

ΣΥΡΙΑ: ΚΥΝΗΓΙ ΧΗΜΙΚΩΝ ΟΠΛΩΝ Ή «ΚΥΝΗΓΙ ΜΑΓΙΣΣΩΝ»;

ΠΤΗΞΗ

& διάστημα

ΤΕΥΧΟΣ 384 • ΜΑΪΟΣ 2018 • € 6



ΗΝΙΟΧΟΣ 2018

ΠΑ: ΑΣΣΟΙ ΣΤΟΝ ΑΓΩΝΑ ΒΝΡ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΕΤΟΥΣ ΤΗΣ 492 FS



ΠΑ: ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΜΕ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, Η ΑΠΟΚΑΛΥΨΗ

FUERZA AEREA COLOMBIANA: ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ KFIR

- ☐ USMC MAG-11: ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΟ MIRAMAR
- ☐ BOMBARDIER CRJ, ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ
- ☐ GLOBALEYE: ΤΟ SUPER ΕΡΕΙΥΕ ΤΗΣ SAAB
- ☐ 117ΠΜ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΘΗΣΑΥΡΟΙ ΣΤΗΝ ΑΒ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ





Ελβετική Αεροπορία

ΕΠΙΦΥΛΑΚΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ

Η Ελβετική Αεροπορία έχει διακόψει εδώ και χρόνια τη διατήρηση μαχητικών σε επιφυλακή... για οικονομικούς λόγους. Η περίπτωση μάλιστα ωραρίου στις αεροπορικές επιχειρήσεις είναι πλέον διαβόητη, έπειτα από διάφορα περιστατικά στα οποία η ανταπόκριση ήταν αδύνατη λόγω συμβάντων εκτός των ωρών εργασίας! Η κατάσταση αυτή αναμένεται να αλλάξει από το 2020, όταν θα χρηματοδοτηθεί η επιφυλακή δυο F/A-18 σε 24ωρη βάση. Ακόμη όμως και σήμερα, μια φορά τον χρόνο, την περίοδο του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ (WAF) στο Νταβός, η Ελβετική Αεροπορία κινητοποιείται, σπλίζει τα αεροπλάνα της και πετά αποστολές CAP. Με την ευκαιρία ανασκοπούμε τις εξελίξεις στην κεντροευρωπαϊκή χώρα.

Με τη συνεργασία των Joris van Boven και Alex van Noye. Επιπλέον στοιχεία Ηλίας Παπανικολάου και Φαίδων Γ. Καραϊωσηφίδης

Για την προστασία του WEF (World Economic Forum) του 2018 τα μαχητικά επιφυλακής πετούσαν από τη Meiringen AB, υλοποιώντας την αποστολή τους, από τη Δευτέρα 22 Ιανουαρίου έως και το Σάββατο 28 Ιανουαρίου 2018. Δύο F/A-18 οπλισμένα με πυραύλους αέρος-αέρος πετούσαν ωριαίες CAP πάνω από το Νταβός από τις 07:00 έως και τις 22:00. Οι επιχειρήσεις air policing είχαν και φέτος τη συμβολή της Αυστριακής Αεροπορίας, λόγω της τοποθεσίας του Νταβός στα ανατολικά της Ελβετίας, αν και οι σχετικές λεπτομέρειες για το μέγεθός της δεν έγιναν γνωστές. Πέραν των προσαπογειώσεων των Hornet για CAP, δύο επιπλέον αεροπλάνα διατηρούνταν σε 24ωρη επιφυλακή καθ' όλη τη διάρκεια της διοργάνωσης, αλλά αυτή η QRA ήταν λιγότερο ορατή στους spotters, που τήρησαν το φετινό ραντεβού τους στην Ελβετία, μαζί και οι άνθρωποι της Π&Δ.

Μια από τις ιδιαιτερότητες της διαδικασίας φέτος αναφορικά με τα F-5 (με τη συρρίκνωση των καθυκόντων/Μοιρών που τα αξιοποιούν) ήταν το γεγονός -για δεύτερη φορά- της... απουσίας τους. Επίσης, έγινε γνωστό ότι το 2018 είναι η τελευταία χρονιά που το επίκεντρο των επιχειρήσεων βρίσκεται στο Meiringen, στη βάση των χιονισμένων βουνών του καντονιού της Βέρνης. Από το 2019 η WEF-QRA θα υλοποιείται από τη βάση της Payerne, που θα είναι και η έδρα της μόνιμης 24ωρης επιφυλακής, όταν αυτή συσταθεί το 2020, αν και όλες οι μονάδες της Ελβετικής Αεροπορίας θα συνεισφέρουν διαδοχικά με πιλότους και αεροπλάνα.

Στη διάρκεια της εβδομάδας που διεξάγεται το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ ο εναέριος χώρος γύρω από το Νταβός και σε απόσταση 25 ναυτικών μιλίων (περίπου 46 χιλιομέτρων, που καλύπτει εκτός από την ελβετική και την αντίστοιχη επικράτεια του Λιχενστάιν, τη δυτική Αυστρία και τη βόρεια Ιταλία) μπαίνει σε ειδικό καθεστώς επιτήρησης. Οι αφίξεις και αναχωρήσεις από τα περιφερειακά αεροδρόμια και ελικοδρόμια που βρίσκονται κάτω από την ομπρέλα του περνούν πλήρως υπό τον έλεγχο της Ελβετικής Πολεμικής Αεροπορίας και διεξάγονται μέσω προκαθορισμένων διαδρόμων για πιστοποιημένα αεροσκάφη (και συγκεκριμένους πιλότους) με βάση ένα σύστημα ελέγχων που εφαρμόζεται απαρέγκλιτα. Από τις 11 Ιανουαρίου 2018 οι αιτήσεις για πρόσβαση εναέριων μέσων στην απαγορευμένη περιοχή απαιτούσαν τουλάχιστον 24 ώρες προειδοποίηση, ενώ από τις 19 Ιανουαρίου ο χρόνος αυτός διευρύνθηκε στις 72 ώρες. Μετακινήσεις αρχηγών κρατών, που πολλές φορές άηλαζαν για λόγους ασφαλείας, ακολουθούσαν επίσης ειδικές εγκρίσεις.

Στη διάρκεια της χρονιάς από τη βάση του Meiringen



Η πρόσβαση στον διάδρομο στη βάση του Meiringen χρειάζεται... σηματοδότες. (Joris van Boven)



Ένας κινητός πύργος στην άκρη του διαδρόμου συντονίζει τις επιχειρήσεις. Η θέση του δείχνει και την κατεύθυνση των απογειώσεων. (Joris van Boven)

επιχειρούν μόνο F/A-18, μαχητικά, τα οποία πετούν μόνο (επαγγελματίες) τακτικοί χειριστές της Ελβετικής Αεροπορίας. Τα F-5, που τα αξιοποιούν οι μονάδες με τους εφεδρικούς χειριστές, επιχειρούν από εκεί κατά περίπτωση σε ασκήσεις ή εκπαιδεύσεις. Έτσι και φέτος, παρά την απουσία τους από την προστασία του WEF, μπορούσε κάποιος να δει Tiger να πετούν από τη Meiringen! Οι απογειώσεις από τη συγκεκριμένη βάση γίνονται πάντα με τη χρήση μετάκαυσης λόγω του «κοντού» διαδρόμου των 2.250 μέτρων, κάτι που σημαίνει πολύ θόρυβο για τις γειτονικές κοινότητες. Στην επιστροφή, κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών, όταν η πρόσφυση στον διάδρομο είναι περιορισμένη, τα F/A-18 χρησιμοποιούν ενίοτε το άγκιστρο ανάσχεσης που έχουν διατηρήσει στη μετατροπή τους από ναυτικά σε χερσαία μαχητικά. Τα F-5 αντίστοιχα κάνουν χρήση των αλεξίπτωτων επιβράδυνσης. Καθώς ο διάδρομος του Meiringen κυριαρχεί στη στενή κοιλάδα, «κόβεται» αναγκαστικά από τον κύριο δρόμο πρόσβασης στην περιοχή με την κυκλοφορία να διακόπτεται από φράχτες

κατά τις προσαπογειώσεις. Στα δυτικά του αεροδρομίου ένας άλλος περιφερειακός δρόμος περνά από την άκρη του διαδρόμου. Η κυκλοφορία σε αυτόν διακόπτεται με την έναρξη των πτητικών επιχειρήσεων και διαρκεί μέχρι το τέλος τους, καθώς στην κατεύθυνση αυτή του διαδρόμου βρίσκεται ο αναπτυσσόμενος φράχτης που θα συγκρατήσει κάποιο αεροπλάνο σε περίπτωση προσγείωσης ανάγκης. Η μέρα στη βάση του Meiringen ξεκινά πολύ νωρίς τον χειμώνα με τη σάρωση του διαδρόμου και των τροχοδρόμων. Στην περίπτωση των επιφυλακών του WEF η προετοιμασία αφορά πρώτη απογείωση

Δύο F/A-18C τροχοδρομούν για απογείωση από τη βάση του Meiringen στο πλαίσιο προστασίας του WEF. (Alex van Noye)



Ελβετική Αεροπορική Επιτήρηση

Για περισσότερα από 35 χρόνια η επιτήρηση του ελβετικού εναέριου χώρου βασίζεται στο σύστημα αεράμυνας FLORIDA (FLUGIDs Operations Radar IDentifikation Alarm). Με την απόσυρσή του τα σχετικά καθήκοντα έχουν περάσει στο σύστημα FLORAKO των Thales-Raytheon που βασίζεται σε τέσσερις επίγειους σταθμούς ραντάρ στις αλπικές βουνοκορφές στο Pilatus, το Scopi, το Weissshorn και το Weissfluh. Τουλάχιστον ένας από αυτούς είναι πάντα διασυνδεδεμένος με το Κέντρο C3 Αεράμυνας και Ελέγχου Εναέριου Κυκλοφορίας στο Dubendorf. Τα τέσσερα σταθερά ραντάρ μπορούν να ενισχυθούν κατά περίπτωση από δύο κινητές μονάδες TAFILIR (TAKTische FLieger Radar) που αξιοποιούν συστήματα Ground Master 200, μια έκδοση του AN/MPQ-64. Συνήθως τα δύο μετακινούμενα συγκροτήματα είναι αποθηκευμένα στο Dubendorf και το Emmen και αναπτύσσονται σε πολεμική περίοδο. Στην περίπτωση της επιφυλακής στη διάρκεια του WEF πιστεύεται ότι ένα από αυτά ενισχύει την αεροπορική επιτήρηση στο Νταβός.

Η διαδικασία επιτήρησης του FLORAKO είναι 24ωρη, αφορά στο σύνολο του ελβετικού εναέριου χώρου και η πρώτη μονάδα του ενεργοποιήθηκε το 2003, με το σύστημα να συγκροτείται από πολλά υποσυστήματα. Το πρώτο από αυτά είναι το δίκτυο επικοινωνιών και ραδιοζεύξεων (KOMSYS), το δεύτερο αφορά τα ίδια τα ραντάρ επιτήρησης και έγκαιρης προειδοποίησης (FLORES), το τρίτο είναι ένα σύστημα (RALUS) που συγχωνεύει όλα τα στοιχεία των στρατιωτικών ραντάρ με αυτά του πολιτικού ΕΕΚ και μοιράζει σε όλους τους αποδέκτες μια ενοποιημένη εικόνα και το τέταρτο είναι η υποδομή που υποστηρίζει την αντίδραση της αεράμυνας με διαταγές (LUNAS-EZ). Ένα πέμπτο ανεξάρτητο σύστημα (MICAMS) είναι εφεδρικό και αντικαθιστά κάποιες από τις κύριες πηγές πληροφοριών διαχείρισης του εναέριου χώρου με άλλες δευτερεύουσες.

Όπως προαναφέρθηκε, το Κέντρο Επιχειρήσεων Αεράμυνας υλοποιεί την αποστολή του (αποκαλείται Διαρκής Αεροπορική Επιτήρηση ή PIU) από το Dubendorf χρησιμοποιώντας το σύστημα FLORAKO τόσο για τον εναέριο χώρο της Ελβετίας όσο και του Λιχενστάιν. Στο ίδιο κτήριο βρίσκεται και ένα κέντρο πολιτικού Ελέγχου Εναέριου Κυκλοφορίας Skyguide (με άλλα δύο σε Γενεύη και Ζυρίχη), ενώ διασυνδέεται και με άλλους κρατικούς οργανισμούς που συμβάλλουν στην αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών και την πολιτική προστασία. Το κέντρο του Dubendorf έχει εναλλακτικό και τουλάχιστον ένα δεύτερο που ενεργοποιείται σε πολεμική περίοδο, αλλά η θέση του παραμένει άκρως απόρρητη. Εδώ βέβαια θα παρατηρήσει κανείς την «ασυνέχεια» ανάμεσα στην 24ωρη επιτήρηση του Κέντρου Αεράμυνας και των μέσων που θα μπορούσαν να ανταποκριθούν σε περίπτωση απειλής και δεν είναι διαθέσιμα παρά μέσα στο ωράριο λειτουργίας. Υπάρχει βέβαια η ανάθεση της ικανοποίησης των αναγκών αυτών στις αεροπορίες γειτονικών χωρών με βάση διμερείς συμφωνίες.



Για λόγους περιορισμού της όχλησης στους γειτονικούς οικισμούς ο πραγματικός χρόνος προετοιμασίας από την εκκίνηση των κινητήρων έως και την απογείωση των αεροπλάνων είναι αυστηρά περιορισμένος. (Alex van Noye)

περίπου στις 06:30. Ένας κινητός πύργος στην άκρη του διαδρόμου συντονίζει τις επιχειρήσεις. Η θέση του δείχνει και την κατεύθυνση των απογειώσεων, που μπορεί να αλλάξει πολλές φορές την ημέρα, αφού οι άνεμοι στις αλπικές κοιλάδες μεταβάλλονται συχνά σε ένταση και διεύθυνση. Τα δυο πρώτα F/A-18 που απογειώνονται για CAP έχουν προετοιμαστεί στα ειδικά ελαφρά υπόστεγα κοντά στον διάδρομο, ενώ τα υπόλοιπα αεροπλάνα που είναι παρόντα στο Meiringen φυλάσσονται στις διάσημες στοές και τις σήραγγες που υπάρχουν εδώ και πολλές δεκαετίες σκαμμένες στο γειτονικό βουνό. Για λόγους περιορισμού της όχλησης στους γειτονικούς οικισμούς ο πραγματικός χρόνος προετοιμασίας από την εκκίνηση των κινητήρων έως και την απογείωση των αεροπλάνων είναι αυστηρά περιορισμένος και δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να ξεπερνά τα δέκα λεπτά. Τα ζευγάρια των μαχητικών απογειώνονται σχεδόν ταυτόχρονα σε επιχειρήσεις με το φως της ημέρας, ενώ τη νύχτα υπάρχει μια «καθυστέρηση» 5-10 δευτερολέπτων στην τροχοδρόμηση του δεύτερου από το πρώτο. Την περίοδο του WAF και όσο διαρκούν οι CAP υπάρχουν ανά πάσα στιγμή τέσσερα αεροπλάνα στον αέρα. Μετά την πρώτη απογείωση της ημέρας για την ανάληψη καθηκόντων στις 07:00, η επόμενη εναλλαγή γίνεται μία ώρα μετά. Δυο νέα αεροπλάνα απογειώνονται και πετούν προς το σημείο του ραντεβού αποδεσμεύοντας τα δυο πρώτα που επιστρέφουν για προσγείωση, με τη διαδικασία να επαναλαμβάνεται έως και τις 22:00, οπότε και πραγματοποιείται η τελευταία προσγείωση. Το σύνολο των F/A-18 που χρησιμοποιούνται στη διάρκεια αυτού του κύκλου δεν ανακοινώνεται επίσημα

1. Η απογείωση από τη βάση του Meiringen γίνεται πάντα με μετάκαυση. (Alex van Noye)

2. Μια από τις επιλογές της Ελβετικής Αεροπορίας είναι να διατηρήσει τα Hornet έως και τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 2030! (Alex van Noye)

3. Τα Tiger δεν είχαν άμεση συμβολή στη φετινή επιφυλακή του WEF αλλά ήταν παρόντα στη Meiringen. (Alex van Noye)

αλλά οι παρατηρητικοί spotters επισημαίνουν ότι, ανάλογα με την ημέρα, μπορεί να είναι από έξι μέχρι και δέκα. Με την επιστροφή των τελευταίων μαχητικών -για προετοιμασία για τη νυχτερινή επιφυλακή- οι AMRAAM και AIM-9X αφαιρούνται, εκτός από ένα ζεύγος Hornet που παραμένει διαθέσιμο, και τα όπλα αποθηκεύονται σε ειδικό καταφύγιο στις εγκαταστάσεις στην άκρη του διαδρόμου. Τα αεροπλάνα, εκτός των δύο που έχουν επιφυλακή, επιστρέφουν στις σήραγγες του βουνού για να βγουν και πάλι την επομένη.

«Τίγρεις» σε... ανεπάρκεια

Η πορεία και κυρίως το μέλλον των F-5E/F σε ελβετική υπηρεσία παραμένει προς το παρόν αβέβαιο και σαφώς επηρεάζεται από την εκκρεμότητα της αντικατάστασής τους από νέο μαχητικό, μετά και τη ματαίωση της προμήθειας των Gripen το 2014.

Η Ελβετική Αεροπορία στις αρχές του 2017 αξιοποιούσε F-5 με τέσσερις Μοίρες, τρεις τακτικές Fliegerstaffel (6^η, 8^η και 19^η) και μία ειδική μονάδα, τη Zielflugstaffel 12, που είχε αποκλειστικά καθήκοντα ρυμούλκησης στόχων και ηλεκτρονικού πολέμου. Στο τέλος του 2017 η 8^η Fliegerstaffel διαλύθηκε αφήνοντας τις υπόλοιπες δύο ομόλογές της, που θα συγκεντρώσουν το προσωπικό με μειωμένα καθήκοντα. Μέσα στο 2017 η σχετική πρόθεση αφορούσε τη διατήρηση 26 αεροσκαφών σε χρήση, μέχρι νεωτέρας και έως την επίλυση του θέματος της αντικατάστασης (βλέπε αναφορά σε άλλο πλαίσιο), αριθμός που προσδιορίστηκε από τα Gripen που επρόκειτο να αγοραστούν. Ο συρρικνωμένος στόλος των ελβετικών Tiger θα αποτελείται πιθανότατα από 22 μονοθέσια F-5E και τέσσερα διθέσια F-5F. Θα συνεχίσουν να υπηρετούν (τουλάχιστον έως το 2025) σε ρόλους: συντήρησης διαθεσιμότητας χειριστών, επανεκπαίδευσης πληρωμάτων F/A-18, ειδικής εκπαίδευσης (aggressors) και ως πλατφόρμες ηλεκτρονικού πολέμου. Από αυτά, και δεδομένου ότι 10 μονοθέσια συγκροτούν το σμήνος επιδείξεων Patrouille Swiss (και θα διατηρηθούν ως έχουν), τα υπόλοιπα θα είναι 12 από τα υπόλοιπα υπάρχοντα F-5E. Η Ελβετική Αεροπορία εξετάζει και την περίπτωση ο αριθμός των Tiger που θα δι-



στηρηθεί να είναι λίγο μεγαλύτερος (20 μονοθέσια και 6 διθέσια), κάποια από αυτά θα προέλθουν από τα αποθηκευμένα στη βάση του Emmen. Πέραν των ενεργών αεροσκαφών σε χρήση υπάρχουν επίσης σε αποθήκευση 15 F-5E και 9 F-5F που μπορούν να επιστρέψουν σε υπηρεσία. Ο τελικός αριθμός θα εξαρτηθεί από μια σειρά παραγόντων με κυρίαρχο φυσικά τα διαθέσιμα κονδύλια. Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση για τον αριθμό των F-5 είναι τα αποθέματα πυρομαχικών για τα πυροβόλα των 20 mm (που δεν είναι τα ίδια με αυτά που χρησιμοποιούν τα Hornet) και το καθεστώς των AIM-9P, που είναι οι πύραυλοι αέρος-αέρος που αξιοποιούν τα Tiger σήμερα. Τα ελβετικά F-5 εκτός των πυροβόλων M39A2 των 20 mm είναι οπλισμένα με δύο Sidewinder, αν και στα τρέχοντα καθήκοντα της ειρηνικής περιόδου «φορούν» αποκλειστικά έναν εκπαιδευτικό Sidewinder και ένα εκπαιδευτικό βοήθημα FPR (Flight Profile Recorder) της Cobham που επιτρέπει την καταγραφή στοιχείων της πτήσης και ειδικά ελιγμών για απενημέρωση εκπαιδευσεων. Στη διεθνή βιβλιογραφία αναφέρεται πολλές φορές ότι τα Tiger ανέλαβαν τον ρόλο αέρος-εδάφους που διέθεταν τα Hawker Hunter μετά την απόσυρσή τους στα μέσα της δεκαετίας του 90, αξιοποιώντας AGM-65 και βόμβες διασποράς BL755. Στην πραγματικότητα οι τελευταίες δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ λόγω ασυμβατότητας με τις δυνατός διαμορφώσεις φόρτωσης, ενώ οι Maverick δεν υιοθετήθηκαν έπειτα από μια περίοδο σύντομων δοκιμών. Έτσι τα Tiger θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν μόνο τα πυροβόλα σε ρόλο A2G, όπως επιδείκνυαν στις ετήσιες AXALP έως και πέρυσι (ΠΔΔ No 382, «AXALP, Φωτιά στις Άλπεις»).

Ένας δευτερεύων ρόλος για τα F-5 σήμερα παραμένει η ρυμούλκηση στόχων που υλοποιεί η Zielflugstaffel 12 με τέσσερα ειδικά τροποποιημένα F-5E του Σμήνους Patrouille Swiss, από τα οποία έχει αφαιρεθεί το σκοπευτικό και στη θέση του έχει τοποθετηθεί ο πίνακας ελέγχου ενός τέτοιου συστήματος. Οι βοήτες πυροβόλων αέρος-αέρος πραγματοποιούνται στο πεδίο του Dammastock ανατολικά του Meiringen την περίοδο Νοεμβρίου-Μαρτίου, όταν η περιοχή είναι αποκλεισμένη από κάθε πρόσβαση. Όσα F-5 παραμένουν σε χρήση, θα πρέπει να υποστούν δομική ανακατασκευή, κυρίως για να αντικαταστήσουν διαμήκεις δοκίδες (longerons) στην πρόσθια άτρακτο, καθώς είχαν αποδειχθεί επιρρεπείς στην εμφάνιση ρωγμών (μερικά από τα αεροπλάνα σε αποθήκευση καθηλώθηκαν ύστερα από διαπίστωση τέτοιων προβλημάτων). Επιπλέον, θα πρέπει να αντικατασταθούν κάποια απαρχαιωμένα για υποσύστημα, όπως για παράδειγμα το σύστη-

μα ναυτιλίας που βασίζεται σε INS με γυροσκόπια δακτυλίων λείζερ αλλά χωρίς υποβοήθηση GPS, κάτι αδιανόητο για αεροπλάνο που θα συνεχίσουν να πετούν έως και τα μέσα της επόμενης δεκαετίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Μοίρες της Ελβετικής Αεροπορίας δεν έχουν η καθεμία τα δικά της αεροπλάνο, αλλά της διατίθενται μονάδες από το υπάρχον απόθεμα ανάλογα με τις προγραμματισμένες δραστηριότητές της και με βάση το υπόλοιπο ωρών που έχει κάθε αεροσκάφος ή οι κινητήρες έως και την επόμενη εργασιακή συντήρηση. Η Northrup είχε αρχικά καθορίσει το όριο «ζωής» των F-5E/F στις 4.000 ώρες, τιμή που μπορούσε να αναθεωρηθεί στο διπλάσιο με μια σειρά επιθεωρήσεων και επεμβάσεων που είχε ανακοινώσει το 1977. Το αξιοσημείωτο στην περίπτωση της Ελβετίας είναι ο μέσος όρος των ωρών πτήσης του ενεργού στόλου, ο οποίος ύστερα από τόσα χρόνια είναι περίπου 3.000 ώρες, με αρκετά αεροπλάνο να έχουν μόλις 2.200-2.300 ώρες και το πιο «βεβαρημένο» να έχει στο ενεργητικό του 3.650 ώρες. Κάποια από τα αεροπλάνο που μπήκαν σε αποθήκευση είχαν ξεπεράσει τις 4.000 ώρες, αλλά μπορούν να υπαχθούν στο όριο των 8.000 ωρών.

Σύμφωνα με το πλαίσιο στελέχωσης που ακολου-

θούσε η Ελβετική Αεροπορία μέχρι και πρόσφατα (πρακτικά ισχύει ακόμη και μέχρι την πλήρη υλοποίηση της εφαρμογής της αναδιάρθρωσης του στόλου των Tiger που περιγράφηκε στο άρθρο), τα F/A-18C/D πετούν οι τακτικοί χειριστές, ενώ τα F-5E/F αξιοποιούνται από τους εφέδρους (πιλότους της militia), συνεπικουρούμενοι από μικρό αριθμό από τους πρώτους. Η αναλογία αυτή αναμένεται να αλλιάξει στο άμεσο μέλλον για μια σειρά λόγων. Να θυμίσουμε από προηγούμενη αρθρογραφία μας ότι οι έφεδροι πιλότοι προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε εθελοντική βάση για έναν ορισμένο αριθμό ημερών κάθε χρόνο, συμπληρώνοντας και ώρες για να παραμένουν διαθέσιμοι. Την τελευταία δεκαετία και με τους αριθμούς τους να μειώνονται το ελβετικό υπουργείο Άμυνας αναγκάστηκε να αυξήσει το ηλικιακό όριο που υπήρχε μετακινώντας το πάνω από τα 50 χρόνια, ώστε να διατηρήσει κάποιους από αυτούς για περισσότερο χρονικό διάστημα. Από την άλλη, όμως, η προσπάθεια ακυρώθηκε εν μέρει στην πράξη: σε κανονικές συνθήκες οι έφεδροι πολεμιστές της εθνοφυλακής, περιλαμβανομένων και των πιλότων, που αφήνουν τις καθημερινές δουλειές τους για να εκτελέσουν υπηρεσία δικαιούνται να λαμβάνουν τις πλήρεις αποδοχές τους από τον εργοδότη τους. Η πρόβλεψη αυτή όμως δεν ισχύει μετά την αύξηση του ηλικιακού ορίου και οι πενήντα έφεδροι χειριστές λαμβάνουν μόνο ποσοστό των τακτικών αποδοχών τους στο ύψος του 80%. Έπειτα από απόρριψη νόμου με τον οποίο το υπόλοιπο 20% θα το συνεισέφερε το ελβετικό δημόσιο, το όλο πλαίσιο παραμένει μετέωρο. Ωστόσο, αρκετοί έφεδροι πιλότοι δηλώνουν διατεθειμένοι να συνεχίσουν την παράλληλη καριέρα τους έτσι και με μείωση των αποδοχών τους. Παρ' όλα αυτά, αναμένεται ότι περισσότεροι τακτικοί χειριστές από τα F/A-18 θα βρουν τον δρόμο τους προς τα F-5 αντικαθιστώντας εφέδρους. Σε μια τέτοια περίπτωση το κόστος για το ελβετικό δημόσιο θα είναι σημαντικό υψηλότερο από το εάν επιδοτούσε το 20% της απώλειας εισοδήματος των militia pilots.

Πορεία προς το NKF (Μαχητικό Νέας Γενιάς)

Η απόρριψη του προγράμματος αγοράς νέου μαχητικού αεροσκάφους προς αντικατάσταση των F-5 με το δημοψήφισμα του 2014 ήταν μόνο μια προσωρινή αναστολή της προσπάθειας του ελβετικού ομοσπονδιακού υπουργείου Άμυνας, Πολιτικής Προστασίας και Αθλητισμού (VBS). Με την αλλαγή στο 2016 της ηγεσίας τόσο του Ελβετικού Στρατού όσο και του υπουργείου η διαδικασία εκκίνησε και πάλι με την ανάθεση από το VBS σε ειδική επιτροπή «μιας μελέτης για πιθανές προτάσεις αντικατάστασης των F-5E/F και F/A-18C/D προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια και αεράμυνα της ελβετικής συνομοσπονδίας». Αξίζει να σημειωθεί ότι η επιτροπή θα έπρεπε να εξετάσει και τη διάσταση ανάκτησης δυνατότητας τακτικής αναγνώρισης και αγώνα αέρος-εδάφους που είχε αποθεστεί μετά την απόσυρση των Mirage III RS και Hunter αντίστοιχα, όπως επίσης και το κενό που άφησε πίσω της η «συνταξιοδότηση» συστημάτων SAM μέσης-μεγάλης εμβέλειας πρώτης γενιάς. Η επιτροπή ύστερα από συνεδριάσεις ενός περίπου χρόνου κατέθεσε τον Μάιο του 2006 την εισήγησή της με τέσσερις προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις:

■ Προμήθεια 55-70 νέων μαχητικών



Το Hornet παραμένει πάντα εντυπωσιακό στην προσγείωση, ειδικά εάν κατευθύνεται στον φωτογραφικό φακό. (Joris van Boven)

επιπλέον της ενίσχυσης της επίγειας αεράμυνας (GBAD) με πολυεπίπεδο δίκτυο που θα μπορεί να καλύπτει έκταση 45.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων και να προστατεύει 20 σημεία ενδιαφέροντος. Το συνολικό κόστος της λύσης εκτιμάται σε 15-18 δις ελβετικά φράγκα, το ένα τέταρτο του οποίου αφορά την GBAD.

■ Προμήθεια 40 νέων μαχητικών και συγκρότηση GBAD που θα καλύπτει έκταση 15.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων με συνολικό κόστος 9 δις ελβετικών φράγκων, το ένα δις από τα οποία θα αφορά την επίγεια αεράμυνα (που θα διατηρήσει πολλές από τις σημερινές δομές της).

■ Προμήθεια 30 νέων αεροσκαφών και GBDA για κάλυψη έκτασης 45.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων με κόστος 8-8,5 δις ελβετικών φράγκων. Η επίγεια αεράμυνα, που θα απορροφήσει 2-2,5 δις, θα διατηρήσει μερικά μόνο στοιχεία της σημερινής δομής της (SHORADS).

■ Προμήθεια 20 νέων αεροσκαφών και GBAD για κάλυψη 15.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Η επιλογή αυτή περιλαμβάνει την επέκταση της επιχειρησιακής ζωής των F/A-18C/D μέσω εκσυγχρονισμού έως και τις αρχές της δεκαετίας του 2030. Το συνολικό κόστος εκτιμάται σε 4 δις ελβετικών φράγκων για τα αεροπλάνο και 1 δις για την επίγεια αεράμυνα που θα επικεντρωθεί στην αντιμετώπιση κύριων απειλών (εχθρικών μαχητικών και UAV). Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπήρξαν, έπειτα από μια πρώτη αξιολόγηση των εισηγήσεων, οι δυο πρώτες προτάσεις κρίθηκαν οικονομικά ανέφικτες. Η τέταρτη κρίνεται επιχειρησιακά ανεπαρκής, αφού στηρίζεται στη διατήρηση των F/A-18C/D για 15 ακόμη χρόνια, αφήνοντας πιθανότατα την Ελβετική Αεροπορία ως τον μοναδικό χρήστη του τύπου μετά το 2025. Έτσι, η τρίτη κατά σειρά πρόταση φαίνεται να ευνοείται, ικανοποιώντας τόσο την απαίτηση για νέα μαχητικά αεροπλάνο όσο και την επέκταση της GBAD με συστήματα που θα έχουν μεγαλύτερη εμβέλεια από τα σημερινά συστήματα.

Επόμενο βήμα θα είναι η προώθηση του θέματος μέσα από την κρατική γραφειοκρατία προκειμένου να μορφοποιηθεί σε πρόγραμμα. Μια αρχική διαδικασία επιλογής τύπου αναμένεται να χωρίσει το 2019 ή το 2020, ώστε ο νέος τύπος να μπει σε υπηρεσία το 2025, όπως προβλέπει το πλαίσιο διατήρησης των F-5 σε υπηρεσία. Υποψηφιότητες αναμένεται να είναι οι τρεις προηγούμενες (Eurofighter, Rafale, Gripen E/F) με πιθανές άλλες συμμετοχές του F/A-18E/F και F-35A. Το αν η προμήθεια NKF θα τεθεί σε δημοψήφισμα, παραμένει ανοικτό ζήτημα που θα αντιμετωπιστεί... εν καιρώ! **Π&Θ**



Ένα από τα Hornet του Fliegerstaffel 11. (Joris van Boven)



Το σύνολο των F-5 του Patrouille Suisse θα διατηρηθεί τουλάχιστον μέχρι το 2025. (Alex van Noye)



Από το 2020 οι 24ωρες επιφυλακές επιστρέφουν στην Ελβετική Αεροπορία... αν εγκριθούν τα κονδύλια χρηματοδότησης της διαδικασίας. (Alex van Noye)