

PILOOT IN HET IRISH AIR CORPS

PILOOT IN HET IRISH AIR CORPS

Piloot worden voor het Ierse IAC is een serieuze zaak

In Ierland wordt op gepast niveau aan defensie gedacht. Het land is omgeven door de zee welke ook een bron van inkomsten is door de visserij. Behoudens het langspekend maar lokale conflict in Noord Ierland is er geen internationale spanning aanwezig en dus geen directe dreiging voor de Ierse Souvereiniteit. De luchtmachtstrijdkrachten beperken zich dan ook tot support taken voor het leger en de marine en ondersteuning in de civiele sfeer. Het Ierse Air Corps (IAC) is in zijn bescheiden omvang een echte helikopterluchtmacht met transportvliegtuigen en lichte vliegtuigen. De toestellen, zo'n 30 stuks staan allen op het Baldonnel/Casement Aerodrome nabij Dublin gelegen. Twee locaties kunnen tijdelijk als uitvalsbasis dienen, dit zijn Monaghan Camp en Finner Camp die dicht bij de grens met Ulster liggen.

Het draait om 'skills'

Wie in Baldonnel in het hoofdkwartier de NCO mess binnen stapt ziet een plakkaat met een gebeurtenis die erg veel indruk heeft gemaakt in Ierland. Het is een memory over de Dauphin crash (1 van slechts 3 toestellen in service). Op 2 juli 1999 vertrok een Dauphin en kwam nooit terug hoewel de opdracht volbracht was crashte het op de terugweg in de mist in de duinen van Tramore. Capt. Dave O'Flaherty, Sgt. Paddy Mooney, Capt. Mick Baker en Capt. Niall Byrne kwamen om het leven. Ontroerend staat er bijgeschreven: 'They died, so that others may live'. Het moet een enorme slag zijn geweest voor de Ieren om vier van hun beste mensen te verliezen. En dat ze goed zijn, dat is zeker, want er is een heel professionele opvatting over hun werk. Buiten de basis hangt aan het hek een bord waarop in het Iers staat 'Tosnaíonn sa bhailiacht eithe anseo' wat betekent 'Flight safety starts here!' In de mess was een army soldaat die wel eens meevloog met een heli. Hij roemde de mentaliteit van de luchtmachtmensen, zij doen hun job goed en efficiënt en zijn zoveel meer relaxed, nee dan het leger dat bestaat meer uit commando's opvolgen en drillen.

Leren vliegen op de PC-9M, een soort alleskunner

Op de Scoil Oiliuna Eitleoiteachta / Flying Training School maken we kennis met Captain Derek Furniss, de Chief flying instructor. Hij legt uit dat de PC-9M in 2004 een zeer welkome vervanging van de Siai Marchetti SF-260 was. Niet dat dat toestel inferieur was, maar de PC-9M kan zoveel meer. Om te beginnen is het een toestel wat zeer fijn te vliegen is en ook veel van de leerling toestaat. Hij landt als een jet en hij is moeilijk in een spin te krijgen, en als het gebeurt dan is hij er weer makkelijk uit te krijgen. Het zal het eerste toestel zijn wat een piloot zal leren te vliegen, er is geen ander lead-in toestel of iets dergelijks. De vliegkarakteristieken zijn zodanig dat controle over het vliegtuig dus vlug is aan te leren, het is meer een zaak dat de cadet zijn aandacht zal moeten focussen op system management. Overigens met een

beperkte capaciteit voor piloten en een directe opstap op een geavanceerd toestel is er een uitgebreide pilotenselectie nodig met langdurige interviews en een psychologisch onderzoek. Na negen maanden training op de Military College in Kildare voor Air Cadets A staat vervolgens op het menu een survival training van een week. Er wordt daarna gestart met een Computer Based Training (CBT) op de Air Corps College naast het FTS waarbij ook technische uitleg van het toestel wordt gedoceerd en tevens is er een geavanceerde static simulator waarbij een 180 graden geprojecteerd beeld beweegt. 'Seven hours before they strap in' vertelt Derek en daarmee bedoelt hij in de cockpit van een echt toestel. Er zijn voor een cadet totaal 18-20 simulator uren nodig voorafgaand aan de eerste solo vlucht. Na 170 vlieguren en zo'n 147 sorties plus 40 uren in de simulator ben je gekwalificeerd en krijg je de wings en de rang van tweede luitenant. Vervolgens krijg je een contract voorgelegd wat je moet tekenen en wat je voor 12 jaar verbindt aan de Ierse luchtmacht. Dit is iets wat echt noodzakelijk is want de investeringskosten in een piloot zijn zodanig hoog dat er een redelijke tegenprestatie tegenover de Ierse belastingbetaler mag staan. In die 12 jaar kun je nog doorstromen naar andere toestellen, of instructeur worden.

Zijn er nog andere taken voor de PC-9?

Ja en nee, hoewel initieel voor trainingstaken aangeschaft zijn de eigenschappen van dit toestel wat door de sterke motor de karakteristieken van een jet benadert, zodanig dat beperkte luchtverdedigings en grondaanvalstaken mogelijk zijn. Er kunnen desgewenst met lichte bewapening zoals ongeleide raketten deze taken ondernomen worden, maar dan alleen door de ervaren mensen zoals de instructeurs. Derek vertelt dat het toestel een bijzonder goed klimvermogen heeft en is uitgerust met een HUD waarin het weapon sighting system geïntegreerd is en zodoende de piloot met de PC-9M bijzonder accuraat wapens kan richten. Er zijn goede relaties met de RAF met name met de Central Flying School (CFS) in Linton-on-ouse met een vergelijkbare trainingsstructuur, daarnaast waren er al goede relaties met de Belgen. Dit vanwege het gebruik van de Siai Marchetti SF-260 die nu nog steeds dienst doet in België. Door zijn werk als instructeur vliegt Derek vrijwel alleen op de PC-9 en soms op de CN-235. Hiervan zijn er twee in dienst die een oogje in het zeil houden boven de zee en zodoende controle uitoefenen op de visserij. Overigens kun je na het PC-9 avontuur een opleiding krijgen voor vliegtuigen met meer dan één motor, dit gebeurt dan met een Beechcraft King Air van de firma Flight Safety, een civiele maatschappij in Parijs. Conversie kan vervolgens op de eigen King Air of op de Gulfstream ,de Learjet, beiden voor VIP taken of natuurlijk op de CN-235. Ook is het mogelijk om dienst te doen op één van de acht Cessna FR-172's die in support voor de army vliegen, inclusief parachutisten of civiele taken zoals observaties boven natuurgebieden of controles op vervuiling van het milieu.

Dit laatste heet Aid To Civil Power (ATCP). Andere mogelijkheden zijn om uitgeleend te worden aan de luchtpolitie die Garda Air Support Unit (GASU) heet.

Helikopters in de multi role

Vanaf de verkeerstoren is een goed uitzicht op de vliegbewegingen. Aan de voet van de toren heeft de vogelman een ren met echte valken, geen vogel die zich in de

buurt waagt. Dan komen vanaf de ramp heli's op zo'n zes meter hoogte en ongeveer 30 meter vanaf de toren voorbij boven de taxibaan. Zij zijn druk aan het oefenen. Twee moderne EC-135T-2 helicopters worden gebruikt om de piloten in te leiden voor het helikoptervliegen. Zij zullen dan uiteindelijk gaan vliegen op de Alouette-III waarvan er nog zeven dienst doen, hoewel de dagen van dit toestel bij het IAC geteld zijn. Mogelijk is ook dat zij gaan vliegen op de gloednieuwe Agusta Westland AW-139. Dit toestel is zeer interessant omdat de ervaring met moderne cockpitsystemen opgedaan met de PC-9 via de EC-135T-2 hiermee weer voortgezet kan worden. Van de AW-139 zijn er vier besteld met nog een optie op twee. Deze heli heeft een multirole functie, want naast vervoer van soldaten met tien 'crashworthy' stoelen is het toestel ook geoptimaliseerd voor SAR taken. De cabine kan snel geconfigureerd worden, en zelfs als air ambulance dienen bij grote rampen. De AW-139 heeft LCD mission display's van Honeywell, volledig digitale controle op de motorprestaties, een 4 axiale digitale automatische piloot en moderne zoekmiddelen zoals een FLIR. In de deuropening kan desgewenst een hoist of een boordkanon worden gemonteerd. Hoewel zoals gezegd bescheiden in omvang is de uitrusting modern en kan wel iedere taak uitgevoerd worden. Het FTS met het motto 'Oinear Dilseacht Agus Buanseasmhacht' hetgeen betekent 'Honour, Diligence And Steadfastness heeft een belangrijke taak voor het tot stand komen hiervan.

Wim Das & Kees Otten