

'De Olifant en de Muis...'

FROSINONE & PISA TRAINING LOKATIES ITALIË

Als we het hebben over goede opleidingsplaatsen in Italië, wat kan Italië dan aan andere landen v.w.b. opleidingscapaciteit bieden? Het antwoord is veel! In veel opzichten zijn er geen gelijke faciliteiten elders in Europa. Kijkend naar de opzet van een goede Europese straaljager opleidingsbasis in Cazaux in Frankrijk, blijkt Italië dergelijke instituten ook te hebben op ander gebied. De items betreffen in dit geval het Nationale Opleidingscentrum (NTC) voor transportvliegtuigen in Pisa en 208 gruppo/SVE in Frosinone met een groot helikopter opleidingscentrum.

NTC op Pisa

Op Pisa vinden we de 46 Aerobrigata die met 2 Gruppo en 50 Gruppo hier gevestigd is vliegend met de Lockheed Martin C-130J Hercules en 98 Gruppo die met de Fiat G-222 vloog. De 22 Hercules transporters zijn zeer nieuw en van 2 verschillende versies, de C-130J en de uitgerekte versie C-130J-30 bijgenaamd de super Hercules. De Fiat G-222 vliegtuigen zijn overigens in september vorig jaar met een feestelijke happening uitgefaseerd. Ze zullen worden vervangen door 12 Lockheed Martin/Fiat C-27J Spartan's die naar verwacht wordt in mei 2006 in dienst zullen worden genomen. Pisa is een vliegveld met 365 dagen per jaar vluchtactiviteiten, overigens met een gescheiden militair en civiel gedeelte. De vrij forse Italiaanse transportvloot op Pisa heeft behoefte aan zeer goede trainingsfaciliteiten voor deze vloot voor een behoorlijk groot aantal piloten. Het antwoord hierop is het Nationale Opleidingscentrum, een instituut dat vandaag en de dag 48 weken per jaar opleidingsuren verstrekt, zeven dagen per week en 16 tot 18 uur per dag. Het is een structuur waar de Italianen zeer trots op zijn. De opleiding start met 'Computer Based Training' (CBT) voor piloten, Loadmasters en ander personeel initieel in gewone klaslokalen. Daarna volgt de eigenlijke simulator opleiding op een statische simulator, de 'Cockpit Avionic Part Task Trainer' (CAPTT) en later op een simulator opgesteld in een grote ruimte waarbij ook de vluchtbewegingen worden uitgevoerd, de 'Operational Flight Trainer' (OPT).

CAPTT , kopie van de cockpit

De CAPTT is een statische trainer, een exacte kopie van de cockpit van de C-130J met digitale technologie. Alle mogelijke situaties kunnen worden gesimuleerd binnen het trainingsproces. Om iets te noemen, er 'ontstaat' een motorbrand en de piloot moet dan leren de juiste beslissingen te nemen. Doet hij dit niet dan zal een 'cockpit-stem' hem vragen wat hij eigenlijk aan het doen is...en zal hem instrueren wat de juiste instrumenten en handelingen zijn die hij moet uitvoeren. De CAPTT is eveneens een goede trainer voor onderhoudspersoneel, defecten kunnen worden gesimuleerd gevolgd door een oefening 'trouble-shooting'. Er zitten twee missiecomputers op de CAPTT. De ene leidt de cockpit-control en de andere Monitort de gehele situatie en neemt over indien noodzakelijk. Speciale apparatuur zoals de

Portable Maintenance Aid (PMA) 'leest' de mission computer en downloadt de voornaamste data uit het historisch geheugen. Dit is zeer nuttig voor de debriefing naderhand na de sessies.

Operational Flight Trainer (OFT)

The OFT is een klasse D simulator hetgeen wil zeggen de absolute top in simulatoren. De OFT kan alles wat de CAPTT kan en daarnaast nog veel meer. De cabine is beweegbaar en hierdoor kunnen de piloten de werkelijke vluchtbewegingen ervaren. De fundamentele kwalificatie op de C-130J als tweede piloot vraagt ongeveer 93 uur met ongeveer 75 verschillende opdrachten, voor de flight-commander is zowat 20 uur met 7 opdrachten meer nodig. Op de vliegtuigen en de simulators eveneens kunnen sommige verschillende aspecten van de vervoervliegtuigen worden uitgeoefend. Dit omvat tactische opleiding in verscheidene niveaus zoals lage, bevoorrading via parachutage, Onderzoek en Redding en tactische luchtbrug opleiding, nacht die vliegen bijtanken in volle vlucht. De Europese landen huren uren op de simulator. Terwijl NTC heeft is het enige en nieuwste opleidingscentrum in Europa voor c-130J OFT hoogste faciliteit in Europa. Op de simulatoren kunnen verschillende specifieke transport aspecten worden getraind. Te denken valt aan tactische training op verschillende niveau's zoals extreem laag vliegen, nachtvliegen, air to air bijtanken, Airdrops, SAR en tactische vluchten. Diverse landen huren trainingsuren op de simulatoren, want het NTC heeft het enige en modernste training centrum in Europa voor de C-130J, het is een top-faciliteit in Europa! Het NTC tracht de buitenlandse activiteiten op de simulatoren te vergroten en één van de doelstellingen is het bereiken van een status van Europees Opleidingscentrum op de C-130J, waarbij alle andere NAVO landen die de C-130J in gebruik hebben in de trainingsprogramma's zullen investeren. Naast de huidige OFT is er ruimte voor- en zijn er plannen voor een tweede exemplaar op Pisa. Voor de C-27J Spartan zullen soortgelijke faciliteiten worden gecreëerd in het ruime gebouw inclusief een OFT maar er waren wat software problemen die voor wat vertraging zorgden. De motoren en de cockpit zullen grotendeels worden uitgevoerd zoals bij de C-130J.

Ervaring in oorlogstijd

Onder auspiciën van 'Antica Babylonia' stelt Italië een paar C-130J's op in de Verenigde Arabische Emiraten om operationele opdrachten tussen Irak, Koeweit en de V.A.E live te kunnen vliegen. Deze vluchten houden in werkelijke transporten van mensen, humanitaire of medische transporten, en 'support flights' op Tallil, Bagdad. De C-130J heeft tijdens de vlucht bijtank mogelijkheid en een zelfverdedigings systeem zoals chaff en flares. Een van de meest bedreigende omstandigheden zijn aanvallers rond het vliegveld met kleine raketten als de Sa-7 Strela of niet geleide RPG raketten of eenvoudig Ak-47 Kalashnikov machinegeweren. Kleine wapens in aanwezigheid rond het landen is één van de eerste dingen die van de Bosnië crisis zijn geleerd waar Italië twee basissen had, Spalato en Zagabria en waar vele steunvluchten naar Sarajevo werden gevlogen. Ondanks dat het een feit is wat nauwelijks kan worden voorkomen kan er wel op worden getraind. De beste manier is een steile landing van middelgrote hoogte en na het landen waarbij zelfs tijdens

het uitladen de motoren niet worden uitgezet. Het toestel is op het veld uiterst kwetsbaar voor mortiervuur en het toestel staat dan ook gereed om in dat geval onmiddellijk op te stijgen. De 46 Aerobrigata heeft in de loop van de jaren veel ervaring opgedaan op diverse locaties en is hier goed op voorbereid. 'Assault landing and take off' wordt dagelijks geoefend op Pisa en de Hercules bemanning moet 'combat ready' zijn. Italië loopt voorop op diverse terreinen. Zo hebben ze de eerste speciale anti-terreur C-130J, en waren ze de eersten die over de 7000 meter hoge bergen van Kyrgizia naar Khost AFB in Afghanistan vlogen. Op dit kleine vliegveld omringd door hoge bergen is een zeer korte landing en take-off een vereiste. Om snel te kunnen opstijgen vanaf een kleine baan kan de C-130J gewoon even achteruit rijden...om daarna op te stijgen onder een hoek van 15 graden. Maar ondanks alle training voor beginners en gevorderden kan zo iets uitsluitend worden gepresteerd door een zeer ervaren vlieger.

Frosinone, nationaal helikopter trainings centrum

Het Italiaanse helikopter opleidingscentrum is gevestigd in Frosinone tussen de bergen van de Appenijnen. Je zou niet verwachten dat een dergelijke grote basis daar zo ideaal gestuurd is met zoveel vluchtactiviteiten elke dag weer. Italië maakt er bepaald geen geheim van dat ze van Frosinone graag het internationale helikopter trainingscentrum voor de NAVO en van Europa willen worden. Binnen het licht van uitbreiding van activiteiten is er een enorme hangar bijgebouwd. De 'Scuola di Volo Elicotteri' heeft de NH-500E helikopters in gebruik bij het 208 Gruppo (Squadron) als onderdeel van het 72 Stormo (Wing). Zo'n slordige 50 van deze Hughes helikopters gebouwd in licentie bij Breda Nardi (onderdeel van de Agusta groep) zijn geleverd aan 208 Gruppo vanaf 1990 af, en de meeste vliegen er nog steeds. Deze helikopterschool valt onder Het centraal commando in Guidonia waar het hoge commando voor vliegscholen gevestigd is. De leerlingen starten klassiek klassikaal, om later de lessen te volgen 'in één van de boxen'. In de 'OPS room' worden alle verrichtingen gadegeslagen en opgeslagen om later te evalueren. Na 5 weken training op de grond en de pre-flight computer school is er de mogelijkheid het HPQ 76 mix programma (Helicopter Pilot Qualifying) en het HPL/HPML 105 mix programma (Helicopter Pilot Licence and Helicopter Pilot Military Licence) te volgen. Sommige voormalige civiele piloten stappen halfweg in de opleiding maar moeten dan eerst hun militaire licentie halen. Vliegers die de zgn. fixed wing opleiding en ervaring hebben moeten een programma van 76 vluchten afwerken. Diegenen die starten vanaf nul, zullen eerst 105 vluchten moeten maken.

Een bonte mix van geïnteresseerden voor de cursus

De cursus kan maximaal 90 deelnemers bevatten per jaar. In de eerste helft van 2005 bijvoorbeeld waren dit 45 kadetten met uiteenlopende achtergronden in de navolgende setting:

- | | | | |
|-------------|---------------------|------------|--------------------|
| - 6 cadets | Italian Army | - 2 cadets | Afghan Air Force |
| - 8 cadets | Italian Air Force | - 2 cadets | Albanian Air Force |
| - 11 cadets | Fire Fighter Corpse | - 5 cadets | Police |
| - 7 cadets | Carabinieri | - 4 cadets | Forestry service |

Tijdens de cursus volgt op elke vorm van vlucht een examen met vluchtinstructeur. Er zijn strikte normen en zij worden ook strikt toegepast op de studenten. Gaat het niet met je zoals zou moeten dan volgt een laatste vorderings test. Als deze niet ruim voldoende wordt gehaald kun je vertrekken. Aanvankelijk start je op de NH-500E met visuele vluchten vaak resulterend in het zogenaamde "samba dansen". Dit verschijnsel wat een beginner kenmerkt is vanaf grote afstand herkenbaar en tovert meestal een grijns op de gezichten van de meer ervaren piloten. De piloten die al uit militaire organisaties komen hebben reeds hun aanvankelijke vlucht opleiding op de SF-260 in Latina genoten en vaak al jet-training op de MB-339 in Lecce ervaren. Vanuit dit licht bezien zal hen de helikopter opleiding minder zwaar vallen. Een memorabel moment in de training is de eerste solo vlucht. Hiervoor zul je moeten vliegen met kaalgeschoren hoofd en lachende mede-piloten. Maar snel volgen dan al de speciale trainingen en vaardigheden zoals het landen in specifiek gebied, hooveren boven bepaald terrein wat grondeffect genereert, vliegen op instrumentarium, berg- en water operations, nachtvliegen, navigatie op het oog en met instrumenten en tenslotte het 'hook en winch' vliegen.

De NH-500E is zeer direct

Volgens onze gids en vluchtinstructeur Davide Argangel is de reactie op de flight-controls zeer direct. Dit kan een zenuwachtig vluchtkarakter in handen van een beginner veroorzaken, het eerder vermelde samba dansen. Maar het 'back to basics' principe maakt dat de NH-500 zeer geschikt is voor aspirantproefnemingen. De heli heeft zeer goede visuele vluchtkenmerken wat de instructeur in staat stelt goed te coachen zonder de instrumenten te gebruiken. Het is een zeer efficiënte helikopter, betrouwbaar en met een eenvoudige motor. Dit resulteert in gemakkelijk onderhoud en een hoog vlieg percentage, de NH-500E vloot vliegt elke dag. Totaal worden zo'n 60 sorties gevlogen door de instructeurs per dag, Elke instructeur vliegt 2 tot 3 maal per dag. Het vliegveld heeft geen vaste vorm runway maar bestaat hoofdzakelijk uit grasgebied en sommige verharde betonplatforms. Er zijn verscheidene helikopters in één keer in de lucht en het lijkt een wonder hoe alles door elkaar heen opstijgt en landt. Voor waterverrichtingen zijn 4 a 5 helikopters uitgerust met drijvers. In het onderhoudscentrum van het vliegveld kunnen deze eenvoudig worden aangebracht. Vliegen met drijvers is toch weer heel anders, met o.a. een snelheidsbeperking van van 130 knopen en afwijkend gedrag van de helikopter op de controls.

De voordelen van Frosinone

Een ander aspect van Frosinone is het bergachtige karakter. Sommige landen van de NAVO zonder bergen (als Holland) komen hier één keer per jaar voor berg-vliegen operations. Een nabijgelegen punt is 9.400 voet hoog (3300m). Gran Sasso is de hoogste berg in centraal Italië en deze biedt een uitstekend opleidingsgebied met vaak regenachtige dagen en goed voor opleiding onder praktisch voor alle weersomstandigheden. 208 Gruppo is klaar voor meer buitenlandse klanten zoals de landen van de NAVO en eveneens van andere continenten. Frosinone heeft zijn klanten veel te bieden.

Binnen dit perspectief is een nieuw aspect, namelijk de vrouwelijke deelnemers, omdat sommige vrouwen op de Airforce Academy in Pozuolli/Napels de helikopter opleidingen volgen. Frosinone ziet de toekomst dan ook met vertrouwen tegemoet !

Wim Das & Kees Otten
