

FORZE AEREE

La Força Aérea Po



Presentiamo, in due puntate, l'Aeronautica Portoghese attraverso le interviste a ufficiali portavoce delle sue basi e dei suoi reparti.

RENE SLEEGERS - LOWPASS AVIATION.COM

Base Aérea No. 11 - Beja

La Base Aérea No. 11 (BA11) di Beja è stata costruita nel 1964 per servire come struttura di addestramento per l'Aeronautica Tedesca, che vi ha operato fino al 1993. Nel 1987 la Força Aérea Portuguesa vi trasferì da Montijo l'Esquadra 103, dotata di T-33 e T-38. Tra il 1993 e il 2018 la FAP ha utilizzato i Das-

sault / Dornier Alpha Jet, donati dalla Germania come risarcimento per l'abbandono della base aerea nel 1993. Nel 2009 è stata intrapresa la costruzione di un terminal civile, per voli low cost. La pista di Beja è l'unica del Portogallo continentale in grado di ospitare l'Airbus A380. La base, moderna e ben attrezzata, è una delle strutture di addestramento più importanti dell'Aeronautica Portoghese.

Il col. Carlos Lourenço, comandante della base dal 2021, ci racconta l'attuale impegno della forza aerea e l'utilizzo della base di Beja. Pilota di F-16 all'Esquadra 301 "Jaguars" fino al 2010, Lourenço, è diventato in seguito capo della Divisione Operazioni di Combattimento al Deployable Air Command and Control Center (DACCC) di Poggio Renatico. «Dal 2010 l'Aeronautica Portoghese - ci spiega - ha intrapreso un

percorso ben scelto di organizzazione di eventi ed esercitazioni di dimensioni e complessità. Ciò è stato determinato dalle capacità operative, ma anche dal know-how logistico e da alcuni aspetti geografici, quali lo spazio aereo disponibile e le condizioni meteorologiche. Tuttavia, il fattore umano che guida tutto questo è il più importante: l'atteggiamento, la motivazione e l'impegno del nostro personale sono eccezionali ed è

Portuguesa

PRIMA PARTE



questo, combinato con la nostra ospitalità culturale, che determina il successo e l'esito di questi eventi. Ecco perché molte esercitazioni sono state e si terranno qui a Beja, come Real Thaw, Hot Blade e European Tactical Airlift Program – Training (ETAP-T). Ci vuole molto lavoro per eseguire queste esercitazioni. La FAP si impegna a fornire un evento operativo di eccellenza, in modo che le unità di volo possano acquisire nuove conoscenze, esperienze e competenze in modo sicuro e affidabile. In questo contesto, vogliamo promuovere l'immagine del Portogallo come produttore di sicurezza sulla scena internazionale ed essere riconosciuti per la capacità, la qualità e il know-how nell'organizzazione di esercitazioni. Possiamo e siamo pronti a fare la differenza e a organizzare un'esercitazione Red Flag europea a Beja».

Esquadra 101 - Roncos (ruggiti) - Aérospatiale TB-30 Epsilon

Capitano Joao Teixeira, ufficiale delle operazioni: «I nuovi allievi piloti iniziano il loro addestramento di volo nella base aerea di Sintra e



quando hanno completato la parte accademica della loro formazione ed eseguito circa 40 ore sul DHC-1 Chipmunk, sono pronti per iniziare la Fase 2 qui all'Esq101 sull'Aérospatiale TB-30 Epsilon. Il TB-30 è un aereo da addestramento di base, completamente acrobatico, monomotore con sedili in tandem e elica bipala. I TB-30 sono in servizio dal 1989, quando 18 velivoli furono consegnati all'Aeronautica Portoghese. Tra revisioni pesanti e piccoli interventi di manutenzione, teniamo a disposizione 14 TB-30. Gli aerei stanno subendo un piccolo aggiornamento avionico con l'MVP-50 e quindi otterranno glass cockpit e nuovi sensori per la strumentazione del motore. Mentre un gruppo dedicato sta lavorando su un Mid Life Update (MLU) per estenderne la durata di servizio fino al 2030, si sta anche lavorando per pianificare il pensionamento e sostituire il TB-30 nel prossimo futuro. Per quanto riguarda il programma formativo, il corso dura circa dieci mesi ed è suddiviso in tre fasi distinte: Elementare, Fondamentale e Missione. Gli studenti iniziano la fase Elementare in classe per circa un mese e una volta superati gli esami iniziano le missioni al simu-

In apertura: due Aérospatiale TB-30 Epsilon in volo.
Sotto: per l'addestramento dei piloti l'Aeronautica Portoghese utilizza ancora i DHC-1 Chipmunk. Quello sotto ha la livrea speciale realizzata per i 70 anni di servizio di questo modello con la FAP.



latore. Disponiamo di due simulatori di addestramento al volo operativo con un campo visivo di 180 gradi. Su questi dispositivi il pilota istruttore dispone di una console per gestire e seguire il volo ma è anche in grado di interagire con l'allievo, avvisandolo in caso di diverse condizioni meteo o di emergenza in volo. Oltre ai simulatori, stiamo attualmente studiando la realizzazione di un nuovo dispositivo di addestramento, che incorpori nella simulazione gli occhiali per la realtà virtuale.

Circa il 40% del corso viene eseguito nel simulatore e l'implementazione di una fase pre-volo solida e robusta, con una forte dipendenza dal simulatore, ci consente di lavorare prima su particolari difficoltà degli studenti, consentendo loro di intraprendere il primo volo da solista. Nella Fase Fondamentale ci sono tre elementi: Transizione, Navigazione VFR e IFR e Formazione. Il corso ammonta a circa 110 ore di volo e 60 ore al simulatore e in questo momento abbiamo tredici allievi e dieci piloti istruttori. Quando l'allievo completa con successo l'addestramento al volo di Fase 2, riceve le "ali" e procederà con l'addestramento successivo su caccia, aerei da trasporto o elicotteri, su uno squadrone dell'Aeronautica Portuguesa. Tale decisione si basa sulla classificazione finale degli studenti, sulle abilità individuali e sull'abilità di volo complessiva».

Esquadra 552 - Zangões (Calabroni) - AW119Kx



Capitano Luís Dias, responsabile della pianificazione tattica: «L'Aeronautica Portuguesa ha



Gli allievi piloti iniziano il loro addestramento di volo a Sintra con circa 40 ore sull'anziano DHC-1 Chipmunk (sopra) e poi proseguono sull'Aérospatiale TB-30 Epsilon (sotto).



volato con gli Alouette III della Sud Aviation per molti anni e ha cercato a lungo un sostituto. Nel dicembre 2017 il Ministero della Difesa portoghese ha annunciato l'acquisizione di cinque Augusta-Westland (oggi Leonardo Helicopters) AW119Kx Koala per l'Esquadra 552 con un'opzione per

altri due. Gli AW119 sono stati consegnati tra febbraio 2019 e settembre 2020. Alla fine del 2019 lo squadrone era pienamente operativo con i primi elicotteri e gli Alouette III sono stati ritirati dall'uso nel giugno 2020 dopo quasi 60 anni di servizio.

L'AW119 è un elicottero mono-

motore con una velocità massima di 280 km/h che lo rende uno degli elicotteri monomotore più veloci. Ha una cabina di pilotaggio che integra praticamente tutta l'avionica in un display migliorando la consapevolezza della situazione, pienamente compatibile con i visori notturni (NVG), cinque radio di comunicazione che coprono quasi tutte le frequenze, un faro, un verricello di salvataggio che può sollevare fino a 204 kg e un sistema di galleggiamento di emergenza rimovibile. L'AW119 ha la capacità di montare un Bambi Bucket da 900 litri d'acqua e di trasportare una squadra fino a sei vigili del fuoco. Può anche posizionare armi tattiche a entrambe le porte o un'at-



L'Esquadra 552 impiega i Leonardo Helicopters AW119Kx e i Sikorsky UH-60 Black Hawk. **A sinistra:** uno degli elicotteri italiani in volo.



Il 22 novembre l'Aeronautica Portoghese ha ricevuto quattro nuovi elicotteri, due UH-60 e due AW119Kx.

trezzatura per la discesa in corda doppia per le truppe. Normalmente l'AW119 è gestito da un pilota e un operatore di sistema ed è in grado di trasportare sei persone completamente equipaggiate. È possibile trasportare anche un paziente in barella e altre quattro persone».

Nel 2018 i primi due piloti istruttori hanno iniziato il loro corso tipo di dieci settimane e quattro specialisti hanno iniziato il loro corso di cinque mesi negli Stati Uniti. Una volta completato con successo il corso e consegnati i primi AW119, fu loro assegnato il compito di convertire il resto dello squadrone con l'aiuto di Leonardo che ha addestrato il restante per-

sonale di terra. Nell'estate del 2019 abbiamo iniziato con compiti di comando e ricognizione antincendio.

In Portogallo gli interventi antincendio sono stati effettuati da compagnie civili con l'aiuto di Grecia, Italia e Spagna, mentre l'AW119 monitora lo spazio aereo e comunica quale aereo o elicottero deve andare e dove. Sono stati acquistati sei elicotteri UH-60 Blackhawk, i primi due consegnati alla fine del 2023, con cui è stato costituito un nuovo reparto appositamente per la lotta antincendio, l'Esquadra 552 "Panteras" sulla Base Aérea 8 di Ovar.

In questo momento abbiamo cinque elicotteri che sono troppo po-

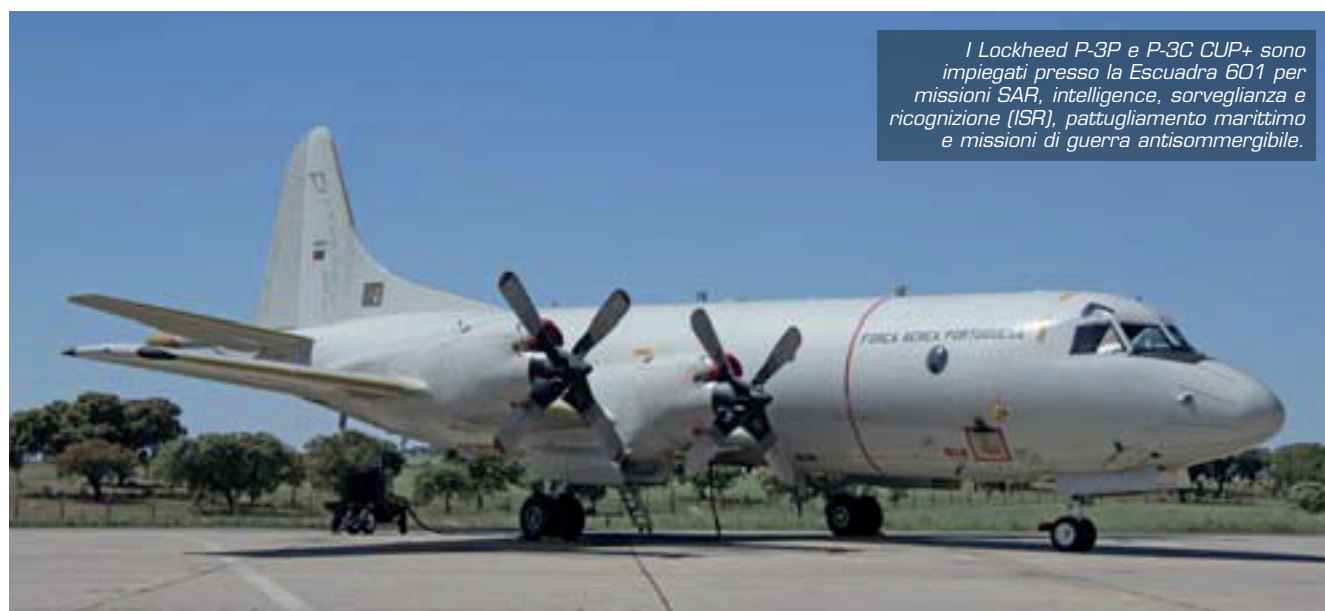
chi perché uno o due dovrebbero essere in manutenzione e almeno uno dovrebbe essere utilizzato per mantenere la qualifica del pilota. Da maggio a ottobre uno o due sono distaccati nel centro del paese e uno è permanentemente distaccato nel nord del Portogallo per missioni SAR. Vorremmo partecipare a tante esercitazioni per acquisire più esperienza ma in questo momento è difficile. Abbiamo partecipato al Tactical Leadership Program (TLP) per sperimentare il Combat Search and Rescue (CSAR) teorico e, si spera, anche pratico in futuro. Partecipiamo ad esercitazioni come Real Thaw e Hot Blade perché si svolgono qui a Beja. Fortunatamente

è stata approvata l'opzione per altri due elicotteri che sono stati consegnati nel novembre 2023, il che ci dà più spazio per migliorare i nostri compiti».

Esquadra 601 - Lobos (Lupi) - Lockheed P3C CUP+ Orion



Il tenente navigatore Luís Xarepe: «L'Esquadra 601 è stata formata nel marzo 1986, con l'acquisizione di sei aerei P-3B Orion ex Royal Australian Air Force. Il 7 agosto 1988, il primo P-3P (designazione portoghese dei P-3B) fu consegnato alla Base Aérea



I Lockheed P-3P e P-3C CUP+ sono impiegati presso la Esquadra 601 per missioni SAR, intelligence, sorveglianza e ricognizione (ISR), pattugliamento marittimo e missioni di guerra antisommersibile.

N°6, a Montijo. Nel 2004 ci siamo resi conto che l'equipaggiamento di bordo dei P-3 non era più soddisfacente a causa di minacce nuove e più moderne, quindi il governo ha avviato un programma per sostituire i vecchi P-3P. Il governo olandese stava offrendo i suoi P-3C alla Marina Tedesca e a noi e abbiamo acquistato cinque P-3C con l'aspettativa che tutti e cinque fossero stati modernizzati al Capability Upkeep Program Plus (CUP+). Due erano già modernizzati e gli altri tre sono stati modernizzati dalla Lockheed Martin tra il 2007 e il 2012. La variante CUP+ include avionica e software moderni. La società OGMA di Alverca è responsabile della modifica e



Un Orion in manutenzione presso la base di Beja.



della manutenzione pesante dei P-3. La manutenzione minore viene eseguita qui a Montijo, dove lo squadrone si è trasferito da Beja nel 2008.

«In totale lo squadrone ha effettuato più di 38.000 ore di volo, 25.000 ore di volo col P-3P e

13.000 ore di volo col P-3C CUP+, in missioni SAR, intelligence, sorveglianza e ricognizione (ISR), pattugliamento marittimo e missioni di guerra antisommergibile. Per le operazioni SAR abbiamo un avviso di reazione rapida (QRA), il che significa che abbiamo a disposizione un aereo e un equipaggio 24 ore su 24 tutto l'anno. Un equipaggio è composto da due piloti, un ingegnere e dieci membri di equipaggio, ciascuno con un compito specifico come coordinatore tattico, navigatore per tre

L'Aeronautica Portoghese ha ordinato cinque KC-390 Millennium, il primo dei quali è stato consegnato il 16 ottobre 2023.



Força Aérea Portuguesa

The Portuguese Air Force, FAP, is presented through the words of commanders or officers representing the different units and air bases. Base Aérea No. 11 – Beja, is one of the most important training facilities of the Portuguese Air Force. Colonel Carlos Lourenço, Base Commander, tells that lot of exercises have been and will be held here at Beja, like Real Thaw, Hot Blade and European Tactical Airlift Program – Training (ETAP-T).

Captain João Teixeira, Operations Officer Esq101 – Roncos (Roars) explains: "New student pilots start their flight training at Sintra air base and when they've completed the academic part of their training and perform around 40 hours on the DHC-1 Chipmunk, they are ready to start Phase 2 here at Esq101 on the Aerospaciale TB-30 Epsilon. Captain Luis Dias, Tactical Planning Officer of Esq552 – Zangões (Bumblebees) that is equipped with five AW119Kx Koala, tells that they fly also monitoring for forest fires and telling which aircraft or helicopter needs to go where. From May till October one or two are detached in central and one is permanently detached in north Portugal for SAR missions. Six UH-60 Blackhawk helicopters have been bought equipping a new squadron tasked with fighting fires, Esquadra 552 "Panteras".

Navigator Lieutenant Luis Xarepe of Esq601 – Lobos (Wolves) relates that in total the squadron has performed more than 38,000 flight hours, 25,000 in the P-3P and 13,000 in the P-3C CUP+. The squadron is equipped with five P-3C modernized to the Capability Upkeep Program Plus (CUP+) and performs SAR, ISR, Maritime Patrol and Anti-submarine warfare missions. It also takes part in border management missions like EU Frontex, NATO Baltic Assurance Measures (BAM) and the Mediterranean Sea Guardian. Depending on the mission the aircraft can be loaded with up to four AGM-65 Maverick air-to-ground missiles, up to six AGM-84 Harpoon anti-ship missiles, up to eight Mark 46 Torpedoes, Mark 82 general purpose bombs and Mark 62 quick strike mines.

Major Miguel Pousa is Squadron Commander of Esq506 – Rinocerontes (Rhinos). In 2019 the Portuguese Government ordered five Embraer KC-390 and one simulator. The delivery of the first KC-390 to the Portuguese Air Force was in October 2023 and the KC-390 immediately flew its first mission flying to the Canary Islands for Exercise Ocean Sky 2023. The second one is being delivered in early 2024, and the simulator in December 2024.



A fine 2023 è stato celebrato, prima presso il costruttore e poi sulla base di Beja, l'ingresso in servizio del primo Embraer KC-390 Millennium con l'Aeronautica Portoghese. La FAP ha ordinato in tutto cinque esemplari. Si tratta anche del primo KC-390 in servizio fuori dal Brasile.

stazioni di sensori, operatore di ordigni e tecnico di volo.

Le missioni possono durare circa nove ore e alcune di quelle principali riguardano l'inquinamento del mare, l'immigrazione clandestina, il trasporto di sostanze illegali e il monitoraggio delle attività militari. Durante i mesi estivi siamo anche responsabili della rilevazione tempestiva degli incendi

boschivi per avviare la lotta antincendio. Prendiamo parte anche a missioni di gestione delle frontiere come Frontex dell'UE, NATO Baltic Assurance Measures (BAM) e Mediterranean Sea Guardian".

"Il P-3C CUP+ è un velivolo diversificato con 18 stazioni di armamento, otto nel vano bombe e cinque stazioni in ciascuna ala. A seconda della missione, l'aereo può essere caricato con fino a quattro missili aria-terra AGM-65 Maverick, fino a sei missili antinave AGM-84 Harpoon, fino a otto siluri Mark 46, bombe generiche Mark 82 e bombe-mina Mark 62. Il sistema di boe sonore può contenere 36 dispositivi sonar, con tre scivoli pressurizzati e uno scivolo a caduta libera all'interno e 48 scivoli non pressurizzati dall'esterno, quindi in totale possono essere caricate 84 diverse boe sonore».

Esquadra 506 Rinocerontes (Rinoceronti) Embraer KC-390

Maggiore Miguel Pousa, comandante dello squadrone: «Nel 2019 il governo portoghese ha ordinato cinque Embraer KC-390 e un simulatore. Il KC-390 soddisfa tutti i requisiti di cui abbiamo bisogno per compiere la nostra missione. Il primo KC-390 è arrivato qui alla base di Beja nell'ottobre 2022 per la sua presentazione e poi è tornato in Brasile. Nel marzo 2023 il KC-390 è tornato a Beja per effettuare alcune

certificazioni NATO e nel luglio 2023 è tornato nuovamente in Brasile per completare tutti i tipi di certificazioni di cui un nuovo velivolo necessita prima della consegna. Il primo esemplare è arrivato alla FAP a fine ottobre 2023 e l'aereo è subito stato impegnato in missione volando alle Canarie per l'esercitazione Ocean Sky 2023. Prevediamo l'arrivo del secondo velivolo nel marzo 2024 e del simulatore nel dicembre 2024. Nel novembre 2021 il primo equipaggio ha completato con successo il corso di qualificazione alla Base Aérea di Anapolis, Brasile. Al momento abbiamo cinque piloti e sei loadmaster che stanno terminando i loro corsi di qualificazione.

Siamo il primo squadrone europeo e il secondo paese al mondo a utilizzare l'Embraer KC-390. I nostri compiti riguardano il trasporto aereo, la lotta antincendio e il rifornimento aereo. Tutti i nostri edifici sono nuovi di zecca e in uno di questi abbiamo anche il simulatore del velivolo, un simulatore di elettronica di difesa Rheinmetall che comprende tre tipi di simulazione: procedure della cabina di pilotaggio, movimento di volo completo e stazione di stiva del carico per l'addestramento dei nostri responsabili del carico. C'è ancora molto lavoro da fare, ma non vediamo l'ora di utilizzare il KC-390 all'interno dell'Aeronautica Portoghese».

Continua sul prossimo numero

