

AMX, NOG STEEDS NIET NIX !

AMX, NOG STEEDS NIET NIX !

Vlakbij Gargano Peninsula in Italië vind je op een vrij vlak en in behoorlijk winderige omgeving de basis Amendola, gesitueerd in de nabijheid van Foggia. Op de één of andere manier heb je hier het gevoel of je ergens op een vreemde buitenpost bent geheel afgezonderd van de rest van Italië. Feitelijk moet het plezier van hieruit worden gezocht in de dichtbij gelegen steden aan de Adraitische kust. Feitelijk ligt Amendola in de bergen ingeklemd tussen Foggia en Gargano en is Italië's tweede grote luchtmachtbasis. Ongeveer 15 kilometer van Amendola vind je het stadje San Giovanni Retondo waar de 'Heilige Vader Pio' leefde. Reeds aanbeden en bewonderd door vliegers in de tweede wereldoorlog, kun je deze figuur overal in de buurt vinden. Het is geen geheim dat Padre Pio de beschermheilige is van de 'piloten. De legende gaat dat deze man de bevolking beschermde tegen luchtaanvallen. De vele luchtaanvallen destijds konden de stad niet klein krijgen, de bommen troffen niet de beoogde doelen en dit zou moeten worden toegeschreven aan de 'Padre'.

Het begint bij de OCU

Tegenwoordig is Amendola een operationeel veld met uitsluitend de gebaseerde AMX fighters, en daarnaast een UAV Predator squadron. Binnen het 32 Stormo (wing) vind je het 13 Gruppo (squadron) en het 101 OCU (Operational Conversion Unit) met de AMX en het 28 Gruppo met de Predator. Piloten krijgen hier hun training op de AMX om zich te specialiseren in offensieve taken. Tegen de tijd dat je start met vliegen op de AMX heb je tenminste al 27 'pre-flight' missies gevlogen op de Aermacchi MB-339 en de 'Jet Flying School - 61 Stormo te Lecce. Vanaf dit punt wordt bekeken aan de hand van de resultaten van de piloot hoe zijn of haar carrière zich verder zal ontwikkelen. Dit zou kunnen zijn richting Eurofighter 2000 op Grosseto, de Tornado op Ghedi, de F-16 op Tucson/Trapani of een AMX squadron. Als de AMX je bestemming wordt zul je ook niet meer op een ander type komen voor een periode van vier jaar en zal je operationele werk kunnen wisselen tussen vier bases te weten Istrana, Rivolto, Villafranca en Amendola, deze laatste zal je startpunt zijn. Amendola is goed uitgerust voor de trainings-courses met de AMX-T trainer versie. De AMX-T is geschikt om elke aanvalsmissie te trainen. Na 67 missies (ongeveer 90 uur op de kist) bereikt de piloot de status van beperkt 'combat readiness'.

Trainen op verschillende onderdelen

In zogenaamde missie blokken worden de bekwaamheden en effectiviteit van de piloten aangescherpt. In de opleiding zijn opgenomen de inwerkperiode, nachtvliegen, instrument vliegen, basis navigatie, air-to-air basis vlieg technieken, Introductie naar combat technieken, air-to-air bijtanken, en de introductie van tactische missies en geavanceerde aanvals technieken. Initieel wordt de training gestart op de AMX-T met een instructeur in de 'back-seat'. Nadat een bepaald punt

bereikt is beginnen de piloten met solo-vluchten en nog later wordt geleerd om als 'wing-man' te vliegen en hoe in formatie te vliegen. Dit traject is beschikbaar voor 2 tot maximaal 6 piloten tweemaal per jaar. (26 weken). Van alle vijf operationele AMX squadrons, 2 Stormo, 14 Gruppo op Rivolto, 3 Stormo, 132 Gruppo op Villafranca, 32 Stormo, 13 Gruppo op Amendola en 51 Stormo, 103 Gruppo en 132 Gruppo at Istrana worden de piloten geïntroduceerd op de AMX op het 101 OCU. In verband met 'fighter-bomber' missies (Block TBA 1-3) op het eind van de cursus gaan de toestellen van OCU tweemaal per jaar een paar weken naar Decimomannu ("Deci") op Sardinië om de piloten te laten trainen op de schiet-range. Dat houdt overigens in dat er geen kanon wordt afgeschoten en geen enkele bom wordt gegooid. Op de range wordt alleen geoefend in gesimuleerd aanvallen. Voor dit doel staan er speciale dummy's ter beschikking met gelijke ballistische eigenschappen etc. Als na de cursus de piloot binnen de OCU zou willen werken kan hij een aanvullende instructeurs cursus volgen om de kwalificatie 'tactisch instructeur voor piloten' te halen.

Operationele capaciteit

De AMX is gezien z'n leeftijd en ontwerp een jet-fighter met medium mogelijkheden. Het leren vliegen op basis-niveau met het toestel is relatief eenvoudig, en in de ogen van de meeste piloten redelijk comfortabel. De cockpit is uitgerust met 'HUD' en 'MFC head-down' maar niet alle knoppen bevinden zich op de besturingsstick. In gevechtssituatie heeft de piloot de handen meer dan vol aan elk aspect van dit gebeuren. De concentratie moet worden verdeeld over flight-controls, Electronic Counter Measures (ECM), Radar Warning (RWR), Early Warning (EW), etc. Gewoonlijk is de AMX uitgerust met conventionele Mk.82, Mk.83 of Mk.84 bommen en rocket-pods voor ongeleide wapens, maar gedurende de laatste dagen van 'Allied Force' over Servië en Kosovo droegen de toestellen Laser Guided Bombs (LGB). Deze werden mede 'gestuurd' door een zgn. 'Forward Air Controller' (FAC) of een vliegend platform elders met laser-aanwijzer zoals een Tornado of een A-10 Warthog. De snelheid ligt net onder mach 1 (0,98) wat komt omdat de kist geen beschikking heeft over een afterburner. Voor zelfverdediging kan de AMX twee infrarood 'homing AIM-9L Sidewinders' meedragen aan de vleugeltips. Het geheel wordt gecombineerd met een Vulcan kanon zowel te gebruiken voor lucht-grond aanvals- alsmede lucht-lucht defensieve taken.

Luchtaanvallen op Kosovo en Servië

De hoofdzakelijke taak om 'fighter bomber attack missions' (FBA) te vliegen werd een aantal jaren geleden tijdens de Bosnië en Kosovo crisis opeens actueel. Om de oorlog in Bosnië te beëindigen werden mede de AMX'en ingezet vanaf hun eigen bases, maar tijdens de Kosovo crisis en onder de paraplu van 'operation Allied Force' werden alle vliegtuigen en personeel geconcentreerd op Amendola. De basis werd geheel opgeslokt in het gebeuren van operationele vluchten en het onderbrengen van materieel en personeel van andere NAVO landen. Het was een zeer intense periode met niet zelden een compleet volgeparkeerd platform. Gevechtsvliegtuigen voor tactische missies, luchtverdediging, verkenning en transport toestellen waren actief gedurende de gehele lange dagen ! Naast de AMX'en bestond de voornaamste aanvalsvloot tevens uit een compleet squadron Nederlandse F-16AM's.

Deze F-16's van verschillende KLu squadrons (op rotatiebasis) voerden diverse 'combat air patrols' (CAP) uit, gewapende patrouille vluchten boven Bosnië en Kosovo en samen met de AMX'en werden verscheidene offensieve vluchten uitgevoerd tijdens de 'Allied Force air-campain'. De AMX vloog uitsluitend aanvalsvluchten overdag, maar take-offs en bijtanken kon ook in het donker gebeuren als de F-16's 's nachts en in de vroege morgen uren actief waren.

Een ander verschil was het toegewezen operationele gebied. Waar de AMX werd ingezet rond Kosovo, daar werden de KLu F-16's meestal op missie gestuurd rond Servië en Monte Negro. De F-16's en AMX'en werden uitgezonden in zgn. '4-ships' formaties in een groot aanvals platform. Gedekt v.w.b. luchtverdediging door andere NATO onderscheppings jagers was het relatief gezien niet een bijzonder hachelijke situatie. Zo gebeurde het eens dat een AMX een Servische Mig-29 Fulcrum op de radar ontdekte.

Doch voordat de Mig en de AMX geconfronteerd zouden kunnen worden in een air-to-air situatie schoot een begeleidende USAF F-16 reeds te hulp met gebruikmaking van zijn BVR (Beyond Visual range) wapens. Voor de verdediging van Amendola zelf werden er AMI F-104-ASA-M Starfighters gestationeerd op de basis om razendsnel te kunnen ingrijpen. En snelheid is de 'vliegende raket' wel toevertrouwd, hoewel op leeftijd zijn de Italiaanse piloten nog steeds oprecht zeer enthousiast over deze kist ! Onze begeleidende officier Dennis Pava van 101 OCU legde uit dat dit een tijd was waar professionalisme werkelijk gestalte kreeg. Iedereen was 24 uur rond de klok keihard aan het werk. In eerste instantie waren de voorbereidingen voor operaties zeer zwaar, iedereen moest up-to-date geïnformeerd zijn omtrent de 'rules-of-engagement', verwarring of fouten konden dodelijk zijn en moesten worden voorkomen. Gedurende je werk ben je te druk om je de bijkomende gevaren te realiseren. Na de missies is er wel ruimte om de gewezen spanning op je te laten inwerken en te verwerken. De één doet dit met een paar biertjes aan de bar, een ander gaat met het gezin naar een pick-nick plek of zwembad. Het verwerken van de spanningen is voor een ieder verschillend.

Huidig Perspectief

Om tactieken te kunnen ontwikkelen nemen de meest ervaren AMX vliegers van 13 Gruppo en 101 OCU deel aan internationale oefeningen. Twee jaar geleden werd deelgenomen aan 'Red Flag' op Nellis Nevada waar behoorlijke resultaten werden geboekt. Dit soort oefeningen zijn bedoeld om je niveau in specifieke situaties te toetsen, en het voelt dan ook als het slagen voor een examen. Je past je tactieken toe en bekijkt hoe ver het je brengt. Voor de piloten is de 'Tactical Leader Ship for Pilots' (TLP) te Florennes in België een grotere uitdaging. Het is meer een leer traject, en volgens Dennis is deze cursus bijzonder waardevol als hij zegt: "They really teach you". Niet alleen AMX piloten worden naar Florennes gestuurd, maar eigenlijk zoveel mogelijk. OCU beschikt momenteel over een tactisch officier die de Warfare School te Firenze deed. Hij is één van de meest ervaren AMX piloten, ook op andere types. Zijn taak is het om geleerde tactieken, met name op andere types zoals de F-16 te integreren in het AMX gebeuren. Het is mogelijk als piloot uitgewisseld te worden met andere squadrons binnen de 'Aeronautica Militare', en

voor hen die nog hogere kwalifikaties nastreven zijn er de “Package Commander Courses”, de “Weaponing Courses” of de “Electronic Warfare Courses” in Firenze. Voor hen die de UAV Predator ‘vliegen’ is er de gelegenheid om je vliegen op peil te houden bij een zogenaamde klein trainings squadron met gebruik making van de MB-339A, de NH-500 en een S-208M. Deze toestellen worden tevens ingezet voor liaison vluchten of vluchten met met- en voor de base-commander. Op onze bezoekdag is er weinig activiteit rond de Predators op Amendola. De meeste zijn dan actief op Tallil AB in Irak, en er was geen gelegenheid hier nader op in te zoomen. De AMX had een gedenkwaardig feit met het bereiken van meer dan 12.000 vliegen met 8 piloten op 4 jets, zijn de ‘best AMX T4 ship ever’. Met een comfortabele grote basis, en eigen moderne onderhouds faciliteiten is Amendola goed uitgerust. Amendola biedt ruim voldoende vooruitzichten om aan een mooie carrière te kunnen bouwen en enthousiast te blijven in een fantastische job !

Wim Das & Kees Otten.
