

---

## Nieuwe Hercules geeft Oostenrijk internationale aansluiting

---

### Nieuwe Hercules geeft Oostenrijk internationale aansluiting

Militair strategisch luchttransport was jarenlang een niet bestaand fenomeen in Oostenrijk. Het land was ingeklemd tussen Warchau Pact en NATO en kon genoeg nemen met lokale, eenvoudige en onpartijdige vormgeving. Toen de kaarten na de val van de Berlijnse muur anders geschud werden kwam er aarzelend enige beweging in de situatie van de Oostenrijkse defensie.

### Gebrek aan strategisch luchttransport

Geconfronteerd met veranderende Europese veiligheidssituaties waarbij in de Balkan brandhaarden vredesoperaties noodzakelijk werden wilde Oostenrijk op haar beurt ook wezenlijk hierin kunnen bijdragen. Toen bleek dat hier veel voor kwam kijken en de aan de transportbehoefte om dit logistiek te kunnen uitvoeren kon totaal niet worden voldaan. Men had slechts de beschikking over 12 Pilatus PC-6B2/H2 en 2 Short Skyvan 3M voor licht transportwerk. Er is wel korte tijd van het Spaanse CASA een CN-235 geleasd vanaf 2000. De absolute noodzaak voor zwaarder transport mogelijkheden om missies over de landsgrenzen goed te kunnen uitvoeren kwam in zicht. De keus kwam daarbij te vallen op een viermotorig toestel. Er waren namelijk ervaringen met verversing van voorraden en soldaten van het Duitse contingent waar Oostenrijkse soldaten in gelegerd waren waarbij de Duitse Transall te licht werd bonden en gereisd werd met Nederlandse Herculeessen!

### C-130K Hercules, de juiste keuze

Hoewel Oostenrijk bevoorrading van een AB-212 helikopter unit voor KFOR in Kosovo in eerste instantie met de CN-235 deed kon eigenlijk pas echt goed hierop ingezet worden toen de eerste C-130K werd afgeleverd in 2003. Op 22 mei 2002 werd er een deal gemaakt tussen Engeland en Oostenrijk in een zgn. government to government agreement. Drie ex-RAF Herculeessen werden overgenomen, te weten ex serials XV181, XV291 en XV292. Zij kregen in de Oostenrijkse luchtmacht de serials 8T-CA, 8T-CB en 8T-CC. De ex-RAF toestellen kwamen uit een batch die niet meer op de nominatie stond om in de RAF-vloot te blijven terwijl deze een deel van hun C-130 K's wel hadden gemoderniseerd. De C-130's werden eerst onder handen genomen door Marshall Aerospace in Cambridge onder dezelfde condities als het RAF-contract waarbij flink veel in de cockpit veranderde.

### Veel extra's

De cockpit moest kunnen voldoen aan de strenge eisen die gelden in het Oostenrijkse luchtruim. Hierbij werd met name gekeken naar upgrading van de avionics. De Herculeessen kregen een nieuwe 'glass cockpit' met nieuwe navigatiesystemen zoals dual inertial navigation system en digitale controle van de motor (DEC= Digital Engine Control) wat de toestellen ook zuiniger maakt. Andere verbeteringen zijn het Traffic Control Avoidance System (TCAS) wat botsingen in de lucht moet vermijden en een Rockwell Collins FMR-200X weerradar met

kleurenscherm wat absoluut noodzakelijk is voor de complexe weersituaties in Oostenrijk die van dal tot dal kunnen verschillen. In tegenstelling tot de RAF wilde Oostenrijk niet met de assistentie van een crew navigator vliegen en liet een Flight Management System (FMS) inbouwen. Bij deze grote 'D-check' werden ook verstevigingen aan het mainframe en verbeteringen aan de laadruimvloer aangebracht, de motoren gereviseerd evenals de 4 Hamilton 'sunstrand' hydromatic propellers waardoor de 3 Herculesen een levensverlenging van 20 jaar krijgen. De crews voor de Oostenrijkse C-130 zijn eerst getraind op dit nieuwe concept in Engeland en later in Zweden, ook een C-130 gebruiker. De banden met Zweden zijn namelijk erg goed.

### Operationele mogelijkheden

De Oostenrijkse C-130K vliegt dank zij het FMS met 2 piloten en een boordwerktuigkundige en 1 of 2 loadmasters. De lading bepaald wat het bereik is wat varieert tussen 8800 km, zonder lading, ongeveer 6000 km met ca. 10 ton lading of 3000 km met de maximumlading van 18 ton. Dit is mogelijk dankzij de extra brandstoftanks onder de vleugel van 10.265 liter elk. Het vrachtruim van 48,1 vierkante meter oppervlak of 127 kubieke meter inhoud kan in meerdere configuraties snel worden gewisseld. Deze kan bestaan uit 5 x een 436L standaard palet of 64 parachutisten of 74 brancards met 2 hospitaalsoldaten om er maar eens een paar te noemen.

### Gekoesterde wens in vervulling

Oostenrijk is trots op zijn nieuwe transportvloot die niet alleen voor militair vervoer kan worden ingezet maar ook voor humanitaire missies zoals evacuaties. Bij de tsunami ramp in de Indische oceaan kon Oostenrijk trots de C-10K die 9 uur in de lucht kan blijven inzetten voor hulpvluchten. De drie toestellen vliegen bij het Fliegerregiment 3 op Linz Horsching. Door aankomende reorganisatie en herstructurering zal deze transporteenheid in een ander organisatorische structuur komen maar zal naar verwachting wel op de basis Linz-Horsching blijven.

### Wim Das en Kees Otten

#### C-130K

Motoren	: 4 Rolls-Royce T56-A-15 turbopromotoren
Vermogen	: 4 x 4.508 pk
Lengte	: 29,79 m.
Hoogte:	: 11,66 m.
Spanwijdte:	: 40,41 m.
Kruissnelheid	: 540 km/u
Max. snelheid	: 603 km/u
Gewicht	: 35.600 kg.
Bereik	: 3000 km (ca. 18 ton lading) tot 6000 km met ca. 10 ton lading
Max. startgewicht	: 70.307kg.
Max. lading	: 19.369 kg of 92 passagiers of 64 parachutisten of 72 brancards + 2 begeleiders