

# Altus Air Force Base Oklahoma



*Zoek een plek waar het gemiddeld zo'n 300 dagen per jaar goed weer is. En zoek een flinke hoeveelheid 'airspace' die je kunt gebruiken om met groot formaatvliegtuigen uit de inventaris van de Amerikaanse luchtmacht te trainen. Mix deze twee ingrediënten en je vindt Altus Air Force Base, Oklahoma, thuisbasis van de 97th Air Mobility Wing. Het 58th Airlift Squadron en het 54th Air Refueling Squadron leiden studenten na hun basis vliegeropleiding op om (co-)piloot te worden op de C-17 Globemaster III, de KC-135 Stratotanker of op de nieuwe KC-46 Pegasus tanker. Hier leren ze om te gaan met de vliegeigenschappen van deze machines via trainingsvluchten boven westelijk Oklahoma. De studenten worden klaargestoomd voor wereldwijde operaties bij actieve squadrons.*

## **Geschiedenis van Altus AFB, van opening tot heden**

Dit jaar viert Altus Air Force Base haar 75-jarig jubileum als aircrew trainingsbasis. De eerste vluchten vanaf het veld dateren niet van 1953 maar van tien jaar eerder. In april 1943 werd Altus Army Airfield gebouwd. Het werd gebruikt als trainingsveld tijdens de Tweede Wereldoorlog. Veel studenten ontvingen hier hun 'wings' en werden daarna overgeplaatst naar een squadron in Europa of de Stille Oceaan. Altus sloot als actief vliegveld in april 1946. Na de oorlog kreeg het vliegveld korte tijd een andere rol. Het werd een

opslag- en sloopplaats voor vliegtuigen die na het einde van de Tweede Wereldoorlog niet meer nodig waren. De beroemde Memphis Belle B-17 was één van de honderden vliegtuigen die op Altus werden opgeslagen. De Memphis Belle ontsnapte gelukkig aan de slopershamer en is nu te zien in het National Air Force Museum op Wright Patterson AFB, Ohio.

Toen het Ministerie van Defensie meer vliegtuigen nodig had vanwege de dreigende situatie met de Sovjet Unie, werd Altus heringericht en teruggebracht naar een actieve status. Op 1 augustus 1953 werd het veld opera-

*Het platform van Altus: vooraan de C-17's van het 58ste AS, achteraan de KC-135's van het 54ste ARS.*

tioneel als trainingsbasis voor transportvliegtuigen, zoals de C-45 en de C-47. De 63rd Troop Carrier Wing, onder commando van het Tactical Air Command (TAC), was verantwoordelijk voor het trainen van de vliegtuigbemanningen. Veel piloten kwamen na een training op Altus in Korea terecht. Maar niet alleen TAC gebruikte de basis. Tijdens de jaren vijftig van de twintigste eeuw was Strategic Air Command (SAC) ook actief op Altus. De 96th Bombardment Wing vloog met drie squadrons B-47's, het 337th, 338th en 339th Bombardment Squadron (medium) en met een squadron uitgerust met de KC-97, het 96th ARS. De eerste B-52 Stratofortress landde op Altus in januari 1958. In dat jaar besloot de USAF dat de KC-97's door de KC-135A Stratotanker moesten worden vervangen. Het volgende decennium verhuisde de 96th BW

*Twee C-17's van het 58ste AS, 02-1102 en 02-1104, taxiën terug naar het platform.*





naar Dyess AFB. De 11th Bombardment Wing werd geactiveerd met B-52's en KC-135's op Altus. Beide vliegtuigtypen zijn nog steeds opgenomen in de inventaris van de USAF en de KC-135 vliegt ook nog steeds vanaf Altus AFB.

In 1968 had de wing drie tanker squadrons: het 11th, 918th en 921st ARS. De B-52's maakten geen deel meer uit van de wing. Ze werd hernoemd als 11th Air Refueling Wing. Op 25 maart 1969 werd de eenheid gedeactiveerd. Dit betekende niet dat er geen vliegactiviteit meer was op Altus. Op 1 juli 1968 nam namelijk het Military Airlift Command (MAC) de controle over en plaatste de 443rd MAW -met de imposante C-5 Galaxy en C-141 Starlifter in hun inventaris- op Altus. Deze transportreuzen vlogen naast de KC-135's die onder SAC-commando stonden. De KC-135 tankers werden opgenomen in de 340th ARW. In de vroege jaren zeventig waren er dus twee wings met drie vliegtuigtypen actief op Altus; de 340th ARW met KC-135's en de 443rd MAW met de C-5 Galaxy en C-141 Starlifter. Vanaf de jaren zeventig heeft Altus dezelfde taak als

in 1943 toen het veld werd opgericht: mannen en vrouwen opleiden om piloot te worden.

De opleiding voor KC-135-operaties was, voordat de training naar Altus kwam, gevestigd op Castle Air Force Base in Californië. In 1994 werd het 330th Flying Training Squadron (FTS) gedeactiveerd op Castle en werd het 97th Training Squadron actief op Altus AFB. Dit was de eerste stap in de algemene taakoverdracht van de KC-135-training van Castle naar Altus. Ook de KC-135 Combat Crew Training School van Castle kwam in 1994 naar Altus. Hetzelfde gold voor de loadmastercursus en voor de air-to-air training. Om de kosten van het trainingsprogramma te verlagen verhuisde de loadmaster-cursus voor de C-17 in het jaar 2000 van Sheppard AFB naar Altus. In 2005 vertrok de C-5 Galaxy opleiding. De training van studenten voor dit vliegtuig ging naar Lackland AFB in Texas, waar het onder commando staat van Air Force Reserve. De eerste fase van de training voor boomoperators ging in 2007 ook naar Lackland AFB.

De 97th AMW heeft een belangrijke rol gespeeld tijdens vele humanitaire

luchtbrugoperaties. Het 97th leverde tijdens orkanen en andere natuurrampen, in of buiten de VS, hulp door het beschikbaar stellen van vliegtuigen en personeel. In januari 2010, na een verwoestende aardbeving op Haïti, leverde de 58th Airlift Squadron anderhalf miljoen kilo hulpgoederen af en evacueerde 1.366 mensen van het eiland. Altus zelf en het zuidwesten van Oklahoma werden eind januari 2010 getroffen door een zware storm. In een straal van 50 mijl rond Altus AFB waren er verwoestingen en de elektriciteitsvoorziening was voor 95% uitgevallen. Altus AFB verzorgde opvang voor vele families in het gebied.

#### **C-17 Globemaster III in het 58th Airlift Squadron**

Het 58th Airlift Squadron is verantwoordelijk voor het trainen van studenten die zijn geselecteerd om C-17 piloot te worden. Kapitein Robert L. Petithomme van het 58th AS legt uit: 'De meeste C-17-piloten komen rechtstreeks van een opleidingsbasis, zoals Columbus AFB, waar ze hun basisopleiding voor piloot volgden. Na het voltooien van deze training doen ze hier op Altus de basiskennis op voor het

*KC-135R 58-0128 met een afwijkende staartband. Gebouwd in 1958: 60 jaar in de inventaris van de USAF.*



vliegen met de C-17 en krijgen ze de status van gekwalificeerd copiloot. Na het opdoen van de nodige ervaring op een operationele basis, zullen ze uiteindelijk terugkomen op Altus voor de upgrade-cursus voor vliegtuigcommandant om vervolgens te vertrekken naar een operationele basis om daar hun nieuwe functie uit te oefenen. De training op Altus omvat ook het vliegen van operationele missies. Hoewel het een trainings-eenheid is, maakt het 58th deel uit van de vloot die ook operationele missies uitvoert. Die missies worden ingedeeld door het 618th AOC, ook bekend als Tanker Airlift Control Center. Dit centrum is verantwoordelijk voor het verdelen van de luchttransportmissies over de squadrons: zij plannen de missies. Een normale transportmissie is zoals je die zou verwachten: vlieg naar de plaats waar de lading zich bevindt, laadt deze in en vervoer de hele handel naar de plek waar het naar toe moet. Dit kan een snelle missie van één dag zijn als de lading in de buurt moet worden afgeleverd, maar het kan ook een missie zijn naar de andere kant van de wereld die een week of langer in beslag neemt als je meerdere stops moet maken. Hetzelfde geldt voor verzoeken van de Special Forces. Special Operations-eenheden hebben ter plekke ook materiaal nodig, net als ieder ander. Wanneer het 618th vraagt om ook deze soort lading te verplaatsen, dan voldoen we aan dat verzoek.' Het verplaatsen van vracht is één van de facetten van het trainingsprogramma van het 58th, een ander facet is het oefenen van 'airdrops'. Dit vereist speciale vaardigheden, teamwork en training. Kapitein Petithomme: 'De



C-17 kan lading afwerpen, maar dit geldt niet voor alle soorten lading, dit vanwege het tuigage en de krachten die gepaard gaan met het laten droppen en neerkomen. Airdrop is een geweldige manier om vracht naar een plaats zonder startbaan te brengen. Een andere manier om vracht op de plaats van bestemming of in de buurt te krijgen, is het landen op onverharde banen (dirt strips. Dit is iets waar de C-17 uitstekend voor geschikt is. Iets wat zijn voorganger, de C-141 Starlifter, niet kon en de C-5 Galaxy ook niet kan. De C-17 is een uiterst betrouwbaar vliegtuig. Het grootste voordeel van het vliegtuig is zijn veelzijdigheid. C-17's kunnen overal komen, van grote internationale luchthavens tot kleine airstrips zonder enige ondersteuning. Het vliegtuig is in staat om op een landingsbaan van slechts 1 km te landen en te starten. Voor het opereren vanaf een dirt strip is wel eerst

*Lijn van het 54ste ARS met de 58-0128, jaren lang een bekende van het 100ste ARW op RAF Mildenhall*

een verkenning nodig om de meest geschikte plaats te vinden alvorens zo'n landing te maken. Een team gaat dan van tevoren de airstrip onderzoeken op geschiktheid.' Een ander onderdeel van de training voor een (co) piloot is om te vliegen in slecht zicht en bij duisternis. C-17 bemanningen zijn getraind om nachtkijkers te gebruiken.

Niet alleen Amerikaanse studenten hebben hun eerste C-17 vlucht op Altus, ook studenten uit andere landen worden op dit veld gekwalificeerd om te vliegen met de C-17. Zo is op dit moment een Nederlandse student - na zijn opleiding bij ENJJPT op Sheppard - aanwezig om een van de piloten te worden van de Europese NAVO C-17-

*C-17A 03-3122 taxiëert uit voor een van de vele dagelijkse trainingsmissies.*





vloot op Papa Air Base, Hongarije. Het 58th heeft ongeveer tachtig piloten (dit aantal varieert) en heeft 17 vliegtuigen. In totaal zijn er op Altus meer dan 3.000 militairen gestationeerd.

#### Loadmaster training

‘Om loadmaster te worden, moet je verschillende soorten trainingen voltooien’, zegt kapitein Petithomme. ‘De opleiding begint met een cursus die je de basisbeginselen van het militair zijn leert en waar je inzicht krijgt in je rol binnen een bemanning. Hierna volgt een gespecialiseerde training, de initiële kwalificatie van de loadmaster waarin je leert hoe je een C-17 laadt. Veel dingen spelen een rol bij

het bepalen van de beste manier om een vliegtuig te laden. Het komt erop aan om de grootte, het gewicht en het type lading allemaal in ogenschouw te nemen om zo het vliegtuig zo effectief mogelijk te laden.’ Er is een verschil in configuraties van de Globemaster. Er is een ‘extended’ versie van de C-17A. In deze versie is een grote brandstoftank gemonteerd in de laadruimte tussen de vleugels. Deze upgrade maakt gebruik van eerder ongebruikte ruimte om 60.000 lbs brandstof aan boord te hebben zodat het vliegtuig tot vijf extra uren per missie kan vliegen zonder bij te tanken. Ook dat is iets waar een loadmaster rekening mee moet houden.

*C-17 99-0061 voor de enorme onderhoudshangar. Op de achtergrond zijn een C-17 en KC-135 bezig met trainingsrondjes.*

#### Medische evacuatie

De C-17 speelt een belangrijke rol bij medische evacuatiemissies. Een speciale configuratie van het vliegtuig is nodig voor een aeromedische evacuatie. Kapitein Petithomme: ‘De C-17 heeft aparte aeromedische

*Commanders aircraft 62-3549 van het 54ste ARS tijdens een touch and go: het landen en starten met en KC-135 is een van de basisvaardigheden die studenten wordt bij gebracht.*



teams die een normale C-17 bemanning aanvullen. Zij configureren het vliegtuig afhankelijk van wat nodig is voor de behoeften van de patiënten. Aeromedical crew training omvat veel medische training die niet op Altus wordt gegeven. Dit wordt gedaan bij de operationele wings zoals de 172nd Airlift Wing van de Mississippi Air National Guard of de 315th Airlift Wing op Charleston AFB, South Carolina'. Kapitein Petithomme: 'Het 58th is present wanneer dat nodig is in tijden van nood en rampspoed. De meest dankbare missies zijn humanitaire missies en aero-medische evacuatiemissies. We hebben hulp geleverd aan gebieden die door orkanen zijn getroffen en zonder stroom en water zaten. We hebben missies uitgevoerd om gewond personeel naar ziekenhuizen te vervoeren. Onze vliegtuigen en bemanningen hebben medische benodigdheden geleverd aan Liberia, voedsel en hulp aan Haïti en slachtoffers geëvacueerd van orkanen Katrina en Rita. Voor alle betrokkenen geven beide soorten missies veel voldoening'.

#### KC-135 training door het 54e ARS

In de loop van jaren vonden verschillende naamsveranderingen plaats van het 54th ARS zoals veel vaker voorkomt bij Amerikaanse squadrons, afhankelijk van de opgedragen taken. Het 54e Air Refueling Squadron is ooit opgericht als 54th Transport Squadron op 1 juni 1942. Het was in de jaren vijftig van de vorige eeuw actief als 54th Troop Carrier Squadron (TCS) in Alaska, gestationeerd op Elmendorf

AFB. In 1965 werd het gedeactiveerd. In 1972 werd het opnieuw geactiveerd als een Flying Training Squadron op Reese AFB, Texas. Hier trainden nieuwe piloten op de T-38 totdat het 54th opnieuw gedeactiveerd werd in april 1997.

Het 54th Air Refueling Squadron kwam naar Altus op 16 januari 1998. Het is het enige vliegeropleiding-squadron voor de KC-135 binnen de USAF. Het 54th leidt niet alleen nieuwe piloten op om KC-135 vlieger te worden, maar ze traint ook ervaren piloten om instructeur-vlieger te worden. Nadat iemand is geselecteerd om instructeur-vlieger te worden, worden er drie vluchten en vervolgens een controlesimulatorvlucht gemaakt. Simulatortraining is een belangrijk onderdeel van het trainingsprogramma. Maar dit is niet genoeg. In een simulator maakt het weer geen verschil, tijdens 'hands on' vliegen maken weersomstandigheden wel degelijk het verschil. Basis studenten zijn ongeveer vijf maanden op Altus voordat ze hun startkwalificatie krijgen. Deze basiskwalificatie omvat het maken van touch en go's, formatievliegen en nachtvliegen. Als tanker Formal Training Unit (FTU), verzorgt het de training voor Active Duty, Air Guard, Air Force Reserve en internationale KC-135 bemanningsleden. Dit omvat ook de training van de boomoperator. Een aankomend boomoperator komt naar Altus na een eerste maand training in Lackland, San Antonio, Texas, en een survivaltraining van drie weken. Op Altus zal de student na ongeveer vier maanden gekwalificeerd zijn als KC-135 boomoperator. Meer

dan 100 bemanningsinstructeurs en ondersteunend personeel binnen het 54th zijn verantwoordelijk voor de opleiding en training: het gaat dan om bijna 900 piloten en boomoperators per jaar voor de Amerikaanse luchtmacht en internationale klanten.

Met de viering dit jaar van de 75ste verjaardag van het 54th ARS, kan het squadron terugkijken op een trotse opleidings- en trainingstraditie. Als enige KC-135 training squadron heeft het een unieke taak binnen de USAF.

#### KC-46 Pegasus-training

In 2014 werd Altus AFB uitgekozen als basis voor de training van bemanningen van de KC-46 Pegasus: het next-generation tankervliegtuig, gebaseerd op de civiele Boeing 767. Op 30 augustus 2016 werd een trainingscentrum geopend en werd het 56th ARS actief om de nieuwe bemanningsleden voor dit vliegtuig op te leiden. Het trainingscentrum, genaamd 'Leverett Formal Training Center', is de eerste stap om een KC-46-bemanningslid te worden. Studenten worden hier opgeleid tot piloot of boomoperator. Vooral nog in simulators voordat ze daadwerkelijk gaan trainen in een echte KC-46 Pegasus.

Met het viertien van het 75-jarig jubileum dit jaar en de komst van de KC-46 training, zal het 97th AMW nog vele jaren actief blijven op Altus Air Force Base in haar opleidings- en trainingsrol voor grote USAF transportkisten.

*'Flagship' van de 97th AMW 01-0195 met 9-11 noseart wachtend op de volgende missie.*

