

OPERATIONEEL OP ‘LA NAVE GARIBALDI’

OPERATIONEEL OP ‘LA NAVE GARIBALDI’

Het Italiaanse vliegdekschip de “Garibaldi” ligt in de haven van Taranto op de marinebasis Nuova Stazione Navale Mar Grande. Er is zo’n 3 maanden onderhoud gepleegd aan het schip en het zal nu weer in de vaart worden genomen. Het schip en zijn bemanning dat in marine taal luistert naar de naam 551 Repartoer wordt door de Italianen zelf omschreven als een mobiele luchthaven wat in mooi Italiaans klinkt als Incrociatore Porta Aeromobili. Het is bepaald geen understatement, met maximaal 808 opvarenden waarvan 84 vrouwen.

VOORBEREIDING OP EEN GROTE OEFENING

Gedurende middag en avond voor het vertrek monsteren steeds meer marinemensen aan en na een kort nachtje volgt zeer vroeg in de ochtend een briefing van de kapitein in de grote inwendige hangaar waarna de trossen los gaan. Al in de hangaar valt het verschil in uniformen op. Het scheepspersoneel, het merendeel dus, steekt in blauwe overalls, technisch personeel voor de vliegtuigen in grijze pakken en de piloten in lichtgroene outfit. Slechts 2 SH-3D/H Seaking helikopters vergezellen ons aan boord op weg naar open zee. De rest van de vliegtuigen zal zich midden op zee bij ons voegen en weldra zal het een drukte zijn van vliegend personeel. Als voorbereiding op de grote internationale NAVO oefening “Destinate Glory” inmiddels voor de Italianen omgedoopt in “Loyal Midas” zal de bemanning, en met name de piloten de verplichte kwalificaties moeten gaan behalen juist vanwege de relatief lange tussenstop die er is geweest. Zodra de Garibaldi door een loodsboot de haven is uitgeholpen en de Golf van Taranto invaart verschijnt er een groep dekpersoneel die in de breedte van het dek naast elkaar meter voor meter afzoeken om eventuele oneffenheden of losse voorwerpen van het dek te halen die gevaar op kunnen leveren voor de motoren van de Harriër gevechtsvliegtuigen.

HARRIËRS RAZEN OM JE OREN

Later op de dag als we in de Golf van Taranto varen met uitzicht op het in de verte gelegen Reggio di Calabria volgt er actie. Een van de Seakings gaat van ‘spot 3’ de lucht in om als ‘planeguard’ in de buurt van het schip te cirkelen. Hierna arriveren al gauw de eerste paar Harriër straaljagers die na een beoordelingsronde rond het schip en de omgeving een break inzetten en zich opmaken voor de landing. De “approach” zoals dat heet komt van achter het schip waar bij de straaljagers hun motoruitlaten 80 graden draaien in verticale stand en in feite balanceren op de grote druk die dat naar onderen geeft. Zeer precies wordt er langs zij van het achterdek gemaneoeuvreed. De Toren heeft inmiddels een landingsspot doorgegeven en signaal “clear to land”. De Harriër beweegt langzaam zijdelings ten opzichte van de lengterichting van het schip naar zijn landingsplek en laat zich van een meter of 3 hoogte min of meer op het dek vallen doormiddel van het snel verminderen van druk uit de straalmotoren. Het toestel veert op zijn zeer stevig tandemonderstel onder de romp en de landing is geslaagd. Langzaam taxiet het toestel naar voren om plaats te

maken voor een volgend toestel op die landingsplek (spot 5 die het meest wordt gebruikt door de Harriërs). Onmiddellijk stormt het dekpersoneel naar het toestel, ieder in een kleurig tenue wat hun functie in het geheel aangeeft. Een tweede Harriër komt binnen op dezelfde manier. Het eerste toestel is langs de zogenaamde "tramline" over het midden van het dek naar een opstelplek voor de start gereden. Op dat moment heeft het dekpersoneel inmiddels de check's gedaan en laat iemand op een bord aan de zijkant van de cockpit gegevens zien voor de piloot die klaar staat voor de volgende run. De landing en start runs hebben veel weg van een formule 1 pitsstop waarbij het circus van al het dekpersoneel vliegensvlug te werk gaat en de kist zo kort mogelijk op het dek staat. De rechterarm van de piloot gaat van de helm met een ruk naar voren ten teken dat hij weg kan en met oorverdovend lawaai schiet de Harriër naar voren. Het eind van de startbaan staat met een bepaalde curve iets schuin naar boven, en wordt de ski-jump genoemd.

Het is een vreemd gezicht omdat slierten ronddraaiende vochtdruppeltjes van het natte dek loskomen in het turbulente gebeuren. De motoruitlaten staan in een hoek van 50 tot 60 graden waarbij de stuwdruk schuin naar achteren op het dek gericht is en het toestel lift krijgt. De ski-jump geeft het toestel net het laatste benodigde zetje naar boven. Pas op enige afstand van het dek worden de uitlaten langzaam naar achteren gedraaid en neemt door de toenemende snelheid de draagkracht onder de vleugel het over. Er wordt een wijde bocht ingezet en er volgt een aanloop naar een nieuwe landing terwijl in de tussentijd de tweede Harriër het dek verlaten heeft. Zo zullen er die middag nog meerdere landingen en starts volgen. Ook komen er later die dag weer 2 nieuwe Harriërs aanvliegen die hetzelfde ritueel zullen gaan uitvoeren terwijl de eerste twee toestellen inmiddels aan de andere kant van het dek geparkeerd staan.

DE TOREN IS HET HART VAN HET SCHIP

De verrichtingen van de piloten worden nauwlettend gadeslagen door de Landing Safety Officer (LSO). Zijn plek is in de toren en wel aan de achterzijde omdat van die plek de landingen komen. Via een glazen uitbouw aan de zij/achterkant is er visueel een prachtig overzicht over het dek. Dat de LSO in de toren zit komt omdat hij een piloot is (meestal een helikopterpiloot) en immers "pilots are pilots" en "deck guys are deck guys" hiermee aangevend dat piloten niet op het dek horen te werken. De Harriër piloten krijgen hun debriefing en kunnen vervolgens naar hun hut als ze dat willen. De kwalificaties worden feitelijk gegeven aan de hand van wat de LSO heeft waargenomen vanuit de toren (Carrier on Qualification = CQ). Wie verder wandelt komt terecht in het CIC (Combat Information Centre) waar het vlucht- en gevechtsleiding centrum zit. Aan twee zijden zien we radarschermen verbonden met een van de vier zoekradars of een van de twee navigatieradars waarbij aan een zijde radarspots geïdentificeerd worden en aan de andere kant gevolgd worden (track). Verder worden met uitgebreide SONAR apparatuur eventuele aanwezige onderzeeboten gevonden waarna er een Anti Submarine warfare (ASW) Seaking naar toe kan worden gestuurd. Via de navigatieradars worden bij slecht zicht de toestellen via een "radar approach" binnengehaald. Het vluchtleidingscentrum heeft de codenaam "Ferrari" welke dan ook door de piloten koesterend wordt uitgesproken. Aan de andere zijde van Ferrari is de brug van het schip waar we meestal de kapitein

vinden die tegelijk het commando heeft over het schip, vliegtuigen en zijn bemanning. Twee ervaren officieren staan hem bij in die functie omdat 24 uur leiding moet worden gegeven.

HET OEFENEN WORDT SERIEUS

Terug op het dek vinden nieuwe activiteiten plaats. De eerste T-bird (tweezitter) komt binnen vergezeld door een nieuwe eenzitter (B-bird). Zodra ze geland zijn geeft de "launch officer" (geel pak) een teken en in rap tempo doen de dekjongens hun werk waarbij technisch personeel in bruine shirts (engineers) de motor en romp controleren en groene shirts (avionics) naar de sensoren kijken en rode shirts letten op brandgevaar. Na de volgende start zal de "hot raft" worden geoefend wat wil zeggen op het dek zal worden bijgetankt met draaiende motor. Als de toestellen in de lucht hangen verschijnen er 2 mannen op het dek gehuld in een aluminiumkleurig pak met masker en een 2 koppige spuit om hun middel waaraan 2 dikke slangen naar het dek lopen. Immers er zal brandstof worden over gepompt, en dit is een risicovolle aangelegenheid. Mannen in violetkleurig pak zitten aan de rand van het schip hoog boven de golven waar opgerolde slangen aanwezig zijn. De Harriërs komen balancerend binnen en landen veilig. De slangen worden vliegensvlug uitgerold en verbonden aan de romp van de Harriërs. Als schouwspel prachtig met al deze veelkleurige activiteit van mensen aan het dek, maar de bittere ernst is daar dat er absoluut niets mis mag gaan omdat er dan grote problemen kunnen ontstaan met rampzalige afloop. Ieder doet zijn werk met grote professionaliteit.

NACHTVLUCHTEN ZIJN EEN MUST

De piloten moeten deze en de volgende dag allemaal deze cyclus beoefenen en vervolgens de nachtvlucht kwalificaties behalen (NCQ) waarmee ze op de eerste avond in de schemering starten om zeg maar een beginnetje te hebben. De kwalificatie vereist 4 daglandingen en 2 nachtlandingen. Op de tweede avond mogen we een NCQ briefing meemaken voor de nieuwe, overdag binnengekomen piloten. Veel jargon en check procedures en wat te doen bij uitvallen van systemen passeren de revue, maar wat bij blijft is "20 mother is making 10" want het schip vaart met 10 knots en als Harriër mag je daar met niet meer dan 10 knots overheen voor een veilige landing. Het is een indrukwekkend gezicht als je vanuit de LSO-toren in het donker de schaars verlichte Harriërs op slechts enkele meters afstand ziet hangen ! Verschillende lichtsystemen zoals DAPS (Display Approach Path System) en LUDS (Line UP and Display System) helpen de piloot waarbij een licht visueel wordt waargenomen tegenover een rij achterliggende lichten en zo de meest gunstige "hover" positie kan worden bepaald. Er bestaat de mogelijkheid voor een ASR (Approach Surveillance Radar) of TACAN (Tactical Aid for Navigation) benadering. Zoveel mogelijk worden de Night Vision Goggles niet gebruikt omdat het onder de knie hebben zonder hulp hiervan belangrijk is.

THIS IS YOUR CAPTAIN SPEAKING...

Terwijl de piloten hun kwalificaties halen zijn wij te gast bij de kapitein en als we het diner nuttigen horen we het vliegtuiglawaai door de muren dringen. De kapitein Paolo Treu bijgenaamd "Pitbull" haalde destijds zijn "carrier qualification" op de USS

Lexington die nog een heroïsch oorlogsoptreden had gekend. Zijn wings verkreeg hij op de A-4 Skyhawk en vervolgens kwam hij op de AV-8B terecht bij USMC VMA-542. Toen in Italië de weg vrij kwam voor een vliegtuigsquadron in de marine (lange tijd bestond er een alleenrecht agreement voor de luchtmacht die jets exploiteerde en de marine enkel helikopters) stond kapitein Treu aan vooravond van een nieuwe en geslaagde implementatie. Hij vloog de eerste gloednieuwe McDonnell Douglas AV-8B+ van de fabriek in St. Louis naar Cherry Point, N.C. waar de Garibaldi wachtte om de eerste batch van 3 Harriërs mee naar huis te nemen. Als eerste instructeur en later commandant van het GRUPPAER Harriër squadron heeft hij grote invloed gehad op de ontwikkeling en het functioneren hiervan. Na enkele staffuncties te hebben bekleed werd hem het commando van de Garibaldi toevertrouwd waarmee diverse internationale missies werden volbracht zoals voor de kust van Somalië (1995, Restore Hope), in de Adriatische zee (1999, Allied Force) en in de Arabische zee (2001-2002, Enduring Freedom). Onder zijn leiding is een bekwaam team tot stand gebracht die op een hele liberale en toch professionele manier met elkaar omgaan. Aan competentie hoeft niet getwijfeld te worden zoals we met eigen ogen hebben kunnen waarnemen. Niet alleen de Harriërs kwamen in actie, maar ook verschillende malen de Seakings voor SAR en ASW oefeningen en ook het scheepspersoneel zelf moest eraan geloven met brandoefeningen en dergelijke waarbij alle dekken werden afgesloten. In de toekomst wordt het allemaal nog spannender met het aan boord komen van de EH-101 Merlin. Voorlopig was het feest voor ons weer afgelopen toen we met een Seaking het schip verlieten richting de marinevliegbasis Grottaglie, met nog de indrukwekkende beelden op ons netvlies over hoe de Italiaanse marine zich voorbereidt op een grote oefening.

Wim Das & Kees Otten
