

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΙ: 42 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ - 1,83 ΔΙΣ... ΜΟΝΟ ΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ

# ΠΤΗΞΗ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2014 € 6 • ΤΕΥΧΟΣ 341

& διάστημα

1974-2014  
**40 ΧΡΟΝΙΑ  
ΕΛΛΗΝΙΚΑ  
ΡΗΑΝΤΟΜ**

**EC725  
CARACAL  
CSAR ΑΛΛΑ ΓΑΛΛΙΚΑ**

**A-10C «WARTHOG»**

- ΚΑΡΑΤΟΜΕΙΤΑΙ Ο «ΒΑΣΙΛΙΑΣ»;
- «HAWGΣΜΟΚΕ 2014» ΚΑΙ ΟΠΟΙΟΣ ΑΝΤΕΞΕΙ

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΕΣ  
ΡΟΥΚΕΤΕΣ  
ΧΑΜΗΛΟ ΚΟΣΤΟΣ - ΥΨΗΛΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑ**

Su-22M4: ΤΟ «ΦΘΙΝΟΠΟΡΟ» ΤΩΝ ΠΟΛΩΝΙΚΩΝ «FITTER» □ LECLERC-VBL-VAB: URBAN WARRIORS  
HYBRID AIR VEHICLES AIRLANDER: ΠΙΓΑΝΤΕΣ ΤΩΝ ΟΥΡΑΝΩΝ □ ROSETTA: Η ΕΥΡΩΠΗ ΑΓΓΙΖΕΙ ΕΝΑΝ ΚΟΜΗΤΗ





A-10 Thunderbolt II

# Καρατομείται ο βασιλιάς;

Η απόφαση για την απόσυρση του αεροσκάφους, που θεωρείται με διαφορά το καλύτερο μαχητικό παροχής εγγύς υποστήριξης, λόγω της ανάγκης εξοικονόμησης κονδυλίων παραμένει ακόμη μετέωρη με τους υποστηρικτές των «warthog» να φωνάζουν ότι η πρόθεση της USAF έχει ένα και μόνο (ταπεινό) ελατήριο: τη διάσωση της πορείας του F-35.

Με τη συνεργασία των Rens van Rijn και Dennis Vink/PHODOCU. Επιπλέον στοιχεία Φαίδων Γ. Καράωσφιδης



«Και μετά το βασιλιά, τι; Το χάος;» Η ερώτηση που θέτουν όσοι θεωρούν την πρόθεση της Αμερικανικής Αεροπορίας εξαιρετικά κοντόφθαλμη δεν έχει απαραίτητα και απάντηση, πολύ δε περισσότερο ικανοποιητική. Ακόμη και η USAF, ενώ παραδέχεται ότι οι ανάγκες που καλύπτει το πρόσφατα εκσυγχρονισμένο A-10 είναι υπαρκτές, υπογραμμίζει ότι κάτι πρέπει να περικοπεί και το Thunderbolt είναι «το μη χείρον βέλτιστον». Είναι όμως πραγματικά έτσι; Με δεδομένη την απόφαση –εκτός και αν ανατραπεί στην πορεία– ότι η απόσυρση των A-10 θα ξεκινήσει από το επόμενο Οικονομικό Έτος, μια εξέλιξη την περασμένη Άνοιξη ήταν μάλλον ενδεικτική της όλης κατάστασης. Στις 8 Μαρτίου 2014 και ενώ η διαμάχη για την κατατόμηση των «warthogs» βρισκόταν στο αποκορύφωμά της, η 47<sup>η</sup> Μοίρα Μαχητικών ανασυγκροτήθηκε στην αεροπορική βάση Davis-Monthan ως μονάδα A-10C, υπό τη Διοίκηση της Αεροπορίας Εφεδρείας (AFRC Air Force Reserve Command). Οι «Dogpatchers» ήταν μία από τις Μοίρες της 917 Πτέρυγας στη βάση Barksdale που μαζί με την 81 Μοίρα στο Spangdahlem διαλύθηκαν μόλις το 2013. Τα παραπάνω ίσως να ακούγονται ως μια διαδικασία «ράβε, ξήλωνε», αλλά είναι ακριβώς η διελεγκιστίδα που υφίσταται ανάμεσα στο αμερικανικό κογκρέσο και την USAF στο θέμα των περικοπών. Στην αντιπαράθεση βέβαια υποβάσκει μια πλειάδα συμφερόντων κυρίως πολιτικών.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το κογκρέσο στον κλη-

Αν και το φρεσκοβαμμένο A-10C φέρει τα εμβλήματα της AFRC, ιδιοκτήτρια θεωρείται η 355 Πτέρυγα της USAF που στεγάζεται στην Davis-Monthan AFB.

φοπόλεμο που μαίνεται τα τελευταία χρόνια με το Πεντάγωνο εξουδετέρωσε την απόφαση της διάλυσης των δύο Μοιρών, των οποίων τα αεροπλάνα είχαν καταλήξει στην 355 Πτέρυγα της Davis-Monthan, μετατρέποντας μία από τις μονάδες σε Μοίρα AFRC. Το ενδιαφέρον στην υπόθεση είναι ότι το κογκρέσο χρησιμοποίησε στην περίπτωση ένα όπλο που του έδωσε το Πεντάγωνο το 2008. Τότε, στα πλαίσια της συνεχιζόμενης αναδιοργάνωσης των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων, ο τότε υπουργός Άμυνας Ρόμπερτ Γκέιτζ είχε παρουσιάσει την πρωτοβουλία γνωστή ως «Total Force Integration» (TFI) που στόχευε στο «να αφαιρέσει τα στεγανά που υπήρχαν ανάμεσα στην ενεργό Αεροπορία (USAF), την εφεδρεία της (AFRC) και την Αεροπορική Εθνοφρουρά». Αυτό που υιοθετήθηκε ήταν η ένταξη όσο το δυνατόν περισσότερων μονάδων των δύο τελευταίων στις Πτέρυγες της USAF. Το καθεστώς της ένταξης όμως είναι ιδιότυπο καθώς τα αεροπλάνα της AFRC και της ANG θα τα διατηρούσε και θα τα συντηρούσε η Αμερικανική Αεροπορία, ενώ το προσωπικό θα παρέμενε διοικητικά υπαγόμενο στις υφιστάμενες ιεραρχικές δομές. Για κάποιους αυτό ήταν μια «σαλαμοποίηση», αν και οι περισσότεροι παραδέχονταν ότι η AFRC και ειδικά η ANG είχαν δημιουργήσει με τον καιρό ένα γιγάντιο στεγανό μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνταν με μεγάλο κόστος και σπατάλη πόρων. Η πρωτοβουλία TFI επιβλήθηκε με σιδηρά πυγμή και για να σηματοδοτηθεί η επιτυχία της, με την ολοκλήρωση μεγάλου ποσοστού ένταξης μονάδων AFRC/ANG, μετονομάστηκε σε TFE («Total Force Enterprise») μέχρι βέβαια την επόμενη φορά που το Πεντάγωνο θα έχει μια άλλη πρωτοβουλία αναδιάρθρωσης.

Συνεχίζοντας για τη 47 FS, είναι η μοναδική Μοίρα του 424 Fighter Group που μέχρι τις αρχές του χρόνου διέθετε και τη 45 FS, επίσης μονάδα A-10C, που όμως διαλύθηκε. Η σύνθεση της 944 Fighter Wing στην Davis-Monthan, με τις δύο υφιστάμενες μονάδες, την 424 FG και την 355 FG περιλαμβάνει ακόμη τις 354 και 357 Μοίρες, που υπάγονται διοικητικά στη δεύτερη (βλέπε



σχετικό πίνακα). Η διαφοροποίηση είναι ότι η 47 FS είναι μονάδα AFRC χωρίς αεροπλάνα (που δανειζόταν από την 355 FW), ενώ οι 354/357M είναι Μοίρες της ενεργού αεροπορίας.

Η 47 FS διαθέτει ονομαστικά 28 αεροσκάφη, αν και τα μισά περίπου βρίσκονται σε βαριά συντήρηση την εποχή της επίσκεψής μας. Οι τρεις Μοίρες που εδρεύουν στην Davis-Monthan έχουν και εκπαιδευτικό ρόλο για όλη την κοινότητα των «warthogs», καθήκοντα που μοιράζονται σχεδόν ισόποσα. Έτσι η 47 FS στελεχωνόταν τόσο από πιλότους με πλήρη καθήκοντα προερχόμενα από την USAF με προσωρινή απόσπαση, όσο και εφεδρους μερικής απασχόλησης, όπως αυτούς που διαθέτουν και οι Μοίρες της Αεροπορικής Εθνοφρουράς. Στο σύνολό τους όμως έχουν καθεστώς εκπαιδευτή IP (Instructor Pilot). Από την άλλη όλη οι χειριστές που προορίζονται να πετάξουν A-10 προέρχονται από τη USAF. Με δεδομένο επίσης ότι δεν υπάρχουν διθέσια επιχειρησιακά του τύπου, η προετοιμασία πριν την πρώτη πτήση γίνεται αποκλειστικά σε εξομοιωτές. Εκπαιδευτής της 47 FS μας είπε σχετικά: «Το αεροπλάνο είναι γενικά εύκολο στο χειρισμό και οι εκπαιδευόμενοι γνωρίζουν το 99% των προαπαιτούμενων για την πρώτη τους πτήση (ή τουλάχιστον αυτών που μπορεί να πάνε στραβά). Πετάμε στη συνέχεια σε σχηματισμό για εκπαίδευση στην ανάκτηση από απώλεια στήριξης και στην εκτέλεση ελιγμών σε χαμηλό ύψος. Οι απαιτήσεις του τύπου και μαζί και οι δυσκολίες ξεκινούν από τη χρήση όπλων και πρώτα απ' όλα του πυροβόλου. Ακολουθούν τα άλλα πυρομαχικά ολοκληρώνοντας με τα κατευθυνόμενα. Παρέχουμε την καλύτερη

Η USAF αν και δεν αμφισβητεί ότι η απόσυρση των A-10 είναι μια σημαντική απώλεια, θεωρεί ότι έχει τη μικρότερη επίπτωση από οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος.

δυνατή εκπαίδευση και δεν είναι υπερβολή ότι πιλότοι που ολοκλήρωσαν τη διαδικασία τους εδώ, πέταξαν την επόμενη αποστολή τους στο Αφγανιστάν.

### Το χρονικό μιας πρόωρης συνταξιοδότησης

Η ίδια η USAF δια στόματος του σημερινού αρχηγού του γενικού επιτελείου πτεράρχου Μαρκ Γουέλς (που είχε πετάξει τα «warthogs» στην καριέρα του) παραδέχεται ότι η απόσυρση των A-10 είναι πρόωρη, αλλά βαθιές περικοπές όπως η συγκεκριμένη είναι απαραίτητες για να ισοσκελίσουν τον προϋπολογισμό του κλάδου και μάλιστα σε βάθος χρόνου. Το Πεντάγωνο υποστηρίζει ότι η απόσυρση του τύπου θα εξοικονομήσει έως και 4,2 δισεκατομμύρια δολάρια σε διάστημα πέντε ετών «σημαντικό ποσοστό των απαιτούμενων περικοπών ετησίων». Ο αντίλογος βέβαια στα παραπάνω είναι ότι ο προϋπολογισμός του Πενταγώνου που κατατέθηκε τον περασμένο Μάρτιο έχει ύψος 495,6 δισεκατομμύρια δολάρια, με 90 περίπου δισεκατομμύρια προμήθειες νέων συστημάτων. Υπό αυτό το πρίσμα η εξοικονόμηση των 4,2 δις (σε πέντε χρόνια, δηλαδή κάτω από ένα δις ετησίως), όταν μάλιστα αφαιρεί 300 αεροπλάνα από το



Οι τρεις Μοίρες που στεγάζονται στην Davis-Monthan έχουν αποκλειστικά καθήκοντα εκπαίδευσης για όλη την κοινότητα των «warthogs».



οπλοστάσιο της USAF είναι κάτι που δεν μπορεί εύκολα να γίνει... καταντό. Το θέμα βέβαια και η αιτία πολλών αντιδράσεων είναι ότι οι περικοπές είναι μια προσπάθεια να προστατευθεί «πλάση θυσία» η απρόσκοπτη χρηματοδότηση του προγράμματος JSF και τα 1.763 F-35A που ελπίζει να προμηθευτεί η USAF, τουλάχιστον με τον τρέχοντα σχεδιασμό. Εμπειρίες του παρελθόντος έχουν διδάξει ότι περικοπές σε καινούργια προγράμματα στην αρχή της ζωής τους οδηγούν τελικά σε συρρίκνωση σε κάποιο σημείο της εξέλιξής τους και η Αμερικανική Αεροπορία δεν είναι διατεθειμένη να υποστεί μια τέτοια θυσία για το Lightning II. Έτσι προτιμά να θυσιάσει αυτή τη στιγμή τα μοναδικά αεροσκάφη που προσφέρουν εγγύς υποστήριξη και όχι μόνο, όπως θα δούμε στη συνέχεια. Σύμφωνα με την επίσημη θέση της USAF, στην έρευνα για τις πιθανές περικοπές συντάχθηκε ένας κατάλογος με όλες τις επιπτώσεις που θα είχε η απόσυρση μέσων και συστημάτων, τόσο στη μαχητική ικανότητα και τις επιχειρησιακές δυνατότητες όσο και σε άλλες πτυχές, όπως στο προσωπικό και στις υποδομές. Το σκεπτικό που οδήγησε στην απόφαση της κατατόπισης του Thunderbolt ήταν ότι εξελίξεις σε όπλα πληγμάτων ακριβείας αλλά και συστήματα αεροσκαφών για την αποκάλυψη και προσβολή στόχων έχουν εξαλείψει την ανάγκη για ειδικευμένα αεροσκάφη εγγύς υποστήριξης, ειδικά με τον τρόπο που την υλοποιεί το A-10. Δηλαδή, σύμφωνα με την Αμερικανική Αεροπορία τα αεροσκάφη που σήκωσαν μεγάλο μέρος του βάρους του πολέμου και της κατοχής του Ιράκ και συνεχίζουν να το κάνουν στο Αφ-

**Η απόλυτη δυνατότητα, όπως αυτή με την απόσυρση των A-10, είναι δύσκολο ή και αδύνατο να ανακτηθούν χωρίς πολύ μεγάλο κόστος, τονίζουν οι χειριστές των «warthog».**

γανιστάν δεν είναι επιχειρησιακά απαραίτητα για το μέλλον. Η USAF μάλιστα προσθέτει ότι και οι απειλές που υφίστανται για το ίδιο αεροσκάφος στο πεδίο της μάχης έχουν κλιμακωθεί από την εποχή που σχεδιάστηκε -σε περιόδους ψυχρού πολέμου- σαν άλλο ένα μέσο που θα αναχαίτιζε την προέλαση των σοβιετικών τεθωρακισμένων και μηχανοκίνητων δυνάμεων στο διαβόητο «διάκενο της Φούλντα» (Fulda gap) ανάμεσα στην (τότε) Δυτική και Ανατολική Γερμανία.

Παρ' όλα αυτά όμως, προχώρησε στα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας σε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού για να αποκτήσουν περισσότερα από 350 αεροσκάφη του τύπου τη **δυνατότητα κρούσης ακριβείας** (Precision Engagement Modification Program). Το υψηλό κόστος του προγράμματος αναμόρφωσε εντελώς το πιλοτήριο των A-10C με νέο HUD, δυο οθόνες MFD, ψηφιακό σύστημα διαχείρισης οπλισμού, νέο συγκρότημα επικοινωνιών και ναυτιλίας, ραδιοζεύξη και δυνατότητα ROVER (Remotely Operated Video Enhanced Receiver) για μεταφορά βίντεο στο έδαφος με ταυτόχρονη ολοκλήρωση του ατρακτιδίου Litening και προοπτική να πιστοποιηθούν τα νεότερα Sniper XP. Ταυτόχρονα επεκτάθηκε και το οπλοστάσιο των αεροσκαφών με τη δυνατότητα μεταφοράς νέων όπλων, συμπεριλαμβανομένων και των κατευθυνόμενων πυρομαχικών JDAM ή WCMD (Wind Corrected Munitions Dispenser). Έτσι, η απόφαση για απόσυρση και με δεδομένο ότι τα αεροπλάνα έχουν ακόμη μεγάλο υπόλοιπο «ζωής», όχι μόνο αναιρεί τον εκσυγχρονισμό, αλλά ουσιαστικά η επένδυση που έγινε δεν πρόλαβε καν να «αποσβεστεί» (αν και στις στρατιωτικές δαπάνες κάτι τέτοιο είναι δύσκολο να υπολογιστεί). Αυτό που σημείωναν βέβαια πολλοί είναι ότι από το μέσο της δεκαετίας του 2000 που είχε αποφασιστεί ο εκσυγχρονισμός, η επιχειρησιακή κατάσταση παραμένει ίσως η ίδια, αλλά η... πολιτική κατάσταση στην Ουάσινγκτον είχε αλλάξει πλήρως και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία.

Στις προθέσεις της USAF υπήρξε αντίδραση στην αρμόδια επιτροπή της αμερικανικής γερουσίας που ουσιαστικά τις μπλόκαρε -αν και προσωρινά- πε-



ρικόποντας τη χρηματοδότηση του σχεδίου απόσυρσης που είχε υποβληθεί για το Οικονομικό Έτος 2015. Έτσι η -πολιτική- μάχη για το μέλλον του A-10 μετατέθηκε για το μέλλον, αν και ο πόλεμος φυσικά συνεχίζεται με αμείωτη ένταση και η τελική έκβασή του δεν μπορεί να εκτιμηθεί αυτή τη στιγμή.

### Ο «βασιλιάς» χωρίς αντικαταστάτη

Οι υποστηρικτές του A-10, έστω και αν κάποιοι από αυτούς στα αμερικανικά νομοθετικά σώματα έχουν άλλα κίνητρα, συμπεριλαμβανομένων και της μόνιμης κατάστασης «δούναι και λαβείν» με τη γραφειοκρατία του Πενταγώνου, υποστηρίζουν ότι το **αεροσκάφος είναι αναντικατάστατο στις μοναδικές υπηρεσίες που προσφέρει**. Οι πιλότοι μάλιστα τους οποίους είχαμε την ευκαιρία να συναντήσουμε στην Davis-Monthan υπογραμμίζουν ότι η αποστολή CAS (Close Air Support, EAY, Εγγύς Αεροπορική Υποστήριξη) που συνδέεται συχνά με τα «warthog» δεν αποδίδει με ακρίβεια την πραγματικότητα. Η CAS, με την παραδοσιακή έννοια του όρου, όπως τα A-10 κλήθηκαν να την υλοποιήσουν σε άλλες εποχές (στον Πρώτο πόλεμο του Κόλπου) δεν υφίσταται πλέον, καθώς οι επιχειρησιακές συνθήκες έχουν πράγματι αλλάξει. Υπό αυτήν την έννοια αποστολής CAS δεν εκτελέστηκαν ούτε στην περίπτωση της εισβολής και κατάληψης του Ιράκ το 2003. Η πρόοδος σε διάφορους τομείς, όπως τα βελτιωμένα ατρακτιδία στόχευσης και η συναφής χρήση ικανότερων κατευθυνόμενων πυρομαχικών που συνδυάζουν GPS με καθοδήγηση λήιζερ, έχει αλλάξει το τοπίο του σύγχρονου πεδίου μάχης, όπως αναφέραμε και στο προηγούμενο τεύχος μας (βλέπε Π&Δ No 340, «F-16CM Black 50, καταστολή αεράμυνας με Sniper και HTS»). Στις αλλαγές συμπεριλαμβάνονται και οι αποστολές CAS, ενώ προς την ίδια κατεύθυνση συμβάλλει και η περαιτέρω αξιοποίηση επίγειων προκεχωρημένων παρατηρητών JTAC/FAC που είναι καλύτερα εξοπλισμένοι για την αποστολή τους.

Για τα A-10 όμως η «παραδοσιακή» CAS έχει μετεξελιχθεί σε ένα άλλο επιχειρησιακό πλαίσιο, όπως αυτό που υλοποιήθηκε στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν, όπου τα αεροπλάνα έχουν πλέον πολυδιάστατη συμβολή στον αγώνα. Συμπεριλαμβάνεται η συλλογή πληροφοριών με μη συμβατικά μέσα NTISR (Non-Traditional Intelligence, Surveillance, Reconnaissance), η επιτήρηση περιοχών ειδικά μέσα σε αστικό ιστό για αποκάλυψη και καταστολή εχθρικής παρουσίας, η συνοδεία φαλάγγων και επισήμανση ενεδρών ή αυτοσχέδιων εκρηκτικών μηχανισμών κ.ά. Φυσικά όλα τα παραπάνω είναι παρελκόμενα της υποστήριξης επίγειων δυνάμεων (σε καταστάσεις άμεσης επαφής με τον εχθρό, TIC: Troops In Contact), της κύριας αποστολής των A-10, όπως μάλι-

**Ο εκσυγχρονισμός των A-10A σε A-10C προσέδωσε στα αεροσκάφη σημαντικές δυνατότητες κρούσης ακριβείας και τα έκανε ικανότερα στο επιχειρησιακό πλαίσιο στο οποίο έχουν εξελιχθεί οι επιχειρήσεις CAS.**

στα αυτή έχει μετεξελιχθεί στο πλαίσιο ανταρτοπολέμου και ειδικά σε αστικό περιβάλλον. Υπό αυτό το πρίσμα η μετάπτωση του τύπου από A-10A σε A-10C έχει ενισχύσει σημαντικά τις δυνατότητες του σε όλους τους παραπάνω τομείς. Κάποιοι βέβαια επισημάνουν ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια, έχουν κάνει και άλλες πηλαφορμές ικανές για κάποιους από τους παραπάνω ρόλους, καθιστώντας έτσι τα A-10 πλεονασματικά. Οι πιλότοι στην Davis-Monthan αντιπαραθέτουν ότι ακόμη και αν αυτό ισχύει, δεν απεικονίζει σωστά την πραγματικότητα, καθώς η προσφορά των Thunderbolt δεν είναι θέμα αεροσκαφών και μέσων αλλά **θέμα ανθρώπων και κοουλτούρας**. Υπογραμμίζουν μάλιστα ότι τα F-16 για παράδειγμα, ίσως έχουν πράγματι όλες τις δυνατότητες να υλοποιούν το ρόλο CAS, ειδικά με τον εξοπλισμό που τους προστέθηκε τα τελευταία χρόνια, όπως τα ατρακτιδία Sniper ή οι LJDAM και σύνομα και οι βόμβες SDB. Εξακολουθεί όμως να λείπει από τους χειριστές τους η ειδική αντίληψη που απαιτούν οι αποστολές CAS, αυτή που δημιουργεί την κοουλτούρα που υπάρχει στην κοινότητα των A-10.

Το γιατί όμως η CAS εξαρτάται από τους ανθρώπους κι όχι από τα μέσα μας το εξηγεί λίγο διαφορετικά ένας από τους χειριστές στην Davis-Monthan: «Εγγύς υποστήριξη μπορούν να παράσχουν ακόμη και B-1 από την εποχή που απέκτησαν Sniper και μπορούν να καθοδηγήσουν βόμβες. Δεν νομίζω όμως ότι υπάρχει κάποιος πιλότος "Bones" (το παρατσούκλι του τύπου από την παραφθορά της ονομασίας του) που θα τολμούσε να το κάνει στα 50 μέτρα από τις φίλιες δυνάμεις όπως το κάνουμε εμείς συστηματικά».

Για τους ίδιους λόγους αμφισβητούν ότι τα F-35A θα μπορούσαν να διαδεχτούν A-10 σύμφωνα με όσα υποστηρίζει η USAF. Όπως σημειώνουν, το στέιβ μαχητικό της Lockheed Martin είναι απίθανο να κατέβει χαμηλά, για να υποστηρίξει τις χειραίες δυνάμεις, επειδή δεν διαθέτει την απαραίτητη ευελιξία και το πιθανότερο είναι ότι



«Warthog» της 354 FS «Bulldogs», που είναι η μία από τις δύο Μοίρες της 355 FW μαζί με την 357 FS στην Davis-Monthan.



A-10C της 357 FS απογειώνεται για εκπαίδευση βολών.

θα προσπαθήσει να υλοποιήσει την αποστολή πετώντας σε ύψος χρησιμοποιώντας τους προηγμένους αισθητήρες του και τα «έξυπνα» όπλα του. «*Όμως έχουν τη δυνατότητα να κάνουν κάτι, αλλά δεν θα είναι CAS*» αναφέρουν χαρακτηριστικά οι συνομιλητές μας. Αυτό όμως που σκέπτονται όλοι τους αλλά κανείς δεν θέλει είναι ακριβώς ότι η σύνδεση του Lightning II και του Thunderbolt είναι πολύ περισσότερο πολιτική, με το Πεντάγωνο να θέλει να παρουσιάσει το F-35A ως διάδοχο κατάσταση παρά πραγματικά επιχειρησιακή. Οι πιλότοι της USAF όμως επισημαίνουν ότι το ίδιο πρόβλημα που υφίσταται στην αντικατάσταση του A-10 από το F-35A υπάρχει και με την έκδοση F-35B STOVL με την οποία το Σώμα των Πεζοναυτών φιλοδοξεί να αντικαταστήσει τα AV-8B+. «*Το Harrier II επικεντρώνεται στο ίδιο πλαίσιο όπως και εμείς*» μας λέει ένας από τους «warthog drivers» της 355 Πτέρυγας που θέλει να παραμείνει ανώνυμος και συνεχίζει «*προσφέρουν εγγύς υποστήριξη πολεμικών κυριολεκτικά στην πρώτη γραμμή μαζί με τους Πεζοναύτες. Το ότι το Πεντάγωνο θέλει να αλλάξει τα AV-8 με τα F-35B, εκτός του ότι είναι αμφίβολο ότι τα τελευταία θα μπορούσαν να επικεντρωθούν από τα προκεχωρημένα και πρόχειρα αεροδρόμια όπως σήμερα, δεν σημαίνει ότι αποτελούν διάδοχο κατάσταση. Τα F-35 είναι σημαντικά ικανότερα και υπερχρηστικά, αλλά δεν μπορούν να εκτελέσουν CAS για τους λόγους που προαναφέρθηκαν. Επιπλέον, είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς την κρούση, με προτεραιότητα να αντικαταστήσουν τα ταλαιπωρημένα και ανεπαρκή F/A-18D. Ήταν μια επιλογή της διοίκησης του Σώματος των Πεζοναυτών να προπεράσουν το Super Hornet και να πάνε απ' ευθείας στο σπλιθ F-35 που θα γίνει ο αντικαταστάτης των δυο τύπων. Έτσι όμως θα χάσουν μια δυνατότητα: την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των Harrier. Η εμπειρία διδάσκει ότι, όταν κάτι χάνεται, είναι πολύ δύσκολο ή και αδύνατο να ανακτηθεί. Το Ναυτικό, χωρίς να αποτελεί άμεσο αντίστοιχο, δεν έκανε την ίδια επιλογή και θα συνεχίσει να επιχειρεί με τα Super Hornet ακόμη και όταν φτάσουν στα κατασφάλματα των αεροπλανοφόρων τα F-35C*».

Υπάρχει όμως πιθανός διάδοχος στο A-10, εάν ο ρόλος που επιτελεί ο τύπος εξακολουθεί να υφίσταται; Με τις εμπειρίες τους από πρόσφατα θέατρα επιχειρήσεων κάποιοι δείχνουν προς την κατεύθυνση ελαφρών αεροσκαφών που θα μεταπέσουν στο ρόλο από εκπαιδευτικά όπως Embraer A-29 Super Tucano ή Beechcraft AT-6C ή ακόμη και νέες προτάσεις όπως το Textron AirLand Scorpion. Οι άνθρωποι που πετούν τα A-10 παραδέχονται ότι κάποιες από τις αποστολές που πετούσαν στο Ιράκ και συνεχίζουν να υλοποιούν στο Αφγανιστάν θα μπορούσαν να εκτελεστούν από πηλαφόρμες όπως οι παραπάνω. Θέτουν όμως το εύλογο ερώτημα, εάν το επόμενο θέατρο με αμερικανική εμπλοκή θα έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το σημερινό Ιράκ και Αφγανιστάν και πως θα καλυφθούν οι ανάγκες, όταν τα A-10 θα βρισκονται σε εναπόθεση

στη γειτονική AMARC ή θα έχουν ήδη διαλυθεί. Κάποιοι μάλιστα κάνουν και μια τολμηρότερη αναφορά επισημαίνοντας ότι και η Ρωσική Αεροπορία στην αναζήτηση αντικαταστάτη για τα Su-25 (το αντίστοιχο των A-10) δεν τον βρήκε μέσα από εξοπλισμένα Yak-130, αλλά σε μια νέα μελλοντική σχεδίαση, εκσυγχρονίζοντας στο μεταξύ τα «Frogfoot», ώστε να γεφυρώσουν το χρονικό χάσμα μέχρι τότε.

Με τον πόλεμο για την απόσυρση ή διατήρηση των A-10 να κρατεί καλά, οι ιδέες για ενδιάμεση –συμβιβαστική– λύση δεν λείπουν. Υπήρξε πρόταση για μείωση του αριθμού των «warthog» σε επίπεδα κάτω των 200, με σκοπό και η επιχειρησιακή δυνατότητα να διατηρηθεί και να υπάρξουν κάποιες περικοπές. Οι τελευταίες όμως θα είναι μηδαμινές, ενώ και οι υποστηρικτές των Thunderbolt επισημαίνουν το γεγονός ότι η δύναμη είναι ήδη οριακά συρρικνωμένη μετά την απόφαση να εκσυγχρονιστεί μόνο μέρος του αρχικού στόλου των A-10A. Μια άλλη πρόταση είναι η διάθεση των αεροσκαφών ως διακλαδικές πηλαφόρμες CAS με την USAF να συνεχίζει να τις αξιοποιεί και τα έξοδα να μοιράζονται και άλλοι κλάδοι των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων. Αν και υπάρχει σχετικό προηγούμενο με τα EA-6B που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες της USAF, όταν αυτή έχασε την αυτονομία της σε αεροσκάφη ηλεκτρονικής κρούσης, τέτοια προγράμματα δεν ήταν ποτέ ιδιαίτερα επιτυχημένα στις ΗΠΑ, όπου οι κλάδοι βρίσκονται σε διαρκή αντιπαράθεση για την εξασφάλιση όσο το δυνατόν μεγαλύτερων μεριδίων από τα αμυντικά κονδύλια. Είναι ακόμη πιο απίθανο να βρει γόνιμο έδαφος υλοποίησης η ιδέα να μεταφερθούν τα A-10 κάτω από την διοίκηση του Αμερικανικού Στρατού, που είναι και ο άμεσος... ενδιαφερόμενος για τις αποστολές CAS. Ακόμη και εάν ξεπεραστούν τα νομικά κωλύματα και το γεγονός ότι ο ίδιος ο Στρατός προβαίνει ήδη σε αντίστοιχες βαθιές περικοπές, το κόστος του εγχειρήματος για την αξιοποίηση του τύπου θα ήταν εντελώς απαγορευτικό.

Έτσι η διάσωση των A-10 είναι περισσότερο θέμα πολιτικών ισορροπιών στην Ουάσινγκτον παρά επιχειρησιακών αναγκών, όπως αυτές που υπηρετεί η νεοσύστατη και με πιθανότητα σύντομης καριέρας 47 FS «Dogpatchers». **ΠΒ**

Davis-Monthan AFB		
924 Fighter Group		
47 Fighter Squadron	AFRC	«Dogpatchers»
355 Operations Group		
354 Fighter Squadron	AAC-USAF	«Bulldogs»
357 Fighter Squadron	AAC-USAF	«Dragons»

