

ΤΑ ΧΑΜΕΝΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΤΡΙΟΤ

ΠΤΗΞΗ

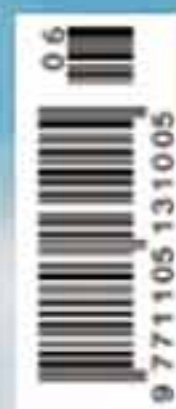
& διάστημα

ΙΟΥΝΙΟΣ 2017 € 6 • ΤΕΥΧΟΣ 373

ΣΥΛΛΕΚΤΙΚΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ
38 ΣΕΛΙΔΕΣ

348ΜΤΑ

64 ΧΡΟΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ
ΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ
ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
Ο ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ



▣ ΙΔΕΦ 2017: ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΜΕΣΩ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ▣ ΑΓΚΥΡΑ: S-400 vs PATRIOT... ΤΙΠΟΤΕ Ή ΟΛΑ!
▣ SUKHOI Su-27: FLANKER ΣΤΑ 40 ▣ QAFER F-313: FAKE FIGHTER ▣ C919: ΚΙΝΕΖΙΚΟ ΑΛΜΑ
▣ BOEING 737: Η ΖΩΗ ΑΡΧΙΖΕΙ ΣΤΑ 50 ▣ ARCA S80: ΔΡΑΣΚΕΛΙΑ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ



Frisian Flag 2017

ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΝΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Παρά τις προσπάθειες πολλών χωρών στη γηραιά ήπειρο και ειδικά στον ευρωπαϊκό Νότο να προσφέρουν εναλλακτική επιλογή, η ολλανδική διοργάνωση παραμένει κυρίαρχη στην αεροπορική συνεκπαίδευση για μια σειρά λόγων που θα δούμε παρακάτω, στο πλαίσιο της ανασκόπησης της φετινής άσκησης.

Με τη συνεργασία των Joris van Boven και Alex van Noye



Η Frisian Flag καθορθώνει εδώ και χρόνια να προσφέρει την οικονομική εναλλακτική επιλογή της Red Flag στην Ευρώπη. (Joris van Boven)

Η ετήσια αεροπορική άσκηση-συνεκπαίδευση Frisian Flag που διοργανώνει η Ολλανδική Αεροπορία (Koninklijke Luchtmacht-KLu) πραγματοποιήθηκε φέτος ανάμεσα στις 27 Μαρτίου και τις 7 Απριλίου με τη συμμετοχή επτά αεροποριών και περισσότερων από 50 αεροσκαφών, που για το διάστημα των δύο εβδομάδων ασκήθηκαν σε ένα ευρύ φάσμα, προοδευτικά όλο και πιο περίπλοκων, σεναρίων και αποστολών αέρος-αέρος/αέρος-εδάφους. Η έμφαση για άλλη μια χρονιά βρισκόταν στη διεξαγωγή επιχειρήσεων με δυνάμεις πολυεθνικής σύνθεσης, διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών σε συνεργασία για την εφαρμογή τακτικών και τεχνικών κάτω από ποικιλία επιπέδων διοίκησης και υπαγωγής, ανατροφοδοτώντας εμπειρίες από πρόσφατα θέατρα επιχειρήσεων.

Ένα από τα μεγάλα ατού της Frisian Flag (FF) είναι η **μεγάλη εμπειρία** που έχει συσσωρευτεί στα 20 χρόνια της διοργάνωσης και που διατηρήθηκε παρά τις αλλαγές που έχουν υπάρξει στη δομή της KLu. Υπεύθυνη μονάδα για την άσκηση είναι η **332^η Μοίρα TACTESS** (Tactical Training Evaluation and Standardization Squadron) που ανέλαβε τα καθήκοντα αυτά από την 323 Μοίρα, όταν η τελευταία διαλύθηκε προσωρινά ώστε να γίνει η πρώτη ολλανδική μονάδα JSF. Ο πυρήνας όμως του προσωπικού που διοργάνωνε τη FF πέρασε αυτούσιος στη διάδοχη κατάσταση, μεταφέροντας μαζί του αυτή ακριβώς την εμπειρία. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι δύο εβδομάδες, που είναι η τυπική διάρκεια τέτοιων συνεκπαιδύσεων, είναι μόνο το «ορατό τμήμα του παγόβουνου» του χρόνου και της προσπάθειας που επενδύεται (όπως βέβαια σε κάθε άσκηση). Στην πραγματικότητα η κάθε νέα διοργάνωση ξεκινά την... επόμενη ημέρα της λήξης της προηγούμενης και βγαίνει παράλληλα με την επεξεργασία των δεδομένων που έχουν προκύψει προκειμένου να διανεμηθούν όχι μόνο στις αεροπορίες που συμμετείχαν με εναέρια ή άλλα μέσα, αλλά και σε χώρες-παρτηρητές που συνεργάζονται, όπως μας αναφέρει ο σμηναγός Remco, που είναι επικεφαλής της Ομάδας πίσω από τη Frisian Flag στη Leeuwarden Air Base. Πιλότος F-16 ο ίδιος με την 322 Μοίρα έχει την εμπειρία συμμετοχής σε Red Flag και δεν «κρύβει» το γεγονός ότι η KLu παρακολουθεί στενά την αμερικανική διοργάνωση «αντιγράφοντας» πολλούς πτυχές της. Έτσι η FF έχει μετατραπεί σταδιακά στο **ευρωπαϊκό της αντίστοιχο**, προσελκύνοντας τις αεροπορίες στη γηραιά ήπειρο και προσφέροντας υψηλού επιπέδου εκπαίδευση χωρίς το δυσβάσταχτο κόστος μιας υπερατλαντικής μετάβασης και παραμονής στις ΗΠΑ, που βρίσκεται πλέον εκτός των δυνατοτήτων πολλών χωρών στην Ευρώπη. Ο σμηναγός μάς τονίζει ότι η διοργάνωση μιας επιτυχημένης άσκησης (πέραν κάποιων βασικών υποδομών φιλοξενίας και εξυπηρέτησης των συμμετεχόντων) δεν απαιτεί απαραίτητα και το πολυδάπανο πλαίσιο που διατηρεί η Red Flag. Η KLu μελετά ήδη την επόμενη μέρα της FF, όταν η ίδια και άλλες ευρωπαϊκές αεροπορίες μπουκ στην τροχιά των F-35. Στην εποχή όμως των μαχητικών πέμπτης γενιάς η διοργάνωση θα πρέπει να επιλύσει διάφορα θέματα που προκύπτουν από τους περιορισμούς που επιβάλλουν οι ΗΠΑ λόγω των χαρακτηριστικών στελλ των Lightning II. Το άλλο μεγάλο ατού της FF είναι ο **τόπος διεξαγωγής** με μια κύρια περιοχή 210x320 χιλιομέτρων που εκτείνεται πάνω από τη θάλασσα βόρεια της Ολλανδίας και των ακτών της βορειοδυτικής Γερμανίας έως και τα δυτικά της Δανίας, αλλά περιλαμβάνει και περιοχές που δεσμεύονται πάνω από το ολλανδικό έδαφος για κάποια σενάρια. Η

έλλειψη εδαφικού ανάγλυφου και οι περιορισμοί λόγω της «συμμόρφωσης» του εναέριου χώρου στη βορειοδυτική Ευρώπη είναι μεν μειονεκτήματα, παραδέχεται ο σμηναγός Remco, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν και σημαντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η τοποθεσία. Πέραν των αεροσκαφών που μετασταθμεύουν στη Leeuwarden AB για την άσκηση, πολλοί από τις συμμετέχουσες αεροπορίες γειτονικών χωρών πραγματοποιούν σύντομες επισκέψεις λόγω των μικρών αποστάσεων ή σχεδιάζουν ακόμη και αποστολές ενταγμένες στη FF επιχειρώντας από τις έδρες των μονάδων. Σύμφωνα με τον συνομιλητή μας αυτό δεν μπορεί να γίνει σε διοργανώσεις σε άλλες περιοχές της Ευρώπης και ειδικά στον Νότο της, όπου η συμμετοχή απαιτούν οπωσδήποτε μεταστάθμευση και οι μεγάλες αποστάσεις από τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες δημιουργούν «απομόνωση» που δεν επιτρέπει εμφανίσεις «guest star».

Η Frisian Flag έχει μια σημαντική διαδικαστική διαφορά συγκριτικά με τη Red Flag, αφού ο σχεδιασμός γίνεται σε 24ωρη βάση, ενώ στην αμερικανική διοργάνωση είναι 48ωρη. Αυτό σημαίνει ότι το μικρότερο «παράθυρο» είναι πολύ πιο πιεστικό για τους συμμετέχοντες που πρέπει να προετοιμάσουν την αποστολή στο ίδιο 24ωρο της



F-16AM «FA-70» της 349 Μοίρας της Βελγικής Αεροπορικής Συνιστώσας επιδεικνύει τον εορταστικό διάκοσμο για τα 75 χρόνια της μονάδας. (Joris van Boven)

υλοποίησής της, αξιοποιώντας τις σχετικές πληροφορίες σε συντομότερο χρονικό διάστημα. Το πλαίσιο όμως αυτό είναι περισσότερο αντιπροσωπευτικό του ρυθμού πραγματικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τον σμηναγό Remco. Η θέση της Frisian Flag ενισχύεται και από το γεγονός του **συνδυασμού της με την ετήσια εκπαίδευση EART 2017** (European Air Refueling Training) που διεξάγεται παράλληλα με επίκεντρο την αεροπορική βάση στο Eindhoven, όπου και εδρεύει η EATC (European Air Transport Command). Να υπενθυμίσουμε ότι η ευρωπαϊκή αυτή Διοίκηση συντονίζει την από κοινού διαχείριση των αεροσκαφών μεταφορών και εναέριου ανεφοδιασμού επτά χωρών (Βελγίου, Γερμανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας και Ισπανίας). Όπως

έλληψη εδαφικού ανάγλυφου και οι περιορισμοί λόγω της «συμμόρφωσης» του εναέριου χώρου στη βορειοδυτική Ευρώπη είναι μεν μειονεκτήματα, παραδέχεται ο σμηναγός Remco, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν και σημαντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η τοποθεσία. Πέραν των αεροσκαφών που μετασταθμεύουν στη Leeuwarden AB για την άσκηση, πολλοί από τις συμμετέχουσες αεροπορίες γειτονικών χωρών πραγματοποιούν σύντομες επισκέψεις λόγω των μικρών αποστάσεων ή σχεδιάζουν ακόμη και αποστολές ενταγμένες στη FF επιχειρώντας από τις έδρες των μονάδων. Σύμφωνα με τον συνομιλητή μας αυτό δεν μπορεί να γίνει σε διοργανώσεις σε άλλες περιοχές της Ευρώπης και ειδικά στον Νότο της, όπου η συμμετοχή απαιτούν οπωσδήποτε μεταστάθμευση και οι μεγάλες αποστάσεις από τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες δημιουργούν «απομόνωση» που δεν επιτρέπει εμφανίσεις «guest star».

Η Frisian Flag έχει μια σημαντική διαδικαστική διαφορά συγκριτικά με τη Red Flag, αφού ο σχεδιασμός γίνεται σε 24ωρη βάση, ενώ στην αμερικανική διοργάνωση είναι 48ωρη. Αυτό σημαίνει ότι το μικρότερο «παράθυρο» είναι πολύ πιο πιεστικό για τους συμμετέχοντες που πρέπει να προετοιμάσουν την αποστολή στο ίδιο 24ωρο της



Ένα από τα 10 EF2000 που έστειλε στη Frisian Flag η Luftwaffe. Το «Spirit of Oswald Boelcke» από την TLG 31 «Boelcke» ήταν το special colors αεροσκάφος για τα 125 χρόνια (πέρυσι) από τη γέννηση του Γερμανού άσου του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. (Joris van Boven)



Η φετινή διοργάνωση σημείωσε και την πρώτη πορτογαλική συμμετοχή. Η Força Aerea Portuguesa (με την οποία θα ασχοληθούμε στο επόμενο τεύχος μας) οδεύει ταχέως για μια δύναμη 20 F-16, με τα υπόλοιπα Viper να καταλήγουν στη Ρουμανία που αγοράζει και μια δεύτερη παρτίδα. (Joris van Boven)



Το φετινό TSP (Theater Security Package) της USAF ήταν ένα μικτό κλιμάκιο F-15C/D της ANG της Λουϊζιάνας και της Φλόριδας. (Joris van Boven)



Tornado GR4 της 31ης Μοίρας από τη RAF Marham. Η Βασιλική Αεροπορία συμμετείχε και με άλλα αεροπλάνα που επιχειρούσαν από τις βάσεις τους, υπογραμμίζοντας ένα από τα ατού της Frisian Flag έναντι του «ανταγωνισμού». (Joris van Boven)

μας ήξει η σμήναρχος Eleanor Boekholt-O'Sullivan, διοικητής της Eindhoven AB από το 2016, η EART είναι ο ετήσιος εκπαιδευτικός βραχίονας της Διοίκησης και το 2017 είναι η τέταρτη φορά που συνυπάρχει με τη FF. Η σμήναρχος Boekholt-O'Sullivan, που ξεκίνησε την καριέρα της στην KLu το 1994 και διαθέτει πολεμική εμπειρία στο Αφγανιστάν το 2008, μας εξηγεί ότι η ιδέα της «συνύπαρξης» των δύο διοργανώσεων τέθηκε το 2014 σε δοκιμαστική βάση από αεροπορίες που συμμετείχαν στη Frisian Flag και ήθελαν να πιστοποιήσουν ταυτόχρονα χειριστές μαχητικών και προσωπικό ιπτάμενων τάνκερ στις σχετικές διαδικασίες. Η επιτυχία της πρώτης διοργάνωσης οδήγησε στην καθιέρωση της EART σε ετήσια βάση.

Ο Ιταλός σμήναρχος Andrea Massucci, πιλότος KC-767, ήταν φέτος ο υπεύθυνος για την EART 2017 και μας αποσαφηνίζει τους στόχους της: η ομογενοποίηση του επιπέδου εκπαίδευσης των μέσων που συντονίζει η EATC και η πιστοποίηση όλων των διαθέσιμων τάνκερ για εκτέλεση εναέριων ανεφοδιασμών με όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό αεροσκαφών-δεκτών. Η φετινή διοργάνωση είχε τέσσερις συμμετοχές: ένα ολλανδικό KDC-10 της 334 Μοίρας της KLu που δεν χρειάστηκε να μετακινηθεί από την έδρα του στην Eindhoven AB, ένα γερμανικό A310M-RIT από την FBS BMVg (Flugbereitschaft des Bundesministeriums

der Verteidigung) στην Köln-Bonn AB, ένα ιταλικό KC-767 του 8ου Γραφίου από την Pratica di Mare και ένα γαλλικό KC-135FR της GRV02.091 από τη βάση της Istres (στην τελευταία συμμετοχή της σε EART). Σύμφωνα με τον σμήναρχο Massucci, πέραν της υποστήριξης της Frisian Flag και της διαδικασίας πιστοποίησης χειριστών και αεροσκαφών, τα ιπτάμενα τάνκερ εκπαιδεύονται και για έναν άλλο, λιγότερο προβλεπόμενο ρόλο: τα αεροπλάνα αυτού του τύπου έχουν κρίσιμα καθήκοντα συντονισμού επιχειρήσεων CSAR/SAR, αναλαμβάνοντας ως κέντρα διοίκησης για τα μέσα που συμμετέχουν σε μια τέτοια επιχείρηση.

Ένα άλλο στοιχείο που ενισχύει το status της Frisian Flag έναντι άλλων ασκήσεων στην Ευρώπη είναι ότι η KLu έχει κατορθώσει όλα αυτά τα χρόνια να ενισχύσει τη **ΝΑΤΟϊκή της διάσταση**. Στον αντίποδα βέβαια, υστερεί από πολυεθνικές διοργανώσεις που έχουν και συμμετοχές από χώρες εκτός Ευρώπης και προσφέρουν τη «διαφορετικότητα» στην παρεχόμενη εκπαίδευση. Στο ίδιο αυτό πλαίσιο ενισχυτικός παράγοντας είναι και η **τακτική συμμετοχή της USAF**, που τα τελευταία χρόνια εντάσσει στη συγκεκριμένη εκπαιδευτική δραστηριότητα τα αεροσκάφη από TSP (Theater Security Package) που η Ουάσιγκτον στέλνει στην Ευρώπη ως επίδειξη δύναμης και αποφασιστικότητας στις εξελίξεις στην ήπειρο μετά την Ουκρανική κρίση. Έτσι, η Αμερικανική Αεροπορική

Πέντε συνολικά Mirage 2000D της EC03.003 «Ardennes» από τη βάση της Nancy συμμετείχαν στη Frisian Flag. Τα γαλλικά μαχητικά μέσω εκσυγχρονισμών και κυρίως ολοκλήρωσης νέων όπλων θα παραμείνουν επιχειρησιακά και αξιόμαχα μέσα στη δεκαετία του 2020. (Alex van Noije)



Ένα ιστορικό F-15C. Το «85-0102» «Killer Legacy» πιστώνεται τρεις «ενεργές νίκες» στη διάρκεια της επιχείρησης Desert Storm (δύο Su-22 και ένα MiG-23). (Alex van Noije)

Εθνοφρουρά επέστρεψε για άλλη μια φορά στη FF με 12 F-14C/D, ένα μικτό κλιμάκιο αποτελούμενο από αεροσκάφη της 112ης Μοίρας Μαχητικών, των διάσχιμων «Jazz» Eagles από τη Νέα Ορλεάνη της ANG της Λουιζιάνας (που είχε και τη διοίκηση), μαζί με ομοιότυπα αεροπλάνα από την 159η Μοίρα της ANG της Φλώριδας που εδρεύουν στο Τζάκσονβιλ. Η KLu συμμετείχε με 12 F-16 από τις βάσεις στο Leeuwarden και στο Volkel, με τα μισά από αυτά να έχουν καθήκοντα εχθρικής απεικόνισης. Η Luftwaffe είχε μια πληθωρική συμμετοχή με δέκα EF2000 από την TLG-31 στο Norvenich και ήταν και η πρώτη φορά που επέλεξε τη FF για να ασκηθεί σε τέτοια κλίμακα. Η Βελγική Αεροπορική Συνιστώσα κατόρθωσε να φέρει επτά Viper από την 349η Μοίρα της Kleine-Brogel, ένας άθλος όπως σημείωναν οι Βέλγοι αεροπόροι λόγω του μεγάλου όγκου των καθηκόντων που πρέπει να εξυπηρετήσουν το τελευταίο διάστημα (Baltic Air Policing, Inherent Resolve) με μικρό αριθμό αεροσκαφών και διαθέσιμων χειριστών. Η FF 2017



Ένα ιδιαίτερα καλά εξοπλισμένο με ολοκληρωμένο σύστημα αυτοπροστασίας C-130 της KLu χρησιμοποιήθηκε σε σενάρια «slow mover». (Alex van Noije)

Πορτρέτο των τεσσάρων ιπτάμενων τάνκερ στη φετινή EART. (Joris van Boven)

