

Harrier-ek a "Garibaldi" fedélzetén

Harrier-ek a "Garibaldi" fedélzetén

Az olasz haditengerészet legnagyobb méretű és presztízssú hajóját az ország nemzeti hősről, Giuseppe Garibaldiról nevezték el. Ez a hajó tette lehetővé a régi olasz tradícióval történő szakítást, miszerint csak a szárazföldi telepítésű légierő rendelkezhet merevszárnyú repülőgépekkel. A "Garibaldi" tervezése és építése a Fincantieri&Cantieri Navali Italiani hajógyárban történt Monfalcone-ban. A munka 1981. március 26-án kezdődött, a hajó vízrebocsátására két évvel később 1983. június 4-én került sor. Az olasz haditengerészet 1985. július 31-én állította szolgálatba, honi bázisát Taranto-ban jelölték ki.

A hajó személyzete 580 fő, de ha a repülő alakulat is a fedélzetre települ, akkor a létszám 808 főre bővül. Követve a nemzetközi trendet ma már az olasz haditengerészet hajóin is dolgozhatnak nők, a gyengébb nem képviselőjében 84-en teljesítenek szolgálatot a "Garibaldi" fedélzetén. A parancsnokság öt főből áll, a kapitány munkáját négy részterületért felelős tiszt segíti. Ők irányítják a repülő alakulatot, a hajó meghajtását és energia ellátását biztosító tengerészeket, a fegyverzet és felderítő eszközök specialistáit valamint a logisztikai és adminisztrációs teendőikért felelős katonákat.

Repülőgépek telepítése a hajóra

A "Garibaldi" besorolását tekintve hasonló az angol "Invincible" és az amerikai "Tarawa" osztály hajóhoz legalábbis abból a szempontból hogy ugyanúgy csak a rövid fel- és függőleges leszállásra képes Harrier gépek üzemelhetnek fedélzetéről. A csúszásmentes bevonattal rendelkező fedélzet elején "síugrósánc" található, ami megkönnyíti gépek terhelt állapotban történő felszállását. A Harrier-ek mellett a hajó fedélzetén SH-3D/H Sea King helikopterek is szolgálatot teljesítenek, de ezek mellett vagy helyett az adott feladat függvényében más típusok is üzemelhetnek. Általában 12 Harrier-en kívül néhány Sea King található a hajón, az utóbbiak kutató-mentő és tengeralattjáró vadász feladatkört látnak el. Ha tengerészgyalogos osztagok partra juttatása a feladat, akkor a Harrier-ek helyett további helikoptereket alkalmaznak, pl. a speciális AB-212 NLA típust, amely kevlár páncéltatú padlólemezekkel és egyéb kiterjedt passzív védelemmel rendelkezik. Erre nagy szükség lehet a partraszálló akciók vagy éppen kommandós osztagok kihelyezése során, hiszen ilyenkor ellenséges tűzbe kerülhetnek a gépek. Az NLA (Nucleo Lotta Anfibia) helikopterek a Grupelicot 4 század állományába tartoznak, szárazföldi bázisuk Taranto közelében a Grottaglie-ben található.

Az intelligens fegyver: a Harrier

Az amerikai McDonnell Douglas st.louis-i gyárában készült első Harrier gépet Paolo "Pitbull" Treu repülte át az észak-karolinai Cherry Point-ba, majd pedig

Olaszországba. A pilóta nem más, mint a "Garibaldi" jelenlegi első embere, aki ezt megelőzően hosszú időn keresztül oktatóként repülte a típust. "Cserepilótaként" szolgált az US MARINES VMA-542 századának állományában is, így ő rendelkezik a legnagyobb gyakorlattal a Harrier-en. Az olasz haditengerészet 16 AV-8B+ együléses és két kétüléses harci-gyakorló változatú példányt rendszeresített. A gyakorlók oldalszámai I-1 és I-2, míg a többi I-3-tól I-19-ig terjed. A 7-es hiányzik, mert az olasz babona szerint ez szerencsétlen szám. Az 1994 és 1998 között beszerzett gépek nagyon korszerűnek számítanak, alkalmasak a látóhatáron túli légi harc megvívására is az AMRAAM rakétákkal.

A pilóták "kívánság listáján" elől szerepel a NATO egységesített Link 16 adatátviteli rendszere is, de ennek beépítése még nem történt meg. Az olasz Harrier-ek precíziós csapásmérő bevetéseket is teljesítenek, ehhez rendelkezésre állnak a korszerű Litening lézeres célmegjelölők és a szükséges fegyverek is. A felszereltség biztosítja a FAC (Forward Air Controller) feladatkör ellátását is, a Litening kamerái által felderített célpontokra más gépek, vagy éppen a földi tüzérség tüze irányítható. A gépet repülési jellemzői miatt nagyon kedvelik a pilóták, akik a függőleges fel- és leszálláshoz szükséges kialakítást manőverező légi harcban is kihasználhatják. A fúvócsövek elfordításával ugyanis csökkenthető a fordulókör átmérője. A "VIFF-ing" (Vectoring In Forward Flight) meglepheti az ellenfelet és előnyhöz juttatja a Harrier pilótáját, aki azonban nélkülözni kénytelen a szuperszonikus sebesség lehetőségét.

Az olaszok kiképzésére az USA-ban került sor T-45 Goshawk típuson, ezt követően az USMC AV-8B gépeivel repülhettek, amelyek azonban némileg különböztek a megrendelt változattól.

Üzem a repülő fedélzeten

A kívülálló számára mindig élvezetes látvány egy repülőgép hordozó fedélzete nappal és éjszaka egyaránt. Látogatásunk idején folytak az előkészületek a Destinate Glory/Loyal Midas közös NATO hadgyakorlatra, a hajó repülő alakulata ezért igen aktívnak bizonyult. Először egy Sea King szállt fel, amely a Harrier-ek repülései közben "légi készülséget" adott az esetleg katapultáló pilóta kimentésére. Hamarosan meg is érkeztek a Grottaglie tengerészeti bázisról a repülőgépek, amelyek a hajó feletti áthúzást követően szétváltak és egyenként közelítettek a leszálláshoz. Az iskolakör végén a lelassuló gépek lebegésbe mentek át a fedélzet mellett, majd oldalirányú manőverrel szálltak le az "5-ös pontra", vagyis a fedélzet erre kijelölt részére. A leszállás után azonnal tovább gurultak a fedélzeti irányítók által mutatott helyre, hogy felszabadítsák a leszállási pontot a következő Harrier számára.

A felszálláshoz maximális hajtómű teljesítmény mellett 140 méteres nekifutás szükséges, miközben a hajtómű fúvócsövei 50-60 fokos szögben állnak, azaz részben tolják, részben emelik a gépet. A gyakorlás során rendszeresen előfordul, hogy az ismételt felszállás előtt le sem állítják a Harrier-ek hajtóművét, ekkor természetesen készenlétben állnak a tűzoltók, amíg a lila inges műszakiak feltöltik a gép tartályait.

A csapatok

A fedélzeten szolgálatot teljesítő katonák jól elkülönülő csoportokra lettek osztva. A sárgaingesek felelősek a gépek mozgásáért, a barnák a repülőgép szerelők, a zöldek végzik a fedélzeti avionikával kapcsolatos munkákat, kékek rögzítik a fedélzeten láncokkal a gépeket. Utóbbi nagyon fontos tevékenység, mivel a tenger sokszor nem hajlandó "együttműködni", az erős hullámozás még az ilyen nagy hajókat is befolyásolja. A vörösingesek végzik a gépek felfegyverzését, másodlagosan pedig figyelnek minden más procedúra biztonságos végrehajtására. További feladatuk a katapult ülések biztosítása illetve a felszállások előtti élesítése, ezen felül a helikopterek mentő rendszereinek ellenőrzése is az ő dolguk. Az összehangolt és jól koreografált munka leginkább a Forma-1 versenyek boksztucatáiban látottakhoz hasonló.

A toronyban

A felépítmény hatalmas ablakain keresztül kiváló rálátás nyílik a fedélzet szinte minden pontjára. Az LSO (Landing Safety Officer) a középső részen helyezkedik el, és állandó rádió kapcsolatban áll a gépek pilótaival. A leszállásokat minden alkalommal minősítik három fokozat szerint, azok lehetnek átlagosak, az alattiak, vagy kiválóak. Az LSO nem feltétlenül Harrier pilóta, lehet éppenséggel helikopteres is, ha legalább 800 repült órányi tapasztalattal rendelkezik a hajó fedélzetén. A leszállásokat éjszaka speciális fénytechnika segíti. A LUDS (Line Up Display System), a CLUBS (Carrier Line Up Beacon System) és a DAPS (Display Approach Path System) a megközelítés és a leszállás különböző fázisaiban könnyíti meg a pilóták dolgát. Ha például a LUDS fehér fényét a sárga felett látja a pilóta, az azt jelenti, hogy 12 méterrel lebeg a fedélzet felett. Ereszkedés közben a fehér vörösre vált nyolc méterre, míg három méterre már két vörös látszik. Természetesen az AV-8B+ gépek alapfelszerelése az NVG sisakra szerelhető éjjellátó készülék, amely nem képes a színeket megkülönböztetni, ebben az esetben más leszállás segítő eszközöket alkalmaznak.

A hajó szíve

Mélyen a torony alatt található a CIC (Combat Information Centre) harcászati információs központ, ahol a légi irányítók, radar/szonar kezelők, védelmi rendszer operátorok, meteorológusok dolgoznak. A látványos helyszín hátránya, hogy a fotózás tilos, így a látogatóknak csak emlékezetében maradhat meg a mély benyomást keltő hely korszerű felszerelése. Három különböző hatótávolságú légtérelőző radar, két navigációs radar és egy további kombinált feladatú, a vízfelszíni célok felderítésére is alkalmas felderítő radar adatai futnak össze az indikátor ernyőkön. A CIC beceneve "Ferrari", utalva az egy éve még világsőnek számító autós csapatra. A hadműveleti irányító központ természetesen nem csak a saját eszközeitől kap adatokat, műholdas kapcsolat létesíthető az olasz haditengerészet vagy éppen a NATO tengerészeti erőinek parancsnokságával. A "Garibaldi" volt az első olasz hajó, amelyet felszereltek a Link 16 adatátviteli

rendszerrel, amelynek segítségével a többi fegyvernemmel is lehetségessé válik az együttműködés, pl. az amerikai vagy NATO légierők állományába tartozó AWACS légtérelenőrző gépek fedélzetéről is kaphatnak kódolt nem zavarható és lehallgatható információkat. A repülések szervezésénél elsődleges fontosságú a hajó több száz kilométeres körzetében az időjárás minél pontosabb követése, ehhez az Internetet is használják, amely egyszerűen biztosítja több különböző időjárási műhold aktuális adatainak figyelemmel követését. A "Ferrari" központ legfontosabb része a FIC (Fighter Interceptor Controller) vadászirányító pult, ahonnan a közeledő légi támadóeszközök elfogására irányítják a Harrier-eket.

Többféle fenyegetés

Az "Incrociatore Porta Aeromobili" vagyis a mozgó repülőtér nem csak a levegőből veszélyeztethető, hanem a vízfelszínről, vagy a víz alól is. A tengeralattjárók felderítését szolgálja a DMSS 2000LF szonar rendszer, ezen felül a Sea King helikopterek is rendelkeznek huzalon leereszthető szonar berendezéssel, amelyet lebegésben alkalmaznak. Ha sikerül felderíteni az ellenséges tengeralattjárót, akkor azt a helikopter vízibombákkal vagy torpedókkal támadhatja.

A "Garibaldi" légvédelmének csak az első lépcsőjét képviselik a Harrier-ek. A hajóra telepítettek ALBATROSS komplexumokat is, amely az ASPIDE rakétákon és az ARGO 30 tűzvezető rendszeren alapul. Az indító állványokat a torony előtt és mögött szerelték fel, így biztosított a körkörös tüzelési zóna. A közel kerülő ellenséges repülőgépek vagy rakéták megsemmisítésére még egy további eszköz is rendelkezésre áll, három ikercsövű 40 mm-es Breda gépágyú egyenként és másodpercenként tíz közelségi gyújtós lövedéket zúdít a légi célra, a DARDO Echo tűzvezető rendszer irányítása alatt. További passzív védekezésként még zavaró töltetek kilövésére szolgáló eszközökkel is felszerelték a hajót, amely másodlagosan képes hajók elleni harcra saját torpedóival.

Akcióban a "Garibaldi"

A hajót 1994-ben az Adriára vezényelték, a "Sharp Guard" fedőnevű hadművelet egyik fő résztvevőjeként. A cél a Jugoszlávia elleni embargó ellenőrzése volt. Még ugyanabban az évben Afrika keleti partjai mentén is megjelent az olasz repülőgép hordozó, amely a Szomáliából kivont olasz katonákat vette fedélzetére. 1995-ben ugyanitt ENSZ katonákat szállítottak, majd 1996-ban újra az Adrián adódott feladat. 1999-ben az "Allied Force" hadművelet során a "Garibaldi" fedélzetéről felszálló Harrier-ek koszóvívi szerb célpontokat bombáztak. 2001 novemberétől 2002 áprilisáig az afganisztáni "Enduring Freedom" akcióban vettek részt az olasz pilóták az Arab-tengerről. Számos bevetést a hajótól 750 mérföld távolságban végeztek, a több mint hat óras repülések során amerikai KC-135-ösök fedélzetéről kaptak üzemanyagot.

A jövő változásai

A "Garibaldi" fedélzetén már többször megfordultak az EH101 Merlin helikopterek, de csak tesztelték céljából. Azóta a típus szolgálatba állt és hamarosan leváltja a régi Sea

King típust. Az új helikopter nagyobb méretű, ezért fontos, hogy a hajó személyzete gyakorlatot szerezzen a biztonságos fedélzeti és fedélzet alatti mozgásában, akár éjszaka erős szélben és zuhogó esőben is. A hajók és tengeralattjárók elleni harcra és természetesen szállítási feladatokra is szolgáló új helikopterek másfél éven belül átveszik a stafétabotot a Sea King-től, és ugyancsak leváltják a hajó fedélzetén ritkábban megforduló AB-212-eseket is, mégpedig az NH-90-essel. Utóbbi a haditengerészet többi hajóján is megjelenik majd, mérete miatt ugyanis elfér a rombolók és fregattok tatfedélzetén.

A NATO-ban "varázsszó" az interoperabilitás. Ennek jegyében a "Garibaldi" fedélzetén már többször megfordultak angol és spanyol Harrier-ek, míg az olasz repülőgépek a többi ország repülőgép hordozóit keresték fel.

Az olasz flotta legnagyobb harcértékű egysége jól képzett személyi állományával már többször bebizonyította, hogy nem volt hiábavaló pénz, amit ráköltek. A továbblépés szükségességét azonban egyes politikai erők vitatják, annyi azonban bizonyos, hogy a haditengerészet igényt tart egy második repülőgép hordozóra is, a "Cavour" sorsáról várhatóan hamarosan döntés születik. A másfélszer nagyobb hajó fedélzetén már az ötödik generációs F-35B szuperszonikus vadászbombázók üzemelnek majd, amelyek a jelenlegi Harrier-eket is felváltják a következő évtizedben.

Wim Das és Kees Otten
