

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΙ: ΤΙ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ ΑΠΟ ΤΙΣ ΗΠΑ ΣΕ ΚΑΙΡΟΥΣ ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗΣ

ΠΤΗΞΗ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2012 € 6 • ΤΥΧΟΣ 318

& διάστημα



ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ ΚΡΟΥΣΗ

LANTIRN & NVG ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ! 340 ΜΟΙΡΑ ΑΣΤΑΜΑΤΗΤΗ!

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΓΡΥΠΑΣ 2012
ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ ΤΩΝ ΕΧΟΣΕΤ

ΒΛΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΚΡΟΥΣΗΣ
vs ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ

NATO TIGER MEET 2012: ΟΙ ΤΙΓΡΕΙΣ ΕΠΙΜΕΝΟΥΝ / **VFC-111 AGGRESSORS**: ΔΙΑΔΟΧΟΙ ΤΟΥ TOP GUN
/ «RED FLAG» ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ / **717 SKYDRON** ΜΑΓΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ
/ **BOLD ALLIGATOR 2012**: ΑΠΟΒΑΤΙΚΗ ΚΡΟΥΣΗ ΑΛΛ ΓΑΛΛΙΚΑ
STAR ALLIANCE: Η ΙΣΧΥΣ ΕΝ ΤΗ ΕΝΩΣΕΙ 15 ΧΡΟΝΙΑ
/ **GRAF ZEPPELIN**: ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΦΟΡΟ ΤΟΥ ΧΙΤΛΕΡ



ΚΩΔΙΚΟΣ Κ.Υ.Τ. 1592

Αεροπορία Αμερικανικού Ναυτικού

Οι συνεχιστές του Top Gun

Key West Aggressors

Πολύχρωμες (μπλε, γκρι, καφέ και πράσινες) παραλλαγές, κόκκινα αστέρια μαζί με κωδικούς «AF», «ανατέλλοντας ήλιοι» στις ουρές και άγρια στόματα καρχαριών να κοσμούν τα ρύγχη δεν είναι σίγουρα η συνηθισμένη εμφάνιση αεροσκαφών στις Μοίρες της Αεροπορίας του Αμερικανικού Ναυτικού. Δε βρισκόμαστε όμως σε μια συνηθισμένη Μοίρα. Εδώ είναι ο Αεροναύσταθμος Key West, το σπίτι των VFC-111 και των F-5 Tiger II.

Αποστολή, κείμενο, φωτογραφίες: Phodocu

Η ΣΥΝΘΕΤΗ ΜΟΙΡΑ Μαχητικών VFC-111 (Fighter Composite Squadron 111) «Sundowners» είναι μια μονάδα εφεδρείας του Αμερικανικού Ναυτικού με πρωταρχικό ρόλο την εκπαίδευση των χειριστών του σε αγώνα αέρος-αέρος (σημ. 1). Αξιοποιεί Northrop F-5N/F Tiger II σε εξομοίωση εχθρικών τακτικών στον κύκλο δραστηριότητας που είναι πλέον γνωστός ως «Aggressors», προσφέροντας κρίσιμη ρεαλιστική εκπαίδευση για νέους χειριστές αλλά και για έμπειρους πιλότους ακονίζοντας τις ικανότητές τους, ειδικά όσους από αυτούς επιστρέφουν σε μονάδες πρώτης γραμμής έπειτα από απουσία από πτήση υπηρεσία. Επιπλέον,

με το σύστημα επιχειρησιακής διαθεσιμότητας που ακολουθεί το ναυτικό των ΗΠΑ, όπου ύστερα από κάθε ανάπτυξη μιας Πτέρυγας σε αεροπλανοφόρο υπάρχει μια περίοδος ανασυγκρότησης, οι Μοίρες της «επανεκπαιδεύονται» πριν από την επόμενη ανάπτυξη, με την VFC-111 να συμβάλλει αποφασιστικά στη διαδικασία (σημ. 2). Η ειδική εκπαίδευση και προετοιμασία των Μοιρών πρώτης γραμμής γίνεται κυρίως στην NAS Fallon, στη Νεβάδα, όπου βρίσκεται και το NSAWC (Strike & Air Warfare Center), ο διάδοχος κατά κάποιον τρόπο του παλιού Top Gun, που εξηγηρεται από τις τεράστιες ερμητικές εκτάσεις της περιοχής και τα γιγάντια πε-

διά ασκήσεων αέρος-αέρος και αέρος-εδάφους. Καθώς όμως οι ανάγκες γίνονται όλο και μεγαλύτερες, ειδικά με τη μετάπτωση της δεκαετίας του '00 στο Super Hornet, κάποιες από τις δραστηριότητες του USN στη Fallon έπρεπε να μετακινηθούν, κάτι που είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός κληματαρίου της Μοίρας Aggressors VFC-13 «Saints» στον NAS Key West. Σύντομα όμως οι απαιτήσεις ξεπέρασαν τις δυνατότητες ενός κληματαρίου και έτσι συγκροτήθηκε η VFC-111, που εξακολουθεί φυσικά να συνεργάζεται με τη μητρική VFC-13, ανταλλάσσοντας αεροσκάφη και πιλότους ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες.

Ο θρύλος των Sundowners
Οι ιστορικές ρίζες της VFC-111 και των Sundowner βρίσκονται σε τρεις προγενέστερες Μοίρες. Η πρώτη ήταν η VF-11, Μοίρα που συγκροτήθηκε στη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου στον NAS North Island, στο Σαν Ντιέγκο της Καλιφόρνιας στις 10 Οκτωβρίου 1942. Αξιοποιώντας Grumman F4F Wildcat, η μονάδα «είδε» δράση στο Βόρειο Ειρηνικό και έλαβε μέρος στην απόβαση στο Γκουανταλκανάλι. Το προσωπικό «Sundowners» προέρχεται ακριβώς από αυτή την περίοδο, υπογραμμίζοντας το πνεύμα της προσπάθειας κατά της «αυτοκρατορίας του ανατέλλοντος ηλίου» εξού και

το έμβλημα, δύο Wildcat να καταρρίπτουν έναν ανατέλλοντα ήλιο, τον οποίο η μονάδα διατηρεί μέχρι σήμερα. Είναι αξιοσημείωτο ότι η VF-11 κατέρριψε τη συγκεκριμένη περίοδο 55 αεροπλάνα μέσα σε διάστημα τεσσάρων μηνών. Επιστρέφοντας στις ΗΠΑ, μετέβησε σε Grumman F6F Hellcat και αναπτύχθηκε στο αεροπλανοφόρο USS Hornet (CV-12) τον Οκτώβριο του 1944. Σε αυτόν το δεύτερο κύκλο επιχειρήσεων, η πορεία της ήταν ακόμα πιο επιτυχημένη, καταρρίπτοντας 102 εχθρικά αεροπλάνα και καταστρέφοντας πολλές δεκάδες άλλα στο έδαφος, κάτι που της χάρισε το ηρωικό μετάλλιο εξαιρετικής πολε-

μικής δράσης, μισό μόνο από τις διακρίσεις που κουβαλά η Μοίρα. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Μοίρα έγινε VF-11A (το 1946) και τελικά VF-111 τον Ιούλιο του 1948. Έλαβε μέρος στον πόλεμο της Κορέας, όπου μάλιστα ο πιλότος της αντιπλοίαρχος Ουίλιαμ Τ. Άμεν έγραψε ιστορία, σημειώνοντας στην πρώτη αεροπορική νίκη τζεπίζ με την κατάρριψη ενός MiG-15 με το F9F-2 Panther που πετούσε. Η Μοίρα υπηρέτησε στη συνέχεια για σειρά ετών σε αεροπλανοφόρα στην περιοχή του Ειρηνικού έως ότου διαλύθηκε στις 19 Ιανουαρίου 1959. Τα «χρώματά» και την παράδοση της μονάδας ανέ-

λαβεν Μοίρα κρούσας VA-156, που πετούσε από το 1956 Grumman F11F-1 Tiger, αλληλάζοντας και το προσωνύμιο που είχε μέχρι τότε από «Iron Tigers» σε «Sundowners». Το 1985, και ενώ υπηρέτούσε στον NAS Miramar με τον F-14, η VF-111 πρωταγωνίστησε στην κινηματογραφική επιτυχία Top Gun. Οι περισσότερες μάχες αέρος-αέρος γυρίστηκαν με ειδικό σπρακτίδιο που ενσωμάτωσε την κινηματογραφική κόμικ στην κοιλία των Tomcat. Για την περίσταση βέβαια τα F-14 της Μοίρας «έχασαν» την ταυτότητά τους και απέκτησαν τα χαρακτηριστικά μιας φανταστικής μονάδας,

αλλά ο ηρωικός παρατηρητής μπορεί εύκολα να επισημανεί τα πολλά σημάδια που άφησαν οι Sundowners, συμπεριλαμβανομένης μιας σκηνής όπου ένας από τους ΧΟΣ (Χειριστές Οπλικών Συστημάτων) φορά την κόσκα και το έμβλημα της Μοίρας. Μια δεκαετία αργότερα, στη διάρκεια της περικοπών του USN μετά τη λήξη του Ψυχρού Πολέμου, διάλυσε πολλές μονάδες του, ανάμεσά τους και η VF-111 το Μάρτιο του 1995. Οι Sundowners όμως «αναστήθηκαν» και πάλι, για τρίτη φορά, το 2006 ως «VFC-111», όταν το κλημάτιο της VFC-13 στο Key West φόρεσε τα «χρώματά» τους.

NAS Key West

Ο αεροναύσταθμος Key West βρίσκεται στο Boca Chica Key, στο μυχό της αλυσίδας των μικρών νησιών, και ανάγει την ίδρυσή του στη συγκρότηση το 1823 βάσης του Αμερικανικού Ναυτικού για την πάταξη της πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή. Το 1917 εγκαταστάθηκε εκεί ορμητήριο υδροπλάνων, που όμως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ανέστειλε τη λειτουργία του για να επαναδραστηριοποιηθεί ως Αεροναύσταθμος στις 15 Δεκεμβρίου 1940. Στη διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου η εγκατάσταση έπαιξε σημαντικό ρόλο στην εκπαίδευση χειριστών αηλά και στη δίωξη γερμανικών υποβρυχίων, που πλήθαιζαν πολλές φορές τις ακτές της Φλόριδας. Μετά το τέλος του πολέμου, ο NAS Key West εξελίχθηκε σε μόνιμη εγκατάσταση, φιλοξενώντας διάφορες Μοίρες ναυτικής συνεργασίας, αναγνώρισης, ηλεκτρονικού πολέμου και δοκιμών. Τα τελευταία χρόνια υποδέχεται Μοίρες «Ανακατάστασης Στόλου» FRS (Fleet Replacement Squadron, σημ. 3) αηλά και μονάδες Πτερύγων αεροπλανοφόρων που εκμεταλλεύονται το θαυμάσιο καιρό και τα γειτονικά πεδία ασκήσεων για εκπαίδευση. Η VFC-111 παίζει κάρδιο ρόλο σε αυτή τη διαδικασία, όπως θα δούμε παρακάτω. Οι προκλήσεις των επιχειρήσεων από τον NAS Key West, όπως μας λένε οι χειριστές της Μοίρας, είναι πολλές και έχουν να κάνουν και με τον απρόβλεπτο καιρό που ορισμένες εποχές του χρόνου μπορεί να αηλάξει πολλές φορές την ημέρα. Ακόμα πιο μεγάλη πρόκληση είναι η εποχή των κυκλώνων, συχνό φαινόμενο στην περιοχή του Κόλιου. Τις περιόδους που συμβαίνουν μάλιστα η Μοίρα όπως και όλος ο αεροναύσταθμος είναι σε επιφυλακή για τη μετακίνηση όλων των διαθέσιμων αεροσκαφών σε ασφαλέστερο αεροδρόμιο με τη λήψη της σχετικής προειδοποίησης. Όπως μάλιστα μας είπαν χαρακτηριστικά, υπάρχει και ένας αξιωματικός που συντονίζει την επιχείρηση υλοποίησης πάντα σε υπηρεσία σε 24ωρη βάση και είναι γνωστός με το παρατσούκλι «Hurricane».

Η ειδική εκπαίδευση βέβαια που παρέχεται στη Φλόριδα βρίσκεται στο βασικό επίπεδο των αναγκών προετοιμασίας των Μοιρών FRS αηλά και των επιχειρησιακών Πτερύγων (CW, Carrier Wing) καθώς και της υποστήριξης του προγράμματος διατήρησης διαθεσιμότητας SFAPR (Strike Fighter Advanced Readiness Program). Το προκεχωρημένο στάδιο εξακολουθεί να παρέχεται στην NAS Fallon.

F-5 Tiger II

Η VFC-111 την περίοδο της επίσκεψής μας στον NAS Key West επιχειρούσε με δεκαοκτώ F-5 Tiger II, δεκαεπτά μονοθέσια F-5N και ένα διθέσιο F-5F. Τα μαχητικά πετούν με ένα εκπαιδευτικό AIM-9M και ένα ατρακτιδίο τηλεμετρίας για εκπαίδευση P5 της Cubic Corporation, ενώ μια βοηθητική εξωτερική δεξαμενή μπορεί να τοποθετηθεί στον κοιλιακό πυλώνα. Η ιστορία της χρήσης του τύπου σε μονάδες Aggressors του Αμερικανικού Ναυτικού αηλά και της USAF σε καθήκοντα εχθρικής απεικόνισης DACT (Dissimilar Air Combat Training) έχει σίγουρα πολλές σελίδες. Η τελευταία βέβαια έχει εδώ και κάποια χρόνια αποσυρθεί τον τύπο και χρησιμοποιεί

Η VFC-111 είναι μία από τις τέσσερις Μοίρες Aggressors των USN/USMC που αξιοποιεί σήμερα συνολικά δεκαοκτώ F-5N/F.

Οι πιλότοι της VFC-111 έχουν οι περισσότεροι εμπειρία σε F/A-18, είτε σε Μοίρες πρώτης γραμμής είτε ως εκπαιδευτές σε FRS.

F-15 και F-16, που θεωρεί ότι εξομοιώνουν καλύτερα τις απειλές που καλείται να αντιμετωπίσει. Το USN αντίθετα παρέμεινε πιστό στα Tiger II, αν και προσωρινά πέταξε και F-16N, που όμως έκρινε συγκριτικά ασύμφορο. Πρόσφατα ο διαθέσιμος στόλος F-5E/F, που εξυπηρετούσε τις ανάγκες του Αμερικανικού Ναυτικού αηλά και του Σώματος των Πεζοναυτών, ήταν πλέον οριακά διαθέσιμος με τα αεροπλάνα να έχουν συγκεντρώσει κατά μέσο όρο 7.000 ώρες πτήσης, και μάλιστα κάτω από συνθήκες ιδιαίτερης καταπόνησης. Η αναζήτηση αντικαταστάτη οδήγησε τελικά πάτη πίσω στο κλασικό ελαφρό μαχητικό της Northrop, όπου το Πεντάγωνο αγόρασε σαράντα τέσσερα F-5E από τα πλεονάσματα της Ελβετικής Αεροπορίας, μαχητικά που είχαν κατά μέσο όρο περίπου 2.500 ώρες πτήσης και βρισκόταν σε άσπογη δομική κατάσταση. Τα «νέα» αεροσκάφη απέκτησαν τον προσδιορισμό F-5N (N=Naval, ναυτικό), ενώ με απάρτια από τα ελβετικά αεροπλάνα ανακατασκευάστηκαν και τα παλαιά F-5F, όπου η πρόσθια άτρακτος των τελευταίων «παντρεύτηκε» με την οπίσθια άτρακτο και τις πτέρυγες των πρώτων. Αν και αυτό το «σύνθετο» αεροσκάφος δεν έχει κάποιο ιδιαίτερο χαρακτηρισμό, τα αεροπλάνα είναι γνωστά στα πληρώματα ως «Franken-Tiger». Από την ελβετική αγορά, προήλθαν σαράντα ένα F-5N και τρία F-5F Franken-Tiger, που το USN και το USMC ελπίζει να διατηρήσει σε υπηρεσία τουλάχιστον μέχρι και το 2020.



Οι χειριστές των Μοιρών Aggressors πετούν κατά μέσο όρο περίπου διπλάσιες ώρες το χρόνο από ό,τι οι χειριστές των Μοιρών πρώτης γραμμής.



Οι χειριστές των Μοιρών Aggressors πετούν κατά μέσο όρο περίπου διπλάσιες ώρες το χρόνο από ό,τι οι χειριστές των Μοιρών πρώτης γραμμής.



Τα αεροπλάνα αν και έχουν πολλή πλεονεκτήματα στο ρόλο DACT, εντούτοις έχουν σημαντικούς περιορισμούς υλοποίησης κάποιων τακτικών λόγω του ραντάρ AN/APG-69 αηλά και της έλλειψης RWR (σημ. 4). Από την άηλη, τα Tiger II παραμένουν τα ιδανικά DACT αεροσκάφη, όπου με μικρό μέγεθος και ελάχιστη μετωπική επιφάνεια είναι σχεδόν αδύνατο να επισημανθούν οπτικά από απόσταση, ενώ και οι χρωματικές παραλήψεις από κρυμψης που χρησιμοποιούν αποδεικνύονται ιδιαίτερα αποτελεσματικές. Όπως μάλιστα μας επισήμαναν οι πιλότοι της VFC-111, το μεγαλύτερο μέλημα που υπάρχει στις αερομαχίες είναι η αποφυγή συγκρούσεων όταν οι σχηματισμοί προσεγγίζουν για αιφνιδιασμό.

Επιχειρήσεις Aggressor

Η VFC-111 αναφέρει απευθείας στην TSW (Tactical Support Wing), μέρος της US Navy Reserve Command και μέχρι πρόσφατα (Απρίλιος 2007) γνωστή ως «CVWR-20» (Naval Reserve Air Wing 20), ενώ τα αεροπλάνα της «φοράνε» το διακριτικό TSW «AF» στις ουρές τους και η συντήρησή τους γίνεται από τη Sikorsky Aerospace Maintenance, μια εταιρεία που διατηρεί σχετικό συμβόλαιο για το σύνολο των αεροσκαφών του τύπου. Η Μοίρα έχει 36 χειριστές, που είναι μοιρασμένοι ανάμεσα σε προσωπικό της ενεργού δύναμης του USN και της εφεδρείας, και οι περισσότεροι έχουν εμπειρία σε F/A-18, είτε σε Μοίρες πρώτης γραμμής είτε ως εκπαιδευτές σε FRS. Οι έφεδροι πετούν συνήθως στην πολιτική ζωή τους επιβατικά και εμπορευματο-μεταφορικά αεροπλάνα και υπηρετούν κάποιες μέρες το μήνα στο Ναυτικό. Η εμπειρία των Sundowners ποικίλει, καθώς υπάρχουν βετεράνοι με 2.000 και 3.000 ώρες σε μαχητικά αηλά και νεαρότεροι πιλότοι με τις μισές ώρες, αηλά με πολεμική εμπειρία. Όλοι πάντως είναι απόφοιτοι των σχολείων aggressors που υλοποιεί το NSAWC. Επιπλέον, κάποιοι χαρακτηρίζονται «SME» (Subject Matter Experts). Αυτοί ειδικεύονται σε συγκεκριμένα αντικείμενα, για παράδειγμα, αεροσκάφη, όπλα

Τα μαχητικά πετούν με ένα εκπαιδευτικό AIM-9M και ένα ατρακτιδίο τηλεμετρίας για εκπαίδευση P5 της Cubic Corporation, ενώ μια βοηθητική εξωτερική δεξαμενή μπορεί να τοποθετηθεί στον κοιλιακό πυλώνα.

Η VFC-111 υποδέχεται συνήθως στο Key West μία από τις δύο FRS των Πτερύγων αεροπλανοφόρων που εδρεύουν στην Ανατολική Ακτή, που εκπαιδεύουν πιλότους για F/A-18E/F και F/A-

18C/D, ενώ πρόσφατα επωμίστηκε και καθήκοντα υποστήριξης της κοινότητας των EA-18G Growler.

ή τακτικές. Η VFC-111 υποδέχεται συνήθως στο Key West μία από τις δύο FRS των Πτερύγων αεροπλανοφόρων που εδρεύουν στην Ανατολική Ακτή: VFA-122 και VFA-106, που εκπαιδεύουν πιλότους για F/A-18E/F Super Hornet και F/A-18C/D Hornet, αντίστοιχα. Ένα από τα πιο πρόσφατα καθήκοντα που έχουν αναλάβει είναι και η υποστήριξη της κοινότητας των EA-18G Growler, καθώς ο τύπος έχει μπει σε υπηρεσία με τις Μοίρες πρώτης γραμμής, αντικαθιστώντας τα EA-6B. Παλαιότερα τα Prowler δεν είχαν υποστήριξη Aggressors, καθώς ο ρόλος τους δεν προέβλεπε τέτοια ειδική εκπαίδευση. Τα Growler όμως έχουν διηλιό ρόλο τόσο σε ηλεκτρονική κρούση όσο και ως μαχητικά και έτσι οι πιλότοι τους λαμβάνουν την ίδια εκπαίδευση με τους συναδέλφους τους στα F/A-18. Η VFC-111 υποστηρίζει επίσης και άλλες αεροπορίες με υπηρεσίες DACT, όπως πρόσφατα την καναδική αηλά και το Σώμα των Πεζοναυτών ή η USAF, ενώ σε μεγάλες ασκήσεις υλοποιεί εχθρική απεικόνιση για τα πλοία του Αμερικανικού Ναυτικού («Orange air»).

Έτσι, οι πίστες του αεροναυστάθμου είναι συνήθως γεμάτες από τα αεροπλάνα διαφόρων τύπων που πηλασιώνουν τα Tiger II. Την περίοδο της επίσκεψης ναρίς φέτος την άνοιξη, η φιλοξενούμενη FRS ήταν η VFA-122 με Super Hornet. Συνοδός στην επίσκεψή μας στους Sundowners ήταν ο υποπλοίαρχος Μάικ Σέγκερεστ, ο οποίος πέρασε αρκετή ώρα μαζί μας ενημερώνοντας και εξηγώντας μας το ρόλο και τις διαδικασίες εκπαίδευσης της Μοίρας. «Οι εκπαιδευόμενοι στις FRS έρχονται εδώ έχοντας ολοκληρώσει την μετάπτωσή τους στα Hornet, αηλά είναι δική μας δουλειά να τους διδάξουμε ελιγμούς μάχης και τακτικές ξεκινώντας από τα βασικά. Ακόμη και κάποιοι που έχουν διδαχθεί BFM (Basic Flying Maneuvers) θα τις επαναλάβουν, για να είναι ομοιογενές το επίπεδο των εκπαιδευόμενων, ανακαλύπτοντας ταυτόχρονα ότι, όταν αυτές



γίνονται εκτός της μονάδας τους και όχι από τους εκπαιδευτές τους, τα πράγματα μπορεί να είναι εντελώς διαφορετικά. Τα σχολεία μας για τις FRS είναι βέβαια πολύ συγκεκριμένα ώστε να εξυπηρετούν την εγκεκριμένη εκπαιδευτική διαδικασία του USN, αλλά υπάρχει αρκετή ευελιξία στη Μοίρα για να ξεφεύγουμε από τη ρουτίνα. Ξεκινάμε με BFM 1-Vs-1 για να περάσουμε σε 2-Vs-1 (δύο Hornet εναντίον ενός F-5) πάντα μέσα στο πεδίο του οπτικού ορίζοντα. Στόχος είναι τόσο η εκμάθηση τακτικών όσο και τεχνικών επιβίωσης. Και στις δύο περιπτώσεις οι εμπλοκές ξεκινούν από προσχεδιασμένα σενάρια αλλά σταδιακά, και όταν είμαστε σίγουροι για τις βασικές γνώσεις των εκπαιδευομένων, τα σενάρια μπαίνουν στην μπάντα. Όταν οι εκπαιδευόμενοι βρίσκονται υπό πίεση, μαθαίνουν να παίρνουν γρήγορες αποφάσεις και να αντιμετωπίζουν την εξελισσόμενη κατάσταση. Εδώ, στην εκπαίδευση, όσοι δεν το κάνουν, απλά "χάνουν". Εκεί έξω όμως στον πραγματικό κόσμο... σκοτώνονται. Τα Hornet υπερέρχουν έναντι των F-5 σχεδόν σε όλα τα χαρακτηριστικά επιδόσεων και εξοπλισμού. Αυτό σημαίνει ότι οι εκπαιδευόμενοι τελικά επικρατούν; Η απάντηση είναι: σπάνια έως ποτέ(!), καθώς η εμπειρία των πιλότων της VFC-111 είναι πάντα το αντιστάθμισμα στην τεχνολογική υπεροχή των αεροπλάνων τους. Στόχος βέβαια δεν είναι να "νικήμε", αλλά να εκπαιδευόμαστε μέσα από ρεαλιστική απεικόνιση. Μετά τα παραπάνω έρχονται οι αναχαίσεις που μπορεί να είναι 4-Vs-2 και 4-Vs-4, ενώ, σύμφωνα με τις τακτικές του Ναυ-

τικού, φτάνουμε σε σχηματισμούς σε αυτή τη φάση έως και 6-Vs-2. Το επόμενο στάδιο μας δίνει περισσότερη ελευθερία και οι εμπλοκές αφορούν τέσσερα Hornet εναντίον οποιουδήποτε αριθμού F-5. Σε κάποιες περιπτώσεις οι εκπαιδευόμενοι θα αντιμετωπίσουν όσα αεροπλάνα μπορεί να σηκώσει η Μοίρα στον αέρα εκείνη την ημέρα, ενώ δεν είναι σπάνιες οι περιπτώσεις που συμπληρώνουμε τους αριθμούς με "δανεικά" F/A-18. Κάποιες φορές είναι γι' αυτούς πραγματική κόλαση, αλλά είναι ταυτόχρονα και το καλύτερο σχολείο. Είναι και καλό φάρμακο για τους εγωισμούς που πρέπει να συγκρατεί ένας πιλότος. Εκτός από τους αρχάριους, προσφέρουμε και προκεχωρημένη εκπαίδευση SFARP για την ανανέωση διαθεσιμότητας σε έμπειρους χειριστές ή την εκμάθηση νέων τακτικών, ειδικά για όσους μεταπίπτουν σε F/A-18 από κάποιο άλλον τύπο. Με κάποιους από αυτούς μετά τα πρώτα σενάρια δεν έχουμε το πλεονέκτημα της εμπειρίας. Σε κάθε περίπτωση πάντως πετάμε το F-5 στα όρια και κάποιες φορές "πεθαίνουμε". Είναι και αυτό μέρος του παιχνιδιού και μας κρατά σε εγρήγορση!»
Επόμενο θέμα μας με τον υποπλοίαρχο Μάικ Σέγκρεστ είναι το αεροπλάνο: «Στα χέρια ενός έμπειρου χειριστή το F-5 παραμένει ικανό να επιβληθεί σε αερομαχία όλων των εκδόσεων του F/A-18. Αν και υποφέρει σε κάποιες επιδόσεις λόγω χαμηλού λόγου ώσης/βάρους, μπορεί εύκολα να πετάξει υπερηχητικά και φτάνει στα 50.000 πόδια. Δεν έχει βέβαια την ενέργεια να εκτελέσει κάποιους ελιγμούς όπως το Hornet, αλλά και πάλι ένας έμπειρος πιλότος μπορεί να "γυρίσει" μια αερομαχία 1-Vs-1 προς όφελός του. Χωρίς στο ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου πτήσης του τελευταίου, το Tiger II είναι πιο απαιτητικό αλλά και προβλέψιμο για κάποιον που γνωρίζει τις δυνατότητες και τα όριά του. Δεν μπορώ να πω το ίδιο και για το Hornet, όπου παρεμβάλλεται ο υπολογιστής, που άλλες φορές σε διορθώνει και άλλες σε περιορίζει. Στο F-5 είναι το χέρι στο στικ και απευθείας στα ηηδάκια. Πάνω από όλα, όμως, είναι ότι το μαχητικό της Northrop είναι απλό και αξιόπιστο.

Τα χρώματα των Sundowners διατηρήθηκαν από την εποχή του Β' Παγκόσμιου Πολέμου μέσα από τρεις Μοίρες.



Η Μοίρα έχει 36 χειριστές τόσο της ενεργού δύναμης του USN όσο και της εφεδρείας. Ο ελληνικής καταγωγής Τζ. Γιαννόπουλος ανήκει στους πρώτους.



Μια οπτική διαφορά των F-5N από τα παλαιότερα F-5E είναι τα δύο καλύμματα των κεραίων του συστήματος δορυφορικής πλοήγησης/αδρανειακής ναυτιλίας στο ρύγχος.



Οι εκπαιδευόμενοι στις FRS έρχονται στον NAS Key West, έχοντας ολοκληρώσει τη μετάπτωσή τους στα Hornet για να διδαχθούν ελιγμούς μάχης και τακτικές ξεκινώντας από τα βασικά.



Σχεδόν κάθε αεροπλάνο της VFC-111 έχει διαφορετική εμφάνιση. Το συγκεκριμένο ανήκει στον αξιωματικό επιχειρήσεων.



Το F-5N/F αναμένεται να παραμείνουν σε υπηρεσία τουλάχιστον μέχρι το 2020.

Σπάνια μεταιώνεται αποστολή και ακόμη πιο σπάνια "βγάζει" κάπση συνέχεια. Επιπλέον, τα ελβετικά αεροπλάνα που πετάμε σήμερα, αν και μεγάλα σε ηλικία, έχουν πολύ λίγες ώρες και είναι άριστα συντηρημένα».

Τον ρωτάμε πως είναι να υπηρετεί κανείς σε μια από τις τέσσερις Μοίρες aggressor και η απάντησή του είναι μάλλον αναμενόμενη: «Δε θα το άλλαζα για τίποτα. Εδώ, όταν αφήνεις την αίσουσα ενημερώσεων και πηγαίνεις στο αεροπλάνο σου, έχεις σχεδόν 100% πιθανότητες να πετάξεις και στη συνέχεια όλες οι αποστολές είναι αέρος-αέρος, τίποτα άλλο! Τι περισσότερο θα μπορούσε να ζητήσει ένας πιλότος;».

Το μέλλον

Αν και το F-5 παραμένει ικανό για το ρόλο του, η «ακίλη πτέρνα» του είναι τα ηλεκτρονικά και το σύστημα ελέγχου βοήθης. Το Ναυτικό έχει επισημάνει αυτές τις αδυναμίες και προτίθεται να τις εξαλείψει, κάτι που μπορεί να γίνει εύκολα στο θέμα του προειδοποιητή ακτινοβολίας ραντάρ ως μέρος ενός απλού συστήματος αυτοπροστασίας. Πολύ πιο δύσκολη θα είναι η βελτίωση του ραντάρ, όπου εξετάζεται η τοποθέτηση μιας νέας μονάδας, με πιο πρόσφατη πρόταση αυτή της παλικής FIAR για το Grifo-F. Πρόσφατη προσθήκη είναι το σύστημα αδρανειακής ναυτιλίας Litton LN-260, του ίδιου τύπου με αυτό που «φοράει» το F-16, που προσανατολίζει γρήγορα και προσφέρει καλύτερη αντίληψη της θέσης στο χώρο. Οι πιλότοι της VFC-111, βέβαια, όπως και αυτοί της VFC-13 αλλά και της Μοίρας των Πεζοναυτών VMFT-401 θα ήθελαν να δουν στα αεροπλάνα τους και άλλες βελτιώσεις

Τα ελβετικά Tiger II ανανέωσαν το σόλο των Aggressors, έχοντας παρά την ηλικία τους λίγες ώρες πτήσης και όντας σε πολύ καλή κατάσταση.

όπως κάσκες HMCS και βλήματα AIM-9X, κάτι που είναι απίθανο να συμβεί με το F-5. Πιθανότατα όμως θα γίνει με το διάδοχό του, καθώς ήδη το Αμερικανικό Ναυτικό αναζητεί το αεροσκάφος που θα προσφέρει DACT την εποχή των F-35. Δεδομένου μάλιστα ότι θα συνεχίζει να εξυπηρετεί και Super Hornet, δε θα είναι F/A-18. Κάποιες φήμες θέλουν το USN να επιστρέφει σε F-16, ενώ υπάρχουν και αυτές που θέλουν το Ναυτικό να στρέφεται σε ιδιωτικές εταιρείες που ίσως φέρουν στην ειδική αυτή εκπαίδευση πραγματική εκθροική απεικόνιση με MiG-29 ή Su-27.

Σημειώσεις

1. Η έννοια της μονάδας εφεδρείας (reserve unit) έχει το νόημα της Μοίρας με καθήκοντα πρώτης γραμμής. Δεν καλείται δηλαδή να υπηρετήσει σε αεροπλανοφόρα στην προκειμένη περίπτωση, μιας και πρόκειται για Μοίρα μαχητικών. Επιπλέον, στελεχώνεται τόσο από προσωπικό σε ενεργό υπηρεσία όσο και σε εφεδρεία.
2. Τα ενδιάμεσα διαστήματα ανάμεσα σε διαδοχικές επιχειρησιακές αναπτύξεις σε αεροπλανοφόρο δεν είναι σταθερά, εξαρτώνται από τις στρατηγικές ανάγκες των ΗΠΑ και κυμαίνονται από έξι μήνες έως και ενάμιση χρόνο.
3. Σύμφωνα με το σύστημα εκπαίδευσης του Αμερικανικού Ναυτικού, για κάθε τύπο αεροσκάφους υπάρχουν οι Μοίρες «Αντικατάστασης Στόλου» FRS (Fleet Replacement Squadron), που προσφέρουν μετάπτωση και προεπιχειρησιακή εκπαίδευση. Οι χειριστές που προετοιμάζονται εκεί μετατίθενται στη συνέχεια στις Μοίρες πρώτης γραμμής.
4. Οι συνομιλητές μας στον NAS Key West μας υπογράμμισαν τις αλλαγές που έχουν γίνει στον εναέριο αγώνα από την εποχή που συγκροτήθηκε το αρχικό Top Gun με τη μετακίνηση των αερομαχιών προς το πεδίο πέραν του οπτικού ορίζοντα (BVR, Beyond Visual Range) από αυτό των εγγύς αποστάσεων (WVR, Within Visual Range). Έτσι, αν και μεγάλο μέρος της προετοιμασίας που προσφέρουν οι Aggressors εστιάζεται πάντα στις δεύτερες, ένα καλύτερο ραντάρ θα βοηθούσε στην ανάπτυξη τακτικών μετάπτωσης από BVR σε WVR. **ΠΣΟ**



Τα Tiger II παραμένουν τα ιδανικά DACT αεροσκάφη, όπου με μικρό μέγεθος και ελάχιστη μετωπική επιφάνεια είναι σχεδόν αδύνατο να επισημανθούν οπτικά από απόσταση.



Η συντήρηση των F-5 γίνεται από τη Sikorsky Aerospace Maintenance, μια εταιρεία που διατηρεί σχετικό συμβόλαιο για το σύνολο των αεροσκαφών του τύπου.



Οι μονάδες FRS διαθέτουν όλες τις εκδόσεις Hornet και εξυπηρετούν επίσης και τους Πεζοναύτες.