

EART ΚΑΙ OCEAN SKY 2023

ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΣΤΑ ΚΑΝΑΡΙΑ ΝΗΣΙΑ

Η ετήσια εκπαίδευση EART (European Air Refuelling Training) της EATC (European Air Transport Command) και η άσκηση Ocean Sky 23 της Ισπανικής Αεροπορικής και Διαστημικής Δύναμης-EdAydE (Ejercito del Aire y del Espacio) συνέπραξαν στους ουραμούς των Καναρίων Νήσων. Η ελληνική συμμετοχή στη διπλή δραστηριότητα ήταν ένας μόνο λόγος που η «Πτήση» βρέθηκε και πάλι στην περιοχή, αυτή τη φορά στην Αεροπορική Βάση Lanzarote στο ομώνυμο νησί. Ο άλλος ήταν η ευκαιρία πτήσης με ένα από τα ισπανικά A400M σε αποστολή εναέριου ανεφοδιασμού, από την οποία σας μεταφέρουμε τη δράση.

ΤΩΝ SIMONE ΒΑ ΚΑΙ LUCIANO BERTOLINI, AVIATION-SHOTS. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ LUCIANO BERTOLINI. ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΓΚ



Ασκήσεις | Ocean Sky 23



Η ένατη έκδοση της European Air Refuelling Training, η *EART 2023*, της ετήσιας εκπαίδευσης που διοργανώνει η EATC (European Air Transport Command), φιλοξενήθηκε στην AB Lanzarote από τις 16 έως και τις 27 του περασμένου Οκτωβρίου και εξελίχθηκε ταυτόχρονα και σε συνεργασία με την *Ocean Sky 23*, η οποία είχε έδρα εξόρμησης την AB Gando στο Γκραν Κανάρια. Η τελευταία αποδείχθηκε λιγότερο φιλόξενη αυτή τη φορά, καθώς η ημέρα επισκεπτόν ακυρώθηκε την τελευταία στιγμή και έτσι η πρόσβαση στην άσκηση -από εκεί ήταν πολύ περιορισμένη.

Η πίστα στην AB Gando Γκραν Κανάρια ήταν γεμάτη, κυρίως με ισπανικά μαχητικά, αφού η διεθνής ευρωπαϊκή συμμετοχή ήταν μικρή.

F-16C «92-0013»
της 152 Filo με εκπαιδευτικό AIM-9X.

F-16D «92-0022»
της 152 Filo.



Το «056» ήταν ένα από τα τέσσερα F-16C Block 50, της 341ns Moirvas που πέταξαν από την Αρχιπέλαγος στα Κανάρια Νησιά.

Το «επετειακό» C-130H «747» υποστήριξε την μεταστάθμευση του κλιμακίου της 341M.

F-16AM «15110» της Esquadra 301. Προσέζητε το στρακτίσιο Lightning.

«Special colours» F-16AM «15105» της Esquadra 301.



ήθσε στις αρχές του 2012 το Λουξεμβούργο, τον Ιούλιο του 2014 η Ισπανία και τον Δεκέμβριο της ίδιας χρονιάς η Ιταλία, οδηγώντας στον «συνασπισμό» των επτά χωρών-μελών που παραμένει σταθερός μέχρι και σήμερα.

Το 2012, με τη μέχρι τότε εμπειρία των εταιρών της EATC, επισημάνθηκε η «ένδεια» δυνατοτήτων ενσέρριου ανεφοδιασμού ανάμεσα στις αεροπορίες της Γηραιάς Ηπείρου, που αναδείχθηκε ιδιαίτερα στη διάρκεια των επιχειρήσεων στη Λιβύη κατά την πτώση του καθεστώτος Καντάφι το 2011. Για την εξάλειψή της ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας-EDA (European Defence Agency) προχώρησε στην ίδρυση του πλαισίου *EART* το 2013 με σκοπό τον συντονισμό, τη βελτιστοποίηση και μεγιστοποίηση της εκμετάλλευσης των ευρωπαϊκών μέσω ενσέρριου ανεφοδιασμού-AAR (Air-to-Air Refuelling), τα οποία ήλθαν να προστεθούν στην EATC. Η προσπάθεια βασίστηκε και πέτυχε με τη βοήθεια δύο πυλώνων: των μεταγωγικών A400M Atlas που έχουν ενσωματωμένες δυνατότητες ρόλου ιπτάμενου τάνκερ και των μεταφορικών-ιπτάμενων τάνκερ A330MRTT που επέτρεψαν επίσης μεταφορές προσωπικού και υλικών. Οι δυο τύποι εισέρχονταν τότε σε υπηρεσία με χώρες μέλη της EATC και επέκτειναν έτσι το εύρος των υπηρεσιών που μπορούσε να προσφέρει η Διοίκηση.

Η πρώτη έκδοση της EART υλοποιήθηκε στη διάρκεια της άσκησης *Frisian Flag* του 2014, ενώ ανάμεσα στο 2013 και το 2022 πραγματοποιήθηκαν σχεδόν 4.200 αποστολές AAR, με την EATC να διοικεί 27 αεροπλάνα (στο τέλος του 2022) με ικανότητα ενσέρριου ανεφοδιασμού, ανάμεσα στα οποία ήταν A330MRTT, Boeing KC-767A, A400M και KC-130J, και με τον στόλο να διευρύνεται περαιτέρω. Οι χώρες που μετέχουν στην EART, εκτός αυτών που αφορούν στην EATC, περιλαμβάνουν επίσης τη Νορβηγία και την Τσεχία.



Η ποικιλία τύπων ιπτάμενων τάνκερ έχει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, αλλά γενικότερα η EATC μέσω και της EART τη δεκαετία από τη συγκρότηση της τελευταίας έχει κάνει τεράστια άλματα στην υποστήριξη των συνεργαζόμενων ευρωπαϊκών αεροποριών στον τομέα του AAR, τόσο με την παροχή υπηρεσιών όσο και με τη σχετική εκπαίδευση. Το A330MRTT, οι ικανότητες του οποίου θεωρούνται στρατηγικές, είναι ο πλέον ευέλικτος τύπος, αφού μπορεί να εξυπηρετήσει αεροπλάνα και με τις δυο διαθέσιμες υποδομές λήψης καυσίμου: με πρόβολο («boom») και με «καλάθι» («hose and probe»), ενώ μπορεί να μεταφέρει έως και 111 τόνους καυσίμου. Αντίστοιχο είναι και το KC-767A, που προέρχονται από την Ιταλική Αεροπορία. Τα μη-στρατηγικά A400M και KC-130J περιορίζονται μόνο στη δεύτερη μέθοδο, αλλά είναι αποτελεσματικά σε τακτικό επίπεδο, ενώ πέραν των αεροπλάνων μπορούν να ανεφοδιάσουν και ελικόπτερα. Έχοντας αναφερθεί και άλλες φορές σε EART, να σημειώσουμε επιγραμματικά ότι η διοργάνωση είναι ο εκπαιδευτικός βραχίονας των δυνατοτήτων AAR που προσφέρει η EATC, επιτρέποντας σε προσωπικό όλων των κατηγοριών να αποκτήσει οικειότητα με άλλους τύπους μέσω εναέριου ανεφοδιασμού (cross training) ή να διευρυν-

Το ισπανικό Hornet επιδεικνύει το «fake cockpit» που προορίζεται να ξεγελάσει τον αντίπαλο για τη στάση του αεροσκάφους σε αερομαχία.



Flares!



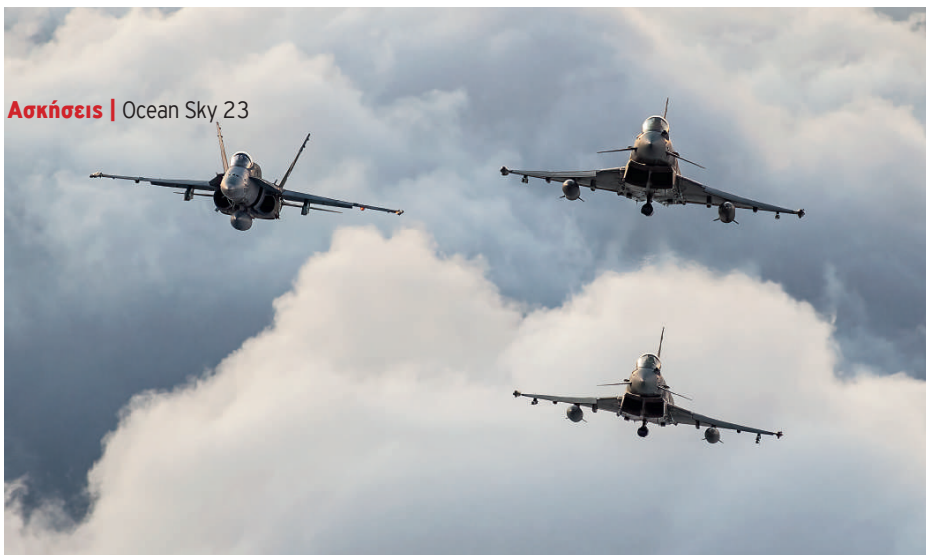
θούν οι πιστοποιήσεις παροχής τέτοιων υπηρεσιών σε πρόσθετους τύπους αεροσκαφών. Όπως χαρακτηριστικά αναφερόταν στη διάρκεια της EART 2023, η ετήσια διοργάνωση υπηρετεί έναν από τους κύριους πυλώνες της European Air Transport Command, δηλαδή τη «συγκέντρωση μέσω και την κοινή χρήση» («pooling and sharing»). Δεδομένου μάλιστα ότι οι EART συνδυάζονται πάντα με κάποια άσκηση όπως η Frisian Flag ή η Ocean Sky, στις οποίες συμμετέχουν και αεροπορίες εκτός του στενού κύκλου της EATC, οι ευκαιρίες που δίνονται σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ακόμη περισσότερες. Επιπλέον, κάθε ετήσια διοργάνωση εστιάζει σε κάποια επιμέρους αντικείμενα, που για την EART 2023 περιλάμβαναν «ανόμοιους» σχηματισμούς ιπτάμενων τάνκερ (dissimilar multi-tanker formation) και ανεφοδιασμούς «tanker-to-tanker».

Ocean Sky 23

Η ισπανική άσκηση, που διεξάγεται κάθε δυο χρόνια, είναι η μεγαλύτερη διεθνής εκπαιδευτική δραστηριότητα για την EdAydE και υλοποιείται στην ίδια τοποθεσία, την AB Gando, στη Λας Πάλμας, στο νησί Γκραν Κανάρια του νησιωτικού συμπλέγματος. Για πολλά χρόνια αφορούσε αποκλειστικά την Ισπανική Αεροπορία, δίνοντας στις μονάδες της ενδοχώρας ευκαιρίες μεταστάθμευσης και εκπαίδευσης DACT (Dissimilar Air Combat Training) με αμυντικά και επιθετικά σενάρια, εξορμώντας από μια βάση και μοναδική χωρίς τις αποστάσεις που υφίστανται στην Ιβηρική Χερσόνησο. Το μεγάλο πλεονέκτημα για την τοποθεσία, που ισχύει βέβαια για τις εποχές εκτός τουριστικής σεζόν, είναι η απουσία εναέριων κυκλοφοριών και τα 500 τετραγωνικά χιλιόμετρα διαθέσιμα για δραστηριότητα, σε ύψη που ξεκινούν από το επίπεδο της θάλασσας και εκτείνονται κατακόρυφα, σχεδόν χωρίς άλλο περιορισμό. Σε νεότερα χρόνια η άσκηση «άνοιξε» και για Ευρωπαίους NATO-ϊκούς εταίρους που έρχονται στην εσχάτη αυτή της Ευρώπης για να ασκηθούν σε ένα πολυεθνικό

περιβάλλον. Ο εναέριος ανεφοδιασμός αποτελούσε πάντα μέρος των αντικειμένων της συνεκπαίδευσης, αν και στο παρελθόν, και χωρίς την παρουσία της EART, περιοριζόνταν σε KC-130H της 31^{ης} Ala, τα οποία έχουν πλέον αποσυρθεί και αντικατασταθεί με πέντε A400M που εκτίναξαν τις δυνατότητες AAR της EdAydE. Φυσικά η συνύπαρξη της EART μεγεθύνει το αποτέλεσμα και επιτρέπει, εκτός

Ασκήσεις | Ocean Sky 23



της υποστήριξης της BRUEAIR, και την ενίσχυση των RED AIR και GREEN AIR (δηλαδή φίλιες δυνάμεις που δεν εμπλέκονται άμεσα).

Τα μέσα και η δράση

Από την πλευρά της η EdAydE ενίσχυσε σημαντικά την *Ocean Sky 2023*, μετασχηματίζοντας και τους τέσσερις τύπους μαχητικών που διαθέτει: Eurofighter Τίφον τόσο από την 11^η Ala της Μορόν όσο και τη 14^η Ala από την Albacete, EF-18M από την Τορεΐση και τη Ζαράγοζα, όπου εδρεύουν οι 12^η και 15^η Ala αντίστοιχα, και F/A18A+ της 46^{ης} Ala που ήταν η οικοδέσποινα στην AB Gando. Ρόλος της τελευταίας παραμένει η Αεροπορική Αστυνόμευση των Καναρίων Νήσων και η επιτήρηση και προστασία της θαλάσσιας ζώνης που αυτά προβάλλουν έως και την αφρικανική ακτή.



Η *Ocean Skies* ήταν πάντα μια άσκηση αφηρωμένη στην αεράμνη.

Ημερησίως της 12^{ης} Ala λαμβάνουν καύσιμα από το ισπανικό A400M

KC-767A «14-02» του 8ου Gruppo από το 14ο Stormo. Προσέξτε την υποδοχή UARRSI πάνω από το πιλοτήριο για ανεφοδιασμό με «boom».



A330MRTT «041» της 31ης EARTS.



Η Ocean Sky 23 εξελίχθηκε παράλληλα με την EART 23



Tifon C.16-71 «14-71»/SS052 της Ala 14.



Το A400M (T.23-13) με το οποίο πετάξαμε.



EF2000(T) CE.16-11 «14-11»/ST011 της Ala 14.

F-16C/D Block 50 της 341^{ης} Μοίρας από την 111 ΠΜ της Νέας Αγκιάλου και τρία τουρκικά F-16C/D Block 40 της 152 Φίλο από τη Βάση του Ινσιρλίκ, τα οποία πλαισιώθηκαν από πέντε F-16AM της 301^{ης} Esquadra της Força Aerea Portuguesa, που είχαν να διανύσουν μικρότερη απόσταση από τη βάση της στη Monte Real. Στην *EART 23* μετείχε ένα KC-767A του 8^{ου} Gruppo από το 14^ο Stormo της Aeronautica Militare με έδρα την Pratica di Mare, ένα γαλλικό A330MRTT της 31^{ης} EARTS (Escadre Aérienne de Ravitaillement et de Transport Stratégiques) από την Istres-Le Tube και, όπως προαναφέρθηκε, δύο ισπανικά A400M της 31^{ης} Ala από τη Ζαράγοζα.

Η διεξαγωγή της *EART 23* και η παρουσία των ιπτάμενων τάνκερ απαίτησε την ενεργοποίηση του στρατιωτικού αεροδρομίου Lanzarote (Haría), περίπου 200 χιλιόμετρα βόρεια του Γκραν Κανάρια, όπου δεν υπάρχουν μόνιμα εναέρια μέσα αλλά εδρεύει η Μοίρα έγκαιρης προειδοποίησης και ελέγχου, η 22^η EVA, με την οποία συνεργάζεται στενά η 46^η Ala στα καθήκοντα αεράμνης. Επιπλέον χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσος

γκόσμιες συγκρούσεις.

Οι διεθνείς συμμετοχές στην *Ocean Sky 23* ήταν περιορισμένες, κυρίως διότι κάποιες αεροπορίες από την κεντρική και βόρεια Ευρώπη έχουν δυσβάσταχτα καθήκοντα λόγω των πολλαπλών κρίσεων που εξελίσσονται ταυτόχρονα. Αντίθετα, η νότια πτέρυγα του NATO έδωσε «το παρών» με τέσσερα ελληνικά



More Flares!

σταθμός για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων της EdAydE προς το νότιο ημισφαίριο. Η πιο πρόσφατη σχετική εξέλιξη είναι η ανάπτυξη στην AB Lanzarote κλιμακίου της 233th Escadron, της 23th Ala από την Talavera la Real, Μαίρα που αξιοποιεί τα MQ-9B Reaper (γνωστά ως NR.05 σε ισπανική υπηρεσία).

Τα εναέρια μέσα αριθμούσαν 35-45 μαχητικά (διαθέσιμα κάθε μέρα) και υλοποιούσαν δύο αποστολές. Η κύρια αποστολή ήταν η πρωινή και

αφορούσε είτε σε σενάρια DCA (Defensive Counter Air) με CAP (Combat Air Patrol) για αεράκιμα περιοχής ή σημείου και προστασία HVAA (High Value Assets), τα οποία περιλάμβαναν και τα ιπτάμενα τάνκερ της EART, είτε σε σενάρια OCA (Offensive Counter Air), με τα μαχητικά να προσφέρουν «σάρωση» σε COMAO, να υλοποιούν εξουδετέρωση εχθρικών HVAA ή να παρέχουν εγγύς/απομακρυσμένη συνοδεία. Στο πλαίσιο των παραπάνω σεναρίων ενσωματώνονταν και οι αποστολές της EART με εναέριους ανεφοδιασμούς ή με τα ιπτάμενα τάνκερ στον ρόλο των HVAA. Η απογευματινή αποστολή αφορούσε τα αποκαλούμενα «shadow waves» με την εμπλοκή πολύ μικρότερων «πακέτων» αεροσκαφών σε επιμέρους αντικείμενα που υλοποιούσαν οι συμμετέχοντες κατ' επιλογή.

Aerial Air Refuelling

Η «Πτήση», έπειτα από πρόσκληση της EATC, είχε την ευκαιρία να συμμετάσχει σε μια από τις αποστολές της EART επιβαίνοντας στο ισπανικό A400M (T.23-13) που πετούσε με τον κωδικό

κλήσης «DUMBO 33», έχοντας την ευκαιρία φωτογράφισης στον αέρα των δυο άλλων ιπτάμενων τάνκερ, του γαλλικού A330 «O41», που είχε κωδικό «VANT 15», και του ιταλικού KC-767A (MM62227) ως «BREUS 20». Τα τρία αεροσκάφη συγκροτούσαν το αποκαλούμενο «AAR Cell» και η συνολική διάρκεια της αποστολής ήταν περίπου τρεις ώρες από την απογείωσή μας από την AB Lanzarote έως και την επιστροφή μας για προσγείωση. Έχοντας πετάξει στο παρελθόν με γαλλικό 400M σε NATOϊκή αποστολή μεταφοράς υλικών, είχαμε τώρα την ευκαιρία να το γνωρίσουμε και ως τάνκερ. Η εμπειρία από το μεταγωγικό σε ρόλο AAR είναι φυσικά πολύ διαφορετική απ' ό,τι σε KC-135 ή σε A330MMRT, αν και όχι τόσο εντυπωσιακή, αφού όλα λαμβάνουν χώρα εκτός του Atlas και με δύσκολη οπτική πρόσβαση.

Οι προκλήσεις για τη φωτογραφική αποτύπωση της αποστολής του «DUM-

Το ιπτάμενο τάνκερ A400M

Η βασική χωρητικότητα καυσίμου του Atlas είναι σύμφωνα με την Airbus 63.500 λίτρα (50.800 kg) που μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο από το ίδιο το αεροπλάνο όσο και για AAR. Η ποσότητα αυτή μπορεί να αυξηθεί με πρόσθετες δεξαμενές CHT (Cargo Hold Tanks) που πιστοποιήθηκαν το 2019. Εισέρχονται και τοποθετούνται άμεσα στο διαμέρισμα φορτίου, αν και φυσικά η ύπαρξή τους επηρεάζει τη μεταφορική ικανότητα του μεταγωγικού.

Για τον εναέριο ανεφοδιασμό τοποθετούνται δυο υποπερυγικά προσαφαιρούμενα ατρακτίδια, ώστε το αεροπλάνο να μετατραπεί σε τακτικό ιπτάμενο τάνκερ δύο σημείων παροχής καυσίμου (για δέκτες με υποδομή «hose-and-probe»). Η διαδικασία, λόγω της ύπαρξης όλων των σχετικών υποδομών σε κάθε ημιπέρυγα (σημείων ανάρτησης ατρακτιδίων, απολήξεων αγωγών καυσίμου και ηλεκτρικής ενέργειας με συνδεδεμένες ταχείας ζεύξης) απαιτεί χρόνο εγκατάστασης δύο ωρών (και απεγκατάστασης σε μία ώρα). Η εγκατάσταση των ατρακτιδίων (που επιτρέπουν μεταφορά καυσίμου με ρυθμό 400 gal/1.200 kg ανά λεπτό) δεν επηρεάζει πρακτικά την πτητική συμπεριφορά, ενώ δεν υπάρχει επίπτωση και στη μεταφορική ικανότητα, παρά με μικρή μείωση του φορτίου.

Το A400M όμως μπορεί να ανεφοδιάσει αεροσκάφος από τρίτο σημείο AAR, μέσω υποδομής HDU (Hose-and-Drum Unit) που φορτώνεται ως παλέτα και μπορεί να συνυπάρξει με τις CHT, ενώ ο σωλήνας ανεφοδιασμού με το «καλάθι» προβάλλει από άνοιγμα στην κλειστή ράμπα φόρτωσης. Το κεντρικό (centre-line) σημείο ανεφοδιασμού μεταφέρει καύσιμα με ρυθμό 400 gal/1.200 kg ανά λεπτό και προορίζεται για τον ανεφοδιασμό μεγαλύτερων αεροσκαφών ή εναλλακτικό των υποπερυγικών ατρακτιδίων. Αν και η Airbus διαφημίζει το A400M ως το μόνο ιπτάμενο τάνκερ στην κατηγορία του με τρία σημεία παροχής καυσίμου (με το «drogue» του μεσαίου να μπορεί να εκταθεί περισσότερο από τα πλευρικά), μια τέτοια επιλογή ενέχει πολλούς περιορισμούς και δεν χρησιμοποιείται συνήθως.

Η εταιρεία υπογραμμίζει επίσης την ευελιξία του Atlas στον ρόλο AAR, υποστηρίζοντας ότι το A400M, ως υψηλών αποδόσεων στροβιλοελικόφωρο, μπορεί να ανεφοδιάσει με καύσιμα οποιοδήποτε αεροσκάφος με υποδομή «hose-and-probe». Δηλαδή μπορεί να πετά αργά και χαμηλά για αντίστοιχους δέκτες (περιλαμβανομένων και ελικοπτερίων), αλλά και ψηλά και γρήγορα, με τους 300 κόμβους στα 25.000 πόδια να είναι τα ύψη και οι ταχύτητες για επικερθείς παροχές καυσίμου σε μαχητικά ή άλλα μεγάλα αεροσκάφη (περιλαμβανομένων και A400M). [Το Atlas για τον δικό του εναέριο ανεφοδιασμό μπορεί να δεχθεί προσαφαιρούμενο πρόβολο προσαρμοσμένο πάνω από το πιλοτήριο, ενώ αναφέρεται ότι αυτό μπορεί να αντικατασταθεί και με υποδοχή UARRSI (Universal Aerial Refuelling Receptacle Slipway Installation) για να δεχθεί καύσιμα από ιπτάμενο τάνκερ με «boom».]

Ασκίσεις | Ocean Sky 23

BO 33» ξεκίνησε με την είσοδό μας στο αεροπλάνο μαζί με 30 άλλους συναδέλφους και με «μάχη» να προμηνύεται για τις θέσεις στα συνολικά έξι μικρά παράθυρα του χώρου, τρία σε κάθε πλευρά της σπράκτου και με μόνο τα τέσσερα από αυτά (μπροστά από το «ύψος» των κινητήρων) να είναι εύχρηστα. Ευτυχώς η καλή συνεργασία της ομάδας και οι πολλές προσεγγίσεις-«επαφές» αεροπλάνων για AAR έδωσαν πολλές ευκαιρίες για λήψεις. Το δεύτερο πρόβλημα που υπάρχει συνήθως σε τέτοιες διαδικασίες είναι η... αδιαφάνεια των παραθύρων, αλλά τελικά δεν υπήρχε, αφού το Atlas ήταν καθαρίσει επιμελώς το πρωί.

Οι περισσότεροι επέλεξαν αρχικά να φωτογραφίσουν από τα ενσωματωμένα παράθυρα στις δυο πλευρικές θύρες, για να ανακαλύψουν όμως σύντομα ότι το Atlas... δεν θα τους έκανε τη χάρη. Η ροή των καυσαερίων των Europrop TP400-D6 των 8.200 kW (11.000 hp) δημιουργούσε παραμορφώσεις στα είδωλα, καθώς παρεμβάλλονταν ανάμεσα στον φωτογραφικό φακό και τα αεροπλάνα που προσέγγιζαν στο «καλάθι» του σπράκτιδίου. Επιπλέον, κάθε AAR pod τοποθετημένο υπό γωνία στην ημιπτέρυγα «ξετύλιγε» τον σωλήνα του προς τα κάτω, οδηγώντας τα μαχητικά που έρχονταν για καύσιμα χαμηλά και εκτός θέας από το συγκεκριμένο σημείο.

Έτσι τα πρόσθια πλευρικά παράθυρα, αν και μικρότερα, αποδείχθηκαν μονόδρομος για να αποκομίσουμε κάποιες αξιοπρεπείς φωτογραφίες, τις οποίες μπορείτε να απολαύσετε, αν και πάλι επρόκειτο για δύσκολο έργο, αφού ο φωτογράφος έπρεπε να σκαρφαλώσει και να κρατιέται με το ένα χέρι για να αποκτήσει οπτική πρόσβαση από αυτά. «Photo opportunities» σε αυτήν τη φάση υπήρξαν για τα δυο άλλα ιπτάμενα τάνκερ της αποστολής, ενώ το «DUMBO 33» ανεφοδίασε ζευγάρια Tifon της 14 Ala και EF-18M της 12 Ala. Δυστυχώς το σύνολο των F-16, ελληνικών, τουρκικών και πορτογαλικών, δεν μπορούσε να πάρει καύσιμα από το A400M και έτσι δεν υπήρξε ευκαιρία να τα απαθα-

Τρία ιπτάμενα τάνκερ σσκήθηκαν στα διαρτία της EART 23.

Τα ισπανικά Hornet σε ανεφοδισμό από το γαλλικό KC-767A.

Tifon σε «εγγύς επαφή».

Double Hornets μέσα από την ανοικτή ράμπα του A400M.



Η ιστορία της 12 Ala σε ένα... κόντε στοθερό.

νατίσουμε, ενώ, όπως μάθαμε αργότερα, εξυπηρετήθηκαν τόσο από το γαλλικό «VANT 15» όσο και το ιταλικό «BREUS 20». Δυστυχώς ο περιορισμός του Atlas στο να ανεφοδιάζει μόνο μαχητικά με «probe» αποδείχθηκε ακόμη πιο ασφυκτικός στη συνέχεια, στον δρόμο της επιστροφής στην AB Gando. Τα ζευγάρια των Eurofighter και Hornet, που είχαμε προηγουμένως ανεφοδιάσει, πλαισίωσαν το A400M και υπήρχε

πλέον ευκαιρία να τα φωτογραφίσουμε από την ανοικτή ράμπα. Απουσίαζαν όμως και πάλι οι διεθνείς συμμετοχές. Από την άλλη, οι πιλότοι των ισπανικών μαχητικών με την προσυνεννόηση που είχε γίνει, αλλά και με την εμπειρία που είχαν από προηγούμενες φωτογραφίσεις, εμφανίζονταν ανερχόμενοι στη σωστή θέση, στο άνοιγμα της πίσω σπράκτου, έως ότου βρίσκονταν στο οπτικό μας πεδίο και πριν κάνουν break δεξιά ή αριστερά. Το σημείο ανόδου στην ευθεία της θέας μας ήταν αρκετά κοντά, σε απόσταση κάτω από τα 200 μέτρα, καθώς πιο πίσω υπάρχουν πολλές αναταράξεις από τη σύγκλιση των καυσαερίων των κινητήρων και των δινορευμάτων που δημιουργεί το μεγάλο μεταγωγικό. Το «sweet spot», όπως είναι γνωστό, αποτελεί και τη θέση που λαμβάνουν τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούν το «center-line» σημείο ανεφοδιασμού.

Η διαδικασία όμως, αν και απολαυστική, έπρεπε να διακοπεί, καθώς πλησιάζαμε για προσγείωση. Στην υποδοχή και απενήμερωση ο Γάλλος στρατηγός Frank Mollard, διοικητής της EATC, ανέφερε: «Η άσκηση αντιπροσώπευε ένα καλό παράδειγμα της ικανότητας συντονισμού και εκπαίδευσης των ευρωπαϊκών Αεροποριών και επίσης έδειξε τη στρατηγική σημασία των Καναριών Νήσων στο πλαίσιο των διεθνών στρατιωτικών επιχειρήσεων».

EART 23 και Ocean Sky 23 επέδειξαν πλαίσιο συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων δυνάμεων και συνέβαλαν στην ενίσχυση της διεπιχειρησιακότητας και διαλειτουργικότητας μεταξύ των NATOϊκών εταιρών και των χωρών που συμμετείχαν στην EATC. Ο συνδυασμός τους έχει όλες τις προϋποθέσεις για να γίνει ένα από τα σημαντικότερα εκπαιδευτικά γεγονότα στη Γηραιά Ήπειρο. ■



Το σύνολο των Tifon έφεραν σπράκτιδία Lightning, που αξιοποιούσαν και στον αγώνα αέρος-αέρος.



«Business end» ενός Hornet.

Authors and PTISI Magazine would like to thank the Ejercito del Aire y del Espacio, EATC, EART commanders and personnel for the opportunity to participate in a flight during Ocean Sky 23 and make this report possible.