții ca acesta deoarece cu siguranță vor urma situații când experiența acumulată aici se va pune în practică.

Wim DAS & Kees OTTEN
Dutch Aviation Support

Ungaria a primit cel de-al 6-lea avion Gripen

În data de 25 octombrie 2006, cel de-al șaselea avion Gripen destinat Ungariei a aterizat la baza aeriană Kecskemet din Ungaria. Avionul, un monoloc Gripen C cu numărul de bord 34 (39.3305) a decolat din Suedia de la baza FMV de lângă Linköping, având la comenzi un pilot militar suedez, Jerry Pousette și a aterizat în Ungaria, după un zbor de aproximativ 2 ore.

Cel de-al doilea grup de 5 piloți maghiari vor încheia trecerea pe Gripen în decembrie 2006, iar a doua grupă de 19 mecanici își va încheia pregătirea în mai 2007.

În data de 7 noiembrie 2006, Gripen International a anunțat efectuarea primului zbor cu racheta aer-aer IRIS-T montată la capetele planurilor unui avion Gripen, pentru a verifica funcționalitatea interfeței dintre avion și rachetă. Aparatul utilizat a fost un biloc Gripen D, cu nr. 822. Activitățile pentru integrarea acestei rachete pe Gripen vor continua până în 2009.

Tot la începutul lunii noiembrie 2006, firma daneză Danish Aerotech A/S a încheiat un acord de cooperare cu Saab pentru furnizarea de componente mecanice, electrice și electronice, în cadrul eforturilor de promovare a Gripen în Danemarca, dat fiind că în 2008 această țară se va decide asupra unui înlocuitor pentru avioanele F-16 din serviciu.

Gripen International a răspuns solicitării guvernului bulgar

Ca răspuns la solicitarea de informații primite din partea guvernului bulgar, Gripen International a răspuns în data de 22 august printr-o prezentare a unei oferte pentru 16 avioane Gripen compatibile NATO, din care 12 monoloc Gripen C și 4 biloc Gripen D, împreună cu opțiuni pentru soluțiile financiare și cu angajament de a livra 100% offset.

Primul zbor al unui Su-34 de serie

În data de 12 octombrie 2006, de pe aerodromul fabricii de avioane NAPO "V. P. Cikalov" din Novosibirsk a efectuat primul zbor un avion Su-34 pilotat de Evgheni Rudakas și Rustem Assadulin. Acesta este primul aparat de serie, destinat a intra în dotarea forțelor aeriene ale Rusiei.

Bombele de diametru mic (SDB) declarate operaționale

Comandamentul aviației de luptă (ACC) din cadrul USAF a declarat atingerea capabilității operaționale inițiale pentru bombele ghidate de mic diametru GBU-39/B în data de 2 octombrie 2006. Trei zile mai târziu, acestea au fost folosite pentru prima dată într-o misiune de luptă în teatrul de operații din Irak de către două avioane F-15E Strike Eagles aparținând escadrii 494 (494th Expeditionary Fighter Squadron). Bomba SDB I este produsă de Boeing și este o armă de mare precizie și are o masă de 113 kg. Bombele pot fi montate câte patru pe un lansator BRU-61/A. Lansată de la o altitudine de 12000 m și un număr Mach=0.95, raza de acțiune a bombei poate atinge 90 km. În data de 27 septembrie 2006, Boeing a primit din partea USAF un contract cu valoarea de 27 milioane dolari pentru realizarea unei variante a SDB I, dotată cu muniție cu letalitate focalizată pentru reducerea pagubelor colaterale. (foto: USAF)

