

## LEGERVliegDIENST VITERBO - ITALIË

### Helicopterview op Army Aviation Training en 'Antares' Aviation Regiment.

#### AATB

Binnen de legervliegdiens in Italië is de oude stad Viterbo - noordelijk van Rome gelegen - zo'n beetje de spil in het geheel. Men zegt dat er niemand in de stad woont die geen familielid in het leger heeft. Er zijn hier naast het Hoofdkwartier dan ook 2 grote en belangrijke faciliteiten gelegen; de Army Aviation Training Brigade (AATB) en het 1<sup>ste</sup> Army Aviation Regiment "Antares". De Army Aviation Training Brigade heeft de 2<sup>e</sup> lijns opleidingstaak voor helikopterpiloten die de hoofdmoot vormen van het vliegend personeel. De initiële helikopteropleiding voor basistechnieken (fase 1) volgt men eerst bij de luchtmacht op de Italian Air Force Flying School ( Scuola di Volo Elicotteri) in Frosinone met de NH-500E helikopter. Vervolgens gaat men naar Fort Rucker in Alabama USA waar men met vele andere nationaliteiten waaronder aspirant Klu-helikoptervliegers gezamenlijk verder ervaring op doet. Naast klassikale technische gedeelten en simulator oefeningen volgt praktijk op de TH-67 Creek (AB-206), UH-1 (AB-205) of CH-47 en bereikt men de graad van Army Observer Pilot. Terug in Italië wordt de cadet dan geavanceerder opgeleid in tactische zin met gevechts- en wapentraining op het AATB. Vervolgens krijgt men dan uiteindelijk de licentie voor legerhelikopterpiloot. Natuurlijk zijn er hier ook mogelijkheden voor herhaling van basistraining (op de AB-206) of opfriscursussen voor gegradueerden, maar het zwaartepunt ligt toch in het bijbrengen van de tactische kneepjes. Andere opleidingsvormen zijn de kwalificatie voor nachtvluchten met "Night Vision Goggles"(NVG's) en ook opleidingen voor niet-vliegend personeel zoals technische officieren, luchtverkeersleiders, brandbestrijding e.d. waaronder ook non-commissioned officers (NCO).

#### SIMULATOR

Een belangrijk geheel in dit alles zijn de simulatoren. Niet zonder trots wordt ons verteld dat de simulator voor de AB205/212 de meest geavanceerde in de wereld is voor dit type zelfs geavanceerder als die van de Amerikanen dus. Geheel vreemd is dit niet als je bekijkt dat Italië naast de V.S. een grote Bell-operator is, overigens overwegend van door Agusta in licentie gebouwde exemplaren. We krijgen het aanbod om in de simulator plaats te nemen. Er zijn 3 AB205/212 consoles op AATB/Viterbo met een centraal computer gedeelte van waaruit missies kunnen worden begeleid en aangestuurd. Het is echter ook mogelijk om als instructeur "mee te vliegen" in de simulator en via een soort semi-remote control de vluchtsituaties voor de cursist terplekke te verzwaren of anderszins te veranderen. Uitgebreid kan worden geoefend in ILS (Instrument Landing System) en NVG-operaties. Ieder Italiaans vliegveld, bergachtige regio, vluchten boven de zee, stad, wat je maar wilt is oproepbaar, zelfs alle weersgesteldheden. De projectie, en dat is belangrijk beter als bij de Amerikanen, is 3 dimensionaal op de cockpitramen die een real-live 'awareness' geven aan de piloot, terwijl de Amerikanen het met een monitor-beleving moeten doen. De computer analyseert de vluchtgegevens nauwgezet en het gebeurt dus dan ook dat de instructeur "yes" geeft en de computer t "no" antwoordt ! Er worden ook aan andere Navo landen waaronder de V.S. simulator uren gegeven. Wat betreft training voor gevechtshelikoptertechnieken is het AATB helemaal uniek. Er zijn 2 zeer geavanceerde A-129 cockpit simulators (de enige in de wereld) voor piloot en WSO (Weapon System Officer) die zelfs nog meer mogelijkheden bieden als de AB205/212 simulator. De beide consoles kunnen worden gelinked zodat de combat-missies veel interessanter worden. Beide helikopterbemanningen kunnen los van elkaar de omstandigheden beïnvloeden als in groepsformatie wordt gevlogen en zo verkrijgt

men een vergrote interactieve trainingsvorm. Informatie wordt d.m.v. een integrated helmet display system via de helm naar de computer gestuurd en verwerkt. Uiteraard wordt er veel aandacht besteed aan doelzoeken, oefenen met richtsystemen en het afvuren van wapens. Bij de Italianen is het gebruikelijk dat de piloot en WSO inwisselbaar zijn en krijgen ze dus in principe dezelfde training. Wel is het zo dat in vrijwel alle settings de crew uit een ervaren met een minder ervaren lid bestaat. Zo worden veel zgn. pre-missies gevlogen in diverse scenario's. Pas als de "skills" van de vlieger/WSO goed worden bevonden gaat er echt worden geschoten op Sardinië. Kostenoverwegingen spelen hierbij een rol en dus mag dure munitie alleen "afgeleverd" worden als de trefzekerheid zeer hoog is. Als de A-129 verkocht wordt in het buitenland dan kan de simulator meegeleverd worden. Tekenend was dat de vragen in deze richting of dit het geval was nadrukkelijk niet werden beantwoord.

## VASTE VLEUGEL

De Aviazione Dell' Esercito zoals de Italiaanse legervliegdiens officieel heet heeft ook transport vliegtuigen in dienst en heeft daarvoor dus ook piloten nodig. Simultaan aan de helikopteropleiding is er ook een "course" voor vliegtuigen met vaste vleugel die start in Pensacola Florida op de US. Navy Flying School met in de 2<sup>e</sup> fase op het AATB transitieopleiding naar de Do-228 of P-180AM. Hoewel het leger van oudsher bekend is met vliegtuigen zoals voorheen de Piper L-18C Cub en de SM-1019E (Italiaanse O-1E Bird dog) in de "Army Observation Role" is vandaag de dag de bijdrage (en dus ook het pilotenaantal) relatief bescheiden.

## EXPERIMENTEEL

Een 2<sup>e</sup> belangrijke taak van het AATB is Testing & Research waarbij o.a. nieuwe geïntegreerde systemen worden geëvalueerd. Enkele A-129 Mangusta's werden gezien met een nieuw 20 mm TM197B snelvuurkanon in de neus (zoals bij de Apache) in de zgn. "combatina" versie. Het is de bedoeling dat alle Mangusta's dit kanon krijgen. Tijdens uitzendingen onder V.N.-vlag, onder andere de deelname aan de extractionforce (EFOR) in Macedonië werd er pijnlijk geleerd dat het ontbreken van een kanon tegen grondvuur dreiging in bergachtige omgeving zoals in Kosovo het geval is een groot gemis was. Met alleen de mogelijkheid van TOW anti-tank raketten kun je grotere doelen zoals tanks, APC's of vrachtwagens bestoken, maar hoe stuur je een raket af op een guerrilla met een simpel mortier? Het nieuwe kanon is nog in de evaluatiefase evenals een nieuwe grijsbruine kleur voor de toestellen waarover bewust weinig aanvullende details werden gegeven. Meer spraakzaam was men over de AB-412, de nieuwste helikopter met veel digitale techniek en o.a. mogelijkheden tot het volledig gecomputeriseerd opstijgen. In de toekomst zal het AATB intensief betrokken worden bij de implementatieprocessen rond de nieuwe NH-90. Nieuwe moderne systemen zoals fly-by-wire gecontroleerde vliegmanoeuvres en HMSD richtsysteem (Helmet Mounted Sight and Display) zullen ook veranderingen in het simulatortraject veroorzaken.

## ANTARES

Nabij het AATB is het 1<sup>e</sup> Reggimento Dell'aviazione Esercito "Antares" gelegen met een eigen heliport en verkeersstoren. Er is echter wel een intensieve samenwerking en uitwisseling met het AATB. Het 1<sup>ste</sup> regiment opereert zo'n beetje alle helikoptertypen zoals de hele Agusta-Bell familie (AB-205, AB-206, AB-212 en AB-412) en de eigen Agusta A-109 en A-129 die ook op andere army bases zijn terug te vinden. Daarnaast bevindt zich de hele CH-47C Chinook vloot hier en 3 Do-228 vliegtuigen.

## CHINOOK

De Chinooks gaan al wat jaartjes mee en zijn de werkpaarden in het troepentransport. Zo kunnen 37 volledig bewapende soldaten mee of 1 jeep en 15 soldaten of 2 jeeps of 1 VMG APC (Armed personnel car). De Chinooks kunnen ook gebruikt worden voor parachutisten waarvan er 28 meekunnen. Buiten de romp kan lading meegenomen worden aan een cargo-hook. De helikopters zijn inmiddels mechanisch verbeterd met een andere motor, transmissie en 2 composietrotoren i.p.v. de oorspronkelijke lichtmetalen. De liftprestaties veranderden daardoor aanmerkelijk van max. 9072 kg naar max. 12.000 kg. De meeste exemplaren, in ieder geval de S.A.R.-versies hebben een external winch om objecten of mensen op te takelen. De standaard configuratie voor bemanning is 2 piloten en 2 crewchiefs, voor bosbrandbestrijding 2 piloten en 3 specialisten, en voor nachtvluchten een totale bemanning van 6 personen. De helikopters zijn in diverse UN-missies ingezet in o.a. Namibië, Somalië, Mozambique (de enige keer met wit gespoten toestellen), Turkije, Koerdistan, Bosnie, Kosovo, Albanië en Macedonië. In Albanië is samengewerkt met de Klu in Farke en deze operatie genaamd "Pelican" liep gelijk met de operatie in Mozambique. Men was zeer te spreken over de Klu Chinooks die veel geavanceerder zijn dan de Italiaanse die nog veel analoge technologie gebruiken en zelfs geen automatische piloot hebben. Daardoor zijn deze ook al door de simpele bewapening en weinig autoprotectie minder geschikt voor operaties pal aan het front, in ieder geval niet in de CSAR-zone en het best te gebruiken voor aanvoer vanuit terug getrokken posities. Op Viterbo stonden exemplaren met een nieuwe verf die gelijk is aan de US-Army uitvoeringen. Een soort saai egaal-bruin-groen die veel minder aantrekkelijker oogt als het huidige grijsgroene camouflage-schema. Zou dit de invloed van de Amerikanen zijn waar regelmatig een exchange programma mee is? Momenteel opereren een aantal Chinooks in Zuid-Irak en worden o.a. beschermd door Klu Apaches.

## OVERIGE HELICOPTERS

Zoals reeds genoemd zijn verschillende typen Bell Helikopters in actieve dienst met de A-109 lichte transporthelikopter en de A-129 Mangusta gevechtshelikopters. De Bell familie kent 2 oudgedienden de AB-206-C1 en de AB-205 die eigenlijk hoofdzakelijk voor trainingsactiviteiten en lichte taken worden gebruikt. De 1 motorige AB-212 en vooral de 2 motorige AB-412 zijn veel moderner en competenter en daardoor meer geschikt voor taken in de gevechtszone. Moderne Doppler radarsystemen, IFF (Identification Friend or Foe) om maar eens een paar extra's te noemen. De A-109 vervoert 6 passagiers als lichte aanvoer helikopter en de AB-412 kan 13 passagiers vervoeren en daarmee is deze laatste, ook al door de meest geavanceerde uitrusting bij voorkeur geschikt voor CSAR-operaties. Dit kan eventueel in samenwerking met een gevechtshelikopter zoals de Mangusta A-129. Deze heeft meerdere autoprotectie systemen en kan TOW of Stinger raketten afschieten. Het is een duidelijke aanvalshelikopter, maar hij kan ook luchtkonvoien beschermen. Verschillende "Packages" kunnen worden geformeerd. Er is uiteraard een intensief contact met de andere Esercito squadrons 2<sup>e</sup> Reggimento "Sirio" in Lamezia Terme, 4<sup>e</sup> Reggimento "Altair" in Bolzano en gruppo SOATCC in Padova, die ook een mix aan typen opereren behalve de Chinook en de Do-228. Dankzij de vele verschillende typen is "Antares" een regiment met veel mogelijkheden en daarnaast veel trainingscapaciteit om de piloten op een hoog operationeel peil te brengen !